

- 日 時 : 令和7年1月21日(火) 10時00分～
- 場 所 : 海田町役場 1階 多目的室
- 出席者 : (会長) 呉工業高等専門学校 神田教授 ほか委員11名 ・ 町事務局

1. 開 会

2. 議 事

(1) 次期海田町地域公共交通計画(素案)について

～ 【事務局】資料説明 ～

【会長】説明の確認を含めて何か意見等がありますか。

【委員】2点。1つ目は、資料3の3ページで「公共交通機関」と「公共交通」との字句を統一した方がよい。2つ目は、資料3の8ページの基本方針を踏まえた取組で、3個目の循環バスの囲っている色がオレンジ色ではなく黄色になっている理由は。

【事務局】資料3の8ページでは、JR・路線バス・タクシーそして循環バスを説明している。この中で循環バスのみ町の委託による運行を行っているもの。更に階層を下げての説明を10ページへ繋げているため、異なる色で表示したもの。

【会長】芸陽バスにおいて、今後の路線バスの一部についての循環バスルートへの振替の件は。

【委員】路線バスのうちの午前中の1便を旧山陽道側へ振替するという件は内部調整を進めている。畑賀から海田市駅の新道経由のものを振替えることで調整中。

【会長】道が狭いので大変だとは思いますが、積み残し対策のためにもお願いしたい。

【委員】既に2便の路線バスが運行しているため特段の問題はないと認識している。

【会長】循環バスと路線バスの運賃の調整も必要と考える。

【委員】資料3の10ページの取組について、モビリーデイズを活用した1日乗車券の例示、この辺りの運賃設定と利用者のメリットはどう考えるか。

【事務局】現在大人1乗車150円一律で運賃を頂いている。今後、例えば往復時には何らかの割引適用が出来ないかなど様々な可能性を探りながら少しでもサービス向上に繋がるものを検討したい。

【会長】モビリーデイズでは様々な運賃形態が考えられる。このシステムを生かしながら使いやすいものを検討してほしい。例えば1か月の定期ではなく1週間の定期が作れる等も一案である。

運賃改定についてはどうか。値上げは仕方ないという感覚かどうか。意見は。

【委員】運賃改定は止むを得ないと思われる。世の中のあらゆる物価が高騰している。

【会長】運賃改定する分の利便性を上げる工夫について必要がある。

タクシーの現況はどうか。

【委員】運転手の高齢化が進み、夜間の乗務員確保が相当困難な状況。

計画素案の目標値について意見する。現状の収支率が15%で目標値が30%ということが掲げられているが、困難と思われる。現実的な目標値が望ましいのでは。

【事務局】現状の乗客数とアンケートで200円への値上がりが許容範囲内であるということを基に運賃改訂した場合収支率20%は確保できだろうと推計した。バス利用者の応分の負担とバスを利用していない方の負担についての問題もあるが、町の今後の財政負担も考慮して再考する。

【会長】最低限クリアする収支率と目標とする収支率を2段階記とするのも一案。

例えば、下限値は20%と位置付けるなどの検討を。

【委員】運転免許証の自主返納について、現状において高齢者の方がかなり更新されている。

町の助成制度について更なる周知が必要と考える。若年者は免許センターにて免許更新を行うことが多いが、高齢者の方は警察署で更新するケースが多い。制度を知らない方が多いと思う。警察署において、免許返納についての助成制度があることをアピールすることで自主返納する方が増え、公共交通の利用増につながると考える。交通事故防止にもつながる。

【会長】大変有難い話。公共交通の利用促進だけでなく、高齢者の交通事故防止ということに直結する。

【委員】現在高齢者の運転免許更新期間は3年に1回。また、3月からはマイナ免許証が始まるため、この取扱いについての問い合わせが増えてくることが予測される。高齢者の運転免許自主返納は更に進めるべきと考える。

