

令和元年度第2回 瀬戸内市地域公共交通会議 会議録要旨

開催日時：令和2年3月24日（火）14時00分～16時10分

開催場所：瀬戸内市役所 2階 大会議室

出席委員：大東会長（岡山商科大学経営学部）

 田野副会長（瀬戸内市副市長）

 原 委員（両備ホールディングス㈱）

 佐藤委員（東備バス㈱）

 尾崎委員（ツルヤタクシー）

 坂本委員【代理：末藤氏】（㈲ネイチャーワールド自動車）

 吉田委員（瀬戸内市老人クラブ連合会）

 角房委員（生活交通網をつくる会）

 久保委員【代理：中村氏】（西日本旅客鉄道㈱岡山支社）

 三枝委員（一般社団法人瀬戸内市緑の村公社）

 石田委員（中国運輸局岡山運輸支局）

 宮本委員（岡山県県民生活部県民生活交通課）

 杉田委員（備前市市民生活部市民協働課）

 岸本委員（瀬戸内警察署）

 中務委員（備前県民局建設部管理課）

出席委員 15名

委任状提出委員 4名

事務局：企画振興課 松尾（部長）、岡崎（課長）、青砥（課長補佐）、吉田（主事）

1 開会

※人事異動により新たに就任した岸本委員（瀬戸内警察署）の紹介。

※新型コロナウイルスの感染拡大予防策として会議開始の 1 時間後を目安として、換気を行う。

2 会長あいさつ

※市民の方々が公共交通を使って日常的に目的地へ移動できるように、また公共交通をより魅力的な交通手段にするため、本日も皆様方の忌憚のないご意見をいただきたい。

3 議事

(1) 地域内交通について

～事務局から資料 1（p 1～8）について説明～

《主な説明事項》

- 新規 3 路線の状況等（報告）
- 西脇－邑久駅線の経路変更の効果（報告）
- 市営バスの利用状況（報告）平成 29 年 11 月～令和 2 年 2 月

委員 車両デザインについて書面審議を行ったが、委員からはどのような意見があったか。素敵なデザインだと思うが少しインパクトには欠けるようにも思う。

車両デザインについては、意見が出尽くしたということであれば、そろそろ協議を終了する時期と感じている。

事務局 行先表示を大きくして欲しいという意見が複数あった。これは改善した。もう少しデザインを派手に、サイドミラーもカラフルにしたらより目立つのではという意見もあった。

事務局としてもこれで完成形と理解している。当面の間はこのデザインの車両で運行することになる。

委員 このデザインでよいと思うが、次回のデザイン変更時には、余白部分もカラーリングすることで、更に分かりやすくなると思う。

委員 次回のデザイン変更時には、備前市営バスのように、カラーリングにより一目で分かるデザインにすることが望ましいと考える。

委員 新規路線で発生した遅延は、原因を特定して対応したことで、現在は解消されていると理解してよいか。

事務局 運行開始前の準備不足により遅延が発生した。ダイヤ改正を行い、減便を行ったが、遅延は解消できている。

会長 減便について市民からのご意見はあるか。

事務局 大富-邑久線（南）（北）は減便になっているが、このことに対するご意見はいただいていない。路線自体の認知度がまだ低いとも考えられる。

～事務局から資料1（p9～11）について説明～

《主な説明事項》

- ▶路線の改善（豆田地区）
- ▶ゆめタウン邑久店敷地内への停留所新設
- ▶市営バス相互の乗り継ぎ環境の整備

委員 瀬戸内市で、バスの利用者数が低迷している理由は明らかである。公共施設、医療機関、商業施設だけは生活を維持するために必要不可欠である。高齢者でも身体のハンディキャップがある方でもこれらの施設を利用できることが大切である。

説明の中で、ゆめタウン邑久店のハブ化の提案があった。約10年前に総社市に視察に行ったとき、すべてのバスが大型店舗で乗り換えられるようになっており、かつ乗継割引があったように記憶している。乗り継ぎがスムーズでなければ、高齢者は、“病院に行く日”、“買い物に行く日”と様々な用事が1日仕事になり、大変である。高齢者が1日で様々な用事を済ませられるような仕組み作りが大事である。そのために、中心部を回る交通があり、市中心部まで行きさえすればこれに乗り換えが出来るような仕組みがよいのではないかとも思う。ぜひ検討して欲しい。

