



	<p>(2) 長久手市地域公共交通会議設置要綱及び長久手市地域公共交通会議会計規程の改定について</p> <p>2 報告事項</p> <p>(1) デマンド交通の実証実験について</p> <p>(2) 市内公共交通の利用者実績について</p> <p>・リニモ・名鉄バス・Nーバス</p> <p>3 意見交換</p> <p>4 その他</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 議題 1

### (1) 長久手市地域公共交通計画（案）について

(資料 1-1、1-2 に基づき事務局より説明)

会長

パブリックコメントによる計画案への指摘について、これまでの実績の記載等を計画案に反映する形で修正を行った。修正後の計画案について、指摘や質問等があれば受け付けたい。

異議なし

会長

公共交通計画は前計画から大きく内容を変更した。前計画はNーバスを中心とした計画だったが、公共交通に加え、その他の様々な移動手段も地域の移動資源として捉え、市民生活の移動を支えることを大きな主軸とした。

しかし、計画策定がゴールではなく、計画の内容を進めていくために、今後も事務局と各関係機関との連携が必要であると考えている。

計画案の 71 ページに評価スケジュールの PDCA サイクルについて記載があるとおり、計画の評価・改善を行う予定である。各施策についてはそれぞれの進捗状況に応じて、PDCA サイクルを回していく点が計画事業を進める上で重要な視点となる。

これまでの計画では、各施策の実施計画の部分が不明瞭なまま進んできた部分があったため、地域公共交通計画では方向性の実現に向けて、実施にあたる計画を定め、庁内の関係課をはじめ、各関係機関と連携しながら、事業を実施できると良い。

## 議題 2

### (2) 長久手市地域公共交通会議設置要綱について

(資料 2-1、2-1 補足に基づき事務局より説明)

会長

法律の改正により、会議とは独立した形で、バスやタクシーの運賃協議部会の位置づけが必要になったため、要綱の改定を行うが、愛知運輸支局から補足コメントがあればお願いしたい。

委員

昨年 10 月の長久手市地域公共交通会議において、運輸局職員から道路運送法改正の概要を説明させていただいた。今回の法改正の背景には、独占禁止法のカルテルの防止がある。

実際に長久手市で起きているわけではないが、複数の事業者が集まる場でバスやタクシーの運賃を決めるという行為自体がカルテルに抵触する恐れがある。そのため、同業の他事業者がいる場での協議はできないという点が鍵となっている。

今後の協議の進め方については、書面で協議部会を開催し、その書面の結果を本会議で報告する、もしくは、本会議の前に協議部会を実施し、その後に本会議で報告するといった方法が一般的になるかと思われる。

会長

今後、Nーバスについては、一部の路線がデマンド交通に置き換わる可能性がある中で、1 回の協議部会でNーバスとデマンド交通の 2 つの料金体系を議論してはいけないと思われるが、このような場合の協議部会の体制はどのようなべきなのか、教えていただきたい。

委員

NーバスはNーバスとして協議を行い、デマンド交通を導入した場合はデマンド交通として、別の協議部会を開いて協議を行う形になる。

デマンド交通の運行は一般的にタクシー事業者が担う場合が多く、コミュニティバスの運行を行っている名鉄バスとは別の会社が担う可能性が高いため、その両者を同時に呼んで協議は行えない。

会長

同じ場で同じ議論はできないため、同日に開催するような場合には、時間を分けるなどして、Nーバスの運賃を協議する場合はNーバスの運行事業者のみ、デマンド交通の場合はデマンド交通の運行事業者のみを構成とした協議部会を催すという認識で問題ないか。

委員

その認識で問題ない。

委員

Nーバス以外に民間の名鉄バスの料金も変更する場合は、公共交通会議の下部に位置付ける運賃料金協議部会で議論することになるのか。

委員

名鉄バスは昨年10月に運賃改定を行ったところである。しかし、名鉄バスは、協議運賃ではなく、距離制に伴う運賃という体系であり、名鉄バスから愛知運輸支局へ申請を行い、認可を受ける手続となっているため、協議部会にて協議の必要は無い。

協議運賃は、一般的には各自治体のコミュニティバスを一律100円や200円で走らせているものを指すため、名鉄バス路線の距離制による運賃とは異なるものとなる。

長久手市の協議部会では、基本的にNーバスの運賃について議論する場になると思われる。

会長

資料2-1補足について、協議会を新たに設置することや当該乗合事業者のみが参加することは資料2-1の要綱でカバーできていると思われるが、公聴会の開催等の義務付けという点について、事務局ではどのような運用を考えているだろうか。

