

令和元年度第2回 知多市地域公共交通会議 要旨

○日 時 令和元年11月25日(月) 午後2時～午後3時47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 平松 鋼一
- ・東部コミュニティ 会長 徳永 良邦
- ・岡田コミュニティ 会長 永井 英明
- ・旭東コミュニティ 会長 岡部 道生
- ・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 竹内 千豊
- ・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) 取締役社長 勝田 厚秀(代理:荻本 正久)
- ・安全タクシー株式会社 代表取締役 森川 栄二
- ・(公社)愛知県バス協会 専務理事 小林 裕之
- ・愛知県タクシー協会 知多支部長 藤田 重記
- ・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 小川 賢二
- ・愛知県振興部交通対策課主幹 渡邊 重之(代理:安藤 悠太)
- ・愛知県知多建設事務所 維持管理課長 永井 謙二(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 安永 明久

○欠席委員 1名

- ・南粕谷コミュニティ 会長 江端 正雄

○傍聴者 11名

○事務局 4名

- ・市民生活部長 竹内 克忠
- ・市民協働課長 渡真利 浩
- ・市民協働課 課長補佐 長谷川 一樹
- ・市民協働課 加藤 正樹

会議の経過及び発言の要旨

1 あいさつ

【会長】

コミュニティ交通あいあいバスの路線変更について、前回会議において、路線図とダイヤ案を示し、承認をいただいた。その後に行った、利用者アンケート調査及び実走試験の結果から最終案を作成したのでご協議をお願いしたい。

また、新しい交通手段の導入に向けた検討状況についても報告させていただく。

この会議は、様々な視点から本市の公共交通に対する御意見を伺うことができる、大変重要な場ととらえているので、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

(1) コミュニティ交通について

ア 停留場の名称変更について（資料1）

【事務局】

●資料1（1、2ページ）

「1 目的」は、バス利用者が停留所の位置情報をイメージしやすいものとするため、停留所のある場所が直感的にわかるように、近隣の商業施設や公共施設の名称に変更するもの。変更の時期は、コミュニティバスの路線変更に合わせて令和2年4月1日を予定。

「2 変更の内容」について、名称変更する停留所は3か所。

1か所目、東部コースの「中部中学校東」を「マックスバリュ前」へ変更。2か所目、南部コースの「南粕谷2丁目」を「ヤマナカ粕谷台店前」へ変更。3か所目、東部コースと南部コースが停車する「看護専門学校前」を「保健センター前」へ変更する。現在、旧保健センター前の路線バス岡田線の停留所が「保健センター前」という名称になっているが、今回の変更に合わせて、路線バス事業者の知多乗合と協議し、変更するよう並行して進める。

「3 停留所位置」については、資料のとおり。停留所は変更する名称の施設に近く、名称を変更することにより、バス利用者にとって目的地として認識しやすくなり、バス利用の促進につながると期待される。なお、いずれの停留所も位置の変更はない。

●資料1（3ページ）

「4 事前確認」については、関係する店舗に対して停留所の名称に店舗名を使用することについて事前確認をし、いずれの店舗も支障なしと内諾を得ている。

「5 利用者への周知」について、コミュニティバスの路線変更に合わせて広報ちた3月号への掲載、バスマップの全戸配布、市ホームページ、停留所及びバス車内へのお知らせの掲示などにより広報を予定。

<主な質疑、意見等>

【委員】

路線バス岡田線について、知多乗合と事前協議を経て「保健センター前」停留所も名称変更するとのことだが、変更後のバス停名称の考え方等は何かあるか。

【事務局】

「保健センター前」のバス停は、知多警察署や知多市社会福祉協議会の施設と隣接しているが、こういった隣接する施設の名前とするか、地名をとった名前とするかなどは、今後、知多乗合と協議しながら決定したい。

【副会長】

ヤマナカには「粕谷台店」とあるが、マックスバリュについては、「知多新知店」という支店名が入っていない。この違い、考え方についてはどうか。

【事務局】

ヤマナカについては市内に3店舗あることから、他の店舗と区別するため「粕谷台店」としている。マックスバリュについては市内に1店舗しかないことや「マックスバリュ知多新知店前」とすると名称が長くなることから支店名を入れないこととした。今後、市内にマックスバリュの支店が増える場合はバス停の名称変更を検討したい。

