

令和6年度 第4回羽島市地域公共交通協議会 議事録

日 時	令和6年12月20日（金） 午後2時00分から午後3時00分まで		
場 所	羽島市民会館 第1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	名阪近鉄バス(株)乗合バス営業部長	山田 規光久
	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	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：大岩 伸次)
	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	栗本 善彦
	委員	公募委員	植村 佳代
	委員	公募委員	小川 真由美
	委員	公募委員	豊島 裕香
	委員	岐阜運輸支局首席運輸企画専門官	下平 真一郎
	委員	岐阜県バス協会専務理事	木村 治史
	委員	岐阜土木事務所施設管理課長	児玉 忠哲
	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	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 羽島市地域公共交通計画（素案）について （事務局） 羽島市地域公共交通計画（素案）（資料 1）、「資料 1 地域公共交通計画（素案）」の一部修正について（資料 1 補足）、羽島市地域公共交通計画（素案） 概要版（資料 2）、羽島市地域公共交通計画 骨子（資料 3）について説明 （委員） 14 ページのコミュニティバスの利用者数のグラフについて、令和 6 年の利用者数が推計値を超えたということだが、この推計には人口減少率、高齢者の人口、高校生の人口減少が考慮されているのか、またその計算方法を教えていただきたい。 （事務局） コミュニティバスの利用者のみで推計しており、人口等は反映させていない。平成 26 年から令和元年の数値を元に減少率を推測している。 （委員） 22 ページ、23 ページ、40 ページの中で、「地域公共交通」、「地域内交通」、「公共交通」とあるが、言葉の使い分けについて区別はあるのか。 （事務局） 羽島市の場合、新幹線が通っていることから、新幹線を含む場合は「公共交通」、新幹線を含めていない場合は「地域公共交通」と使い分けている。「地域内交通」については、地域公共交通の中でもコンパクトな地域内の交通を指している。 （委員） 31 ページに定時定路線以外の括弧書きで、デマンド型交通と公共ライドシェアが並列で書かれているが、それ以外の運行方式は検討しないのか。 （事務局） 括弧内は例として挙げたものであり、この 2 つにこだわるのではなく、地域に合った運行方式の導入可能性を検討していく中で、新しい技術や運行形態が生まれた際にはその研究を行う。 （会長代理） 他の可能性もあるということなので、「等」を加えたらどうか。 （事務局） 「等」を追加する。
-----	---

(委員)

前回の会議にて、カラフルタウンに乗り入れてほしいという意見があったが、32ページの商業施設との連携のなかで検討するということか。

(事務局)

商業施設や温泉との連携については、あくまでコミュニティバスの利便性について検討しており、スーパーの敷地内にバス停を設置させていただくことを想定している。カラフルタウンについては、名鉄などの既存の公共交通を守るということから、今ある手段を活用し、乗り換えで行く方法の案内などの情報提供を行うことで、利用者の増加を目指している。

(会長代理)

地域別マップを作成することで、公共交通機関を使って市外の施設にも行きやすいような情報提供を行い、利用促進を図りたいという考えである。

(委員)

7 ページに各交通機関の運行本数が記載されており、29 ページは羽島市として今後のサービスの展開を宣言するページだと思う。幹線交通については各事業者の意向に左右されるが、支線交通は羽島市としてある程度市の予算や裏付けが必要であるものの、市でコントロール可能かと思うため、1日に何便走らせるといった具体的なサービス水準を書く余地はあるか。

(事務局)

令和8年4月をめどに路線の見直しを考えており、路線再編を検討する中で新しい交通手段を含めた具体的な内容を記載することが困難な段階であるためこのような記載としている。

(委員)

名鉄では、利用者数について、コロナ禍前の水準に戻したいという思いは強いが、約1割の方は在宅勤務や自動車通勤といった新しい生活スタイルにシフトしている。少しでも便利なダイヤや旅行商品などを拡充し、定期外の利用者をコロナ禍前の水準まで戻そうと取り組んでいる。

(委員)

名阪近鉄バスでは、運転手などの処遇改善や物価高の高騰を賄うため、12月1日から運賃改定を実施した。ICカードを導入したことで、回数券の廃止や輸送人員の推計方法が変化し、実際のお客様の動向などが把握できるようになった。バス利用者はコロナ禍前と比べて、一部の地区を除いて全般的に伸びている。主な要因として、沿線市町で高校生の定期券購入費用の補助を実施している自治体が増え、高校生の生徒数は減少している一方でバスの利用は増加している。羽島線では、大垣市内での利用が増えていることや、高校の学区制が廃止となり、人の流れが変わったことが利用者が増加した要因と考えている。懸念点として、今後高校生が激減

するなかで、高校生にいかにしてバスを利用してもらえるかが課題となる。今後は高校に通学する方に公共交通の利便性を PR しなければ、この目標値は達成できないと思う。定期券や IC カードの便利な機能の検討もしており、今後ともよろしくお願いしたい。

(委員)

ドライバー不足はどの会社でも同じだと思う。岐阜羽島バス・タクシーでも新規採用の取り組みは行っているが、改善には至っていない。いろいろな採用サイトがあるが、採用に至ると給料の 30% を払わなければならないところも多い。今後ドライバーが不足するなかで、公共交通の運行が滞らないよう、ドライバーの募集に皆様の協力をお願いしたい。

(委員)

親が居住する自治体では、市に申請するとタクシーが半額になる券をもらえる。コミュニティバスも稼働しながら様々な公共交通も維持したいという話があったなかで、家から出るのも大変というお年寄りのための補助やバスを利用する高校生向けの補助など、バス利用者にダイレクトに補助する仕組みがあれば生活がしやすいのではないか。

(副会長)

全般的に新しい運行形態や ICT 技術の活用が盛り込まれており、柔軟な計画となっている。ライドシェアを含めて確実ではないが、社会的に許容できる政策がまた出てくると思うので、その中で計画の実施を進めていけばよいと思う。名鉄や名阪近鉄バスの目標値を掲げることは重要であり、達成には公共交通とコミュニティバスとの連携が必要である。計画の位置付けとして、関連計画の都市計画マスタープランと一体となって長期的なまちづくりを行う必要がある。羽島市は立地適正化計画が策定されていないが、まちづくりと公共交通計画を関連付け、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方で着実に目標を掲げてほしいと思う。公共交通を考える際はある程度広い幹線交通を考えることが重要である。富山では路面電車や旧路線を活用し、高齢者の居住と交通を一体化して考えている。羽島市と事業者の目標を明確に書いたので、市と関係事業者が連携をとって目標に向かって行ければと思う。

4 その他

(事務局)

今回は、来年の 1 月に協議を予定している。

5 閉会

以上