委員 網形成計画では、循環線導入の提案もあり、将来的にはそれも検討していく必要があると思う。

ゆめタウン邑久店をハブ化する案はよいと思う。駅前をハブ化する方法もあるが、邑久駅はスペースが限られており、混雑もするのでゆめ

タウン邑久店が適している。

将来的には、ハブと循環線を組み合わせることで、利用促進につながると思う。

委員 駅をハブにするより、多くの高齢者にとって買い物先となるゆめタウン邑久店をハブ化の方が利用者にとっては利便性が高い。ぜひゆめタウン邑久店にご協力いただきたい。

副会長 現状の市営バス路線で、主な公共施設、病院、商業施設に行くことができるか。

事務局 路線沿線にある主要施設の位置は意識して路線を作っている。バス停も施設付近に設置している。

副会長 ハブ化で乗り継ぎが可能となることで、現状では別々の路線にあるこれらの施設に行きやすくなるという認識でよいか。

事務局 そうです。

会長 豆田地区の路線改善についての意見はどうか。

～意見なし～

特にないようなので、豆田地区の路線の改善、ゆめタウン邑久店敷地内への停留所新設、市営バス相互の乗り継ぎ環境の整備について、事務局案の方針で進めさせていただく。

～事務局から資料1（p12～13）について説明～

《主な説明事項》

- 市営バスの運賃改定
- 定期券・1日乗車券等の導入
- 高校通学に利用できる時間帯の運行

会長 運賃について、事務局案は近隣自治体と同等に改定されているが、このことについてご意見はどうか。

委員 運賃について、高齢者をはじめとした利用者が利用しやすい設定が大切だと思う。高齢者の感覚で現行の300円は確かに高いと感じる。往復利用すると600円になってしまう。

委員 先般、健康づくりの会で、市営バスを利用して、牛窓からだがしの大町に行く計画を立てた。乗り継ぎで更に往復すると1,200円が必要と

なり、少し躊躇した。乗り継ぎのたびに運賃が発生する形を変えるか、通常運賃を安くするかしないか利用しにくい。

委員

割引のある往復乗車券という方法も考えられる。例えば、1乗車300円は改定せず、往復乗車券なら400円に設定するというもの。市営バスの利用者の多くは往復利用すると思われるので、検討してみてもどうか。

資料にある比較表で近隣自治体と並べてみると、本市の運賃が高いことは一目瞭然である。運賃設定は、他自治体に合わせた方がよいと思う。

事務局

本市の市営バスは、民間事業者では採算面から、事業として成立しない地域を運行しており、運賃による収益に期待するものではない。

平成30年度実績では、従来からある3路線の運賃収益は約128万円であり、収支率はわずか6%程度に留まっている。つまり、運賃を安く設定することで運賃収入全体が下がったとしても、それほど影響がないとも言える。むしろ、運賃を下げることで利用が増えるのであれば、利用者1人当たりにかかるコストは下がり、費用対効果の面からは効果があるのではないかという期待がある。

議会からは、一律100円の設定にしてはどうか、との意見もある。利用しやすい運賃であると同時に、インパクトがあり事務の簡素化も図れるとのご提案である。

様々なご意見があるが、運賃値下げが利用者数の増加につながるという確証がないことが不安材料である。

委員

交通弱者にとって利用しやすいものであることが大事である。我々の目標は採算性ではなく、利用しやすい交通ネットワークの構築である。

会長

本来の目標に対して運賃をどのように設定するかということは大切である。また委員の発言にもあった乗継割引についても検討する必要がある。事務局はどう考えるか。

事務局

まずは運賃改定を行いたいと考えている。そして次の段階として、定期券や一日乗り放題券、乗継割引の導入について検討したい。運賃の設定については事業に影響する可能性のあるタクシー事業者の意見を聞きたい。

