

第 6 4 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 6 4 回長久手市地域公共交通会議
開催日時	令和 5 年 1 2 月 1 9 日 (火) 午前 1 0 時から正午まで
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>1 7 名中 1 2 名出席 (五十音順)</p> <p>会長 樋口 恵一</p> <p>委員 大野 淳 (代理出席 久米 裕之)</p> <p>委員 川本 満男</p> <p>委員 国仲 美早</p> <p>委員 古賀 めぐみ</p> <p>委員 児玉 朋孝</p> <p>委員 小林 裕之</p> <p>委員 日比野 裕行</p> <p>委員 宮川 高彰 (代理出席 堺 啓太)</p> <p>委員 門前 健</p> <p>委員 吉田 浩美 (代理出席 田口 茂)</p> <p>委員 若杉 将成</p> <p>説明員</p> <p>(Nーバス事業者) 暮らし文化部次長 高木 昭信 安心安全課課長 久保田 直也 同課課長補佐 山際 裕行 同課交通防犯係長 水野 高志</p> <p>(福祉有償運送) 福祉課主任 戸田 敬志</p> <p>(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</p>
欠席者氏名	<p>委員 岩井 貞典</p> <p>委員 佐分利 麻美</p> <p>委員 石屋 義道</p> <p>委員 牧 雅美</p> <p>委員 吉金 典晃</p>
傍聴者人数	1 人
会議の公開・非公開	公開

審議の概要	<p>1 議題</p> <p>(1) 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について</p> <p>(2) 第2次長久手市地域公共交通網形成計画の評価結果について</p> <p>(3) 長久手市地域公共交通計画素案（全文版）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) バスフェスティバルイベントについて</p> <p>3 意見交換</p> <p>4 その他</p>
-------	--

1 議題

(1) 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

（資料1-1、1-2に基づいて事務局より説明）

委員

資料1-2における三ヶ峯線の目標が未達成である点について、利用者が減少と記載があるが、この利用者が減少したというのは高齢者のことを指しているのか。

事務局

利用者の減少と年齢層の相関についての詳細な分析までは出来ていない。三ヶ峯線は東小学校の児童も通学に利用しているが、通学児童数は大きく変動しないため、高齢者の減少が要因である可能性は高い。

会長

私見であるが、令和3年度からの路線再編により利用者が減少した可能性もあると考える。利用の少ない地域の実状を踏まえながら公共交通ネットワークの改善に取り組めると良い。

(2) 第2次長久手市地域公共交通網形成計画の評価結果について

（資料2に基づき事務局より説明）

会長

網形成計画の最終評価が一部未達成だが、その要因としては、新型コロナウイルスの感染拡大やNーバスの路線再編などがあると考えている。令和3年度の路線再編以降、全路線が福祉

の家へ接続するようになったことに伴い、路線の距離が伸びたため、運行本数を減らさざるを得なくなった。このことも踏まえながら、利用促進や地域特性に応じた役割分担などの検討を進められると良いと思う。

(3) 長久手市地域公共交通計画（全文版）について

（資料3に基づき事務局より説明）

委員

全体を通して不安に思う部分があるため、回答をいただきたい。

最近、学校に行かない子どもが増えている。徒歩で行けない範囲の学校に行く子どももいる。また、妊娠出産期は運転へのリスクがあったり、子育て世帯においては、自家用車を自由に使える状況ではなかったりもする。

そのような人たちに対する支援が現在の計画には含まれていないように感じる。4ページの上位計画・関連計画の中にも子育てに関する計画が含まれていないが、今後子どもや子育て世代の人たちのことは考慮されるのだろうか。あらゆる移動困難者の実態も考慮し、施策の検討を進めることを明記していただきたい。

事務局

車が使えない方への対応について、計画の中に直接的な記載はないが、Nーバスの運賃無償対象者に中学生以下や妊婦も含まれており、子育て支援も推進しているところである。

子育てに関する計画が関連計画に含まれていない点については、子育てに関する計画の中に、公共交通や市内移動に関連する記載の有無を確認をさせていただきたい。

会長

長久手市はNーバスも含めて子育てしやすい環境だという認識があり、次期計画でも継承し続けているという認識でいるが、指摘の通り、現在の計画案ではそれを上手く表現できていない部分がある。

