

第63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63回長久手市地域公共交通会議																								
開催日時	令和5年10月3日（火） 午後2時～午後4時																								
開催場所	長久手市役所西庁舎3階 研修室																								
出席者氏名 （敬称略）	<p>17名中13名出席（五十音順）</p> <p>会長 樋口 恵一 委員 岩井 貞典 委員 大野 淳 委員 古賀 めぐみ（公募委員） 委員 児玉 朋孝 委員 小林 裕之 委員 佐分利 麻美（公募委員） 委員 石屋 義道（代理出席 江崎 嘉彦） 委員 日比野 裕行 委員 宮川 高彰（代理出席 塚 啓太） 委員 門前 健 委員 吉田 浩美（代理出席 田口 茂） 委員 若杉 将成</p> <p>説明員</p> <table border="0"> <tr> <td>（中部運輸局）</td> <td>金森 幹雄</td> </tr> <tr> <td>（Nーバス事業者）</td> <td>高木 昭信</td> </tr> <tr> <td> 暮らし文化部次長</td> <td>久保田 直也</td> </tr> <tr> <td> 安心安全課課長</td> <td>山際 裕行</td> </tr> <tr> <td> 同課課長補佐</td> <td>水野 高志</td> </tr> <tr> <td> 同課交通防犯係長</td> <td>長谷川 礼菜</td> </tr> <tr> <td>（福祉有償運送）</td> <td>福祉課障がい福祉係長</td> </tr> <tr> <td>（事務局）</td> <td>市長公室次長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>兼企画政策課課長 浅井 俊光</td> </tr> <tr> <td></td> <td>同課課長補佐 安井 寛樹</td> </tr> <tr> <td></td> <td>同課政策第2係長 富田 昌樹</td> </tr> <tr> <td></td> <td>同課主事 林 陽奈子</td> </tr> </table>	（中部運輸局）	金森 幹雄	（Nーバス事業者）	高木 昭信	暮らし文化部次長	久保田 直也	安心安全課課長	山際 裕行	同課課長補佐	水野 高志	同課交通防犯係長	長谷川 礼菜	（福祉有償運送）	福祉課障がい福祉係長	（事務局）	市長公室次長		兼企画政策課課長 浅井 俊光		同課課長補佐 安井 寛樹		同課政策第2係長 富田 昌樹		同課主事 林 陽奈子
（中部運輸局）	金森 幹雄																								
（Nーバス事業者）	高木 昭信																								
暮らし文化部次長	久保田 直也																								
安心安全課課長	山際 裕行																								
同課課長補佐	水野 高志																								
同課交通防犯係長	長谷川 礼菜																								
（福祉有償運送）	福祉課障がい福祉係長																								
（事務局）	市長公室次長																								
	兼企画政策課課長 浅井 俊光																								
	同課課長補佐 安井 寛樹																								
	同課政策第2係長 富田 昌樹																								
	同課主事 林 陽奈子																								
欠席者氏名	<p>委員 国仲 美早 委員 近藤 かおり 委員 牧 雅美 委員 吉金 典晃</p>																								
傍聴者人数	0人																								
会議の公開・非公開	公開																								

審議の概要	<p>1 議題</p> <p>(1) 法改正に伴う乗合事業に係る協議運賃の取扱いについて</p> <p>(2) 公共交通ワークショップの結果報告について</p> <p>(3) 長久手市地域公共交通計画素案（抜粋版）について</p> <p>2 報告事項</p> <p>(1) 市内公共交通の利用者実績について （リニモ・名鉄バス・Nーバス）</p> <p>(2) リニモ公園西駅から赤池駅までの名鉄バス直通便の実証実験について</p> <p>3 意見交換</p> <p>4 その他</p>
-------	---

1 議題

(1) 法改正に伴う乗合事業に係る協議運賃の取扱いについて

（資料「乗合事業に係る協議運賃の取扱いについて」に基づき中部運輸局より説明）

異議なし

会長

10月の法改正により協議運賃に関する事項は公共交通会議（以下、当会議）ではなく、法第9条第4項の協議会にて協議することとなる。このことについて、当会議の要綱を変更する必要がある。