- 委員 無償という選択肢もあるのではないかと。運賃を 100 円や 200 円にするとタクシー利用者が減ってしまうことを心配していただいているようだが、それは我々タクシー事業者が考えること。市民のためであり、高齢者のことを第一に考えるべきである。自分たちもいずれは利用する公共交通である。
- 委員 我々民間路線バスにも影響があるのではとの心配もあるようだが、実は逆であり、市営バスの運賃値下げには賛成である。市営バスをきっかけとして、公共交通で移動する人が増えれば、私共の民間路線バスの利用者増加にもつながると考えている。
- 委員 利用促進の観点から、運賃値下げや無償化の協議をしていると認識している。
- 一方で、無償化にすると市営バス利用者数の予測がしにくいことが懸念される。例えばイベント開催時に利用者が集中してしまい、定員超過が頻発する心配もある。
- 利用促進策としては、運賃の値下げよりも、市営バスの利用しやすさを検討する方が効果的ではないかとも思っている。
- 委員 市営バスを乗り継ぐ方には、乗り継ぎ券を発行して無料にしてもよいのではないかと考える。運賃の無償化については少し問題があるように思っている。
- 委員 利用促進策を考えることは大変難しい。市民に便利に利用してもらえよう、運賃や便数などについてこの交通会議で協議を続けているところだが、利用者が少ないことの本質的な原因について再検討する必要がある。
- 市営バスが運行開始して 2 年余りであるが、1 便当たり 1 人とか 2 人という利用者数はあまりに少ない。なぜ利用しにくいかという意見をあらためて聞く必要があると思う。
- 事務局 市営バス路線を増やしているが、実際の利用にまでは繋がっていない部分もある。改善すべきことは多々あるが、その一部が運賃改定と乗り継ぎ環境の整備である。
- 一方で、委員ご指摘のとおり利用しない理由も継続的に調査する必要がある。現状では、2 年に 1 度市営バス路線沿線でアンケート調査を実施している。また、来年度は第 2 次網形成計画の策定が予定されて

いるので、調査の中でもアンケート調査や聞き取り調査を実施していきたいと考えている。

会 長
事務局

運賃改定の内容について、本日決定する必要があるか。

市営バスの運賃は市の条例で定めているため、変更ということになれば市議会に諮る必要がある。議会日程は、直近が令和2年6月、次は9月となっている。時間をかけて慎重に検討すべき事項ではあるが、一方で改定時期も遅れてしまう。事務局としては、どのような運賃設定にするべきかを決めかねている状況である。

副会長

6月議会で条例改正をして運賃変更等は8月頃に実施できると考えると6月議会に案を提出するためにアンケート調査を急ぐ必要がある。この交通会議においても意見を聞き参考にするという位置づけでよいのではないか。

会 長

この会議で決定するというのではなく意見を参考にさせて頂くという方向でよいと考える。運賃は一度下げたら上げるのはなかなか厳しくなるので慎重な検討が必要である。

また、これまで運転免許返納者は、おかやま愛カードを提示することで運賃割引が受けられるというメリットがあった。対象者には今後もメリットのある制度にしておくべきと考えている。

委 員

市営バスの利用促進策について、ぜひ無料試乗会を実施してほしい。例えば、沿線自治会を通じて無料チケットを配布するという方法もある。実際に利用していただくことで、便利さを実感していただけている。

弊社は、長船方面の2路線の運行業務を受託しており、赤穂線への乗り継ぎや通院においてとても便利な移動手段だと実感している。このような便利さを伝えるためには更なる宣伝活動が大切だと感じている。

事務局

運賃改定とあわせて、試乗券配布等の利用促進策も積極的に検討していきたい。本日の協議内容も踏まえて、できるだけ早期に運賃改定の結論を出せるよう、具体的な検討を進める。

会 長

それでは、運賃改定については、具体的な検討を進めることとする。

《5分間換気・休憩》

～事務局から資料1（p13～18）について説明～

《主な説明事項》

➤タクシー活用制度

- 会 長 確認しておきたい。このタクシー活用制度は継続することを前提とした制度という認識でよいか。
- 事務局 タクシー活用制度は不便地域を解消する地域内交通の中でも最終手段と位置づけている。市営バスと横並びとなる移動手段であり、継続することが前提である。
- 副会長 P15にあるように、このタクシー活用制度を利用して市外への移動がいくらか見られる。このような移動について、どのようにお考えになるか委員の意見が聞きたい。
- 委 員 制度の趣旨から見ると疑問もあるが、利用範囲を制限することは難しいと思われる。使い方については個人に任せるしかない。
- 委 員 そもそもタクシー活用制度は都市間移動ではなく、市内の移動を想定した制度である。そこから考えると、市外への移動事例が多いことは好ましいことではないと思う。先ほどの委員のご指摘にもあったように、規制することは難しいが、本来の趣旨と明らかにかき離れた市外の移動については何らかの対策が必要である。
- 一方、タクシー事業者の立場で申し上げると、市内移動の利用者については、長距離回送しての短距離利用というケースも多い。長距離回送中は、他の予約を受けられないことになる。従って、タクシー活用制度の利用範囲を市内に限定されてしまうと対応が困難になることも考えられる。
- 会 長 タクシー事業者の立場としては、利用範囲を規制すると対応が難しくなる部分もあるということによいか。
- 委 員 事業者としてはそういう面もある。ただし、制度の趣旨との整合性は考える必要がある。
- 会 長 前の協議に戻るが、タクシー活用制度を全市に拡大する時期について、事務局からは導入パターン2の市営バス路線の再編時期に関わらず、設定した基準日において公共交通不便地域である地域に一斉導入

