

総社市地域公共交通会議 会議録

令和元年11月20日(水) 10:00~11:30
総社市総合福祉センター 2階 技能習得室

出席者

総社市地域公共交通会議委員：13名

〃 専門員：7名

事務局：11名（交通政策課，地域応援課，都市計画課，政策調整課，土木課，観光プロジェクト課，長寿介護課）

コンサルタント：1名

【開会】

出席者13名，委任状1名 過半数超え会議成立

- ・会長あいさつ
- ・新委員紹介

議題「2. 総社市総合交通戦略の策定について」

事務局説明

(1) 報告事項「本計画の理念と目標」，(2) 協議事項「目標実現に向けた事業イメージの提案」

委員：雪舟くんの予約お断りゼロを目指すところだが、お断りの理由を教えてください。

事務局：午前9～10時の出掛ける時間帯、用事が終わって帰る昼の時間帯と夕方の時間帯に予約が集中するので、雪舟くん9台と午前中の応援車両1台、予約が多い場合にはプラスで応援車両で対応しているが、それでも賄いきれない場合にお断りをしているのが、主な理由となっている。

委員：配車台数の不足ということか。

事務局：配車台数が足りていない時間帯があるというのが現状。

委員：乗り合わせとか時間の調整をして、そういう人を救っていくことは難しいのか。

事務局：1時間後が空いている場合にはそちらを案内して、それで了承いただいた場合には1時間後に乗ってもらっている。病院の予約時間の関係などで難しい場合にはお断りしているという状況。

委員：その場合にはタクシーを代わりに出すことはできないのか。

事務局：応援車両としてタクシーを出しているが際限なく出すことはできないので、限られた予算のなかで、予約を早くされた方には対応している。当日の1時間前の予約で1人のために応援車両を出すという運用は行っていない。

委員：雪舟くんに乗っている人数が少ない車両や、時間調整で止まっている車両を見かける。ピーク時だけを捉えるとそういう事情があるのだろうが、そのあたりを工夫していけばいいのではないか。

事務局：ピークは午前の予約が多いので午前便の応援車両を1台を確実にお願いして運用している。公の施設等で止まっている車両については、運転手に定められた休憩の時間となっている。

委員：総社流観光二次交通について具体的にどのようなことを考えているのかを教えて欲しい。また、観光協会として11月中の土・日・祝日に観光タクシーの補助事業を行っている。実績としては現在4件。2時間コースで2日が1件、16日2件、17日1件の利用があった。PRが遅かったので、もう少し早くPRすれば増えたと思う。来年度は毎月行っていこうと考えている。利用者が増えてきていると思うので、観光客の利便性を高めていくものと考えていただけたらと思う。具体的には2時間コースが10,720円で5,000円補助なので、利用客は5,720円の負担。4人で利用すれば1人あたり1,000円ちょっとの負担となる計算。3時間コースは16,080円で7,500円補助で利用客の負担が8,580円となっている。

事務局：総社流観光二次交通については、今、説明のあった観光タクシー、JRの観タクン、JRにかかわらず井原線を利用した観光客を含め、観光タクシーの充実。服部駅からのレンタサイクルを利用して砂川公園や登山。商工会議所のパンワールドとのコラボ、サントピア総社のプール。交通機関と総社市の企業とコラボした総社流観光二次交通を考えていきたい。

委員：目標6の商業施設等との連携のところで、公共交通と商業施設とのアクセスをよくし、なお且つ、特典が得られるということで素晴らしい取り組みである。もう少し踏み込むと、行った先の商業施設でバリアフリー化がされていなかったり、ユニバーサルデザイン化でなかったりして苦勞するという意見を聞くことがある。商業施設内が不便であれば、公共交通を利用してまで行こうと思わない人もでてくるかもしれないので、商業施設などへの働きかけをしてもらえるとありがたい。

事務局：商業施設へのバリアフリー化の働きかけについては、施設のバリアフリー化の面もあれば、心のバリアフリー化の面もあるので、入口の幅やトイレの幅のPRなど色々な働きかけを行っていききたい。

専門員：警察署では運転免許証を返納する方に対して「おかやま愛カード」の発行を無料で行っている。おかやま愛カードの発行に伴って、雪舟くんの無料利用券を市から出してもらおうという特典や商業施設での割引がある。年間で200件弱の方が返納するが、池袋の交通事故のあと、1日当たりの返納者が1~2人だったものが、13人くらいの日もあった。そういうこともあり、今年度の運転免許証の返納者が増えている。県警としては運転免許証返納を促していく方向。自動車を維持することは費用がかかるということも伝えていく。