【副会長】

その他に意見、質問等無し。

それでは特に異論は無いということで、停留所の名称変更についてご承認いただいたということで、よろしいか。

【委員】

異議なし。

【副会長】

それでは会議として承認を得たので、来年度4月1日からの変更に向けて手続きを進められたい。

4 協議事項

(1) コミュニティ交通について

イ バス路線の変更について（資料2）

【事務局】

●資料2（1ページ）

バス路線の変更についての「1 目的」については、現状のコミュニティバスが抱える課題の解消、利便性の向上を目的に、バス路線の変更をするもの。

「2 経過」については、資料のとおり。前回会議から、バス利用者の実態調査と路線変更に対する意見調査のため、6月18日から7月5日にかけて東部コース、北部コースの利用者を対象にした利用者アンケートを実施し、7月18日には運行事業者の知多乗合とともに新ルートの実走試験を行い、実施結果を最終案に反映した。

そのほか、東海市内における経路の変更、停留所の新設を見込んでいることから、9月25日に東海警察署交通課へ事前説明を行い、道路交通上支障なしとの判断を得ている。

●「あいあいバスアンケート調査報告書」1～6ページ

「3 利用者アンケートの結果について」については、「あいあいバスアンケート調査報告書」にまとめた。

報告書内の「3 アンケート調査の概要」について、調査期間は、本年6月18日から7月5日にかけて実施。調査の方法として、バス車内にアンケート用紙とアンケートの回収箱を設置し、アンケートを回収箱に投函する方式と、あいち電子申請・届出システムを利用した、インターネットによる回答方式の2つの方式により実施した。アンケートの実施状況は2ページの写真を参照。

「4 アンケート調査の回収状況」については、全体の回答は229件、内訳は、用紙による回答が208件、インターネットによる回答が21件。コース別では、東部コース利用者が159件、北部コース利用者が69件の回答。

3ページから6ページまでが実際に使用したアンケート用紙とその回答用紙。

●「あいあいバスアンケート調査報告書」7～15ページ

7ページから15ページまでに調査結果をまとめた。

調査報告書7～9ページは、「バス利用者本人について」として利用者の性別、年齢、住所、職業などの属性調査を行った結果。10ページから12ページは、アンケートを記入した日のバスの利用状況についての結果。

13ページに「あいあいバスの路線見直しについて」として利用者の循環ルートに対する印象を伺った結果をまとめた。回答全体でとても良い、良いが64%。コース別では、北部利用者で76%、東部利用者では59%の方がとても良い、良いと感じた。一方、悪いと感じた方は13%で、東部利用者は14%、北部利用者は11%であった。

14ページに、循環ルートに対する意見100件のうち、主な意見をまとめた。とても良い、良いと回答した方からの意見として、南加木屋駅に乗り入れることについて肯定的な意見が14件、西知多総合病院への接続について乗り換えがなくなることや最寄りのバス停から直接病院へ行けるようになることなどに肯定的な意見が10件、路線、ダイヤについて肯定的な意見が14件。ふつう、悪いと回答した方からの意見として、運行本数の増を望む意見が10件、現行のダイヤで良いとの意見が10件。

設問の最後に知多市の公共交通について自由意見を募った。主な意見としては、バスの運行本数を増やしてほしいという意見が60件、自分の行きたいところへのルートの変更やバス停を増やすことについての意見が13件等寄せられた。

15ページは、循環ルートに対するアンケートのまとめ。今回の調査において、循環コースについて「とても良い」「良い」と肯定的な回答が64%と多く、北部コース利用者にとって南加木屋駅の乗り入れや買い物利用が可能になるなど、利用の選択肢が広がることや、東部コースの利用者にとって、西知多総合病院に乗り継ぎなしで行けるようになることなど、現在の利用者にとって利便性の高まるものであるとの肯定的な意見が多く見られた。

「ふつう」、「悪い」と評価された方には、運行本数が少ないといった意見や、現在のダイヤのままで良いといった意見もあったが、回答全体では、循環ルートの案に対し肯定的な意見が多く、多くの利用者にとって現在のバス利用を阻害するものではなく、利便性が高まるものであると考えられる。

●資料2（1、2ページ）

「4 変更案について」、新しい循環コースの名称は、「北部循環コース」。

「北部循環コースの概要」については資料2の2ページを参照。循環コース右回りとなるコースが「北部循環コース（系統1）」、左回りとなるコースが「北部循環コース（系統2）」とする。両コースとも東海市の南加木屋駅を新たに経由するルートとなる。

