

令和3年度第1回 知多市地域公共交通会議 要旨

○日 時 令和3年7月29日(木) 午後3時28分～午後5時17分

○場 所 知多市役所 3階 協議会室

○出席委員 19名

- ・知多市 副市長 立川 泰造
- ・八幡コミュニティ 会長 浅井 宏
- ・東部コミュニティ 会長 千賀 昇二
- ・岡田コミュニティ 会長 磯野 健司
- ・南粕谷コミュニティ 会長 八島 忠
- ・旭東コミュニティ 会長 森田 雅則
- ・知多市社会福祉協議会 会長 渡辺 正敏
- ・知多市観光協会 会長 酒井 清
- ・知多市商工会 青年部長 波多江 将
- ・名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科 教授 松本 幸正
- ・知多乗合株式会社 取締役社長 荻本 正久
- ・安全タクシー株式会社 代表取締役 森川 栄二
- ・愛知県タクシー協会 知多支部長 佐野 達郎
- ・愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事 盛林 克浩(代理:桑山 忍)
- ・中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官 山内 三奈(代理:木下 淳一)
- ・愛知県都市・交通局交通対策課 担当課長 澤木 徹(代理:小嶋 直也)
- ・愛知県知多建設事務所 維持管理課長 横山 和彦(代理:北川 秀一)
- ・愛知県知多警察署 交通課長 西岡 基
- ・知多市 都市整備部長 鈴木 宏式

○欠席委員 1名

- ・公益社団法人愛知県バス協会 専務理事 小林 裕之

○傍聴者 8名

○事務局 4名

- ・企画部長 細川 賢弘
- ・市民協働課長 長谷川 一樹
- ・市民協働課 地域活性化・地域交通チーム長 加藤 正樹
- ・市民協働課 竹内 俊介

会議の経過及び発言の要旨

1 あいさつ

【会長】

新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通は利用者の減少、それに伴う収入の減少など、厳しい状況に直面しており、交通事業者も大変な事態を迎えていると伺っている。本市においてもワクチン接種が進んできてはいるが、いかにして新型コロナウイルス感染症前の状況に回帰するのかということが、公共交通の課題になっていると感じている。皆様のお力添えをいただき、この難局を乗り越えていきたい。

本日は、今年度第1回の会議となる。より快適で利便性の高い公共交通の実現に向けて、活発なご協議をお願いしたい。

2 委員委嘱について

(新しい委員の委嘱)

3 副会長の指名について

地域公共交通会議設置要綱第3条第4項に基づき、会長が松本幸正委員を副会長に指名。

4 協議事項

朝倉駅前ロータリー改良工事に伴うバスの運行経路の変更について（資料1）

【事務局】

●資料1-1

- ・現在施工中の朝倉駅前ロータリー改良工事の進捗に伴い、現在のバス乗降場が工事区画に該当することから、令和3年10月1日より、バスの乗降場の位置及び路線を変更する。
- ・変更の対象路線は、朝倉駅前を発着とするコミュニティ交通あいあいバス北部循環コース系統1・系統2、南部コース、路線バスの岡田線、佐布里線、朝倉団地線。
- ・バスのほか、タクシーの乗降場も併せて変更となる。
- ・乗り場、降り場にはそれぞれ屋根を設置する。
- ・西知多総合病院シャトルバス乗降場は、仮設一般車乗降場に移設となる。
- ・区画線や注意看板の設置等により、仮設待機場への一般車の流入対策を図る。
- ・利用者への周知として、バス停、朝倉駅構内での広報文書の掲示を行うほか、広報ちたへの記事の掲載、市ホームページにより広報を行う。

●資料1-2、資料1-3

- ・路線延長については一部路線で変更があるが、所要時間及びダイヤに変更はない。
- ・乗り場・降り場ともに、現在の仮設待機場付近に移設する。

●資料1-4

- ・乗り場は2か所に変更して運用する。2つの乗り場とも発車時間が重なることなく運用することが可能。
- ・降り場は1か所に変更して運用する。朝倉駅の到着時刻に近い便があるが、降車対応後にとどまることなく速やかに待機場に移動することとし、混雑時は乗り場のスペースも活用するなど、交通に支障がないよう運用する。