事務局：運転免許証返納者が増えていることに伴い、雪舟くんの無料利用券申請者が増えている。今年6月から無料利用券を30枚だったものを50枚に増やしている。

専門員：新しいバス路線を導入する場合に、新規バス停が必要であれば、バスベイという歩道の切込みについて要望や相談をいただきたい。また、市内の道路に歩道が欲しいという要望があれば、交通安全事業ということで、自転車・歩行者道の整備に協力していきたい。

専門員：総社市の立地適正化計画においても各拠点と居住地を結ぶネットワークの形成が重要となる。桃太郎線がLRT化の検討もされるなど熱心に検討されている。公共交通空白地などバスなどで補完しきれない場所については、新たな地域公共交通の創設など画期的な目標もあるので、地域の足の確保をしていただきたい。

専門員：大分市で「ふれあい交通」というものを運行している。バス停まで非常に遠い集落にいる方に対してタクシー事業者と連携して、その地域から「ふれあい交通」というタクシーでバス停まで運び、バス停で乗り継ぎ市内中心地・目的地まで運行する。タクシー事業者とバス事業者がうまく連携している事例がある。その中で地域協議会を設置しており、市職員が地域に出向きヘビーユーザーの意見

を聞きながら改善の意見を聞く場を積極的に作っている。是非、地域のニーズをくみ取って地域公共交通が持続的に維持できるように取り組んでもらいたい。目標5のところで「満足度の向上」について書き加えるといいのではないか。

事務局：地域主体の公共交通の環境整備 地域主体で実施したくても進めていくのが難しいと思うので、市職員が事務手続きや会議の一員となって、一緒に考え進めていければと思っている。「満足度の向上」については書き加えたい。

専門員：目標6「南北方向の整備予定路線の整備」のところで、国道事務所は総社一宮バイパスという事業を行っている。広域交通の流動化を目指して行っており、併せて市道のネットワーク連携が大事となるので、市と連携して市民の方が使いやすい道路にしていきたい。

目標1の「事業者や地域との協議実施回数」という評価指標だが、実施回数だけでなく、その先の「満足度」を考えたほうがより目標に合致するのではないか。目標5の「アンケートの実施回数」についても同様にアンケートを踏まえてどのように改善するのか、また改善したかを載せることができると目標に合致するのではないか。

事務局：目標1で「事業者や地域との協議実施回数」としているが、市民満足度向上につなげることが最終目標であり、目標5の市民アンケートにおける満足度の向上が、イコール地域公共交通全体の満足度の向上につなげていければと考えている。

専門員：島根県大田市の事例で、デマンド型タクシーを運行しており、特長的なものがAIを活用した配車を行っている。運行状況の確認や予約、決済を1つのアプリでできる開発をされている。

目標1の予約お断りゼロを目指すということで、常務員や車も限られてくるなかICTを利用して1台あたりの生産性の向上や利便性の向上をしていけばいいのではないか。予算や制度上の制約があると思うが、検討されるにあたって不明なことがあれば運輸支局に相談してもらいたい。

専門員：計画として考えるときに、ネットワーク図と拠点があって、そこでどういったものを盛り込んでいくか計画図のようなものが、今後、取りまとめのなかで入っていくものと危惧しているので、そのあたりを考慮してもらいたい。総社市の街のかたちを計画図として落とし込むと考えてもらいたい。実施主体のところで「◇関連」とは国で補助金として支援という意味なのか、事業を実施することとして支援なのか。国にも国土交通省、内閣府などあるので書き方を工夫してもらいたい。

事務局：ネットワーク図については今後考えていきたい。関連ということでは、相談や手続き、補助金など様々な部分で協力をいただいているということで「関連」としている。国の記載の仕方については今後、検討していきたい。

委員：目標4の総社流観光二次交通では観光協会が11月に補助事業を行っているということだが、来年度も春や秋の観光シーズンにもっとPRして協力していきたい。グループでのタクシー利用は、どういった目的で行っていくのかを教えてください。

事務局：山口市などで導入されており、4人グループで登録をして、グループで乗車するとき使用するチケットを市が一部交付することでタクシーに割安で乗ることができるため、タクシーの利用促進にも繋がるものと考えている。

委員：目標3「公共交通情報の充実」では総社市のシステムで見える化をするのか、ユニバーサルデザイン化を目指すということでMaaSの活用を目指しているのか。

2年ほど前に、岡山空港に吉備路の観光パンフレットが置かれていないので、置いたほうがいいのではないかとお願いしたが未だ置かれていない。銭湯のパンフレットが置かれていて、移動手段や所