主な経由地は、系統1は、朝倉駅を起点とし、市役所、寺本駅、知多翔洋高校、西知多総合病院、南加木屋駅、巽ヶ丘駅、梅の館、マックスバリュ、イトーヨーカドー、寺本駅、市役所、終点朝倉駅とする路線。系統2は、その逆回り。

停留所は1コースあたり43か所。新たに東海市の中平地、南加木屋駅西に停車し、停留所については、既設の東海市らんらんバスのものを兼用する。

●資料2（3、4ページ）

資料右上がらんらんバスのバス停の写真。このバス停半分のスペースを借り、あいあいバスのバス停であることを表示するシールと時刻表を掲示する。

同ページの地図には、今回の路線変更に伴う東海市内のルート変更箇所を記載。地図の中央の赤い破線部分が、現行の北部コースの西知多総合病院と八幡台中央間のルート。新しい路線では赤い実線の部分になり、西知多総合病院からは、県道名古屋半田線を通り、南加木屋駅西、中平地のバス停を経由し、八幡台中央に到達するルートに変更する。

南加木屋駅西、中平地それぞれの新たな停留所については、4ページを参照。東海市内のルート変更、停留所の使用については、東海警察署交通課、東海市交通防犯課ともに支障なしと内諾を得ている。

●資料2（2ページ）

表の中ほど、運行事業者は知多乗合株式会社から変更なし。使用する車両については、系統1は北部コースのピンク色の車両、系統2は東部コースのオレンジ色の車両を使用する。路線のイメージカラーについても、系統1は北部コースのピンク色、系統2は東部コースのオレンジ色とする。

路線延長については系統1が27.6キロ、系統2が27.0キロ。1周あたりの所要時間は系統1が80分、系統2が76分。運行本数については、系統1は1日6便だが、第1便は土日祝日運休とする。系統2は1日6便。両コースとも12月29日～1月3日の年末年始は運休とする。

●資料2（5、6ページ）

ダイヤについては、資料2（5ページ）を参照。前回の会議で提示したダイヤ案から、実走試験の結果により運行事業者と協議しダイヤを調整。余裕のある運行となるよう、前回の案より両コースとも1本あたりの所要時間を5分延長しているが、東部地区の道路狭隘部での車両同士のすれ違いが無いよう調整している。

運賃については6ページを参照。これまでと変更なし。

●資料2（2ページ）

乗り継ぎについては、南部コースとの乗り継ぎはこれまでと同様可能だが、北部循環コース同士の乗り継ぎは、不正乗車の可能性があるため認めない。

今後の市民への広報として、公共施設などの主要施設やバス車内においてポスター等の掲示を行うほか、ホームページでの広報、広報ちた3月号への記事の掲載、バスマップの全戸配布を行う。

今後の運行開始までのスケジュールについては、東海市内の路線変更等について12月24日の東海市地域公共交通会議において協議。承認を得られたら、愛知運輸支局へ届出。その後、4月1日の変更に向け、市民への広報、バス停の変更作業等を順次行っていきたい。

<主な質疑、意見>

【委員】

今回、利用者アンケートの結果、路線変更について概ね肯定的な意見が中心だったとのことだが、このアンケート結果を踏まえて何か最終案に反映したことはあるか。また、悪いという意見の方に対する配慮はどうお考えか、お聞かせいただきたい。

【事務局】

アンケート結果を受けて最終案に反映したという事項は特にない。ただし、アンケート結果においてすべての方から良いという印象を受けたわけではないので、そういった方に対し今後のバス利用に対して支障のないように、きめ細かい広報に努めていきたい。

【副会長】

アンケートでは今のままで良いといった方がいたが、そういった方はダイヤが変えられ

るのを嫌がると思うが、どうか。

【事務局】

ダイヤについては、すべての利用者をカバーすることは困難。今回の変更では系統1の朝の1便が現行より30分早くなっているため、利用者に対してしっかりと広報しなければならないと考えている。

【委員】

南加木屋駅に乗り入れすることについては、名鉄電車との乗り入れが可能となり便利になると思われるが、そのほかに東海市らんらんバスとの乗り継ぎについてダイヤ等で考慮されたのか。

【事務局】

ダイヤに関する他の構成要因との兼ね合いもあることから、東海市のらんらんバスとの乗り継ぎを主にダイヤの調整をしていない。ただし、これまで東海市の西知多総合病院だけで乗り継ぎ可能であったものが、南加木屋駅西、中平地が加わり、3地点で乗り継ぎ可能となることから、利便性が高まると考えている。

