

令和元年度 第3回菊川市地域公共交通会議

会 議 録

場 所	協議会室（本庁舎 4階）	日 時	令和元年10月23日（水） 午後 2 時00分～午後 3 時35分
-----	--------------	-----	--------------------------------------

報告事項

- 1 開会 （鈴木地域支援課長）
- 2 あいさつ （赤堀副市長）
- 3 議事
 - (1) 令和2年度からのコミュニティバスの運行について【協議】
 - (2) コミュニティバスの車両更新について【報告】
- 4 その他

(次頁から議事録を掲載)

議 事 録

1 開会

●事務局

地域公共交通会議を開催する。

出席者委員16名のうち15名が出席。出席委員が過半数を超えているため、菊川市地域公共交通会議設置要綱第6条により会議は成立。

2 あいさつ

●赤堀副市長

〈あいさつ〉

3 議事

●事務局

これより議題に入るが議事の進行については、菊川市地域公共交通会議設置要綱第6第1項の規定により会長に議長をお願いする。

(1) 令和2年度からのコミュニティバスの運行について【協議】

●事務局から説明

今まで協議してきた令和2年度からの運行再編にあたり、関係機関との協議結果、時刻案、路線案、運賃、各コースの変更内容、停留所増設の箇所及び現況等について、資料に基づき説明。

・関係機関との協議結果

公安委員会（菊川警察署）と協議したところ、3点指摘・意見をいただいた。

西方コースの第1便において時間帯通行規制にかかる部分があるという指摘をいただいたため、第1便のみルートを変更し、規制区間内の「島川公会堂」及び「堀之内小学校」の停留所を迂回し、県道を通して「豆尻橋」へ向かうこととしたい。

バス停の新設にあたっては、ガードレール等への共架が可能か検討し、基礎から設置するのであれば、夜間でも目立つ対応をとという指摘をいただいたため、管理者と協議して可能であれば共架するが、できなければ基礎部分へ反射テープを貼るなどして夜間でも目立つ対応をしたい。

奈良野・布引原コースのデマンド運行について、登校の時間帯に小笠東小学校の正門付近で乗り降りすることは望ましくないという意見をいただいたため、児童の安全を考慮し、奈良野・布引原コースの「川中公民館」及び「小笠東小学校」の停留所を廃止したい。デマンド運行となり、第1便において小笠東小学校の児童の登校時間帯に乗車することが考えられるためである。「川中公民館」は丹野・嶺田コースと重複しており、「小笠東小学校」から最寄りの「城山下」までは300m程の距離であるため、廃止する影響は少ないものと考えている。

公共交通事業者（しずてつジャストライン(株)、菊川タクシー(有)、堀之内タクシー(有)、(株)CMS）や道路管理者（静岡県、菊川市）からは特に指摘事項等はなかった。

・令和2年度からのコミュニティバスの運行について

各コース及び時刻表の案については、資料のとおり考えている。

時刻表案については、今までご協議いただいた内容を踏まえて作成した。西方コース、沢水加コースは、路線を分割したことにより、利便性が低下しないよう、菊川駅でそれぞれの路線に乗り継ぎができるようにしている。倉沢・富田コースは、第1便の初めに上倉沢公会堂からJ A河城支店を加えている。東循環コースは、変更はない。西循環コースは、前回の会議の際に第1便と第2便を入れ替える案をご協議いただいたが、状況把握に努め、次年度以降の課題として検討していくこととし、今回は変更しないこととしたい。丹野・嶺田コースは、「菊川市水道事務所」、「あかつちクリニック」、「赤土下」の停留所を追加したことによ

り、時刻が変更となっている。三沢・河東コースには、時刻の変更はないが、午後の便がデマンド運行となる。

運賃については、事務局案としては100円を据え置き、デマンド運行についても定時定路線の代替運行という考えのもと100円でスタートしたいと考えている。昨年度実施した市民アンケート調査では、値上げするべきという意見や200円、300円までなら許容範囲であるという意見も多くいただいたが、今回、運行方法やコースの変更のタイミングで料金を上げるとは、利用数の変動の原因が掴みにくくなること、既存利用者のバス離れを避けることなどの理由から100円として、次年度以降に改めて検討していきたいと考えている。

