

令和4年度 第2回 備前市公共交通会議 会議録要旨

開催日時：令和4年12月22日（木） 13時30分～15時30分

開催場所：備前市役所 3階 大会議室

出席委員：吉村 武司【備前市長】
濱山 一泰【備前市市民生活部長】
高田 将太（代理）【西日本旅客鉄道（株）】
小野 一嘉【県タクシー協会和気支部】
雄島 仁【大生汽船（株）・日生交通（有）】
松下 重光【事業用自動車の運転手代表（（株）インベタクシー）】
金本 伸一【備前市自治会連絡協議会】
高木 常孝【備前市自治会連絡協議会】
三宅 陽【備前市老人クラブ連合会】
松本 和好【備前市老人クラブ連合会】
大東 正虎【ノートルダム清心女子大学人間生活学部人間生活学科教授】
松嶋 泰憲【中国運輸局岡山運輸支局】
東原 良樹【岡山県備前県民局東備地域管理課】
坂手 孝行【備前警察署】
松尾 恭子【岡山県県民生活交通課】
木村 太郎（代理）【瀬戸内市総合政策部企画振興課】
出席委員 16名
委任状提出委員 4名

事務局：市民生活部公共交通課

杉山（課長）、河上（係長）、千田

1. 開会

2. 会長あいさつ

- ・日頃より市政、並びに市内の公共交通行政に深いご理解、ご協力を賜り厚くお礼申し上げます。今後の備前市にとって、より利便性の高い公共交通体系になるよう、備前市としても是非とも取りまとめていきたいと考えている。活力ある地域社会の実現に向けてお力添えいただくようお願いしたい。
- ・本日は、高齢者をはじめとした交通弱者の利便性向上を目的としたデマンド型乗合

交通を令和5年4月より実施を予定しており、これについて協議していただくこととしている。

本市の公共交通が地域の実情に応じた公共交通となるよう、また、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通網となるよう皆様方の忌憚のないご意見や、お知恵を拝借させていただき、よりよい方向へ向かうようお願い申し上げあいさつとさせていただきます。

3. 議事

備前市デマンド型乗合交通の運行計画（案）について （事務局説明）

会 長：事務局に何点か質問したい。今現在の市営バスはどうなるのか。

事務局：H27年10月から11路線運行している現状。市民の要望に応えながら、バス車両の通れるところを運行してきたが、路線バスは法に則って運行しなければならないので、狭小な道路は運行できない。そこで市民の要望に応えるためにデマンドを導入することに至った。バス路線とデマンド両方を運行するには、二重投資とならないよう、非効率にならないよう路線バスを現行より減便したいと考えているが、デマンド運行時間中は、デマンドを利用していただき、小学校区外に行かれる場合は、JRや宇野バス、路線バスを活用していただきたいと考えている。

会 長：もう一つの政策、タクシーチケットはどうなるか。

事務局：デマンドについては、マイナンバーカードを提示していただくことで無料とする。マイナンバーカードの取得促進、さらに活用といった面から、来年度はタクシーチケットを廃止することを考えている。

会 長：限られた層の方に利用していただいているタクシーチケットというのは、マイナンバーカードを提示することで、それと同等、それに代わるものとして考えたらいいか。

事務局：タクシーチケットは、利用制限を設けているが、マイナンバーカードについては、市民の皆様が対象となる。

会 長：市外の方が、マイナンバーカードを取得していても市外の人にメリットはないと考えたらいいか。

事務局：その通り。

会 長：事務局の説明に2つ3つ質問という形で、少し具体的なデマンド交通をなぜ我々が政策として提案しなければならないのかという概略を説明申し上げた。残念ながら高齢化が進んでおり、路線バスのバス停まで行きたいけど、家が少し上の方にあるので、行きは下りで行きやすいが、帰りは上りのため市営バス

を利用しにくい。或いは、残念ながら家の近くは道幅が狭くて、俗にいう法律でいう路線バスを走らせようにも認可ができないといった状況がある。そういった高齢者や小さいお子さんが利用できるよう、予約制のため全員が利用できるというものではないが、10台を小学校区内の移動に限定して、利用してもらうという実証実験を来年の4月から行う。公共交通であるJRの駅、市営バスのバス停、宇野バス様のバス停へ市民の皆様にもそこまで行ってもらうということを基本に考えているが、実態としては、目の前に、スーパーがある、ちょっと先に病院がある。せつかくここまで来たがバス停があるから、バス停で降りて次のバスが来るまで待つということではなく、小学校区内であれば、移動してもらえ。一部小学校区内にスーパーや病院がないところがあるが、その地区に関しては、隣の小学校区に入る手前で降りて、市営バスや宇野バス、JR赤穂線や山陽本線を待ってもらいご案内しようというものである。

