

# 令和4年度 第3回 新見市地域公共交通会議議事録

日時 令和4年7月28日（木）14：00～17：25

会場 新見市役所第1委員会室

## 1. 開会

会議成立報告

- 出席者 委員12名中10名（委任状による出席1名を含む）

## 2. 会長挨拶

## 3. 報告事項

### 1) 新見市予約型乗合タクシー「哲西乗合タクシー」利用登録者アンケートの結果について

- 事務局より資料を説明、報告

(議長) 哲西乗合タクシーはアンケート結果を見る限りそれなりに良い評価を受けている様子。現在実証運行という形だが、事務局ではこの先どのようにお考えか。本格運行を考えている場合、どのような変更や改善を想定しているのか。現在の利用者の状況を踏まえ何か考えていることがあれば教えていただきたい。

(事務局) 昨年度から実証運行を開始したが、今後本格運行への移行を考えている。本格運行開始日等の詳細は現時点では未定。実証運行から本格運行への移行の際考えるべき点はまずは運賃について。現在JR芸備線の利用促進のこともあり、運賃を1乗車300円としている。これを本格運行へ移行する場合は最初に想定していた1乗車500円が妥当かどうかの判断はこれからのこと。

(議長) 現在も利用者が定着している最中だろうと思う。妥当かどうかの判断はアンケート調査結果に関わらず、色々な意見を集めて判断材料を増やしていただきたい。

(委員) アンケート調査の回答にもあるが、広島県庄原市東城町方面へ行く移動手段について、この乗合タクシーに関わらずお考えはないということか。意見としては結構出ていると思う。

(事務局) 平成25年度までは東城町方面へ市営バスを運行していた。その当時乗降調査を何度も行い利用者の状況を見てきたが、乗車密度が低かったため廃線になった経緯がある。その状況は変わっていないと推測するため、現時点では考えていない。しかしアンケート調査の回答にご意見として挙がっていて、実際に利用のニーズがあるのであれば前向きに検討したい。今回運行している乗合タクシーの役割は公共交通空白地から幹線までの移動手段と考えている。駅までは乗合タクシー、駅からはJRを利用して東城町へ移動するというような流れで移動していただきたい。

#### 4. 協議事項（7件）

1) 千屋・神郷地域移動ニーズ調査事業『新見市予約型乗合タクシー「千屋・神郷乗合タクシー」の実証運行』について

- ・ 事務局より資料 p. 11 から説明

(委 員) 哲西乗合タクシーのアンケートでも利用方法が分からなかったというご意見があった。今回の千屋・神郷地域の乗合タクシー運行開始予定が令和4年10月となっているが、周知はどのように行う予定なのか。哲西の利用状況を見ると周知方法が気になっている。もう1点、哲西乗合タクシーでは乗降場所にご自宅付近という表現が無かったと思う。千屋地域と神郷地域ではご自宅付近とある。それはどの辺りまでを想定しているのか。

(事務局) 周知方法は乗合タクシーを運行開始するにあたり、千屋地域や神郷地域の地域振興会の方や総代の方にまずはご意見を伺った。その場でもそういったご質問があった。最善と思われる周知方法はこちらでも思案中だが、まずは市報や市のホームページに掲載する。そして乗合タクシーの予約受付番号や運行時間、結節点等詳細な情報をまとめたご利用ガイドの冊子を作成し、対象地域の方には各戸配付する。また、市営バスのバス停留所にもいつから乗合タクシーに変更し運行開始をするという案内を掲示する。そういう方法で周知を行っていく予定。地域の要望があれば地域へ赴き説明を行い、各地域の住民にもご協力をいただきながら高齢者の方々へ個別に分かりやすく周知してもらえるような対応を行いたいと思っている。2点目の哲西乗合タクシーには乗降場所に自宅付近が無いのは書き落としがあったかもしれない。哲西についても同様に車両が入ることができるご自宅付近まで送迎している。

(委 員) おっしゃったような周知方法をお願いしたい。ぜひとも高齢者の方々にたくさん利用していただきたいと思う。また、普段外出しない方にも利用して外出してみようと思ってもらえるような移動手段になったら良い。地域には高齢者の方々が集まるサロンが結構ある。そういうサロンでPRされるとより隅々にまで口コミで広がるのではないかと思う。10月まで時間があるので、必要な方に行き届くような周知をしていただきたい。

(議 長) p. 13 資料2で現況があり、乗合タクシー導入後は p. 17 からの形態になるとのこと。やはり乗合タクシーは必ず事前に電話予約しなければならない。決まった時間に停留所に行けば乗ることができる定時定路線のバスを今まで利用していた人にとっては、利用するにあたり1つハードルが高くなってしまうイメージがある。スムーズに移行される方もいるが、そのハードルで引っかかってしまい利用をやめるケースも結構ある。現在この対象地域の中で運行している定時定路線はどういう扱いになっていくのか。市が運営しているものではなく、特に民間路線バスが気になる。もう1つ、料金についてだが、現在ふれあいバスが片道200円、往復300円。今回実証運行される際が1乗車大人300円、小人150円。それ以降の運行がある場

