

令和6年度第2回さぬき市地域公共交通会議 会議結果

- 1 会議日時 令6年10月2日(水) 10:00~12:00
- 2 会議場所 さぬき市役所3階301・302会議室
- 3 出席者 [委員] 宮崎会長、久保委員(代理)、梶原委員、井上委員、小倉委員
尾崎委員、白山委員、元山委員、山本委員、淵田委員、溝渕委員
上野委員、大久保委員、片庭委員、佐々木委員、中川委員、鈴木委員、十川委員(代理)、藤平委員、阿部委員、三宅委員

[事務局] 都市整備課： 安倍課長、津村課長補佐、脇谷係長、福井主査
ランドブレイン株式会社2人

[傍聴人] 0人
- 4 議題 (1) 各種調査等の結果について(報告・速報版含む)
(2) 令和7年4月1日からのコミュニティバス・デマンドタクシーについて
(3) 今後のスケジュールについて
- 5 資料 資料1 みんなで推し活スタンプラリー報告書
資料2 デマンドタクシー乗り方教室報告書
資料2別紙 参加者アンケート結果_アンケート用紙
資料3 デマンドタクシー実験運行の現状と今後の方向性について
参考資料 さぬき市デマンドタクシー実験運行実績一覧(令和5年12月4日
~令和6年8月31日)

6 会議要旨

1 開会

2 会長挨拶

3 議事

(1) 各種調査等の結果について(報告・速報版含む)

会 長： それでは、議題1「各種調査等の結果について」、事務局から報告をお願いします。

事務局： <説明> ※資料1・2 速報版等

会 長： ありがとうございます。ただ今の報告内容について、何かご意見ご質問はございますでしょうか。

会 長： 私の感想を申し上げておくと、コミュニティバスの利用者アンケートと、主要な施設に来られた方のアンケートを見ていると、さぬき市全体の回答とは見られない部分があります。郊外に施設があるため、車で移動できる方が来ているという回答だと見えています。回答者の属性の見ていると、60代、70代、80代で、70代が非常

に多い状態になっていて、70歳を超えてくると、一般的にいわれているのは、どんどん体力が衰えてきて、外に出られなくなってくるため、その分、車も利用できなくなります。車を利用できる間にアンケートの対象施設に来ていたということであるように思います。高齢社会になっている中で、世界的に見ても、今、世界初のことが起きています。昔、高齢者は車を利用できなかったため、基本的に公共交通を使ってしか外出していませんでした。ですがそうすると、足腰が丈夫でないとバスに乗れないため、ある時から昔の高齢者は外出できなくなっていました。ところが今の高齢者は、若いころから車を利用してきていたため、車が使える状態で高齢者になっている高齢者は、おそらく世界的に見ても、世界初の状態が各国で起きており、そのような状況です。昔の高齢者は、私の祖母もそうだったのですが、バスを使ってよく外出をしていましたが、バスに乗って降りた時に、若い人にぶつかって私の祖母が転んだそうです。そこで骨折をしてしまい、そのまま寝たきりになってしまい、亡くなりました。それが原因でバスには乗れなくなった現象が起きました。そのため、今多くのアンケートを見ていると、全国的に見てもそうですが、免許を返納したらバスに乗るとありますが、おそらくそれはありえない話だと思います。それは誰も理解していない、わかっていないため、ここをどのように説明していくのかということがおそらくわからないのだと思います。10年前、20年前ぐらいからずっと、当時の高齢者ですから、今の団塊世代、80代になっている人たちが、20年前に60代だった時に、住民ワークショップをして話をすると、大体みなさん車を使っているから大丈夫だと言って、車が使えなくなったら公共交通に乗ると言うのですが、逆です。福祉系の方は言っているのですが、公共交通が乗れなくなって、足腰が弱くなってくると、それでも車を運転すればなんとか外出できる状態のため、車が最終手段になっています。そのような部分を理解してもらっていない実態がよく見えてきていますが、そのような部分も踏まえながら、どう考えていくのか気にしていることが如実に出てくるようなデータだと思います。このデータだけ見ていると、単純にバスや公共交通ではなくて、みんな車を使っているということに落ち着いてしまっていますが、そのような結論にしてもよいのかどうか、非常に悩ましいところです。例えば、一番漏れているのが、高校生は少し微妙かもしれませんが、子どもたちがどう動くのかという部分。そのあたりは大きく出てこないのかもしれませんが、他所の地域に行ったりすると、幼稚園、小学校ぐらいまではまだよいですが、中学校に上がってくると登下校は大体1人で通える範囲ですが、土日になって何かの大会があったりすると、そこでただちに親の送迎が必要になってきて、結構大変な状態です。次に高校に上がると、さらにそこに通学に対して親の送迎が必要になってくる地域が非常に多くなってきており、その部分も非常に親がしんどいという話が出ます。そのような部分も含めながら、総合的に見てどのように考えていくのかということを考えていく時期に来ていると思います。おそらく今のコミュニティバスが、ほぼ徳島文理大学の学生の通学の話と、どちらかというところ、高齢者の外出の話を中心にメインで見ていると思いますが、そのあたりを今のまま見ていくのか、それとも転換するのか、見ていく必要があると、データを眺めていて思いました。