確認したい点として、23ページの公共交通の利用支援という位置付けで、（1）障がい者、（2）高齢者とまとめているが、子育て世代への支援を（3）として追記すると良いと思う。例として、タクシー会社の運賃割引など、支援の枠組みは既に存在している。子育て世代に対して、移動に関連する補助や枠組みがあれば明記すると良い。

また、62ページ以降が計画の核となる内容となっているが、基幹交通、Nーバスともに子どもたちや妊婦には今と変わらず支援を継続していくため、あえて明記をしていないという認識であるが、64ページ（3）で移動困難者や交通弱者の中に子育て世代が含まれるという表現ができていないため、委員の不安を助長させている可能性がある。

そのため、64ページにも、子ども、子育てに関する言及を追記してほしいと考える。

委員

高齢者や障がい者のことは明記されているが、妊産期、子育て支援に関しては明記がないため、ないがしろにされているように感じた。

事務局

会長の意見のとおり、23ページや64ページにある交通弱者の表現について、高齢者や障がい者だけでなく、子どもや子育て世代などあらゆる世代の人たちを包含するという意味として伝えられるよう修正を行う。

委員

意見を3点述べる。

1点目に、48ページ以降の網形成計画の評価結果に関する要因と分析についてである。50ページの公共交通に対する満足度の向上、公共交通に対する市民意識の向上の評価結果の分析は、他の項目と比べ、簡単な結果のみの記載であり、取組実績や要因分析などが明記されていない。

50ページ下段に「市民意識の向上が見られた」と記載があるが、恐らくGTFS等の導入や市民による広報紙作成が結果に繋がった部分もあると思われるため、網形成計画期間中に行った取組に関して、結果のみではなく分析を追記していただきたい。

2点目に、62ページの(2)地域の特性にあった補助交通の確保についてである。Nーバスの見直し、Nーバスの市外の公共交通機関との連携、新たな移動手段導入の検討の3つを挙げているが、Nーバスの見直しと市外の公共交通機関との連携は実施される予定であると思われるため、事業内容の表現を「検討する」だけでなく、「見直しを実施する」とすると良い。

3点目に、60ページに記載の「市内基幹交通及び補助交通の利用者数合計」について、数値データの取得方法を追記していただきたい。

事務局

50ページ、60ページについては指摘事項を追記し、修正する。

62ページの「検討する」という表現については、Nーバスの路線見直しとデマンド型交通などの新たな移動手段導入の検討を合わせて行う予定であり、実施がどのタイミングとなるか不明瞭であるため、「検討」という表現を用いた。

会長

デマンド型交通の導入について「検討」という文言を使うことは理解できるが、①の路線見直しについては実施すると明記することは難しいという判断か。

事務局

東部地域のNーバスについては、既存のNーバス路線の代替手段として、デマンド型交通の導入を検討していきたい。本格導入を行う前に、実証実験を行い、その結果をもとに、路線見直しを行うため、実施時期が不明瞭である。

会長

地域特性に応じた路線の再編を実施していく、というような表現はできるのではないか。

事務局

Nーバスの事業者の立場から発言する。東部地域での課題となる新たな移動手段の検討はNーバスと密接な関わりがあるほか、東部地域以外を運行するNーバス路線やダイヤにも影響があると認識しているため、路線の見直しは今後5年間の中で必要であると考え。そのため、①に関しては「実施」という文言を使用しても良いと思われる。ただし、事務局の考えもあるため、一度内容を持ち帰り、企画政策課と安心安全課で協議したい。

会長

地域に合わせた路線にしていくという方向性を基に文言を検討していただきたい。

関連して、③の新たな移動手段導入の検討は、事業の検討期間である、令和6年度から8年度の間の実証実験の実施を予定しているという認識でよいか。

事務局

実証実験については次年度から実施していきたいと考えている。

委員

Nータクの検討は廃止になってしまったのだろうか。

タクシーに似た交通手段がほしいという意見がワークショップなどでもあがっていたが、計画に記載がなく今後実験などを行う予定もないのだろうか。

事務局

Nータクの実証実験については、平成30年度と令和元年度に行った。この際、本格導入を行わなかった理由は、元々Nータクの実証実験は「外出していない高齢者の外出促進」を

