

令和3年度 第1回菊川市地域公共交通会議

会 議 録

場 所	E301会議室（本庁舎東館）	日 時	令和3年8月2日（月） 午後3時02分～午後4時28分
-----	----------------	-----	--------------------------------

報告事項

1 開会（森下地域支援課長）
新委員紹介
事務局職員紹介

2 あいさつ（赤堀副市長）

3 委嘱状交付

4 会長選出

5 議事

(1) 菊川市コミュニティバスの概要【報告】

(2) 令和2年度コミュニティバス利用実績及び本年度の運行について【報告】

(3) デマンド運行に関するアンケート調査の結果について【報告】

(4) コミュニティバスの運行に関する要望状況等について【報告】

6 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17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 委嘱状交付

●赤堀副市長

代表して大橋様へ委嘱状を交付。他委員へは机上にて配布。

4 会長選出

○委員から事務局へ一任しますとの声。

●事務局一任でよろしいか。

○委員 異議なし

●大橋様に会長をお願いしたい。

○委員 異議なし。

●大橋会長

〈あいさつ〉

5 議事

●事務局自己紹介

〈大石総務部長、森下地域支援課長、赤堀自治振興係長、松村自治振興係主事〉

●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) 菊川市コミュニティバスの概要【報告】

●事務局から報告

新たに委員となった方がいるため、菊川市コミュニティバスの概要について報告。

菊川市では、平成16年度からコミュニティバスの開始について議論され、19年度から本格運行を開始した。その後、毎年のように停留所・運行時刻の見直しや区間内であれば自由にバスを乗り降りができるフリー乗降の実施を行うなど、利便性の向上に努めてきた。近年では、令和2年度から西方・沢水加コースという1つのコースを西方コースと沢水加コースの2つに分けて運行している。また、奈良野・布引原コースの全便と三沢・河東コースの午後の便については、予約に応じてバス停間をタクシー車両により移送するデマンド運行を試験的に開始している。

定時定路線運行は、道路運送法第78条の登録による自家用有償運送である。路線は全7路線で、すべての路線で利用者の最も多い菊川市立総合病院を経路上に設定しており、公共交通機関や公共施設、個人病院、スーパーといった目的に沿った路線づくりを行っている。運行日は平日のみで、概ね午前7時から午後5時まで運行している。運賃は、小学生以上100円で、障害者手帳をお持ちの方や要介護認定を受けている方などは運賃免除としている。コースについては、1号車から西方コース、沢水加コース、倉沢・富田コース、菊川東循環コース、菊川西循環コース、丹野・嶺田コース、三沢・河東コースとなっており、それぞれ動物のイ

ラストを目印に採用している。運行開始後は動物マークと番号をつけたのみだったが、平成24年10月に車両を更新する際によりわかりやすく、菊川らしく、という意見があり、菊川市出身漫画家の小山ゆう氏のイラストを借用し、各車両にラッピングを施した。令和元年度及び令和2年度に車両を更新した際には、小山ゆう氏のイラストを廃止し、すべての車両を「きくのん」のラッピングとした。

デマンド試験運行は、道路運送法第24条の登録による試験運行である。路線は2路線であり、令和元年度まで定時定路線で運行していた奈良野・布引原コースと現在も運行している三沢・河東コースが該当する。運行日や運行時間、運賃については定時定路線と同じで、使用車両がタクシー車両となっている。

コミュニティバスの運行は事業者へ委託しており、定時定路線運行については、昨年度からミズノグループ株式会社様と3年契約をしている。委託内容としては、コミュニティバスの運行や運行管理、車両管理、利用者数の報告等をお願いしている。市は車両購入やコース図・時刻表の作成、バス停留所標識の管理を行っている。デマンド試験運行については、昨年度から単年で菊川タクシー有限会社様と契約しており、予約の受付業務、運行プランに基づく運行、利用者数の報告等を委託している。市は、コース図・時刻表の作成、バス停留所標識の管理を行っている。

収支・利用状況について、平成19年度からの定時定路線運行の収支状況及び費用対効果を記載している。ここでの費用は委託料と需用費、会議委員報酬に自賠責保険料と重量税を合わせたもの、収入は運賃収入と県からの補助金を合わせたもの、運行経費は費用から収入を除いたもの、利用者1人あたり経費は運行経費を利用者数で割ったもの、市民1人あたり運行経費は該当年度の菊川市の3月末の人口で割ったものである。費用、運行経費については近年増加しつつあり、収入は減少傾向にある。

