

岩倉市地域公共交通会議議事録

会議名称	平成25年度 第2回岩倉市地域公共交通会議	
開会及び閉会日時	平成25年6月3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	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 愛知県交通運輸産業労働組合 代表者 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 久留宮 優司 長崎 三千男 松浦 秀則 田口 夏夫 福富 富貴子 小河原 恵吾 (鈴木隆史代理) 古橋 昭 (尾崎弘幸代理) 野口 勝正 亀井 正一 水野 文三 磯部 友彦
欠席委員 職氏名	なし	
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 あおい交通株式会社 総務部長	柴山 俊介 森山 稔 堀 巖 近藤 玲子 加藤 淳 須藤 隆 関戸 真治
傍聴者	4名	
会議次第	1 会長あいさつ 2 事務局からの報告 3 議題 (1) 岩倉市デマンド型乗合タクシー実証運行業務の事業計画について 4 その他	
配布資料	1 次第 2 資料1：委員名簿 3 資料2：今後の岩倉市における公共交通に対する取組について 4 資料3：65歳以上人口分布図 5 資料4：乗降場所リスト(案) 6 資料5：コンビニクルについて	

議事録

次第2～4について

2. 事務局からの報告

○事務局

- ・ 人事異動に伴う委員の変更について
5月16日付けで変更 中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官 小河原 恵吾氏
- ・ 公募型プロポーザルの結果について
第1交渉権者 あおい交通株式会社
- ・ 第1回の補足説明

○会長

前は岩倉市の取り組みについて流れが少し悪いとの指摘があったので、整理して報告してもらった。

市がデマンドをやるんだという意味決定を基に構成されているのは事実だが、コミュニティバスのような路線定期型交通は難しいため、残るのはデマンドだという、今までの経緯があるようなので流れは理解できる。

○鈴木委員代理

追加された部分について、乗合という言葉がない。結局タクシーでいいのではという感じもある。例えば目的地が一緒のところが多いので、乗合にするんだという理由はないか。

乗合もあるし、タクシーもあって利用者もいる。デマンド型の乗合で同じ目的地へ行くのが合理的だということはあるので、そういう場合は認めていく。コミュニティバスを否定するのはいいが、ではデマンドへと流れていくかということそうは感じられない。市内にはタクシーの利用者が少なからずいる。深夜だけの利用でいいのか。デマンドは乗合が前提である。タクシーを否定する必要はない。何が違うのか。

○会長

どういうまちにしたいのか。今何らかの悪い状況があり、この事業をすることでよくなるということを確認にすること。それをどういう指標で見たらよいか。新しいシステムを入れることで、現状が向上する見込みがないと、ただ単に交通手段の入れ替えになる。入れ替えだと指標に変化は出てこない。自ら運転するという人が減ってくると変わってくるかもしれないが。抽象的な目標になっている。このシステムを実施したらこうなるということが見えるようにしてほしい。

○事務局

公共交通実態調査の高齢者の外出目的は、2番目に医療機関への通院通所が多い。現在は自転車、徒歩が1番目である。医療機関に行く場合は、乗合になることが想定される。今、車を運転していても近い将来免許を返納すると交通手段がなくなるという不安を抱えている人も、乗合の需要が見込め

ると考えている。

○会長

子育て世帯の支援が目標に書かれていない。

○事務局

公共機関の利用率を高めるという中で、子育て支援センターの利用を期待している。

保健センターの集団予防接種などにもデマンド乗合で使っていただきたい、そういう需要も見込んでいる。そのあたりの記述は不足しているかもしれない。

○会長

岩倉市の公共交通の方向性について、先にデマンドのことが書いてあり、「なお、」以下で「既存の公共交通に十分配慮する」となっている。その書き方でいかは読んでいて悩んだところである。

「連携」をして、いろんな交通機関が協力し合ってやっていくことが望ましいと常々思っている。

○事務局

連携、既存の公共交通の隙間を埋めるという意味でやっているのだから、徒歩や、自転車、家族送迎をターゲットにした公共交通施策だと考えている。

乗降場所リスト（案）を資料として提供しています。名鉄電車だと石仏駅、大山寺駅、名鉄バスのバス停7箇所が乗降場所として設定してある。デマンドは、そこへつなげる手段の一つだと考えている。交通機関と共存共栄する形で進めていきたいと考えている。