合は1乗車大人500円、小人250円となっている。若干料金も変動していく感じだが、どういう風に考えたら良いか。もう1つ、一番引っかかっている点は、実証運行で今回行うものの、その先の案件を見ると廃止や減便という話がいくつも出てくる。実証運行の段階で廃止して本格運行に行かなかつた場合、悲惨なことになる。実証運行の時よりサービスレベルを変えるかもしれないが、将来的には間違いなくこの地域で運行するという前提での話なのか、将来運行するかしないかを含めての実証実験なのか。これによって、今現在の公共交通をやめていいかどうかの話が変わってくる。実証運行中に他の公共交通は減便するのか、今までどおり運行しながら実証運行をするつもりなのか、料金についてはどう考えているのか。その辺りをもう少し詳しく教えていただければ、皆さん議論ができるのではないだろうか。

(事務局) まず質問の3点目から回答する。今回の実証実験については、サービスレベルや運行方法をどうするのがベストかを探る意図があり、絶対とは言い切れないが、基本的にはこの形での運行を進めていき、できれば市内の他の地域にも広げていきたいと考えている。質問の1点目、実験期間中の路線バスの取り扱いであるが、休止や減便で形を変えて運行していただく。実証実験が上手くいかなかったからといって、休止や減便を元に戻すことは考えていない。もう1点の料金については、実証運行をしていく中で考えていくべきことかもしれないが、他の公共交通の料金との兼ね合いを考えると、どの辺が妥当なのか探りながらになる。ふれあい送迎バスと比べると料金は少し上がるが、ふれあい送迎バスは週1回決められた場所を回るのが、乗合タクシーは平日の運行時間内であれば自宅付近まで来てもらえるため、サービスレベルで差がついて良いと考えている。

(議長) 実証運行とは言いながらも、今後は乗合タクシーをベースにした交通システムに変えていくということで、そのサービスレベルを検証するための実証運行という位置づけである。今運行しているものについては、次以降の案件にある廃止や減便を考えているということである。料金については、なぜ500円なのか説明が欲しかった。現在公共交通を使っている方の移動ルートや目的地まで掛かる金額をみて、料金を議論するべきである。メリットの部分にしても数字として出してもらいたかった。例えば乗合タクシーは地域全体の住民をカバーすることになるため、「公共交通が使えない人がこれだけいるのが、0人になる」であるとか、「市の中心部へ行くのに朝早くに出なければならなかつたのが、時間に余裕ができる」「同じ日に2往復できる」というように、メリットを出すのであれば強調して欲しかった。よく分からぬまま議論をして承認をするというのは、委員の方々も大変である。もう少し「新しいシステムに変えた方が良い」と感じられるような説明をしていただきたい。基本的には今より良くなるということである。p.13の図を見ると250mメッシュ人口があり、バス路線から遠い方が点在

- しているが、「これだけの方が家の前まで車両が来てくれるようになる」ということを説明してくれるだけでも随分違う。
- (事務局) 指摘していただいたとおりである。昨年度も千屋地域では実証運行を行つていて、その時のアンケート結果について4月に説明したが、「バス停まで出ることが非常に難しく、家まで来てくれるのが助かる」といった意見があり、哲西地域でも同様の意見があった。昨年度の千屋地域での実証運行は日数を限つて時間もダイヤ制で行つていたが、「行きたい時に乗れないのが困る」という意見が多くあり、今回は月曜から金曜まで通しで実証運行することにした。料金については、根拠としては弱いかもしないが、哲西地区の乗合タクシーが500円で、実証運行期間中は300円で運行していたことが根拠の1つである。また、備北バスの千屋線で千屋温泉までが600円で設定されており、例えば千屋温泉から横見まで乗合タクシーで500円、「ら・くるっと」に乗り換えて新見駅までが100円であるため、それぐらいの料金設定が妥当であると考えて500円とした。
- (議長) 何かご意見はあるか。
- (委員) 家の近くまで来てもらえて500円で乗れるのは非常に良い話であるが、料金はいくらが良いのかは難しい。新しく新設される横見・サンパーク線は1時間に1本で、都会を走るバスのような頻度で走つて何人乗るのか。空で走るのではないかという不安がある。このダイヤは、サンパークに29分に到着してサンパーク発が30分、横見でまた折り返していく、1台で運行するのであればノンストップ状態である。実際にバスを運転する人間からすると、かなり大変である。この時間設定も本当に必要なのか。現在も他の路線バスが走つていて、「ら・くるっと」もあり、その上にこの新しい1時間に1本の路線ができるとなると、そこまで必要なのか疑問である。
- (事務局) p.21に掲載している横見・サンパーク線であるが、まだ備北バスと詳細の協議をしているところで、仮で入れているダイヤである。運転手の休憩は必要であるため、そこを考慮したダイヤにしたいと考えている。新設路線が要るのかという点だが、横見で結節しようと「ら・くるっと」に乗り換える形になるが、「ら・くるっと」が大体70分ぐらいで1周しており、1本逃すと次の便まで待ち時間が大きくなるため、備北バスにお願いしているところである。その辺りも実証運行で状況を見ながら、今後の判断をしていくことになる。
- (議長) p.17の地図に赤丸と青丸があり、それぞれ「乗合タクシー乗降場所」と表現されているが、乗降場所というのがよく分からない。家の前まで来てくれて、家の前で降りても良いのであれば、乗降場所とは一体何なのか。
- (事務局) 家の前まで迎えに来て、帰る時に家の近くまで行くのは確かである。乗降場所というのは目的地で、どこでも好きな場所へ行ける訳ではなく、目的地をある程度限定している。帰る時も乗降場所から乗つて、自宅付近まで送り届ける。

