

第3回太子町地域公共交通会議概要

日 時：令和3年3月29日（月） 午後2時～午後4時

場 所：太子町立保健センター 2階 すこやかホール

議 題

- (1) 太子町コミュニティバスの実績報告について
- (2) 太子町コミュニティバスのルート見直し・ダイヤ修正について
- (3) その他

会 長 議事を進める前にお願いしておきたいことがある。いつも2時間程度の会議で、皆さんに自由に意見を言ってほしいと思っており、後半にかなり時間を取って皆さんに発言してもらっているが、前回の会議で委員の方から、事務局が少し怠慢であるという内容の指摘があった。その後、私のほうで事務局にヒアリングをして裏取りを行ったところ、そういう事実はなかったことが明らかになった。自由な発言をぜひお願いしたいし、場合によっては多少論理的でない発言でも結構だが、虚偽の発言は委員会の性質上相応しくないの、虚偽だけはないようお願いしたい。では、議題（1）太子町コミュニティバスの実績報告について、事務局より説明をお願いしたい。

(1) 太子町コミュニティバスの実績報告について

(資料1に基づき、事務局より説明)

会 長 最初に私から申し上げるが、事前に資料をお配りいただいているとはいえ、グラフの見方に慣れていない方もいると思うので、必ず次回からサマリーを付けてほしい。それぞれの図が何を示しているかメモを付けてもらわないと、今説明を聞きながら図表を読み取るのは、結構難しいと思う。箇条書きで結構なので、次回から必ず付けてほしい。

委 員 乗車実績のグラフ中に、緊急事態宣言の時期や総合福祉センターが中断した時期を入れてほしい。

会 長 緊急事態宣言から利用者が減っているというのは、コミュニティバスと路線バスに共通していること。我々ではどうにもできないこと、すなわち外部要因によりど

れくらい影響を受けているかと、我々の努力次第で改善できる部分で伸び悩んでいる部分があるのかということについて、線引きが重要であるので、今の指摘のように、出来事を書き添えておいてほしい。

委員 福祉センターの関係について。緊急事態宣言が解除されて3月以降福祉センターを開館しているが、利用に制限をかけている状況である。制限とは具体的に言うと、午前と午後に利用を分け、朝から夕方までずっと居続けることはできないようにしている。その関係もあり、この3月の利用状況は、通常に比べると2～3割程度少なくなっている。詳細の数字を挙げると、従前の利用制限前では、バス以外のマイカー等による来館者も含めると、1日当たり80～90人程度の方が利用していた。これが現状では60数名となっている。したがってコミュバス等の数字を見てもらう際にも、その辺を含み置きいただければと思う。

会長 了解した。ちなみに例えば、車で来られている方は利用回数があまり落ちていないというような、何かしらの傾向はわからないか。

委員 その数字はまだ確認できていないが、来館してもらった際にはすべての方に名簿に記入いただき、交通手段も書いてもらっているので、その辺りについてはデータとして収集していきたいと思う。

会長 お願いしたい。

委員 福祉センターが3月からそういう状況だということは、町民に周知されているのか。再開していることとか、利用に制限がかかっていることについて。

事務局 防災行政無線で地域に知らせており、また固定的に利用しているリピーターには、3月1日の緊急事態宣言解除後に直接電話をかけて周知し、午前・午後のどちらを希望するかある程度要望を聞いて、振り分けて混雑しないようにしている。

委員 緊急事態宣言より前の10月11月で利用が増えている状況があるが、これは何か利用促進をしているとか、何か行ったことはあるか。

事務局 特に利用促進は行っていないが、10月11月は季節がよいので、外出する人が多かったのかもしれない。明確な理由があるかどうか、特別な検証はしていない。

委員 平日の畑山田線の10月11月が少し多いので、何かされているのかと思った。

あと、収支はどうなっているのか。

事務局 まだ2月分の集計が終わっていない。1月末の時点でのコミュバスの運賃収入については、助成制度は運賃収入があったものと見なして集計し、103万2,390円となっている。3月末まで同様の利用が見込めたとして、収支10%程度ではないかと捉えている。現状コロナ禍の中、本来であればもっと利用してもらえたかどうかということがわからないので、この数字をどう捉えるべきなのか、現状では評価しにくいと感じている。

