

## 岩倉市地域公共交通会議議事録

会議名称	平成 26 年度 第 1 回岩倉市地域公共交通会議	
開会及び閉会日時	平成 26 年 4 月 21 日 (月) 午後 2 時から午後 4 時 30 分	
開催場所	岩倉市役所 会議室 7	
会長氏名	磯部 友彦	
出席委員 職氏名	<p>中部大学教授 名鉄バス株式会社 運輸部部長兼運輸計画課長</p> <p>名鉄西部交通株式会社 営業推進部長 公益社団法人愛知県バス協会 専務理事</p> <p>愛知県タクシー協会 犬山小牧支部長 中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官</p> <p>愛知県地域振興部交通対策課 主幹</p> <p>愛知県一宮建設事務所 維持管理課長 愛知県江南警察署 交通課長 区長会長 民生委員児童委員協議会代表 岩倉市長</p>	<p>磯部 友彦 加藤 直樹 (徳田 裕二代理) 久留宮 優司 古田 寛 (伊藤 晴夫代理) 松浦 秀則 小河原 恵吾 (鈴木 隆史代理) 古橋 昭 (尾崎 弘幸代理) 丹慶 有司 水野 文三 中島 徳男 横井 武彦 片岡 恵一</p>
欠席委員 職氏名	愛知県交通運輸産業労働組合 代表者	野口 勝正
事務局 職氏名	<p>総務部長 企画財政課長 企画財政課主査 企画財政課主事 企画財政課主事 あおい交通株式会社 総務部長</p>	<p>柴山 俊介 長谷川 忍 加藤 淳 須藤 隆 宇佐美 祐二 関戸 真治</p>
傍聴者	5 名	
会議次第	<p>1 会長あいさつ 2 事務局からの報告 3 委員自己紹介 4 市長あいさつ 5 会長職務代理者の選出 6 報告事項 (1) 岩倉市デマンド型乗合タクシー実証運行の実績報告について (2) 岩倉市デマンド型乗合タクシーに関するアンケート調査結果報告について (3) 乗降場所の追加について (4) 健康診査用無料チケットの配布について</p> <p>7 協議事項 (1) 予約受付期間の変更について (案) (2) 評価基準の策定について (案)</p> <p>8 その他</p>	
配布資料	1 次第	

- 2 資料1：委員名簿
- 3 資料2：岩倉市地域公共交通会議条例
- 4 資料3：岩倉市デマンド型乗合タクシー実証運行について
- 5 資料4：岩倉市デマンド型乗合タクシーに関するアンケート調査結果報告書
- 6 資料5：乗降場所の追加について
- 7 資料6：健康診査用無料チケットの配布について
- 8 資料7：予約受付期間の変更について（案）
- 9 資料8：評価基準の策定について（案）
- 10 資料9：今後のスケジュール

## 議事録

### 次第5～8について

#### 5 会長職務代理者の選出

[昨年度会長職務代理者である田口委員の退任により、新しく中島委員を指名]

#### 6 報告事項

[事務局より岩倉市地域公共交通会議条例の第5条及び附則の経過措置に基づき、委員の任期について説明]

- ・継続の委員については、平成25年4月1日より委嘱しており、任期は2年間で平成27年3月31日までである。
- ・新しく後任となった委員についても、任期は前任者の残任期間となるため、同様に平成27年3月31日までである。

[事務局より報告事項(1)～(4)について資料説明]

##### ○徳田委員代理

資料3についていくつか質問したい。1点目として、利用実績について、予約件数と乗車人数の計上方法について具体的に知りたい。2人で利用した場合に、予約件数を1件とし乗車人数を2人とするのか、どちらも1件、1人とするのか。1月と2月において、予約件数のほうが利用件数より多いため疑問に感じる。

2点目として、病院の利用が多いが、本当に病院を利用しているのか。他の目的地のために代替として利用されていることはないか。

3点目として、健康診査で配布する無料チケットは、当日の帰りにそのまま使用できるのか。それとも、別の機会にデマンドを利用する際に使用するものなのか。当日に使用できるとしたほうが、今回の趣旨に沿っていると感じるが。

