

岩倉市地域公共交通会議議事録

会議名称	平成25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25年4月22日(月) 午後2時から午後4時45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	岩倉市長 名鉄バス株式会社 運輸部部長兼運輸計画課長 名鉄西部交通株式会社 営業推進担当部長兼副支配人 公益社団法人愛知県バス協会 専務理事 愛知県タクシー協会 犬山小牧支部長 区長会長 民生委員・児童委員協議会 代表 中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官 愛知県地域振興部交通対策課 主幹 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 中部大学教授	片岡 恵一 加藤 直樹 (徳田裕二代理) 久留宮 優司 長崎 三千男 松浦 秀則 田口 夏夫 福富 富貴子 西尾 和晴 (鈴木隆史代理) 古橋 昭 (尾崎弘幸代理) 亀井 正一 水野 文三 磯部 友彦
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
事務局職員 職氏名	総務部長 企画財政課長 企画財政課専門員 企画財政課主幹 企画財政課主任 企画財政課主事	柴山 俊介 森山 稔 堀 巖 近藤 玲子 加藤 淳 須藤 隆
傍聴者	2名	
会議次第	1 開会 2 委員の任命 3 委員自己紹介 4 市長あいさつ 5 会長の選出 6 議題 (1) 今後の岩倉市における公共交通施策について 7 その他 8 閉会	
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に関する要綱 4 資料3：今後の岩倉市における公共交通施策 5 資料4：岩倉市公共交通実態調査報告書	

議事録

次第5～7について

5. 会長の選出

[委員の互選により会長には磯辺委員を選出、職務代理者には会長の指名により田口委員を選出]

○会長あいさつ（省略）

6. 議題

（1）今後の岩倉市における公共交通施策について

○事務局 [資料の説明]

○会長

ただいま岩倉市の公共交通施策について説明がありましたが、皆様ご質問などあればご発言をお願いしたい。

○会長

なかなか難しいまとめ方だというのが率直な感想です。9ページでは、公共交通空白地域についての説明ですが、タクシーはどこでも使えますから、タクシー業界から見ますと空白地域ではありません。鉄道・バスだけではなく、タクシーも公共交通であるという議論もなされています。あくまでも路線型の交通としては空白であるということで、この地域が全く動けないものではないということをご理解していただきたい。

○久留宮委員

タクシーはドアツウドアで使っていただける究極の交通手段だと思っています。空白という言葉には少し抵抗がありましたが、料金が他の交通手段と比較すると高いという考えはあるかもしれない。料金について議論があるということであれば我々も考えていかなければいけないところです。

○会長

12ページのデマンドバスの利用意向の将来利用と回答した人が、すぐ利用するかという難しい面もある。新しいものを想像して、想像どおりなら使うが、想像と違ったものだと使わない。想像上のはなかなかご理解いただけないものもある。アンケートの数字が出たからといって即信用していいかは悩むところである。もう1点、1%くらいがすぐに利用とあるが、これが大きいか小さいかは微妙である。小さいようですが、逆に言うと既存のバス・タクシー会社の客がとられてしまう。この数字がいまや交通業界の方々には、年に数%減になっているという話もあります。市民の希望を聞くということと、まちで今まで活躍されている業者の方とすり合わせないといけないと思っています。今の公共交通機関がなくなってしまうから入れ替えたいという話はあるが、今回は今まであるものにプラスしていくということであり、今まで公共交通を利用していなかった人が使うのならいいが、今まで公共交通を利用していた人が移動するとなると事業者間

の関係がいろいろある。この辺りの数字は慎重に考えていったほうがいい。直感ではかなり影響があるとは思った。皆さん想像で答えているのでかなりいいものを期待している。実際ふたを開けてみるとこの数字どおりにはいかないだろうが、アンケートで得られた答えをどう使っていくかは悩ましいところである。

○鈴木委員代理

結局 14 ページのまとめ方で方向性が決まってしまうている。現状と課題のところを書いてあるものが、大きなものから今すぐできるものまであり仕分けがない。結論はデマンド型運行と書いてあるが、デマンドの実証運行によって解決できるものが明確ではない。現状と課題で基本方針まではいいが、基本方針から基本施策へ飛ぶときに、何かと比べてデマンドを選択したというような、デマンドを選択した理由が不明確で唐突感が否めない。アンケートも事前に見たが、必ずしも利用しますという結果になってない。デマンドを選択した理由がちゃんとないといけない。1 ページにあるが名鉄犬山線や名鉄バス、タクシーがある中で、デマンドがどういう位置づけになるのか、全体のネットワークとしてどうなのか出てこない、交通施策とはならない。