【会長】3年に1回は確実に情報発信する機会がある。まずは3月中にでも何らかの案内を出来れば。

【委員】他市町での取組にもつながると、より良い動きになる。

【会長】町と警察において情報共有して取組を進めてください。

【事務局】資料3の5ページ下部にあるように、町では運転免許返納者にパスピーかタクシー券を交付する事業を行っている。当初は警察署と連携し広報にも取り上げ、相当数の運転免許返納があった。現在は落ち着いてきたが、意義ある事業であるため、今後も継続的に取り組む。

【会長】協議をすることで色んなものが見えてくる。

様々な形で情報発信がされるものの、相手方に確実に届いているかというところでもない。実は、ほとんどの人が知らない位の見立てで考えるべき。

例えばバスの乗り方、支払い方等についても、案外知らない人が多い。

指標3のユニークユーザーを増やすことが出来れば、指標2の総利用者数も増え、結果的に指標1の収支率も上昇すると考えられる。

既存の路線バスルートの一部振替についても、一体的な見せ方も重要。

利用者層が厚くなるとこれまでとは別のニーズが出てくる。例えば、高校生等若い世代が増便を希望するなど。増便する代わりにバス停までの距離が遠くても問題ないといった声も出てくる可能性がある。また、高齢者はできるだけ目的地から近いことを求めることが常。

これらの要素を総合的に検討しつつ、バス停と目的地について精査しアクセスを検証しながら利便性向上を検討すべき。また、施設への乗り入れはトレンドでもある。

【委員】バス停の位置は事業者との調整が必要。運行距離が長くなれば全体の運行にも支障が生じ得ると思われる。全く乗降がないバス停をどうしていくかも含め、ルートの見直し等を再考すべき。

【会長】沢山の意見をありがとうございます。

本日出た意見については事務局で整理してください。

【事務局】その他、「デマンド交通の導入について」また「タクシーの運行で現在の輸送をカバーできるのではないか」という意見を継続的に頂いている。これらについて意見を頂きたい。

【委員】運行形態はどのような想定なのか。デマンドとチャーターでも異なる。

【事務局】循環バス1便当たりの乗客が少ない現状を見て、この規模の輸送量なら個別にタクシー輸送で対応出来るのではないか。タクシーをチャーターすれば運行できるのでないかという意見。

【会長】パッと見は、循環バスに人が乗っていないイメージが強く、タクシーの方が便利な上にコストもかからないのではないかという見立てと思われる。

バスは本数や時間が決まっているため予約をしなくても乗車可能。一方で、デマンド交通は自分の行きたい目的地へ行けるが、相乗りの問題や予約の問題がある。予約と相乗りがバスとは違う。

やり方によっては、デマンドの予約システムを導入しなくてはならないということもある。システム関

連のランニング経費は高額になることが多い。

【委員】タクシーの輸送力に余力があるわけではない。現状は60%程度の稼働で、残りの40%は運転手が確保出来ないため車庫で停車している。

【会長】デマンドは交通が不便な山間地域に向いており、これがそのまま海田町が向くかという問題もある。

【委員】タクシーの配車予約の現況は。

【委員】特に夕方ラッシュ時や急な雨の時に断りすることが多く発生している。

予約を受けるとその時点で相手方との契約が成立するため、同時に履行義務が発生する。不履行の場合はペナルティーが発生する。例えば、新幹線の時間に間に合わなければならない等の例。予約時間の10分前には待機しなければならない。

タクシー業者は時間で仕事をしており、ストップしている間はお金が入らない。

これらのことから、リスクと労働条件の制約があるため予約は出来れば避けたい。乗務員も時間を拘束されるため嫌がる。ちなみに、デマンドシステムに係る導入コストは下がってきてはいる。

【委員】タクシーが何台か海田市駅にいて、バスとの共存が理想的と考える。

【会長】ライドシェアについての意見はどうか。

【委員】現在なおも国において模索している状況。

【会長】いずれの交通モードにしてもドライバーに余裕がない現状であることは明らか。

海田町においては、まだ様子見した方が良く考える。

3. 閉 会