

令和6年度 第5回羽島市地域公共交通協議会 議事録

日 時	令和7年1月21日（火） 午前10時00分から午前11時00分まで		
場 所	羽島市役所3階 301会議室		
出席者	会長代理	生活環境部長	高橋 宏成
	副会長	(大)東海国立大学機構岐阜大学地域科学部地域政策学科教授	
			應 江 黔
	委員	岐阜羽島バス・タクシー(株)代表取締役	安田 篤史
	委員	スイトトラベル(株)バス事業部部長	西川 勝則
	委員	東海旅客鉄道(株)岐阜羽島駅長	野上 重和
	委員	名古屋鉄道(株)地域活性化推進本部地域連携部交通サービス担当課長	
			高井 勇輔
			(代理出席：石樽 誠)
	委員	名阪近鉄バス労働組合執行委員長	加藤 浩司
			(代理出席：岡本 直之)
	委員	羽島市自治委員会理事	栗本 善彦
	委員	羽島市老人クラブ連合会	村上 由紀子
	委員	公募委員	植村 佳代
	委員	公募委員	豊島 裕香
	委員	公募委員	小川 真由美
	委員	岐阜運輸支局首席運輸企画専門官	下平 真一郎
	委員	(公社)岐阜県バス協会専務理事	木村 治史
	委員	岐阜羽島警察署交通課長	瀬瀬 夕介
	委員	岐阜県都市建築部都市公園・交通局 公共交通課長	城戸脇 研一
			(代理出席：棚橋 典広)
	委員	羽島市健福祉部長	三輪 弘司
	委員	羽島市建設部長	藤井 義郎
	事務局	生活安全課長	鈴木 巨祥
	事務局	同課課長補佐	河村 健太郎
	事務局	同課公共交通係長	清水 孝明

要 旨	1 開会 2 あいさつ 3 協議事項 議第 1 号 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価について 関連事項のため報第 1 号 コミュニティバスの利用状況についても合わせて説明 (事務局) 令和 6 年度地域公共交通確保維持改善に関する自己評価 (資料 1)、地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 (生活交通確保維持改善計画に基づく事業) (資料 2)、コミュニティバスの利用状況 (資料 3) について説明 (委員) 補足説明すると、資料 1 は地域公共交通計画で定めた目標に対してどのような結果だったかを示した資料、資料 2 は生活交通確保維持計画で定めた事業の目標に対して、計画に沿って実施できたかを示した資料である。資料 1 の 3 ページに出前講座の開催とあるが、何回開催されたのか教えていただきたい。 (事務局) 昨年度は小学校とふれあいサロンで 2 回開催した。 (委員) 運転手確保対策とあるが、運転手になってくれそうな人の何人くらいに説明ができたか教えていただきたい。 (事務局) イベント時に事業者が運転手募集ののぼりを掲げ、興味がある人に説明した。具体的な人数は把握していないが、事業者からは何人か問合せがあったと聞いている。 (委員) 運転免許証自主返納の特典付与の実績は、コミュニティバス無料乗車券と mobi 乗車券を合わせて 54 人ということか。 (事務局) 54 名というのは 11 月末時点の数値である。12 月末時点でコミュニティバス無料乗車券が 47 名、名阪近鉄バス乗車券が 6 名、mobi 乗車券が 8 名の計 61 名である。 (委員) イベントでの運転手募集時に問い合わせをしてきた方の反応はどうだったか。他市では自衛隊や消防士の OB など幅広く声をかけなければならない状況があるが、効果的な運転手募集の方法があれば教えていただきたい。
------------	---

(事務局)

1 件把握しているのは、元々運転手であった方が引退して今後どうしようかという内容を話されていた。

(委員)

運転手不足は大変厳しい状況にある。羽島市のコミュニティバスの運行业務を受託しているが、個人的な意見として、1社だけでなく2〜3社の複数の事業者で受託し、運転手が足りないときは他社が運転手を出し合うような仕組みができればいいと思う。近隣の町では4月からのデマンドバスの事業者が見つかっていない状況があるが、どう乗り切るかみんなで協力して進めていきたいと思う。マルシェのようなイベントでPRを積極的に行い、きっかけづくりを続けてほしいと思う。

(委員)

そのような仕組みを研究していきたい。

(委員)

5 ページに羽島温泉の乗降者数は令和2年に落ち込んでその後横ばいとあるが、羽島温泉はくつろぐ場所があまりなく、コミュニティバスの時間まで2〜3時間滞在することは難しい。羽島温泉に行こうという気が起きないことがバスの利用者数にも影響しているのではないか。羽島温泉で楽しい時間を過ごせる策を考えてほしい。

(事務局)

羽島温泉の利用者数は、コロナ禍前の水準に戻っていると聞いている。施設の改善に関しては公共交通だけの施策では難しいと思うが、現在庁内ワーキングを実施しており、公共交通の利用促進を含め全体的な施策を話し合っている。

(委員)

羽島温泉は老朽化が進み、施設補修をしながら営業している。今のところ大規模な改修の目処は立っていないが、意見を踏まえ今後の方向性を検討していきたいと考えている。

(副会長)

2024年にドライバーの労働時間の規制が強化されたことで運転手が不足し、交通全体で運転手確保が大きな問題となっている。最近の学生への求人は事務系が減っている一方で運輸や建設が増え、学生から人気のある業種と人が足りない業種間のバランスが取れてない。大学としても社会ニーズと対応できればと思う。運転手募集の取り組みは非常に良い。短期的には即戦力を雇うことも大事だが、長期的な視点では長く働いてもらえる人材の確保も大事なので検討をお願いしたい。