【副会長】

実際に走らせてみて利用者から乗り継ぎの要望が多数出てくるのであれば、お互いでダイヤの調整をしていくことも考えていただくと良い。

直接的に関係しそうな八幡コミュニティ会長さんや東部コミュニティ会長さん何かご意見は。

【委員】

八幡コミュニティでいうと寺本駅の方々はバスに乗って買い物に行けないルートとなっている。また、寺本周辺の住民は昔からバスに乗る習慣がない。名古屋に行くときは電車に乗るし、バスに乗って買い物に行くという習慣がない。

【委員】

東部コミュニティとしては、八幡台、亥新田地区住民にとって南加木屋、中平地に行けることは非常に助かると思われる。また、名鉄電車も利用できるようになり非常に良い。

【副会長】

八幡コミュニティの会長さんから買い物に使いづらいというご意見があったが、今回の変更は使いやすくなるのか。

【事務局】

八幡コミュニティについては、寺本駅周辺であれば、西知多総合病院にも行け、イトーヨーカドー等に買い物にも行ける。また、バスに乗った経験が無い方は、バスに乗ることに不安感を持っているので、出前講座のバスの乗り方教室等を利用していただき、我々も乗り方、使い方を啓発していきたいと思っているので、活用いただきたい。

【委員】

今回のルートの関係で7月18日に運行事業者と実走試験をしたとのことだが、前回の会議において時間帯によっては渋滞等のリスクがあるという話もあった。先の説明で5分ほどダイヤに余裕を持たせたがあったが、どのように調整したのか、お聞かせいただきたい。

【事務局】

実走試験は、渋滞の一番リスクの高い早朝の北部循環コース系統1の第1便に合わせて実施。系統2についても同様。渋滞は無かったが、バス停間のダイヤが厳しい区間があったため、調整している。

【副会長】

最近ドライバーの休憩時間がなかなか取れないというのも大きな問題となっているが、そのあたりも考慮された時刻表となっているということでよいか。その他、道路管理の協議も済んでおり、交通関係の警察との協議も東海市も含めて協議が調っているという

ことで良いか。それから競合という面で、知多乗合と競合する区域があるが、今までのコースとほとんど変わらないということで特に大きな問題はないということでよろしいか。その他にも意見は無いということで今回の資料2ページに総括されているようにご承認いただくということでよろしいか。

【委員】

異議なし。

【副会長】

承認をいただいたということで、事務局は手続きの方を進めていただきたい。事務手続きのほか、住民の方々への周知をしっかりと進めていただきたい。

5 報告事項

(1) 新しい交通手段の導入に向けた検討状況について

【事務局】

●資料3（1ページ）

前回の地域公共交通会議からの新たな交通手段の導入に向けた検討状況の報告をさせていただきます。

新たな交通の「検討の前提」の1つ目として、既存の公共交通を補完する交通手段であること。限定したエリア内で運行し、既存の公共交通の利便性を高める交通手段とし、持続可能な交通体系の構築へとつなげていける交通手段を前提として検討を進めた。

2つ目は地域との連携の重要性。地域の実情に合わせた運行内容とするため、地域住民にも計画段階から積極的にかかわっていただくことが重要であることから、積極的な地域において検討を進める。

導入を検討する交通手段のイメージは、資料3の真ん中の図のとおり。新たな交通手段は、運賃は低いですが利便性の低い定時定路線のバスや鉄道と、運賃は高いが利便性の高いドアトゥドアのタクシーやマイカーの中間に位置するものを検討したい。

具体的には、家から最寄りのバス停や駅までの足としての活用や、買い物などのお出かけの際に、元気で身軽な行き道は少し歩いて新たな交通手段を利用し、疲れて重たい荷物を持った帰り道だけタクシーで玄関先まで送ってもらうなど、移動手段の選択肢を増やすことで、既存の公共交通の新たなユーザーを開拓し、既存の交通手段の利用促進にもつなげることが理想形である。

「導入検討エリアの考え方」については、市を大きく北部と南部の2つのエリアに分けたうちの、南部エリアを中心に検討を進めていきたい。

その理由として、北部エリアは令和2年4月からコミュニティバス路線の見直しを行うことと、既存の公共交通についても比較的充実しているため。

ただし、北部エリアの東部コミュニティについては、過去に八幡台地区において地域が主導する乗合タクシーの運行が計画されるなど、地域住民が新たな交通手段の必要性を感じている地区であることから、導入検討エリアとする。なお、東部コミュニティについては、この後に説明する地域バスについて、9月に概要を説明し、地域において今後の対応について検討中。

