

議事録

件 名：令和2年度第1回さぬき市地域公共交通会議

日 時：令和2年6月3日（水）午後1時30分～3時30分

場 所：さぬき市役所寒川第2庁舎2階203会議室

出席者：紀伊会長、尾崎委員（会長職務代理）、佐藤委員（代理出席）、
六車（誠）委員、六車（均）委員、松本委員、山内委員、頼富委員、
村上委員、溝渕委員、宮本委員、木村委員、近藤委員（代理出席）、
佐々木委員、中野委員、南委員、間島委員、宮崎委員、元山委員、
西丸委員、堀委員

事務局：（都市整備課）津田課長、満濃主幹、津村副主幹

傍聴者：0人

（新型コロナウイルス感染症感染拡大防止対策の一環として傍聴募集なし）

配布資料：資料1 さぬき市コミュニティバス再編案（原案）説明書
資料2 さぬき市コミュニティバス再編ルート（案）
資料3 運行ダイヤ（案）
資料4 令和2年度スケジュール表
資料5 路線別バス停別利用者数（平成29年度乗降実績）
参考資料 令和2年4月9日現在の新路線案に係る意見
参考資料 さぬき市地域公共交通会議委員名簿（令和2年6月3日現在）

【次第及び議事概要】

1 開会

さぬき市都市整備課 津田課長（交代委員の紹介含む）

2 会長挨拶

3 議題

(1) さぬき市コミュニティバス再編案（原案）について

事務局：資料説明（資料1、2、3、5 参考資料）

会長：数多くの内容が説明されました。再編に関する大筋のイメージがつかめたかどうかご意見をいただきたい。説明を踏まえて資料番号ごとに意見を伺っていくにあたり、事務局への質問より、委員のご意見を中心に進めていきたい。まずは資料1についてご意見はあるか。

委員：各コースどれくらいの距離を走る想定でいるのか。緑の路線について、中山は、昼間はオンデマンドで運行するということだが、どれくらいの予約を見込んでいるのか。現在、緑の路線は3往復で、昼間の1回は赤ルートの車両が走り、合計4往復となっている。変更された場合、緑1台で4往復走るようになるため、難しいダイヤになると思う。現状3往復で1日230km走っているが、4往復走った場合は300km程度になると思うため、運転手も相当大変だと思う。高齢者が多いため、休憩時間を多くとってもらうか、3往復で対応してほしい。

会長：事務局は、ご質問に対して回答してください。

事務局：各線の路線延長について、Google mapでの計測で、志度・造田・多和線は片道37km、志度・鴨部・小田線は15.2km、志度・鴨部・寒川循環線は23.5km、津田・大川・寒川線は18km、小田・津田・鶴羽線は21km、志度・鴨庄・興津線は17km、寒川・津田・志度線は21km、路線延長が152.7kmとなっている。中山のオンデマンドについては、現在の乗降状況からほとんど利用がないのではないかと伺っているが、運行状況を見ながら運用方法を詰めていきたいと考えている。路線が延長することで労働超過になるというご指摘については、休憩時間でカバーしようと考えている。例えば、大窪寺に9時30分着で10時発にし、30分の休憩が取れるなどの工夫をしている。ただ、3往復にしたとき、お客様が大窪寺で5時間を過ごすことは難しいのではないかとも思えるので、できる限り現状維持で運行していきたいが、ご意見を踏まえ、運行事業者と最後の調整をしていきたい。

会長：実際に走行できるかどうかについては、ダイヤを決める際に十分に検討してほしい。制約があると思うが、他の視点からの検討も必要と思う。路線が増えて走行距離が延びてしまうが、一方で既存の大川バスや鉄道との接続をよくすることによって、交通全体の移動の確保を目指したのではないかと思う。乗継がきちんとできるダイヤにしたいというご説明もあった。お手元のダイヤは検討中の案であるため、再編成の作業に向けてお気づきの点があればご意見いただきたい。

委員：既存路線の志度・多和線は観光との連携もあり、そのうち、長行から宮西は三木町に抜ける道としては有名な道筋になる。ルートを考える際には、歴史的な背景や、お遍路や日切地蔵といった観光資源との連携についてもご検討いただきたい。