委員 もし助成制度を除いて、純粋な運賃収入で計算すると何%くらいになるか。

事務局 現金のみの運賃収入だと、1月末時点で17万7,000円ほどで、ほぼないに等しい。福祉センターについては無料にしており、100円お出かけ支援、乗り継ぎ券等も出しているの、そういったものも含めて約103万円になっている。利用促進としての助成制度と捉えているので、これは本来であれば運賃収入としてあるものという想定で現状では考えている。

会長 売り上げを見込んでいるが、同時に費用としては出ていっているの、プラマイで言ったらゼロになる。補助の部分を収入とする見方とは別に、純粋な収支も常に見ておく必要がある。補助を手厚くすればするほど、お金は出て行っても収入は上がっているようになり、計算上は釣り合うことになる。補助を収入に入れて計算することが間違っているとは言わないが、このコミュニティバスを事業として考えたときに、どれだけのお金を投資し、それに対してどれだけリターンがあるかを判断するためには、純粋な収支も見えておく必要があるのは間違いない。

委員 利用状況の中で「制度利用無し」とあるが、これは知っていて利用しないのか。個々の状況は調べているか。

事務局 知っているかどうかは把握していない。福祉センターバスや乗り継ぎ券、100円割引券の助成を何も使わずにバスを利用した人が延べで304人いるわけだが、その方が制度を利用できるのにしていないのか、利用できる条件に当てはまらないのかについては把握していない。

事務局 基本的には制度を利用してもらえる方には、すべて利用してもらっていると確認している。したがって、制度利用なしの方は、お子さんなど、制度にかからない純粋に現金運賃で支払っていただいている利用者ということになる。

委員 コミュニティバスについて、時刻表に子ども料金の記載はないが、子ども料金というものはあるのか。

事務局 運賃について、中学生以上の運賃を記載しているが、小学生以下は2分の1になっている。就学以前の幼児については、同伴者一人につき無料、1歳未満も無料となっている。これは条例に基づいた形での運賃となっている。

委員 初めて聞いた。本来時刻表の中に書いておかないといけないのでは。ここに書いてないと、子ども連れは乗ってはいけないのかという感じにも見える。利用促進するのであれば、その辺りも周知徹底すべきである。

事務局 その点については、HPや広報も含めて再度周知していきたい。

会長 私からも何点か。まず資料1枚目の平均乗車人数の休日の総合福祉センター役場線について。総合福祉センター役場線の全体のボリュームからすると、この休日の利用状況は、あまり効率的でないと言えるだろう。少ないとはいえ乗っておられる方はいるが、畑山田線に比べても少ない。そこで、総合福祉センター役場線の休日便の分を、何か別の使い方に転用できるかどうか、検討が必要ではないかと思う。コロナの後というよりも、6月からこの実績であり、先ほど話に出たような10月11月頃の盛り上がりもない。これについては何か検討しないといけないと思う。それから2点目は、先ほど委員から指摘があったように、住民との情報共有ができていない部分があると言える。例えば、HPにバス停ごとの時刻表が上がっているのだが、皆さんご存知か。自分の最寄りのバス停や目的地のバス停の時刻表さえあれば、時刻表の分厚い冊子を見なくても、最寄りから何時に出発して何時に着くのか、必要な情報を知ることができる。4月の広報にもこの情報を案内させてもらったが、事務局の総務政策課のほうでも、主要なバス停の時刻表を何枚か印刷して、窓口で住民の方にすぐに提供できるように準備しておいてもらえないか。もしくはバス停に時刻表のボックスを置いて、そこから勝手に取って行ってもらうのもよいと思うが。家にPCがない方やプリンターがない方もいると思うので、最寄りのバス停の時刻表がほしい住民の方にすぐに渡せるものを用意しておいてもらえれば、バスの利用促進になると思う。

委員 町民の声を集めているのだが、その中でコミュニティバスが畑山田線と太子役場線の二つに分かれていて、運賃が160円と180円で異なり、続けて乗ったら乗継割引券を使うというシステムが大変わかりにくいという意見が出ている。一括の