各コースの運行内容の変更について、資料1-4にまとめた。西方コースは表示動物をうさぎとし、沢水加コースはライオンとした。これらのコースは西方・沢水加コースを分割し、出発地と菊川病院を往復する路線となったため、停留所が両側に必要になるところが西方コースで4箇所、沢水加コースで3箇所ある。菊川西循環コースは東平尾公民館の停留所を廃止し、JA六郷支店の統合により「JA六郷支店（六郷小前）」の停留所の名称を「六郷小学校前」に変更する。丹野・嶺田コースはしずてつストア小笠店が令和2年3月に閉店することに伴い、経由地が変更となる。また、「しずてつストア小笠店」の停留所の廃止にともない、路線が一部変更となる。路線延長により、「菊川市水道事務所」、「あかつちクリニック」、「赤土下」の停留所が追加となる。三沢・河東コースは、第4便までが定時定路線運行、第5便、第6便がデマンド運行となる。こちらも丹野・嶺田コース同様、しずてつストア小笠店の閉店にともない、停留所の廃止、路線の変更がある。デマンド運行については、「菊川市立総合病院」と路線の最も南にある「藤井公民館」を出発地として、現在の定時定路線の出発時間と概ね合わせてある。奈良野・布引原コースは、全便がデマンド運行となる。「布引原北公民館」と「菊川市立総合病院」を出発地をして、こちらも現在の定時定路線の出発時間と概ね合わせてある。

デマンド運行について、事前に運輸支局と協議した中で、利用に関する目標値を定めて運行するよう話をいただいたため、1便あたり年間平均乗車人数が1.1人以上という目標値を定めた。この数字は、将来的に本格運行となった場合、静岡県の運行費補助要件となる数字である。

停留所の増設については西方コース、沢水加コースの2つのコースで7箇所追加する。すべて既存の停留所に対となるよう追加するものであり、共架が可能かどうか、民地内への設置が可能かどうか検討し、県や市の占用申請を進めていく。

意見・質問

○委員

西方コースの第1便、道路規制により迂回して県道を通る件について、「島川公会堂」と「堀之内小学校」の代替のバス停は考えているのか。

●事務局

この時間の運行は、現在はないもので、次年度から新たに運行するものであるため、今の利用者が困るということはないと考え、今のところ代替のバス停は考えていない。

○委員

デマンドという表現は、わかりにくいしなじみがない、とっつきにくい表現であるため、もっとわかりやすい表現にしたほうがよい。

●事務局

他市町の事例やご意見等も聞く中で検討していく。

○委員

今の2点は私も同じことを思ったが、2点目については「予約制」ということを明示するほうが、予約が必要なんだということが分かりやすいので、良いと思う。1点目については、今は運行していないけど、運行したら乗りたいという潜在的な需要がある程度あるのであ

れば、交通規制という問題もあるが、試験的に一定期間走らせてもらって、需要がなければ規制を優先するというようなことも検討したらどうか。結果としてだめであれば仕方ない。

○委員

今走っていないから、利用者がゼロだから飛ばしてもよいだろうという考え方は同意できない。一人でも多くの人にバスに乗ってもらおうという利用者第一で考えれば、当然そういう視点を持たなければならない。今ゼロだからよいということでは、もし走ったら利用するという潜在的な需要を最初から打ち消してしまうことになる。そういう考え方はやめていただきたい。

■会長

事務局で検討ということによいか。

○委員

はい。

○委員

話題にあげられている路線の迂回について、堀之内小学校の通学路になっており非常に狭い道路である。先ほどコミュニティバスだけの中に入れるということも考えられるが、車両がハイエースということでパッと見たときに、これはバス車両で許可されて入っていくんだなということがわかりにくい。心配なのは、それにつれられて一般車両がどんどん入っていき、通学路を侵害してしまうということが考えられる。そういったことから、県道への迂回を提案させていただいた。江戸側バス停南の交差点から東進して進入する車両を規制している。西進する車両は規制していない。この規制は通学の時間帯に絞っている。

○委員

迂回をやめてくださいということではない。子どもの安全は大事なことであるので、代替措置をとということ。

○委員

規制区間内に住まれている方は許可されているのか。

○委員

許可車両はない。先ほどの交差点の進入口を規制している。

○委員

全国でもこういった事例はあって、ひとつのアイデアとして、お金は掛かってしまうが、リモコンで操作できる柵のようなものが最近日本でも導入されてきている。

●事務局

どのような対応が可能か、代替のバス停設置が可能か検討していくが、バス停の設置には経費も掛かるため、全体の調整の中で結論を出したい。その際には今回提出した案と変更となる部分が出てくる可能性もあるのでご了承いただきたい。

