

令和5年度 第2回羽島市地域公共交通協議会 議事録

日 時	令和5年6月28日(水) 午後2時00分から午後3時30分まで	
場 所	羽島市役所3階 301会議室	
出席者	(敬称略)	
	会長代理 生活環境部長	高橋 宏成
	委員 (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 名阪近鉄バス(株)乗合バス営業部長	山田 規光久 (代理出席：三好 高弘)
	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)バス事業部長	西川 勝則
	委員 東海旅客鉄道(株)岐阜羽島駅長	田中 秀樹 (代理出席：秋池 啓至)
	委員 名古屋鉄道(株)地域活性化推進本部地域連携部付部長兼岐阜エリア担当	小澤 秀彦 (代理出席：夫馬 康昌)
	委員 (公社)岐阜県バス協会専務理事	木村 治史
	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：佐竹 達也)
	委員 羽島市自治委員会理事	大野木 真
	委員 羽島市老人クラブ連合会女性部長	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	渥美 宏 (随行：山本 祥央)
	委員 岐阜土木事務所施設管理課長	棚橋 典広
	委員 岐阜羽島警察署交通課長	中村 和史
	委員 県都市建築部都市公園・交通局 公共交通課長	佐藤 智紀 (代理出席：酒井 麻里)
	委員 羽島市健幸福祉部長	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
	同課主幹	富田 修平

要 旨	<p>1 開会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 資料確認 ・ 出席人数の報告及び会議開催成立の報告 ・ 出席者の紹介 ・ 情報公開及び傍聴に関する報告 <p>2 報告事項</p> <p>報第1号 地域公共交通協議会監事の指名 (事務局) 設置要綱第6条に基づき、大野木委員、村上委員を監事とする。</p> <p>報第2号 コミュニティバスの利用状況 (事務局) コミュニティバスの利用状況(資料1)について説明 (質問・意見なし)</p> <p>報第3号 地域公共交通網形成計画の目標達成状況 (事務局) 地域公共交通網形成計画の目標達成状況(資料2)について説明 (委員) 計画を進めていく中で、毎年目標値により評価されているが、今後も継続してチェックを実施し、毎年計画の見直し等に反映してほしい。また、例年、羽島市にて自己評価を実施し、学識経験者を含む第三者評価委員会からの二次評価結果を提示しているので、それがどのように反映されているかを確認したい。 (事務局) 二次評価については、議第1号でお示しする。</p> <p>3 議事</p> <p>議第1号 生活交通確保維持改善計画(案)について (事務局) 生活交通確保維持改善計画(案)(資料3)について説明 (質問・意見なし) (生活交通確保維持改善計画(案)について承認された)</p> <p>4 その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 羽島市におけるAIオンデマンド型交通の実証実験 (事務局・提案事業者) 羽島市におけるAIオンデマンド型交通の実証実験(資料4)について説明
------------	--

(委員)

今回の実証実験は地域公共交通計画の中でどのような位置付けとなるのか。現計画の中で鉄道、バス、タクシーとそれぞれ役割がある中で、それらとの関係についてどのように考えているか。

(事務局)

今回、民間事業者から実証実験の提案があり、地域の運行事業者により実施していく方向で話が進んだ。交通事業者からの自主的な取り組みを市が支援するという位置付けであり、計画内に記載している交通事業者の役割として「運行改善等の提案・実践」に該当する。

コロナ禍後の新たな生活様式に対応するため、事業者と市が一体となって取り組むことは意味があると考えている。

(委員)

コロナ禍の影響で利用者数が落ち込んでいるが、コロナ禍であっても生活を支える移動の需要は継続していると考えられる。今回の実証実験は、コミュニティバスの需要を補完する役割になるのか。他の導入自治体での先行事例があれば教えてほしい。

(提案事業者)

「mobi」は短い距離の利用が多く、名古屋市千種区では乗車距離1～2kmの利用が多くなっている。既存のバスやタクシーの需要について、精緻には把握できていないが、雨天時に徒歩から「mobi」に切り替えるなど、既存の交通網を補完する形を想定して実証実験を進めている。距離、時間、相乗り率等の実績データを踏まえて協議会で協議をしつつ、今後どのようにしていく必要があるか検証していく予定である。羽島市でも実績データを提供しながら既存の公共交通への影響も見ながら進めていきたい。