##### ○事務局

予約の件数については、あくまで件数ごとに計上する。例えば、未就学児の利用の際には保護者の同伴が義務付けられているため、実際に乗車するのは2人であるが、予約の件数としては1件と計上する。そのために、予約件数と乗車人数との間に誤差が生じることがあると認識している。

##### ○片岡委員

予約したにもかかわらず乗車しなかったものはどうなるのか。予約件数から差し引くのか。

##### ○事務局

コンビニクル上は、予約件数として計上される。

2点目について確認させてほしい。乗降場所の中で、他の目的地のために利用されることがあるかという質問でよろしいか。

#### ○徳田委員代理

例えば、岩倉市役所で降りたものの、本来の目的地は岩倉駅だった、というように乗降場所が他の目的地のために利用されたという事実があるかないかを教えてほしい。実態がつかみにくいとは思いますが。

#### ○事務局

一番利用の多い岩倉病院については、純粋に岩倉病院を目的地として利用していると思う。次に利用の多いさくらの家についても同様であると考えている。ただ、生涯学習センターや市役所については、乗降場所として指定されていない岩倉駅に近いということから、推測ではあるが、到着地以外の目的で利用されているかもしれない。

無料チケットについては、当日保健センターへ来所の際にデマンドを利用した方に対して配布するというもの。無料チケットの乱発はできないので、誰にでも配布するというわけではない。あくまで当日の利用者に限定して配布する。

#### ○徳田委員代理

例えば、行きに利用した人が、そのまま帰りに無料チケットを利用するということも可能なのか。

#### ○片岡委員

健康診査の終了時刻が予想しにくいこともあり、帰りの予約を取ることが難しい。帰りの利用に限定してしまうと、逆に、予約が取れないことへの不満が出る可能性がある。これまでは、高齢の受診者等を職員が送迎していたという経緯があり、それを廃止する代わりに、行きにデマンドを利用した分をお返しするという趣旨である。

#### ○事務局

行きに有料でデマンドを利用した人が、帰りに無料チケットを利用することを妨げるものではない。

#### ○中島委員

出発地点というのはその地点からデマンドに乗ったということで、到着地点というのはその地点へ着いたという解釈でよいか。それならば、岩倉病院は出発も到着も一番利用が多いことから、帰りにも利用しやすい乗降場所ということが言える。公共施設の場合は、帰りの時間が分かったうえでの利用となるので帰りも利用しやすい。しみず眼科クリニックのように、到着の利用が多く、出発の利用が少ないような場所は、帰りの時間の予測がしにくいため利用しにくいのではないか。

もう1点として、片道利用が多い。デマンドを使った後に乗り継いだ先として、鉄道・タク

シー・路線バスとあり、市外へ出て行く人も多い。タクシーの乗降場所までデマンドを利用する人もいるのではないか。周知の方法を工夫したり、利用の方法を便利にしたりすれば、より多くの利用者が得られるのではないか。

#### ○事務局

岩倉病院においては、到着が 355 件で出発が 232 件となっており、到着地点としての利用のほうが 120 件ほど多い。全体的にも到着地点としての利用のほうが多い傾向にある。このことから、行きはデマンドを利用するが、帰りは利用しにくいという状況が読み取れる。

片道利用が多い点についても同様のことがいえる。医療機関への利用では、帰りの時間が予想しにくいいため予約が取りづらい。そのため、行きはデマンドを利用して、帰りは別の交通手段を利用する傾向があると考えられる。

乗り継ぎについて、13 パーセントの人が乗り継ぎ利用をしたことがあると回答している。もともと、乗降場所として鉄道駅やバス停を設置しているように、デマンドからの乗り継ぎ利用を想定している。デマンドだけうまくいけばよいということではなく、他の公共交通機関と共存・共栄していくことを目的としているので、乗り継ぎ利用の実績があるということは喜ばしいことと捉えている。

#### ○松浦委員

今回の統計データについては、すべてコンビニクルで自動的に集計している。バス会社などでは、人を雇ってOD調査というものを定期的に行っているが、それを毎日行っているのと同等のデータを苦勞なく手に入れることができる。