次に、運行車両については、普通自動車を考えているため、定員がドライバーを除くと4名までしか乗れない。狭い道へ入ってくため、中型のバスを運行するには、交通の事情でドライバーの方に、事故をするなどご迷惑をかける可能性が高くなるので、まず普通自動車を始めようとしている。そして、同じ始めるのであれば、電気自動車を始めたいが、担当課の話では、来年度の4月からの開始は電気自動車の部品がなかなか入りにくく、納期が1年弱かかるとのこと。そこで、納入されるまでの間、ほかの車両を購入するわけにもいかないため、今、市営バスとして運行している10人乗りの車9台を使うことを考えている。例外的にJRの駅や市営バス停が無い西鶴山小学校区は、一部隣の小学校区まで行っていただき、目的である病院やスーパーへという最小限の制約を設けて、電気自動車が入るまで今のバス車両を活用する。よって、9台の市営バスをデマンドに使う。半年か1年以内に電気自動車が納入される予定であるため、新しいものを購入して余らすわけにもいかないため、市営バスの路線で、あまり利用していない時間帯を減便し、デマンド交通を使っていたらこうと考えている。これは素案であるので、決定したものではない。皆様方からご意見をいただきながら、来年の3月までに詰めていく。備前市は、11路線の市営バス、タクシーチケットの発行と公共交通面を整備している。これにきめ細かく自宅まで迎えに行き自宅近くのバス停、JR赤穂線、山陽本線、宇野バス停までお運びするというのが主だった要点だということで事務局はいいか。付け加えたいことがあればどうぞ。

事務局：特にない。

会 長：説明は終わったので、質問等があればお願いしたい。

委 員：私がタクシー事業者でなければ素晴らしいことだと思うが、タクシー事業者としては、存続にかかわる重要な問題になる。タクシー事業者が公共交通として

位置付けられたのはここ 15 年前。こちらにおられる JR 様や今日ご欠席の宇野バス様と違って新参者の公共交通機関である。このデマンド事業というのは、タクシーと同じように自宅までお迎えにあがるというもので、タクシー事業者の経営は大きく棄損されると考える。備前市の陸路における公共交通の第一幹線は JR 赤穂線・山陽本線、第二幹線は宇野自動車様の片上線である。必要な時に必要な場所へ行くというのが、公共交通の役割である。ただし、現在は、大多数のご家庭に自家用車が複数台存在しており、昭和の中頃よりも多くの方が自家用車で移動されている現状から、そして高齢者の免許返納とか、子ども達や高校生など免許を持たない世代、また免許を持っていても脱炭素化の中で車に頼らない生活への期待が高まっていると思っている。一方、多くの地域で行われた住民アンケートの中でも今は公共交通を使わないけど、年をとったら将来は使うので、使わないけどなくなったら困るという意見が大多数を占めている。使わないけどなくなったら困るというのが昭和の中頃からずっと続いている。このことを JR 西日本様が岡山県内の姫新線、因美線、芸備線等赤字路線として挙げられ、私共の備前市発着の赤穂線について実際どうなのか私は数字を知らないが、朝夕のラッシュ時はともかく、日中を見ていると、弊社の社屋から見えるが座席の大多数は空いている。私も備前市内で酒を飲んだ翌日は、宇野バスで岡山市から出勤することもあるが、ほぼ貸し切り状態で備前市へ到着する。その時間帯の前までは乗られているようだが。こういったことがなぜ起きたかということコロナ禍によるもの。公共交通機関は一気に疲弊したと一般のみなさんは思われていると思うが、実状はコロナ禍以前から衰退の一途をたどっている。このことは日生運輸様の備前バスが廃業にいたったということでもわかっている。現実問題として公共交通機関として採算を考えるとやっていけないところまで来ている。私共の話をして申し訳ないが、弊社は、従来は JR 赤穂線の最終列車までは駅で待機していた。公共交通機関というのは乗り継ぎが出来ないと意味がない。コロナ禍で夜のご利用が大幅に減っている現在は、21 時までの営業をしている。でも、コロナ禍が過ぎ去って世の中が普通に戻ったらやはり、昔どおり JR 赤穂線の最終列車まで運行しなければいけないと思っていたが、デマンドの導入によりちょっとそれは難しいのかなと思っている。公共交通というのは、私共公共交通事業者が、勝手に維持・持続するものではなく、住民の方や自治体の方が存続させるために努力していただく、使っていただく、お金を入れていただく。でなければ消えてしまうということをこの時期に JR 西日本様があえて問題提起をなさったんだと思っている。だから、地域で支える公共交通が地域を支えていて、そしてその地域を持続可能にすると私は考えている。だとすると備前市様のデマンド事業というのは、申し上げにくいですが、私共タクシー事業者の売上をダイレクトに棄損する。デマンド事業が

