

第47回長久手市地域公共交通会議 議事録要旨

議 事 概 要	
会議の名称	第47回長久手市地域公共交通会議
開催日時	平成31年3月13日(月) 午後1時～午後3時
開催場所	長久手市西庁舎3階 研修室
出席者氏名	<p>15名中13名出席(五十音順)</p> <p>会長 松本 幸正 委員 安藤 悠太(代理出席) 委員 天野 力 委員 今井 純志 委員 加藤 正純 委員 古賀 めぐみ 委員 小林 弘明(代理出席) 委員 高嶋 隆明 委員 田中 直子 委員 二輪 昭宏 委員 矢野 正彦 委員 吉岡 実 委員 吉積 正樹(代理出席)</p> <p>説明員</p> <p>(Nーバス事業者) 安心安全課長 南谷 学 同課長補佐 山際 裕行</p> <p>(定額乗合タクシー事業者)</p> <p>長寿課長 出口 史朗 同課長補佐 粕谷 庸介</p> <p>(事務局) 経営企画課長 日比野 裕行 同課長補佐 森 延光 同主事 戸田 敬志</p>
欠席者氏名	委員 小林 裕之、松本 幸次
傍聴者人数	3名
会議の公開・非公開	公 開
審議の概要	<p>1 議 題</p> <p>(1) 第2次長久手市地域公共交通網形成計画(案)について</p> <p>2 報 告</p> <p>(1) 定額乗合タクシー検証結果報告について (2) 公共交通かわら版「のりゃあせ第10号」について (3) 市内公共交通の利用者実績について</p> <p>3 意見交換</p> <p>4 その他</p>

<裏面へ>

1 議 事

1 議 題

(1) 第2次長久手市地域公共交通網形成計画(案)について

(資料1-1及び資料1-2に基づき事務局より説明)

会長

第2次網形成計画策定に向けて、最後まで完成度を高めていきたい。

1月から2月にかけてパブリックコメントを実施し、2名の方から11の意見を頂いた。意見に対する考え方、事務局の修正等内容について意見は無いか。

委員

41頁基本方針4の追記事項として、新しいモビリティ・サービスの導入等の情報共有について記載して頂いているが、これらを導入することで多様な移動ニーズに対応できるということであれば基本方針3に記載するのが適当ではないか。また、パブリックコメントの11「大規模災害の対応」について、台風等による鉄道駅での滞留の対応なども考えられる。実際にそれらに対応していくためには、自治体と運行事業者等との協定が必要であると思われるが、長久手市は、災害対応等の協定は結んでいるのか。以上2点についてお聞きしたい。

事務局

新しいモビリティ・サービスの導入や自動運転については、情報の収集及び共有を主として行っていくことを考えているため、基本方針4での記載としている。

事業者

災害時の帰宅困難者については、イケアと受入れ等に関する協定を結んでいる。

交通事業者との協定については、まだ進んでいない状況である。

会長

災害(大災害、台風、大雨等)時に連携し対応していくことは非常に重要である。今回の計画には、協定の締結等については記載しないが、今後検討していく必要がある。

41頁基本方針4自動運転について、「自動車の自動運転」との記載であるが、4月から尾張旭市でバスの自動運転の実証実験も行われることから「自動車・バスの実証実験」に記載を変更する。

44頁公共交通の役割分担について、先日首相より「相乗りタクシー」について検討していくとの発言があった。個別輸送(タクシー)と記載することは適切か。

委員

「相乗りタクシー」については、すぐに導入されるわけではなく、当面の間は法の整備を行っていくことになるかと予想される。記載については問題無いと思われる。

委員

今回の計画では、高齢者や移動困難者について、多く記載されているが、子育て世代の移動支援について取組などの記載がない。人口も増えており、子育て世代の方の移動について記載があると良い。

会長

本計画において、子育て世代の移動については、どのように記載してるのか。

事務局

今回の計画では、今後の高齢化の進展による移動困難者への移動支援や公共交通を持続的に運行させていくための取組について重点的に記載している。子育て世代への対応については、Nーバスの運行目的のひとつとして「子育て支援」があり、こちらで対応していく。

会長

基本方針等に記載はしないのか。

事務局

39頁の基本方針3には、子育て世代、子ども等へ利便性の高い公共交通サービスの提供について記載しているが、41頁には記載されていないため、「子育て世代」を追記する。

会長

事務局により、41頁の基本方針3及び基本方針4の修正を行い、本計画を本協議会として承認するととしてよろしいか。

(異議なし)