#### ○磯部会長

ODとは Origin Destination という専門用語で、出発地と目的地を指す。つまりOD調査とは、どこで乗ってどこで降りたかということの調査のことである。通常は、調査員を多く雇ってバスの車内に配置し、乗降場所について直接アンケートを収集するという大変な調査となるが、コンビニクルによってそれが容易になっている。

ただ、どの地域から乗車しているかということも分かるはずであり、重要な情報である。導入当初の目的の一つであった交通空白地域への対応のためにも、より多くの情報を集めて分析する必要がある。乗車人数が増えたとしても、肝心の利用すべき人たちが利用していないのでは問題の解決にならないためである。本当に有用で必要なサービスであるかどうかを精密に検証し立証していくために、本格運行までにさらなる情報の収集に努めてほしい。

#### ○鈴木委員代理

利用実績について、予約件数に対して乗車人数のほうが少ない月があるが、客の都合でキャンセルとなったり、現地へ着いたものの客がいなかったりというケースはどのくらいあるのか。また、このことがどれだけ予約件数と乗車人数との誤差に影響しているのか。

### ○運行事業者（関戸）

まず、予約件数の計上において、コンビニクルの機能上の関係で、30分前を過ぎてキャンセルが生じた場合、取り消すことができずにそのまま計上されてしまう。客側の都合でキャンセルとなるのは月に2,3件、現地に客がいなかったというのは月に1件くらいである。その場合も、客に電話連絡のうえ5分ほど待機した後に引き揚げることにしている。さらに、その後にも電話連絡をしているので、トラブルにつながったことはない。

### ○松浦委員

予約が不成立となる場合で、1時間前までを受け付けるという原則がネックとなる場合もある。物理的には数十分で配車可能であったとしても、原則に従ってお断りすることが月に数件ある。予約受付期間が延長されれば解決するかもしれない。

### ○磯部会長

予約時刻を過ぎて待たされたことによる利用者からのクレームはあるか。

### ○運行事業者（関戸）

コンビニクルのシステムで、無理な運行計画は立てないようになっており、基本的に5分前には着いているので、利用者からのクレームはない。万が一、渋滞等で遅れる場合は、必ず客に対して電話連絡を入れることにしている。

### ○磯部会長

岩倉という狭い地域で運行するので、システムの信頼性は高いのかもしれない。

### ○中島委員

実証運行の実績について、乗車人数を指標としているが、実際に自分が感じる運行状況と資料のデータとの間に差異があるように感じる。データ上の数字から受ける印象よりも、実際にデマンドを見かける回数のほうが多いように感じる。実際にデマンドが1日あたり何回動いたかが分かれば、実績の増減を異なった視点から量れるのではないか。動く回数が多いとすれば、利用方法さえ工夫すれば乗車人数は増やすことができる。

### ○松浦委員

路線バスなどと違い、各乗降場所を転々と動き回りながら、乗り合いながらの運行となるので、運行回数を明確にするのは難しい。やはり乗車人数が一番の指標となるのではないか。

### ○磯部会長

他にも利用できる余地があるのではないかという視点で、どこに余裕があってどこに余裕がないのかを考える上では、いつどこで車が動いているかということが大事な情報となる。ただ、どれだけ役に立っているかを測るのであれば、やはり乗車人数を指標とするべきである。

## 7. 協議事項

### [事務局より協議事項（１）、（２）について資料説明]

#### ○磯部会長

昨年10月から実証運行を行っており、今年の10月から本格運行となる。本格運行するためには、そもそも本当にデマンドが意味のあるもので、役に立っているものなのかを見定めなければならない。市の財政事情を考慮したときに、税金を投入してでも継続すべき事業であると評価するのであれば、何らかの基準が必要となる。基準を低くすれば、達成することも当然容易になるため、目標基準の設定根拠には理屈があるようでないとも言える。その中で、事務局として設定した基準について説明したものが資料8である。

また、他の公共交通機関に悪い影響を与えていないかということについても慎重に見ていかなければならない。良い影響ならば結構だが、悪い影響を与えているのであれば解決しなければならない。