●資料3（2ページ）

「検討状況」について、新たな交通手段として、一つ目地域バス、二つ目バス路線の新設、三つ目デマンド乗合交通の3つの交通手段について検討した。

いずれも普通自動車を利用した交通手段として検討を進め、一つ目地域バスの運行エリアはコミュニティ単位という狭いエリアで、二つ目及び三つ目については、南部エリア全体と比較的広いエリアでの運行を前提としている。

「①地域バス」については、市が車両1台に加え、運転手として再任用職員1名を準備するという条件で、地域住民が運行計画を立て、地域が主体となって運行していくもの。

一般的に地域のボランティアドライバーに委ねたり、地元の交通事業者の方に運行を委託したりする事例が多いが、ボランティアドライバーは、なり手不足で高齢ドライバーに偏りがちで継続性や安全面で不安がある。一方、交通事業者に委託する場合には費用対効果の面から広いエリアでの運行が相応しいと考え、ドライバーとして市の再任用職員が担うこととした。

地域住民が主体となって運行計画を策定するため、地域密着型の交通手段で、利用率の

高い交通手段となることが期待される。運行経費は、車両の購入費を除き、車検や保険等の車両の維持費用と再任用職員の人件費を合わせ年間500万円程度を想定。運行日時は、運転手1名の場合、平日の3日間、時間帯は午前9時から午後4時程度と想定。運賃は原則無料だが、地域限定の交通手段であることから、ガソリン代の負担を地域に求めることを想定している。課題は、利便性を高めるために地域住民の協力がより必要となることから、地域が一体となった取り組みが必要。

「②バス路線の新設」は、既存の交通手段を補完する路線として、普通車両を利用した定時定路線のバス路線を新設し、公共交通のカバーエリアを拡大しようとするもの。

運行経費は、南部コースと同程度とした場合で約2000万円。運賃は100円の想定。

課題は、現行のコミュニティバスと同様の課題を想定。

「③デマンド乗合交通」は、事前予約制の乗合交通で、バスよりもタクシーに近い利便性の交通手段。

南部エリア全体をカバーするのに必要な車両2台分の経費として約2500万円程度を想定。経費の内訳としては、車両の運行経費のほか、予約を受け付けるためのオペレーターの人件費や運行管理システムの利用料などが必要。

運行時間については、タクシーに近い利用形態であることから、タクシー需要が多い早朝や夜間を除いた9時～16時の運行を想定。

運賃は、1乗車あたり500円程度と、バス運賃よりも高い運賃を想定。

課題は、他の先進事例から、乗合が発生しにくいこと、また、事前予約が必要ということから利用が一部のヘビーユーザーに偏ることなど。また、運行経費が高額の割に、乗合が発生しないことから輸送効率が低く、乗客1人当たりに対する公費の負担額が極端に高額となり、公共事業としての公平性に疑問が残る。

今回の提示内容は、地域住民に今後検討していただくためのたたき台であり、今後は地域住民に対し、それぞれの特徴を理解していただいたうえで、それぞれの地域の実情に即した交通手段を共に検討していきたい。

<主な質疑、意見>

【委員】

新舞子駅には、タクシーもいるし路線バスもあるのだが、送迎の自動車がとても多く、

大変混雑している。このような状況を見ると、帰宅時間に乗合タクシーのような安価な交通を提供して、各家々まで配送する必要があるのではないかと感じる。そうすれば、自動車の混雑の緩和になるのではないかと。また、ウーバーのようなものが車社会の南部エリアでシステムとして構築されれば良いと思うが、2種免許を持っていないと日本ではできないと思われる。特例等はないか。

【事務局】

1点目、新舞子での送迎時間帯に特化した交通手段をとということについては、現在考えている新しい交通というのが、そのような地域の実情に即した交通需要をもとに、今後地域住民とともに検討を進めていきたいと考えているもので、地域の意見を聞きながら、その地域に適した新しい交通を地域とともに構築していきたいと考えている。

2点目、ウーバーについては、法律的に難しいということと、運行上の安全面が懸念される。安全面を担保するための2種免許制度でもあるので、先進的に行っている他の国でも課題があると聞いているが、ウーバーの特徴を取り入れることも含めて、新しい交通手段を検討していきたい。

