

## 平成30年度第1回東海市地域公共交通会議 会議録

- 会議の名称 平成30年度第1回東海市地域公共交通会議
- 開催日時 平成30年6月22日（金）午後1時30分から午後3時30分まで
- 開催場所 東海市役所 302会議室（3階）
- 出席委員 佐治錦三（会長）、渡邊元芳（副会長）、嶋田喜昭（議長）、勝田厚秀、江尾国博、天野朝之、古田 寛、藤田重記、大脇美一、小野偉稔、小林治代、多田哲也、大里美栄子、百田勇次、森岡俊一、堀口美喜雄、久野文則、杉本忠久、盛林克浩、富田弘敏、小林睦夫、榊原 仁、花田勝重
- 欠席委員 服部政春、秋山和子
- 事務局 総務部長、総務部次長、交通防犯課長、同統括主任、同主任、同主事
- 福祉有償運送についての説明者 市民福祉部高齢者支援課長
- 傍聴者の数 2人
- 議題及び審議の概要
  - 1 開会のことば
  - 2 会長あいさつ  
(会長)

昨年から議論がされているが、75歳以上の無料パスケースの効果もあり、利用者が大幅に増加している。市としては利便性を高めるため、見直しをすすめていきたい。皆さんの積極的な意見をいただき、会議を充実させていきたいと考えている。
  - 3 新任委員紹介  
新任委員を含む委員の自己紹介
  - 4 報告事項
    - (1) 前回の会議録の確認について  
事務局による資料1の説明及び地域公共交通会議の概要について説明
    - (2) 東海市の福祉有償運送の現況等について

高齢者支援課長より資料2の説明

(委員)

原則自家用車での有償運送は認められていないが、福祉分野において必要であるものは、運輸局に登録すると運行が可能となる。福祉有償運送については事業ではないため、タクシーとの住み分けを行なっており、運送の対価では目安も設定されている。また、福祉有償運送については運営協議会で協議を行い、合意を得る必要がある。

(副会長)

送迎の時間帯以外で、車や介助者が手が空く時間等があるので、そういった時間帯で、必要な方に利用していただけるとよいと考えている。ぜひ活用していただきたい。

(委員)

営利を目的としていないとなっているが、1キロあたりの値段が違うのはどういった理由か。

(委員)

この地域のタクシー運賃の概ね2分の1を目安として運営協議会で合意されると決定することになる。それぞれの団体の希望による。上限は決まりがある。

(議長)

車両や移動距離が異なることも影響しているのではないか。

(委員)

各団体は、それぞれ福祉運送を確保しようと尽力してくださっているが、料金に対する考え方はそれぞれであるため、ばらつきがあるのだと思われる。

障がいをお持ちの方だと、タクシーの乗務員が介助しきれないことがあり、福祉有償運送の存在を知らないのではないかと思うこともある。公共交通会議で協議するというよりも、福祉有償運送の存在を知っていただければということで問題提起し、説明をしていただいている。

(議長)

運送の区域と会員の住所が必ずしも一致していないが、運送の区域はどのように決めているのか。

(会長)

事業者の方で決めている。たとえば東海市だと大府市の病院を利用する方もお見えになるため、範囲としてはこのような設定を行なっていると思われる。

(3) 循環バスの利用状況等について

事務局による資料3の説明

(委員)

パスケースの利用に伴って利用人口は増加しているが、一方で現金収入は減少している。なお、平成30年4・5月については現金収入に増加があるようだが、何か要因はあるか。

バスを利用してもらうということは、健康への寄与も関係がある。健康になると結果として医療費の削減など、市全体で見れば財政への貢献がある。こうした意味でも公共交通の利用を推進していただければと思う。

(事務局)

回数券売り上げ等が増えているので全体として有料利用者数が増えてはいるが、現金収入としての増加理由は特に把握はしていない。

(委員)

高齢者の運転免許自主返納について、23年度から事業が始まり800人程度の方が市の支援制度を利用しているようである。高齢者が加害者になる交通事故件数は減少しているのか。

(事務局)

交通事故の件数について、東海市では29年度は488件の人身事故が発生し、前年比で26件減少した。そのうち78件が高齢者の関わる事故であった。高齢者が加害者となる事故については経年で把握していないので、次回の会議で報告させていただく。

(議長)

全国的な傾向で言うと、交通事故件数全体は減少傾向にあるが、割合的に見ると高齢者の事故は減っていない。高齢者ドライバーの事故の増減や、本事業の効果がわかるとよい。

(委員)

知り合いで、高齢になるが不便になるので免許返納に消極的な方もいらっしゃる。こうした事業だけでなく、公共交通機関の利便性向上も大切かと思う。

(議長)

