

議事録

件 名：令和5年度第2回さぬき市地域公共交通会議

日 時：令和5年9月25日（月）14時00分～16時00分

場 所：さぬき市役所3階301・302会議室

出席者：【委員】宮崎会長、尾崎委員、久保委員（代理）、井上委員、小倉委員、元山委員
山本委員、淵田委員、溝渕委員、芦谷委員、上野委員、木村委員、
佐々木委員、白井委員、末次委員、鈴木委員、十川委員（代理）、
藤平委員、藤本委員、間嶋委員、津田委員

【市】都市整備課：新納課長、津村課長補佐、脇谷主査、大山主事
（株）バイタルリード

傍聴者：1人

配布資料：資料1 運行計画概要

資料2 デマンドタクシーのりば一覧・付属ゼンリン+2000縮尺

資料2-2 デマンド型乗合タクシーのりば追加要望書

資料3 想定スケジュール

別紙 次第、第1回会議資料2修正版、国交省プレス鉄道賞

大川自動車株式会社原稿（ナイスタウン10月号）、前回議事録

【次第及び概要】

1 開会

2 会長挨拶

3 議事

（1）デマンドタクシー実証実験（全体像）について

会 長：議題1「デマンドタクシー実証実験（全体像）について」事務局は説明をお願いします。
ます。

事 務 局：（説明）資料1

会 長：ありがとうございました。ただ今の説明に対して、何かご意見ご質問などありましたらお願いします。

委 員：専用予約センターというのはどこがするのですか。

事務局：システムを扱っている業者にお願いすることにしております。徳島県にある電腦交通という会社でございまして、先日、電腦交通のコールセンターの視察に行きましたが、全国のタクシーの乗合を受け付けていたりする実績もありますし、とても頼りになると感じましたのでそこをお願いしたいと考えております。

委員：現行の2路線の固定乗車の方、利用バス停の把握はどの程度されているのですか。

事務局：2路線のバス停ごとの乗降者数は市で把握しておりまして、常連さんと言われる方々がいらっしゃるということも伺っております。その方々が、定時定路型で慣れているのにデマンドに変更することへの抵抗感についても今回の実験で把握したいと思っておりますし、逆に、乗られている方から無駄に走るのはいかがかという意見もいただいております。個人までの特定はしておりませんが、その路線（の利用者の中）にいらっしゃいますので、その辺りも踏まえながら、今の（コミュニティバスの）乗客のニーズを伺いながら、今後の運行を検討していこうと考えております。

委員：ご説明があったように、数字だけに頼るのはよろしくなくて、数字を見つつ、意見も聞きつつ、評価していくべきだと思います。とは言え数字をある程度把握しておかないといけない内容もあると思います。事業の方向性といいますか、元々乗っていない所をどういう風に改善すると利用率が上がり、投資している分、沢山の人が使って便利になるのか。評価項目3番目の転換に伴う収支のところに関しては、ある程度数字を追っていく必要があるではないかと思っております。そうしないと、今までの200円が300円になることに対して、利用者側からの反発に正しく答えられないと思います。それと大きな目的の1つとして、現在の定時路線を使っていない人達がメインのターゲットになってくると思っておりますので、使えていない人達がどういう意見をお持ちなのかという事と、定時路線に乗られている方については、（運賃が）高くなりますし、やや不便感は感じると思いますが、みんなが（公共交通を）使えるようにしましょうという目的であったとしても、それでも乗らなくなった人たちの意見もしっかりと吸い上げて、比較していくようなアンケートが必要ではないかという意見をあげさせていただきます。

会長：ありがとうございます。他に何かご意見、ご質問はございますでしょうか。実証実験ですのでまずはやってみて、（デマンドタクシーを）利用している層が、今のコミュニティバスとどう違うのかを把握してもらいたいと思っております。数字上は同じに見えても、使っている層が変わっている可能性があるような気がします。実証実験の間に、やりながらいろんな意見を聞きながら順次対応していくことだと思います。確認したところ、（現在は）13時以降は2路線で合計7便あります。こちらを利用している人が使えなくなるので、デマンドタクシーを使っただけならば良

