

令和 3 年度第 3 回瀬戸内市地域公共交通会議 会議録要旨

開催日時：令和 3 年 12 月 24 日（金）14 時 00 分～15 時 30 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（ノートルダム清心女子大学人間生活学部）

田野副会長（瀬戸内市副市長）

大上真司 【代理：平本氏】（両備ホールディングス（株））

佐藤輝彦（東備バス（株））

尾崎博文（（有）ツルヤタクシー）

坂本克善 【代理：重田氏】（（有）ネイチャーワールド自動車）

元浜詳一（瀬戸内市商工会）

秋山秀行 【代理：林氏】（瀬戸内市観光協会）

中尾博延（瀬戸内市老人クラブ連合会）

山中慎一 【代理：可兒氏】（中国運輸局岡山運輸支局）

竹本尚代（岡山県県民生活部県民生活交通課）

池上康範（備前県民局建設部管理課）

杉田和也（備前市市民生活部）

住田一平（瀬戸内警察署）

出席委員 14 名、委任状提出委員 6 名

事務局：総合政策部 岡崎（部長）

企画振興課 青砥（課長）、木村（主査）、鈴木（主事）

1. 開会

2. 会長あいさつ

新型コロナウイルス感染症の感染者数は抑えられているが、依然として瀬戸内市の公共交通網の基軸となる路線バスや鉄道などの公共交通事業者は、生活様式の変化、外出自粛等の影響によって非常に厳しい経営状態が続いている。そういった状況下においても、通院や買い物等で移動手段を必要としている方のために運行して頂いている。

昨年のダイヤ改正に引き続き、来年春のダイヤ改正で JR 赤穂線の減便が話題に上っているが、こちらも対応していく必要がある。

将来、新型コロナウイルス感染症が収束した後、まず必要となるインフラの一つが公共交通である。地域の実情に応じた公共交通網の再構築について、未来を見据えて考えていく必要があり、現在はその過渡期であると考えている。

この公共交通会議において皆様方のそれぞれの立場から、多くのご発言をいただき、議論を深め、瀬戸内市の公共交通網の明るい未来への道筋を示していただくことが重要である。

本日の会議においては、来年度以降の市内公共交通網を維持するために、特に市内のバス路線について活発な議論を行いたいと考えている。

3. 協議事項

(1). 地域内交通について

---資料 (p1、2) により、事務局から説明---

会長 ご意見・ご質問などはあるか。

会長 遅延の慢性化改善を目的とした美和線のダイヤ改正についての説明があったので関連して確認したい。前回の会議において Google 検索でダイヤ等が検索できるようになったとの報告があったが、このシステムで遅延情報をリアルタイムで確認することは可能か。

事務局 現時点では、リアルタイムでの遅延情報の確認はできない。

会長 他にご意見等が無いようなので、次の議題に移る。

---資料 (p3) により、事務局から説明---

会長 ご意見・ご質問などはあるか。

ご意見等が無いようなので、次の議題に移る。

---資料 (p4) により、事務局から説明---

会長 ご意見・ご質問などはあるか。

ご意見等が無いようなので、次の議題に移る。

事務局 補足になるが、沿線住民を対象とする意見交換会の他、沿線の施設、学校関係などにも可能な限りヒアリングを実施して、ご意見やご要望をお聞きかせいただいた。具体的なダイヤなどについても様々な意見が上がっており、できるだけ多くの意見を反映したダイヤで令和4年4月から運行をスタートしたいと考えている。便数については、現行よりも増便して運行する予定である。市営バス化のメリットの1つとして、利用者の方々から意見を聞きながら、比較的柔軟にダイヤ改正やバス停位置の変更等ができる。もちろん運行開始直後から完璧なスタートが切れればよいが難しい部分も多い。運行しながら改善し、利用しやすい市営バスにしていきたい。