目的としたものであったが、実際のNータク利用者は、普段からNーバスを利用して外出している方がほとんどであり、本来の目的を達成できなかったためである。

一方で、今の計画における交通弱者への対応として、現段階で実施の可否を断言はできないが、運行目的を改め、Nータクのような手段の導入を検討する余地はあると考えられる。

委員

民間バス事業者としてバス業界の現状について説明させていただきたい。

62ページに基幹交通を維持すると表現されているが、各事業者で減便や路線廃止、事業者の廃業も起きている現状がある。

バス業界は乗務員が非常に不足しており、弊社も現状は耐えられているが、今後は見通しが立っていない状況である。そのため、「維持」と断言する表記については配慮いただきたい。

事務局

以前行った御社へのヒアリングの際にも、乗務員不足などのバス業界における課題についてご説明いただき、承知している。「維持」という言葉に代わる文言についてはこの場で断定できないが、見直させていただく。

会長

例えば「確保」などの表現はどうだろうか。計画だけが先走るのではなく交通事業者と連携して取り組むことがうまく明記されると良い。

委員

現在のNーバス路線は乗務員不足のため、乗務員が残業や休日出勤を行うことにより維持できている状況である。来年から法改正により乗務員の労働時間が短縮されるため、路線見直しの際には考慮していただきたい。

また、Nーバスの乗り継ぎについて、乗り継ぎの時間は渋滞等による遅延を考慮した設定にさせていただきたい。遅延により乗り継ぎ先の路線の乗車に間に合わないと申し出があった場合は、乗り継ぎ先の乗務員に無線で連絡をして出発時間を遅らせる対応をしている。しかし、出発を遅くすることにより、その後のバス停でも遅延を取り戻せず、ダイヤが乱れてしまう。現状の時刻表は、急げば乗り継ぎに間に合う程度の間隔であるため、乗務員にとってはプレッシャーとなっている。

バスの遅延に配慮し、遅延が生じた際にも余裕を持って乗り継ぎ可能な時刻の設定をお願いしたい。

事務局

承知した。ダイヤ作成時には運行事業者と十分に相談を行いながら検討する。

会長

労働環境や乗務員不足に対する制度改革があり、乗務員の確保が今後更に厳しくなることが想定される中で、事務局としてNーバスの路線見直しにより、重複路線の解消等、名鉄バスとの役割分担を検討することが乗務員の労働環境改善に繋がる。

委員

54ページの現状と課題の特徴について、「高齢化の進行とその対応」を主な課題として挙げられている。先ほど委員から、移動困難者は高齢者だけでなく、障がい者や子ども、子育て世代、妊産婦などさまざまな人たちが存在する、とご指摘があった。上記の課題も高齢者に限らず、移動困難者というもう少し広い視点で課題として整理できるのではないか。

この点を踏まえて、58ページでは課題と基本方針のつながりを矢印で記載しているが、「高齢化の進行への対応」は「持続可能な公共交通体系の実現」によっても、また、「自動車利用が多い」ことについては「地域特性に応じた移動手手段の確保」によっても課題解決ができるのではないか。

必ずしも「課題：基本方針」が「1：1」での対応ではないと考えられるため、表記を見直しても良いと思う。

事務局

ご意見のとおり、高齢者に限らず、移動困難者は存在するため、表記の変更を検討する。また、課題と基本方針のつながりにおいても、見直しを行う。

会長

大変良い指摘であると思われるので、是非計画への反映を検討願いたい。

また、27ページの移動に関連する取組の現状に記載のある買い物リハビリについて、このプログラムは高齢者を自宅まで迎えに行った後、市内のスーパーへ行き、健康チェックを行う内容となっているが、自宅まで迎えに行く際に公共交通を利用するというような連携が可能であれば、利用促進や他の施策との連携にも繋がるものと考えている。

ただ、介助など参加者に合わせた対応が必要であるため、制約があるかと思うが、可能な方には公共交通を利用していただくという形で実現した場合、公共交通の利用者確保に繋がるだろうと考える。

2 報告事項

(1) 市内公共交通の利用者実績について

(資料4-1、4-2、4-3に基づき事務局より説明)