利用者数は運行開始から平成24年に一度大きく増加したが、平成28年度まで再び減少している。そこから令和元年度まで再び少しずつ増加したが、昨年令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者数は大きく減少している。デマンド試験運行については、平日243日中、運行した日数は約半分の122日で、平日1日あたりに1人のペースで利用があった。

意見・質問

○委員

新しく委員になった方がいるため、このような資料は大変参考になる。利用者1人あたりの経費とあるが、必ずしも利用者1人のために負担しているわけではない。郊外から市街地に向かって活動できること、自家用車を利用しないことで渋滞問題や環境問題が軽減されること、あるいは市街地での買い物などによる経済効果がある。車を運転できない時など、いざというときに利用できる公共交通が存在し、地域に必要なものとして市で負担しているという考え方でよい。

(2) 令和2年度コミュニティバス利用実績及び本年度の運行について【報告】

●事務局から報告

令和2年度の菊川市コミュニティバスの利用実績及び本年度の運行について報告。

静岡県からの補助金は、各コースの利用状況と経費に応じて補助額が変化する。路線ごとの平均乗車密度が1.2以上あることを満たし、経常欠損額において市町が支出する場合における経費と経常費用の9/20に相当する額を比較し、いずれか少ない方の額が支給される。

月別の利用者数について、令和2年度は、令和元年度に比べ、どの月も同じかそれより低い利用者数であった。特に4月、5月、1月、2月の減少が大きい。デマンド運行については、比較的春の利用者が多く、秋と冬の利用が少ない傾向が見られる。

コース別利用者数について、定時定路線運行は、コロナウイルス感染症の影響により利用者数が減少している中、西方コースについては新たに増設した効果が大きく表れている。最も利用者が集中しているのが倉沢・富田コースであり、令和元年度より減少したとはいえ、他のコースの倍以上の利用者数であった。新設した西方コースの利用者は多かったものの、もう一方の沢水加コースは定時定路線運行の中で最も少ない利用者数であった。令和2年度に

増加しているのは西方コースと沢水加コースの合算のみで、奈良野・布引原コースは全便デマンド運行としたことにより大きく減少している。

便別乗車人数について、西方コースと西方・沢水加コースを比較しているグラフからは、第4便が非常に増加している。三沢・河東コースについては、利用者の増減があまりなく、デマンド運行となった午後の便が0になった分、全体も減少しているとみられる。デマンド運行の便別の利用者数では、奈良野・布引原コースも三沢・河東コース前年度の定時定路線運行との比較のため、大幅に減少している。

コース別の停留所ごと利用者数について、停留所ごとの乗降客数と各コースでの乗降客数の合計に占める停留所の比率を令和2年度と令和元年度それぞれを示している。コロナウイルス感染症の影響を鑑みて乗降客数にて比較するのではなく、利用比率にて比較するものである。

デマンド運行の停留所別の乗降客数について、奈良野・布引原コースは全体的にデマンド運行となった影響を受けているようで、半分以上のバス停が利用されていないという状況である。デマンド運行の三沢・河東コースも半分以上の停留所が利用されていない。

すべての停留所別の乗降者数をランキング形式にした表から、1日に1人以上のペースで利用されている停留所は44ヶ所であり、停留所の約1/4が1日に1回利用されていることがわかる。

本年度の運行に関しては、定時定路線運行をミズノグループ株式会社様に、デマンド試験運行を菊川タクシー有限会社様に委託している。本年度からの運行改訂としては、自治会から要望があった島の停留所の増設、杏林堂小笠店及び田子重小笠店の開店に伴い、停留所の増設とそれらに合わせたコースと時刻の変更。また、丹野・嶺田コースの西ヶ崎公民館と堂山公民館の間のコースが変更している。

本年度のコース図・時刻表について、デマンド試験運行の利用方法を1ページから3ページに増やして掲載している。また、新たに持ち運びしやすいポケット時刻表も作成し、配布している。