委員： みんなで推し活スタンプラリーを見て感動したのは、公共交通は基本的に、移動利便性を上げるためのものと思いがちですが、推しコメントの抜粋を見ると、「運転手さんが優しい」、「バスが楽しい」とあり、乗ることが目的の1つになっているようなコメントがあったため、このような他の公共交通や移動利便性以外に、質や楽しさを高めていけるとよりファンが付くと感じました。デマンドタクシーの体験型乗り方教室に関してですが、質問9のデマンドタクシーの欠点は、教室の参加前に聞いた内容ですか。

事務局： 参加後になります。

委員： そうなんですね。デマンドタクシーの質問10で、質問9の欠点を見ると、乗り方がわからないなど、マイナスなことが書いてあったりしますが、質問10のデマン

ドタクシーの体験教室参加後を見ると、要は、乗ってみると意外と予約の仕方がわかりやすいというコメントがあったため、このような取組は一定の効果があると、この結果を見て思いました。ただ、14番の人は、参加したが自分で電話して予約できるか不安とあり、参加したけれども1人でできるのかという部分で、予約の仕方や利用の部分で、もう少しわかりやすくするとよいと思いました。直近ではありませんが、高齢者もスマートフォンを持っている人が増えてきており、(今後も)増えていくと思います。そのような時に、電話だけではなく、例えば、多少お金がかかることのためすぐにはできませんがアプリを使う。スマートフォンのアプリですとGPSで位置情報が分かりますし、予約した場所に近い乗降ポイントも、おそらく紐づけられます。プラスして、来る時間がやや不安定な可能性がありうるのがデマンド交通の、定時制のバスと比べてやや欠点ですが、デマンドタクシーが今どこにいて、例えばあと何分で着くなど、GPSの情報で通知すると、ではあと5分で来るから今から家を出て乗降ポイントに向かおうというふうになると、利用の利便性は高まると思いました。今すぐにスマートフォンを使いこなせている人ばかりではないと思いますが、そのようなスマートフォンなどのICT(情報通信技術)を使うと、もう少しデマンドタクシーの欠点を克服できるのではと、考えながら聞いていました。コミュニティバスの利用者や主要施設でのアンケートの話についてですが、コミュニティバスを使っている人たちは、特にコミュニティバスに要望はなかったと話されていました。ですが、一方で、主要施設アンケートでは、車で来ている人たちが、便を増やしてほしいなど多くの要望を言っており、つまり、コミュニティバスを使っている人たちは、コミュニティバス用の生活スタイルになっているためだと思います。そのため、コミュニティバスに対して、今の生活がそのままできるため、特に要望はあまり出ず、一方でコミュニティバスを使っていない車の人たちは、自家用車を使った生活スタイルになっているため、それをそのままバスに転換して自家用車と同じような生活スタイルを維持するための要望として、待ち時間やダイヤの便数を増やすなどの要望を出していると思います。自家用車と同じレベルに公共交通を高めていくことは無理な話であるため、そのような中でどのようにして転換できるのかが難しい部分であり、なかなか高齢になってくると、高齢に限らずですが、生活スタイルを変えることは非常にハードルが高いです。そのため、主要施設の中で、当面返納する気はなく、このままの生活を維持していくと言っている人については、今の段階でこちらからどんなアクションを起こしてもなかなか反応しにくいと思うため、まずは近い将来返納する予定だという人たちにどのようにコミュニティバスを使った生活スタイルに慣れてもらうのか、体験してもらうのかを考えることが必要だと思います。多少インセンティブを与えつつ、コミュニティバスになると、例えば複数の買い回りや、大きな荷物を一度に買って持って帰るなど、自家用車でできるようなことはできないですね。1週間分をまとめて買うことはできないため、2・3日分を買い、それを週に何回か行うスタイルになってくると思います。免許を返納してコミュニティバスやデマンドタクシーを使うとこのような生活スタイルになり、このような予約のハードルがあるということを体験してもらう。新しい生活スタイルに慣れるような機会を具体的につくることができると、ここに書いてあるような不安が解消できると感じました。時間をかけて行うことになるため難しいとは思いますが、そのようなことが必要だと思いました。最後ですが、自家用車やタクシー、コミュニティバスやデマンドタクシーなど複数の選択肢を利用の状況に応じて使い分けできることがベストな私たちだと思います。ですが、デマンドタクシーについても、なかなか利用の仕方が分からない、難しいとなっていると、選択肢として浮かんでできません。高齢になるにつれて移動がしづらくなる中で、選択肢となる公共交通にどのようなものがあり、それぞれにどのようなメリットがあり、選択肢として選べるのかということ、これももちろん難しいですが、周知しながら、例えば、ゆっくり、時間を考えずに移動できるときはいい時間を見つけ