- 会 長：「生活の足」というのが基本的な運行目的だが、コミュニティバスは観光客も利用するため検討いただきたい。タクシー事業者からご意見はあるか。
- 委 員：ジャンボタクシーについて、3台から2台に変更することを初めて聞いた。確定なのか。検討できるのであればタクシー業者5社とも協議いただきたい。
- 事 務 局：確定ではない。まずは地域公共交通会議で案を検討し、協議を進めてほしいという意見でまとまれば、事業者協議を進めていく方針である。
- 会 長：案の内容は了解したが、実際に運行できるかどうか事業者との調整が必要と思うので、今後話し合いを行ってほしい。資料2について意見があるか。
- 委 員：緑のルート（志度・造田・多和線）内にある行基苑は、今までの走行ルートではだめなのか。また、赤のルート（津田・大川・寒川線）について、産宮神社の狭い道の前を通る必要はあるのか。バスは幅員的に難しいと思える。
- 事 務 局：緑のルートの行基苑は、今までよりスムーズに走行できるのではないかと考えて変更したが、今までのルートの方が走行しやすいという意見であれば元に戻すことは可能である。産宮神社前については、周辺に民家が多い上、乗降が多い筒野バス停を通過したいので狭いのは承知で設定したが、再検討する。
- 会 長：安全に通れないルートは変更しなくてはいけない。関連して、資料5には既存のバス停が今後どうなるかが記載されているが、ご意見があれば伺う。
- 委 員：（意見なし）
- 会 長：次に、資料3のダイヤについてご意見があれば伺いたい。
- 委 員：（意見なし）
- 会 長：すぐに意見が出ない場合は、後からでも構わないので事務局に意見を伝えてほしい。次の議題に移る。

（2）実証運行開始までのスケジュールについて

- 事 務 局：資料説明（資料4）
- 会 長：実証運行の開始は11月1日を目標にしているため、それまでに説明会等も開催していく提案についてご意見はありますか。
- 委 員：3月末までが実証運行となっているが、見直しがなければ4月から本格運行ということか。
- 事 務 局：そうなる。
- 会 長：それまでに問題等があれば見直していくことになる。他にご意見はありますか。実証運行の路線やダイヤについては協議の上決めていくことは明らかだが、他に決めていくことがあれば意見をいただきたい。香川大の大場先生が利用促進について協力いただけるということだった。

委員：大々的な見直しをかけるということではなく、現在のコミバスを利用してくださっている方が利用しやすいようにしていただきたい。これからダイヤの最終調整に入るとのことだが、高校や大学は授業の時間が決まっているため調整できればいいのではないか。

会長：バス同士の乗り継ぎがあるので、安心して乗り継げる時間や運用上の遅れに対しての対策等も検討してほしい。時刻表については、GTFSの標準フォーマットを作ってネット上で整理すると、Googleで検索できるようになる。住民や観光客もコミュニティバスを利用しやすくなると思う。

(3) 令和2年度の検討内容について

事務局：資料説明（資料4）

会長：これまでの協議結果や計画等の進捗等も見ながら、今年度中に、地域公共交通計画、現在の地域公共交通網形成計画を策定したいということだった。計画の策定に当たってのご意見等はあるか。

委員：地域公共交通網形成計画と立地適正化計画を同時に策定することは、とても先進的な事例だと思う。運行に係る国からの補助を受けるためには申請が必要だが、実証運行期間を考えるとスケジュール的に厳しいかもしれないと思ったが、令和3年4月から本格運行を実施するのであれば、来年6月中に申請書類を提出すれば令和3年4月分からの運行補助を受けることができる可能性があるため相談したい。

会長：間に合えば、国の支援策が使える可能性があるということなので相談してほしい。全体を通して意見があれば伺う。

委員：バイパスから南、従来から公共交通の空白地となっている旧大川・長尾の山間部が今回の見直しにおいても空白のままとなっている。デマンドタクシーも導入見送りとなったが、資料1の解決すべき課題の中に交通空白不便地域の解消や、高齢化により増加する交通弱者の移動手段の確保、福祉事業との連携、とあるが、行政としてどのように対策していくのか。