(2) 公共交通ワークショップの結果報告について

（資料1に基づき事務局より説明）

会長

今回のワークショップは地域の声を収集するため、主に中学校区のエリアで実施した。

テーマ②について、市全体の公共交通をより良くするための案のうち、①「他の公共交通との乗り継ぎのしやすさ向上」は、現時点で公共交通を使える人への利用促進、②「乗合タクシーの導入」③「高齢者や障がい者、子どもなど交通弱者への移動支援策の充実」については自力で公共交通を使いづらい人たちへの対応であると感じる。

他にも様々な意見が出ているが、ソフト面の対策とハード面の対策があるため、今後の施策検討の参考になるようにまとめて行く必要がある。

(3) 長久手市地域公共交通計画素案（抜粋版）について

（資料 2 に基づき事務局より説明）

委員

6 ページ「(7) 周知・広報活動の強化」について、Nーバスについてあまり知られてないといった意見を解消するための取組みとしているが、市民アンケートより実際に知らないと回答した方の年齢の傾向は把握しているか。

事務局

年齢の傾向については今後確認をする。

Nーバスを利用していない理由で「Nーバスがどのように走っているか知らない」という回答が 19.4%であったため、Nーバスの認知度が低いという現状は把握している。

委員

今後、特に若年層の利用が公共交通の存続のために重要となる。年齢層に応じた周知方法を意識して取り組むと良いと思う。

会長

将来像として、様々な交通手段が共生し、繋がりのある公共交通の実現を目指すことと定めている。現在の地域公共交通網形成計画がNーバス中心の計画になっている点からも、この部分が地域公共交通計画（以下、本計画）の策定における大きな変更点になる。

1 ページ目の各交通手段の位置づけと役割にもあるように、本計画では公共交通機関としてリニモ、名鉄バス、Nーバス、タクシーに加えて、地域交通ネットワークとして、その他の移動資源も包含し、計画を推進する内容になっており、この点が「共生」という将来像に紐づいている。

また、ジブリパーク等の観光面や、カーボンニュートラルの実現を目指す環境面など、市の特性を活かした施策も取り入れても良いと考える。現在の素案では、住民に向けた施策が多い傾向にあるが、観光や環境と関連させた施策について、事務局としての考えはあるか。

委員

環境面に関して、長久手市は令和 4 年 1 月 4 日にゼロカーボンシティ宣言を行い、現在は職員を中心に、自発的な活動として自動車以外の移動への転換を推進している。今後も、市民の行動変容を促す啓発に注力すべきと考えている。具体的には、6 ページに記載の「各関係機関と連携した利用促進の展開」にあるように、自動車の過度な利用による問題を市民に伝えながら、多様な交通手段を利用する暮らしへの転換を促したいと考えている。

また、ハード面における二酸化炭素削減の取組として、令和6年4月より、Nーバス1台をEV車両に買い替える予定である。このような施策を計画に盛り込んでも良いと思う。

観光面に関しては、観光客が主に利用する移動手段はリニモや名鉄バスの基幹路線になるかと思う。

一方で、大河ドラマの放送などにより、歴史観光が現在、注目されており、古戦場公園をリニューアルする計画も検討している。また、市内には魅力的なカフェなどが多くあり、市外の若い方々がNーバスを利用して訪れている光景を目にしたこともある。このような移動の需要があることも視野に入れ、幅広く施策の検討を進めても良いと考えている。

会長

現在の各利用促進の取組はいずれも環境面の課題解消につながるものとなっている。観光面では関係機関との連携が鍵となると感じる。

地域共創というテーマについて、国が掲げる地域共創という分野では、テーマごと、分野ごとの連携を意識している。例として、交通と福祉、交通と環境というようにテーマそのもの同士を連携するような方向性である。前提として、この国の方向性を掲げるべきと考える。