資料7は、利用者をさらに増やすために予約受付期間を変更したいという提案である。

利用状況を時間帯ごとで検証してみると、車が空いている時間帯がかなりある。特に、報告にあったとおり、帰りの時間に利用しにくいという状況がある。その原因として、1時間前までしか予約が取れないということが挙げられる。他にも原因はあるだろうが、これを変更することによって、帰りも利用が増えるのではないかという提案である。資料7、8及びこれ以外のことも含めて、本格運行に向けた準備として何が必要なのかを併せて議論していきたい。

#### ○徳田委員代理

資料7のグラフに1日当たりとあるが、1台当たりなのか2台当たりなのか。2台当たりならば、1台当たりになると30分間に乗っている客は1人いるかないかという数字になる。アンケートでは、乗り合いだから時間がかかるという批判もあるが、それは本来のデマンドの特徴である。予約の際にすでに予約が入っていたら断るのか、または、先約者に対しての遅延度がある一定の数値に達すると断るのかということ、システム上の問題も含めて説明してほしい。

また、例えば、予約の段階で仮予約だけでも受けておいて、間に合わなければ自動的にキャンセルするという事も可能かどうか知りたい。

資料8の目標値について、1日当たりの乗車数だけを指標としているが、本当に交通空白地域の人を救済できているかどうか、実態として把握する方法はとらないのか。

また、1月から3月はどの交通機関においても一般的に利用が少ない。これから暖かくなると市民が活発に動くようになる。4月から6月は何もしなくても乗車数が増える時期でもあるがどう考えているか。

#### ○事務局

グラフについては、2台の合算による数値である。乗り合い時の予約に関しては、コンビニク

ル上で乗り合うことが可能と判断すれば受け付けることになっている。ただし、先約者の希望到着時間を守るということを前提としているため、実質上は4件以上が乗り合うことはほとんどない。岩倉市という小さい地域では、乗り合いを選択しなくとも、次の予約として受けることもできるという実情もあるので、乗り合ったとしても2,3件となる。時間帯によっては1人を運ぶ時間帯が圧倒的に多い。

仮予約という話について、現状は、システム上予約が設定可能な時間であれば、すべて受け付けている。乗らない場合はキャンセルすることになるが、キャンセル料も取らないようにして予約しやすい環境を整えている。

交通空白地域の把握について、利用者は、岩倉市内全域に均等に分布しているというのが市の考えであり、一部の空白地域の救済を目的としているわけではない。ただ、バス停などから遠い地域が存在することも事実なので、その人の利用頻度や動向を調査して次回以降に示していけるようにしたいと思う。

評価基準の対象とする期間について、4月に入ってから今日までの利用者数の推移を見る限りでは、さほど1月から3月までの間と変わりなく推移している。1年間という限られた実証期間のなかで評価基準を設定していく上で、1か月だけの数字では心許ないので3か月単位で評価基準を設定したいと考えている。無料チケットの影響が大きい10月から12月は比較対象とはできないため、1月から3月までと4月から6月までとを比較することを理解してほしい。6月は梅雨ということもあり、4月、5月とは変わってくるが、その点も含めてデータを取りたいと考えている。

目標値については、実利用者、登録人数ともに引き続き増やしながら相乗効果も見していきたい。未利用者へ利用を促していくという課題も含め、全体的にデマンドの利用を活性化・活発化したいと考えている。

### ○中島委員

知人から聞いた話によると、例えばさくらの家は、乗降場所になっているのでそこから近くのスーパーまで歩いて、帰りは荷物が多いためタクシーを利用することがあると聞いた。そのような利用方法の周知もできるのではないか。乗降場所と他の目的地の位置関係や利用方法を案内するといいいのではないか。

もう1点、高齢者にとってデマンドは大変需要が高いと思うが、デマンドを利用するためには登録が要件であるので、登録するように高齢者に働きかけていく必要があるのではないか。デマンドニュース等を町内で回覧にできると全戸に周知できる。広報では情報が多すぎてデマンドの情報を読み取りきれない。デマンドの情報だけ見られるようにするといいいのではないか。