始まったってタクシーをご利用になられる方は、今までどおりタクシーをご利用になられると思う。でも、タクシーは高い乗り物だから、これがマイナンバーカードを持っていて料金がタダで乗れるとすれば、乗り換えが不便といっても、私がタクシー事業者でなければこのデマンド事業の開始を喝采をもって迎え、大喜びでこれを使うと思う。もちろんデマンド事業によってJR西日本様の利用促進につながるのであれば、トータルとして素晴らしいことだと思う。私が申し上げたいのは、これ、行きすぎじゃないかと思うこと。根拠としては、国は、国土交通省自動車局旅客課が、地域公共交通のハンドブックの中に置いてですね、「駅やバス停から一定の距離を超えた地域が、地域公共交通の空白地帯となります」として、この解消や努力目標、努力義務を自治体に示している。そして、岡山県は岡山県公共交通在り方検討会議の意見書をもって、中山間地域での交通確保の目標は、中山間地域において最低限、平日週1回は、通院、買物等ができるよう移動手段の確保を目指していく。自宅から歩いて負担を感じない程度の交通結節点、これは、バス停や駅を指すが、路線バスや鉄道、乗り合いタクシー等の交通手段により目的地へ到達できることを目指すとしている。会長の言われたとおり、行政予算には限りがあります。全ての市民の移動する権利を完全に守ることは、本来不可能なはずである。その最低レベルのサービス提供というのをシビルミニマムと言うが、そのシビルミニマムを達成するための備前市様の取り組みに対して、私共タクシー事業者が官業による民業圧迫だと抗議するつもりは毛頭ない。備前市様が運行している市営バスの基準というのは、日生運輸様がやられていた備前バスの運行だと考える。この民間バスの継続運行をするために備前市様が市営バスを自家用有償運送で実現されておられる。備前バスと同じ運行を継続されるのであれば、これは備前市様のシビルミニマムであるとは私は考え、その余地をもって私共タクシー事業者は仕事をさせてもらえばいい。だが、備前バス当時よりも現状の路線も運行本数も増えている。そして、このデマンド事業開始によって、国・岡山県の目標を定めている者に対するシビルミニマムを大幅に超える大盤振る舞いじゃないかなと思う。よって、私共のタクシー事業者として官業による民業圧迫だと抗議をさせていただきます。

委員：タクシー事業者さんの事情もあると思うが、タクシーを呼んでも時間がかかるという声をよく聞く。先日も病院から帰るときタクシーを呼んだら1時間待たないと利用できないということで、老人車を押して歩いて帰り大変だったという話もあったよう。現場は、交通網に関する不便性を感じている。浦伊部に住んでいるが、その役員会でも路線バスの話が出る。先日も意見交換会で提案したが、市はデマンドの導入計画があるという返事だった。このデマンドは、岸本橋まで出ればバス停があるので、わざわざ降りて時間待ちをしなければなら

ないという不便な面もある。なぜ小学校区で切るのか。市民の利用を念頭に置いて考えて欲しい。個人的な意見だが、タクシー事業者さんも経営ということで厳しい面もあると思うが、タクシー業界としては、こういうふうなことでサービスを運行していきたいなどの提案も行って欲しい。

委員：全体の売り上げが落ちている中、最低賃金というものがあるため、台数を減らしているのが実態。私がこの会場に来るまでも1時間程度お待ちいただくといった対応が4回ほどあった。