事務局：地域公共交通計画を作成する中で、公共交通の空白地域でどのようなアクションが必要かについてもこの会議で協議し、（計画書に）記載していきたい。例えば、今までは、コミュニティバスを運行しにくい谷筋の集落などで自家所有償運送が可能かどうかといった内容については福祉部門内のみで相談を受け、勉強会を開催していたと思うが、公共交通を所管する都市整備課も含めて検討できる体制づくりを検討したい。

委員：タクシー会社や社会福祉協議会とタイアップして足を確保していくということではないか。デマンドタクシーは将来においても導入しないのか。

事務局：デマンド型の乗合交通に関しては、国も新しい制度をつくったり、システム開発などを進めているため、将来的に市内で導入する可能性がゼロではないが、現時点では、（今回の実験運行で行ったような）デマンドタクシーの導入は難しい。技術革新が進んでいるので従来型のデマンドタクシーにとらわれず、新しい手段を取り入れながら地域の足の確保を進めていきたいと考えている。事業者などと協力しながらベストを尽くしていきたい。

会長：以前の実験運行で運営が難しかったという経緯もあるかと思う。色々な方法があると思うので、計画にも取り入れてほしい。

委員：コミュニティバスを利用して今回の会議に参加したが、乗り合わせた利用者と話をしているときに回数乗車券についての会話があった。どこで買ったのか、値段はいくらか、という内容だった。変更や廃止の記載があったが、回数乗車券は好評のようなので、広く周知していくことが重要なのではないか。今回利用した際に、新型コロナウイルスの感染予防の一環として車内にシートを設置するなどの対策がなされていた。新しい利用者にはそういった対策をしているかどうかについて気になる方がいる可能性があるため、対策していることを丁寧に説明する必要がある。

委員：私もコミュニティバスを利用して今回参加している。利用してみて便利だと感じ、いい経験をさせてもらった。回数乗車券は有効期限がないということはとてもお得だと思う。新型コロナウイルスの関係でエアコンの風が直接当たるのが気になるため、今の時期だと窓を開けたほうがいいのではないか。

会長：運行方法についての利用者目線でのご意見でしたが、コミュニティバスに関わらず公共交通機関内での感染防止策については専門家が入って検討され、実施していると思うが、どうしたら安全に安心して乗ってもらえるかについても検討いただければと思う。

4 その他（各種情報共有）

会長：緊急事態宣言が解除されたが、公共交通については引き続き厳しい状況が続いていると聞いているが、その点でご意見等はあるか。

委員：市民アンケートによると、商業施設に行くための利用が多くなっている。買い物に行きたいニーズがあり、利用者自身が目的を達成するため利用するのはわかるが、事業者から利用者メリットを高めるための連携を考えてもいいのかと思う。例えば、コミュニティバスを利用したら商業施設の割引が受けられる、JR 定期券と連携する、このような取組で利用者の増加等が見込めるのではないか。乗継乗車券を廃止するのであれば、定期券のような形で購入する形等も検討してはどうか。

会長：交通事業者同士の料金をそろえることは難しい面はあるかと思うが、料金以外で乗継のしやすさを考えていくうえで協力していくことは大事だと思う。将来的に考え

ていければいいのではないか。商業施設からしても高齢者の方に来てもらうという面では社会的から見ても対応してほしいところであるため、バスの乗り入れ等、いろいろな協力をしていただく方法はあるのではないか。

委員：JR四国としても他の交通網との連携は非常に重要だと思っており、定期券で乗れるというのはとても便利になると思った。本日コミュニティバスを利用させていただいた中で課題があると感じている。今回はバスの時刻の案内があったため乗換がわかったが、一般の利用者としてJR高松駅からさぬき市民病院に行こうと考えたときに、検索してもルートが出てこなかったのが課題と思った。特急でJR志度駅まで来たのだが、乗換する際の待ち時間が30分間ほどあったため、ダイヤの連携も必要になると思う。このような課題を乗り越えられれば共通定期も考えられると思うが、まだハードルはあると思う。事業者目線ではなく利用者目線からすると、とても便利になると思うので目指すところではある。そういった点での社会実験になるといいと思った。

5 事務連絡

事務局：会議のあと、新規バス停に関する調査依頼をしたいので、道路管理者と警察、バス・タクシー事業者の委員は残っていただきたい。

6 閉会

以上