○会長

現状と課題から基本方針、基本施策、デマンドへの流れで書いてあるが、公共交通施策としてはデマンド以外もあると思うので、ご説明いただかないと全体が見えない。

○事務局

1 ページの経緯にあるように、デマンドをいきなり選択したわけではない。議会からコミュニティバスを走らせてほしいという質問があった。愛知県内で走らせていないところが少数であり、行政として走らせる選択肢の一つとして巡回バスとの比較によりデマンドの方が効率的だという結論になった。そういう経過が背景としてあります。

○会長

交通政策というのは難しく、事業者が計画するものであれば会社のものを使って儲けるというのはいいが、なぜ今行政が交通政策をやらなければいけないか、かつては高速道路、新幹線はやらなければいけなかったが、地域の交通政策まで自治体がやるとなるといろんなバランスが微妙になる。その地域としてはどういう形でいくのか。自動車型の地域もあっていいと思う。岩倉において、道路や既存のバス・タクシーも含めてどういった盛り付けをしていくのかというのを行政が考えるのが交通施策計画ではないか。メニューの一つとしてデマンド交通というのはあるのだろうが、答えとして民間に頑張ってもらおうというのも一つの答えです。そういった答えも一緒に合わせて、デマンドというのが抜け落ちている空白地域の隙間であり、そこを行政がやらざるを得ない状況になってきて、行政が事業をやるというストーリーならいいが、今回政策より事業が先に走ってしまい、全体の施策が隠れてしまっている。ただ単にデマンド型タクシーをやっ

るとよい。そうしないと本当に役に立つものだというのが見えてこない。

○事務局

議会の中で、公共交通でコミュニティバスを走らせてほしいという要望がずっと出てきていた。実際市域がコンパクトであり、南北に名鉄の駅があり、東西にバス路線がある。交通が不便な場所ではないと議会の中でも議論してきた。一方そういったところでもコミュニティバスを走らせているところがある。何を選択するかを考えたときに、北名古屋市や小牧市にもあるが、利用実態を調べたところで、コミュニティバスなのか他のものなのかという議論があった。交通空白地域とはバス停から300m、駅から1kmという基準でみると、この狭い市域の中でも利用できるところと不便なところがある。タクシーがドアツウドアが一番いいとは思っていたが、それとバスとの中間的なところで利用できるもの、また方法としては公共施設など地域の中で活用でき、かつバス・タクシーと共存できるデマンド型タクシーを選択肢としてあがってきた。

○長崎委員

今の説明で整理がつけられると思う。この資料の中の1~3ページにそれぞれがどういう状況になっていて、施策が進んでいるものはそれでいいが、進んでいないものに関してどうしていくか。どう検討したということを含んでいくことによって、最終的にデマンドになるかもしれないが、整理をした上で最終の答えを出していくというまとめ方が、先程来の議論の答えだ思う。その場合でも自由意見に対してある程度答えを用意して対応していかなければならないのではないかと。多くの意見については何らかの形で答えていくような整理をなされた上でしていくのが、デマンドだと思う。それから実態調査の中では、それぞれの方が市内に移動するのにどこに行くのかがつまみきれていない。仮にデマンドをやるにしても駅やバス停への接続などどういうアプローチの仕方も整理が必要でないかと思う。

○松浦委員

確かにまとめ方から見ると、デマンド型への結論が早いと思う。ただし他地域でコミュニティバスを運行している視点から見ると、市域が広ければ有効だが、岩倉市で巡回するバスは不向きであると思っている。では公共交通は不要かということ、従来と違ってきたのは高齢化。他市でもほとんど高齢者が乗っている。高度経済成長期は、通勤通学の客のことばかり考えていたのが、今は高齢者たちの足をどうするかということが言われている。そういう観点からすると、家の近くまで行ける、免許証を返納した方も増える。タクシーもあるが、行政が入ってきて高齢者の足を確保するということが交通政策の中では今までになかった視点だ。岩倉市ではコミュニティバスは入ってこられないだろうが、新しい足を作っていかなければならないという中で、デマンドという手段を考えてこられたのかなと思う。