【委員】

実証実験をやっている地域はないか。

【事務局】

他の自治体で実証実験を行っているが、公共交通空白地の事例であり、知多市での実施は難しいと考えられる。

【副会長】

1点目の送迎をまとめるというのはすごく良いアイデア。ただし、送迎されている方々は、実は公共交通を使える可能性のある方々だと推測される。それには少し歩かなければならないとかの、少しの不便を我慢できずに、つつい送迎してしまう。残念ながら、公共交通が決して便利でないところの住民は自動車が大前提で、自動車を利用するのがごく当たり前になっており、家族も送迎するのが当たり前、子供たちも送ってもらって

当たり前となっている。そういった状況から公共交通に移すというのは非常に困難と思われる。

【委員】

新舞子駅発のバスは午後7時で終わってしまう。それでは部活などをやって電車に乗って帰ってきた子供たちは時間的にバスに乗れない。

【副会長】

バス事業者には時間の延長を考えてもらいたいですが、需要とドライバー不足という実態からその時間帯にドライバーを割り当てられるかという問題がある。社会実験的に市も補助しながら1本増やしてみることを考えてもよいのではないかと。豊田市の例で、コミュニティバスを実証実験的に飲み会の2次会の帰り時間となる午後9時過ぎまで伸ばしたところ、実際利用があったと聞いている。午後9時ぐらいになると塾の帰りの方が使っているという実態もあると聞いている。そういったこともあるので今後検討する必要があるのかもしれない。

2点目のウーバーに関しては、日本では現実的に非常に厳しいと思われるし、外国ではみんながウーバーを使うようになり、ウーバーによる渋滞を引き起こし、空港や駅に行くのに時間がかかるようになってしまったということが起きている。基本的に駅など人が集中するところには人を束ねて集めて運ぶという仕組みを上手に入れていかないといけない。ただし、遅い時間など混雑時でなければタクシーでも良い。また、事務局の話にあったように、ウーバーは安全性という面でも大きな問題がある。

【委員】

朝倉駅でも朝夕の送り迎えが多いことから、このあと話がある新しい朝倉駅ロータリーについても危惧しており、何らかの対応が必要であると思っている。

また、デマンド交通については、過去に八幡台地区が乗合交通を検討したが、実現できなかったという事例があった。バス事業の乗務員不足と同様、タクシー事業も乗務員不足が深刻な問題となっている。私が現在の会社に赴任した8年前と比較して、乗務員が3分の2に減っている。会社の平均給与を引き上げても、波及効果が無く、他の業界に負けて

しまう。平均給与を上げて人も集まらないことと、たとえ入社しても同じ数だけ離職してしまうといった現状に窮している。心もとない理由というのがここにあって、従業員不足により、もし我々がデマンド交通を請け負ってしまうと、地域の方にタクシーが割けなくなってしまう。現在、人手不足により駅に行ってもタクシーがないという状況のため、事前に予約する客が増えており、朝の予約が増加している。よって、事前予約に車を手配していくので、駅に行くタクシーがないといった状況である。そのような状況であることから、地域からの要望に応えようとジャンボタクシーなどを動かそうとしても手間暇が取れないという現状もあり、非常に心もとなく思っている。何の策もないかという
と、武豊町で行っている接続タクシーという交通手段がある。以前はタクシー停からバス停につなぐ乗合タクシーだったが、それがうまく機能しなかったことから、普通のタクシーを配車するスタイルに変更した。折衷案になるが、知多市でいうと日長や長浦などのバスが走っていない場所から、普通のタクシーを配車して、バスに間に合わずともある程度の目的地に連れていくことも考えられるのではないか。タクシー業界としての提案としてはお茶を濁すようだが、現状、デマンド交通に対して運転手を派遣することは困難であるし、逆に自動車は余っているので貸すことは可能だが、会社名義の自動車を貸して社員以外の者が運転することは考えづらく、いろいろ難しいと感じている。ただし、タクシー業界としても勉強させていただき、御相談に乗れることは積極的に対応したいと思っている。

【副会長】

今のは大変重要な指摘である。新たな交通が考えられ地域にとってふさわしい姿が描けたとしても、請け負ってくれる事業者がいるとは限らないということ。このことについては、交通事業者と協議しながら進めていかないと、いざ蓋をあけてみても誰もやってくれなかった、実現しなかったということになってしまうので、計画を進めていく過程でお互い情報交換をしていかなければならない。