会長：デマンドバスを何十台も一度に10小学校区に配置するわけではない。最小限の1台をお願いをして公共交通であるJRやバス、タクシーとの共存が出来ないかと考えている。車両がゼロであれば今までと変わらない。最小限、タクシー等になる公共交通として特にお年寄り等が玄関まで来てもらえないと病院へ行くのも買い物に行くのも難儀だという現状である。特定の人が毎日予約できるものでもない。これは実証実験であり、ずっと続くかどうかは、これから発生する費用等に関してもこれまでと比較していくなど検証が必要。

タクシーチケットを使って市民が利用した時に、調べる制度は、これまでやっている。我々は市の税金を使って交通弱者の人に最小限のお手伝いとして何が出来るかを考えている。例えば、行きは8時半に来てくださいという予約をうけお送りする。その方が伊部であれば、片上小学校区の草加病院へは、制限をかけているので市営バスに乗り換えてもらうか、もともとスムーズに行くためにタクシーを使うかという方法になる。私どももタクシー会社の方は、従業員を雇用していただいて生活をしていただきたいという気持ちである。宇野バス様についても少しでも乗降客が増えて欲しい。運転免許証を返納するが、どうしても月に一回は病院に行かなければならない。また、買い物に行かなければならない。そういう人たちが最小限として家から近くの小学校区内のバス停、JRの駅、宇野バス停にいけるサービスである。交通弱者を少しでも減らしたいという実証実験をさせていただきたい。その結果をもって、宇野バス様、JR様、タクシー事業者様と一緒に市民にとっての利便性の向上を考えている。これが、後戻りをしないということではない。来年令和5年度は、こういうやり方を試してみて市民の皆様のご利用がなければ変えていく。元に戻すこともあるかもしれない。実証実験を行うことで市民の皆様がお互いに住んで良かったというまちを構成したい。委員の意見もこれから協議していく中で十分検討していきたい。市営バスも運行していただいているので、その辺も十分考えた上でご提案させていただいた。1台しかないのも、市民の皆様が十分使えるものでもない。公平性でなければならぬので、一部の人が独占的に使うということは許されないと私は思っている。非常に細かい実証実験を行っていかねばならない。運行については、気を遣ったシステム、やり方を考え

ないと市民の皆様にご迷惑をかけるのではないかと考えている。良かったという意見もあれば、こうして欲しいなどの意見も出てくると思う。何もしなくいいのではなく高齢者の方の免許の返納問題や交通事故の問題を考えると次はデマンドと判断した。備前市の中で3台運行するのでは効果がないんじゃないか、じゃあ50台か。そんなお金はないので最小限の台数は、5中学校区か10小学校区かと考えている。西鶴山小学校区については、長船駅に行ってもらうのが一番便利だと思うが、備前市民がJRを使う時は、香登駅で乗って欲しい。少しでも輸送密度を上げたい。全て長船止まりで寒河まで行く電車がなくなることも避けたい。来年からやるか、10年先からやるか、いつかはやらないといけないので、市営バスのようにタクシー会社に運行を委任するというのではなく、現状の上に1台の5人乗りの電気自動車で行ってほしいというのが今回のテーマである。利用時間も限られているので、朝早くから晩遅くまで使えるものでもない。ドライバーの年齢、労働時間も考え、高齢者の方の一つの仕事の選択として、家庭で充電できる電気自動車を選択した。実証実験では、15時で終わりという大きな制限をかけている。他の公共交通機関の売り上げが大幅に減少するとなると大切な社会インフラのひとつなので存続をしてもらいたい。

今朝の山陽新聞を読まれたか。定額乗り放題の記事が掲載されており、一定の収入が確保できる制度が始まりつつあるんだと感じた。

委員：このデマンドには、安全上の懸念がある。公共交通に携わる事業者は、かなりの経費が安全確保面にかかっている。日夜休むことなく続けている運行管理の体制。デマンドについては、どうか。利便性を追求するために安全管理をないがしろにしていないか。

会長：県内のデマンドをしているところを調査し、同等の安全管理をしたい。

委員：交通弱者の中に車椅子を使う人を忘れていないか。ほぼ毎日複数回送迎させていただいている。介護タクシーではないので、乗降介助費用はいただいている。

会長：電気自動車の普通車で運行する。車いす対応の車があれば購入するが、現在情報としてない。そういった方はタクシーを利用していただきたい。将来、車椅子が乗降できる車種があれば導入する可能性はある。今は、ガソリン車、ディーゼル車の導入は考えていないため、家族での送迎等もお願いしたい。対応できる車種があれば予算措置をするが残念ながらないという報告を受けている。助手席のドアが開くと席が外に出て乗降しやすいものもあるので、そういうものがあれば検討したいが、現時点ではあらゆる人への対応はできかねる。