○会長

今日の協議ではっきりさせないといけない。字句はわかりやすく加えてほしいところはあるが、岩倉市の公共交通施策全体から見て方向性ははっきりしていて、新たな施策としてデマンド交通をやりたいということが確認できましたか。

○加藤委員

資料4乗降場所リスト（案）と施策として自由経路ドアツードア型は平行線ではないか。このリスト（案）自体は自宅からここへ向かう、また逆もありということではいいか。

○事務局

この乗降場所リスト（案）はあくまでも、公共的機関のリストで、これ以外に登録者の自宅が乗降場所として追加される。

○加藤委員

岩倉団地のバス停が市内で一番利用者が多い。団地の南北からバス停までは歩くと結構距離がある。ここまでデマンドで来て、バスに乗り換えていただけるのであれば、連携して公共交通として共存が成り立つのかなと思う。乗り継ぎを含めて市内の公共交通の利用活性化という捉え方がなされていればいいかと思う。

○会長

岩倉の場合、ドアツードア型なのかどうか。ミーティングポイントとドアツードアの間のような

イメージがある。

○田口委員

フルデマンドについて、資料5のような運行だということか。

○片岡委員

目的地から自宅、自宅から目的地という使い方が現在考えている仕組みだ。

タクシーとの違いは、乗合であることであり、バス停も目的地となる。市内には公共施設が分散している。高齢者が公共施設を利用していただくときに乗ってほしい。

○長崎委員

乗るところ降りるところが、複数となる可能性があるということによいか。

○事務局

そうです。

○田口委員

1時間2運行とはどういうことか。

○事務局

2台運行するから2運行ではなく、市内の端から端までの1回の運行がゆとり時間を見て30分かかると設定して、1時間のうちに2回運行ができるということである。

○会長

解釈としては、路線バスというのは、ひとつのルート上で路線の途中で乗ったり降りたりする。今回は、ルートはあらかじめ設けていないが、車を動かすときはルートを決める。また乗合なので乗ったり降りたりする。ただし、あちこち動くともったいないので、効率よく動くためにデマンドシステムを入れる。乗客を降ろす順序などについてはそのときに決めるシステムである。

○長崎委員

岩倉市の公共交通施策の観点で言えば、デマンドのことだけがぼんと出てくる。公共交通がデマンドに特化した話になってしまう。文言の中にデマンドの位置づけを謳うべき。バス停、駅の利用者数をどう関連付けるかが見えてこない。鉄道、バス路線も今後の岩倉市の交通の一環を担うわけなので、その中でどう新しい施策を位置付けるかが書かれていない。具体的に詰めていくということでないといけない。

○会長

実態調査は、既存の交通を否定をしてるわけではない。データがあるということは、重要な乗り物であるということである。岩倉市の今後の交通施策を示した円グラフも、「既存の民間事業者に加え、行政も具体的な施策を講じていくべきである」とあるが、何を意味しているかといえ、既存の民間業者があることを前提にしている。それに加えて行政の施策を、という話である。そうしないとアンケートの答えを正しく解釈していないことになる。既存交通をベースにしてデマンドがある。ベースが消えてしまったら大変なことになる。他市もいつ消えるかわからないという苦しい現状がある。そ

れを支えるのも行政の一つの役割になっている。その部分で慎重に扱った方がいい。グラフの見方は既存の公共交通があってその上にデマンドがあると見ないといけない。施策の方向性について、「既存の公共交通に配慮する」という文言は弱い。積極的な文言があって、それに加えてデマンドという交通施策にならないといけない。

○長崎委員

今のことに関連付けて7章を書けば、随分違ってくる。

○松浦委員

市民の立場から見ると、尾張地区で巡回バスをやっていないところは少数である。その中で市民としては行政が具体的な施策をやってくれないのではないかという思いがあって、アンケートで60%が行政も施策を講じるべきとの回答があったのではないか。回答した市民は既存の民間事業者を前提にしてはいると思う。既存の事業者が衰退してくるのは懸念することだが、毎日通院でタクシーに乗れるかと言えば、高齢者など金銭面などで実際は難しいため、乗合として行政負担により足を確保してほしいということが背景にあると思う。タクシーの料金が簡単に変更できない中で、現実はそのようなところがあるのではないか。

