

令和 6 年度 第 2 回海陽町地域公共交通会議 議事録（要約）

日 時 令和 6 年 11 月 28 日（木）午前 10 時～
場 所 海陽町役場 海南庁舎 2 階 No.3 会議室
出 席 者 海陽町副町長 横 考志
徳島バス南部株式会社取締役社長 長井 信吾
海南観光タクシー有限会社代表取締役 西山 達也
伊勢田地区民生児童委員 山田 尚央
中山・櫛川地区民生児童委員 櫛田 恵子
船津・久尾地区民生児童委員 田中 光枝
川東地区公民館長 辻 芳昭
四国運輸局徳島運輸支局首席運輸企画専門官 齊藤 信一郎
牟岐警察署地域交通課長 泉 和利（代理人 指導係長 瀬尾 貴之）
徳島県南部総合県民局県土整備部予防保全管理担当課長 藤本 幸徳
徳島県南部総合県民局地域創生防災部次長 北條 美也子
(順不同、敬称略)

次 第

1 開 会

2 あいさつ

(横副町長)

* 設置要綱第 5 条に基づき、横会長が議長となり、議事進行を執り行う

3 町営バスアンケート調査結果報告【資料 1】

4 久尾線デマンド型運行実証実験について【資料 2】

5 その他

* 海陽町地域公共交通活性化協議会について【資料 3】

6 町営バスアンケート調査結果報告【資料 1】

* 令和 6 年 7 月 9 日(火)から 7 月 31 日(水)まで、海陽町全域の 18 歳以上の方を対象に無作為に 3,500 人を抽出し、住民の方の日常の移動と町営バスに関するアンケート調査を実施した。1,664 件の回答があり、47%の回収率となった。

調査目的は今後の町営バスのあり方について、住民の方の公共交通の利用状況や現在の

移動手段、外出頻度や町営バスに対する要望などを把握し、より良い公共交通体系を検討するための基礎資料とする。

今回のアンケート結果から、全体に対しての交通弱者の傾向について説明。各質問項目の詳細については、後日目を通していただく。

全体の約 26%の方が運転免許証を所持しておらず、町営バスの利用頻度は約 7%の方が月に 1 回以上利用されていた。町営バスを利用する理由としては、約 56%の方が「他に公共交通手段がない」と回答していた。

全体的には時間帯に対しての不満、次にバス停までの距離に対しての不満が多く見受けられた。

町営バスに関しては、「特に不満無し」の回答が多かったが、同回答者で別の質問である「デマンド交通等の新交通形態を知らない」を選択した方が約 73%を占めていた。これを踏まえ、他の選択肢を持ってないという点もあり、特に不満がないという回答に至った可能性も考えられる。

自家用車の所有率が 65 歳未満 65 歳以上とも多い一方で、移動に対する不安の質問に「将来への不安」を選択された方が最も多く約 40%を占めていた。町営バスを現在利用している方や今後利用される方にとって利便性の高い公共交通として、それぞれの地域にあった運行体系を確保・維持していく必要があることがわかった。

本調査から明らかになった課題として、「家の近くまで来てくれる」「目的地まで届けてくれる」といった期待の声に合う交通手段として、デマンド交通の実証実験を久尾線で行う考えである。

【意見など】

(事務局)

アンケートの回収率からも、公共交通に対し住民の方の関心が高いことがわかった。

免許証の所持に関わらず、「家の近くまで来てくれる」「目的地まで直接行ける」交通手段への要望が多かった。

7 久尾線デマンド型運行実証実験について【資料 2】

* 実施期間は、令和 7 年 2 月 3 日(月)から 8 月 29 日(金)の計 7 カ月間。

概要として、

(1) 利用には事前に利用登録が必要。

乗車時の本人確認や自宅付近での乗降場所の確認、また今後のデータ収集として活用するため。

(2) 利用者からの電話予約に応じて、目的地まで運行。

(3) 久尾から日比原に住所を有する方は、自宅付近まで送迎可能。

(4) 目的地間でも利用可能。

(5) 途中で他の利用者も乗せながら運行するため、多少時間に余裕が必要。

現在の町営バスとの違いは、

- 今までは日曜日と正月3か日(1/1 から 1/3)まで運休であったが、それに加え土曜日と祝日を新たに運休とする。
- 便数は、現状で上り4便・下り3便の計7便であるが、上り下りともに3便の計6便で運行し、各便に時刻を設定し、その中で予約し利用する。
- 料金は今までとほぼ同額とし、大字で変動する。