てコミュニティバスを使い、帰りはいい時間にバスがないためタクシーを使って帰る、と。そのような選択肢をみんながわかるようにすれば、非常に公共交通が使いやすくなると思いました。これも計画というよりは周知だと思いますが、展開していくとよいという感想を持ちました。

会 長： 地道に利用を増やしているところは、本当に今使っている人たちの意見を聞きながら、もう少しここを改善すればという部分を見つけていき、あるいはこの人たちは使うのではないかという層を見つけ、その層に大きく働きかけています。その人たちが利用しやすいような、例えば時間、ダイヤを変えるなど、そのようなことを行っていくことを進めて増やしているところが多いです。さぬき市のデマンドタクシー、コミュニティバスもそうですが、市民の大多数が便利だと思い、一斉に乗り始めたら、はっきり言うと、おそらく乗り切れないと思います。そのため、この結果を鵜呑みにするというよりは、これは全般的にそのような状況だと見据えながら、どのようにするかを考えたらよいと思います。

委 員： 経済合理性という観点で見るとどうでしょうか。例えばマーケットをどれくらいの規模で算定して、そこにどれくらいの人がいるのか、あるいはインフラがよくなるため、例えば車を使って1時間圏内は商圈と見るといったことです。当然ながらビジネス目線で考えると、ある一定の消費者がいることで、店舗を構えていきます。ところがどんどん人口が減っていくと、当然ながら広範なエリアにポツンと1つ店舗を構えるのは費用対効果的にどうなるでしょう。ビジネス側からいうと、店から2時間ぐらいかかる場所にポツンと1軒世帯があることに配慮するかどうかという、ビジネス側は配慮しません。このようなケースへの配慮を行政側がどうするかということ、この会議も含めていろいろな場所で議論していると思いますが、これは次々と穴埋めしないといけない方向性が広がっていくという議論になると思います。目先の対応という問題と、長い目で見た時にどのように考えるのかということを考えておかなければならないと思います。はるか昔でいうと、いろいろなエリアに八百屋や魚屋がありました。ですがそれは、人口の問題もあると思いますが、大型店舗が出てくる中で、ほぼほぼ地域コミュニティにそのような店は無くなりました。大型のショッピングセンターができて、そこにみんな買いに行きます。距離があるため車で、ということになります。昔は車で行けない人は、近隣にあるため徒歩で買いに行くという時代がありました。私はどちらかという、時計の針が逆戻りするがごとく、免許返納することで（状況が）著しく悪くなったというのではなく、はるか昔に戻ったということだと思います。そうすると店舗側、大手の事業者は、あるエリアに対しては（店舗を）長く構えますが、もっと地域に根ざしたかたちでのビジネス展開は非採算で効率が悪いのでできないということになります。であれば、公共交通に対して税金を投入する代わりに事業者側への補助制度などを設ける。地域から少し距離があるショッピングセンターやスーパーマーケットに行かなくてもいいような状況を作り上げるということに税金を投下することも、1つのやり方だと思います。どんどん人が減ってくると、（公共交通に関する）一連の議論はおそらく成り立たなくなります。ぜひ、そのような視点も含めた議論も行っていければよいと思います。例えば、バスが路線を走っています。これはダイヤどおりに走っていますが、実はバスにいろいろな物が積んであり、1日かけてバスの路線を走りながら、バス停まで行くと最低限の物が買えるようなシステムです。ある事業者が「それに（物が）乗りませんか」と聞くと、「いやいや、とてもじゃないですけど採算が合いませんよ」と言われます。これに対して、「月100万円ほど補助しますけど」となれば、「それならなんとかなりますわ」となるかも知れず、それも1つの考え方になると思います。市民の足の利便性についてだけで議論していくと、どうしてもどこかで行き詰まると思います。先ほどのデマンドタクシーに対しても、便利がよいという人と、便利が悪いという人がいて、同乗するのが嫌だった人や、予約の仕方に不満があるなど、意見が分かれるのは仕方がないと思います。おそらくど