要時間が記載されているが交通網が整備されていないので、外国人の観光客が来ても困るというスタンスなのか。

事務局：「公共交通情報の充実」の施設案内表示では、まず雪舟くんでの導入を目指し、市のホームページやスマホで見えるようにして、他の公共交通でも連動させる形になれば、同じように運行状況が見えるようにすることが将来的には理想である。岡山空港の観光パンフレットについては、早急に岡山空港と相談させていただく。移動手段については、バス利用者の多い岡山駅、倉敷駅まで運行しているのが現状。難しいかもしれないが、一部、総社市へ寄ることができないか協議したい。

委員：外国人観光客についてはどうか。

事務局：外国人観光客が総社に来やすいように、バスの運行手段をどのように取れるのか、運営上難しいのか、協議していきたい。

委員：倉敷駅に行くバスは総社市内を通過しているのか。

委員：高速道路で倉敷 IC で降りている。

委員：是非、総社市に寄ってもらうように協議をしてもらいたい。

委員：目標 1 の定時型路線については朝、夕の時間帯の通勤・通学の利用者を想定しているのか？観光客も利用できるように想定しているのか？

目標 3 「公共交通情報の充実」のところだが、岡山地区や倉敷地区では各バス事業者がバスの運行状況が見えるシステムを作っており、スマホでバスがどこを走っているかや何分遅れているかが見える情報を提供している。バス停留所を入力し行先をスマホで検索すると、一番近い時間帯から 3～4 便ピックアップされたものが出てくるというシステムができています。また、バス事業者は事業者毎に運行状況が把握できており、お客様から問い合わせがあった場合には、それを見ながら案内をしているという状況である。

目標 5 について、雪舟くんが総社市内にあるので交通空白地がなくかなり充実している。「新たな地域公共交通の創設」になると、交通空白地に当たるか当たらないかというのが争点になると思っている。他の市町村でもその話が出てきており、地区によっては路線バスと競合するところがあり、事業者によっては、お客様が減れば撤退・バスの減便といったことも各市町村にも話をしていると聞いている。色々話がある中で実現しなかった地区もある。共存共栄が難しいこともあるので、今後の参考にしていきたい。

事務局：定時型路線の導入については、朝・夕のかたちがいいのか、日中も含めた終日がいいのか、定期がいいのか、予約型がいいのか、そういったことを含めて考えていきたい。中心部における回遊性については重要なことだと考えている。バスのロケーションシステムについては、まず雪舟くんについて取り組んでいきたい。交通空白地については、雪舟くんがあるので認められることは難しいと思っているので、そういったなか、地域が運行主体となってバス・タクシー事業者に委託するかたちで、そこへ市が補助を出すという運行について考えていきたい。いずれにしても事業者の協力がなければできないものであると考えているので、ともに協議をお願いしたい。

委員：バス事業者、タクシー事業者、雪舟くんと連携を取りながら進めていきたい。

委員：井原鉄道は総社市から西に移動する幹線となっているので、しっかりと利用促進をしていきたい。総社駅から清音駅の利用が少ない状況であるので市と協力して増やしていきたい。伯備線や岡山方面から桃太郎線を経由して井原線を利用する方が多いので、LRT 化が進むと思いますので総社から西に延びる幹線として、JR とも協力をしていきたい。

目標6で自動運転やカーシェアリングの記述があり、実用化には何年かかるのか見通しが難しいが、鉄道事業者としては新技術が出来た場合には、交通モードの役割分担がうまくできて、地域の方々が比較的短距離の移動は自動運転やカーシェアリングを利用する、中長距離になると鉄道を利用するというイメージになると考えている。

MaaSについては、目標3の公共交通情報の充実、目標4の総社流観光二次交通の導入ということで、自治体を中心となって検討が進んでいくと思われるが、ICTを使って地域の方、遠方から来る方にもスムーズな情報提供ができるシステムにしてもらいたい。

委員：JR6社は来年3月にダイヤ改正を行う。12月中旬に発表予定。ダイヤ改正により時刻変更になるので、市に早く提供し、雪舟くんと連携を図っていきけるよう情報提供をしていく。引き続き鉄道と二次交通との接続の観点から連携を取っていききたい。

委員：目標5の「三方一両損の精神」が非常に大事である。市民、交通事業者、行政、このあたりのバランス、目標1で雪舟くんの料金改定を記述しているところと関係してくると思う。市民はアンケートで様々な要望を出してくる、そして交通事業者の立ち位置、行政としては今以上の負担は苦しいとか、そのあたりが気になるところである。

事務局：市民にも公共交通の利用促進、交通事業者にもいくらかの金額の割引などの援助、行政も補助を出し、さらには商業施設も特典サービスをつけるなど、それぞれが少しずつ負担して、公共交通の利用につなげて、良い循環にしていけるような話し合いをしていきたい。