いのですが、出掛けようかという時に一般のタクシーがないとならないように。目標は、出掛けたい人がいつでも気軽に呼ばれるという、その観点での情報収集は難しいとは思いますが、やった後で把握ではなくて、やりながら順次改善していけるように出来たらいいと思います。特に反対という意見もないようですので、今いただいたご意見等を踏まえつつ、実証実験をやりながら改善、対応していくのでよろしいでしょうか。

委員：〈異議なし〉。

会長：ではお願いいたします。

(2) デマンドタクシー実証実験（のりばの設定）について

会長：続いて、議題2「デマンドタクシー実験運行（のりばの設定）について」事務局より説明をお願いします。

事務局：（説明）資料1、資料2、資料2-2

会長：ご説明ありがとうございました。ただ今の説明に関し、何かご意見やご質問はございますか。

委員：のりばの案をいろいろ考えていただいておりますが、警察の立場として、安全に乗り降りできることが必要だと考えております。地図で見て大丈夫と書いていても、実際に行ってみたら横断歩道が直近にあったとか、カーブで見通しが悪いとかいろいろあると思いますので、正式に決定する前に一度ご協議いただけたら有難いと思いますのでよろしくお願いいたします。

会長：ありがとうございます。他に何かありますでしょうか。

委員：新しいのりばには物理的に何か置かれるのでしょうか。

事務局：A4かA3サイズのシートをのりば付近に貼り付ける予定としております。シートには、デマンドタクシーののりばであることや、のりば番号などを書く方針です。

委員：ありがとうございます。それと、のりばの配置にも関わる、全体の事とも関わる気がするのですが、新しいのりばをたくさん配置してどうやって周知するのか、予約時に番号を言って「ここから乗ります。あそこでおります。」と指定して予約すると思うのですが、それをどうやって利用者に全体像として「ここが一番近い」とかを認知させるのか、少し難しい部分もあるのかなと思いつつ、地元だから大丈夫とか、肌感が分からないので、その辺り教えていただくと助かります。

事務局：まず、デマンドタクシーに乗られる方々は、自分の家の近くにのりばがあるかどうかを確認すると思います。その時に、のりば番号だけでは分かりづらいので、地元の方が耳慣れているような言葉をのりばの名前にすることも考えて場所を決めたいと思っています。予約するときは、「どこそこ辺り」というかんじで言うことも想像で

きますので、オペレーターの方には「(のりばの) 近くにこういう物がある」というようなことを事前にお伝えしておいて、そこらあたりをキーワードにして(利用者の) オーダーを叶えて欲しいとお願いする予定です。それと、(利用のために) 事前の利用者登録は必要ないのですが、初回の電話対応をスムーズに行うためにも「大体こういう所で乗る」ということを事前にリサーチできればしたいなと思っているので、できるだけ細かく住民説明会を開催してリサーチしたいと考えております。

委員：段々慣れてきて利用するところが分かれば良いですが、日常ではなくてあそこにたまに行きますという時には、事前に分かっていたり、オペレーターが補助してくれるのは良いと思いました。最後にもう一点、資料2-2のデマンド型タクシーのりば追加要望書の要望に合わせてのりばを増やしていくことも検討されていると思うのですが、実際やってみないと何とも言えないと思うのですが、1時間でさばける需要なのか少し気になりました。結構範囲が広いので、どのような感じなのか、もし分かれば教えていただければと思います。

事務局：範囲が広いので大丈夫かなと実は思っているのですが、今までの(コミュニティバスの) 利用者の人数などを踏まえると、許容範囲ぎりぎりだろうと思っています。国道11号より南のエリアには人が沢山住んでいるので志度地区だけでももう少しエリアを広げて、というような案もあったのですが、(1時間では) 到達できないと思いましたので、今回は国道より北に収めたというところです。のりばを増やすことも検討課題ではありますが、デマンドのシステム業者やタクシー事業所の意見も聞きながら考えていこうと思っています。