○田口委員

高齢者の立場で発言します。1ページに費用対効果の面から市はコミュニティバスを導入しな

いことを主張してきた、下の方では名鉄バスが循環バスの新設を検討したが最終的にはコミュニティバスでの対応をお願いしたいという回答があったと書いてある。アンケートに目を通すと、意識されているのはコミュニティバスを想定したアンケートが結構見受けられた。公共交通施策という点では議論が大きすぎるといえることがあるようだが、一部意見があったように、高齢者あるいは子育て世代、自転車の前後に子供を乗せているようなお金が一番いる世代に焦点をあてるということであれば、我々も理解できる。

○会長

まとめ方の基本施策について、基本方針は交通上の課題を再抽出したと見える。では本当の方針というのは何か。岩倉市内でも駅に直近のところと住宅地と農地の多いところでは違う。地域別の課題、年齢階層別の課題などがあってどこが一番困っているのか、どこが困っておらず今までと同じでもいけるのかという仕分けをしたときに、先程も「隙間」と言ったが、助けなければいけない人が見えてくる。そこに新たなシステムを入れると上手くいくのではないかというストーリーを掲げると、まだまだターゲットが絞れていいと思う。いきなり基本施策で新たな交通手段の導入が大きく出てくるので抽象的になってしまっていて、そこからいきなりデマンド型乗合タクシーという決めうちになっている。そこに違和感を感じる。だから様々なニーズをもう少し丁寧に分析したものがあって、それを助けるのがデマンド型タクシーであるという説明が必要である。

○鈴木委員代理

デマンドが目的になっているので説明を組み立てなおす。方針は掲げてもらってよいが、施策と事業は分けて考えられたほうがよい。

○長崎委員

そういう意味ではデマンド以外のものも選択肢として出てくるが、岩倉市にとって一番適切なものとしてデマンドだとすることで整理がつく。デマンドもいろんな形がある。今まで取り組まれたところも各地域においたデマンドの方式になっているので、そうした事例を入れ、どういうふうに望ましいのかということ議論のテーブルにのせると次の議論も深まっていくと思う。全国的にはいろんな形がある。視察に行ったらこれだったということもあるし、そういったものを整理し、この市に合っているものはどういうものを示せるとよい。

○会長

デマンド型乗合タクシーがすべての乗り物に取って代わるわけではない。それぞれの存在意義を認め合って、整理をされているはずなので、その辺を説明されるといい。

○片岡委員

高齢者の移動手段を何とかしたいというのが一つである。健康寿命というのがあり平均順寿命より6歳以上短い。高齢者の介護医療で自治体の財政的負担が大きくなってきている。ですから

健康で長生きしてもらおうというのが高齢者にとっても幸せであると思います。閉じこもっていると認知症にもなりやすいし、介護の面でもマイナス面が非常に多い。結構移動手段がないということでもなかなか出かけないということもある。議会から10年くらい循環バスを走らせるようにという要求が出されている。岩倉の周囲は循環バスがあるところばかりであり、そこを捉えて岩倉もやるようにということだが、岩倉は狭いから循環バスは必要がないとしているが、交通弱者の対策をしないわけにはいかないと考えている。試しにふれ愛まつりというイベントで、2年間循環バスを臨時に走らせた。イベント時だけだったが好評だった。循環バスのようなものは意義があるということは確認した。ただイベントだから時間が決まっていて利用があるということもいえる。実際に周辺自治体のバスを見ても乗っていない。循環バスであると、満足度が達成しない。たとえばバス停が遠い、本数が少ない、路線が悪いなどいろいろ事業者の意見を聞いていると切りがなくなってくる。そんな中でダイヤを組んでおられると思うが、実際バスがいっぱいになっていることはなく、一人二人という状態になっている。そういう中、循環バスも考えたが、それより要求型のデマンドというのがあることを4年ほど前に知り、視察などした。岩倉の場合市域が狭いわけで、すぐに人も運べるということから考えると、デマンド型がよいのではないかとということで、循環バスでなくデマンドでいこうという研究をしてきた。また交通困難者というのは妊婦さんなど保健センターへ乗せることもできるし、高齢者も外出は昼間だけなので、昼間だけでやればよいのではないかなということで先程の問題の解決としていきたいと考えている。

