

会議録	
会議名	令和4年度第3回（第12回）三豊市地域公共交通活性化協議会
日時	令和5年1月30日（月）15時00分～16時50分
場所	三豊市危機管理センター301・302会議室
出席者	<p>[委員] 15名 宮崎耕輔（会長）、紀伊雅敦（副会長・オンライン）、綾章臣、鴨田嘉史、峰久數俊、上野智弘、鹿兒島康一、萬藤満、串田正人、戸城浩二、滝口直樹、水尾佑実子（岩崎委員代理）、木村圭佑、天羽和彦、五領田和夫</p> <p>[事務局] 5名 交通政策課（西城課長、近藤課長補佐、森糸主任、田尾副主任、伊達副主任）</p>
議事	令和5年度三豊市コミュニティバスの運行（案）について
報告事項等	<p>(1) JR四国チケットアプリ「スマえき」について</p> <p>(2) 粟島汽船の令和5年度ダイヤ改正について</p> <p>(3) 粟島グリーンスローモビリティの運行状況等について</p> <p>(4) 財田町乗合タクシーの運行状況等について</p> <p>(5) エリア定額乗り放題サービス「mobi」の運行状況等について</p>

発言者	会議要旨
宮崎会長	<p><開会></p> <p>1. 会長挨拶</p>
事務局	<p>2. 議事</p> <p>令和5年度三豊市コミュニティバスの運行（案）について</p> <p><説明></p>
宮崎会長	<p>本件は昨年度まで地域公共交通会議で審議していた内容だが、会議の統合により、今年度からは本協議会で審議することとなった。</p> <p>マルナカ山本店のバス停については、2年程前に本協議会の委員有志で実施した現地調査の際にも高齢者が縁石に座ってバスを待っていて、非常に危険な状況だった。その際も店舗敷地に乗り入れられるようマルナカ側にも相談してはどうかという意見があり、実現できて良かった。</p> <p>他に、香川高専詫間キャンパスからの要望があり詫間三野線の最終便を増便</p>

	<p>するということだが、ダイヤを見ると詫間駅から電車の乗り継ぎ時間が少し長いように思う。学校側にも利用状況をヒアリングしてみても。高松キャンパスはことでんバスが通っているが、授業の時間にダイヤを合わす等、対応いただいている。運行事業者側の労働時間等の都合もあるだろうから、可能な範囲で検討を。また、新しく始まった「mobi」というサービスを利用している学生も多いと聞く。そのあたりのバランスも見ていく必要がある。</p> <p>水尾代理 同様に詫間三野線の増便について、詫間地区はmobiの実証運行を実施していて、現状のバスダイヤで帰れない生徒がそちらに流れているとすれば、コミバスを増便することで実証に影響が出るのではないかと。コミバスとmobiでは料金も大きく違うので、民業圧迫のようなことにならないか気になっている。今回の変更に対して反対しているという訳ではないが、増便に係る費用対効果についても検証が必要だと思う。</p> <p>事務局 mobiの実証期間がまだ短く、高専側ともそのあたりの十分な意見交換はまだできていない。ただ、バスの増便についてはここ数年間、継続して高専側から要望があったもので、今回の変更で対応したいと考えている。一旦3年間の暫定措置としているが、今後の利用状況や効果を随時確認しながら継続の可否を判断していきたい。料金の面では、高専生は学割により月額3,000円でmobiを利用できる。ほぼ毎日のように利用することを考えると、1回100円のコミバスと大きな差は無いと思われる。</p> <p>宮崎会長 民業圧迫という意見もあるが、コミバスとmobiの両方があることで、学生がどのサービスを選んで行動するのか非常に興味深いところ。バスはその都度100円を支払うが、mobiは月額制でおそらく保護者がクレジットカードで契約していると思われる。このあたりも含め、地域にどのようなサービスが求められているのか、見極めていく必要がある。また、暫定措置ということだが、3年間というのはひとつの目安となっていて、他の地域でも実証期間を3年程度に設定し、検証ケースが多い。</p> <p>他に、質問や意見等があれば。</p> <p><質問等は特に無し、原案承認></p>
--	--