委員：ありがとうございました。のりばの分布で調整して、例えば、需要が沢山増えたらもう1台みたいな検討もしているのでしょうか。

事務局：実際の需要が分からないので、現時点では、徳島文理大学通学支援車両をデマンド補助車両として確保しているので、オーバーフローの状況にもよりますが、補助車両の活用も可能としています。

委員：よく分かりました。ありがとうございました。

会長：他に何かご意見ご質問はございますか。

委員：前回出席できなかったので分かりづらいのですが、資料1の2ページ目(4)車両のところ、ジャンボタクシー車両10人乗り、1台各月を各自保有する車両でタクシー会社が運行するということですね。午後から、コミュニティバス自体は休止する。電話連絡をいただいて、13時、14時、15時、16時で運行する。それを資料2でいただいている1から16のデマンドタクシー専用のりばを巡回するということですか。志度1から小田1まで行って戻ってくるのか、運行のやり方がい

まいちよく分からないのですが。それで、拾って帰る「往復」とは書いてあるのですが、どういう風にまた帰るのか、イメージしづらかったのですが。

事務局：デマンドタクシーは、予約があったのりばだけに行きます。例えば、私が電話をして「コミュニティバスの小田から西村ジョイ志度店で降りたいです。13時の便で。」と予約したら、小田ののりばに直行して乗せて、西村ジョイ志度店ののりばまで行って降ろして終わり、といった感じです。その間に、他の方についても拾っては降ろしてとなるように、予約に応じてルートがAIが考えて、(車両は)その指示どおりに動いて乗降させていくということになります。

委員：西村ジョイ志度店で一時間過ごして、2時に予約して3時に帰りたいと予約すればコーディネートするということですか。

事務局：そうです。3時の便で帰りたいと予約をいただいたら、3時の便でピックアップしてお送りするというような感じです。

委員：どれぐらいの利用度によって、どれぐらい待っていただく可能性があるとか、ひよっとしたら2時スタートであるが、お迎えに上がれるのは2時40分になりますとか、2時50分になりますみたいなケースも出てくるのでしょうか。

事務局：はい、そうです。そこはオペレーターの方が予約状況とルートを見て、走行時間を計算して、お迎えは2時半くらいになるので待っておいてくださいねというようなオペレートになります。

委員：分かりました。ありがとうございました。

会長：ありがとうございます。他に何かご意見ご質問はありますでしょうか。今回、デマンドタクシー運行について、いきいきネットの皆さまのご協力があるとのことなので、コメントなどをお願いしてよろしいでしょうか。

委員：いきいきネットの鴨部、鴨庄、小田の会長と会合を行いまして、地域の皆さんの声をお聞きして、ご協力させていただくというような状況でございます。のりばのアンケートなどを取りまして、いろいろな面で協力していきたいということでございます。

会長：ありがとうございます。いろいろとご意見を頂戴しました。デマンド型乗合タクシーはご利用者がいなければ運行しませんが、コミュニティバスのように定時で動いているものは、お客様がいようがいまいがその時間に必ず動いていますので意味が違います。いろいろな地域でお話を聞いていただければと思います。少し誤解があるようですが、デマンドの利用率を上げないといけない、ということについては、必ずしも目指さなくて良いのではないかと思います。デマンドの利用が(多く)るのであれば、むしろ定時路線で迂回した方が良い事になります。(デマンドの)の

りばの要望書の内容については凄く厳しい要件になっていると思います。のりばとして設定しても、そこで全く利用が無ければ行かないということになるだけですが、費用がかかるようであれば話は変わってきますので、のりばの設定は様子を見ながらで良いかと思います。のりばの案も調整中という事で、例えば、西村ジョイ志度店だと、資材館の前というお話が出ていますが、それよりスーパーとかイートインがあるような所、待合も兼ねていただけるような施設と交渉が良いのではないかという気がしていますが、これから調整されるということなので、お願いできればと思います。細かいところは現場の皆さんとやっていけばよいと思いますので、是非これから頑張ってくださいたらと思います。