○委員

時刻表について、特に北部の路線について、菊川駅で乗り換えができる調整をしていただいていると思うが、しずてつジャストライン(株)との乗り換えも見てもらおうとよりよいのかなど。今回朝の時間帯、駅から病院まで行く路線が増えるということで、ある意味ジャストラインとルートが競合することになる。だからやめろということではなく、利用者が駅まで行って、しずてつジャストラインを利用するチャンスが増えるのでよいのではと思っている。しずてつジャストラインに乗り換えやすい時刻表の作成、駅前の環境の整備

についても検討していただきたい。時刻については、こちをずらすとあっちもずれてみないことになるので難しいと思うが、少し時間をずらすことで乗り換えの利便性が向上することがあるのであれば、そこも検討していただきたい。時刻表を作成するときには、このバスであればこの時間にジャストラインに乗り換えられてここまで行けますというようなものになればよいと思う。

デマンドについては、出発時刻を固定してそれ以降は予約の状況に応じて変わるので記載してないということであったが、特に奈良野・布引原コースはほとんど直線なので戻るということは考えられない。三沢・河東コースは少し回っているところがあるが、終点の時刻は何時頃というのをある程度決めておいたほうが利用者はスケジュールを組みやすい。路線の途中もブロックに分けられるなら、ここは何時頃、ここは何時頃というように目安の時間を記載したほうが、利用者としては計画を立てやすいしちょっと乗ってみようかなとなる。目安の時刻がないと乗ったことがない人はここまでどのくらいかかるのかということがまったくわからない。部分部分、または最初と最後だけでも情報があつたほうがよいと感じた。

西循環コースにおいて、昨年度利用者がいなかったことによりバス停を廃止するとあるが、時刻表をみると全体の時間は変わっていないで、廃止するバス停の前も通っているので必ずしも廃止しないといけないのか。利用者がいなかったからという理由だけで廃止しないといけないのか、維持コスト等も考慮する中で廃止しないといけないのか、それを考えないで時刻も変わらずここを通るということであれば、せっかく設置したので残しておいてもよいのでは。

●事務局

しずてつジャストラインとの乗り継ぎ時刻の調整については、こちらを合わせるとあちはずれるということで非常に難しいところであるが、他への影響が少なく乗り継ぎの利便性が向上するような部分がないか改めて確認して、そういった部分があれば検討していく。時刻表作成時に乗り継ぎ情報を掲載するというについては、現在の時刻表には菊川駅での電車の乗り継ぎ情報は掲載しているが、しずてつジャストラインとの乗り継ぎ情報についても加えることができるか検討していく。

デマンド運行についての時刻の目安の設定ということについて、部分部分の時刻の目安というお話をいただいたが、もともと利用者が少なかったところをデマンドにしていくので、一か所から病院へということも考えられるため、なかなか部分部分の時刻が想定しにくい。終点時刻については目安の時間を掲載していく。事業者が決まってからの話になるが、予約の際に他の予約状況からどのくらいになるよというようなことを伝えてもらうように、今後協議していきたいと考えている。

東平尾のバス停を廃止することについては、ご意見のとおり路線も時刻も変わらずにバス停を抜くというものになっているが、今回の再編によりバス停が複数必要になるためそちらで活用したいということもあり、廃止するというで考えている。

○委員

情報提供について、主な目的地だけでよいと思うが、複数選択肢が出てくるようになるので、これに乗ればどこに行ける、デマンドならどこに行けるというようなことが一目でわかる看板のようなものを設置するのもよいと思う。愛知県の田原市には田原駅にそういった看板がある。すぐというわけではないが、検討していただきたい。

地域によっては路線バスにコミバスの料金で乗れて、その差額を市で負担しているということを豊川市や西尾市でやっている。そういった方法もあるので、コミバスだけでなくしずてつジャストラインと一体でネットワークを作っていく、他市のコミュニティバスとネットワークを作っていくというようなことをやっていければ非常によいと思う。最近MaaSということをよく聞くが、本質はインターネットで予約することがMaaSではなく、シームレスに利用できるということが本質的なところで、それがインターネットを使うことで簡単にできたということ。本質はモード間のシームレスというところ。