委員：マイナンバーカードをもっていけばタダとなると、車椅子を使っている人は、マイナンバーカード提示してもタダにならない。

- 会 長：タクシーチケットを配布しても全額タダになるわけではない。月割りで渡しているの、病院だけに使っているのか、スーパーに行くために使っているのかわからない。補助金、助成金としてサービスをしている。前向きにひとつひとつステップを踏んで、できる限り市民のユニバーサルサービスをしていくのが市役所の仕事であるため、こういうこともスタートしていかないと進歩していかないと判断しデマンドを検討している。この会議でご意見を聞き、来年もう一回会議を開く予定である。
- 事務局：車椅子を利用されている方について、付添者が市民であれば付添者も車椅子の方もマイナンバーカードを提示することで無料になる。付添者により車椅子をトランクに乗せることができればご利用いただけるのではないかと考えている。付添者がいない方については、リフト車のついた車が必要だが、その車はないのでタクシーを利用していただく形になるかと思う。
- 委 員：私は、デマンドについて個人的な意見として保留としたい。マイナンバーカード提示での無料も反対。障害者の件、最初からきちんと決めていないと健常者だけの制度になるし、車を持っていても使うかもしれない。悪用されそうな感じを受ける。また地域によっては、便利さの差がある。西鶴山地区については、香登地区の駅だけにはいけるようにしているが、何のための制度かと思う。よその地域だけのものではないか。市営バスについて路地をもう少し入って運行して欲しいと要望を出した時、時間の関係で入れないと答えられた記憶があるが、そういった面を検討していただくのはどうか。東鶴山線を備前中学校回りで行って砂が浜にでていく。長時間になるので、東鶴山の人には利便性がないと言われるかもしれないが、そういったことをすると違うかもしれない。また、西鶴山地区について長船駅へまっすぐ運行しているが、西鶴山地区の中を經由すれなどまだまだ考慮する余地があるのではないかと。喜ばれる人がたくさんいるかもしれないが、個人的には試案している。
- 会 長：住宅のある狭小な道路を市営バスを走らせたい。法律で道幅の狭いところはいれないので、入る方法としてデマンドを導入することになった。市営バスのバス停があるので、そこまでお運びすると市営バスの利用も増えるのではないかと考えている。ただ、4人しか乗れないので効果はそれほどでもないかもわからないが、一回に4人でも15時までは乗れる。市営バスを小さい軽自動車にすれば狭い道も運行できるのではないかとと思うが、バス路線としては、幅員がなければ走れないという結論をもらったため、問題点を少しでも解決したい。市営バスのバス停までいける人を少しでも増やしていけるかというユニバーサルサービスである。法律を守った上で運行できる路線がもうない。デマンドであれば、玄関先までいけるのでバスに乗ってもらえる。またマイナンバーカードを活用する理由は、どういう方が乗ったかなど全て特定できるからである。

マイナンバーカードをかざしてもらおうとどなたが乗ったかわかるのでドライバーにとっても好き勝手ができるわけではなく、ひとつのセーブになるのではないかと考えている。本当はチケットを配布すればいいが、チケットを配布すれば、またチケットの郵送料、印刷代が必要となる。国が勧めているマイナンバーカードの活用ということで、これから保険証や運転免許証になる。どういった方が乗っていただいているかデータ上の把握もしやすい。そういう意味でマイナンバーカードをお持ちの方は200円を免除にし、データをとろうというもので、もちろんマイナンバーカードがない方は200円頂く。これは市営バスも同じであり、マイナンバーカードの活用を勧めることについてご理解いただきたい。

委員：何点か質問があるので説明をいただきたい。

乗降場所にバス停とあるが、デマンドを運行している間は、市営バスを休むという話になるとバス停というのは宇野バスに限られるのか。

事務局：デマンドの導入によって市営バスを運休するのではない。バス停というのは市営バス、宇野バス様両方とご理解いただきたい。

委員：他市町村と比べると予約時間帯や予約方法など利用条件がかなり制限されている。

また、マイナンバーカード提示での無料となるとどれだけ需要があるのか実証実験をしてみないとわからないが、時間帯によっては、予約が殺到してその時間じゃないと使えないという方にとっては、ほかの時間であれば配車できるといっても全く意味がない。そういった意味での予約を取るときの条件とか。市民であればマイナンバーカードをもっていればかなり条件良く利用できるので、前もってスケジュールを組んで予約する人がいるかもしれない。まだ素案であり、時間はあると思うのでそれらの点を検討していただきたい。