- (議長) 承知した。例えば千屋の地域から街中へ出る場合は、横見バス停で降りて「ら・くるっと」や新しい路線に乗り換えが必要ということか。
- (事務局) そうである。
- (委員) 横見からサンパークのダイヤグラムを見ると、休憩時間がほとんど無い設定になっているため、安全第一で乗務員の休憩・休息には十分に配慮していただきたい。
- (議長) もう少し余裕を持った設定にするように、というご指摘であった。他に何かご意見はあるか。自分は土地勘が全然無いため、地域の方々にお聞きしたいが、乗降場所としてこれらの場所で大丈夫なのか。行きたい場所に漏れは無いか、是非確認していただきたい。事務局でもしっかりと確認したうえで設定しているとは思うが、改めて別の目で見ていただきたい。
- (委員) 神代小学校へは、校門の所まで行くのか国道沿いで降ろすのか。
- (事務局) 基本的には行ける所まで行く。
- (委員) 「紙の館」という所に食事に行く人がいる。バス停からでは遠いため、駐車場まで行っていただきたい。
- (議長) 是非、地域の方に使っていただけそうな所を挙げていただきたい。今の段階であれば、追加するのは簡単だろう。他にご意見等は無いか。先程の説明の中で、鉄道に乗り換えるのであれば、それにきちんと間に合うように運行するという話であったが、「ら・くるっと」に乗り換える時も、間に合うように運行してもらえるのか。
- (事務局) 配車の都合もあるため絶対とは言えないが、基本的には「このバスに乗りたい」という希望があれば、それに合わせて運行するイメージである。
- (議長) 先程の新設路線の説明で、「ら・くるっと」は75分で1周しているため、1便逃すと大変という話があったが、逃してしまうことがあるのだなと思って、この質問をした。逃さないのであれば新設路線は不要で、逃すのであれば、それなりの対応をしなければならない。確かに75分も待っているのは酷い話である。仮に事故や渋滞等で、予定よりも遅く横見バス停へ到着する場合、「ら・くるっと」は出発を待ってくれるのか。
- (V L) 事務局に代わって回答する。「ら・くるっと」や新設路線は定時定路線であるため、これを遅らせることはない。乗合タクシーはバスの時刻を優先して運行するが、車両が4台と限られており、千屋も神郷も南北距離が30km近くある地域である。但し書きにもあるが、早めに予約をして車両を確保していただければ、「ら・くるっと」や新設路線に間に合うように運行するが、30分前に予約をしても、全ての車両が出払っていれば応えることはできない。その点は哲西でも配布した利用ガイドにて、高齢者の方にもご理解いただけるように説明していく。先程、市街地への便数が多すぎるのでないかとご指摘いただいたが、中心市街地であれば1時間に3本、20分おき位に便があれば、バスの待ち時間の負担が無い。今回千屋線の花見まで行く便を短縮した分を、そのまま新設路線を運行する形である。今掲載

しているダイヤは、単純に距離から計算した時間である。千屋線のバスは色々な所を動いているが、市では詳しく分からぬいため、「ら・くるっと」と市街地線とその他のバス路線ができれば等間隔になるように、備北バスと調整しているところである。本当は今回の会議に間に合うように出していただく予定であったが、全ての便を見直す中で考えていただいているため、間に合わなかつた。

(議長) 「ら・くるっと」も新設路線も定時定路線であるため、遅らせることはできないという説明であった。乗合タクシーの方で出発時刻をどのように調整するのか。自宅で待つのと、横見バス停で待つのは大違いであるため、適切な時間を案内するのが大事であろう。ある程度の遅れを想像して、5～10分前には横見バス停に到着するようなネットワークを組んでいくということである。更に言えば、そのうち案件が出るかもしれないが、横見バス停自体をどう改修するのか。横見バス停が、暑い時期や寒い時期に何も無い所では困るため、待ち合いの空間について、メンテナンスも含めてしっかり考えていただきたい。他に何かあるか。

(委員) 反論するようだが、20分に1本はとんでもない話である。都会とは違う。言われることは分かるが、現状をもっと見てもらいたい。私は現場で乗っている運転手であり、こちらの意見を真っ向から否定するようなことを言われても納得がいかない。「備北バスと調整しているが間に合わなかつた」と、運行会社が悪いような言い方をされるのも心外である。他の市のやり方は関係無い。今の新見市の現状に一番適した、皆が「これが一番良い」と言う方向性を出すのが、この会議の最善の目的であるし、ここにいる委員達の総意である。現状に合ったもの、皆が喜べるものを作らなければならないが、単なる理想を追いたいのであれば、勝手に進めればよい。実際のところそこまで実行できるのか、そこまで実行する必要があるのか、もっと真剣に考えてもらいたい。そもそも他に全くバスや電車が通っていない地区があるので、なぜ千屋線なのか。そこだけ便利にして何のメリットがあるのか。そこの人だけ良ければ、それで良いのか。なぜ横見・正田・サンパークに重点を置くのか、説明してもらいたい。