【委員】

東部地区においては、人口も多く、65歳以上の人口が3800人ほどであり、高齢化が進むと、高齢者の交通手段が現状では満足できず、新しい交通が必要になると予

想される。そういった状況を踏まえると、あいあいバスの東部コースと北部コースの統合により利便性が高まることは、住民の交通手段に対する満足度が変わってくると期待しているが、住民の交通に対する意識等を調査すべく、地区において今年の年末から住民のニーズを聞くことを始めたいと思っている。また、4月になり新しいあいあいバスのコースに変わってから、第2回目のニーズ調査を行いたいと思っているが、調査から先の目的を具体的に設定しているわけではないので、東部地区に合った交通体系というものを将来的にどうしたらよいか検討していきたいと考えているので、よろしく願いたい。

【事務局】

市が願いをしたいと考えていた通りの御意見をいただき大変ありがたい。また、タクシー事業者の方からも検討していきたいと言ってもらい、私共も大変心強く思っている。市の事業としては安全性がもっとも大事なことだと感じているとともに、公共事業という側面から公平性も重要なところでもあるので、地域と交通事業者の皆様にご参加をいただき、より良いものを作っていきたい。

【委員】

説明の中で、3つの交通手段を検討してきたとのことだが、東部地区に対しては地域バスについて9月に説明があったとのことだが、東部地区で他の交通手段は検討材料とはならないのか。

【事務局】

説明でもあったが、あくまでたたき台として示したもの。東部地区については、コミュニティ交通で広域的な見直しを行っていることから、今後全体的には南部を中心に見直し、東部地区については単独のコミュニティとして積極的な動きがあったことから、実現に向けて一番近い地区でもあることと、地区内に商業施設が無くなるなどの諸事情があったことから、先に声をかけさせていただいた。今は地域単独で話をしているが、他の手段についても当然考えていきたいと考えている。

【副会長】

地域と共に築いていくのは時間もかかるし、事務局としても労力もかかることだと思われるので、並行して何地区もやっていくことは困難。いろいろな地区を順番にやっていくというのはいいと思うが、多頻度で一気に全地区をやっていくというのは難しい。全地区共倒れというのは良くないので、事務局のキャパシティを考えながら進めていただきたい。案外、一つうまくいくととんとん拍子に進むかもしれないし、場合によっては事務局が頑張って何地区も並行してやっていくこともあると思うが、キャパシティがあるので、それに応じてやっていただくことが大事。

ただ一つ言えるのは、日本各地でいろいろな交通手段、いろんなやり方が進んでいるが、これだといえるものが無い。一長一短。地域による違いや地域住民のかかわり状況によっても違う。当然その地域の交通事業者の協力体制によっても違って来る。本当に千差万別なので、そのような中で地域にとってふさわしいものを地域の方々と一緒に考えていくというのが、プロセスとして重要である。それが結果として地域にとって持続可能な交通手段を地域で考えることに繋がっていくので、地域の方にご理解いただきながら、事務局も骨を折っていただきながら進めていただきたい。

6 その他

●朝倉駅前ロータリーの整備に伴うバス停留所の変更について

【事務局】

知多市朝倉駅周辺整備推進室から、「朝倉駅前ロータリーの整備に伴うバス停留所の変更について」情報提供。来年度から駅前ロータリーの工事が開始されるにあたり、その間、朝倉駅のバス停留所の位置が変更される。これは地域公共交通会議の協議事項にあたり、次回の地域公共交通会議において協議の予定だが、事前に事業の概要を情報提供するもの。

【朝倉駅周辺整備推進室】

● 資料「朝倉駅前ロータリー・道路改良工事に伴う公共交通機関の運行経路等の暫定変更について」 1 ページ

項目の1番目、「内容」について、令和2年度から朝倉駅前ロータリーと道路改良工事に着手する予定。工事区域に応じて公共交通機関の運行経路及び乗降所、待機所を変更する。項目の2番目、「工事概要」について、令和2年度は仮設乗降場等の整備を6月までに完了し、7月から暫定供用を行う予定。なお、令和3年度以降の工事については、改めて提示する。項目の3番目、「ステップ図」について、左側が現況図、右側が令和2年度の計画図を示したもの。令和2年度の整備区域は、計画図の青色で囲った範囲。バス降り場は整備区域外のため現況の位置のまま。現況のバス乗り場、タクシー乗降場については、整備区域内のため、計画図中央のピンク色に着色した場所に変更する予定。また、現況のバスとタクシーの待機場についても整備区域内となるため、図の緑色に着色した場所の植栽等を撤去し、待機場とする予定。