### ○磯部会長

乗降場所については、医療機関に依頼して指定させてもらったという経緯があるからこそ様々



な難しさがあると思う。行政側から言い出せないことも多々ある。利用者側の知恵として多様な使い方はあるかもしれない。ただし、医療機関を利用するために乗降場所として依頼しているので、他の目的のために利用することは本来の目的外となる。市としてそのような利用を促すことは難しいと思う。

#### ○片岡委員

タウンミーティング等で、買い物後の利用について話題に出ることがある。買い物の帰りは、行きよりも荷物が多いためデマンドを利用したいとの声が多く聞かれる。

#### ○事務局

利用者の実際の利用例についてはいくつか聞いたことがある。ピアゴ岩倉店に買い物に行きたい場合に、最寄りの医療機関から乗降する。予約が取れなければタクシーで帰る。こういった例を聞くことはある。

#### ○片岡委員

医療機関には、そこを利用するために乗降場所として依頼しているものなので、他の利用方法はこちらから提案できない。また、事前登録については、GPS機能により自宅等の乗降場所を把握しているため必ず必要である。

#### ○事務局

後日開催される区長会の議題で、デマンドについて取り上げることになっている。また、実証運行の前に、行政区での説明会を行ったり、民生委員と直接話したりもしている。回覧板については、区長の手も煩わせることになるのですぐ実行するとは言えない。民生委員会やケアマネジャーの会議等で、高齢者の登録の手伝いを依頼するようにしたい。先日の市民活動支援団体の会議の際にも、デマンドの周知を依頼した。子育て支援の関係では、3歳児検診や予防接種の際にもPRした。今後もさまざまな機会、特に、登録対象者が集まるような機会には積極的にPRしていきたいと考えている。

#### ○片岡委員

回覧板での周知について、全市に対する情報は広報で周知しなければいけない。回覧板はあくまで行政区の自主的な活動によるものであり、市が情報の掲載を依頼することはできない。行政区の方から回覧の依頼があれば可能かもしれないが、こちらから依頼することは難しい。振り込め詐欺等の犯罪に対する緊急告知等は別であるが、本来広報で周知すべきものを回覧板で依頼することはしないことになっている。

#### ○磯部会長

このあたりで議論をまとめたいと思う。市としては、まだまだ利用を増やしたい。そこで、資料7にあるとおり予約受付期間を延長するという提案を出した。また、資料8で、本格運行までの目標を設定した。達成できなかった場合にどうするかということもあるので、明確に設定する

ことは難しいとは思いますが、ひとつの基準として定めていきたい。

以前から確認していることだが、他の公共交通機関への影響について留意する必要がある。バス会社やタクシー会社からなにか意見はないか。

#### ○久留宮委員

タクシーの利用者がデマンドへ流れたということはある。ただ、帰りにタクシーを利用する人が増えたということもある。相乗効果の現れと捉えることもできる。ただ、アンケート実施期間が、無料チケットの利用期間と重なっていたことも考慮すべきである。無料期間の利用者が、有料となったその後も利用しているとは限らない。無料だから利用していたということは、必要があって使っていたわけではないともとれる。

予約受付期間を延長することで、予約の断りが増えることも考えられる。利用者が多いということが必ずしも正しいことではない。本当に必要な人が利用できているかということを見つめるべきである。今後長く継続するためには、どういった客層が増えているのかということを見ておくべきだと思う。また、我々タクシー業界がどれだけ影響を受けるかについての判断基準になると思う。現時点で、今回の実証運行によるタクシーへの影響については、さほど大きくはない。タクシーの事業内容は、諸々の社会・経済情勢によって決定するものであり、デマンドとの関係に限るものではなく、営業努力によって補完している点も多くある。逆に、デマンドから恩恵を受けている部分もあるかもしれない。デマンドを長く続けていく上では、この関係についてしっかり確認することが重要である。予約が不便であったり、有効に乗り合いができなかったりということは、当初から問題点として議論にあがっていた。タクシーも公共交通機関のひとつであり、このような問題に対応できることがタクシーの売りでもあるため、市民のニーズに合わせてタクシーを活用させるような努力もお願いしたい。