(V L) 今回千屋線に代わって実証運行として乗合タクシーを入れる時に備北バスに相談し、政森社長と木村部長に了解を得て、千屋線の減便部分については実走距離が減らないよう、中心市街地を増便して補った。本数が多すぎるというのは確かにあるかもしれないが、先程説明したように、「ら・くるっと」だけでは、乗り遅れた際は非常に多くの待ち時間が生じる。できるだけそうならないように乗合タクシーを運行するよう考えているが、乗り遅れが起きた際にできるだけ待ち時間を少なくするため、とりあえず実証運行として市街地線を1時間に30～40分おきに運行したい。そうすると待ち時間が最大20分くらいになるのではないかと考えており、備北バスと調整しているところである。

(議長) 地域の事業者が存続することも非常に大事であるし、当然ドライバーさんが仕事を持ち続けることも大事である。かつ、それが利用者にとって便利になっていくということも、考えていかなければならない。単にどこかの会社を支えるためではなく、地域のプラスになるような形で持っていくたい。そういうことを色々考えて事務局の中で議論し、事業者とも相談していただいている。なかなかそこまでこの場で言つことはないが、話の流れ上そうなってしまった。全体の人にとって唯一共通で使う可能性のある場所が、どうしても中心市街地であり、都市の色々な運営を考えた時に、中心部になぜ投資するのかということの根本となっている。ただ、一方で他の地域はどうするのか。減便するなら、他の地域に回してほしいというのも分かる。今回事務局からの提案は、今まで定時定路線や予約型での運行では不便な部分があり、乗合タクシーに変更していくということである。ここで上手くいけば、できれば全市に広げていきたいという説明でもあった。その辺りを理解したうえで、何かご意見は無いか。議題1号は議題6号までの全ての議題に影響しているため、今すぐ時間を掛けて議論しているところである。この議題について先程からずっと議論しているが、実証運行という形ではあるが、将来的に乗合タクシーの方向に舵を切る。何を実証するかは、そのサービスレベルや、細かい使い勝手についてである。

#### 【協議事項承認】

##### 2) 神郷地域の市営バスの路線休止及び変更、減便について

- ・ 事務局より資料 p. 25 から説明

(議長) 木谷線は一部休止や延伸して形が変わるが、1号議案で議論した乗合タクシーが入った場合、なぜ木谷線は残るのか。

(事務局) 資料の p. 18 に各路線の空便率と、1日当たりの利用者数を載せている。一定の利用者がいる便は、実証運行でも残すよう判断した。

(議長) p. 18 の例えば7時2分発は、空便率が0%であるため、毎回誰か利用者が乗っているという意味か。この後に入ってくる乗合タクシーのサービス開始時刻が遅いため、この便についてはできれば残した方が利用者のためになると理解して良いか。

(事務局) おっしゃるとおりである。

(議長) 乗合タクシーのサービス開始を早くするという選択は無く、バスの便を残した方が良いということか。

(事務局) 事務局の判断としては、サービスの時間を哲西等の他の地域と合わせたいということもあります、1つの地域だけ早くするというのも難しいため、開始時刻は固定し、そこから外れるバス便で利用者がいる便については残すという考え方である。

(議長) 承知した。他に何か意見はあるか。

- (委 員) 途中から説明についていけなくなつたため、確認だけさせてもらいたい。P. 30 の図面上は木谷線が休止となつてゐるが、実際は神郷線の大部分を木谷線に取り込むイメージで、新しい木谷線は実質「木谷・神郷線」のような理解で良いか。
- (事務局) 木谷線と神郷線を統合して「木谷線」とし、神郷線の南西に走つてゐた路線を休止している。
- (議 長) 今の説明で分かったか。
- (委 員) 実はよく飲み込めていない。
- (事務局) 神郷線の神代駅から坂根駅の区間については、今回完全に休止としたうえで木谷線と統合し、新しい木谷線となつた。
- (議 長) p. 29 にある神郷線の 1 番から 8 番辺りが無くなるということである。全部を統合したのではなく、一部分を除いて統合したイメージである。時刻も全部が引き継がれた訳ではない。他に意見は無いか。
- (委 員) 時刻表を見ると、朝夕だけ残して日中の便を無くし、そこを乗合タクシーに変更するというイメージで良いか。また、小学生の下校を乗合タクシーにするように書かれていたが、バスと比べて大分利用料に差異がある。
- (議 長) 児童の下校に対応できるキャパシティがあるのか。一般の方も利用したうえで児童が何人乗るのか、どこまで行くのか考えたうえで、本当にこれで大丈夫だろうか。帰りのバス便を残さなくとも良いのかという質問である。
- (事務局) これについては週に 1 回であることと、事前に学校側から予約が入るため、一般の方の予約状況を見ながら対応していきたい。
- (委 員) よく分からないが、とりあえずは乗車に問題は無いということか。料金の負担が上がるのではないかと思うがどうなのか。
- (事務局) それは、小学生が下校に利用する場合ということか。
- (委 員) バスだと 50 円であるが、乗合タクシーだと 150 円に上がるのではないか。
- (事務局) 市営バスの場合、恐らく通学に使つてゐる部分については無料である。乗合タクシーは市営バスの代替であるため、同じ料金を想定している。
- (議 長) つまり、通学時であれば小学生はバスが無料ということか。
- (事務局) そうである。