する案を採用したいとの提案があった。これについてご意見はあるか。

～意見なし～

意見はないので、事務局案の導入パターン 2 で全市への拡大を図ることとする。

～事務局から資料 1（p 19～20）について説明～

《主な説明事項》

➤前島地区に導入する地域内交通

会 長 前島地区に導入する地域内交通の説明について、ご意見等があればご発言ください。

委 員 資料にあるように、2 月 28 日に開催した前島地区の皆さんとの話し合いの中で様々な意見が出ていることが分かる。導入する移動手段も様々な形態があると思う。

前島の住民の方の話しを聴く機会があった。その方のお話では、フェリーを運航する緑の村公社と連携でき、かつ住民が主体となった公共交通が望ましいということであった。前島の発展や産業の維持に、島内への公共交通導入は大きな役割を果たすものであり、住民主体で導入する公共交通があれば島民の生活が活性化するとのことであった。

（2）地域公共交通網形成計画（第 2 次）の策定予定について

～事務局から資料 2 について説明

《主な説明事項》

➤計画策定に向けた調査項目（案）

会 長 事務局の説明についてご意見等があればご発言ください。

委 員 調査項目について、例えば導入した市営バス利用者の満足度調査も必要と考える。そこから課題や案も出てくる。

事務局 アンケート調査の設問で満足度等も分析できるよう設定する。また、この計画というのは市営バスだけでなく民間路線バスや JR 等の公共

交通網全体を含んでいる。地域における輸送資源の総動員というテーマもあるので、広い範囲で様々な情報を収集しながら策定していきたいと考えている。

- 委員
事務局
委員
- 各種アンケート調査はどの程度の規模を想定しているのか。
規模の詳細はまだ設定できていないが、住民アンケート調査は現計画策定時と同様に数千単位のイメージである。また、高校生とその保護者についての調査は、市内唯一の高校である邑久高校であれば全生徒と保護者を対象とすることも可能だと考えている。
ニーズ調査は公共交通の利用促進にも非常に重要なものだと思う。ぜひ重点的にしていただきたい。

(3) 令和2年度の公共交通関連事業について

～事務局から資料3について説明～

《主な説明事項》

- スケジュール

- 会長
事務局の説明についてご意見等があればご発言ください。
～特になし～
- 会長
スケジュールの確認であった。特に意見はないようなので、本日の議事はこれで終了とする。

4 その他

- 事務局から報告（牛窓バス停で発生した事故とその対応）

牛窓バス停について、平成30年度の県補助事業を活用して新たに待合所と駐輪場を整備し、平成31年3月に運用を開始していた。当該バス停にバス車両が接触する事故が発生した。日時は令和2年1月10日の19:30頃、バック中のバス車両が停留所に接触した。低速ではあったが、バス停にはかなりの荷重がかかり、全損となった。当時、バス停の利用者と乗客はなく、けが人はいなかった。3月23日に両備バスによる取替工事が完了し、現状復帰できている。再発防止策として待合建屋の屋根の一部にマーカー塗装をする。

5 閉会

副会長

本日は長時間にわたりご審議いただきありがとうございました。市営バスについては、今年度新規3路線を導入したところだが、ダイヤの遅延があったりそれを解消するための減便があったりと大変ご迷惑をおかけした。本日もご協議いただいたとおり、次年度は路線やダイヤの見直し、乗り継ぎ環境の整備、運賃の見直しを実施していくことになっており、市議会のご理解をいただきながら進めていきたいと考えている。これらの改善により、市民の皆さんに喜んで利用していただける市営バスになれば本来の目的が達成できると考えている。委員の皆さんには引き続きご協力をお願いしたい。