料金でどこで降りても同じ料金にしてくれたほうがわかりやすい。町が運営しているのだから、営利主義ではないのだから、町民にとって便利で乗りやすい状況を作らないといけないと思う。その意味で1つのゾーンにして、金剛バスも含めて使えるようにするのがいいのではないかという声が出ている。

それから、体育館にコミュニティバスや公共交通で行けないという声がある。以前はワゴン車で通っていたのに、今は通えなくなってしまっている。町の施設であるにも関わらず、公共の足を使って行くことができない状況を何とかしてほしい、体育館に行く路線を作してほしいという意見を聞いている。

それから、商業施設をせっかく誘致したにも関わらず、行きにくいということがあがる。金剛バスに梅川橋のバス停を設置してもらったが、荷物を持ってそこまで行くのは、やはり使いにくい。商業施設の前に通っている町がつくった道のところにバス停をつくって、そのバスはコミュニティバスでも金剛バスでも構わないから、そこを経路に加えてほしいという声が出ている。新年度で4月から新たに実証運行をするのであれば、ぜひともその修正を加えたいうで運行してほしい。

もう一つ畑山田線から役場に行くのに、10時頃に着きたいのに、時間がうまく合わないという声が出ている。今後、調整のうえ修正してもらいたい。

あともう一つ、きたかぶ医院に通っていた人がいて、以前はワゴン車を使っていたのだが、今は路線バスもコミュニティバスも近くを通っていないので、公共交通で行くことができず、不便になったと聞いている。その部分も変更できないか。

あと、六枚橋東というバス停があるが、役場に入ってくる道のところは危ないので道路にバス停の標示は立てないということで、フェンスの向こう側に標示を置いている。しかしここは乗り降りするのが非常に危険であるので、位置の変更をしてほしい。もう少し余裕のあるところにバス停を変更してほしい。

先ほど話したコミュニティバスの畑山田線と太子役場線のことだが、孝徳天皇陵から乗って磯長台小学校まで行った場合に、バス停4つ分しか乗らないのだが運賃が200円もして高いと聞いている。これでは距離制にもなっていない。だから1ゾーン制にして、どこまで乗っても同一料金にしたほうが、住民にとって使い勝手がよいので、実証運行で実現してほしい。

会 長 コミュニティバスは実証運行なので、どのように修正していくかについて検討していく。今の内容をこの会議で話し合いたいので、会議宛てに文書を出してもらえるか。町長宛てではなく会長宛てにしてほしい。

コロナの影響でなかなか読めないところもあるのだが、コロナでなくても厳しいだろうと見えてきている部分もある。畑山田役場線と総合福祉センター役場線を別のゾーンにしているのは、もしこれを一つのゾーンにしてゾーン制運賃にし、かつ金剛バスの距離制運賃に合わせると、初乗り料金が非常に高くなってしまおうと

ということがあり、ゾーンを二つに分けたという経緯があることは理解いただいていると思う。そこからもう一度検討が必要であればさせてもらおう。

それから商業施設のラ・ムー、カインズにコミュニティバスが乗り入れることだが、これはいろいろな面で課題があるので、非常に難しいということはお伝えしているとおり。

ただ、先ほど休日の総合福祉センター役場線をどうにかできないかと話したのだが、その分でせめて週に2便だけ、いわゆる買い物バスのようなものを曜日・時間を限定して出せないかということ、検討する余地があると思う。町のマイクロバスであれば、金剛バスで曲がれないところも曲がれると思う。ただ、そうなったときに我々のスタンスとしては、金剛バスのマーケットを脅かさないというのが最大の使命なので、競合していないことをきちんとデータ上で示して、仮に買い物バスを走らせたとしても、金剛バスのお客が減るといったことにならないという裏付けが必要だと思う。一つは、金剛バスの近くにバス停を設定したとしても、そのバス停の利用がほとんどないということがポイントになるだろう。社会実験なので、いきなり週2日走らせるというよりは、もう少しコロナが落ち着いてからイベント的に仮のバスを走らせることにし、そのイベントの参加者からの意見を吸収して、買い物バスが必要とされているのか、それともやはり荷物があるのでバスは利用しにくいのかといったことを確認するなど、時間をかけて調整する必要があるだろうと、個人的には思っている。それが、利用の少ない休日の福祉センター役場線の改善策でもあり、買い物をサポートすることにもなるのではないかと思うが、これについては少しずつテストをしていく必要があると思う。