#### 【協議事項承認】

##### 3) ふれあい送迎バスの路線休止について

- ・ 事務局より資料 p. 33 から説明

- (委 員) 乗合タクシーの実証運行期間は、10 月からいつまでの予定なのか。
- (事務局) いつまで実証運行を行うかはまだ明確に決めてはいないが、まずは 10 月から今年度いっぱい行い、もう一度検討する際に、更に実証運行が必要か本格運行に移るかどうかの判断をしたいと考えている。
- (委 員) 乗合タクシーの運行事業者は、既に決まつてゐるのか。

- (事務局) 神郷地域の市営バスを運行している事業者に、バスの代わりに乗合タクシーの運行をしていただくよう調整中である。
- (委員) ふれあい送迎バスの路線がいくつか無くなるが、ふれあい送迎バスの事業者に依頼はしないということか。
- (事務局) 配車の関係もあり、乗合タクシーの4台は同じ事業者で運行していただくように考えている。
- (議長) p.35の図面とp.17の図面を比較しながら見ているが、ふれあい送迎バスの区間だった箇所は、全て乗合タクシーのサービスエリアに入っているのか。今までではふれあい送迎バスが使えていたが、乗合タクシーには乗れないエリアになる場所は無いか。
- (事務局) 今回の図示と以前の図示とで少しばらつきがあるが、エリアとしては全部カバーし、乗れなくなるようなことが無いようとする。
- (議長) 今までのふれあい送迎バスで、予約型で週1回利用できていたものが、今回の乗合タクシーでは、同じく予約型で毎日利用できるようになることで、サービスとしては良くなる。

#### 【協議事項承認】

##### 4) 新見市営バスに係る自家用有償旅客運送登録の更新について

- ・事務局より資料p.37から説明

- (議長) 議題3号までで承認していただいた内容も含めて、議題4号の内容となっている。議題3号までで話が出たもの以外での修正無しで、更新というイメージであるか。ここで新たに何か手を加えた部分はあるか。
- (事務局) 今まで協議していただいた内容以外に、変更している箇所は無い。
- (議長) 議題3号までに関わらない部分については、同じものを今後も続けていくための更新である。何か意見はあるか。
- (委員) 手続きの事で確認したい。今回挙げた路線で、休止予定の部分は外してあると思うが、もし乗合タクシーが10月より遅れた場合はどうするのか。
- (事務局) 万が一、乗合タクシーのスタートが間に合わない場合は、再度変更の手続きをせざるを得ないと考えている。
- (委員) 承知した。その時は、県の自家用有償の担当に早めに伝えていただいたらうえで、この議案をどうするのか会長と相談していただきたい。
- (議長) 万が一の事が起こらないように手続きを進めていただきたい。
- (委員) 先程の質問とほぼ同じであるが、実証運行が終わって元の形に戻る場合、追加で経路が修正されることになるのか。
- (事務局) 基本的に実証運行を行ったものについては、そのまま本格運行に移るつもりで考えているが、一部でも戻さなければならないことがあれば、再度変更するための協議と手続きをさせていただく。
- (委員) 登録の更新にあたり、休止になる路線をリストから外すとなると、休止で

はなく廃止ではないのか。

- (事務局) 手続きとして休止はできないため、この登録については廃止として処理をする。先程言われたように、元に戻さなければならない状況が発生した場合には、新たに登録の申請手続きを行いたいと考えている。
- (委員) 同じ地域で路線を増やしたり減らしたりすることは、手続き上の問題は無いのか。
- (委員) 事務局に代わって回答する。自家用有償運送の登録の関係は県で行っているが、その辺りの手続きに特段の問題は無い。手続きの間が開いてしまわないよう、県の担当と事務局とで連携して、皆様にご迷惑が掛からないように進めていきたい。
- (委員) 今までの議題の中では「休止」として挙げていたが、「廃止」でなくて良いのか。
- (委員) 実際に10月1日から運行しない路線は一旦リストから落としていただき、再度運行の必要が生じた場合は、新規で登録の申請を出してもらう手続きになる。
- (議長) 議題3号では「休止」として議題が出ているが、「ふれあい送迎バスの路線廃止について」にするべきではないかという指摘である。休止というと、路線は残っていていつでも戻せる感じがする。
- (委員) 説明が悪くて申し訳ない。完全な廃止ではなく、元に戻す可能性もあるというスタンスで、休止という議題にしているのではないかと思う。県としても、こちらで廃止として議案が通らなければ、今回のリストでの更新が認められないということはない。
- (議長) 事務局としては、元に戻せるように含みを残したいということか。廃止と言うと、地元へのインパクトも強い。手続き上の話と議案の間に、少し言葉の齟齬があるのかもしれないが、問題は無いということである。