○会長

この資料を最後まで説明していただき、再び議論をしたい。実際のシステムについて、岩倉市が何を考えているのかということをも具体的に説明してもらいたい。

○事務局 [資料の説明]

○会長

利用が想定されるものということで、運行時間は、平日の午前8時半から午後5時と絞られているが、対象者を絞ったり、平日の昼間しかやらない理由が整合性を合わせようとする必要になるので、補っていただきたい。事業の具体的な説明を踏まえて質問はありませんか。

○鈴木委員代理

会議が今後2回予定されている。今ここであがっていることすべてが協議事項である。どのタイミングで合意を得るか。次回もうちょっと中身を議論しないといけない。

○会長

今日を含め、3回あるが、どこまで議論しますか。

○事務局

本日は、14ページのデマンド型乗合タクシーの実証実験を行うというところまでを議論していただいて、第2回第3回で細かい事項について順番にお諮りいただきたいと考えています。デマ

ンド型乗合タクシーを選択したところで、巡回バスやタクシー補助ではだめなのかという説明が足りず、いきなり抽象的な基本施策が述べられ違和感があるということですが、その議論は市の内部で重ねてきてデータもありますので、今回のデマンド型乗合タクシーを選択したところをぜひご理解いただきたい。

○松浦委員

国への申請は、公共交通会議で調整がつくと1か月でも足りるのでは。プロポーザルだからこの日程なのか。

○鈴木委員代理

免許を持っている事業者がやるなら1か月だが新規も想定している。デマンドはそこが難しくて区域を選択すること自体が整っていないとそもそも申請自体がどうなのとなりかねない。

○会長

専門用語が飛び交っていますので解説しますと、普通、路線バスとタクシーがある。路線バスは路線なのでこの道路を走るんだというコースを決めます。ここにバス停を置くと決めます。あとダイヤを決めていきます。区域運行とは、この道路と決めなくてもこのエリアを運行区域とするという認め方があります。これが区域運行。デマンドとは「呼ぶ」ということなので、どこを走るかというのはその時に決めますので、区域運行とは表裏一体です。区域運行とはAという会社が路線を持っていると、Bという会社が新たに入ってきたときは協議調整をする。路線と区域は違うものではなく、区域も新たな路線というとらえ方なので、競合ということになるとまた調整が必要となる。タクシーはもともと区域運行を実施している。営業区域は決まっているが。調整協議が整うというのはそれぞれの関係者が理解するということです。

○鈴木委員代理

デマンドという形態、運賃300円で8人乗りだと満載して1回の運行で2,100円から2,400円となる。タクシーでは一乗車につきいくらかという料金体系です。どこか目的地があって、乗り合るのがデマンドであるが、一人貸切の状態が多い。市内のバス、鉄道があってタクシーもある中で、市民が利用者として対価に税金をどれだけ払えますか。なぜ地域公共交通会議をやるのかというと、対価としてこの金額でいいのかということも含めて地域で検討してもらうため。ただし事業者もいるのでその関係を考慮した上で検討いただきたい。そのための協議であり、それも含めて審査項目の一つである。

○会長

デマンド交通の手引きというのが運輸局で作成されている。デマンドの取り組みは難しく慎重にやらなければならないということが書いてある。北設楽の場合既存型がなくなってデマンドを採用したようです。

○水野委員

電車の駅が遠いので、基幹バスのバス停から伸びていく先はデマンド型であるという併用型である。

○会長

路線型のバスと上手くつながる形で存在している。

○鈴木委員代理

朝と夕方は既存の公共交通、昼間時お客さんの少ないときはデマンド、曜日によって違うということ。

○水野委員

設案の場合、利用者はほとんど学生である。当初の導入は高齢者もあったと思うが、費用の関係で学生が使っている実態がある。

○会長

先ほども資料の説明で「誰を助けるんだ」という発言をしたが、まさにそこなんです。その辺の議論をしていかないと「誰のために税金を使って走らせるんだ」となる。市民一人一人から見れば、私のために使ってくださいと絶対になる。だがデマンドは利用者を限定していくわけで、ある種の不公平感が発生することになる。ここでは必要だ、この人は必要だということをしちんと流れを作っておかないと逆の不公平感が発生する。特定の地域、人をターゲットを持っていくと難しいところです。ただし、ここが市で支援するところで、市全体がよくなるんだという全体像がないと本当にこれでいいという答えが出てこない。