●資料2、3ページ

2ページは、新しい駅前ロータリーの完成予想図と、駅前ロータリーの整備方針や整備の概要について。資料3ページは、完成予想図の大判。

【副会長】

来年度のバス乗り場は、この数で大丈夫なのか。

【朝倉駅周辺整備推進室】

バス乗り場に関しては、2台分で回せると考えている。ただ、最頻時には3台並ぶ可能性もあるが、1日に数回あるかないかということを想定。

【副会長】

企業バスもここで運用するのか。

【朝倉駅周辺整備推進室】

企業バスについては、バス待機場場で運用していただく。

【副会長】

シャトルバスもバス乗り場で運用するのか。

【朝倉駅周辺整備推進室】

シャトルバスについては、バス乗り場とタクシー乗降場の間に設置したい。

【事務局】

事務局から2点報告。

●無料あいパスの発行状況等について

無料あいパスについては、65歳以上の運転免許自主返納者に対して1年間の有効期限付きで発行していたが、本年10月1日から、有効期限を無くすとともに、発行の対象に75歳以上の市民の方を加えるよう変更した。

9月9日から取得申請の受付を開始し、11月22日現在、1,478名が申請。制度開始後の10月のあいあいバス乗降客数は、速報値で、3路線で9,628名と、平成30年の8,944名と比較して7.6%アップ。一定の効果が表れている。

12月のあいあいバスの乗降調査において、無料あいパスの使用人数をカウントするなど、効果について検証する。

●あいあいバスのGTF Sへの対応について

あいあいバスのバスデータのGTF S化が完了。Google上にアップロードしたことによりGoogleマップでの乗り換え検索であいあいバスのバス情報も検索されることが可能となった。

【委員】

GTF S化について、市の広報か何かで公開しているか。

【事務局】

市の広報では公開していないが、4月1日のあいあいバスの見直しの際に配布するバスマップ等で広報したい。

【委員】

現在の路線でも検索可能なのか。

【事務局】

可能である。

【副会長】

おそらく高校生や大学生などに利用の広がりが見られるのではないかと。梅まつりなどでも利用される可能性があると思われる。利用者に対しぜひ広報をしていただきたい。

【副会長】

全体を通して何かあればご意見を。

【委員】

4月からのあいあいバスのバス路線の変更等について、乗務員の休憩時間や運転時間等について、法令順守ができるようなかたちでご協力をいただき、ありがたく思っている。先ほど、地元の方から、運行本数が少ない、運行時間が早く終わってしまうといった意見をいただき、大変恐縮しているが、現在のバス事業の実態は大変な状況になっており、先ほどタクシーの運転手が減っているという説明もあったが、バス事業者も同様で、非常に採用難が続いている。採用を促進するために、入社時の祝い金の支給や、二種大型免許を持っていない方に対する免許取得費用の会社の全額負担、遠隔地から引っ越しして入社する方に対する引っ越し費用や住居費用の会社負担など、いろいろな対策をとっているが、退職者が増えており、現在の路線を維持するのにも苦慮している。また、働き方改革の中で、年間休日数の取得数を増やすなどの施策の影響により、職員数が少なくなっているにもかかわらず、乗務員が休日の取得をしなければならないといったような状況となっており、路線を維持することが大変な状況となっている。コミュニティバスの運行受託についても、一部の自治体から拡張や時間の延長の打診を受けているが、受けられる状況にないと回答せざるを得ない。また、朝夕方の従業員の方の通勤バスとして企業輸送を何社か請け負っているが、おそらく今年度で打ち切らざるを得ないといったような状況になっている。知多市では路線バスを運行しているが、今後運行の本数や時間の見直しをせざるを得ない状況となっている。現在検討中のため、詳しいことは申し上げられないが、今そうい

った状況であるということを、御理解、御協力をいただきたい。

【副会長】

運転手不足というのは、大変大きな問題。国もドライバーの確保について様々な施策を行っている。運転手の待遇の改善も大事なことだが、それとともにバスの魅力向上が欠かせない。それはバス事業者だけではやれることではなく、地域一丸となってバスの利用者が増えて、運転手がやりがいを感じるような職場にしていくことが大事。誰も乗っていないバスを運転している運転手はかわいそうで、そこにやりがいは生まれず、地域貢献をしている気持ちも生まれてこない。つまり、実はバス事業者の努力ではなくて地域と行政が一丸となって支えていかなくてはならない問題である。我々も含めて自分たちの問題ととらえながら地域からバスが無くなることのないように、皆それぞれで努力する必要がある。それまでバス事業者には頑張ってください、お互い手を携えながらやらないと解決できない問題である。

その他、意見等無し。

会議終了。