#### 【協議事項承認】

##### 5) 備北バス「千屋線」の停留所の新設及び路線の変更について

- ・ 事務局より議題4号について、資料p.37内の「哲西町田淵」は誤りで、「哲多町田淵」が正しい表記であることを説明。その後、p.83から説明。
- (委員) フレスタ前バス停の設置場所であるが、①は②の向かい側にはできないのか。①はUターンする人が多く、皆さんのが右に寄っていて危ない個所ではないかと思う。
- (事務局) 信号機から離さなければならない距離や、商業施設の入口からの距離を勘案し、一番近い所で考えた場所である。
- (委員) 備北バスは実際の場所が分かると思うが、この場所は右折やUターンしようとしている車が結構停まっている。危なくないだろうか。
- (委員) バス停の場所は①も②も良くない。フレスタ側は長谷川病院へ右折する車

が多く、反対側もフレスタへ右折する車が多い。中央分離帯をやめてもらいたいくらい右折車両が多いため、そこへバスが停まるとクレームになる懸念があり、公安から許可は出ないと思っていたが、よく許可が出たなと思う。

- (委 員) 相談を受けた時に、最低条件である「入口から 10 メートル以上離れた場所」「横断歩道から 30 メートル以上離れた場所」ということしか確認しておらず、U ターンや右折の車両が多いことを鑑みていなかった。条件を満たして安全上問題が無ければこの場所で良いのではないかと、市の担当者に教示した経緯がある。私が調査に行った時には右折車両が無く、時間帯にもよるとは思うが、指摘されるということは危険な場所なのだろう。バスの停留時間は、フレスタに買物客が集中する時間帯なのか。
- (委 員) 何時頃が多いかは分からないが、右折車両が多いことは結構ある。
- (議 長) 最低限の要件は満たしているが、安全上の課題としても一度確認する必要がありそうだ。警察の方でもう一度確認していただきたい。この案件については提案し直していただくのが良いと思うが、事務局はどうか。
- (事務局) バス停の位置が変更となれば経路も変更となるため、調整をしてから提案をさせていただく。
- (議 長) 現状は p. 85 の地図にある青いラインを運行しているが、フレスタに行きたい方にとって便利であることから、赤いラインに変更したいという提案ということで良いか。
- (事務局) そのとおりである。バス停を設置して、フレスタ前を通る路線にしたい。
- (議 長) フレスタ前にバス停を設置できないとなると、赤いラインに変更する意味は無いため、提案は取り下げる可能性もある。以前の青いラインでも、この近くにバス停はあるのではないか。
- (事務局) バス停はある。
- (議 長) 青のラインにあるバス停はどうだったのかを質問したかった。青のラインは渡辺病院へ行くために余分に回っているが、現在ある北側の青のラインにも利用客が付いていたのではないか。その辺りはどういう風に考えていたのか。安全に関する協議が調ったうえで、再提案する時にはその情報も含めて説明していただきたい。議題 5 号については、今回は皆様にお諮りするまでもないということで終了とする。

#### 6) 備北バス「横見・サンパーク線」の新設について

- 事務局より資料 11 を説明。

- (委 員) 先程のフレスタ前停留所が再検討となった場合、横見・サンパーク線の新設の際に、高尾の地区は今までの所を通るのか、フレスタを停まらずにバイパスを通るのか協議する必要があると思う。
- (事務局) フレスタ前で停まれないのであれば、どうしてもここを通らなければなら

- ないことはないため、今運行している旧道の需要があるのか、備北バスから意見を頂きながら決めていきたい。
- (議長) 今日ここで決を採る必要はないということで良いか。
- (事務局) 10月から始めるには申請の関係があり、できればこちらの案件については今日、決を採っていただきたい。
- (議長) どこを運行するか分からぬまま、決を採る訳にはいかない。資料10にある①はUターンの車が停まるため後ろに車が並び、第一車線にバスが停まると追突の危険がありクレームになると指摘があり、採決が流れた。②の反対側に①を持ってきて、交通量等の問題が無ければ協議が早く済むが、その程度で済む話ではないということか。
- (委員) ②の反対側は長谷川病院の入口で、病院やウエルシア薬局へ向かって右折する車がいる。①はフレスタへ向かって右折する車がいて、両方とも中央分離帯を右折する車がいる。中央分離帯をやめてもらえば、両方ともそこにバス停があっても良いと思う。
- (議長) あるいはバスベイを作るかである。
- (委員) あとは右折の車をなくすか、再検討するかになるのではないか。
- (議長) そう簡単な話ではないということである。
- (委員) もう少し先で右折してもらえると良い。
- (議長) 本当は右折レーンを作る等が必要である場所ということだ。今は中央分離帯で塞いでいるが、交通安全対策として塞いでいるため、そう簡単にやめるかどうかの議論はできず、時間が掛かりそうだ。そうすると先程の案件は流れたままになってしまふし、この案件についても、どこを通るか分からないまま決を採る訳にはいかない。
- (事務局) 議題6号の横見・サンパーク線の新設についてであるが、フレスタ前の停留所新設は今日叶わなかったが、この路線での新設として協議をお願いできたらと思う。
- (議長) フレスタ前停留所は無くても、資料11の赤いラインは通るということか。
- (事務局) そうである。
- (議長) 承知した。そのうえでご意見等があればお願ひしたい。
- (委員) どれぐらいのペースで運行するのか。
- (委員) どういった時間帯を走るかに関しては、資料の21ページで示した部分になる。緑色で示した横見発サンパーク行き5便と、サンパーク発横見着の5便は、千屋から新見駅・市役所行きを減便した部分の代替として、また、先程協議をした千屋地区の予約型乗合タクシーと連絡するため、今のところこのような設定にしている。ただ、例えば横見を10時に出発し、サンパークへ10時29分に到着して30分に折り返すようになっていて、既存の路線にある程度合わせた時間設定になっている部分もあるが、事前に自分で実際に走ってみて、もしかするとそこまで時間が掛からないかもしれない。もう1点確認したかったが、千屋線の既存の路線は、高尾を通る時に

