

令和4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4年9月21日（水）14時00分～15時45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）

平本委員（両備ホールディングス株）

河田委員（東備バス株）

尾崎委員（（有）ツルヤタクシー）

坂本委員【代理：重田氏】（（有）ネイチャーワールド自動車）

秋山委員（瀬戸内市観光協会）

中尾委員（瀬戸内市老人クラブ連合会）

福崎委員（瀬戸内市PTA連合会）

角房委員（生活交通網をつくる会）

桐畑委員【代理：高田氏】（西日本旅客鉄道株岡山支社）

三枝委員（一般社団法人瀬戸内市緑の村公社）

松嶋委員（中国運輸局岡山運輸支局）

松尾委員（岡山県県民生活部県民生活交通課）

杉山委員【代理：河上氏】（備前市市民生活部公共交通課）

日笠委員（瀬戸内警察署）

吉田委員（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 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や原油価格の高騰で今後の見通しがたたない状況が続いている。民間バス会社の路線が廃止され、路線を引き継ぐ形で10月1日から市営バス牛窓中央線の運行が始まる予定である。また10月1日から運賃改定やフリー乗車定期券の導入も始まる。今後の市営バスの利用状況に注目していきたい。

本日の会議では、市内公共交通網を維持するためにも皆様のそれぞれの立場から多くの発言をいただき、議論を深め、瀬戸内市の公共交通網をどうしていくかを議論していくことが重要である。

3 議事

(1) 地域内交通について

---資料（p 1～8）により、事務局から説明---

《主な説明事項》

- 市営バス事業
- 前島地域内交通実証事業
- JR赤穂線に関する事

会長 ご意見・ご質問はあるか。

委員 バス停の新設・移設について、大富 - 邑久駅線（北）が運行している邑久団地の方から、団地に停留所を1か所追加してほしいが、どのような手続きをすれば良いのかと聞かれた。個人的に市の窓口へ行くのか、自治会長などから市の窓口へ行くのが良いのかを教えていただきたい。

事務局 市が運行しているバスであるため、個人の方が窓口へ来られても、地域の代表の方が窓口へ来られてもご意見はお聞きする。ルート等も含めて検討させて頂き、最終的に交通会議にお諮りする。

委員 個人でも、地域の代表者でも、お話を伺ってもらえるということで認識した。

委員 JRの駅の無人化について、自治体の事例を研究すると書かれてあるが、まちの窓口であるため、経済・観光を含めて有意義なものにしていただきたい。ワーキングチームで何を議論し、誰が参加しているのか。具体的に何か考えているか教えていただきたい。

事務局 県の枠組みの中でのワーキングチームは資料のとおりである。参加しているのは赤穂線沿線自治体と岡山県、備前県民局、J R 西日本岡山支社である。J R の駅の無人化に対する対応というよりも、J R の利用促進について議論する場になっている。駅の無人化については、現時点では具体的な案はなく、研究しているところである。

委員 行政の中だけで検討しようとしているのか、民間の人の意見も入れて検討しているのか。

事務局 具体的なことはこれから検討していく。他の自治体では、駅舎を J R から無償または有償で譲り受け、地域の活性化とあわせて、観光客や市民への案内機能をもたせるといった事例もある。今後協議していきたい。

委員 瀬戸内市には多くの観光資源があるため、観光に関する意見も聞いて頂きたい。

委員 市営バスの運行経費のうち、定員超過タクシー3万円というのは誰が利用するものなのか。

事務局 8人乗りなので、定員オーバーした場合に、運転手が無料タクシー券を利用者に渡し、利用者が直接タクシーを呼んで使用している。

委員 3万円で何人程度の利用があるのか。

事務局 3万円は予算ベースになっている。実際には例年1件か2件だが、今年度は78件と多くなっている。

委員 利用が増えると、ハイエースでは積み残しが頻繁に発生してしまう状況になることも懸念される。もう少し大きいバスにしたらどうか。

事務局 ご意見はそのとおりであるが、現状では頻繁に積み残しが発生する状況ではない。常に利用者が多いかと言ったらそうではない。また、車両の大きさは維持費や、路線の道幅にも関わることである。実際、現在の市営バス路線には道が狭いところもあるため、そのことも考慮して検討する必要がある。恒常的に定員オーバーが発生しているのであれば、車両数を増やす、便数を増やすなど対応するべきだと考えるが、今のところ年に数回の非常に稀なケースになる。

