

平成 29 年度 第 1 回 瀬戸内市地域公共交通会議 会議録要旨

開催日時：平成 29 年 7 月 27 日（木）14 時 00 分～16 時 35 分

開催場所：瀬戸内市役所 2 階 大会議室

出席委員：高原会長（瀬戸内市副市長）

大東副会長（岡山商科大学経営学部）

佐藤委員（東備バス㈱）

尾崎委員【代理：尾崎氏】（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）

元浜委員【代理：石井氏】（瀬戸内市商工会）

石田委員（瀬戸内市観光協会）

吉田委員（瀬戸内市老人クラブ連合会）

成本委員（瀬戸内市 PTA 連合会）

角房委員（生活交通網をつくる会）

加藤委員【代理：小林氏】（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）

藤井委員（中国運輸局岡山運輸支局）

鷲田委員（岡山県県民生活部県民生活交通課）

杉田委員（備前市市民生活部公共交通課）

武田委員（瀬戸内警察署）

小橋委員（備前県民局建設部管理課）

出席委員 17 名

委任状提出委員 3 名

事務局：総合政策部 石原（部長）

総合政策部企画振興課 岡崎（課長）、青砥（主幹）、永井（主査）

1 開会

- ・委嘱状交付及び委嘱期間の説明。
- ・会長、副会長、監事の選任。

→選任された者

会 長：高原家直（瀬戸内市副市長）

副会長：大東正虎（岡山商科大学経営学部准教授）

監 事：元浜詳一（瀬戸内市商工会会長）、石田一成（瀬戸内市観光協会会長）

2 会長あいさつ

※会長、副会長、監事とも再任された。これからの２年間は、より具体的な協議を行い、市内の公共交通網整備を進める期間になる。

※今日の会議が大きな第一歩になる。忌憚のないご意見をいただき、できるだけ多くの方の移動手段を確保し、交通の利便性を上げるという目的を達成できるよう皆さんの協力をお願いする。

3 議事

（１）「市地域公共交通網形成計画」で掲げる個別事業の進捗状況《報告・評価》

～事務局から資料１について説明～

会 長：意見や質問があればご発言ください。

～特になし～

（２）「市地域公共交通網形成計画」の変更について

～事務局から資料２について説明～

会 長：質問はないか。

計画の変更については岡山運輸支局の所管になる。藤井委員のご意見を確認したい。

委 員：計画の変更については事務局から事前に説明を受けていた。公共交通網形成計画は交通政策の憲法であり、方針を定めるもの。昨年度から、議論を重ねた上

での方針の転換であり、実態に合わせて計画を見直していただく。今後は事務局で調整しながら提出の手続きをしていただくようになる。

会 長 : 計画の変更については合意をいただいたという理解でよいか。

～異議なし～

ありがとうございます。

事務局において計画の変更を整理し、岡山運輸支局の指導を仰ぎつつ、必要な手続きを進めてください。

(3) 市営バスの導入（実証運行）について

～事務局から資料3（P1～P4）について説明～ 《条例、規則、事業概要》

会 長 : 意見や質問はないか。

委 員 : 条例の第5条について、運賃が半額の150円になる身体障害者手帳等の交付を受けている者が現金で利用する場合は、手帳の提示が毎回必要か。回数券をどこで販売するのかということにも関連するが、確認が大変ではないかとも思う。

事 務 局 : 手帳やおかやま愛カードの保有により運賃が150円になる方は、御面倒だが、運賃を支払う際に、毎回手帳またはおかやま愛カードを提示していただく必要がある。