会長：岡山県下の他市のデマンドバスは、中山間地域でバス路線がないところを運行している例がほとんどである。バス路線があるところへ輸送するという通常のデマンドスタイルで、路線が全くないから交通弱者になっており、例えば山の頂上付近の人を、まず公共交通機関のあるところまで輸送して交通弱者を無くそうというもの。備前市は市営バスが11路線運行している。十分とは思っていないので、十分走らせたいが、たった一人のために路線を増やしたりもできない。これまで見直しをしながら良い路線を作っているはずで、それが大原則となっている。バス停までいけないという声、バス停まで行けばもっと活用したいという声があるため、その地区にたくさん車を配置したいが、制限をかけないと一部の地域に3台も5台も配置するといったタクシー並みのサービスはできないため、小学校区に1台とした。実例として、吉永地区に2台の軽自動車、東鶴山地区に1台のグリーンスローモビリティを渡している。これらは

地元の方がボランティアで運行しているが、それらと同じことだろうと思っている。市民が少しでも市営バスを使っていただくことが目的であり、デマンド計画を止めてしまうことは何の問題もなく予算をとっているのを執行しないだけである。備前市は、県下 27 市町村の中で最も公共交通が充実しているところと私は思っている。市営バスの料金を上げることもひとつの方法だが、10 分か 20 分しか乗れないのに高く料金をいただくことはどうかと思い、200 円と 100 円に設定している。マイナンバーカードの活用を国が勧めており、活用状況によって助成金、補助金を国がくれるという方向性である。全然活用がないというのも行政からすれば良くないため、活用する方法として、無料にする。料金をいただいてもそんなに収入の多い事業ではないという理由もある。国の方針であるマイナンバーカードの活用の政策として例えば、市役所で住民票をとると 300 円かかるが、コンビニでは、200 円にしている。和気町議会では、今回、10 円にしたため、同じ経済圏の備前市でも 10 円にした。実際は、発行において 160 円かかるけど、和気町と同じようにした。マイナンバーカードの活用例を挙げるようにと総務省から言われているので、活用してもらって、その 1 例がデマンドであることをご理解いただきたい。

委員：路線バス、JR、宇野バスへの乗り継ぎを十分考慮していただきたい。待ち時間が増えると何のためかわからない。利用しづらいものであれば都度改善していただきたい。タクシー協会も言われていたが、健常者と車椅子の人が同じ地区で同じ方向へ行くのに、利用料に差が出れば、ユニバーサルで問題がでるのではないかと思う。

会長：市営バスそのものが全てユニバーサルではない。当時日生運輸様が使われていたバスを買い取って現役で運行している状況で、新たに購入もしているが、全ての路線でユニバーサル対応ではない。これからはそのような時代になるので、市の予算が許される範囲内で、そういったバスも導入していかなければならないと思っているが、一部の人には、タクシーを使っていただく、また家族の人に送迎していただくという大筋は変わっていないと私は思っている。市民に意見を頂戴しながらより良い政策にしていきたい。

委員：西鶴山地区で新庄の辺りのメリットはあるか。

会長：新庄について市営バスを走らせることはできないかと再三指示をしたが、できなかった。長船へ行く道は広いが、一本中に入ったら道幅の関係で走らせることはできなかった。

事務局：西鶴山線としてバス路線の計画をしたが、全体を通して幅員が確保できない。部分的に狭い部分があり、そういった場所については、待避所が必要であり、道路構造上の待避所がないため断念した。デマンドについて、他小学校区のほうが良いのではないかとといった不便さについての声が出ると想定している。小

学校区ごとに、デマンドとバスの乗継の仕方を具体的に示し、まずは、使ってみようと思ってもらえるような周知をしたい。乗り継ぐ必要があることから、現在、路線バスについても見直しを行っている。

会 長：公平公正が一番なので新庄の生活道路まで入りたいし、大多数の人は、中の道を走って欲しいという要望があったが、一部でも狭ければ、待避所が必要でそれを整備するには、かなりの時間とお金がかかる。そこで、小学校区に1台しかないが少しでも希望するバス停までいけるようにデマンドを計画した。