それから体育館へ行くルート of 要望であるが、平日の利用を想定するのであれば、路線やダイヤの見直しが必要になる。路線を延ばしバス停を増やせばどこかにしわ寄せがくるので、しわ寄せがどの程度で、現状の利用者にどのくらい影響が出るのか、バランスを見る必要がある。事務局に整理してもらい、次年度の会議でそれに基づいて皆さんに意見をいただいて、直せるところは直していきたいと思う。

委員 総合体育館は、今は車を持っている人しか行くことができない。町内で利用したいが車がない人は、車の乗り合わせなどで行っており、車がない人は一人では行けない。平日でも休日でもバス路線ができれば、それに合わせて動くこともできると思う。せっかくの町の施設なのに町民が自由に使うことができていないので、ぜひ検討してほしい。

(2) 太子町コミュニティバスのルート見直し・ダイヤ修正について

(資料2に基づき、事務局より説明)

会 長 今、事務局から説明があったが、手順で言うとまず最初にルートの見直しを確定しないとイケない。事務局は案1を推奨しているということだが、案2のルートになったときに、後半の話はそのまま使えるのか。

事務局 ダイヤ修正は若干変えていく必要がある。移動時間が若干変わることになる。

会 長 ということは、後半のダイヤ変更は、案1を前提にしたものとのことで、案2になる場合は、ダイヤ修正の内容にも若干の修正が加わるということを含み置きいただいて、まずルートの見直し案を見ていきたい。

案1と2について、ご意見をお願いしたい。

委 員 最初にこの資料を見たときに、なぜこんなにぐるっと1周するルートを作っているのかと思いグーグルで調べてみたら、この塚の前公園前というバス停は、本当にちょうど公園前で、片側が民家なので、ここでバスを待とうとすると、道路上に立たないといけなくなる。そこで公園でバスを待ってもらおうとして、わざわざバスの左側に付けやすいようにしているということだったので、とても優しいのだなと感じていた。それで、たぶんバスにも行先表示がしてあり、きちんと書いてあると思うので、工夫の仕方だと思うのだが、行先表示をこの資料のように福祉センターに行く便は青色の紙に書き、福祉センターから来る便はオレンジ色の紙に書くといった形にして、いちいち文字を読まなくても、色を見れば行先がわかるようにしてもらえればよいと思う。あとガイドが付いているということなので、ガイドにきちんとアナウンスしてもらおうとか、そういったソフト対策で何とか解決できるのではないと思う。少なからず、ダイヤ変更やルート変更をすることで、利用できなくなる方が出てくると思うが、そうした方々に不便を被らせてまでルート変更をする必要があるのかと疑問に思う。そうしたことを踏まえて議論してもらえればと思う。

事務局 当初の案は、塚の前公園前の公園のところで待っていただける形にしていたが、その運用をしている中で、住民の方からバスが同じ方向を向いているので、どこ行きかわからないという声をいただいた。そこで、それを修正するものとして、今回こういう案を提示させてもらった。塚の前公園前は、片側にしかバス停がないので、デメリットのところに書いてあるとおり、行先によってはバスが来たら、回り込んで乗ってもらわないといけないということはあるが、行先はわかりやすくなるので、この案を提示させてもらった。

委員 町民が利用するので、利用しやすいように検討してもらったらよいと思うのだが、工夫次第でわざわざルート変更を加える必要はなくなるのではないか。行先がわかりにくいということだけであれば、ソフト面からの対応も可能ではないかと思った次第である。

事務局 それと先ほど説明した部分で言うと、現行では信号に2回かかってしまうということもあるので、数分ではあるがそれをなくすことで運行ダイヤに余裕を持たせることができるということもあり、そうした部分も含めて今回の見直しを提案させてもらった。

委員 私は案1に賛成である。というのは、以前塚の前公園で立ち話をしていたときに、バスが2回来て、疑問に思っていたのだが、今の話でぐるっと回っているということだったので、非常にわかりにくいと思った。1案のほうがすっきりしてよいと思う。2案のほうは、これまで塚の前公園で降りていた人が降りられなく可能性があるし、午前午後で分けるのでは非常に煩雑になるので、1案がわかりやすくよいと思う。