公共交通網形成計画に基づく主な取り組みとしては、ポケット時刻表の作成やおでかけモデルプランの作成、商業施設との連携サービスの検討等がある。

また、昨年度に引き続き、コロナウイルス感染症対策として、窓を開けて換気をしながら、運行したり、運賃箱横に手指消毒を設置したり、車内の消毒を行って運行している。

令和3年現在の4月から6月の利用状況については、昨年4月から6月は新型コロナウイルス感染症の影響が大きかったと見られるが、徐々に利用者数が戻ってきた。ただ、デマンド試験運行に関しては昨年度より減少傾向にあり、月に10人前後の利用者数である。

意見・質問

○委員

利用者の年齢はわからないのか。高齢者が主な利用者だというのが、高校生も利用しやすい運行を。小学生や中学生に対して、夏休み期間中に図書館へのツアーというような考えはないのか。また、車両を電気自動車に更新する計画や自動運転を取り入れる計画はあるのか。

●事務局

年齢別の内訳は出していない。割合としては高齢者が多いということだけ。夏休みのバスの利用については、小学生や中学生がコミュニティバスを身近に感じられる、今までにない考えだと感じた。来年度以降の実施について検討していきたい。電気自動車、自動運転については、公共交通網形成計画の中で具体的に検討していない。ただ、交通事情が著しく変化している中で、どれくらいの時期に自動運転が実現できるかわからないため、社会情勢を見ながら検討していきたい。

○委員

電気自動車については、車両を変えたばかりだが、例えば10年後に更新していく計画はないのか。

●事務局

今のところない。

○委員

補足だが、小学生や高校生も乗っている。高齢者もそうだが、幅広い年代が利用している。また、身体障害者の利用も多く、それ以外の年代層も幅広いと思う。

○委員

利用者の年齢の具体的な数字については、2年前の菊川市公共交通網形成計画を策定した際に情報調査と市民アンケートで調査しているため、2年前の少し古い数字ではあるが、大まかに把握できると思う。

利用者が高齢者だけではないというのは重要であると考えている。短期的には、車がない、運転できない高齢者の足の確保が多いが、運転ができなくなったとき公共交通さえ乗ることができないということも多い。長期的な視点で見たときに公共交通の運用を変えていくためには、高校生など車を利用しない、できない層の方々は公共交通をベースに生活している人が多い。そういった方々が車を運転するようになった後も公共交通である程度生活ができると考える方々をどれだけ伸ばせるか。実際に車を利用している方が公共交通を利用するように引き込むのは難しい。だから、現在、公共交通を利用している方をどれだけ逃がさないかということが大事。そこで、目的として高齢者ばかりではなく、高校生を含めた幅広い年代での利用ということが必要。

(3) デマンド運行に関するアンケート調査の結果について【報告】

●事務局から説明

令和3年2月から3月にかけて関係自治会を対象に調査を行ったことについての報告。調査概要としては奈良野・布引原コースと三沢・河東コースの主要地区である小笠東地区、小笠南地区、平川地区の3地区、約3,000世帯に回覧として配布し、デマンド運行についてのアンケート調査を実施した。

調査結果については、有効回答503中、「奈良野・布引原コース」と「三沢・河東コース」において、定時定路線運行は利用したことがあるが、デマンド運行は利用したことがない人は25人であり、デマンド運行を利用しない理由として、「利用の仕方がわからない」や「予約電話をすることが手間である」が多く挙げられた。そのほかにも「停留所が少ない」や「行先に直行できない」といった理由が挙げられた。しかし、一方でデマンド運行となったことで困っている人は5人と少ない結果になった。これをもとに予約の方法も含めた利用の仕方についてさらに周知を図るため、デマンド運行の主要地区内の自治会等を対象に実際に乗車体験をしていただくなどの出前講座を実施し、利用したくても利用できない人に利用者となっていただけるよう努めていく。

意見・質問

○委員

資料3の2ページの(3)で「利用の仕方がわからない」、「時間が合わない」について分析し、デマンドの見直しも考えられる。資料2のようなコースや時間帯による変化を定時定路線運行もデマンド運行も、減少した理由など分析を行い、今後の運行に反映していくとよい。

○委員

デマンド運行となったコースは元々定時定路線運行が少なく、改善策としてデマンド運行になったと聞いたが、縮小してだけで、上向きにならず、このままではもっと縮小していくのでは。

以前も申し上げたが、デマンドという言葉が高齢者に抵抗感を抱かせるのではないか。わかりやすいだけでなく、利用者の方が利用しやすいと思えるような印象を与える名称を考える必要がある。

