

## 会議録

|  |                        |
|--|------------------------|
| 会議の名称  | 令和6年度 第5回別府市公共交通活性化協議会 |
| 開催日時   | 令和6年9月13日（金） 10:00～    |
| 開催場所   | 別府市役所1階 レセプションホール      |
| 出席者  | 別添出席者名簿参照              |
| <p>《会議の内容》</p> <p><b>1 報告事項</b></p> <p><b>第1号議案 書面会議の結果について</b></p> <p>（事務局説明）①公共交通運賃協議会の設置、②公共交通活性化協議会設置規約の一部改正、③コミュニティバス内成棚田線の実証運行期間の延長、④公共交通活性化協議会補正予算案について、書面決議を求め、いずれも承認されたことを報告。</p> <p>（委員）実際に南部循環線に乗車したが、非常に良かった印象があり、乗り合わせた高齢女性もこれができるとうれしいとおしゃっていたので報告する。</p> <p><b>2 審議事項</b></p> <p><b>第2号議案 関の江団地循環線休止に伴う代替移動手段の確保について</b></p> <p>（事務局説明）関の江団地循環線の休止に伴う代替移動手段の確保について説明。</p> <p>（委員）関の江団地循環線の休止に伴う代替移動手段の確保に関しては全く異論ない。運行便数について変更はあるか。</p> <p>（事務局）現在は3時間に1本程度なので、大幅な増加となる。</p> <p>（委員）既存の便と競合する便があるが、その影響をどうお考えか。</p> <p>（事務局）競合する別府医療センターから亀川駅までは、我々は影響ないと考えている。その理由は、当方の運賃が1乗車300円、既存路線が170円、利用者は既存路線の方を選ぶと想定する。</p> <p>（委員）確かに今回の路線では影響がないかもしれない。ただ、このようなことが他の区域で行われる場合は、競合をしないような形がよいと思っている。別府医療センターから亀川駅の区間も競合してほしくない。今後は競合区間がないようにしてほしい。</p> <p>（事務局）人気の高い施設の前を通らないルートにあえてするなどの配慮もしているので、競合区間についてはご理解願いたい。</p> <p>（委員）チラシに6番線との接続の案内はあるが、他にも接続可能な路線があるので、もう少し丁寧な記載にしてもらえると有難い。</p> <p>（事務局）6番線のほかにも、23番線に接続できる便もあるので、それはQRコードでの対応やホームページでの広報をしていきたい。</p> <p>（委員）既存の路線は、踏切を通過して別府医療センターへ向かうため、そちらの右回りの方が早く医療センターに着く。また、中津・杵築方面から医療センターに行く利用者はタクシーを使う方が多く、料金に左右されない方も多い。便数が増えたこともあり、運転手の連続運行が心配されるがどうか。</p> |                        |

- (事務局) 今月の25日から市報に募集情報が載るので、そこからドライバー希望者が増えるのではないかと思います。ドライバーさえ確保できれば、労基法に違反するような運行はないとは思っている。また、今回は、午前と午後で確実にドライバーは変わる。
- (会長) 中津方面から来る方がタクシーを利用するので、料金の影響は少ないのではとあったが、そこはどうか。
- (事務局) 辻間線も今回休止となるため、日出方面から別府医療センターに行くため、JRで亀川駅まで来る方が増えると想定されるが、運賃の安いバスを利用する方が圧倒的に多いと思う。
- (委員) 既存の路線も北新田等で別府駅に向けた路線と接続可能なので、接続案内や時刻表の掲載が可能ならお願いしたい。
- (事務局) 別府駅に接続するバスがあるので協力したい。
- (委員) シフトがどのようになるのか、また急な病欠等が発生した場合のシフトも教えてもらいたい。車両は南部と同様6人乗りに4人乗車する形か。
- (事務局) 変更申請は急いで行き、その際シフト表も提出する。乗務員が休む場合も乗務員に負担がかからないよう配慮する。車両への乗車可能数は6人で、車椅子の方を入れると7人となり、ドライバーを入れると8人である。
- (委員) JRとの乗継状況だが、左回りの3便目、9便目は乗継時間に無理があるため、その後の便に変更した方がよい。
- (事務局) 修正する。
- (委員) 関の江循環線の運行管理は、タクシー会社をお願いするという事でよいか。
- (事務局) 車両が4台しかないので運行管理者を置く必要はないが、安全を担保するため、運行管理者をしっかりと探していきたい。
- (委員) バス停だが、南部では地面にペイントしている形でしたが、今回はどのようにするのか。
- (事務局) 今回はバス事業者からバス停を譲ってもらい、標示板だけ変更することになる。ただ、APU線で使用するバス停もあるので、市が新規にバス停を5機準備する。
- (委員) 10時より前はマルショクを通過してしまう状況になっているが、地図をみると住宅街もあるので、住民からの要望があれば停まってもいいのではないか。
- (事務局) 現在、バス事業が運行している北新田にあたるが、利用が非常に少ない状況である。ただ、実証運行中にアンケート調査をするので、その結果をみて、見直しを行いたい。
- (委員) そもそも、なぜ78条2項の話にいきなりしてしまったのか。本来は交通事業者が誰もやらないということでないかと適応できないはずである。誰も担い手がいないという状態で、その合意を取らないといけないはずだが、それが取れているのか。
- (事務局) 6月から住民説明会を開始、併せてバス事業者やタクシー事業者とも接触しながら、代替手段が確保できないかご相談してきた。バス事業者については先ほどの競合の話があったが、ドライバー不足で対応できないという回答であった。市のタクシー協会とお話しさせていただく中で対応がとれないと話をいただいたので、2号という形をとらせてもらった。
- (委員) それは先に説明した方がよかった。ライドシェアと名前はついているが、昔の白ナンバーのコミュニティバスを入れているということが正しい理解なので、プラットフォームがいるライ