- 委員 虫明・長島愛生園線を中型バスで運行しているが、これは妥当な大きさなのか。
- 事務局 虫明・長島愛生園線は比較的用户数が多く、邑久小学校、邑久中学校の登下校にも使われているため、一定の乗客が乗れる車両が必要ということで、50人以上乗れる中型バスで運行をしている。今後もその予定である。
- 委員 こどもは何人利用しているのか。
- 事務局 最大で小学生25人、中学生20人の45人である。
- 委員 45人も乗っているのを見ない。普段は20人ぐらいしか乗車しておらず、中型のマイクロバスで良さそうだが、それを中型バスで運行している。乗客が40人を超えたのは今年1回あっただけではないのか。
- 事務局 基本的には、小学校と中学校の便は別便として認識している。全員が乗車した場合の最大値を取っている。万が一にも定員オーバーが起こってはいけないため虫明・長島愛生園線についてはそのような対応をしている。乗客が8人乗れるハイエースでの運行路線では1便当たりの平均利用者が、1.5人台という規模になる。一方で、虫明・長島愛生園線は1便当たりの平均利用者が6.9人で、ある程度の規模の車両が必要であるため中型バスで運行している。なおかつ小学生、中学生の通学手段を確実に確保する必要があり、それに見合った車両を選定している。
- 委員 小・中学校の送迎と市営バスが一緒になっているから難しい問題になっている。一度40人を超えたとの理由で、利用者が平均6.9人であるにも関わらず50人乗りの車両というのはサイズが大きすぎるのではないか。
- 事務局 今後も利用状況を見て、検討していく。
- 会長 虫明・長島愛生園線の車両の大きさについては、利用状況を見ながら検討していただきたい。

(2) バス路線の維持確保について

---資料 (p9~10) により、事務局から説明---

《主な説明事項》

- 両備バス路線 牛窓 (邑久駅・北回り) 西大寺線廃止等への対応

会長 ご意見やご質問などはないか。

特になし

(3) 両備バス 上山田線の廃止について

---資料 (p11~12) により、事務局から説明---

《主な説明事項》

- 上山田線の廃止対応について

会長 ご意見・ご質問はあるか。

委員 同じスクール便でありながら、虫明・長島愛生園線と上山田線で対応が異なる理由は何か。

事務局 両備バス路線である上山田線は、完全に学校の登下校に特化した路線であり、一般の利用がまったくない。一方で、虫明・長島愛生園線は登下校利用もあるが、一般利用もある。スクール便に特化していない一般の路線である。一般とスクール便を分けるよりも、効率的な運行になるため、市営バス化して維持している。

委員 上山田から邑久駅間は一般の利用者が皆無のため、代替手段の検討は必要ないということか。

事務局 上山田線は一般の利用はないため、市営バス化の必要はないと判断した。児童の登下校については教育委員会側が引き継いで登下校に特化した路線を運行する。一般の方には影響がないと判断している。

委員 一般の方は利用したくてもできないとされているように思う。

事務局 上山田線は路線廃止になるが、民家がある付近には、今現在、市営バス西脇-邑久駅線が運行しており路線廃止部分はほぼカバーできている。上山田線が廃止にな

っても、一般の方は西脇-邑久駅線が利用できる。

上山田線の路線廃止後は、教育委員会が、登下校に特化したスクール便で運行する。登下校に特化した路線なので、ダイヤが日によって異なり、夏休みなどの長期休暇は児童の利用がないため運行しない。

委員 上山田と私の住んでいる鹿忍地区が似た状況である。私は学校関係の役をしており、西小学校への登下校便が路線廃止になった後どうなるかととても心配している。公共交通を守ってほしい。スクール便であるため、保護者を集めて意見を聞きながら検討してほしい。経営の問題を理由に一方的に廃止するのはもってのほかである。廃止にするのであれば、代替処置を示してもらわなければ困る。