○長崎委員

デマンド型乗合タクシーの導入について否定しているわけではない。既存の公共交通とネット化して、目的を達成するんだと確認してもらえれば分かりやすいということ。

○会長

例えば名古屋に行くには鉄道を利用するなどとは書いてある。その辺のことを踏まえて7章を校正してほしい。市が言いたいことは理解できるが、これをベースに進めていくので、文言の書き方には留意してもらいたい。

○加藤委員

第2章「地域の概況」の「地勢」に、名鉄電車や名鉄バスが述べられている。弊社は岩倉駅へのフィーダー路線なので、おいそれと廃止はできない。ただ地勢とは自然物であり、交通機関は人工物なので需要に応じて変わる可能性もある。人の流れとして交通体系が出来上がってることを踏まえて、さらに利便性を向上させるために、それに結びつけるために書いてもらえばよい。

○事務局

議会の中でも、バス・タクシーについては必要だとしているし、当市は他市に比べて交通利便性は高いと常に答弁している。それを前提として、バス・タクシーと共存していくにあたり、その隙間を補完できるものとしてデマンドを採用したいのだが、一般の方からするとその書き方は弱いのかもしれない。

名鉄については電車・バス・タクシーがある。市としてもいい利益を受けている。肯定した上で、交通空白地帯や交通弱者をいかに救うかというのが、このデマンドだということ捉えている。

○長崎委員

検証を踏まえて書けば、みんなが言っていることは解決する。問題があり、それをこういうことで解決するとしていくとすればよい。

○会長

このまちがこうしたいと考えている内容、それが施策である。それを基に、今の環境は生かしていくが、それでも空白地帯があるので、そこはこういう手段でまかなっていくと整理するとよい。

○事務局

会長と調整した上で、修正したい。

○会長

それでは、岩倉市においてデマンド型乗合タクシーを運行するということが必要であるということではよいか。一年間、実証運行ということで行っていきましょう。

3. 議題

(1) 岩倉市デマンド型乗合タクシー実証運行业務の事業計画について

○事務局 [資料の説明]

○加藤委員

バス停も乗降場所に設定してあるが、バス停であるのでバスの運行に配慮して支障のないようにしてほしい。停車場所は案内表示はしないということだが、ルールを明確に作っていただきたい。

○事務局

バス停については、西市のバス停を例にとると片側1車線の追い越し禁止路線なので、そこは避けたいと考えている。バス停の接続とはいえ、できるだけ近くで安全が確保できる場所を乗降場所としたい。またそういった場所には表示をしていきたいと考えている。具体的にどのバス停をどうするかは現段階では決定していないが、警察と現地確認することとしている。

○会長

バス停のポールとの関係はどうか。

○片岡委員

待避線があるところは、寄れるのではないか。

○会長

路線バスと車両との関係はどうか。

○水野委員

事前に打ち合わせがあり、デマンド交通がバスとして扱うのかどうかについても話をした。誤解をされることがないようにバス停では乗降しないと聞いている。また、警察官と一緒に現地確認することによって同意している。

○会長

バス会社とも支障がないように確認をしてほしい。

○松浦委員

1 時間に 1 本しか運行していないバス停ならどうか。デマンドは路線がなく時刻表が決まっているバスのバス停に影響しないと思う。ダイヤを見て運行できるかどうか。

○水野委員

それを認めると法律はバスの運行時間に合わせるのかとなる。バスが遅れることも早く来ることもありえる。必ずこの時間に来るとして法律が定まっているものではない。

○松浦委員

バス停を使って、デマンドバスを運行している例も結構ある。頻度の問題も関係するのではないか。

○会長

警察が言うようにバスと同じならよいのではないか。

○松浦委員

乗合で市がやる場合では、バス停は認められるのではないか。

○長崎委員

整理すると、バスかバスでないかは契約がひとつか複数かという話である。貸切の場合は乗合ではない。定員にかかわらず何人も乗ったり降りたりするのはバスとなる。乗合デマンドの場合、バス停を設けるか設けないか。バスという位置づけになれば停留所を立てないといけない。