本計画について、今後どのように公表等行うのか事務局から説明をお願いします。

(今後の予定等について事務局より説明)

<裏面へ>

2. 報 告

(1) 定額乗合タクシー検証結果について（資料2に基づき長寿課により説明）

委員

15頁7「利用者数の推移と天候」では月曜日と金曜日の利用者が多く、17頁9「曜日別利用状況」では水曜日と金曜日が多い。結果が異なるのはなぜか。

長寿課

15頁7「利用者数の推移と天候」では、ダイレクトメールを送付した効果により、月曜日と金曜日の利用者が増加したことを記載しており、実証実験全体としては17頁9「曜日別利用状況」のとおり水曜日と金曜日が多かった。

委員

7頁5「利用の多い曜日」と17頁9「曜日別利用状況」はどのような違いがあるのか。

長寿課

7頁5「利用の多い曜日」については、利用者の実人数、17頁9「曜日別利用状況」については、利用者の延べ人数で計算している。

委員

40代、50代の方が利用されているが、障がいをお持ちの方という認識で問題無いか。

長寿課

そのとおりである。

委員

23頁6「この定額乗合タクシーがなかったら、何で移動していましたか」のグラフでは、半数以上の方が、その他の公共交通を利用していたと回答している。今後の運行にあたり、対象者等の条件付けが非常に大切であり、他の公共交通との役割分担等を明確にしていく必要がある。

会長

定額乗合タクシーの主な運行目的は「バス停まで歩けない方への移動支援」であることから、利用が少なかったことが問題ではなく、対象者に対してどのような効果があったかを検証する必要があり、そのためには、バス停まで歩けない人の母数を知ることが重要である。

31頁(5)「定額乗合タクシーを利用しなかった理由について」では、「申込みの仕組みがわからなかった」「乗合タクシーの仕組みがわからなかった」という回答が25%もあり、これは大きな問題である。逆に23頁6「この定額乗合タクシーがなかったら、何で移動しましたか」では自家用車が5.6%あり、大きな成果であったといえる。

委員

N-タクについては、高齢者の外出支援の施策として理解している。今回の実証実験では利用しない理由として「市外に行くことができない」と言った意見が多かったと聞く。バス事業者としては、乗合タクシーとバスをセットで利用することで割引になる等、隣接市へ行きやすくするための施策についても一緒に考えていくことが大切であると考えている。

会長

役割分担を明確にしながら、様々な利用者にとって、公共交通全体で利用しやすい形を考えていくことが重要である。

(2) 公共交通かわら版「のりゃあせ第10号」について

(資料3に基づき事務局により説明)

委員

公共交通体験記のN-バスが往復時刻105分と記載されているが、これは当日の出発時間等の影響によるところが大きかった。現時の記載ではN-バスが不便であると思われる。注意書で最短時間を記載してはどうか。また、マイカーの費用についても、維持費等含まれていない旨を記載した方が良い。

事務局

N-バスの最短時間及びマイカーの費用について、注意書等で補足説明を記載する。

会長

N-バスのGoogleマップ検索について、検索方法がわかりにくいいため、手順等を画像でわかるように掲載してはどうか。

<裏面へ>

事務局

検索手順の記載方法については、検討しわかりやすいものに変更する。

(3) 市内公共交通の利用者実績について

(資料4-1、4-2、4-3に基づき、愛知高速交通㈱、名鉄バス㈱、Nーバス事業者より説明)

委員

平成29年度の陶磁器資料館南の利用者が大きく増加しているがなぜか。

委員

イケアの開店に際し、知の拠点愛知を臨時駐車場として解放したため利用者が増加した。

4 意見交換

会長

イオン周辺等の渋滞状況はどのようなか。

事務局

平日の渋滞は落ち着いてきているが、休日の昼間、特に雨の日には渋滞が発生している。

3. その他

- ・群馬大学と協力し自動運転バスによる実証実験について

(名鉄バス㈱経営計画部 水野様より資料に基づき説明)

委員

実際にバスに乗ることはできるのか。

名鉄バス㈱

公募での乗車人数は30名程度であり、現在HP上で募集している。想定以上に応募があり、現状で6倍～8倍程度である。

委員

今回の実証実験では、ロータリー内等でも自動運転を行うのか。

名鉄バス(株)

ロータリー内での自動運転も可能であると思われるが、今後地図を作成していく過程で決めていく予定である。

事務局

指摘事項を修正し、中部運輸局に提出するとともに、HP等で公表をしていく。

以上で第47回地域公共交通会議を終了とする。

以上