<主な質疑、意見等>

【委員】

駅からの利用者の動線とタクシーの動線が一部交わる場所があり、接触事故等の無いように注意する必要があるが、市として具体的な注意喚起の方策は予定しているか。

【事務局】

注意看板等で利用者に注意喚起を行う。

【委員】

乗り場・降り場の減少に伴い、乗り継ぎに支障は生じないか。

【事務局】

現在のバス停から100m程度遠くなるが、電車等の接続に問題はないことを確認している。また、乗り場が3つから2つに変更となるが、朝倉駅前で各路線の出発時刻が重なることはないため、運用面に関しても問題ないと考えている。

【副会長】

一般車はどこを走るのか。

【事務局】

バス同様に仮設の道路を走行する。その際に、バス乗り場・降り場・仮設待機場には一般車が入らないようにする。一般車の仮設乗降場とは区別しているため、基本的に公共交通の車両と一般車の混入・混在は少ないと考えている。

【副会長】

仮設乗降場の使用はいつまでか。

【事務局】

令和4年2月末までを予定している。

【副会長】

そのほか特に異論がないということであれば、今回の変更について承認いただけたということでよろしいか。

【委員】

異議なし。

【副会長】

承認いただいたということで、事務局は手続きを進めていただきたい。

5 報告事項

(1) 市内バス路線の実績について（資料2）

【事務局】

◎コミュニティ交通（あいあいバス）の実績

・ 1 ページ上段、あいあいバス全体の年度別利用者数の推移について

平成28年度の料金見直し、令和元年10月に行った無料あいパスの拡充により、利用者数は増加傾向にあったが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少した。令和2年度の利用実績は89,833人で、昨年度と比べ、全体で14,478人減少した。

・ 1 ページ下段、コースごとの年度別利用者数の推移について

令和2年4月より従来の東部・北部コースを統合し、北部循環コースとして再編した。新型コロナウイルス感染症の影響により、路線変更後の効果を検証することは難しいが、利用者から行動範囲が広がった等の声があった。

・ 2 ページ コース別の月別利用者数について

令和2年度は全コースで利用者数が減少しており、特に緊急事態宣言が発令された4月、5月、8月、1月は他の月と比較しても顕著に減少している。令和3年度は、各路線で新型コロナウイルス感染症禍以前の状況に戻りつつあり、6月は令和元年度の利用者数を上回る数値となっている。

・ 3 ページ上段、あいあいバス全体の年度別運賃収入の推移について

令和2年度の運賃収入は414万6,800円で、前年度比で約180万円減少した。減少の理由として、令和元年10月に行った無料あいパス拡充による無料利用者の増加、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少が考えられる。

- ・ 3 ページ下段、無料あいパスの発行実績について

令和元年10月の制度の拡充以降、累計発行実績は令和3年6月末で、のべ3,133人となった。

◎路線バスの実績

市が路線を維持するため運行補助を行っている、知多乗合(株)が運行する岡田線、佐布里線、日長団地線の各路線の実績について報告するもの。路線バスの運行補助金は、前年度に実施する乗降調査、決算時の運行状況を基礎に算出するため、本資料の数値は前年度6月に実施した乗降調査の結果をもとに算出した数値となる。

- ・ 4 ページ、年度別利用者数の推移について

令和2年度の全体の利用者数は25万9,991人で、各路線では、岡田線は増加傾向、佐布里線は維持傾向にあるが、日長団地線は減少傾向にある。

- ・ 5 ページ上段、各路線の年度別収支率について

日長団地線の収支率が近年落ち込んでおり、過去を見ても最も低い値となった。

- ・ 5 ページ下段、各路線の年度別運行補助金の推移について

昨年度と比べ、3路線とも補助金額が増額しており、全体としては、令和2年度は昨年度比764万8,000円増額の2,392万9,000円であった。増額の理由は、運転士の人件費の増額のほか、令和元年10月の消費税増税等に伴う運行経費の増額によるものである。

<主な質疑、意見等>

【委員】

令和2年度のバスの利用者数について、愛知県全体では新型コロナウイルス感染症前と比較して、約3割減と落ち込んでいるなか、知多市のコミュニティ交通では約14%減で留まっているのは非常に良い数値であると感じた。