委員：ジャンボタクシーを1時間前に予約いただいて1時間ごとに運行するとして、たまたま1時間前に予約がなかった場合、運行するかどうか分からなかった状態でスタンバイしていたタクシー業者に対する業務補償のようなものはなされると思います。予約があるかもしれないということで運行を差し控えている事業者もいるわけですから。何人か乗れば300円×人数の収支が出ますが、現在の運行路線の中ではこういう収支になっていて、それをデマンド運行に変更することによって、予約センターを含めて乗降者がいなかったときに係る固定費を少なからず300円の運賃で賄おうとすると、逆算的にかかる費用を賄おうとすると利用者がどれくらいあれば好ましいかというのは計算上だせませんか。費用対効果でなくて利便性の解消である観点もあるということなので一概に収支だけに目くじらをたてる必要はないといえないと思いますけど。

事務局：まず運行委託の経費だけで考えると1便当たり最低10人ぐらゐの利用があれば良いのですが、車両がオーバーフローになる可能性もありますし、(コミュニティバスの実績からも)難しいと考えています。市としては、定時定路線型でもデマンド型でもタクシー事業者にお支払いする委託料は変わらないようにしています。ですので、利用が上がれば上がるほど、市としては有難い話であります。どちらにしても利用者の運賃だけで黒字になるような乗り物ではありませんので、利便性が向上したと、どれだけの方に言っていただけるかにポイントを置きたいと思っています。

会長：今回の運賃は1回300円となりましたが、全国には100円、200円のバスもございます。政権が変わった時などに赤字だからと廃止になったりする可能性があるのが怖いので。運行費用をだれが負担するのかを決める必要があるのですが、技術的なことも含めて確立されたものがなく、ここにいる皆さま方と模索したいと思っています。思うところもあると思いますが、関係者の反応を見ながら少しずつ改善していければと思いますので是非ご意見をお願いします。他に

お気付きの点などございましたら事務局に言っていただけたらと思います。12月からですし、始めから上手くはいかないと考えて順次改善していくようにして、細かいところは今後詰めていくということでよろしいでしょうか。

委員：〈異議なし〉

会長：それでは、議事3に移ります。

(3) 今後のスケジュールについて

会長：議事3「今後のスケジュールについて」事務局は説明をお願いします。

事務局：(説明) 資料3

会長：ご説明ありがとうございます。何かご意見ご質問はありますでしょうか。実証実験は12月からということで、残り1カ月ほどしかないので事務局もこれから大変になるとは思いますが、随時準備していくようお願いいたします。「お試しチケット」を配布してはどうか、という意見があるのですが、問題なければ配布しても良いのではないかと思います。皆さま方よろしいでしょうか。

委員：〈異議なし〉

会長：それぞれ関係する皆さま方に事務局が相談などに行くと思いますのでご協力をお願いします。もし何かありましたら、遠慮なく事務局にご一報いただけたらと思います。本日、議事として用意されているものはこれで終わりになります。続いて、「各種報告・意見交換」に移ります。

4 各種報告・意見交換

(1) 第22回「日本鉄道賞」特別賞の受賞について

会長：はじめに、「日本鉄道賞 特別賞」の受賞について、ご報告いただければと思います。

委員：この度、第22回日本鉄道賞に弊社JR四国より、鉄道とバスの連携施策の取組について応募したところ、特別賞をいただけることとなりました。お手元に資料がございますのは国土交通省のプレス資料になります。公共交通ネットワーク四国モデル追及に向けた鉄道とバスの連携施策について、1つは徳島県の南部においてJR牟岐線と徳島バスさんの高速バスとの共同運行で、JRの切符で高速バスにも乗れるというような取組。それから昨年の秋、東讃地区で大川バス、さぬき市、東かがわ市さんにご協力いただき実施しました実験、さぬき市コミュニティバスの志度・造田・多和線（津田・大川・寒川線の4便5便含む）とJRを、JR志度駅又は造田駅で乗り継いだ場合にコミュニティバスの運賃を割り引く、といった実証実験を

させていただきました。このような取組みについて応募したところ、「ローカル鉄道の生き残り戦略」特別賞をいただくことができました。今後も地域の交通と連携をして、利用促進・向上に引き続き取り組んでいきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