	<p>3. 報告事項等</p> <p>(1) JR四国チケットアプリ「スマえき」について</p>
上野委員	<説明>
宮崎会長	以上の説明について、質問や意見等があれば。
五領田委員	アプリの利用状況はいかがか。
上野委員	今は「トクトクきっぷ」「Sきっぷ」という特定の切符に限定されているが、愛媛県ではある程度の利用がある。春頃に乗車券、定期券でも利用が開始されればもっと利用者は増えてくると思われる。
宮崎会長	JRでは駅員を減らす傾向にあり、本アプリもその一環だと思うが、窓口に来る人たちのニーズを拾えなくなってしまう可能性がある。本協議会でも色々な意見を収集し、JRへも共有していきたいので、ご協力をお願いしたい。
	<p>(2) 粟島汽船の令和5年度ダイヤ改正について</p>
事務局	<説明>
峰久委員	志々島～宮の下の航路は観光客の利用も多い。今回の改正により観光客が島で滞在する時間が少し減るのが少し心配ではあるが、新しいダイヤでしばらく様子を見ていきたい。
	<p>(3) 粟島グリーンスローモビリティの運行状況等について</p>
事務局	<説明>
宮崎会長	3年間かけて段々と定着してきているようだ。島民や観光客の事情など、把握しておく情報がいろいろとあるとは思いますが、収益の確保も含め、他地域の取り組みも参考にしながら色々とチャレンジして行ってほしい。グリーンスローモビリティは、他地域でも乗車人員が限られている点や、ルートやダイヤを住民向けにするのか、観光客向けにするのか等の課題がある。粟島に最適な方法を模索して行ってほしい。

事務局	<p>(4) 財田町乗合タクシーの運行状況等について</p> <p><説明></p>
宮崎会長	<p>財田地区はタクシー事業者が撤退していて、自家用車がなければ不便な地域。人口的にも乗合タクシーの需要規模も大きくない地域だと思われる。週3日運行する中で、金曜日の利用が多い。今後も曜日設定等、利用していない人の意見も聞き、デジタルデータの分析だけでなく、アナログなデータも集めながら、より良いものにしてほしい。</p>
宮崎会長	<p>(5) エリア定額乗り放題サービス「mobi」の運行状況等について</p> <p>本件については、事業主体である「暮らしの交通株式会社」から説明をお願いしたい。入室を許可してよろしいか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>(入室) 暮らしの交通株式会社 (田島氏・古田氏)</p>
暮らしの交通	<p><説明></p>
戸城委員	<p>今は仁尾町、詫間町でのサービス展開ということだが、今後、三豊市全体など範囲を広げる計画はあるのか。</p>
暮らしの交通	<p>もちろん市民の皆様に使っていただきたいという思いはあるが、現状のサービスエリアにおいてどのような課題やニーズがあるのか、まだ検証が十分ではない。エリアをはじめ色々と検討中ではあるが、拡大は目指していきたい。</p>
宮崎会長	<p>タクシー等を使っていなかった人たちを拾えているという点は良いと思う。最も気になるのは持続可能性。他の地域では、京丹後市、渋谷区、豊島区など人口密度の高い地域で実証をしている。協賛金等もあるのかもしれないが、人口規模も大きくない三豊市で、利用料でペイできるのか。持続可能性の面で課題は。</p>
暮らしの交通	<p>他の地域のオンデマンド交通では主に高齢者を対象としたサービスが多い中、本サービスでは若い世代に多く利用されていて新しい傾向が見えてきている。そのうえで、より多くの会員数を獲得するために、子育て世帯への訴求、企業とのコラボなどを進めたい。例えば、工場で働き、寮で生活する外国人労働者</p>

	<p>は基本的に自転車で移動しているので、福利厚生的に使っていただきたいと考えている。</p> <p>人口が減ってくると、交通だけで収益をあげるのは難しいのは事実。ただ、交通があることで地域の経済が良くなることは確実である。その恩恵を受ける企業側が法人会員のような形で一緒に育てていただくことが重要になってくる。また、公共交通が止まってしまうと健康が損なわれ、医療や福祉の予算が膨れ上がってしまうので、交通に予算をかけた方が全体のコストは下がると言われている。スポーツクラブからもぜひ一緒にやりたいという声をいただいている。交通とのセット料金を設定するなど、交通以外のところからの収益確保というのもこれから取り組んでいくべきだと考えている。最終的には、例えば交通や教育、塾の送迎などがセットになったベーシックインフラのような仕組みを作っていきたい。そのために、どうやって民間を繋いでいくのか、データ分析が大きなポイントであると思っている。</p>
宮崎会長	<p>非常に重要な考え方で、MaaS(Mobility as a Service)のように色々なサービスを含めた料金設定もある。塾の送迎を例にしても、例えば塾の月謝にいくらかプラスすると月に何回かタクシーを送迎に使えるというようにすれば使う親はいると思う。また、危惧しているのは鉄道やバス、タクシーを家族連れで利用する機会が減っていること。家族で出かける時は自家用車になってしまう。三豊市はコミバスがあるので子どもの頃から乗ったことがあるという人もいるが、公共交通を利用しないまま大人になるという地域は非常に多い。その場合、大人になってからも公共交通を使うことが中々できないということになる。そういった意味でも、子どもたちなど、新たな層を開拓していくことは重要である。</p> <p>今回、mobi のアプリでは mobi しか使えない仕様だが、鉄道やタクシーも一緒に使えるような時代がくるかもしれない。暮らしの交通株式会社においても、持続可能な三豊市になるよう、まちづくりとセットで色々な取り組みを展開して行ってほしい。</p>
五領田委員	<p>サービスのエリアをもう少し広げると利用者も増えるとは思いますが、それだと遠くなりすぎるのかもしれない。そのあたりはどのように考えているか。</p>
暮らしの交通	<p>もちろん、ゆめタウンをエリアに含めたいという思いはある。ただ、今は現状のエリア内で車両を何台用意すれば待ち時間が少なく利用できるかを計算して運行している。エリアを広げると当然必要な車両が増えるので、ビジネスとしてのマネタイズを考えた際にどこまでエリアを広げるのが適切か、タイミング等も含め色々検討はしている。エリアについては、先にその地域の企業とのコラ</p>