ちらかの方向に全て集約できるようなことはないと思います。逆にいうと、乗せていくというよりは、現地に行くという視点も織り交ぜて、議論していくべきだと思います。議論の内容によっては部署が全く変わってくると思いますが俯瞰しながら様々な政策の検討を行っていくべきだと感じました。

会 長： 今まさに言われたように、本来はさぬき市全体の将来像を見据えながら、それに対して、交通部分でどこをどのようにサポートするか、交通部分以外でどのようにサポートするかということは、本来切り分けており、その交通部分について、もう少し俯瞰した話をするという住み分けが必要です。その部分が少しあいまいになっていて、どちらかという、前のめりにコミュニティバスという部分に入っていたため今のような話になっているのですが、もちろん大事な話だと思います。ほぼ 20 年前に、今ここで話しているような話を別のところでも行ってきているということもあり、さぬき市もようやくそのような段階にきたと、今ほほえましく見ていました。そのような部分も含めながら、先ほど別の委員が言ってくれましたが、これだけあればよいのではなく、これだけ多様なものと共存できるような世の中が、このさぬき市で構築できるのかという視点も必要だと思います。しかしもちろん市民が出している税金の話も出てきますし、議員や市長の意向もあると思いますが、公共交通や福祉の分野は資本主義の考え方では成り立たないことはすでに見えており、どう対応するかを考えないといけないことが、今声高に世の中で言われています。ヨーロッパは大分変わってしまいました。イギリスは日本に近い資本主義の考え方で公共交通を行っていましたが、そのイギリスですら、また公営に戻すという議論が出ています。日本は、公共交通については、国でどうこうというよりは各市町村で行う話になってきているため、さぬき市はどうするのか。この協議会での話をベースにしながら練って、市民に選んでもらうようになると思います。議事録に忌憚のない意見を残した方がよいと思うため、意見があれば言ってほしいと思います。

(2) 令和 7 年 4 月 1 日からのコミュニティバス・デマンドタクシーについて

会 長： 続いて、議題 2「令和 7 年 4 月 1 日からのコミュニティバス・デマンドタクシーについて」事務局から説明をお願いします。

事務局： <説明>資料 3 参考資料：さぬき市デマンドタクシー実験運行実績一覧

会 長： 今日のところは、直近の来年 4 月 1 日からどのようにするのか、おそらく市内部で議論すると思うため、そちらの参考になるような忌憚のない意見を皆さんからもらえればと思います。率直な感想でもかまいません。いかがでしょうか。