#### ○徳田委員代理

バスについては、全体の業績に対するデマンドの悪影響はほとんどない。乗り継ぎ先として利用があること自体想定していなかったもので、むしろ良い影響があるのではないかと感じている。

#### ○磯部会長

例えば江南市では、一般のタクシー利用の際に運賃補助をしている。地域の状況や目的にあったシステムを追求していくということが、地域公共交通会議の役目だと思う。

#### ○横井委員

目標値について、40人/日という数値の根拠を示してほしい。市民の立場から、何らかの理由付けがほしい。

#### ○鈴木委員代理

「公共交通についての取り組み」のなかに明確に計算式が示されており、そこで求めた数字が40人/日となっている。財政的な理由で40人/日であったと記憶している。岩倉市の事情として

40人／日でないといけないのか、財政担当者を説得するための数字なのかということについて具体的な判断材料を示してほしい。

#### ○事務局

指摘のとおり、昨年度の公共交通会議の資料のなかで40人／日と定めている。平成24年度に実施した公共交通実態調査において、デマンドバスをすぐに利用したいと回答した人が全回答者1,059人中60人、その内60歳以上が30人であった。これを基準とすると、60歳以上の人だけで、全体の1パーセントにあたる人数が利用すると推計でき、ここから求めた数値が33人／日となる。今回のデマンドは高齢者以外の交通弱者も対象としているので、その分の利用期待を計算したところ7人／日となり、合わせて40人／日となった。このことが、指摘のあったとおり予算上のベースになってはいるが、あくまで公共交通会議で承諾をいただいたということで基準として定めさせていただいた。

実利用人数の割合50パーセントについては、特段の根拠はないが、6月末までに事務局の努力でどれだけ伸ばせるかを話し合ったところ、現状値の41.7パーセントに対して50パーセントとなったので理解をいただきたい。

#### ○松浦委員

デマンドが最善かどうかということについては、いろいろな意見があると思う。例えば、江南市のようにタクシーチケットを配布する場合は、利用量・経費ともに際限がないため、市としても積極的に利用を奨められない。逆に、小牧市のように無料のコミュニティバスの場合は、費用対効果という考えがそもそもない。デマンドの場合は、利用が多いほど費用対効果は上がる。いろいろな指標や基準があり、どう判断するかは多様であるため、知恵を出し合って良いものになりたいと思う。

#### ○磯部会長

では、資料7の予約受付期間の変更について、何か最後に意見があれば発言を。

#### ○徳田委員代理

現状ですでに予約不成立があるのに、予約受付期間を延長することでより予約不成立が増えるのではないかと。時間帯で区切ることが可能であれば、閑散時間帯に限定して延長すればいいのではないかと。

#### ○運行事業者（関戸）

システム上は、予約受付期間を延長したとしても変化なく対応可能である。また、希望時間に予約が埋まっていた場合は、その後の予約可能時間を案内することになるが、これまでは、1時間10分後、15分後の案内であったのが、今後は、40分後、50分後となる。これまでよりも予約不成立を防ぐことができると考えている。

#### ○松浦委員

1時間区切りではもったいないと感じている。

#### ○事務局

実際の1日の乗車人数の集計を見てみると、午前中でも利用が少ない時間帯が30分単位で時々ある。予約受付期間を延長することで、これまでは断っていた予約を、今後は断らずに受け付けることが可能になり、午後だけではなく午前も件数を増やしていくこともできると考えている。

#### ○水野委員

期間延長によって、デマンドの利用をあきらめて徒歩や自転車を利用している人たちを救済できるのか。

#### ○事務局

もちろん、そのような人を救済することができると考えている。さらに、1時間は待てないという未利用者に対して、30分前なら使ってみようかと動いてもらえると考えている。

#### ○磯部会長

資料8の評価基準については、40人/日という目標数値だけでいいのではないか。それ以外は補足とし、今後、本当に必要な人が利用しているかが分かるような仕組みを作っていけばいいと思う。未利用者の利用を増やすことはなかなか難しい。むしろ新しい登録者を増やしたほうがいい。ただ、登録者が増えると、分母が増えてしまい、利用者割合としての数字は小さくなってしまう。そのため、40人/日という目標数値だけとするべきではないか。