結果

・地域公共交通確保維持改善に関する自己評価について承認された

4 報告事項

報第 2 号 デマンド型交通 mobi の運行について

Community Mobility(株)から説明

令和 5 年 10 月から mobi の実証実験を実施してきた中で、いくつかの課題が見えてきた。

実験開始当初は月間 790 名だった利用者が令和 6 年度には 1,531 名とほぼ倍増としたが、その後は利用が伸び悩んでいる。市や地域の皆様にも協力いただきながら積極的な PR を実施してきたものの利用増加につながらず、羽島エリアではこれ以上の需要が望めないと考えている。

利用促進として、モーニング文化を活用した喫茶店と連携した取り組み、運転免許自主返納者に対する取り組み等、高齢者も含めた幅広い年齢層に利用いただけるよう活動を行ってきたが、今のところ利用者の増加にはつながっていない。よく高齢者はスマートフォンでの予約がハードルになるという話があるが、他のエリアでは、移動の目的があれば高齢者でも積極的にスマートフォンでの予約をされている地域もあり、今回のエリアでは移動の目的を見出すことができなかったと結論づけている。

利用者の内訳をみると、定額プランが多く、特定ユーザーの多くの利用を占め、新規ユーザーが増加していない状況にある。利用が増加しない要因としては、岐阜羽島駅周辺のマイカー文化が根強いこと、平坦な地形のため徒歩や自転車で移動しやすいこと、エリア内に利用したい施設が少なく、笠松町の病院や岐阜市の商業移設、羽島温泉に行きたいという要望に応えられるエリアではなかったことが影響していると考えられる。

事業収支の面でも、当初は配車システムにより配車効率を高める等コストを抑え、利用者の増加により運賃収入が上がる収支モデルを考えていたが、人件費や燃料費の高騰に加え運賃収入が想定に達しておらず赤字の状況であり、今後も事業を継続した場合は、さらに拡大すると考えられる。

令和 5 年の運行開始から皆様にはお世話になり感謝しているが、民間事業者として事業を継続することが困難なため、今年度末の 3 月 31 日をもって実証実験は一旦終了させていただく。

今回の実証実験では、多くの有用なデータを取れたと考えている。また、今回は公共交通に近いサービス体系で実施したが、今後はコミュニティバスで不足する部分を補うような体系として、買い物支援や夕方の子どもたちの送迎等に特化し、利用ターゲットを絞った体系等サービス方法を見直し、引き続き皆様の意見をいただきながら、改めて新たなサービスができないかを継続して検討していきたいと考えている。

(委員)

mobi が終了することについて、羽島市民にはどういう形で周知するのか。

(事務局)

アプリを利用されている方については、今後アプリ内で通知が出ることになる。

市としては 2 月の広報やホームページで運行終了について掲載し周知する予定である。

(委員)

月 1,500 人ほど利用しており、ヘビーユーザーの方もいると思うが、今後の代替手段についてどう PR していくのか。

(事務局)

月 1,500 人というのは延べの利用回数であり、実際に利用している方は 30 名程度にとどまり、単発ユーザーや市民ではない方を含めても 60～70 名程度である。市として、mobi の運行費用が 2,000 万円、コミュニティバスの運行費用が 8,000 万円かかっており、利用者が限定されている中でコミュニティバスと mobi の同時並行で投資していくことは困難である。

(委員)

特定の利用者のために税金を投入することが難しいとの事情は理解したが、自宅から定時定路線のバス停まで 300m の距離を歩くことが困難な高齢者もいるので、その方の足を確保する手段を検討いただき、運転免許の自主返納に繋がる取り組みになればと思う。

5 その他

(委員)

運転手不足の問題はどの自治体でも挙がっている。岐阜県内でも事業者とともにドライバーの発掘は行っているが解決には至っていない。運転手の賃金アップなどで離職を防ぐ方向で実施している。最近ではネット上で、運転手に対する罵声や客扱いなどネガティブな情報が溢れており、これらの防止も図っていく必要がある。運転手の年齢層も 60～70 代が中心となったときに、その先 5 年、10 年後どうするかということを見ると、新たな人材をいれる必要がある。東京で岐阜県への移住促進イベントがあるが、移住先における職業選択の 1 つにバス運転手を選んでいただけるよう活動したいと思う。広域な自治体同士で人材の情報共有をお願いしたいと思う。

(委員)

岐阜市では自動運転バスの実証実験が行われており、自動運転になる未来が近いと感じていたが、5 年、10 年先の運転手不足の話が出ているということは、まだ遠い未来の話ということか。

(委員)

岐阜市の自動運転は現状レベル 2 で運行しており、路上駐車を避けるときや右折時は手動で操作している。レベル 4 で運行できているのは全国でも 10 か所にも満たず、公園などの閉鎖空間の場所も多いことから、公道で営業運行が可能になるのはまだ時間がかかる見込みである。

(委員)

バスの運転手と聞くと、長時間勤務や正社員のイメージがあるが、アルバイトの掛け持ちや時短勤務ができる制度があれば空いた時間に働けると思う人もいるのではないかと。デイサービスの送迎運転手は、午前と夕方の送迎の間の3時間半程度は空いており、もし時間を持て余すようであれば、違う会社で運転手として働くことも可能なのではないかと。

(事務局)

今回は、2月26日に協議を予定している。

6 閉会