○松浦委員

デマンド交通は、バスとかタクシーは今まで規制されてきたが、新たな形態で各市町村で自由にやっている。予想していない運行の仕方である。頻繁なバス停ではとても使えないだろうが、頻度が低いなら車両が乗り降りするのは配慮できないか。ただし、あくまでも路線バスを優先する。

○水野委員

この件については持ち帰ることとしたい。

○加藤委員

バス停は、バス会社が道路占用許可を取っている。それに対して支障をきたす停車の仕方はいかがかと思う。

○会長

道路運送法、道路運送車両法、道路交通法などが関連する。バス停は半径 10 メートルまで適用され、始発から終発まで営業時間内に限り駐停車禁止になる。

同じポールを使って複数のバス会社が利用しているケースもある。デマンドは、既存の法令では規定があいまいではあるが、今回、新しい車をバスとすれば、バスとしてバス停を利用できる。どの条文をどうやって適用するかによる。早急に結論を出さないと、乗降場所リストが出せなくなってしまう。また、道路交通法にかかる部分は、この車両にも適用される。

○田口委員

バス停に接続できないと、事業目的にある新たな交通手段を公共交通手段に接続し、促進を図るこ

ともできなくなってしまう。

○加藤委員

車両はワンボックスだが、弊社でも車椅子の利用が多くなっており、それに伴う問題が社内がある。利用対象者に障害者も含まれているので、車椅子の利用について聞きたい。

○事務局

車椅子については、想定していない。車両も車椅子を乗せられるような仕様とはなっていない。それについては市内のNPO法人が実施している福祉有償運送にて対応してもらいたい。基本的には一人で乗車できる人を想定している。介添者の同乗は認めている。

○鈴木委員代理

運輸局として、バリアフリーについては、福祉有償運送など別の手当てがされているので、特に言うことはない。

○会長

バリアフリーについては、市役所の中でも合意形成をしておくこと。車椅子はだめですと言ってしまふと市民には心外となる。会員でなければ会員になってもらうなど、他の手当てについてアドバイスをしてもらう。行政側として、答えをもっておく。

子育て世帯の話、ベビーカーは折り畳まなくてもよい交通機関もあるが、ここでは折り畳まないに乗れない。そういうアドバイスもしていただきたい。子育て関係や状況が変わってきている。

○松浦委員

登録証を発行するということだが、65歳以上、免許証返納者、妊婦、就学前児童のいる子育て世帯などが想定されている。子育て世帯については母子手帳などを確認するということか。

○事務局

そのとおりである。母子手帳では父親の名前も記入できる。

○鈴木委員代理

車両について、乗車定員に助手席は含まれるか。助手席と運転席の間に隔壁がないと乗合の事業には使えない。運転者の邪魔になってはいけない。定員8名で9人目の予約が入った場合、隔壁がついていれば乗れるし、ないと乗れない。

○事務局

現在考えているのは、助手席を除いて8名が乗れる形を想定している。

○片岡委員

路線バスにあるようなパイプでもいいのか。

○鈴木委員代理

そのとおり。ただし、運転席と助手席の間にあるコンソールは隔壁とみなさない。

○長崎委員

第8章の「事業の流れ」について、実証運行の評価とあるが、運行データの分析について数値目標

は定めるか。運行頻度、登録者数、実利用者数、収支率について聞きたい。

○事務局

基本的には評価指標なので数値目標を掲げるべきである。ただし、想定利用人数を40人で予算組みしているの、それが当面の目標となる。現段階ではまだ、具体的な数値目標は決めていない。今後の検討の中で決めていく。

○長崎委員

この会議の中で設定していくのか。

○事務局

そうしたい。10月以降のこの会議の中で決めていく。

○水野委員

車両について、資料では車体のラッピングが後部座席に大きくかかっている。可視的に問題はないか。

○片岡委員

車内からは見えるが、車外からは見えないというラッピングがあると聞いているので、それで可視状態がよければそうしたいが、そうならない場合は後部の窓についてはラッピングしないデザインとすればよい。