ドシェアを入れるわけではないということ误解しないでもらいたい。また、バス事業者2社の路線の競合している区間は思い切ってクローズ区間にしてはどうか。

(事務局) クローズに関しては、今まで乗っていたのが乗れなくなるのは、利用者にとってマイナスになってしまうので、今回の実証運行段階では厳しいかなと思う。

(協議結果) 賛成多数により、原案どおり承認。

**第3号議案 週末の夜間における繁華街の移動手段の確保について**

**第4号議案 北部地域における早期及び夜間のタクシー不足の解消について**

(事務局説明) 週末の夜間における繁華街の移動手段の確保及び北部地域における早期及び夜間のタクシー不足の解消について一括説明。

(委員) 配車をお断りしたこともあるが、こういったことが日常的に起こっているとは思っていない。3号ライドシェアについて話があったが、実施しないと返答したつもりはなく、慎重にご審議願いたい。

(会長) 3号議案、4号議案については、今日決を採るということはない。あくまでも事務局案を示しただけで、今後議論をしたうえで決を採る形となる。

(委員) 行政の立場は分かるが、全部を行政がやらないといけないかは、考えていかないといけない。少しメリハリをつけないと、市内での格差が出てしまうことが危惧される。この実証実験の結果を踏まえ、適切な形に整理した方がよい。市内で軋轢が起きることは望ましくので検討をお願いします。反対している訳ではないが、もう少し広い見方をした方がいいのではないかと。

(事務局) 私たちもその点を危惧している。例えば、扇山近辺のお年寄りには近辺にスーパーも病院もないので急な坂道を家の壁をつたいながら歩いて下りる姿を見ると何かしなければいけないのでは、これが行政の責任かなという思いである。そういう地域を見つけるためにも今年度再度アンケート調査を実施して空白地域がどこにあるのかをもう少し目に見えるような形にすることが、今年度の課題と思っている。

(委員) 今回のアンケート調査の内容を見ると特定の偏った意見が強く見られる印象がある。アンケートの意見だけに影響されないよう広い目線で見たい。

(委員) 2号というのもあるが、3号というのも当然選択肢としてあり得るので、丁寧な議論をタクシー事業者とやってもらいたい。

(委員) 今日の話をもっと全面的に否定するわけではないし、結果的にタクシー会社もプランにのって協力していこうとなるかもしれない。

(事務局) 3号による導入はたぶん難しいという判断をし、今回2号の提案をさせてもらったが、3号を否定しているわけではなく、むしろ3号でタクシー業界の方にやってもらうのが一番望ましいと思っている。

(委員) 市も委員も互いに認識の違いがあったことを理解願いたい。

(委員) 16時から運行ということで交通事業者の収入にも影響が出ると思う。事業者にとってマイナスになるものは、受け入れられない。行政の立場も理解できるが、バス事業者を脅かすような存在にならないよう行政としても熟慮してもらいたいと思う。

(事務局) 交通事業者が言われることはもっともだが、利用者側の目線も

考えてもらいたい。行き違いがあったことは申し訳なく思うが、事業者にやってもらえるのであれば、それに越したことはない。決して行政が無理強いをしているということではないので、そこは強く申し上げたいと思う。

(委員) 決して事業者側だけの論理であれこれやらないと言っているわけではないし、全否定しているわけではない。今までもできる範囲で協力はしてきたし、利用者のことも考えている。

(委員) 夜だけでなく、朝6時台のタクシーは全社に断られている。朝の配車ができないのはなぜか。

(委員) 今働き方改革があつて労働時間のチェックもなかなか厳しく、手薄になってくるところもあり、ご迷惑をおかけすることもあるかと思う。地元の方の早朝の要請が非常に多く、それで手一杯という形になっている。大変申し訳ない。

(委員) 受託事業者が B-biz LINK となっているが、それはなぜか。運行管理をするノウハウがないので、再委託する予定なのか。

(事務局) 運行だけでなく、例えば外国人にガイドができるような人材を創出するための事業の総体として交通施策に位置づけ、それを一体として B-biz LINK に委託している。運行管理は B-biz LINK ではできないので、交通事業者に再委託となっている。

(委員) タクシー業者とのすみ分け、協力が絶対に必要であるが、そのための共同運営という仕組みもある。市の交通計画は令和4年6月に策定したもので、当時は当然ライドシェアの議論もしていない。今後は計画の見直しの検討をしてもらえるとありがたい。

(事務局) ご指摘いただいた点については検討していきたいと思う。また、計画の見直しについては、ライドシェアを含めるとかなり大きな改正にもなるかと思うので、時間をいただいて運輸支局とも協議しながら方向性を決めていければと思う。