委 員 : チェックするのは乗務員1人しかいない。トラブルの原因になる心配があるので、乗務員へは事前にしっかりと説明しておく必要がある。

会 長 : 回数券の販売場所はどこか。

事 務 局 : 市役所本庁、市営バス車内、運行事業者の事務所などを想定している。

委 員 : 障害者の方は、回数券の購入時にもバス乗車時にも手帳の提示が必要か。確認する側も作業が煩雑になるのではないかと心配である。

事 務 局 : 回数券を買うときには提示は不要。

委 員 : 障害者の方は300円の回数券ではなく、150円の回数券を買う必要がある。間違わないように周知を徹底すること。

会 長 : 小学生や未就学児童はどのように確認するか。

事 務 局 : これについては自己申告に頼ることになる。

委 員 : 民間路線バスにおいても、小学生と未就学児童は自己申告。障害者の方は必ず手帳を見せていただく運用にしている。提示がない場合は、通常運賃をいただ

いている。

委員：市民であれば利用可能とある。市外に住む親戚や通勤通院などで日常的に来訪する人も利用可能との説明である。つまり、観光客の利用はできないということになる。実際は、乗務員が市民か観光客かを判断することはできない。にも関わらず、市民であれば乗車できると明記する必要があるか。

委員：市町村運営有償運送とは、市町村が当該市町村の住民、その親族、その他日常的に当該市町村に用務を有する方を対象に輸送する制度である。そのために、瀬戸内市ではこのような書き方をしていると理解している。要するに制度上輸送ができる方の説明をしていると理解して頂ければと考える。

委員：本市でも同様の運用である。この書き方でよいと思う。

会長：条例ならびに施行規則についてはこのような表現をさせていただく。市営バスは市民の利便性の向上が目的。併せて、市外へお住いの親戚の方等についてもぜひご利用頂きたい。

委員：以前、他市の市営バスに乗ったが私は市民ではない。電話で問い合わせたら市営バスと民間バスがあるが市営バスの時間を教えてくれた。市営バスといっても、運行方法により利用できる対象者のルールは異なってくる。瀬戸内市の場合、自家用有償旅客運送に基づくという決まりがあるならルールに従って運用するしかない。

会長：運行事業の概要には「案」となっているが、本日の会議で「案」をとる状態にまで持っていくということでよいか。事務局の考えを確認したい。

事務局：この後、路線や停留所の位置について説明をする。県への登録申請の関係で路線については交通会議での合意が必要である。路線については、もうしばらく地元自治会、警察、道路管理者等との調整が続くことから、微調整はあることを了承していただいた上で、路線について合意をいただきたい、というのが事務局の考えである。

会長：ほかにご意見はないということで、次に進めさせていただきたい。

～事務局から資料３（Ｐ５～Ｐ８）《路線、停留所》について説明～

会長：意見はないか。

委員：各路線とも邑久駅へ行く。「上り」「下り」の表現をどのように使い分けるか。邑久駅行が「上り」になるか。予め整理しておかないと、利用者が混乱すると考える。

事務局：「上り」「下り」の表現について、一般的には東京を基準とした言い方になると認識している。本市が導入する市営バス路線は、南北の移動もあり、この表現を使うことは難しいと考える。「〇〇行き」という表現の方がわかりやすいと思う。

委員：始発はすべて邑久駅行きで、発車時刻はどの路線も同じか。

事務局：始発が8時頃出発予定だが、路線毎に若干異なる。後ほど説明する。

会長：後ほど説明があると思うが、奇数番号の便が起点側を出発、偶数番号の便が邑久駅出発となる。邑久駅を3台同時に出発することのないように組んでいる。

委員：1便2便3便、と表現するようにして奇数便が邑久駅方面行き。これを徹底しなければ利用者が混乱する。

委員：我々東備バスも岡山方面行きのことを「上り」という言い方はするが、利用者に対しては、この表現はあまり使わず、「〇〇行き」と表現することが一般的である。

会長：利用される方は概ね同じ路線に乗られるが、普段と異なる路線に乗るときに混乱することが心配なので、整理して情報提供する必要がある。

委員：停留所は道の両側へ設置するのか。

事務局：原則として道のどちらか一方へ設置する予定。

委員：逆行きを利用する方は対面で待つことになるか。

事務局：停留所の反対側で待つことが危険な場合は安全な方で待ってもらい、バスが来れば手を挙げてバスが停車した後に横断して乗っていただく。バスの乗務員には反対側も見落とさないよう気をつけてもらう。