会長：ありがとうございます。喜ばしい報告でございました。さぬき市のコミュニティバスとJRの連携という内容を盛り込んでの受賞ということで、誠におめでとうございます。皆さまにはこの案件について、いろいろとご協力いただきありがとうございました。引き続きよろしくお願いいたします。続きまして、大川自動車さんの記事について、何か一言いただければと思います。

(2) その他

委員：先日、ナスタウンが取材にまいりました。運転士養成とあって、3年間研修を受けまして、その間に、大型自動車第2種運転免許を取得いたしまして、養成課程の2期生が、運転士として1人で運行できるようになりました。2022年5月には法律が改正されてタクシーやバス会社に勤めている人で特別講習を受ければ普通自動車第1種免許を取得して1年で免許の取得が可能となりました。全国的に6万5千人も運転士が不足するとの試算もあり、香川県も例にもれず運転士不足が課題となっています。

会長：ありがとうございました。地元就職して取材を受けるということは、地域にとって良いニュースだと思います。その他、皆さんから報告したいことや、PRしたいことなどがありましたら自由に発言いただければと思います。いかがでしょうか。前回、前々回と、委員からのご意見で気になっていることがございます。「いろいろあるけれどもSDGsやカーボンニュートラルのことも考えないといけないのではないか」というご意見です。国際会議への参加の機会があって行って来たのですが、驚いたのは、本当にカーボンニュートラルが行き届いていて、私が行った街は、街に入るためにお金を払わなければいけない、EV CARでないと入れない、となっております。したがって街中で見る車はほぼEV CARで、エンジンの音があまりしませんでした。日本車はEV車ではなくハイブリッドに移って行って、以前に比べてヨーロッパで日本車を見なくなった、変わって行って感じました。日本の中でEV車とかの声が出てこない、メーカー側も造ろうとの意識がないように思います。そのような状態で日本企業が戦えるはずもないので、日本国内で技術を磨いて行って、日本企業が海外で戦えるようにしないといけないと改めて感じました。意識改革として海外などに目を向けてみるのも良いと思いました。

委員：今、会長がおっしゃったように、二酸化炭素排出削減に向けて、さぬき市としてどう取り組むかについては生活環境課が取り組んでいると思います。このエリアで自然エネルギーを使った太陽光などを設置するか、とか、行政対応の中でどういう仕組みで排出を削除していくか、とか、いろいろと考えていると思います。このエリアは都市エリアよりも遥かに山があって緑が沢山あるのだからこのエリアは二酸化炭素を吸収している面積をこれだけ有しているなど、いろいろ考えられています。前回、コミュニティバスを市民全体で盛り上げるために、月に1回か2回かマイカーで買い物に行くのを止めて、コミュニティバスを使う事をもって、それぞれこのエリアに居住している人が自家用車から出す二酸化炭素の排出量を削減して、コミュニティバスを使うと。一回当たり200円の運賃を払うことで、間接的にコミュニティバスの運営を市民としてサポートすることにも繋がる。このようなことを部局ごとに、考え方としての連携の中で、それぞれのやろうとしている施策が上手く補い合うことができるのではないかと思ったりしています。それぞれの部局が考えていることを、それぞれの部局で完結するのではなく、いろいろなところと連携をすれば、もう少し踏み込んだものとして出来るのではないかと思います。ふるさと納税とかクラウドファンディングではないですが、コンセプトに合えばお金が集まることもあるのではないかと思います。地域社会として支援をしていくことで、コミュニティバスを利用しましょうといったキャンペーンをすとか、二酸化炭素の削減にも繋がりますし、意見交換をしていただいて、繋げていただければ面白いのではないのかなと思いましたが、補足させていただきました。

会長：ありがとうございます。この後、毎年計画を立てておりますので、事業評価も出てくると思います。その他、何かお気づきの点などありますでしょうか。事務局から、連絡事項はありますか。

事務局：10月31日に、老人クラブ連合会の交通安全教室にコミュニティバスも参加します。

5 閉会