委員：具体案を想像して人の動きがイメージ出来るかどうか。目標の中で何か抜け落ちているとか、もう少し改善したほうが良いというものがあれば、アイデアをいただきたい。観光協会の取り組みのように、一つ一つの事案の積み重ねによって公共交通の充実に繋がっていく。

目標の実施スケジュールについて、事業対象ごとがいいのか、中項目ごとがいいのか、そのあたりに意見をいただきたい。

委員：具体的な事業イメージの提示が事務局からあり、議論がしやすくなった。会議の中で意見が多くでたように、具体的にになったからこそ議論がしやすい段階になったと思う。

予約お断り件数が1日あたり10~15件というのは、危機的なことだと思う。県内でも行政域内全体をデマンド化していた自治体があったが、こういうところから崩れ始め利用者が一気になくなりデマンドをやめた。お断りせざるを得ない状況を聞いたが、システムに信頼性が欠けていることになるので、肝心かなめのときに断られると二度と使わないという人が出てくる。お断りした方が次も利用しているかどうかを確認しているか？

事務局：ヘビーユーザーの方は別日に利用をいただいているが、新規で利用しようとした方については、その後の確認までは出来ていない状況。

委員：公共交通機関であるので、信頼性は非常に大切になる。デマンドは到着時刻については若干信頼性が弱い交通機関であることは事実である。お断りについては早急に対応が必要である。1時間後の便でも大丈夫な場合の待ち場所、どこで時間を消費してもらおうのか、楽しめる場所がどこにあるのかも考えてもらいたい。8月の暑い時期や、これから寒くなる時期に待つ場所も含めて公共交通であると思うので、そこも考えてもらいたい。それでいうと信頼性に関する評価項目がないように思える。約束した時間に雪舟くんが到着しているのかモニタリングを評価項目に入れると良いと思う。

実施スケジュールについては非常に曖昧となっている。中項目ごとするのが良い。目標1の定時型路線と目標2のLRT化のスケジュールは何故合わせないのか。LRT化して新駅が出来て、市内の交

通に対するインパクトが強いタイミングで、新しいものをセットで定時型路線をいれる。雪舟くんでは、たくさんの人数を同時に運ぶことはできないので、定時型路線を入れるのであればタイミングは一緒にならなければならない。この計画が10年であるので、長期で10年以上掛かってスタートするものを記載しているのはどうなのか。時間が掛かりすぎなのではないか。10年経つと自動運転や高齢化など今と全く違う状況になるので、長期になって初めて実現するものについては、もう少し早めにして欲しい。

目標5にだけ「将来目標」がある。「地域主体の公共交通の環境整備」との関係は？他市町村でも実施していることであるので、来年からでもできるのではないか。何年後にはどうなっているか想像して、具体的に年限を切ってもらいたい。

事務局：約束した時間の運行については、予約を受けた段階でオペレーターから、10分程度遅れることもあるため、余裕を持って予約してもらうよう案内をしている。モニタリングについては項目を追加したい。

実施スケジュールについては、中項目ごとに変更したい。LRT化については短期が計画決定、中期が工事着工としていたので、今後のLRTの協議などと進行予定を合わせたい。「地域主体の公共交通の環境整備」については、地域からの相談などはすぐにでも行うので、修正したい。

委員：目標1の予約お断り件数ゼロと定時型路線について、総社市では全市域をデマンドとしたが、デマンドには適しているところと適していないところがある。人口密度が低いところはデマンド交通でできないが、人口密度が高いところはデマンド交通ではできない。デマンド化して多くの人が公共交通を利用することをやめている。我々の調査では、今まで公共交通を利用していた人の半分がやめている。それと同じくらいの人が、公共交通を利用していなかったが、デマンド導入でデマンドを利用し始めているということで、ほとんど数は変わっていない。やめた人は中心市街地の人で、少しの距離を移動するのにバスを利用していたが、電話して予約をするなら自転車を使用するなど、公共交通の利用をやめている。市内全域を一つのシステムで考えるべきではなく、中心市街地は定時型路線を残しても良かったかもしれない。予約お断りになっているところはデマンド交通では駄目なのではないか。どこがなっているか分析をして欲しい。オーバーフローしているところは定時型路線が良かったのではないか。適材適所というか場所によって使うものが違う。中心市街地に定時型路線を導入するなら、毎回安定的に乗車するようなどころなどの分析をしてもらいたい。予約お断り対策として時間分散のため、時間帯により利用料金を安くするなど色々な方法がある。もちろん一番いいのは同じシステムで台数が多いことがいいが、タクシー事業者などとの関係があるので色々な方法を考えてもらいたい。