委員：「上り」「下り」の表現は使わず便名で判断してもらうということか。

会長：便名で判断してもらう。このような表現方法についても、実証運行期間内で利用者の意見を取り入れながら改善を図りたい。

委員：事務局案の停留所表示では通常の路線バスのように時刻表を掲載することは難しいように思う。スマートフォンや配布する紙の時刻表を個人で確認することになるのか。

事務局：一般の路線バス同様に、停留所にダイヤを表記する予定である。ラミネート加工して停留所ごとに通過時刻を表記する。

委員：全体の時刻表も必要ではないか。

事務局：全体の時刻表も作成し、配布する。

委員：沿線自治会の行政委員からはどのような質問があったか。

事務局：行政委員説明会では、停留所をできるだけ集落近くに設置してほしいという意

見が多かった。一方で事務局案に対して停留所の設置場所などについて、助言等もあり、その中で調整している。懸念事項としては、停留所の表示が簡易的なものであること。台風のと看飛散しないか、子供がいたずらをしたらどうするのかなどの意見があった。事務局としても心配しており、アンカーでの打ち込みやおもりの重量で調整するなどで対応することを説明した。

委員：マンホールの蓋をカラーリングして停留所になっている例もあるので、参考にしてはどうか。

会長：実施してみても問題があれば次の手を考える。できるだけこの状態のもので強固なものを作りたい。

委員：まずは実証運行を行い、その後改善策を検討すればよい。

～事務局から資料3（P9～P14）《県知事登録》について説明～

会長：質問等があればお願いします。

登録申請の提出先は岡山県の県民生活交通課になる。県の鷲田委員から意見や補足事項があればお願いしたい。

委員：この案で提出があれば問題ないと考える。補足としては、備前市にも関係していることから、備前市の交通会議でも協議が整ったことを証明する書類の添付が必要である。

会長：備前市の公共交通会議が来月開催されると聞いている。今回の内容と同様のものを協議していただくよう、事務局間で調整を行っているので、引き続き調整を進めてください。

それでは登録申請については必要性、路線、対価について合意していただいたということでしょうか。

～異議なし～

副会長：一点確認する。資料の10ページと13ページでキロ程が異なっている。

事務局：13ページが正しい。10ページを訂正する。

会長：それでは、必要性、路線、対価について合意できたので、事務局は県への申請準備を進めてください。また、備前市の交通会議でご協議いただけるよう調整を続けてください。

～事務局から資料3（P15～P23）《市営バスQ&A》、資料4について説明～

会 長 : 協議していただく部分もあるが、まずは全体から見て意見はどうか。

委 員 : 手荷物に関する説明の部分だが、ハイエースでは、手荷物を置くスペースは限られてくる。大まかな大きさを説明しているが、個数も決めておく必要があるのではないか。雨の日は傘もあり、余計に混雑する場合がある。

会 長 : 想定はしにくいのが、極端な例として海外旅行に行く際の大きなスーツケースなどを持って乗車されると困る。

委 員 : 乗客が9人乗った場合でも、後ろのハッチを開けて大型荷物を積むことはできるのか。

事 務 局 : 同型の車両も保有している備前市に視察に行った。後部ハッチを開けてみたが大きなスペースはない。なおかつ、本市の市営バスにおいて、乗務員は荷物の対応はしないことを想定している。

委 員 : それであればなおさら手荷物の大きさや個数を具体的に明記しておいたほうがよい。

事 務 局 : 全ての荷物を合わせて「ひざの上や足元に置ける程度の大きさ」だとわかる表現にすればよいということですね。

委 員 : 「大きさ」という言葉を無くせばいいのではないか。「ひざの上や足元に置ける程度の荷物は可」という表現でよいと考える。

委 員 : 解釈によるが、ある程度個数の目安もあつたほうがよい気もする。

会 長 : この先も実証運行により様々なケースが出てくると思う。あまり限定せず今後検討し、改善を図りたい。

続いて積み残しの対応について協議していただきたい。事務局は、利用者が市営バスに乗車予定であった区間で使える無料タクシー券の配布を提案しているが、これについていかがか。