○長崎委員

今の話につながるが、既存の交通手段をどう維持していくかが一つのポイントになる。後で手段を講じるときに、既存の公共交通がなくなってしまっているのかという議論が当然ある。これまでの交通機関を併せて共存共栄が成り立たないと、結果としてネットワークとして使える公共交通でなくなってしまうので、そこに腐心していく必要がある。今回のまとめ方は、最終的にデマンド型乗合タクシーでよいのかもしれませんが、既存の公共交通手段が確保されている人たちはおそらく乗り移ってこない。もう一つはマイカーに乗っている人も、残念ながらそういう方向に向かう可能性は薄い。なぜならマイカーの方が便利なのでこれを手放す高齢者はいない。高齢者になってマイカーを手放すという段階になるということは、公共交通にも乗れない状態です。ですので早めに乗り換えるためにどう仕向けていくかということが議論の一つである。今回の場合、最初からデマンド乗合ありきで構成されていることに課題がある。利用が想定される者ではなくて、利用してもらう人を想定して手段がないんだということで結果的にデマンドタクシーだということになれば、これは正論である。今回4つの利用想定者とされているが、この人たちを対象にすることが前提なので、その受け皿として何があるかという言い方のほうがまだ適切かと思う。というのはそれ以外の方々の交通手段は現状で足りるというふうにこれまでの話で言うと受け止

める。この岩倉市の特性としてエリアが狭い、まとまっている、平地ということ、そうすると徒歩でも歩ける空間もあるだろうし、少し離れたところでは自転車でも動ける。自転車は高齢者でも結構乗る。マイカーを使える人はそのままマイカーで行ってしまう。そういうことで移動手段がない人がどれかということを経験してみたら、この4つだったということ。ではこの人たちの足をどう確保するかといったときに、路線バスほどの需要はない、デマンドとして対応してあげるほうが皆さんのためにいいだろうし、市民の税負担の問題でも納得していただけるという話につながっていく。だから利用者にもある程度負担していただかないといけませんけど、それが300円でいいのかという議論もある。デマンドでなければならぬ理由がいくつかあると申し上げたのは、経費が安くつくという想定で入れられるというケースがあると思うが、実際はそれほど差は出てこないと考えたほうがいい。というのは岩倉市の案の中で見ていくと受付時間が1時間前までありますが、受けるところは営業所で待機して態勢を作っておかなければいけない。その分の経費は当然オンされる。運行経費だけではない。瞬間だけで安いだろうと思われる可能性はあるが実はそうではない。そういう現実的な課題もあるということも想定しながらまとめていく方向でないと、長続きしたものに持っていけない。

○会長

まとめ方の提案をいただきました。今日どこまで話を進めるかが課題です。皆さん疑問に持っているのはなぜデマンド運行を市がやらないといけないのかという理由です。具体的な方法論はあるが、大枠がすっきりしていない。理解したいんだけどまだ足りない部分があるというのが大方の意見である。

○事務局

今日ご指摘をいただいて、デマンドありきのような書き方ではないかということもございますが、私どもはこの間平成15年から議会でも「コミュニティバスを」という市民の要望を承っている。市としては、市域10.49平方kmの中で、名鉄電車・名鉄バスがあるというところでなかなか難しいと答弁はしてきたが、やはり高齢化社会、今20%程だが今後高齢化率が上がっていく中で、高齢化対策をどうしていくかということと、市長が2期目でマニフェスト100策の中でも「子育てしやすいまちナンバー1」を掲げているので、就学前の子供さんを抱えた家庭を支援していくという側面から考えている。その中でコミュニティバスについても議論したが、それだと運行ルートが固定されて費用がかかる割に市民の要望に応えられるかどうかという問題もあります。デマンドという要求に基づき、自宅から公共施設なり駅なりにデマンド運行して、今ある名鉄電車やバスとも共存が図れる形で今回デマンドいうことを選択しました。今回言葉足らずになっている面もありますが趣旨としては、そういう形でデマンドの実証運行をしていきたい。ただ実証運行したから実施ではなくて、その中でも検証していきながら、本当にデマンドでやっていくのかは見極めたい。その節にはまだ公共交通会議でも諮っていきますので、今日のところは