手法として愛知運輸支局から何かアドバイスがあれば合わせてお願いしたい。

委員

基本的には公聴会等は、市民の皆さんに事前に周知を行うことを目的している。

具体例としては公聴会やパブリックコメントの実施、もしくは市民向け広報誌への掲載、場合によっては市民アンケート、事業者へのヒアリングといった手法がある。

会長

確認点として、パブリックコメントの実施というのは、協議部会後の決定事項のパブリックコメントという認識で問題ないか。

委員

協議部会を実施する前の手続きとして、あらかじめ行うものになる。

### (3) 長久手市地域公共交通会議会計規程の改定について

(資料 2-2、2-2 補足に基づき事務局より説明)

会長

国の制度改定により、補助金の納入先が変更になる。これまではNーバスの運行事業者である名鉄バスに直接入金されていたが、今後は市の法定協議会である地域公共交通会議の口座に納入されることとなる。会議の口座から、運行事業者に振り込むという流れで補助金の受取を行うこととするよう、規程の改定を行ったという内容である。

報告事項

#### (1) デマンド交通実証実験について

(資料 3に基づき事務局より説明)

委員

令和 6 年度に予定する実証実験の具体的な時期を教えてください。

事務局

令和 6 年 10 月から 11 月頃に、2 か月間の実証実験を実施予定である。

委員

会議もそれに合わせて何度か開催するという認識で問題ないか。

事務局

実験について意見を伺いたいたため、実験の時期と合わせて会議を開催したいと考えている。

今回の実証実験は東部線・三ヶ峯線のあり方を今後どのように改善すべきかという部分を検証したいと考えている。デマンド交通の導入はNーバスのあり方を見直すためのものである。

会長

公共交通計画案 64、65 ページに記載の「地域の特性に合った補助交通、Nーバスの確保」という事業について、Nーバスの定時定路線型の運行は路線見直しや市外の交通機関との連携を行いながら維持していくが、地域特性に応じて「新たな移動手段導入の検討」を進めるとある。この新たな移動手段導入の検討にデマンド交通の実証実験が該当する。

## 委員

三ヶ峯線の利用の約半数を占める小学生の通学利用への対応はどのようにする予定か。

## 事務局

実験期間に東部線、三ヶ峯線を運休する場合、小学生が移動するための代替手段が求められることと認識している。しかし、教育部局との調整が十分ではない状態であるため令和6年度のNーバス運休は難しいと考えている。

Nーバスの代わりになる移動手段を検討する以上、Nーバスを運休した実験も行いたいと考えているため、教育部局との協議を進めていきたい。

## 委員

スケジュールを見ると、令和8年度に検討を行い、令和9年度には本格運行と記載がある。先ほどの説明では、実験の結果から、本格導入を進めるかを判断すると聞いたが、「本格運行」という書き方であると確実に導入するものだと解釈できるため、表現を変えたほうが良いと感じる。

また、東部線と三ヶ峯線の乗車人数が少ないことは理解できるが、他路線の運行地域と比較して人口が少ないため利用人数も少ないという分析であれば、デマンド交通を導入する背景としては望ましくないように思う。

デマンド交通は他の自治体でも導入されているが、利用者の予約が同時間に集中してしまい乗車できないという状況もある。車種によるが、長久手市の場合、定員が3～4名、もしくは10名程度という路線になると思われる。場合によっては、行き先が分散しており、利用者が利用したい時間に乗車できないという可能性も考えられるため、午前中など、利用者が多い時間帯などを配慮して実験していただけると良いと思う。

## 事務局

本格運行という記載については訂正したい。

車両体制や行き先の方向についても、過去に行ったNータクの実証実験の反省や各交通事業者の意見も踏まえながら制度設計を行いたい。

## 委員

令和9年度から本格運行を目指すということで、本格運行を行うか否かを判断する基準や目標値はあるのか。

事務局

基準や目標値については今後検討を進める。

2か年で実証実験するにあたり、令和8年度に本格導入に向けた検討をおこなうため、その際には、基準や目標値に基づき評価・分析を行いたい。Nーバスの路線見直しの検討も同時期に行うため、Nーバスの評価とも連携しながら、本格導入の可能性を検討したい。

会長

三ヶ峯線について、スクールバスのような代替となる移動手段の検討が必要になるとのことだが、現在、三ヶ峯の地域で運行されている「たすけあいカー」のような地域の活動との連携はどのように考えているか。

事務局

本日の中日新聞にたすけあいカーについての記事があり、市民の間で活動が広がっていることが見受けられる。

デマンド交通とたすけあいカーは、地域にある移動手段としての役割に重複する部分があるように思われるが、実際は異なる役割を担っている。デマンド交通はコミュニティバスの代替手段としての運行という位置づけになるが、たすけあいカーは市民ボランティアにより運行されている地域の移動資源である。そのため、双方の手段が両立して地域の移動を支えていくような交通体系を構築したいと考えている。各移動手段の役割を明確にしたうえで、実験事業を進めていきたい。