旧道を通っているが、資料の 21 ページによると、千屋線の既存の路線も旧道を通らずバイパスを通る設定になっている。フレスタ前は停まらないことになったが、10 月からバイパスを通る設定に変更した方が良いのかどうか協議が必要ではないか。

- (議長) フレスタ前に停留所ができる前提で 21 ページの時刻表があるが、フレスタ前の停留所の話が流れた状況でどうするのか、追加の質問が出てきた。
- (事務局) 事務局としては、フレスタ前の停留所が 10 月までに設置できるのか分からぬいため、基本的には今までどおりの運行をしていただければ良いと考えている。
- (議長) 千屋線は今までどおりのままで、今議論に出している横見・サンパーク線の 1 日 5 往復分については、旧道は通らないということである。
- (委員) もう 1 点確認させてほしい。21 ページで路線延伸となっている便は、そのまま延伸する方向で間違いないか。
- (事務局) その方向でお願いしたい。
- (議長) 実際どこを走るのかは非常に大事な話であるため、齟齬が無いようにしたい。
- (委員) 向田と横見の所に上市という地区があり、ここも路線バスは旧道を通っている。資料 11 の図面では旧道を通るルートにしてあるが、ここは「ら・くるっと」や千屋線も通り、狭い道をバスが頻繁に通る所であり、宗金と向田の間はバイパスを通った方が良いかも知れない。向田はバス停の 1 つは旧道に、もう 1 つはバイパスの方にあり、もしバイパスを通ることになると、片方しか使えなくなるデメリットがある。また、新設路線として届け出をする必要が出てくる。ただ、千屋の方々の利便性を考えると、旧道を走るよりもバイパスを通って、サンパークの方へ早く行ける路線にしておいた方が良いとも思う。
- (議長) 1 号議案の続きで言うと、千屋から来た人達がこれに乗って中心部に接続していくためにも、速達性が大切であるという話であった。それであれば、バイパスの方が車の流れが良く、間にバス停が無いため、そちらを通った方が良いのではないか、ということである。
- (事務局) 事務局の方でも、当初は速達性ということで、できるだけバイパスや国道を通るように考えていたが、色々と相談をさせていただく中で、バス停の事や従来の路線の事もあり、この区間については宗金に入る路線が適切ではないかと考えて、旧道を通る設定とした。
- (委員) 私も事務局と話をさせていただき、旧道を通る設定にしてもらった経緯があるが、その後バイパスを通る意見が出てきた。バイパスを通ると、向田と宗金の間の住宅地を迂回するイメージになるが、速達性を考えて、渡辺病院やフレスタ方面へ早く着けるようにした方が良いと考えている。しかし一方で、「ら・くるっと」や既存の路線が既に旧道を走っていて、せっかく住宅地の近くにバス停があるのであれば、これらと同じ所を通った方が

