

会 議 議 事 録

1. 日時等

日時	令和 5 年 8 月 18 日（月） 13:30～15:00
場所	日之影町民ホール
会議名	令和 5 年度第 3 回日之影町地域公共交通会議

2. 議事

○事務局より以下の事項について説明を行い、その内容について質疑を行った。

（１）コミュニティバスの再編に係る実証運行の検討について

1) 八戸線の見直しについて

- 大井委員** 被災区間を通るルートになっており、26 人乗りは大きい気がするが通れるのか？
昨年 14 号と今年 6 号で被災をした。8 月 15 日に県の方を含め確認した。川側が被災しており幅員はガードレールから山手まで 2.5m を確保している。実証運行の車両は 2.4m なので通行が可能である。事業者にも確認を頂いた。
- 山本委員** 雨の日の対策が気になったが、屋根のあるバス停を活用するのか。
事務局 袴谷には屋根がある。槇峰には屋根がないが、バス停横に商店がある。ベンチもあるためそこを利用してはどうか。新規設置は難しいため利用者にも工夫していただきたい。
- 大井委員** 宮崎交通は雨で迂回になることが多いがそのあたりの周知はどうするのか？運休にするのか？
事務局 旧道路線は川沿いにあり、宮崎交通は蔵田からバイパスへ迂回をする。そのあたりの周知については町の L I N E 等を活用して周知していきたい。県の交通規制がかかれば運休にする。
- 吉田委員** 旧道区間の道路復旧の進捗状況はどうか。
佐々木委員 復旧に取り組んでいるが、時間はまだかかる見込みである。目途としては早くて来年の 2 月に完全に開通できる。先日の台風で崩れたところの復旧の目途は立っていない。さらに台風が来ると崩れる危険もある。
- 吉田委員** 今回の台風 6 号被害箇所の災害査定も踏まえつつ、10 月からの系統を含めて考えていく必要がある。

2) 区域運行の「予約型乗合交通」の導入（実証事業）

- 甲斐会長** 三点について委員の皆さんのご意見をいただきたい。
①対象者を町民にしているがそれでよいか。
②運賃についてご意見をいただきたい。
③ミーティングポイントの設定についてはどうお考えであるか。高齢者の利用となるとそこまで行くのに大変ではないか。

事務局 まず、町民の利便性の向上が第一で、実証運行後に観光客への展開を考えていく。運賃についてはまず、すまいるバスの金額を踏襲して運行しようと考えている。

大井委員 今回はバス停に行くのが前提である。もし家まで送迎するのであれば料金は上げるべきである。

バス停に行けば安く乗れるという風にすみわけをしてはどうか。

上平委員 運行中の観光客への対応はどうするのか。

事務局 通常のすまいるバスやタクシーを利用していただく。

大井委員 観光客はどこに行くかがポイントである。集落へ行くことは考えにくいので、基本的には路線バスを利用してもらえばよいと考える。この手の施策は基本的には住民のためのもので良い。

建設技術研究所 運行エリアが非常に広くてどこでどのように予約が入るかはわからないのが正直なところである。今回の実証実験は、事業者に過度な負担がかからないように実施していきたいと考えて、外からの来訪者への対応や乗降場所についてもミーティングポイントを設定した。場合によっては公共交通空白地域にポイントを追加しても良いとは考えているが、実証段階では自宅前までの送迎はかなりの負担になるので、そこは行わないという風に考えている。

国村委員 この実証実験での使用車両はどのようなものか

事務局 ヤマトタクシーが所有している一般的なタクシーを一台使用する。

国村委員 予約方法は改めてヤマトタクシーからお知らせとあるが、時刻の設定は考えていないのか。8 便とは 8 往復であるか。午前中の便が行きで午後の便が帰りということか。

事務局 利用者の目的地への到着時刻を考えながら設定する。

8 便は 8 往復ではない。予約の状況にもよるが、午後でも中心への送迎も可能である。ルートにもよるが近場であれば午前中の便数は確保できる。遠くなれば午前中 2 便等になる。