住民への周知は、12月から順にいきいきサロンなどの集いの場を借りて行う予定。また、周知とともに利用登録もしていただく。

利用者登録された方へは、登録カードを渡し、次回の予約時にカード番号を伝えてもらう。

電話予約は、2月・3月は住民環境課で対応し、4月以降は予約センターを構える予定。2月・3月は住民環境課で予約対応するため、平日午前9時から午後4時までの間で受付をする。電話予約時には、乗降場所とある程度の時間、利用料金を伝える。

乗車時に、本人確認として登録カード番号若しくはお名前を聞き本人である確認をする。

乗降場所は、自宅付近、既存の町営バス停留所のほか、小学校などの公共施設、医療機関、金融機関、商業施設、介護施設とする。

以上の内容で、デマンド型運行の実証実験を検討している。

※原案のとおり承認

【意見など】

(委員)

実証実験ならば、土曜・日曜日を2週間に一回でも運行すべきでは。祝日も運行する方がいいかと。

車がないなど、いろいろな事情で利用される方もいると思う。

(事務局)

現在、検討している体制が、住民環境課窓口での予約受付となっているため、平日のみの対応となる。4月以降に予約センターを構えるタイミングと住民からの要望により検討していきたい。

(委員)

ぜひ、検討を。

(委員長)

地域毎である程度の運行時間を定め、予約を調整していく。

実証実験をする中で、課題があれば修正をしていく必要がある。

(委員)

実証実験をよろしく願います。

8 その他

* 海陽町地域公共交通活性化協議会について【資料3】

* 今回の久尾線の実証実験のほか、今後地域公共交通施策に取り組むためには、バス・タクシー事業者のみならず、地域の移動を担っている鉄道などの交通事業者をはじめとし、住民の方や利用者の方など様々な関係者と協議を行う必要が出てくる。こうした様々な関係者と個別に協議や調整をするのは煩雑であり、また、関係者間の情報共有もできない。したがって、関係者が一堂に会して協議を行うほうが効率的と考え、活性化協議会の設置に至った。

この協議会は、公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置を定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域の主体的な取り組みを推進する法律に基づき運営される。また、地域公共交通施策の取り組み内容についての計画を策定し、計画に基づいて各事業を実施していく。この計画を「地域公共交通計画」という。

この地域公共交通計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域旅客運送サービスの持続的な提供を行います」という宣言文となる。策定によって、交通政策のあり方や個別事業の実施理由、効果が明確になること、また、計画の事業の位置付けが明確化されることによって事業実施の根拠となり、今後の新たな運行に向けた予算化や補助金申請などがスムーズになることも期待している。地域公共交通計画が、地域の社会・経済を交通の面から支える基盤となるものであることから、計画を作成することが全ての地方自治体の「努力義務」とされている。

令和6年度現在では、県内で10の市町村がこの公共交通計画を策定している状況であり、海陽町は今年度内に活性化協議会の設置と地域公共交通計画の策定を視野に入れている。活性化協議会の組織には、地域公共交通会議の委員の皆さまと、JRやDMVなどの関連する交通事業者の方に委員として参加いただく予定である。

【意見など】

(事務局)

活性化協議会の立ち上げについて、令和7年1月頃の開催を予定している。

(委員)

地域公共交通計画に基づき、事業者などが地方公共団体の支援を受けつつ実施する「地域公共交通特定事業」があるが、今後のJRがもし廃止予定となった場合、協議の中で存続する方向へ話しを進めることも可能か。

(事務局)

活性化協議会には、海陽町内を主体とした公共交通のあり方を議論していく場となる。協議会に参加した担当者へ意見を述べることは可能かと。

* その他

(事務局)

県内でも自動運転バスの実証実験を開始しているところがある。

海陽町も5年・10年経たずとも自動運転が走る町となる時代が来るかもしれない。この計画の中には、そのような未来予想図を含め、将来を見据えた公共交通としての町づくりを記載していくようになる。

海陽町内では、自治体ライドシェアとして町営バスがあるが、アンケートの質問にあった、無償または有償で運転手をしても良いと手を上げてくれる方に、民間ライドシェアを願するなど、今後も幅広い視点から新たな公共交通へ取り組んでいきたいと思う。

9 閉会