委員 この案について、土地勘があつて現場が浮かぶ人間の話ではないということを踏まえて聞いていただければと思う。道路の片側にバス停があるということは、案1の場合、必ず道路を渡る行為が出てくる。そのときに安全対策をどうするのか。昨今、国土交通省や警察でも言っているのだが、バスの後ろから人が出てきて、そこを通りかかった車にぶつかるという事象も出ている。したがって、案1を進めるのであれば、道路を渡るという行為について検討したうえで決めたほうがよいと思う。道路の両側にバス停ができるのがやはり理想だとは思う。道路の状況がわからない中での発言になるが、その点も考慮されてはどうかと思う。

会長 道路と言ってもこんな感じ（現場の様子を示す）。

委員 なるほど、石垣と側溝があるということで、バス停が設置できない状況が理解できた。

会長 事務局からもう一度説明してほしいのだが、案2を提案する根拠は一言で言うと何か。

事務局 一つは、福祉センターの利用者が、午前に行く方、午後は帰る方が多いことに着目して、午前の行き方向は塚の前公園を通り、帰り方向は通らない形にし、ダイヤに

余裕が取れるということで提案した。午後は総合福祉センターから帰る方向の利用が多いので、帰る方向は塚の前公園を通り、午後から総合福祉センターに行く方は少ないので、行く方向は塚の前公園を飛ばす形を一つの案として出させてもらった。

会 長 ということは、案2はダイヤにゆとりを持たすためには、望ましい案ということか。

事務局 そのとおり。

会 長 では、案2を採用しないといけないほど、ダイヤが厳しいのかどうか。ある程度ダイヤに余裕があるのであれば、無理をして案2を選択肢に入れる必要はないのだが、案2があるということは、これを採用したほうがよりダイヤに余裕が出て問題点が解消できるという意味か。

事務局 案1と案2をこの場で提案させてもらっているが、次の資料にもあるとおり、諸要因に配慮して検討した結果、案1のほうがよりよいのではないかという提案になっている。

会 長 私だったら、案1しか提案しない。むしろ、現行ルートと案1のバランスが問題だろう。現行は先ほど委員から指摘があったとおり、くるっと回るので、行先がどちらなのか混乱するということがあり、その点は案1で改善されているので、シンプルでわかりやすい。

案2については、ダイヤが大変厳しいのであれば、こちらを採用せざるを得ないが、もしそうでないのであれば、わかりやすさで言えば、案2は午前と午後でルートが変わるため、複雑になってしまう印象はぬぐえない。

案2がよいという委員はいるか。

(意見なし)

ということで、案1を進めたいと思う。確かに現行はくるっと回ると信号が多いという課題があるので、案1により改善が図れることになる。ただ、塚の前公園では片側にしかバス停がないため利用者が乗降時に道を渡ることになる点については、通過交通が多くないとはいえ、十分に注意が必要であることを住民に改めて周知してほしい。

では、案1でルート変更を承認いただいたということで、資料2の3ページ目のダイヤの修正に移りたい。ポイントとしては、朝の2便をカットして後ろに2便を付け替えるということ。それと間の時間帯のダイヤが少しタイトなので、そのダイヤを少し緩めることによって、現行と比べたら畑山田回りが2便減り、いわき台回り

が1便減り、磯長台回りは変更なしということで、ダイヤに余裕を持たせる分、便数が減るというバランスの問題がある。

まず、朝の6時台の2本について6月～2月の実績で、6時19分が6人、6時45分が13人の利用者がいるが、この2本をカットして後ろの時間帯、19時30分と19時53分という最終便を繰り上げる便を2本増やす形を示してもらっている。まずこの点について、ご意見をお願いしたい。

委員 この朝の2便でおそらく1日2人くらい利用している。この方たちはこの時間帯でしか仕事や学校に行けないのだと思う。この時間を後ろに回したら、この人たちは通えなくなるのではないか。先日テレビ番組で1軒しか住んでいない山間部にも、その人を乗せるためにバスが運行されているのを見た。これが福祉だと思った。このバスの朝の便も1～2人しか乗っていないかもしれないが、この方の動向を調べて対応を考えてもらいたい。