デマンド型乗合タクシーを実証運行するという事で、皆様のご承認をいただければと思っています。

○会長

事務局はそういう考え方を持っているということです。

○鈴木委員代理

例えば全市域的に高齢世帯がどのように分布していて、だから全域で運行するとか、どこに行きたいという目的地も施設の分布などのデータもここにはないので、なぜ全域でデマンドの実験をしなければいけないのかというところが、口頭では説明を受けているがデータがない。次回冒頭で説明してはどうか。

○会長

今のご提案は今日意見交換をして、第2回の冒頭にちゃんと承認し、その後2回目の議論に入ってはどうか、ということです。

○鈴木委員代理

実証運行の理由がどうかと思っている。事業者の話かもしれないが、1年というのは、車両の購入が事業者となるとリスクが高い気がする。

○事務局

1年でやめるということになれば、消耗期間を見て市が買い取るということを考えています。乗降場所の資料が足りないということですが、医療機関や公共施設で97箇所を予定しております。地図に落とししたものを次回にお出します。

○水野委員

それに対しては、警察も指導します。資料で出てきたからOKなわけではない。路線に関しても基本的にはそうです。登録した人に全部停留所を作るといような文章に読めるが、交通管理上どうなるのかという話になる。

○事務局

乗降場所は登録者の自宅前には作りません。公共施設については乗降場所を作ります。自宅は乗降場所という考え方であるが標識は設置しないということで考えている。

○水野委員

公共施設などでは、乗降場所を設けないと利便性が悪くなる。ですからその辺りの扱いを考えたおいてもらわないといけない。

○会長

どこに車が停まるかということです。交通経路としては、狭い道で停めて道路をふさいではいけない。歩行者との交錯があるとまずいという心配があるということです。

○長崎委員

ここに書かれているコンビニクルの資料はありますか。

○事務局

次回準備いたします。

○松浦委員

プロポーザルに関しては4月8日からホームページに掲載されています。今回の会議での意見を反映して事業者を決定していくことにご配慮をお願いしたい。

○鈴木委員代理

何で実験ですかと聞いたのは、道路運送法第4条と書いているからで、1年以内の実験であれば第21条でもよかったのではないかと。実証運行後も継続ということが第4条としたことに現れているのではないかと。あくまで実証実験ですかということを再度確認しておきたい。

○会長

委員さんがおっしゃったのは第4条という項目があったので継続してやることが決定しているのか心配であったということです。

○鈴木委員代理

とりあえずやってみるということなのか。デマンドという形の生活交通として確保したが、もしデマンドをやめてしまうと、そもそも担保しないという判断をしたときに、何か生活交通として代替措置を考えているか。

○事務局

市としては総合計画が基本です。そこで急速な高齢化に対してどういう対応をするかというところで市の姿勢がずっと議会から問われてきました。その一つの選択肢として、循環バスではなくてデマンドをやることで解決を図っていきたいと考えていますので、第21条ではないと最初から思っておりました。ただ、デマンドという形態をやってみる中で検証しながら、また公共交通会議に諮りながら修正していくということは選択肢として常に考えていかなければならないと考えています。

○長崎委員

今のご回答だと19ページにデマンド運行以外の交通手段の検討した場合は、第4条を継承していくという考えか。

○事務局

そうです。

○長崎委員

自家用車運送という範疇もあるが、そういうことは考えていないのか。

○事務局

自家用車運送は現在、市内のNPO法人でやっていただいているが、そことの競合ではなく第4

条として市として全体の公共交通のあり方として取り組んでいきたいと考えていました。

○鈴木委員代理

実証運行後の取り組みについて、これは何を基準に判断しますか。

○事務局

基準については検討して、またお示ししたいと思っています。

○松浦委員

ぜんぜん違う視点から、立場での発言をしていきたい。私はタクシー協会犬山小牧地区の支部長としてきているが、プロポーザルのホームページを拝見しましたが、県内なら応募可能となっている。例えば他市では市内に営業所や車庫があるというような条件を出すのが、今回の条件にはまったく入っていない。現実的に運行する場合は営業所が近隣にないと困ります。プロポーザルの予定は事業者の決定が5月で、次の会議が6月です。その間に事業者が決定があるので、選定の折は現実的な配慮をお願いしたい。