#### ○松浦委員

そもそも、評価基準自体をこの会議で設定する必要があるのか。事故の件数などは、資料としては非常に参考になるのだが、デマンドを評価する基準になるかといえば疑問である。

#### ○磯部会長

本格運行する上での目安として必要である。40人/日というのは目標であり目安でもある。また、予算を確保するために必要な数字でもある。

#### ○鈴木委員代理

この会議ですべきことは、これからいろいろと変化していく状況の中で、安全性や他の交通機関への影響も含めて、事業計画の推移を観察し、進捗管理をすることである。その上で、どういった基準で実施していくかを皆で決めていく。一定の基準がないと状況が分からなくなってしまうため、何らかの目標は必要である。40人/日に達すれば本格運行実施で、達しなければ中止ということではない。40人/日に向けて努力する中で、達しなければ事業計画を見直して改善する。なにかに取り組む際には目標値は必要である。

#### ○磯部会長

資料8に基づいて厳格に合格点を定めて判断し、その結果合格、不合格とはしない。あくまでもシステムを上手に動かすための目標とするのであれば、提案どおりの目標設定でもいいのでは

ないか。

○松浦委員

皆でこれを共通の目標にして頑張ろうということなら理解できる。これを本格運行の条件としてしまうのは避けたい。

○中島委員

30分にすることで、軽微なものも含めて事故が増えないか。運転手が忙しくなるのではないか。

○片岡委員

コンビニクルが計算した時間で運行計画を組むことになる。30分になったとしても全く問題ない。

○水野委員

警察の立場としては、目的地に運ぶだけ運んで、帰りは各自でなんとかするようにというのが一番怖い。

○松浦委員

11月に55人の利用があり、トイレ休憩の時間すら取れないということがあって、12月に運転手を一人増やした。問題なく運行していける体制は整っている。

○磯部会長

家から出られたのは良いが、帰ることができないという事態は避けたい。それが、30分前から予約可能になると、対応できるようになるかもしれない。期待できるし、最終的に評価のひとつとして加えたい。

○磯部会長

それでは決議をとりたい。予約受付期間の変更については全会一致でよろしいか。

[全会一致で異議なし]

資料8について、これはあくまで目標であって、達すれば合格、達しなければ不合格ということではない。この目標に向かっていく努力するということ。ただし、他にも様々な指標がこれから追加で出てくるだろう。それについては、随時取り入れていくということとして、承認してもらえるか。

[全会一致で異議なし]

それでは2点の協議事項ともに全会一致で承認を得たこととする。

## 8. その他

[事務局より資料9に基づいて今後のスケジュールについて説明]

○磯部会長

実証運行を終えてすぐに本格運行を始めようとする場合、いつまでに何を決めないといけない

のか。

○鈴木委員代理

例えば、運行区域を岩倉市外まで広げるとすると議論も調整も必要となる。具体的には、8月末までにすべてを決定しなければならない。事業内容に変更なく、そのまま移行するのであれば特別な手続きは必要ない。

○徳田委員代理

予約受付期間延長は、仮に実験期間内の評判が良く、軌道に乗ったとしても6月末で一旦元の予約受付期間に戻すのか。

○事務局

あくまで2か月の実験期間として区切りをつける。実験してみないと分からない点も多くあるため。予約不成立等でどのような苦情が出るか分からない。一旦区切って、改めて本格運行で実施していけるか検討する必要がある。

○徳田委員代理

予約受付期間を30分前から1時間前に戻すと、利用者からの抵抗も考えられる。

○磯部会長

この時点である程度の確認をしておいて、紙面決議等であらかじめ決めておく方法もあるが。

○片岡委員

ひとまず2か月限定とし、評判が良ければ何らかの方法で継続するかもしれない。

[閉会]

上記のとおり、岩倉市地域公共交通会議の経過及びその結果を明確にするために、この会議録を作成し、ここに署名します。

平成 年 月 日

岩倉市地域公共交通会議

会長

印