委 員 : 交通事業者は対応可能なのか。

委 員 : 可能である。しかしながら、タクシー車両は多くないので、少し待ってもらう可能性はある。

委 員 : 私の事業所も同様である。タクシー車両が出払っていれば待ってもらうことになる。

会 長 : 事務局案では、無料タクシー券と併せて、市内のタクシー事業者の連絡先の一覧を渡すのか。

事 務 局 : 市内に7社のタクシー事業者があり、参加の意向を確認した上で、連絡先一覧を作成する。その中から選んで利用者本人から電話をしてもらう。

副 会 長 : 利用者ではなく、市営バスの乗務員と運行事業者が連携して、タクシーを手配

するのが普通だと考えるがいかか。

事務局：ご指摘のとおりだと考える。しかしながら、市営バス乗務員が1名であるため、停留所に着くたびに電話をすると大幅な遅延が発生する。可能であれば、利用者ご自身で電話していただきたいと考えている。

委員：その際にバス運賃は支払ってもらうのか。

事務局：バス運賃はいただかない。

会長：積み残しが1人であればバス運賃の300円もらってもよいが、3人であれば900円であり、普通にタクシーを利用するより料金が高くなる場合もある。市営バス車両の都合で乗れない状況になるのは、市の責任でもあるのでバス運賃は無料とする。

車両に無線は搭載しないのか。

事務局：無線はない。緊急用携帯電話を1車に1台搭載する。

会長：備前市の場合は積み残しの対応はどうしているのか。

委員：積み残しの場合は、自身でタクシーを呼んでもらう。無料チケットはない。

委員：一般の路線バスであっても満員なら次を待っていただくことになる。市営とは言っても、積み残しの場合は謝罪するしかないのではないのか。乗れなかった方のフォローまで考慮すると、煩雑な手続きと市の費用負担が発生する。

事務局：次のバスが20分程度ですぐ来るダイヤ編成であれば謝罪で済むと考えるが。

委員：しかしながら現実問題として対応は無理のように思う。利用者負担でタクシーを手配してもらうしかない。備前市では積み残しでトラブルになったようなことがあるのか。

委員：備前市では路線ごとに車輛サイズを変えて積み残しは無いようにしているためそのようなトラブルは無い。

会長：1路線につき運行車輛は1台。その他予備車両が1台、公用車を登録する予定。積み残し発生時の応援車両として予備車輛の活用も検討したが、乗務員数の都合等で、早急に対応できる保証はない。予備車両は車輛のトラブルがあった時に対応するためのもの。積み残しの対応策としては無料タクシー利用券を考えた。ただし、委員からも指摘があったとおり、市の費用負担も必要になる。市営バス路線は道幅が狭いので、10人乗り以上は難しい。従って積み残しが出る可能性はある。実証運行中に積み残しの発生が頻発するようであれば、制度そのものを見直す必要もあると認識している。

委員：積み残しの対応については考えておくべき。乗客が停留所でどの順番で待っていたかも関係する。どこまで市が保証するか非常に難しい。一般のバスであれ

ば、次の便を待つていただくこともできるかもしれない。無料タクシー利用券というのはバス料金の 300 円分を負担するということか。

事務局：定員の都合で市営バスに乗車できない利用者については、市営バスを降車予定であった停留所までの運賃の全額を市が負担するという提案である。

委員：全額を市が負担する必要はないようにも思う。ただ 1 日 4 便しかないので、次の便を使つていただくことは難しい。運賃の一部を負担すればよいと思う。

委員：積み残しがあつた場合、市内のタクシー事業者の車両数でカバーできる状態なのか。

会長：通常のタクシーと同様で、車両が出払つていたら待つていただくことになる。そんなに頻繁に積み残しはないように思う。ただし、市内でのイベント開催時には発生するかもしれない。

副会長：だれもが乗れることを考えるのが公共交通だと考える。利用者へ自らタクシー手配をお願いすることについて、人的制約からも仕方ないかと思う。

委員：例えば、便によっては続行便を検討するのは難しいのか。一般の路線バスでも次がすぐ来るわけではない。牛窓-邑久駅線であれば 30 分程度の行程。待つていただいてもそのくらいで再度戻つて来るという運用方法もある。また、道幅が狭く、小型車両でないと運行できないので、実証期間中に利用状況をみて、期間中は対応策として無料チケットの配布をするなりしながら状況に応じて続行便を検討してみてもどうか。どの方法が正しいということはないが、本格運行開始後も、無料タクシー券のみの対応は厳しいように感じる。