○水野委員

乗降場所について※以降具体的に示してある。消火栓など例外もあるので、あくまでも例示という扱いでよいか。

○事務局

そのとおり。法律もあるので、例示としてと書き換える。道路交通法上禁止されているところは駐車しないとする。

○片岡委員

乗降場所を登録するときにお宅はここですよと決める。

○会長

普通の道ならいいが、狭くて入れないというケースも出てくる。

○事務局

登録申込があれば、現地確認をした上で登録することにする。

○久留宮委員

利用者想定について、満65歳以上の高齢者となっている。当市が実施している高齢者へのタクシー助成制度の対象となる人が含まれるが、重複して発行するか。

○事務局

当市では「すこやかタクシー」として85歳以上の市民に月2枚のタクシーチケットを渡している。これについて登録者と重複することで調整することは考えていない。

○久留宮委員

就学前児童のいる子育て世代の登録者が、登録を外れる時期、方法についてはどう確認するか。

○事務局

登録時にお子さんの年齢を把握しており、システムで確認できる。

○久留宮委員

障害者の介添者について記述があるが、その他の方々の同行者についてはどう考えているか。

○事務局

介添者ではない同行者で、その人が登録されていない場合は、乗車についてはお断りすることになる。

○加藤委員

デマンド型乗合タクシーが成功するか否かは、この乗り物の使い方の周知がかぎとなる。次回に住
民説明会の手法について示してほしい。

○事務局

そのようにする。

○会長

バス停への乗り継ぎを考えるのであれば、バスの運行と時間を合わせる必要があるのでは。そうい
うことも考えていかないといけないようになる。

○鈴木委員代理

電話予約については利用者のハードルが高いといわれている。要望があるからデマンドを運行する
はずなのに結局自治体が営業活動をするようになってしまっている事例が多い。利用促進という観点
では、どういう説明をされているのかが重要なので、次回方法を教えてほしい。

○久留宮委員

デマンドの利用者が移動するときにタクシーではコストが高いということは分かるが、近所で乗り
あわせで移動するときは、一人あたりの金額はタクシーと変わらない。住民説明会などにおいては、
タクシー乗り合わせにも配慮をした説明をしてほしい。

○会長

これまでマイカーに依存してバスやタクシーを利用してこなかった使い方をよく知らない人がこれ
から高齢になっていく。デマンドに限らず、タクシーやバスの使い方を教えてあげることにより既存
の公共交通の利用促進にもつながる。また、バス協会やタクシー協会で使い方のパンフレットみたい
なものがあれば、説明会時に活用するのも一つの手である。

○亀井委員

乗降場所リストは現在（案）となっているが、いつ確定するのか。

○事務局

次回まで名鉄バス、警察と調整してお示しする。

○会長

資料4の地図として確定するのではなく、文言として決めることが大切だ。

○亀井委員

300円という運賃設定は、他市町村のコミュニティバスと比べると高いのではないか。

○事務局

市内の民間バスの設定に配慮している。また参考にした市町村も同等の金額設定であった。

○田口委員

岩倉駅へは乗り入れしないようだが、住民からするとなぜかと思う。

○事務局

民間事業者に配慮して、直接は岩倉駅へは乗り入れをしないこととしている。ただし、近くの公共施設までは行くので、岩倉駅への乗り継ぎはそのような利用になる。

○会長

デマンドが先の議論なら、このような意見がこれからも出てくる。既存の交通がベースにあり、その上にデマンドが補完するという順序であることが必要である。

○長崎委員

利用が想定される者として、高齢者、障害者、介添者、免許証返納者、妊婦、子育て世帯などがあるが、これ以外に利用できる対象はいるのか。

また「利用が想定される者」や「～など」という文言は、対象が特定できないので避けたほうがよいのでは。

○事務局

例示している登録要件以外にケガをされている人も想定している。ご指摘のとおり「利用が想定される者」や「～など」の文言は誤解を生じる恐れがあるので、「移動困難者で、特に市長が認める者」と改めたい。

○久留宮委員

ケガをされている人について、登録を外れる時期、方法についてはどのように確認するのか。

○事務局

例えば通院は3か月など、具体的に利用期間を定めていきたいが、実験期間中に勘案していきたい。

○久留宮委員

登録証が手元にない人は利用できないのか。例えば、今日登録して、明日利用できることは可能か。

○事務局

登録手続には、乗降場所の確認や登録証の発行などで、1週間程度の登録期間を設定していく。

4. 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