委員 資料6 ページ表下から3行目について、バス車両のリース代を東備バスへ払い、さらに運行委託費も支払うということか。

事務局 東備バスには車両2台、予備車両2台の計4台の車両リース料を含めた運行委託費をお支払いする。

委員 東備バスの職員が運転するということか。例えば、市が車両のリース料を支払って、例えば、市や社協が運行する方法もあるのではないか。

事務局 現在運行している6路線の市営バスは、市がリースにより車両を調達した上で、運行委託事業者に運行を委託している。虫明長島愛生園線についても市が車両を調達する準備が整い次第、同様の方法に切り替える予定である。

委員 「将来的には公募等による委託事業者選定を検討」と記載があるが、将来的にという表現は曖昧である。いつ頃になる予定か。

事務局 市が車両を購入またはリースなどの方法により調達し、運行事業者へ運行を委託できる体制が整うことが前提となる。早ければ、来年度中、または再来年度中には市が車両調達し、運行体制を整えていきたい。

委員 そうであれば車両の導入予定などが分かるよう記載した方が良いと思う。

事務局 記載が抽象的になっており、申し訳ない。

委員 資料7 ページに写真を掲載しているバス車両は大型か、中型か。

事務局 中型車両である。

委員 弊社にも資料7 ページの車両と同じサイズの車両を所有している。車両リース後に貸与して頂ければ、市営バスとして運行できるため、検討して頂きたい。

- 事務局 市営バス事業としての虫明・長島愛生園線の運行委託について、令和 4 年度は現状、当該路線を運行している東備バスへ委託する。その後、他の市営バス路線と同様に、市の車両準備が整えば、公募等で運行事業者の選定をしたい。スクールバスの話も出ているが、資料 9 ページの令和 4 年度のダイヤ案として記載しているように登下校で利用できるダイヤを組み込んでいる。授業などの関係でごく稀に土日等の登校等があり、その場合は市営バスでは対応できない。このような場合に別の事業で、貸切バスとして運行して頂けるように教育委員会と調整されていると聞いている。令和 4 年度は東備バスが委託業務の中で車両まで準備して、とりあえず 1 年間運行して頂く。その期間中に市が車両調達や他の事業者へ公募する準備を整えたいと考えている。
- 委員 令和 4 年度 4 月からの虫明長島愛生園線の市営バス化に伴い、その運行を東備バスへ委託したことを各事業者へ 3 か月前から周知していたのか。各事業者へ確認せずに、東備バスに決定したのであれば、順番が違うのではないか。市営バスを運行している各事業者が新路線に対応できないことの確認をとっているのであれば、教えて頂きたい。プロポーザルを実施する場合の委託料の上限はいくらになるのか。それよりも安く受託できる事業者がいれば、そこを選定して頂きたい。回答を頂きたい。
- 事務局 前回の会議で、路線廃止となる虫明長島愛生園線を令和 4 年度 4 月から両備ホールディングスへ運行委託し、市営バスとして運行することを承認して頂いた。令和 4 年度は緊急的な対応として両備ホールディングスへ依頼することになる。今回の会議において、両備ホールディングスから現在路線を運行している東備バスへ変更したという説明が不足していた。将来的にプロポーザル等で運行事業者を選定する予定であり、その際には予定価格を予め設定することになる。
- 委員 運輸支局へ確認したい。ダイヤ改正の手続きはどのくらいの日数がかかるのか。
- 委員 お尋ねのダイヤ改正は、東備バスが運行している 4 条乗合路線のダイヤ改正についてのことか。または、瀬戸内市営バスのような自家有償旅客運送のダイヤ改正のことか。
- 委員 将来的に住民の意見を聞きながらダイヤ改正する場合について教えて頂きたい。