○事務局

今言われることは確かに重要なことでありまして、市内に営業所等はないものですから、県内という形をとりました。ただプロポーザル方式ですので、やはり近くのところはそれなりの評価となると思います。

○松浦委員

現実な事業区域も理解してほしいという協会からのお願いです。

○事務局

その辺はプロポーザルの中で配慮していきたい。

○長崎委員

現実に愛知県内のコミュニティバスの事業で他県から入ってきたこともある。なぜ地元の事業者に目を向けるかという、他所から来れば基本的な経費は変わらないとしても、燃料費などは当然経費に加算される。そういう意味での価格競争は現実的には発生するが、その他の部分でそれほど大きな差は出てこない。そういう面でも財政負担は減るから地元のほうで事業者選定したほうが望ましいということにもなる。

○会長

プロポーザル募集は始めて、次回この会議を開催したときには事業者が決まっているというスケジュールでよいですか。

○事務局

そうです。第2回目からは事業者の立場でこの会議に参加してもらいたいと考えています。

○会長

デマンド型乗合タクシーの実証運行について、今日決めてしまうことによる心配事があるなら

そこはきちんと認識してもらわないといけない。

○亀井委員

乗降場所の関係で、登録者の自宅にタクシーが乗り入れるという形になるということですか。

○事務局

基本的には自宅までです。

○亀井委員

段差があったり、ガードレールで歩行者対策をしているところであっては、乗り入れを承認されて自宅まで乗り入れるということか。

○事務局

その辺は通常のタクシーと同様に考えていただければよいです。

○亀井委員

タクシーの場合そんなに回数はないと考えられるが、デマンドの場合は毎日使う方がいれば1日1回乗り入れることになります。それから共通の停留所やベンチなどは設けないという話だったが、目印になるものを道路上に設置することはまったくくないですか。

○事務局

ほとんどは民地内か公共施設の敷地内を想定しており、乗降場所というところはバス停への接続について道路管理者や警察と調整を図りながら、7箇所について協議が必要になります。

○亀井委員

今必要なのは7箇所のみですか。

○事務局

市内にバス停が7箇所なのでそうなります。

○亀井委員

あとは登録者の自宅、乗り入れできないようなところはその付近でということか。

○事務局

それはタクシーと同じ考え方です。

○松浦委員

停留所というのはあまりデマンド交通では想定されていないように思う。他の市の事例ではミーティングポイントという言い方で乗降箇所をいう。今までの停留所とは違う考え方で、紙を張ったりして簡易化している。

○会長

いろいろ交通規制も絡んできます。区域運行としてはバス停を設けないというやり方ということですので、バス停という言葉は使ってはいけないということがポイントだと思う。

○久留宮委員

地元でタクシー業を営んでおり、そこからの視点で発言します。そもそも岩倉市は非常に狭いので、市の利用に限って言えば料金的には千円程度になる。その中でどれだけの利用があるのかというところで事業への影響が出てくる。このデマンド運行が運行方法の中にバスを含めて影響はないという説明を、もう少し明確に事業者に示した上で事業圧迫がないとしていただきたい。その上で、この事業の継続性について事業者に影響があるかないかをしっかり検証していただきたい。実際に衰退した地域もあると聞いています。ただ安いタクシーを使っただけという流れではなく、本当に使いたい人が使える仕組みを作っていただきたい。

○徳田委員

市のお考えの事業は我々バス路線への影響は比較的軽く、タクシーほどの影響はないだろう。しかしながら今のところ利用者が理想的なものをイメージされて6%の方が利用してみたいという回答をされている。これが結果的に移行せずあまり利用がなく、ハードルを下げた利用者を増やしましょうとなったときに、やはりお客さんのニーズがあれば岩倉駅まで行かなければ仕方がないだろうとか、年齢を拡大したらどうだとか、料金を下げてはどうか等議論が出てくる可能性があります。ですので考え方として収支とか利用者数だけで事業を判断するのではなく、「交通はこの施策を用いなくてはどうにもならない、住民の方を救うためだ」といった福祉的な観点で考えてもらえればよいと思います。とにかく運行を始めれば乗降者数が指標の基準になったり、その結果、乗せるためにどうしたらいいのかという話に展開しがちであるので、配慮をお願いいたします。