国村委員 時刻が決まらないとなると帰りの時間設定が難しくないか。近くでないと乗合が発生せずに一人の輸送になるのではないか。

事務局 予約時に帰りの便をある程度すり合わせをしてはどうかと考えている。ある程度利用者も含め調整していただいて運行していきたいと考えている。

建設技術研究所 他都市の事例であると、〇〇方面から町中心部へ〇時台、その帰りが〇時台と設定しているところがあるが、日之影町ではそこまでの需要がなく車両が使わない日が出てしまう。今の日之影の需要はでは 1 台をフルに回して、北側と南側を 1 日おきで運行して賄える需要である。あまり制約を設けずに最初は柔軟な運行で実施してはどうか。実際にどの程度の需要があるのかを確認し、場合によっては AI オンデマンド等の活用も想定しながら、実証運行後詰めていきたいと考えている。1 時間に 1 便と言いながらも個別輸送を繰り返している事例が多い。お迎え等に 1 時間を要するところであれば、1 時間に 1 便と言いながらも 2 便分を使ってしまう。そのあたりも含めて少し不当な部分もあることから、一旦は現状のすまいるバスも残しながら、利用状況がどうなるかを確認したいと思い現状の事業内容になっている。

国村委員 行きは束ねられるが帰りは個別輸送になって、タクシー車両を乗合タクシーに使わ

	れるのが少しもつたいないと思うのでそのあたりはまた考えていただきたい。
美吉委員	ミーテングポイントから家までが距離があるので、ドア to ドアで金額を設定していただきたい。
事務局	運行をする中で家まで行ってほしい等のご意見もあるとは思いますが、今回は実証実験ということでそのあたりの必要性も検証しながら乗合タクシーの方向性も決めていく。安全が第一であるので、ご意見を踏まえて活かしていきたい。
大井委員	ドア to ドアに完全にすると運賃を上げるべきであるが、しないのであればそのままでよい。自宅まで行くときは+200 円にするとあまりよくない。この運転手は行かない、この運転手は行くという風になりキリがなくなる。タクシー事業者への風評被害も懸念される。
甲斐会長	高齢者に優しいのであれば、運転手も家まで行ってしまう。安全を確保できるところまでは行っても良いのではないかな。
建設技術研究所	お迎えの部分に関してはある程度乗降場所を設定してはどうか、ただし、現状のバス停以外にも乗降場所の設定が必要なところ現状のバス停+αで設定する。帰りは自宅まで送る等の運用はどうか。
大井委員	すまいるバスはバス停以外での乗降実情についてはどうなのか。これまでバス停まで行かずに途中で乗ったりする人がいたならそこも問題になりそうだ。
甲斐会長	集落内で目印になるような要所に乗降場所を追加する・伴って運賃増する等、運用内で更新していく形でないと難しいのでは。
大井委員	運用で運賃を変更するのはいかなものか。事業者負担の軽減対策として既存の乗降場所に制限することで運賃を一律にし、運用で出た意見を元に将来的に検討するものと考えている。
甲斐会長	結局、乗降場所を追加できるのか。
建設技術研究所	周知していく段階でバス停の追加の要望が出てくるのでそこは追加する。運行開始後も追加は柔軟に対応可能と考えている。金額は決めておく必要があり、一旦すまいるバスと同等の1回300円で始めてはどうかと考えている。
大井委員	①行きは予約できるが、帰りは予約が前日では難しいのでは。 ②よくある事例では午前中が集落から・午後は町から集落へという形が見受けられるが、今回の設定では行きも帰りも一律なのが気になる。 ③利用人数想定を8便で按分しているが、時間帯によっては人数オーバーすることもありえる。追走を出す・時間を変えてもらう等、事前に決めておくのが望ましい。
建設技術研究所	状況・地形等によってルートに融通が利かないケースもあり、乗せられる方が限定される懸念があるため、追走便は想定していない。基本は1便1台で、相互すり合わせしてもらうなどして可能な範囲での運用開始と考えている。
事務局	時間帯での行先ニーズ多寡における調整については、集落から中心（午前）、中心から集落（午後）を優先的に考える。
甲斐会長	周知するときは事業者のせいにならないようにしっかりとする。
中内	一度に5人予約の場合はどうするのか。
事務局	5人の予約があった場合はお断りや曜日変更を依頼する。そのようなことにならないようにしっかりと周知を行う。

甲斐会長 始めてから様々な課題が出てくるのは想定内で、皆に納得してもらえる形を導きだすための実証実験事業なので、今回はこの形で進めていきたい。

3. その他

○コミュニティバスの運行状況については今月の台風6号で一部運休等が発生しているが可能な限り運行をしている。

4. 閉会

以 上