- 委員 乗合バスであれば 30 日前の届出になっている。ダイヤ改正の際に、今まで通っていない道路を路線に設定する場合の申請は 3 か月前の認可申請が必要である。公共交通会議において合意が得られた場合は期間が短くなり、その場合の標準処理期間は 1 か月である。単純にダイヤを変更する場合、例えば JR のダイヤ改正に合わせて、ダイヤを変える場合は 30 日前の届出をすることになる。一方で瀬戸内市営バスのような自家用有償運送であれば、本来国交省の権限であるが、岡山県では運輸支局から県へ権限移譲しており、この場合は期限の縛りはない。
- 委員 令和 4 年度 4 月の市営バスとしての運行開始の段階では現行のダイヤをベースに検討されるということだが、もし市民の意見が令和 4 年度 4 月からのダイヤと大幅に異なる場合、令和 5 年度 4 月からの新しいダイヤ改正をするためには、令和 4 年度の 1 年間のうちに検討する必要があるということで認識した。
- 委員 補足として、基本的には公共交通会議の承認を得て運行している路線は、公共交通会議を経ないと運行計画の変更はできない。虫明・長島愛生園線の自家用有償運送化が決定した後は、今後運行を見直す場合は公共交通会議の合意を経て変更をすることになる。瀬戸内市や運行事業者が独断で変更することはできない。公共交通会議の中で皆さんのご意見を頂き、運行計画を変更することになる。
- 委員 会議の中で計画性をもって協議し、変更して頂きたい。
- 事務局 虫明・長島愛生園線が市営バス化した後は、公共交通会議でお諮りしながら、運行改善していきたい。
- 委員 スクールバスの特定許可が下りるまでにどのくらいの期間が必要か。
- 委員 両備バスや東備バスが運行しているバスは一般旅客乗合事業といい、停留所で乗降し、運賃を支払えば、不特定にだれでも乗って頂くことができる乗合バスである。先ほど委員から質問があった特定旅客事業者運送事業というものは、運行事業者と学校側で契約すれば、学校関係者しか利用できない。例えば、市立の小中学校のスクールバスであれば、市の教育委員会等と契約を結び、申請後 3 か月程度で許可が下りる。特定の輸送になれば一般の方は乗れない。資料を見る限りは児童生徒との混乗と記載されているため、今回の登下校便は一般の方々も乗車できる便の設定になっており、不

特定の輸送を想定されていると思う。特定の許可申請については約 3 か月前に申請して頂きたい。特定旅客事業者運送事業を検討される場合は、事前に運輸支局に相談して頂きたい。

委員 スクールバスで運行した場合の利用者数なども市が検証されると思う。

事務局 虫明・長島愛生園線の市営バス化後については、小・中学校の児童生徒が登下校しやすいダイヤを設定し、一般の方も含めて市営バスを利用して頂くことを想定している。繰り返しになるが、設定されているダイヤ以外で、学校行事などによりどうしても対応できない場合、貸切輸送での対応を想定していると教育委員会から聞いている。

委員 西脇線（両備バス）はどの路線にあたるのか。

事務局 西脇については、4 条乗合事業の路線となっている。東備バスが所有している緑ナンバーの事業用車両で運行している。

委員 一般の方も利用車できるか。

事務局 一般の方も利用できる。

会長 通学の方と一般の方を分けて利用状況の把握はできているか。

事務局 来年度の小中学生のスクールバスの利用者数はシミュレーションにより把握している。一般混乗しても、基本的には利用者の皆さんが着席して利用できる想定である。

副会長 資料 6 ページ表の 4 行目備考列に「登下校の朝と夕方の 3 往復分はスクールバスの機能を有する」と記載あるが、新たに設けるのか、今まで通りの運行をするのか教えて頂きたい。

事務局 現状は朝夕の中学校 2 往復、小学校の帰りの 1 便分については教育委員会が経費負担した上で、4 条乗合路線として運行している。自家用有償運送への転換後のダイヤ案は資料 9 ページ下の表に記載している。行き 6:25 と 7:35 発が、邑久中学校の登校時刻に合わせた一般混乗便、7:08 が邑久小学校の登校時刻に合わせた一般混乗便、下校用の便としては、15:55 が邑久小学校の下校時刻に合わせた一般混乗便、17:05 と 17:55 が邑久中学校の下校時刻に合わせた一般混乗便としており、合計 3 往復は通学に適したダイヤ設定としている。