会長 この朝の便の利用者、6人と13人というのは7カ月間の数字か。

事務局 9カ月間である。

会長 毎日もしくは週に2～3回乗っているなら変更されると厳しいと思うが、この人数だと2便合わせても月に2名程度の利用ということになる。

委員 そうだとしても、乗っている人がいることに違いない。

会長 では、利用者の確認を事務局にお願いしておく。

委員 資料1と2で、単位が月や日になっておりバラバラで紛らわしい。事務局にお願いだが、単位をきちんと統一してほしい。バスの利用であれば“日”が単位になるのではないか。その点はくれぐれもお願いしたい。

それで、今6人と13人が議論になっているが、それで言うなら18時台に7人、1人という数字がある。福祉センターバスの利用以外の利用が非常に少ない時間帯があることを考えると、朝の6時台だけを減らすことがよいのか。もう少し日中の便を減らして終バスを延ばすことで、学生や会社員などを助けてあげられるのかどうか。その辺りがこの修正案では明確に見えてこない。今回6時台だけをターゲットにした理由は何かあるのか。

事務局 バスの運行に関するところなのだが、全体をゾーンに分けている関係で、真ん中の

時間帯の便を抜くことがなかなか難しいということがある。住民からの意見で終バスが早いのだが、もっと遅い時間でバスを利用したいという要望があった。確かに指摘のとおり、18時台19時台の利用が少ないということもあるが、後ろの時間帯の便を増やしたほうが利便性が上がると考えられたので、朝の便を後ろの時間帯に移すことを提案させてもらった。

委員 今18時台に2本あるが、これを1本に集約して、そこに乗ってもらう。それで19時台～20時台では需要がどのくらいあるのかわからないので、そこを手厚くする。そうすると、17時台～18時台が手薄になる。今、学生の利用がどうなっているのかわからないが、高校生くらいだとその辺の時間の利用も多いのではないと思う。どういう利用の学生がいるのかわからない中での発言になるが、その辺りについてはまた教えてもらえればと思う。

委員 今、畑地区は大変高齢化が進んでいて1軒の家に1人しか住んでいないような状況である。病院に行くのにバスを利用していることも考えられるので、利用の内容を調べてもらい、その便はできるだけ残すようにしてほしい。

会長 終バスの便が早いので、後ろの便を延ばしてほしいという意見は以前から聞いていた。ただ、朝の便の6人と13人の利用数が、便を後ろに付け替えたときに、需要数として出てくるという確信はあるのか。それがなかったらダメだろう。18時台後半から19時台の利用は現状では薄いですが、それ以降の19時台後半の便を作ったら利用が二桁になるといったような見込みが必要ではないか。人口何十万人の都市ではないのだから、住民にヒアリングしてこの時間帯にバスがあったら有効かどうかの動向を把握することは、ある程度できることだと思う。

事務局 後ろに新設する2便に何人以上乗るだろうという確証は持っていない。住民の要望に応えるということから、提案として出させてもらった。

会長 6人と13人を下回る数字だったら、この付け替えは失敗だったということになる。失敗だったと言って、簡単に戻すわけにもいかないだろう。

委員 畑山田の住民からは、バスを通してもらって大変ありがたいと聞いている。コミュニティバスで後ろのほうの時間を走らせてほしいという要望は聞いているのだが、それが何人くらい乗るのかというのは、調べないとわからない。ただ、そういう声があるのは確か。でも前の便を削って後ろに移すとなると、今度は前の便を利用していた人が困ることになる。そこは難しいところ。

会 長 交通は“対”なので、後ろを延ばしても前がなくなったら、後ろの利用が付いてこない場合もある。後ろがないから前も乗らないという場合もある。少なくともデータに上がっている朝の便の利用者に意向を聞いてみてほしい。もしこの朝の利用者が、朝の便がなくなっても後ろの便が増えるなら、その方が助かるということであれば、それはそれでいいことなので。後ろの便を増やしてほしいという声は、確かに聞くので、後ろが増えるだけならいいのだが、そのために前の便を減らすとなると、もう少し考えないといけない。