【副会長】

引き続き、実績を調査し、新型コロナウイルス感染症の影響で厳しい状況に変わりはないので、皆さんで協力いただき、維持していきたい。

(2) 地域バス導入支援の進捗状況について（資料3）

かねてより新しい交通手段の一つとして検討していた地域バスについて、進捗状況を報告するもの。

●資料3-1

地域バスとは、バス停まで歩いていけない高齢者の方が多い地域や道路幅が狭くバスが走行できない地域など、既存の交通では賄うことができないような地域の移動ニーズを補完するもので、導入に向けて賛同・協力いただけるコミュニティに対し、市が支援・サポートを行う事業。市は、普通自動車1台、ドライバー1名の提供、車検代や保険などの自動車に係る諸経費を負担するほか、運行までの支援を行う。また、コミュニティには、運行に必要な体制づくり（準備委員会）、地域の実情に即した運行プランの策定、準備委員会の事務費や燃料代等の負担、運行管理をしていただく。

●資料3-2

地図上に赤色で網掛けしている、東部、旭北、南粕谷コミュニティにおいて、前向きに検討され、地区役員会等で概要説明を行うなど、導入に向けて協議を進めている。今後は、地域の実情や移動ニーズについて話し合う場を設けて、地域の実情に即した運行プランを割く指定し、実証運行を開始できるように話し合いを継続していく。

<主な質疑、意見等>

【委員】

この事業について、見方によっては、市が自家用有償旅客運送を行っているように見える。自家用有償旅客運送は、交通空白地域でバス・タクシーの事業がないエリアで認められているものであり、利用者から運賃を取らない形にしても、民間タクシー会社の事業を圧迫することとなる。また、市が車・ドライバーを提供するということだが、安全を担保できるのか疑問に感じた。色々な経緯があり、この事業を進めるに至ったと思うが、タクシーを利用した運行の仕方を提案したい。

【事務局】

運行に関する安全の確保については危惧しているところである。提案をいただけるのであれば、今後の参考にしていきたい。

【副会長】

指摘があった安全の担保に加え、事業の継続性が非常に重要な懸念事項となる。熱意を持った地域の特定の方に依存しないようにされたい。

そして、何よりも事業を行う上で、既存の交通事業者がいるということで、棲み分け、役割分担が重要となり、地域の方々にとっても交通事業者にとっても相応しい形、全体としてのバランスが重要となってくる。皆様で協議いただきたい。

【委員】

地域の交通は、基本的にはバス・タクシーのような事業用自動車が第一で、それが不可能な場合は自家用有償旅客運送というのが次にあって、それでも不可能な場合に今回のような道路運送法の許可・登録を有しない運送というように考えている。この案が出る前に自家用有償旅客運送は検討したか。

【事務局】

自家用有償旅客運送については、公共交通空白地が対象となると捉えており、今回の場合、平面上は公共交通空白地と言えないため、自家用有償旅客運送は可能性として難しいと考えていたため、検討していない。

【委員】

少なくとも既存バスの利用客を奪うようなやり方を避ける必要があり、例えば最寄りのバス停までの移動とするなどの配慮が必要となる。今回の場合、市がドライバー1名を提供するということだが、人件費の補助があると有償にみなされる場合もあるので、道路運送法の許可・登録を要しない運送がどの程度の範囲まで可能であるかは、運輸支局に相談いただきながら検討してほしい。

【事務局】

地域の実情に応じて運行形態を決めるため、地域の意見を運輸支局に持ち寄り、事業について相談させていただきたいと考えている。

【副会長】

高齢化が進展し、運転免許を返納する人が増える一方で、街の形は車中心に形成されているため、今後新しい交通手段が必要となっていくことは必然である。しかし、移動ニーズと法制度の間にはギャップが生じており、地域の方々が安心して暮らし続けられる環境をつくるためには、今ある制度の中で、関係者で知恵を出し合い、対応した仕組みをつくりあげていかなければならない。ただ過剰なものとならないよう、ケースバイケースで効率的な方法を関係者で検討していく必要がある。