- 分かりやすく、地元の人には便利ではないかという思いもあり、今日集まつた委員の皆様がどのように判断されるのか、ご意見を伺いたい。
- (委 員) 補足をすると、千屋線の8時25分千屋温泉発、9時8分横見着の便は、同じ時間帯に哲西から上市を通って宗金と向田を通るバスと、「ら・くるっと」が来て、3台が5分以内に通過するが、路線バスは100円では乗れないため、バス停で待つのは「ら・くるっと」の利用者のみである。そのため、路線バスの新設路線はバイパスを通った方が良いのではないかと提案してもらった。そこまで頻繁に旧道を通る必要は無いのではないかというのが、現場の人間の要望である。
- (議 長) 皆様にご意見を伺いたいが、向田と宗金は間にバス停は無く、旧道を通る意味は、はつきり言ってそれほど無さそうだ。そもそも向田と宗金にバス停は要るのだろうか。「ら・くるっと」でしか使わないのであれば、向田と宗金を飛ばして、横見から次は渡辺病院に行く路線でも良いのかもしれない。旧道を通らずにバイパスを通った方が良いという方は、挙手をお願いする。【挙手多数】続いて、向田と宗金を飛ばしても良いという方は挙手をお願いする。【挙手多数】千屋から来て、向田と宗金で降りたい人がいるかどうかがポイントで、いたとしても「ら・くるっと」が今までずっと走っている。もし降りる人がいるようであれば、バス停はあった方が良いだろう。いないようであれば、資料11の新設路線は旧道を通らずバイパスを通り、向田と宗金は飛ばすルートの路線になるが、それで良いか。
- (委 員) 向田は「げんき広場にいみ」がある。もしかしてそこに降りたい人がいるかもしれない。
- (委 員) 向田はバス停が国道の横にあるため、バイパスを通るとても停まることができる。宗金だけが旧道にある。
- (議 長) では、向田は残して宗金を飛ばすイメージか。向田は上り下りとも停まることができるのか。降りられるけど乗ることはできないのでは困る。
- (委 員) 両方はできない。サンパークから横見へ行く便では、向田は反対側にしかバス停が無いため、降りることができない。その先のバス停は横見になってしまう。
- (議 長) 向田のバス停を残すか残さないかは、向田で乗り降りできるのが欲しい条件である。向田のバス停の位置が片方旧道であるという話があったが、向田を残してバイパスを通るとするのであれば、バイパス上にバス停を動かさなければならなくなる。
- (委 員) それは交差点に引っかかる。そのためバス停は旧道の合流部の手前にある。
- (議 長) サンパーク線用のバス停を少し手前に置くという訳にもいかないのか。
- (委 員) もう無くても良いと思う。そこから乗る人はいないだろう。
- (委 員) バスを利用する人はきっと「げんき広場にいみ」には行かない年齢層だと思う。向田にバス停は無くても良いと思う。
- (議 長) 向田・宗金ともにバス停は無くして速達性重視でいくということは、先程

議論になった、乗務員の休憩時間の心配事も軽減されると思われる。

- (委 員) バイパスを新しく路線として設定する場合は当然認可の手続きが必要で、協議会等の議論を経たものについては、通常より早く処理しなければならない。しかし安全面の事もあるため、慎重に議論をしていただきたい。今この場で早急に決めなければならないものなのか。とりあえず事務局案でやってみて、その後の状況を見て改めて議論をしても良いのではないか。
- (委 員) とりあえず方針を決めたうえで、改めてこの部分は書面開催の形になると時間の短縮になると思うが、いかがだろうか。
- (事務局) 事務局としては、提案した路線で承認していただき、運行してみて半年後等に、利用状況を見て変更させていただく形でお願いできればと思う。

#### 【協議事項承認】

7) 市街地循環バス「ら・くるっと」10周年記念事業における無料乗車イベントの実施について

##### ・ 事務局より説明

- (委 員) 無料乗車イベントは、通常ダイヤの中で行うのか。
- (事務局) 通常ダイヤの中で実施することを考えている。
- (委 員) 正田でのイベントに合わせて行うのであれば、増便等するのかと思ったが、通常どおりということか。
- (事務局) 公共交通機関に乗るきっかけとして考えているため、通常ダイヤ内で考えている。
- (委 員) 以前無料乗車イベントを行った際は、利用者が殺到した。多分立ち乗りでも乗れないくらい人が集まるのではないかと思われるため、何かのイベントに合わせた無料乗車イベントはあまり賛成できない。
- (議 長) 増便する可能性も考えると、そういった懸念も和らぐだろう。岡山市でも同様のイベントを行ったところ、利用者が殺到して時刻表どおりには全く動かない状況が発生した。その辺りをどう考えるのか。
- (事務局) 今確実に増便するとは言い切れないが、先程金田委員からご意見を頂き、増便の可能性も検討はしていきたい。
- (議 長) 合わせるイベントの規模が分からぬ中で、事務局も判断しづらいだろう。無料乗車イベントは、1度は行うことになっていたが、コロナの影響で中止になったものを再度行う提案ということか。
- (事務局) そうである。以前計画していた時は、合わせるイベントは無かったが、今回は新しいイベントがくっついているイメージである。
- (議 長) 2月に行った時とは様相が違うため、今回の規模の判断基準にはできないかもしれない。今までコロナの感染状況が盛り上がってきたが、中止を判断するタイミングはどうするのか。
- (事務局) 本体のイベントではどういう判断で行うのかは聞いていないため分からな

いが、無料乗車イベントもそれに合わせる形になるとは思う。今は何ともお答えができず申し訳ない。

(委 員) イベントに合わせた開催ということだが、夜までイベントが行われるとなると、帰りはバスの便が無いのではないか。

(事務局) 無料乗車イベントは「ら・くるっと」の運行時間内と考えているため、「ら・くるっと」で帰りたい方は、運行時間内で帰っていただくしかない。

#### 【協議事項承認】

### 5. その他

(委 員) 県では今年度、県内一斉にパーソントリップ調査を予定している。住民の方にどういう交通機関を使ってどういう移動をしているかを調査する。なぜかというと、こちらでも岡山市や倉敷市へ行くことがあると思うが、そういう広域の移動についてきちんと把握がしたいためである。調査の時期や方法については決まり次第、こちらの公共交通会議の皆様にもお知らせしようと思う。特に地域代表の皆様には、ご近所への声掛け等のお力添えをいただけすると助かる。

(議 長) 全国的に見ても、県全体で調査を行うのは珍しく、非常に期待している。調査票が来たら是非回答していただきたい。

### 6. 閉 会

以上