他の自治体では、SDGs関係への対応を施策に記載する例も見られるが、これは観光、環境にも役立つ部分が可視化されて良いと思う。本計画の施策も市における他分野の施策と融合させて示すことができるとより良い計画になると思われる。

委員

観光の観点からリニモの利用状況について言及したい。

リニモはコロナ前の令和元年度と比べて、利用者数が増加しており、駅ごとに分析すると藤が丘駅、愛・地球博記念公園駅の利用が多い状況である。しかし、その他の駅ではコロナ前を上回る状況ではない。

また、リニモの沿線には商業施設や観光施設が存在するが、事業者と情報交換をすると、リニモ利用者は増加しているにも関わらず、施設の利用者は増えていない状況が見られた。その理由として、ジブリパーク来訪者が途中下車せず、藤が丘に帰ってしまうことが考えられ、沿線施設の周知が不十分ではないかという意見も挙げられている。

観光部門と交通事業者で連携を密にし、観光客が長久手市で周遊してもらえるような取組を進めていきたい。

委員

本市の観光の取組については、今後ジブリパーク等の大きな観光資源が拡大する中でいかに市内周遊を促すかが重要となる。市の商工関係者とも連携しながら、今の観光資源屋観光客層など現状に合わせた戦略づくりを進めたい。

委員

日進市で高齢者少量輸送実証実験が昨日から始まった。75歳以上の高齢者を対象に1回400円でタクシーの利用ができるというものだが、長久手市においても移動困難者、交通弱者に向けた移動手段の確保について、将来的に実証実験を含め、検討している取り組みはあるか。

事務局

ワークショップにおいてもデマンド型交通に対する意見が挙がった。実証実験については東部地域を中心に、実施の検討を進めている。

本格導入については、他自治体の事例を参考としつつ、実証実験を行い、運行の様子を見ながら適切な体系を模索した上で、実装に進めるか、異なる輸送体系を検討するのかを考えていきたい。

会長

Nーバスの地域性や利用状況に基づき、デマンド化も視野に入れているという点で、タクシー事業者との連携は重要となる。

紹介された日進市の事例は、位置付けとして計画事業(3)、(5)にあるような移動困難者や交通弱者の支援に焦点を当てた施策であると考えられる。

今年から福祉有償運送の管理部局にも会議に参加いただいている背景の1つに、福祉有償運送の担い手不足という課題がある。福祉の仕事が逼迫している実態の中で、移動困難者の個別ニーズに対応するため、新たに(3)の項目を計画に追加したが、施策を進める上で、タクシー等との連携が重要となると認識している。

長久手市にはタクシー事業者が2社営業所を有しているため、地域の事業者と連携しながら、交通弱者に向けた施策を展開できれば、福祉分野との連携も加速すると思われる。

会長

2ページの①市内概況について、名鉄バスとNーバスの路線重複がある点は、第三者評価委員会からも指摘があり、将来の公共交通ネットワークを位置づける当計画においても重視していくべき事項となる。

名鉄バスの経営を圧迫するような交通体系では共創の観点からも問題があるため、基幹交通維持の視点から路線のあり方について名鉄バスの意見を伺いたい。

委員

福祉有償運送でも挙がった担い手不足という部分で、全産業の中でもバスの運転手は賃金的な面から人員が集まらない状況であり、今年度の運賃改定の大きな目的の1つとしては運

転手の待遇改善がある。

運賃については、バスの賃率に基づいて定めるのではなく、エリアごとで運賃設定をするのも良いという話も出ており、柔軟性をもって検討していく必要があると認識している。

また、これまでは民間企業が公共交通を支えてきた部分はあるものの、現在は1企業で全ての交通を賄える時代ではない。企業努力だけでは解決出来ない部分は各自治体に問題提起しつつ、柔軟に取り組んでいきたい。

福祉有償運送や自家用有償運送はそれぞれの役割があり、その役割が大きくなると名鉄バスとも競合し、既存の公共交通の体系が崩れてしまう。しかし、福祉有償運送のニーズもあるため、それぞれの役割を意識してバランスを取りながら、交通体系を構築していけると良いと考える。