それから、全体のダイヤを少し緩めることによって本数が少なくなったのは、仕方がないことだと思う。

今の案は、朝の2便を削って後ろ2便を増やす案だが、1便削って1便増やすという案はなかったのか。

事務局 案としてはここに出しているとおりで、今後そうした形も含めて検討していくことはできると思う。

委 員 自分も交通が非常に不便な地域に住んでいるのだが、公共交通のバスの便が減るときは、だいたい真ん中辺りの時間帯で1時間に2本あったものが1本に減るという形になっている。今回の修正案では、朝の6時台の便を一気に消してしまう絵になっていて、代わりに19時台に2本付け加えることになっている。それであれば、両方に残す形にして、多少待ってもらっても20時くらいに最終がまだ残っているという感覚のほうが住民にとっては都合がよいという考え方もあると思う。その辺りも踏まえて、少しヒアリングを試してみるのがよいと思う。

会 長 20分待つのは長いが、この時間に乗るのはおそらく学生やサラリーマンだろうから、ちょっとスマホをいじって、ゲームでもしていたらすぐに20分くらい経つだろう。いずれにしても、6時台がまったくなくなってしまうのはどうかと思うので、何か折衷案のようなものを考えてもらえればと思う。

委 員 新しいタイムテーブルでいくと、16時53分から18時15分までが空いていて、ここが気になるのだが。

事務局 これは運転手が休憩を取る必要があり、昼間に45分の休憩を取っているが、午後にも1時間の休憩時間を取らなければならないので、ここにその時間を取った。また、18時15分以降にも30分以上の休憩を取らせてもらっている。

会 長 現行の 17 時台の 35 人の利用者がどうなるかが気になる。この 35 人が前の便に来ることはないだろうから、18 時 15 分までにはかなり時間が空くことになる。ここはボリュームゾーンになっているが、需要がどう動くか。

事務局 現行のダイヤでは 14 時～15 時のところで 1 時間の休憩を取らせてもらっているが、福祉センターの利用者を考慮して、その時間帯の便を幅広く確保した分、1 時間の休憩が後ろに移って、17 時台に来ている次第である。どちらを取るかという問題になるのだが、15 時 13 分発の福祉センターバスは 1,000 人を超える方が利用しているので、この辺りの利便性を考え、ここの本数を確保する提案をさせてもらった。運転手の休憩は必ず入れないといけないので、17 時台のところに 1 時間入れ、18 時台の後半に 30 分の休憩を入れる形を提案させてもらっている。そうすることで、ご指摘のとおり 17 時 37 分の福祉センターバス利用以外の 35 名の利用者が 30 分以上待つてもらうことになってしまっている。

会 長 従来あった福祉センターバスを改変してこういう公共交通のシステムにしているので、福祉センターの利用者に重きを置きつつ、全体のダイヤを調整するというのはわかるのだが、同時に特定の層ではなくいろいろな人が乗れることを目的にしたバスなので、そこを踏まえると修正案のダイヤでは夕方が苦しいように思う。後のほうのダイヤが苦しいと、帰りだけ乗らないのではなくて、朝も乗らなくなってしまう可能性がある。問題点をまとめると、朝の 2 便を消して後ろの便に付け替えるのはドラスティック過ぎるということ。夕方のボリュームゾーンが空いてしまっているの、そこがどうなのかということ。現行の 17 時 37 分に乗車した 35 名を 18 時 15 分まで待たせるのは、なかなか難しいのではないかな。

委 員 ドライバーはどこかの事業者のドライバーに委託しているのか。

事務局 第一交通に委託している。

委 員 会長の話のようにドライバーの拘束時間を長くすると、その分人を増やさないといけなくなる。ドライバーの勤務体制は安全性に直結するので、利便性を優先するのはわかるのだが、安全対策は必須であり、第一交通はタクシー事業者なので、そういったところは厳しいのだと思う。なので、会長の話と事務局の話の両方からいいところ取りをするというのは難しいと思う。それをするなら人を増やして経費をかけることになるので、それもまた現実的ではないだろう。