【委員】

タクシーの供給が上手くいかない部分もあったと思うが、住民の方がどういう声を持たれていて、この事業を検討するに至ったかを教えていただきたい。

【事務局】

市として把握しているのは、「バスは走っていてもバス停までは行けない」という声があり、ただしタクシーを毎回使えるかという点、「そこまでの費用がない」という声がある。また、この地域は日中でもタクシーの台数が少ないということで、「電話をしても希望通りの時間にタクシーが使えない」という声があるのが実情となっている。以前の地域公共交通会議のなかでも、デマンド交通の検討に関する議題を挙げたが、その際はタクシー会社も通常営業の状態で、ドライバーが不足しており、地域の補完交通のために人を出すことは難しいという声があり、現在の考えに至った。

【副会長】

市がドライバー1人を提供する場合、道路運送法上で有償旅客運送に解釈されるのか。

【委員】

事業に係る費用全額を市が負担する場合、利用者は無料となり、道路運送法上、有償旅客運送とはならない。市の事業ではあるがNPO法人等へ事業を委託することや、NPO法人等の事業に人件費を補助してしまうと、自家用有償旅客運送とみなされ、道路運送法上の許可・登録が必要になることがあり、事業内容の全体を見ないと判断できない。

【委員】

この事業の主体はコミュニティか市、どちらになるのか。また、自家用有償旅客運送を行うとなると、法人格がないコミュニティに可能なのかお聞きしたい。

【事務局】

運行主体はコミュニティであり、市は事業のサポートを行うものと考えている。

【委員】

法人格がない権利能力なき団体であっても、代表者の定めがあることや議決の方法が民主的に定められている団体であれば、自家用有償旅客運送の登録を受けることができる。また、道路運送法上の許可・登録を有しない運送についても同様である。

【副会長】

自家用有償旅客運送についても法人格を有しない団体が運行可能であり、ただ規約や運行管理の規定、また、何よりも運行上の安全が重要となってくる。

今回の市からの報告事項では、新しい交通手段について地域の方々と話し合いを進めているということである。今後、既存の交通事業者からの提案を受けながら、自家用有償旅客運送も含めた形で組み立てていく形としたい。

(3) 新型コロナウイルス感染症ウイルスワクチン接種にかかるあいあいバスによる移動支援の利用状況について（資料4）

【事務局】

●資料4-1、資料4-2

- ・ワクチン接種を促進するため、あいあいバスを利用して接種会場で移動する場合、運賃を市が負担することで、接種会場までの移動支援を行っている。
- ・事業期間は令和3年5月8日（土）から令和4年3月31日（木）までで、降車時に「新型コロナウイルスワクチン接種券又は予防接種済証」を運転士に提示することで、無料で利用できる。
- ・報道機関への情報提供のほか、市内公共施設及びバス車内へのポスターの掲示、市ホームページ・広報ちたで、市民に周知した。
- ・令和3年6月末で、のべ21人の利用があった。

<主な質疑、意見等>

特になし。

(4) 路線バスの現行ルート・ダイヤの課題について（資料5）

【事務局】

市が運行を補助している路線バス3路線について、将来にわたって持続可能な路線として存続できるよう路線の利便性の向上を目的に、運行事業者の知多乗合(株)と見直しに関する協議を行っており、各路線が抱える課題について報告するもの。今後、整理した課題をもとに知多乗合(株)とともに、地区住民及び利用者の声を伺いながら、具体的なルートの見直しやダイヤの改正の検討を行う。

●佐布里線・岡田線について

- ・現行の佐布里線では、岡田線と比べて、目的地となる場所が少ないため、昼間時間帯の利用者が少なくなっている。岡田線のように日中便のみルートを変更し、駅以外に買い物、通院など日常生活の足となるようにすることで、新たに利用が見込めると考えている。

- ・佐布里線と岡田線日中便において、つつじが丘団地周辺で一部ルートが重複しているおり、団地周辺を両路線が効率的に走るルートに改善する必要がある。
- ・両路線ともに朝倉駅までの利用が多くを占めることから、今後ダイヤ改正を行う際は、電車とバスの相互接続を前提として、特に特急電車に合わせたダイヤを編成する必要がある。