(委員)

新たにコミュニティバスやデマンド型交通を始める場合、既存の公共交通を守る前提があるため、関係する交通事業者の了承を得たうえで進める必要があると考えるが、今回は具体的にどの運行事業者に話をしたか。

(事務局)

事業の確実性を担保するため、運行事業者の候補として、岐阜羽島バス・タクシー(株)とスイトトラベル(株)の事業に協力の可否を確認した上で、運輸支局に相談したところ、既存の交通事業者への説明をするよう回答いただいた。そこで、Community Mobility(株)、岐阜羽島バス・タクシー(株)、スイトトラベル(株)及び羽島市の4者で岐阜県タクシー協会の担当の専務理事の元に説明に出向き、今回の事業について了承をいただいた。その後、岐阜県バス協会、東海旅客鉄道(株)、名古屋鉄道(株)、名阪近鉄バス(株)へも連絡をして今回の会議に至った。

(委員)

mobiには一日乗車券の設定はあるか。短い距離の移動で往復1,000円となると、普通の主婦からすると負担が大きいと感じる。

(提案事業者)

現在の計画では一日乗車券の設定はないが、そういった声が多い場合は設定することも可能であるため、その点も含めて実証運行できればと考えている。

他のエリアの例では、毎日利用されている方もおり、そういった方は月額プランで利用されている。ときどき利用される方のご意見も含めてニーズをキャッチアップしながら料金設定できればと考えている。

- ・公共交通全般に関する意見等

(委員)

交通系ICカード全国相互利用サービス、にしみのライナー、にしみのライナーリレーバスの利用状況について紹介

(委員)

物流業界では、2024年問題でトラックの運転手不足で2~3割の留め置きが発生しており、トラック業界においては荷主と事業者が協力し、効率化を図ることで何とか対応していこうという状況にある。この問題は、バス業界、タクシー業界においても同様で、公共交通の維持が図れるかが課題となっており、業界においては努力しているところである。そのため、官民一体となって公共交通会議の場で一つの課題として扱ってもらえるとありがたいと考える。

求人をつけることは当然として、運転手の紹介手当を引き上げる事業者もある。バスガイドの方にドライバーの仕事も担ってもらおう対策で運転手不足解消を図ろうとしている例もある。人材が集まらない理由はドライバーの待遇、給料が他の業種に比して少なく、労働環境も不規則であることが挙げられる。昔はドライバーというのは魅力ある仕事であった。

今後、運賃の見直しが地方へも及んでくる。中央では外国人雇用の検討が進められており、特定技能の中に運転手を入れられないか、法的な整備が必要になるため検討している状況である。

事業者だけでは限界にきているため、今後は地元の自治体を含めて考えてほしい。羽島市総合政策課では移住関係の施策を行っている。なかなか人が集まらないこともあるため、アンテナショップの機会を捉えて総合政策課が移住、雇用を確保して住まいを確保するくらいまでしないとなかなか集まらない危機的状況にあると思うので、皆さんにも考えていただきたい。

(委員)

2024年問題は輸送事業全般の問題であり、給料や待遇を上げながら効率化を進める必要がある。DXやデマンド型交通の導入等も検討していかないと地域の交通はなかなか難しいといえる。

まちづくりと公共交通、立地適正化計画やコンパクト・プラス・ネットワークに

取り組んでいる自治体もある。羽島市は新幹線駅や名古屋鉄道が整備されており、恵まれた環境といえる。基幹とする交通網が整備され、全体的に効率を上げていく中で、財政を健全化し、生活の交通弱者を支えられるようにしていくことが重要である。

コロナ禍でも必要な交通があり、他の交通手段がない市民もいると考えられるため、生活の交通弱者を支えられるようにしていくことが重要だと考えている。

(事務局)

次回の会議は来年1月開催を予定する。

5 閉会

以上