●事務局

来年度からすぐにといいことは難しいのかなと感じたが、乗り継ぎ環境の改善については公共交通網形成計画の中でもそういった目標が定められているため、できるところから進めていきたいと考えている。

○委員

時刻表について、運転手が連続して運転できる時間、休憩を確保しなければならない時間の基準が定められており、こちらの時刻表だと難しいと思われるところがあるので、見直しをしていただきたい。具体的には2号車と6号車になるが、運転手の休憩時間が短いところがある。運転を開始してから4時間運行するまでに30分以上休憩を確保しなければいけないという基準になっている。この30分の休憩については10分以上であれば分割されても可となっているが、今の時刻表では休憩時間が足りていないので、見直しをしていただきたい。

●事務局

休憩時間の不足がないように今回の時刻表を修正していく。先ほどの乗り継ぎ時刻の調整ということもあるので、そちらも含めて総合的に時刻の見直しをさせていただきたい。本日の資料と変更が出てくる部分があるが、その点についてはご了承いただきたい。

■会長

「令和2年度からのコミュニティバスの運行について」承認される方は挙手を。

<賛成者挙手>

挙手全員。「令和2年度からのコミュニティバスの運行について」は承認されたものと認める。

(2) コミュニティバスの車両更新について【報告】

●事務局から報告

本年度静岡県の補助金を活用して8台更新する予定であったが、交付対象が1台のみになったことにより、残りの7台については令和2年度に更新するよう計画を変更することについて報告。

静岡県の補助金の交付対象として、車齢が10年以上であるということが第1にある。この10年をクリアしているのが今回補助対象となった1台である。車齢が10年未満の車両であっても、走行距離が10万キロ以上、かつ、車両の基幹部品に故障履歴があるという2つの要件を満たしていれば補助対象となるものであるため、残りの7台についても補助金の交付を見込んでいた。しかし、7台について故障履歴を提出したところ、基幹部品の故障という部分について、県の内規によるものであると思われるが、エンジンやミッション系の故障でないと対象にはならないということであった。県とのやり取りがうまくいかなかった部分もあるが、こういった理由から補助金の交付対象が1台となった。

意見・質問

○委員

8台が1台になるということはかなりショックな話である。予算的な話になるので確約はできないと思うが、残りの7台について令和2年度に更新が見込めるということではよいか。

●事務局

予算計上をしている状況である。財源については県に現状の故障履歴を提出するが、起債で対応することを考えている。

○委員

先ほど県の補助金の話が出たが、来年度7台更新するにあたって、補助金を何台分申請するのかわかれば教えていただきたい。

●事務局

来年度の補助金について照会があったので、回答するにあたり現況を改めて報告したところ、1台は補助対象になるだろうということで返事をいただいた。しかし、確実に交付されるというものではないため、1台分は申請する予定であるが、予算計上する中では起債により対応するという考えている。

■会長

本日の議事は以上で終了となる。進行を事務局にお返しする。

●事務局

その他として事務局から2点報告させていただく。

1点は、第1回地域公共交通会議において、昨年度の運行状況、利用状況等について報告させていただいたが、一部資料に誤りがあったため、訂正するとともに差し替えをお願いしたい。

もう1点、今年度に入りコミュニティバスの交通事故が増加傾向にある。今年度すでに4件の事故が発生しており、菊川警察署からも運行委託事業者へ指導するよう指示を受けている。交通事故が発生した際には、運行委託事業者から交通事故報告書の提出とあわせて再発防止策についても報告をいただき、当該運転手のみではなくすべての運転手への安全教育を徹底するよう指示している。運行委託事業者への安全教育の方法については、国の意見をいただきながら検討しているが、今年度については菊川警察署の主催する交通教室へ運転手に参加していただく予定でいる。昨年度は1件であった。今年度の4件の事故は1件が物損事故、3件が車両対車両の事故であった。1件の事故において乗車していた2名が通院をしたが、現在は治療も終わり示談が成立している状況である。

ご意見・ご質問等ありますでしょうか。

意見・質問

○委員

今の事故の報告については、事業者選定にも係わってくる話であるし、これから公共交通を考える上でドライバーの高齢化ということも高齢者に関係するような事故であれば検討すべき課題となるので、資料を配っていただいて議事の中で報告していただいたほうがよい。

●事務局

今後、このようなことを報告することがないということが1番よいが、あった際には議事にする方向で検討していく。

●事務局

長時間にわたりご協議いただきありがとうございました。
互礼をもって終了します。

以上