●日長団地線について

- ・現行ダイヤの終バス時間が19時台となっており、課外活動帰りの学生や通勤利用のサラリーマンの利用を見込むことが難しいため、21時台まで繰り下げること、利便性の向上、新たに利用が見込めるのではないかと考えている。
- ・旭桃台地区には、新舞子駅方面に早朝に向かうバスがなく、通勤通学の公共交通手段がないため、この地区を新たに経由するほか、クリニック付近を経由することで、利便性の向上につながると考えている。

【知多乗合株】

市民の皆様の声をいただきながら、よりよい形で今後のダイヤ・運行ルートを検討していきたいと考えている。バスの利便性の向上のため、本年4月から定期券・回数券のウェブ販売の開始や本年度中に市内3路線にICカード決済を導入するよう進めている。市民の皆様の見解をいただきながら、路線の改善、利用者数の向上に向けて進んでいきたい。

<主な意見、質疑等>

【委員】

日長台地区にあった社宅が取り壊されるなど、周辺の戸数はかなり減少している。現在の路線では、日長台地区で新舞子駅に折り返しているため、可能であれば旭東コミュニティを周遊する新舞子路線をつくっていただくとありがたい。

【事務局】

地区住民及び利用者のご意見等を伺いながら、進めていきたいと考えている。

【委員】

どういったスケジュールで見直しを考えているか。また地区住民の意見を聴く際はどのようなものを想定しているか。

【事務局】

地区住民及び利用者へのヒアリングが必要となることなので、いつまでに実施をするという期限は定めていない。ヒアリングの実施方法については、今後参考情報を収集しながら検討していきたい。

【副会長】

今まで運行事業者が中心に運行計画を立てていたと思うが、市と住民とともに見直しを検討し、地域公共交通会議の場で協議路線として協議していくことは非常に良い試みである。路線バスはコミュニティバスではない。路線バスという根底を忘れず、通勤・通学にできるだけ早く住宅地と駅を繋ぐというベースを崩さずに、少しの工夫でニーズを取り込めるように検討いただきたい。

6 その他

●バスロケーションシステムの導入について

【事務局】

今年度、コミュニティ交通あいあいバス3台に乗降客カウントシステムを有するバスロケーションシステムの導入を予定している。本システムは、バスの位置情報や到着予定時刻などの運行情報をスマートフォン等のインターネット端末によりリアルタイムで確認できるシステムで、道路事情等により運行に遅れが発生した際に、バスの遅延状況の把握が可能となる。また、乗降客カウントシステムにより車内の混雑状況を利用者に公開する。導入時期は、令和4年3月にシステムの本運用を開始する予定。

●タクシーの障がい者割引について

【委員】

愛知県タクシー協会知多支部の事業者について、4月から精神障がいの方にし、運賃の1割値引きを適用することとなったので、情報提供する。

●地域バスについて

【委員】

地区で地域バスの導入を検討しているが、主体はどこにあるのか、また責任の所在はどこにあるのか。進めていく側として心配である。

【事務局】

主体はコミュニティで、責任は市の方で取らせていただく。運行内容は、地域に自分ごととして捉えていきたいという思いがあり、分かりにくい表現となってしまった。

【委員】

先ほどの地域バスについて、タクシーがなかなか来ないという住民の声があったということだが、要望自体は普通自動車1台・ドライバー1人が確保できれば、その地域のニーズは満たされるのか。

【事務局】

今足りていないところを少しでも埋めるためのもので、すべての需要を満たせるとは思っていない。運行次第によって、交通事業者が協力可能であるならば、協力していただきたい。また、今からでも一緒に検討していきたい。

【委員】

地区として、地域バスのことが気になるので、持ち帰って、ニーズを集約したい。

【委員】

私どもの地域は高齢者の一番多い地域であり、免許返納者も多く、地域内の買い物に行くにしても、あいあいバスを利用するにも不便を感じている。しかし、5分間で行けるところにタクシーを呼ぶわけにもいかないため、以前から地域でどうにかしたいという声があった。住民の意見もあるので、取り組んでいきたいと思っている。

その他、意見等無し。会議終了。