副会長 市営バスで通学に利用できる便を設定しているという認識でよいか。

事務局 そのとおりである。

会長 現状の路線で通学の一般混乗便はないということか。令和 4 年 4

- 事務局長 月から運行する路線が新しく通学の役割を担うのか。
そうでしたら、先にダイヤの説明をさせていただく。
- 資料 (p9、10) により、事務局から説明---
- 委員 資料 9 ページのダイヤについて、瀬溝までの便が多く、愛生園まで入る便が少ないが、平日の午前中に愛生園への移動は難しいということか。
- 事務局 ダイヤ案でお示ししている始発の前に 1 便追加して愛生園 8:30 着の便の設定を検討したが、車両 2 台で運行するという制限もあり、設定できなかった。愛生園 8:30 着の便があれば更に充実するが現状では困難である。
- 副会長 ダイヤ・便数について、現行よりは悪くならないということによいか。
- 事務局 現行よりも悪くなることはない。便数については、回送を実車にすることで愛生園への乗り入れは 1 便増便になっている。時間帯も乗降調査結果などを踏まえ、できるだけニーズに合ったダイヤ設定をしている。
- 委員 瀬溝までの系統は 19:00 台までであるが、愛生園発着は 17:00 以降 1 便もないということか。平日は JR 邑久駅 15:55 発の便を利用しないと愛生園まで帰ることができないということによいのか。
- 事務局 JR 邑久駅から愛生園に運行する便であれば、現行は愛生園 9:12、13:22、16:42 着となっているが、見直し後は愛生園 9:12、11:57、13:27、16:42 着となる。また、現行は愛生園 9:50、13:35、16:50 発、見直し後は愛生園 10:10、12:30、16:55 発となる。愛生園発の便で 1 時間程度後ろ倒しになる便はあるが、事務局として、影響はあまりないと考えている。
- 委員 ここまで悪い状態とは思わなかった。利用できない状況を最初から作っているのが良くない。もう少し手を加えて頂き、始発便と最終便ぐらいは愛生園に入れる便を設定してはどうか。
- 事務局 令和 4 年 4 月の市営バス運行開始の段階では、基本的に現行の便数及びダイヤを参考にし、できるだけ現状を維持して引き継ぐことがミッションだと考えており、期間が短い中で市営バス化の準備を進めている。繰り返しになり申し訳ないが、運行開始後に、利用者の意見や交通会議で議論させて頂きながら、ダイヤ等の改善に努めていきたい。ご理解をお願いしたい。
- 委員 先ほど、交通会議で決めたことを運輸支局に提出するという話が

出ていたが、このダイヤ案に決定しているのか。現状、現状と言われていたが、この交通会議で同意の得られていないダイヤを運輸支局に提出するのか。皆さんがどういった意見を持っておられるかをお聞きしたい。

事務局 今回に関しては、期間が非常に短い中で市営バス化の準備を進めている。様々な制約がある中で、車両台数や運行経費等を考慮し、まずは令和4年4月から空白期間を作ることなく、市営バスで運行する準備をしている。運行開始後、交通会議で協議しながら改善策を検討したいと考えている。

委員 論点がずれている。私は皆さんが賛同しているのかという話をしているのだが、そちらのご意向とこちらの会議で決まったことは違うと思う。皆さんのご意見を私はお聞きしたいと思っている。

委員 愛生園から JR 邑久駅へ向かう便が遅延すると電車に乗り継ぐことができなくなる。JR 邑久駅から愛生園方面へ向かう便が遅れる分にはバスを待つことが出来るため、あまり差支えはない。事務局から提案があったダイヤ設定では1便あたりの所要時間が45～6分間の設定になっているが、遅延せずに運行できるのか。実際に試験運行はしてみたのか。