会長：委員のご意見のとおり、実証期間の運行状況をみてから考えてみてはどうか。

委員：実証運行で状況を確認する方法しかないと思う。

委員：待ち時間の短縮ということで 4 便を 6 便にすることはできないか。

会長：運転手 1 人だと 4 便が限界。運転手 2 人にするよりは特定の便だけ続行便を付ける方が経費は安い可能性が高い。

実証期間を使って路線ごと時間帯ごとに精査する。その間は基本的には無料タクシー券配布で対応する。この対応が常態的になった便についてはすぐにも続行便を検討する、という方向でどうか。

～異議なし～

～事務局から資料 5 ≪市営バス導入スケジュール≫について説明～

会 長 : 議事 3 全体について意見、質問はないか。

～特になし～

会 長 : 事務局は、11 月の実証運行開始に向けて、関係機関との調整を行い準備を進めてください。また、県への登録申請の内容等について、軽微な変更が発生することも想定されるが、対応については会長及び副会長に一任していただきたい。

(4) タクシー活用制度の導入について

～事務局から資料 6 について説明～

委 員 : 利用券の交付対象者は玉津地区、裳掛地区に住所を有する高齢者等に限られるのか。

事 務 局 : 限られる。

委 員 : そうであれば第 2 条にある大富駅、邑久駅や長船駅からの距離に関する記述は不要ではないか。

事 務 局 : 現段階では、実証的に玉津地区、裳掛地区で制度を導入するが、将来的には、他の公共交通不便地域への地域内交通導入と連携して対象地域を拡大することも考えられる。このため、公共交通不便地域の定義として明記している。要綱を制定する際に、整合性を検討させていただく。

委 員 : 理由があれば結構である。

会 長 : 制度については、この 2 地区に限らず将来的には地域を追加する可能性もある。定時定路線のバスを走らせられない地域での導入を考えている。実証として玉津・裳掛両地域でタクシー活用制度を導入してみてその効果がなければ別の方法を考えなければならないかもしれない。

様々なことが、実証からスタートする。委員の皆さんには引き続き課題の共有と改善策検討をお願いすることになる。

4 その他

委 員 : (県事業「ローカル鉄道の旅」の説明及び P R)

委 員 : 牛窓診療所が閉鎖する際に診療所を利用していた人は、現在、市民病院へ無料送迎バスを利用して通院しているが、10 月に無料送迎バスが打ち切られるの

で困っているとの話を聞いた。11 月からの市営バス導入と連動して打ち切られるのか、それとも以前から 11 月での打ち切りが決まっていたのか、経緯を確認したい。

会 長 : 市民病院の無料送迎バスは、予め運行をやめる時期が決まっていたわけではない。公共交通会議の進捗状況を見て、11 月から市営バスを導入できる目途が立ったことから結論を出したものである。

委 員 : 公共交通の計画と関係があるということでよい。当初は牛窓診療所に通院していた人が最後の一人になるまで無料送迎バスで送るという考えだったと聞いたことがある。鹿忍地区の中心部に住む方から、公共交通不便地域をカバーする市営バスが導入されても、自分は公共交通不便地域に住んでいないので市営バスは使えない、なんとかならないかという意見があった。本人へ何らかの回答を伝えてあげたい。

会 長 : 行政としてご意見は伺う。市民病院とも情報共有する。

事 務 局 : 次回の公共交通会議は 11 月に開催予定。市営バス運行開始後 1 ヶ月程度経過して取得できたデータや課題を共有し、必要に応じて改善策等を検討したい。閉会にあたり、大東副会長からご挨拶をお願いします。

会 長 : 市営バスが新規導入されるが、初めて乗る利用者はドキドキするもの。事前に地域の集会などの機会に、実際の車両を使って乗り降りや支払い方法に慣れてもらうことが大事だと考える。まずは市民の皆さんにしっかり浸透するような体験型の催しを実施していただけるのがよいのではないかと。今回導入する市営バスが軌道に乗り、更に別の公共交通不便地域でも導入が進むことで、当初の目的である交通不便地域を徐々に減らしていくことが望ましい。今後も皆様と支え合いながらこの公共交通会議で協議を続けていきたい。本日はありがとうございました。

5 閉会