委 員： このデータを見ると、徳島文理大学の利用状況は、午後の便が非常に上がっています。午後の便の乗車が増えたのは、1 つは、授業の終わりとバスの発着が上手く合ったことだと思います。そして 2 つ目は、ジャンボタクシーの乗降ポイントが校内乗り入れとなったことで、利便性が非常に高まりました。学長と学生の懇談会を毎年行っていますが、以前は午後の便に対する不満が非常にありましたがパタッと消えました。ありがとうございます。助かっています。ただ、一般の人がこんなに減っていることは知りませんでした。一般の人と大学の状況の違いは何かというと、大学は予約無しで定時発着です。学生はいろいろとスマートフォンを触っていますが煩わしいことはしないため、もしこれが予約型であれば、このように増えているかどうかはわからなかったと思います。学生にとってはそこに行けば、9 人しか乗れませんが、バスが待っていてくれて乗り、(JR 志度駅に) 行くことができます。もし(満車で) 乗れなければ、歩いてでも (JR 志度駅に) 行くことができるという使い方をして、このように増えたのだと思います。ただ残念なのは、デマンドタクシー全体が休止となる提案であるため、大学はいなくなりますが、一さぬき市民と

しては、実は我が家は幼少期から自転車通学が認められるような場所であって、コミュニティバスが走っている場所は、私の家からいうと、さぬき市の中の都会です。田舎の、全く不便な場所からすると、コミュニティバスを使う発想が全くありません。免許証も、おそらく私たちの周りは死ぬまで返納しません。自動車が無いと生活できない、足腰が悪いから自動車に乗っていくしかないという地域です。そのため、将来、もし自動車に乗れなくなった時に使うのは、このデマンドタクシーか普通のタクシーだと思っていました。デマンドタクシーが無くなることは、田舎ほど非常に困るような状況になると思う、という感想です。

委員： 感想から言うと、今回このデマンドタクシーの実験で、評価4項目をもらっていますが、コミュニティバスの代替として考えると、このような評価になるのだという気がします。先ほどの委員からの話にあったように、デマンドタクシーはどのような役割を担うべきなのかということで、要はコミュニティバスも通れないような不便地域の最後の足として維持する。公共交通というより、ある種福祉的な側面で公平性のために必要だという観点から見ると、このような評価にならないような可能性もあります。おそらく部局として協議して、他のところから予算を取ってくるような話になってくると思いますが、そのような観点でデマンドタクシーを維持するのかが分かれ道、論点なのかと思いました。今、デマンドタクシーが走っている場所を定時定路線に変えるということになれば、おそらく今回のこの評価項目であれば、乗降客数などは、前程度に戻る可能性は高いかと思いますが、それぞれの公共交通の役割、分担を明確に定めていくことが必要だと思いました。

委員： 詳細な説明をありがとうございました。今の話に役割分担ということがありましたが、コミュニティバスとデマンドタクシー、普通のタクシーを比較した時に、どれぐらい輸送をきめ細かに実施できるかを考えると、順番的にはコミュニティバス、定時定路線が一番利用者にとっては分かりやすいと思います。より個別のニーズに合わせていくと、それがデマンドタクシーや普通のタクシーになってくると思います。午前の便のコミュニティバスの利用者も、一般の人が減っていたことを踏まえると、それはある意味帰りの便がバスではなくて、デマンドタクシーになったためだと思います。逆に帰りも、もしコミュニティバスがあればということを見ると実はコミュニティバスに戻すと一般の利用者も戻ってくるのではないかという気がします。そのため、完全にコミュニティバスの代替と考えると、デマンドタクシーはなかなかさぬき市の住民のニーズには合致しない部分があったのではないかと、率直に思いました。一方で、必ずしもデマンドタクシーというモード自体がだめだということではなく、タクシーや、先ほどライドシェアの勉強の話も紹介していただきましたが、今後もそのような部分と組み合わせ、より個別の、個々の利用者のニーズに特化して対応していくということであれば、(デマンドタクシーの)活用の活路は見いだせると思いました。その際に、今回のこの実証実験の結果を生かしてもらえたらよいのではないかと思ったところです。

会長： 非常に丁寧に整理されていますが、1か0のような判断材料になっていると感じます。確かに、今回出ているデマンドタクシーの仕組み自体はマッチしませんが、デマンド交通は、今回さぬき市で導入しているような仕組みだけではなく、いろいろと柔軟に対応できます。そのあたりをもう少し吟味していくと、さぬき市ではデマンド交通はだめだという結論ではなく、もう少しバリエーションができる可能性が十分あると感じましたが、確かに今の仕組みで継続するのは難しいため、