<p>宮崎会長</p>	<p>ボを検討したうえで拡大するなど戦略的に取り組んでいきたいと考えている。皆様からも色々とアドバイスいただきたいと思っている。</p> <p>通常、A I のルーティングでは直径4～5キロであれば20分程度かかる範囲になるが、今は直径7キロ程度の範囲になっている。仁尾からゆめタウンに行きたい、荘内半島の先の方まで来てほしいという声もあるが、そうするとどうしても次の送迎までの時間が長くなってしまっているので、車両の台数や配置など試算が必要になってくる。</p> <p>エリアを広げてほしいと言うのは簡単だが、回送の時間も長くなり、単純に台数を増やせばいいというものでもなく、マネジメントが難しい部分である。配車についても、A I があれば何でも分かるということではなく、システムのアルゴリズムによって、得意とする地域特性等が大きく違ってくる。</p>
<p>暮らしの交通</p>	<p>大きな街から街はシャトル、それ以外はオンデマンド、というような方法も考えられる。例えば、曾保地区などは道が細く大きな車は入れないが、データをとっていくと買い物に出かけたいという声も多い。ニーズに応えるため買物難民になっているシニア層向けに小さな車両を使ったサービスも検討するなど、収益があがるよう、サービス内容は変化していくと思っている。</p>
<p>紀伊副会長</p>	<p>利用人数について、延べ人数だけではなく、会員1人あたり何回くらい利用したかというデータもとれているか。このような新しいサービスを使うようになり、高専生の移動する回数自体が増えて色々な所へ行っているとすると、それは都度払いのバス利用では起きなかったことだと思う。</p>
<p>暮らしの交通</p>	<p>ご指摘のとおり、都度払いのバスでは詫間駅と学校の往復が主な移動経路だったと思うが、mobi の利用データを見ると、例えば昼食に出かける際の需要などもある。また、ヒアリングをしてみると、初めて父母ヶ浜に行ったという声もあり、本サービスにより、今まで行きたかったが行けていなかったようなところへの移動は増えていると思われる。1ヶ月あたり、平均すると1人あたり10回程度、多い人は20回程度、少ない人で5回程度の利用状況になっている。</p>
<p>宮崎会長</p>	<p>色々と興味深い部分が多い。今後もよろしく願います。</p> <p>他に特に何もなければ、本日の説明は以上とする。</p> <p>(退室) 暮らしの交通株式会社 (田島氏・古田氏)</p>

宮崎会長	<p>このところ、東讃、中讃、西讃と、香川県内でも色々な動きが活発になってきている。それぞれの地域に合った事業に取り組んでほしいと思っているので、委員各位にも引き続きよろしくお願ひしたい。</p>
事務局	<p>2. その他</p> <p>(1) 次回協議会について</p> <p>今年度の協議会は本日が最後となる。次回は5月末から6月初旬あたりの開催を予定している。4月に入って正式にご案内させていただくので、各所属の人事異動や役員改選等あった場合は引継をお願ひする。</p>
宮崎会長	<p>(2) その他</p> <p>通常国会が開催されていて、公共交通に関する法制度改正があると聞いている。鉄道とタクシーの運賃が協議運賃となり、本協議会での協議で運賃を決めることができるようになるようだ。柔軟な料金設定ができるようになるので、そのあたりも見据えて引き続きよろしくお願ひする。</p> <p><閉会></p>