○会長

地域公共交通会議は事業者も住民の意見も大事にしたい、行政側の意見も大事にしたいというための会議でありますので、どんどん意見を言ってもらいたい。議論が出ましたが今の段階で本当に進めるのかといったところでは、個人的にはまだ早いと思う。ただし、プロポーザルにて事業者の募集もしている。気になるところは実証実験といいながらずっと続けていくような流れになっているということ。どれなら進めてどれならやめるのかという指標も大事である。そもそもやる理由、「どういう人をどうして助けなければならないのか」という理由も何となくイメージできるが、本当に岩倉市での困りごとがどうなのかというのがまだまだ見えてこないのも事実である。

○長崎委員

今日いろんな意見が出たので事務局で整理をしてそれに対する答えをまとめていただく必要がある。次回6月になっているが、第3回までに期間が短いので早めに今日の出したことの整理を終えた上で進めていただくというシナリオにスケジュールバックしていただいたほうがいい。やりたいことについて事務局の意向も強いし、プロポーザルも始まっているので、やるという方向で進むにしても、その整理があつてという形にしないと、この会議の意味が失われてしまう。そ

の整理を早めにして、次のステップに進む段取りをしていただいたほうがいい。

○会長

簡単に言えば今日の中の資料だけでは不十分で承認しにくい。追加の話がほしい。ただし市がこういう事業を取り組んでいくということはやむをえないというような雰囲気があります。

○長崎委員

今日出たことの協議をし、足りないことを補っていただく。それを受けて具体的に事業者との調整をどうしていくかという流れになる。

○会長

次回、最終確認を冒頭にしっかり議論して、確定し、実際の細かい内容に入っていく。

○事務局

早いうちに整理し、事前にお渡しして、次回協議するように進めていければと思います。

○松浦委員

5月に決まるということですが、新規事業者でなく、すでに第4条事業者であれば第3回の会議は8月でいい。申請も8月末まででもいい。

○鈴木委員代理

利用者への周知の仕方については、事業の前に何かすることはあると思う。それを交通会議で何も議論しないのはどうかという気がする。

○会長

今日が第1回で、6月の第2回に事業者が現れて本当に細かい注文までであるとすると、同じ月の中で答えが導けるのということですね。7月あたりから広報や申請をやっていくとなると結構そこが厳しいと想像される。事務局、第2回と第3回の議論する内容を示してください。

○事務局

第2回は運賃、車両、エリアについて、第3回は乗降場所の決定、運行日、運行時間帯について分けて議論していただきたいと考えていました。

○会長

どちらにしても走る場所、停まる場所というのは事前に警察、道路管理者と十分に調整した方がいい。今日区域運行をやるというのをここで合意を取るという意向が事務局としてはあるが、追加説明をお願いしたい。資料配布を早めに送っていただいて、次回冒頭に確認する。

○鈴木委員代理

コンビニクルの設置期間はどれくらいですか。端末があるのではなかったでしょうか。

○事務局

端末は置かずにオペレータの入力が基本なので1ヶ月ほどあればよいと考えています。

○鈴木委員代理

その他、車両以外に日数がかかるものはありますか。次回会議よりも先に動かなければならぬことがプロポーザル以外に何かありますか。

○事務局

愛称募集は動きたい。

○会長

今日これで一つのゴーサインを出しておいていいのか。

○鈴木委員代理

事業計画は次ということですので。

○会長

この後、追加資料を出していただいて皆さんに配布しながら、追加説明をしていただき納得ができるだろうという見込みで、市の提案しているデマンド型乗合タクシーの実証運行、区域運行をやっていくということを確認ということが今日の議決の提案ですが、それでよろしいでしょうか。

○全委員

異議なし。

○会長

それでは大枠はそれで進めてください。

7. その他

○事務局 [今後のスケジュールの説明]

○会長

ではこれで会議を終了したいと思います。どうもありがとうございました。

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