いったん今の仕組みをやめるのはありだと、そのようにも感じました。もう 1 回おさらいですが、今回デマンドタクシーが入った 1 つの背景は、午後のコミュニティバスの運行をちょっと取りやめようということがあったからだと思います。単純にコミュニティバスの代替でデマンドで、というわけではなくて、コミュニティバスが運行できないため、その分デマンドにしたらどうかというところから入ったと私は記憶していますが、事務局そうでしたか。

事務局： そうではないです。今回の実験は、(デマンドタクシー専用乗降ポイントとして) 新しく 16 か所作った場所については、かつてコミュニティバスのバス停を作っていたと要望があったものの、いろいろな理由で新設することはできないと判断した場所を含んでいますし、他の場所はコミュニティバスが走っていますが、コミュニティバスへの不満、(目的地まで) 遠回りだというような不満などがあって、デマンドタクシーに非常に興味を持っていると言ってきたため、どちらも含むことができるこのエリアでデマンドタクシーの実験をしてはどうかと思って始めたものです。公共交通の空白地があることはもちろん知っていますので、その地域だけでデマンドタクシーを、とも考えましたが、やはり(交通事業者の) マンパワーの問題と、費用の問題などもあります。ですが、なんとかして新しい場所、不便地域と呼ばれている場所でデマンド交通を運行できるようにするためにも、まずは今ある条件の中で実験してみようと思ったため、コミュニティバスの一部を改良するような、いい方が悪いかもしれませんがせこいやり方での実験になりました。今のさぬき市のコミュニティバスの現状から、バスの運行を全て止めることはどうしてもできませんし、一方で、不便地域と思われる場所は、先ほど発言された委員が住んでいらっしゃる場所もそうですし別の場所も多くあります。ある場所に(デマンドタクシーを) 入れると次はここに置いてほしいということになり、(マンパワー等の問題から) 次の展開が考えにくいということを考えると、デマンドタクシーをどこかの空白地域のエリア限定で入れていくことは難しいと考えて、今できる範囲での工夫で実験を行ったところです。(先ほど説明した) やまびこの風のお出かけサポートサービスは福祉部局と一緒に準備を進めているところですが、コミュニティバスなどの無い公共交通困難地域での取組として始めますし、タクシー関係で検討中の取組もそうですが、移動の足が無い市民のみなさんが選択できる公共交通をどのように作っていくのかということに視点を置いて、今回の(デマンドタクシーの) 実験を行い、他のことにも色々取り組んでいるところです。

会長： 定時定路線型が利用者の目線からしても非常に便利なため、多くのところはそれが難しくなったため、デマンドに切り替えています。デマンドにすると、予約するとその便が動いてくれるため、その分運行費が削減できるため入ってきました。これが数十年前に入った 1 つの所以です。一方で、空白地域でもデマンドタクシーが入っているケースもあり、そのようなかたちで、バス停まで行くのが難しい、遠くてとてもじゃないが利用できないという人が外出できるようになったという、そのようなメリットが各地域で出ています。ところが、このデマンド交通が機能する場所は、そこそこ利用が少ない場所です。そのため、利用が無いことが、実は悪いわけではなくて、それが入ったことにより、少なくともこれまで外出していなかった人が外出できるようになったことが 1 つのメリットだとみなすことも大事です。そうなってくると、収支率などいっていると、とてもじゃないが、全く評価指標が変わってくるということも出てくるため、そのあたりをみなさんがどのように感じる

のかということが、1つのポイントだと思います。そのため、今回の判断は致し方ない部分がありますが、ただ、見えてきている部分で、いろいろなニーズも出てきていますが、そこに対して運行事業者側の、例えばタクシー会社などいろいろありますが、その事業者からの協力がどの程度得られるかという部分も一緒に考えていかないとなかなか難しいと思います。例えばコールセンターに今回委託していますが、驚くほど金額がかかっているのだからどうかと個人的には思いました。29ページの400万円ほどのお金は配車の委託料ですか。

事務局： 7千万円はコミュニティバスを含んだ運行委託料で、運行事業者に渡しているものです。あとは、コールセンター利用料を含んでの430万円ですので他のデマンド会社と比較しても安いと思います。コールセンターの役割を市内の交通事業者にお願いしたのですが、マンパワー不足で断られましたので、外（配車システム運営会社）に委託するしかなかったというところですよ。