会長

デマンド交通導入の背景として、Nーバス東部線の利用が少ないこととあるが、その理由がどこにあるか解明をしていくべきである。現状整理を行った後、目標値を明確に設定しなければ失敗する可能性が高い。

また、実証実験の目的も明確にする必要があると考える。

## (2) 市内公共交通の利用者実績について

(資料 4-1、4-2、4-3 に基づき各交通事業者より説明)

委員

Nーバスの利用実績に関連して、タクシーについて、運転手不足や車両数の減少により、タクシーを呼んでもすぐに利用できない状況にある。お金を払ってもサービスを受けられないような時代が近づいているのではないかと思う。

行政の取組として、市民に向けた利用促進だけでなく、サービス提供を行っているタクシ

一事業者を支える取組も必要であると考えている。

#### 事務局

先日みよし市にて、バスフェスティバルと題して、尾三地区の5市町のバスが集まったり、ぬりえや缶バッジ作成ができたりするイベントを行った。このようなイベントのように、子どもに乗り物やバスの運転手という職業に興味をもっていただく機会を作ることが、将来の人手不足解消につながるのではないかと考えている。また、事業者への取組みも、市としてできることから取り組んでいきたい。

#### 会長

タクシー事業者の視点から、人材確保について何か意見があればお聞きしたい。

#### 委員

長久手営業所に関しては、人員確保は出来ているが、逆に車両が足りない状況である。

今後、二種免許を持っていない人でも自家用車を運転し、有償でお客様に乗車いただくこと（ライドシェア）を可能にする規制緩和策が始まることにより、人手不足の解消につながる事になると思われる。

#### 会長

福祉有償運送の会議でも同様の議論になった。タクシードライバーを対象としたユニバーサルドライバー研修（※）により、介助や介護が必要な人たちの移動もタクシーが担っていくことができるという話も聞いている。

（※高齢者や障がい者等の特性を理解して、適切な接遇・介助を行うことにより、安心して乗れるタクシーとしての信頼を得ることを目的として実施されている。）

ただし、移動の需要がドアツードアにシフトしていく場合、現在の人員や車両数では需要に対応できないという課題がある。その点では意見にあったように、子どもにとって、バスやタクシーの運転手を就職先の選択肢として検討してもらえるような環境づくりは教育関係とも連携して推進しても良いと思われる。

ライドシェアによりタクシー事業の継続を図る仕組みについても、福祉有償運送の担い手で認定講習を受けているドライバーは長久手市にも一定数存在するため、福祉有償運送の分野との連携も重要となる。車両確保に関しても、今後、連携しながら検討していけると良い。



事務局

計画にも記載のある公共交通応援隊の取組として、長久手市と新城市を結ぶバスを利用したツアーの企画を3月末に行う件について、応援隊メンバーでもある委員に話を伺いたい。

委員

長久手市から直通で新城市に行ける「山の湊号」の周知のため、まず1回みんなで乗ってみようという提案から始まった企画である。3月30日（土）に実施する。

既に市民からの応募も何件もあり、バスの存在を知っていても乗車する機会がない人たちにとって、公共交通について知ってもらうと同時に、実際に乗ってみて楽しかったと感じていただけたら良いと考えている。

会長

応募できるのは長久手市内の方だけになるのだろうか。

事務局

市役所庁舎への掲示以外にも、市のホームページでも募集の周知をしているため、市外の方も参加可能であるが、実際に参加するのは市民が大半となると推測している。

委員

公共交通計画案の24ページに記載のある障がい者のタクシー料金助成について、名古屋市が令和6年度から利用券1枚当たりを現在の830円から500円に変更する代わりに、10枚まで同時に使えるという施策を実施するという。

長久手市における取組の今後の方向性をお聞きしたい。

事務局

一昨年に利用者および交付対象になるものの交付されていない方も含めて、アンケート調査を実施した結果、現状維持で進めていく方針である。

一方で、物価高騰など、社会情勢の変化もあるため、名古屋市の例も参考に、引き続き検討を進めていきたい。

会長

タクシー料金助成の利用率については福祉有償運送運営協議会でも話題に挙がっている。

協議会の内容としては、行きは福祉有償運送で病院に行き、帰りはタクシーで帰るという移動が多いとの意見が印象的だった。病院の診察がいつ終わるかが分からないため、予約したくてもできないという現状がある。市内移動であっても650円だけでは行くことができな

い場所もあるため、複数枚利用は利便性のためにも検討していくべきだと思われる。

#### 事務局

今年度の会議は本日で終了となる。

今年度は計画策定の年であり、地域公共交通網形成計画から地域公共交通計画に切り替える上で、あらゆる移動手段を含めて今後の方向性を検討し、多くの意見をいただいたことで計画が完成に至った。来年度も引き続きよろしくお願ひしたい。

以上