事務局 現行の運行と同じ所要時間を設定している。運行は問題なくできると思う

会長 確かに理想的なところは目指す必要はあるが、事務局としては令和4年4月から虫明・愛生園方面への移動ができなくなることは避けてもらいたい。現在の利用者が利用できなくなることが無いように、現行の運行をできるだけ引き継いで運行し、市民の方が不便にならないようにするにはどうすれば良いかを考える必要がある。委託の仕方等については、委員の中で疑問があることを事務局は真摯に受けとめ、我々としてどう対応できるか議論する必要がある。例えば東備バスへ委託するとしても、1年間契約にする等どういう契約にするのか。現時点で考えられる範疇で事務局から説明して頂き、皆さんが納得のいくところで、改善の余地がある部分は改善し、今後も議論していければ良いと考えている。まずは、すぐに対応できる部分とこれから改善していく部分を見分けて頂けたらと思う。

事務局 先ほどから繰り返しになるが、運行委託については、期間が短い中で事業者選定等が必要である。したがって、現在、虫明・長島愛

生園線を運行している東備バスへ令和4年4月から1年間の運行委託しようと考えている。市営バスは現在6路線があり、車両についてはハイエースを市が購入・リース等により調達し、自家用有償運送として白ナンバーで市内のタクシー事業者へ運行委託している。車両の大きい小さいはあるが、車両が準備できれば、運行事業者の選定については、他の市営バスと同じようなプロセスをたどることを想定している。

非常に準備期間が短い中で、まず1年目は今まで運行されていた事業者を引き続き運行して頂き、その期間中に他の路線と同じように白ナンバーで運行できるように市が車両を準備して、事業者をプロポーザル等で選定するというような手順を考えているので、ご理解頂きたいと思う。

会長

こちらの※印に記載があるように「岡山県への変更申請前に瀬戸内市地域公共交通会議の合意が必要」ということで、ご意見があれば教えて頂きたい。

委員

瀬戸内市が東備バスを選定された理由として、東備バスが今現在虫明・長島愛生園線を運行しており、運行のノウハウがあるということ挙げられている。当該路線は両備バスが東備バスへ委託する形で、一般乗合事業の緑ナンバーとしてバスを運行されている。路線バスというのは、運転技術もそうだが、停留所の場所、車内でのトラブルがあった際の対応、ルート設定など、技術や経験を要する。そのため、今から事業者を選定して、令和4年4月1日に運行に間に合うのかというところを瀬戸内市としては懸念されているため、現状運行されている事業者へ委託されたと個人的には予測している。次に事業者を選定するにあたっては、十分な期間を要して、十分な乗務員教育、運行内容の把握に力を注ぐ必要があると思う。この愛生園のダイヤの件について、前回の交通会議で愛生園の入所者へ市からタクシー利用券が配布されていると説明があった。そのため、愛生園へ乗り入れる4便のダイヤに合わない方々に対してはタクシー券を使って頂くことを想定されていると思う。したがって、運行開始後に、利用者の意見等を集約した上で、この交通会議にかけ、増便が望まれる近隣の利用者や事業者があれば、その際に改善していく。とりあえずは東備バスが運行している現状をできるだけ引き継いで、運行開始するということだと思う。

事務局

自家用有償運送で市営バス化される場合、運行主体が瀬戸内市になる。先ほど運輸支局からのご指摘があった通り、瀬戸内市は大き

な車両で多くの方に利用頂く運行のノウハウは持っていないため、1年かけて東備バスの方からノウハウを引き継ぎ、瀬戸内市が主体となってしっかり運行できる体制を整えたいと思っている。

委員 大型バス、中型バスでの運行とあったが、1・2年後にタクシー事業者で運行できるのか。タクシー事業者が運行するのは難しいと思う。教育委員会から弊社へ48名のスクールバスの運行依頼が来ている。この48名が利用する場合、残り何名が利用できるのか。この辺をお聞きしたかったが、先ほど議論が流れたため、再度議論したい。スクールバスについては、特定事業として単発の夏休みや土日祝の運行でも成り立つのか。

委員 特定事業については、契約状況で内容が変わる。例えば、契約上で日曜日だけ、土日祝だけ、学校側から要望があった時だけ等柔軟な契約が可能になっているため、契約内容が確定する前段階で事前にご相談頂きたい。実務的な話になるが、単発の契約になるのであれば、特定事業ではなく、貸切旅客事業で契約すれば事業申請する必要がなくなる。これも方法の一つだと思う。