会長 現状として、上山田線や西脇線は一般の方は利用していないのか。

委員 西脇線については、利用していないのではない。西脇線は夕方の15時から16時の間に高学年と低学年の2回に分けて西脇の方面に向かってバスが出る。一般の方も利用してよいが、利用しにくいバスになっている。

事務局 市は児童生徒の登下校の手段を必ず確保する。上山田線については教育委員会が、公共交通とは別でスクール便として運行することを決めている。西小学校の登下校に合わせている東備バスの路線も、今後こういった運行形態になったとしても市は登下校の手段を必ず確保する。

会長 9月中に廃止届を両備バスが出されるということだか、事前に全体的な告知をしてからではダメなのか。

委員 この場で公表したのは、唐突な印象があると思う。申し訳ない。事前に教育委員会と路線バスからスクールバスへの転換は検討して頂いていた。その目処がある程度立ったので、この場で話をさせていただいた。この時期が適切かどうかという問題はあるが、路線廃止後、どのようにカバーするかということを事前に検討してから、公表させて頂いている。

会長 急に話が出ると不安になると思うので、公表の仕方を検討してほしい。

(4) 自家用有償旅客運送の更新登録申請について

---資料 (p 12~14) により、事務局から説明---

《主な説明事項》

- 瀬戸内市営バス8路線の更新登録
- 備前市営バス【東鶴山線】の更新登録

会長 ご意見・ご質問はあるか。

委員 備前市営バス「東鶴山線」の路線のうち、飯井～長船駅間は瀬戸内市内を運行するため、備前市営バスの運行について合意してほしいということだが、この路線は瀬戸内市民も利用できるのか。

事務局 利用できる。

委員 運賃は100円でいいのか。

委員 1乗車200円である。

委員 瀬戸内市の他の市営バス路線は100円なのに、この間は200円なのか。100円の差はどのように考えればよいか。

事務局 備前市営バスについては、「東鶴山線」の路線のうち、飯井から長船駅までの瀬戸内市内を運行するという事で、備前市の交通会議での合意はもちろんのこと、本市での交通会議での合意も必要ということで、今日の議題にしている。また、バスの運賃はそれぞれの運行主体で定めるものである。瀬戸内市市営バスは10月から1乗車100円に改定するが、一方で備前市営バスは1乗車200円の従来からの運賃設定である。これ以外にも民間路線バスの運賃設定がある。どの路線も市民しか使えないということはない。市民はもちろんのこと、観光客の方も利用できる。利用者は各路線の運賃を見ながら利用の判断をする。

副会長 市営バスの更新登録について、牛窓中央線も更新の対象になるのか。登録の有効期限が切れるから更新するのではないのか。牛窓中央線はまだ申請していないのではないのか。

事務局 変更登録を先にしている。更新が切れるのが10月16日なので、更新が必要になる。

委員 牛窓中央線については10月1日から運行開始をされるということだが、路線ごとの有効期限ではなく、瀬戸内市全体で3年間の有効期限ということになって

いるので、新しく出来た路線も含めて10月16日からまとめて更新する手続きとなっている。

会長 資料12～14ページにご異議はないか。異議なしということで合意を確認した。事務局は必要な手続きを進めてください。

4 その他

秋の交通安全県民運動についての案内（瀬戸内警察署：日笠委員）

事務局 次回の公共交通会議は年内に開催予定とする。日程等については改めて案内する。

5 閉会

副会長 新型コロナウイルス感染症により公共交通に影響が出ている。事務局としては牛窓（邑久駅・北回り）西大寺線の市営バス化を進めていただきたい。JRについては、赤穂線のワーキングチームや駅の無人化に対応、駅の魅力アップを考えていきたいので、公共交通会議以外の場でも知恵をいただきたい。今後のスケジュールに関して、虫明・長島愛生園線の事業者選定期間が来年の1～3月までになっているが、3月までかかると、次の準備が難しいということもありえるので、前倒しになる可能性があるためスケジュールは予定ということで理解していただきたい。詳細は今後の会議で説明させていただきたい。
瀬戸内の公共交通の確保のために引き続きお力添えをいただきたい。