会 長 15 時台 16 時台で手を入れたところがあり、これは現行のダイヤが時間的にタイ

トなのでゆとりを持たせたということだが、このゆとりを持たせた状態でも相当厳しい状態なのか、それともかなり余裕があるのか、どんな感じだろうか。

事務局 この時間帯については本数が減っているのだが、かなりではないにしても若干ゆとりを持った形のダイヤにしている。

会長 これを第一交通がどう思うか。もっとゆとりを持たせてくれと言うかもしれないが。

委員 これでもゆとりはあまりないと思う。現行のダイヤでも運転手が最後に仕事が終わるのは20時になっていると思う。これが今回のパターンでは21時になると思う。翌朝は7時なのだが、現行より1時間ずれると運転手にも負担がでてくる。できれば前1本、後ろ1本で付け替えてもらうのが、実際のところよいのではないか。

会長 平日のダイヤの修正は今日ここで決められないので、一度引き取らせてもらって検討したい。朝の2本を後ろの2本に持っていくのか、もしくは朝の1本を後ろに付けるという中間を取る意見も出ているので、そこを検討させてもらいたい。それから17時以降の便の間に隙間ができていますので、この隙間をどう評価するか。利用者は次の便まで待ってくれるのか、それともこの時間の便が乗れなくなったら、行きもバスを選択しなくなり、全体的にボリュームが下がってしまう可能性があるのかどうか。その辺りを調べて評価する必要がある。

あと第一交通が運転業務を受託しているので、ダイヤ上の問題だけでなく、そこで働くドライバーの労働時間としてどうかという問題もあるので、そうした点も勘案してもう一度修正することにしたい。

休日のダイヤは大きな変更はないので、ここにあるとおりで認めてもらって、ルートの変更も先ほどの説明で了解したので、平日ダイヤを少し修正し、次回の委員会でルート変更と併せて調整するということでよいか。

そうすると、次年度のスケジュールがずれてくると思う。次の交通会議は6月の中旬になっているが、ここでダイヤ変更を議論していると、ルート・ダイヤの見直しスケジュールがずれてくるので、1カ月後くらいのゴールデンウイーク明けを目処にもう一度交通会議を開いてもらい、ダイヤの見直しを議論したい。私もいくつか検討事項を挙げたし、委員からも挙がっているので、これらを見直しに反映するかどうかを議論するのであれば、スケジュールに出ている4・5月中の「見直した計画の周知」や6月中の「改正施行」はかなり厳しいということになる。ルートとダイヤを再度議論すると、このスケジュールは全体的に右のほうにずれると思うが、仮にそうだったとしても需要喚起はしないといけないので、需要喚起や実態調

査はこのスケジュールのとおりに行い、ルート・ダイヤの見直しの部分が3カ月くらい右に動くかと思う。

4月の新年度から事務局にも異動があるかもしれず、現状で必ずしも十分な見通しが持てているわけではないが、スケジュールについて事務局としてはどうか。

事務局 本日たくさんの意見をいただいたので、意見を踏まえて再度案を練り直して作成し、ゴールデンウィーク前後に交通会議を開催させてもらい、議論いただければと思う。

会長の話の繰り返しになるが、ルート・ダイヤの見直しについては、スケジュールが2～3カ月ずれてくるがよろしいか。

会 長 ということで、議題（2）については、ルートの見直しだけは承認いただき、それに伴うダイヤ改正については、一旦事務局で預からせてもらい、次回ゴールデンウィーク明けの交通会議で今日の意見を総括したものを再提案させてもらいたい。また、追加で要望や意見がある場合は、事務局に伝えていただきたいのだが、その際、具体的にこれをこうしてほしいと言っていたかと、詳細に検討しやすいので、そのようにお願いしたい。

(3) その他

(「聖火リレーの開催に伴う交通規制のお知らせ」について、事務局より説明)

会 長 何か質問等があれば、お願いしたい。

委 員 金剛バスはルートを変更して走るとのことだが、どこのルートを走るのか。

委 員 変更するルートは4月1日以降にバスの中やバス停等に貼り出す。運休は上ノ太子駅、喜志駅間で数本、あとは迂回を行う。迂回するルートは時間帯によって変わる。

会 長 他に発言したいことがあればお受けしたい。よろしいか。

では、年度末の忙しい中、貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。これで第3回目の交通会議を終了する。

以上