会長： コールセンターも含んでいるんですね。どの程度の利用があるかにもよりますが、専用車両を置かなければいけないのか。利用者が少ないのであればタクシー車両を使うという手もあるでしょうし、そのあたりの価格の下げ方は様々な仕組みがあります。コールセンターですが、たしか今、香川県内のタクシー事業者はほぼほぼコールセンターといったところに委託していますが、確かにつながらないです。大分改善されたようではあります。コールセンターは、大概1人で複数社を担当しています。その人が電話に出ていると話し中になります。そのようなことはよくあるので、あまり利用者目線になっていないタクシー会社はそのような委託を行っているイメージがあります。そのようなこともあるため、どのような目線でやるべきかについては、市役所だけではなく、事業者含め、利用者含め、住民を巻き込みながら、みんなでどのような仕組みが必要なのかを吟味しながら構築していく必要があって、今回そこがおざなりになっている、突貫でやっているのだからかなと感じています。なので、全くデマンドが無理ということではなく、そのような部分を今後話しながら、芽がありそうであればまたやってみる手はあります。まだ望みはあると思うため、これでもうデマンドがだめだというような結論にはならない方がよいと、私は思います。さぬき市は、数年前にもデマンドの実験を行われて痛々しい結果となり無くなっていましたが、また今回チャレンジされたので、このようにたくさんのデータが残っています。これをベースにして、次につながっていればと感じているところです。協議会として4月1日からの運行について採決する必要がありますか。

事務局： できれば（デマンドタクシーは実験終了時をもって休止し）定時定路線のダイヤに戻すということ、新ダイヤを作成するということについての協議会としての賛否をまとめていただければ有難いです。

会長： 今の仕組みでのデマンドタクシーの継続は難しいでしょうが、定時定路線でどこまでサポートできて、サポートできないところをどうするかについてを来年4月1日までに完璧な結論を出すのも難しいでしょうから、一旦ここで、事務局と運行事業者も入って（定時定路線型ダイヤの作成）作業をしていただいて、その結果を、皆さんの反応も見ながら修正していくということになるかと思いますが、皆さんそれでよろしいでしょうか。少なくとも、これをもってさぬき市はデマンド交通はやらないという結論ではなくて、来年4月1日からの運行は難しいけれども今後の要望や社会環境の変化を見据えながらまたチャレンジしていくという方向でお願い

できればと思いますがよろしいですか。

委員： <異議なし>

会長： ではその方向で進めてください。よろしくお願いいたします。

事務局： 今回は「休止」という点をポイントとしています。前回のデマンド実験で分かった課題を今回の実験でクリアし、今回の実験で見えた課題は次回の実験でクリアできるように取り組んでいきたいと思っています。デマンド交通は重要なアイテム、交通手段の1つと考えていますので、活用できると判断されれば実験を再開することとし、それまでは休止ということでご了承いただきありがとうございます。

(3) 今後のスケジュールについて

事務局： 令和6年度のスケジュールについてご説明します。

今回議論いただいた結果などを踏まえ、運行事業者と協議の上、ルートとダイヤの検討を進めていきます。4月1日の新ダイヤ運行のためには年明け早々には香川運輸支局に提出しなければならない書類があるため、次回は12月に会議を開催し、皆様に承認をいただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

委員： 来年8月開催の瀬戸内国際芸術祭に来られるお客様については、津田に駐車場を設ける、もしくは交通機関を使って志度とつなぐなどのベースとなる検討が必要ですが、8月だけでも通常の便とは別の臨時便としてコミュニティバスを1カ月間運行するというのも視野に入れて議論いただければ良いのではないのでしょうか。

事務局： 現在、瀬戸内国際芸術祭の準備を担当している観光推進室には、コミュニティバスの活用をアピールし、お客様が少しでもコミュニティバスを利用いただけるよう1日乗り放題券などの企画券の準備を検討しているところです。観光協会でも（コミュニティバスの）PRをよろしくお願いいたします。

会長： では他にご意見がなければ、これにて会議を終了させていただきます。ご協力ありがとうございました。

4 その他

5 閉会