委 員：運行事業者については、公募により選定され、1小学校区に1台置くとなると事務所に1台置くことになるのか。気になるのが運行管理者の指定。どういう方になるのか。備前市さんも含め、運転手の体調管理などはどうするのか。

会 長：選定された方が自宅に駐車場を持っていることが前提で、自宅に充電設備があるというのも条件となる。1台の車を1年契約で貸与するので、夜に充電し翌朝予約状況によりて運行してもらうというもの。また、運行管理者については絶対必要なので公募するなり、事業所に派遣してもらうなどが必要と考えている。

委 員：バス停まで運行すると聞いた。バス停だと法律に抵触する可能性があるので、ご相談いただきたい。駐車場所、車庫の件についてもご相談いただきたい。

委 員：予約方法は、一人の人が全部予約してしまって早い者勝ちにならないか。

事務局：ご利用の1週間前から前日までとなっている。早すぎると予約を忘れてしまうこともあるので、このルールとした。

委 員：地元地区からもバス路線の要望も提出し、答えとしてこのデマンドの形になったので、まずは実証実験をしていただきたい。路線バスの導入は道路の問題で無理であろう。それに代わる形なので、空白地をどのようにしていくかという意味では実証実験が必要だと思う。途中で降りてバスを待たなければいけないのは不便もあるが、従来の路線バスについてデマンドを利用する人達の時間帯を考慮した見直しなどデータをとりながらやっていただきたい。先ほどから問題点もいろいろ出ているが、そういったところも見直しながらやっていただきたい。

会 長：浦伊部の方について、岸本橋にはバス停がある。あと3分もあればマルナカにいけるため、もうちょっと誰でも言う。さらに行けば警察まで行ける。そう市民の皆様がもうちょっと、もうちょっととなると、もともと公共交通機関がないところをあるところへ持っていこうとしたデマンドバスの精神が利便性だけを求めても、1台しかない。予約を全部していけば1週間前ならできないわけではないが、最終的にはドライバーにどういう接遇をしていただくか、これも公募の条件になると思う。予約がないのにここで降りてと勝手に言い、自分は家に帰る、反対に勝手にもう少し乗せてあげるなどドライバーはルールを守

らなければならない。前日までの予約について安全運行ができるかも担当課はチェックしていく仕事も増えて来る。そういったことから1年程度の実証期間としており、トラブルが多く発生するようであれば見直しをしなければいけない。あまり都市部においた事例がないので、備前市においては、三国から頭島までいろんな条件の中で公共交通機関があるので、慎重にスタートすることが制度設計上大事だと考えているところである。

委員：備前自動車教習所で習ったが、自動車の保管場所に関する法律がある。常駐場所として届けている場所に車を止めなければいけないはずだが、確かこの法律には期間がない。保管場所から離れる期間について1年ならいいのか、1ヵ月ならいいのか、2週間ならいいのか定まっていない。ただ、運行管理を徹底するためには、昨日深酒をして、ついうっかりハンドルを握ってしまうことが無いようにするためには、1人1社のお宅にも安全運転管理者を置くか、車を置く場所を1か所にすればいいのではないか。備前市様が管理する1か所であれば、そこに誰が参加しようとも始業前点呼も受けることができる。保管場所についてもクリアできる。車を返しにくるので終業後点呼もできる。そういったことを次回までにご検討いただきたい。

委員：デマンドとは関係ないが、公共交通会議の下に分科会を設けてはどうか。個別なことを事前に協議しておく場があれば、地域に応じたきめ細やかなことが決められると思うので提案したい。

会長：皆様に多様なお考えをいただいた。また分科会が必要かを事務局で検討していく。大事なことは、市民の福祉、利用者の利便性、税金を使ってやるといふことの難しさ、法律のクリア、諸々の問題がある。担当課でできないこともあるので、皆様のご意見をいただきたい。このような提案をしたのも常に公共交通課では、市民の皆様の足の確保、法律をクリアしながらできないか考えているからである。この件について承認いただけるか。

会長：本日の協議事項の承認いただけますか
よろしいでしょうか

委員：(承認)

それでは、提案のとおり進めてください。

副会長：このデマンド事業について、市民にどういったものが必要かということを委員の皆様も時間のある時に今日の資料を整理していただきたい。路線バスの見直しによって、あったものがなくなるというのは不便にもなる。そういったところに気を付けて検討していただきたい。

～ 散会 ～