○委員

今回アンケートをやったことはよかった。というのも、デマンド運行における減少がデマンド運行に変わったからかコロナの影響なのかわからなかったが、デマンド運行を利用しない理由に10人から20人くらいが「利用の仕方がわからない」と「予約（電話）することが手間である」と回答しており、これを解決できれば、利用が増える可能性を感じる。一方で、「時間が合わない」と回答した方に関しては、もともとの定時定路線運行においても時間が合わないという方であり、区別ができた。「利用の仕方がわからない」と「予約（電話）することが手間である」が大きい要因であることがわかったため、そこはよかった。

また、説明に行くだけではなく、実際に乗車してみようというイベントやただ乗るだけではなく、乗って目的地に行こうということをやっている地域もあり、普段は利用していないが、利用したいと思わせられるようなイベントを実施するとよい。

デマンドの予約が第1便を除いて30分前までになっていることを知らない人が多いため、イベントを行ったときなどに併せて説明するとよい。

○委員

利用したいと思えるような運行を。ポケット時刻表には菊川市の黒田代官屋敷のような観光地は掲載しているが、ツアーとしてコミュニティバスを利用して菊川市内の飲食店を発見するといったイベントを行ったらどうか。

●事務局

土日を運行していないため、観光については難しい。昨年、コミュニティバスを利用してご飯を食べに行くというようなお出かけモデルの作成について委員から意見をいただいたが実施できなかったため、今後、そういった部分も含めて検討していく。

(4) コミュニティバスの運行に関する要望状況等について【報告】

●事務局から説明

自治会からコミュニティバスの経路変更、停留所の増設の要望をいただいていることについての報告。

上本所上・上本所下自治会から、現行の上本所（マルモ）の停留所が利用しにくい場所であり、交通量の多い箇所であるため、利便性が高く、安心安全な場所への停留所の変更してほしいという要望である。

8月、9月で現地調査、関係機関との協議した上で、経路変更による経費や時刻表案の作成等を進め、10月頃の次回の公共交通会議において協議していただき、その後新しい時刻表の作成や変更の手続き等を進めていくスケジュールを考えている。

意見・質問

○委員

要望が自治会から挙げられるのはよいことである。飽きられている、他人事と感じている住民や自治会の方もいるだろう。これからも住民の方、自治会の役員の方から要望が挙げられるように周知していく必要がある。

■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りする。

6 その他

●事務局

デマンド試験運行を昨年度から来年までという計画で進めているが、その先を考えていくにあたり、掛川市では地域で自家用有償運送の許可を受け、地域で地域の方を運送するという手法を行っており、御前崎市でも行われている。地域による自家用有償運送を菊川市でも導入を検討することについてご意見をいただきたい。

○委員

自家用有償運送は全く公共交通の事業者がない地域において2種免許を持っていない方がお金をもらって運ぶというある程度持続的な仕組みである。どの地域のどのコースかわからないため一般論になるが、タクシー事業者がいるため、法律の趣旨としてはやるべきではない。

○委員

自家用有償運送は、言わば最後の手段である。タクシー事業者等では運行できないという状況におけるものであり、現状の把握が必要である。

○委員

タクシー事業者としては、自家用有償運送との違いを見せる必要がある。安全にお客さんに乗ってもらい、安心して目的地まで行くという自負を持っている。近隣地域の自家用有償運送では、運転手は退職した方が講習を受けて行っていると聞く。タクシー運転手としては、2種免許の資格と、教育としては、経験のある方でも最低10日間教育の必要がある。経験がない運転手は半月から1ヶ月の教育をしてからお客様に安心して乗ってもらえるように対応している。また、健康診断等についても年間に1、2回の実施、アルコールの検知や体温測定など運転手の体調管理を実施している。

この5年間で静岡県のタクシー事業者が10社以上減少している。台数としては600台程度。コロナの厳しい状況の中で、この地域からタクシー事業者がなくなれば、新たな公共交通を考える必要があるが、他の地域でタクシーを公共交通として地域で育てていく取り組みを行っているように、菊川市でもデマンド運行だけでなく、通常のタクシーにおいても地域のお客様に利用してよかったと思われるサービスを提供していく。地域の自家用有償運送を考える前にタクシーで対応できればと思う。

●事務局

貴重なご意見ありがとうございました。

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