委員 最低賃金の話もあり、貸切旅客事業にした場合には予算が高くなることもあるため、特定旅客自動車運送事業のご質問をさせて頂いた。教育委員会から48名と聞いているが、市営バスはどれくらいの便数で運行する想定か聞きたい。この内容で見積りを出し、支局と相談してもよいのか確認したいため、質問させて頂いた。

事務局 教育委員会の方からは来年度の小学校のバス利用者が48人と聞いている。その内訳は虫明・長島愛生園線が25人、上山田線が23人、その合計が48人となっている。中学校に関しては、虫明・長島愛生園線が20人となっている。この方々がそれぞれ邑久小の一般混乗便、邑久中の一般混乗便を利用することを想定している。教育委員会としては、全小学生48名が乗った場合の特別便を貸切旅客事業で実施する場合の最大額を見積もってもらいたいということなのではないかと推測している。

委員 その方々が乗車された場合は、何名ほどの利用を想定されているか。

事務局 虫明・長島愛生園線の利用は25名を想定している。

委員 一般の方は何人の利用を想定しているか。

事務局 一般の方の利用は手元に資料がなくわからないが、小学生は16:00市民病院発に乗車しており、この前現場を見た際は立って乗車している方はいなかったため、少し空きがあるという状況である。

現行の中型バス車両であれば、30人前後乗車できる。今回の市営バス化で利用者が何人増えるか予測が難しいが、十分乗車可能な人数だと認識している。

委員 地域で運行するバスのノウハウは市が持っておられるので、人数が3、4人の利用になれば、大型バスではなく、車両を小型化するのも一つの案だと考えている。

事務局 資料6ページに「利用者数の状況によってはサイズダウン等を検討」と記載しているように、今後の利用状況等を踏まえ、検討したい。

委員 虫明・長島愛生園線を利用する小学生は何名いるのか。

事務局 虫明・長島愛生園線は尻海・庄田・本庄の児童25名が邑久小学校へ通学するのに利用する予定である。

会長 協議事項であるため、合意を確認する。事務局から説明があった資料6ページ表の黄色塗りつぶし部分、運行計画、路線において合意することとし、両備バス虫明・長島愛生園線の路線廃止に伴う代替手段確保に関し、資料に記載されている通り、市営バスとして運行することにご異議はないか。

---全員異議なし---

会長 ご異議はないものとして承認し、事務局は必要な手続きを進めて頂きたい。次の説明に移る。

---資料(p7、8、11~14)により、事務局から説明---

会長 ご意見・ご質問などはあるか。
先ほどの議論を踏まえ、利用者の意見等も反映できるように今後
も検討して頂きたい。

4. その他

- ① 市営バス事業者との会議後協議について
- ② JR赤穂線の駅の体制変更について

5. 閉会

今日はお忙しい中、長時間ご審議頂き、有難い。基本的には現状維持し、市営バスとして運行開始後に改善すべき点を改善していくという形で令和4年4月1日から運行していくことになった。今日、ご決議頂けたことは有難い。事務局とともに運行に向けて準備を進めていきたい。議論の中にあつたが、1年はとりあえず東備バスに運行委託し、再来年度に向けて、令和4年度中から事業者を選定する必要がある。交通会議等でいろいろとご意見を伺

いながら進めさせて頂きたい。プロポーザルという話も出てきたが、料金だけでなく、どういうサービスの形がとれるのか、例えばダイヤの編成や運賃、運行体制、住民へどういうサービスができるのか等も含めて提案して頂くというやり方もあるかと思う。ダイヤについては、この会議にかける必要はあるが、今後、住民の方の意見を考慮しながらより良いものにしていきたいと思っている。引き続き、いろいろな面で公共交通の維持に向けたご協力をお願いし、閉会のあいさつにさせて頂く。

以上