○リニモの利用実績について

会長

観光利用は増加傾向にあるものの、定期などの通勤通学利用は伸び悩んでいる状況とのことだが、コロナ前の利用実績まで回復できていない要因はどのようなものであるか。

委員

駅別で見ると藤が丘駅、愛・地球博公園記念公園駅以外はコロナ前の実績には届いていない状況である。

通学についても愛知学院大学のキャンパスが一部移転したことにより、通学する学生の数が減少した影響が現れていると予想される。

また、長久手古戦場駅から古戦場シャトルが運行しているが、令和5年4月から学生の運賃が有償化した。これにより、長久手古戦場駅の利用が減少し、藤が丘駅からの移動に転換されているのではないかという見解もある。他にも学生の自動車利用への転換なども考えられる。

会長

大学側に対して、リニモの維持のため、通学時にリニモを利用してもらえるように働きかけができると良いが、大学側も乗り換えの時間などを加味すると、学生のスケジュールに合わせた施策（シャトルバス等）を取らざるを得ないとも思う。通学だけではなく市民に対しても、普段の生活の中でリニモを利用する意識の向上を図ることも重要となる。

○名鉄バスの利用実績について

委員

前年比100%以上という数字が多く並んでいるが、コロナ前の実績には到達できていない。名鉄バス路線の利用促進も次期計画の中で実行していけると良い。

○Nーバスの利用実績について

会長

計画にも示されているが、東部線の利用が他路線と比べ少ないことが表①の実績からも分かる。この課題を踏まえて、計画事業に取り組んでいけると良い。

(2) バスフェスティバルイベントについて

(事務局より口頭で説明)

会長

2月4日にイオン三好ショッピングセンターにて地域のバスが集合する子ども向けイベントの開催が予定されている。子ども向けであるため、学校や児童館などでチラシを配布すると良いと思う。

事務局

事務局でチラシの作成を行っている。子どもに向けた情報発信をしていきたい。

3 意見交換

委員

私の子どもがいつもNーバスのドライバーの方に優しく接していただき感謝している。

また、たすけあいカーのような取り組みを子育て世代で実施できないかと考えているが、お金を貰ってはいけない等の制約もあるということを知った。具体的にどのような制約があるか、参考に教えていただきたい。

委員

有償で旅客を運ぶ場合には、道路運送法上によると、タクシー事業に近いものとなる。しかし、事業としての線引きについては別途細かい通達があるため、実施したい取り組み内容やガソリン代などお金が欲しい部分の確認が個別で必要になる。

完全に無償であれば、運輸局からの公的な規定等はないが、ガソリン代や保険料に関する費用だけは回収したい場合などケースにより判断が必要な部分もある。運輸局としても確認事項がある場合は連絡いただければ助言することができるため、ご相談いただきたい。

会長

無償で実施するという仕組みであれば、運賃ではない実費の範囲内での経費の負担は可能である。

関連する事項として、長久手市では、福祉有償運送の運営ドライバーの運転講習を日進市と合同で実施している。詳細は事務局より説明いただきたい。

事務局

長久手市では、年に1回、福祉有償運送ドライバー認定講習会を実施しており、車椅子や歩行が難しい方の介助の仕方なども含めて講習を行っている。会場は日進市と長久手市で隔年開催としている。

会長

日進市の場合は、ボランティア送迎を実施する方は受講が必須になっている。本市のたすけあいカーは特にそのような制限はない。

無償で実施する場合も安全講習を受けていただき、要支援者への支援について理解を深めた上で実施する方が良いと考えている。

また、バスの運転手への感謝を表面化して伝えられるようなイベントもあると良いと感じた。そのような企画を今後実施していければ良いと考えている。

委員

伝えたい気持ちはあるが、業務が忙しい中でイベントを実施してしまうと、その分負担が増えるのではないかと心配である。

委員

営業所にも手紙や絵が届くことがある。乗務員同士でも話題になることもあり、感謝の気持ちをお伝えいただけることは嬉しい。

会長

このような取り組みも今後検討できれば良いと思われる。

4 その他

特になし

おわりに

事務局

第65回会議は、3月11日月曜日の午前10時からの開催を予定している。

次回の議題は、パブリックコメントの結果報告と計画の公表についてを予定している。

また、令和5年10月1日の道路運送法改正に合わせて、乗合事業における協議運賃や福祉有償運送の運営協議会に関して、本会議の設置要綱を変更する必要があることから、この内容についても、議題とする予定である。

以上