事務局

指摘の通り、既存の事業者の経営を圧迫することにならないよう、交通体系を検討していきたい。

会長

各公共交通の運賃体系はそれぞれ異なるが、エリア内で複数の交通機関を利用する場合の運賃を一律とするなどの取組ができると良いと思う。交通事業者と連携を取りながら、料金の新しいあり方を議論、調整していくことが市民や来訪者の利便性向上にもつながると考える。

これに関連して、計画事業（4）の施策が基本方針2に入っているが、これは基本方針1に入るのではないか。確保維持改善のための利便性向上として、ソフト面としての利用促進や、ハード面の取り組みも含めた施策であると思う。

会長

計画事業（3）について、「公共交通と地域にある様々な移動資源の情報を集約し、地域交通ネットワークとして構築し、あらゆる年齢層の方に合わせた情報発信の仕組みづくりを行う」という点に期待している。

理由としては、要支援者の移動手段として、主に福祉施策や移動支援が案内されていると思うが、実は要支援者でも、自力で公共交通を利用して移動ができる方はいることが挙げられる。自宅の近くにバス停がある場合や公共交通利用が可能な方には、公共交通利用を促すような施策の展開が必要である。

委員

移動の速達性は度外視にして、高齢者も乗りやすいような人力車などを運行するのはどうだろうか。移動の楽しさや家から駅やバス停までの短距離移動の手段としての機能であれば必ずしも自動車である必要はないのではないか。

会長

グリーンスローモビリティや、シニアカー、20キロ以下の低速で走る車両など、事例としては存在するため、検討する価値はあると思われる。

事務局

移動のスタイルは様々であり、速達性を重視する層もあれば、時間がかかっても楽しさを重視する層もある。

需要と供給がどの程度か把握できていない部分があるが、あらゆる移動ニーズもあると思われるため、検討していきたい。

会長

低速の交通手段の導入という考えには賛成する。しかし、先に挙げたグリーンスローモビリティの場合、20km/hしか出せないため、交通量が多い幹線道路への乗り入れが難しい。

そこで、例として長久手市を幹線道路のブロック単位で区切り、その区域内で買い物や医療が完結できるコンパクトなまちになれば、徒歩移動での生活がしやすくなるとともに、低速の移動手段も活かしやすい環境となる。

計画事業（3）に関連して、地域特性に合わせた移動手段の確保の観点から今後検討を行うことが望ましい。

会長

計画事業（1）、（2）について、共創をキーワードにしていく上で、バスの確保を交通事業者と市のみで行うのではなく、共創の主体である市民も当事者として入れ込まなければ現状とあまり変わらないと思われる。

そのため、特に（2）の実施主体として、市民も加えることで、市民参加型の利用促進を行っていくべきであるため、誰が主体になるのかを意識した施策を検討いただきたい。

2 報告事項

(1) 市内公共交通の利用者実績について

(資料3-1、3-2、3-3に基づき各交通事業者より説明)

意見なし

(2) リニモ公園西駅から赤池駅までの名鉄バス直通便の実証実験について

(資料4に基づき事務局より説明)

会長

実証実験という位置付けで、本格運行等はこの実験の結果を踏えての検討になるのか。

事務局

日進市より、今年度は実証実験を行い、来年度以降の本格運行は様子を見ながらの検討になると聞いている。

現在、学校のスクールバスという形で運行しているが、休校日にはこちらの便を運行するという形になる。スクールバスの一般乗車については問題ない。

会長

沿線住民が日頃から利用可能になれば良いと感じている。実験の状況も見据えながら、路線上にバス停を設置するような連携協議なども行い、連携ができれば良いと思う。

3 意見交換

特になし

4 その他

愛知県交通対策課よりMaaS実証実験とエコモビについて、愛知県バス協会よりバス運転手説明会についてお知らせ

おわりに

事務局

次回の第64回会議は12月19日火曜日の午前10時に開催を予定している。

議題については、今回資料の計画抜粋版の内容を踏まえた計画全体の素案を協議事項として予定している。

以上