市では何かほかに取り組みはあるか。

(事務局)

今年度は新たな取り組みとして、高齢者向けのバスの乗り方教室を実施したいと考えている。

(4) 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について

事務局による資料4について

(会長)

評価の中で横須賀A線は「非常に危険な状態である」とあるが、危険とはどういった意味か。

(事務局)

利用者が減少しており、存続が危ないという意味である。

(委員)

補助金の支給基準について、輸送量が平均15人以上ないと支給の対象とならない。横須賀A線については40人を切っており、乗っていただく方が減っていくと補助対象路線からはずれてしまうため注意が必要である。

(委員)

幹線系統の補助がなくなると、フィーダーの補助も受けられなくなるため、路線バスは重要である。循環バスの利用状況については毎回の会議で報告がなされているようだが、路線バスの利用状況についても共有しながら方策を考えていくことが妥当と思われる。

(議長)

路線バスの利用状況について、市ではわかるか。

(事務局)

毎月もらっているわけではない。なお、路線バスである知多バス横須賀線については沿線の高校に対してチラシの配布で利用促進を行なったこともあるが、自転車通学も多く利用が中々見込めない。市を跨ぐ利用等については、知多バスさんに分析いただいております、同じ横須賀線が走っている大府市とも何度か協議を行なっている。今年度についても話をしている。

(会長)

分析も必要ではあるが、まず協議の場に生データが必要かと思われる。目に見える形にしてもらえるとよい。

(委員)

この路線は、名鉄バスが長い間運行を行っていた路線で知多バスが参入した際に受け入れた路線である。その当時はコミュニティバスの整備も完全ではなかったが、今ではかなり整ってきて過渡期と考えており、市内路線バスについても順次見直しをかけている。東海市内の独自路線で状況が厳しいのは横須賀A線である。他の代替手段がないことと、大府市まで走っていることもあり影響が大きいが、営利企業であるためこのままいくと維持は難しい。今後、データを提供しながら国の考えや県の考えも伺いながら、色々な形で存続を探っていきたい。

(議長)

次回以降で、データをいただいて協議をしたい。

(委員)

路線バスについては通勤や通学で利用している方がいて、路線を廃止しないで欲しいという声もあったので、ニーズの調査も必要かと思われる。

## 5 協議事項

### (1) 平成29年度東海市地域公共交通会議決算書について

事務局による資料5の説明

<議長による承認採決>

(一同)

承認

### (2) 平成30年度事業計画案について

事務局による資料6の説明

(委員)

路線バスの利用状況も示していただけるとのことだったので、第2回の公共交通会議中で、協議検討内容に加えていただければと思う。

(議長)

この内容について案ということなので今後内容が変わることがある認識でよいか。

(事務局)

お見込のとおり。

(委員)

<議長による承認採決>

(一同)

承認

(3) 平成31年度生活交通確保維持改善計画(案)について

事務局による資料7の説明

(委員)

目標値について、算出根拠や検証方法について説明いただきたい。また、平成31年度の計画から外客来訪促進計画という項目が増えているため、様式の変更をお願いしたい。

(事務局)

目標値については、市の総合計画に沿ったアンケート項目の一つで、アンケート結果から割合を検証している。

(議長)

総合計画のアンケートは毎年行なっているのか。

(事務局)

行なっている。

(会長)

市民3,000人を対象として半分ほどの回収率である。

(議長)

そのアンケートを用いて現状値や目標値を割り出しているということだが、目標値について算出根拠はあるか。

(事務局)

総合計画での目標値の設定については、単純に平均値等をとるというわけではない。

(委員)

地域間幹線を維持することで、フィーダーとしての補助を受けられるため、地域間幹線が非常に重要であることは先ほどから話題にあがっている。危機意

識を持って幹線維持に取り組んでいく旨をもう少し書き加えてはいかがか。

平成25年のアンケート結果より新しい指標があれば新しいものを使用したほうがよいのではないか。また、平成31年度のフィーダーの確保計画と考えると、2027年のリニア開通によるにぎわいの創出にも触れているが、だいぶ先の話ではないだろうか。

(会長)

東海市の状況としては、2027年のリニア開通は大きなまちづくりのインパクトとしてとらえており、先を見越して交通機関も維持していきたいという思いを記載しているものである。運輸局と調整を行い、指摘があったものは改めて事務局で整理を行う。

(議長)

幹線系統についても、数値目標を入れることが望ましいと思うが難しければ文言で強調したりするとよいのではないか。また、平成25年の市民アンケート結果を使用しているが、総合計画のアンケートでは聞いていないのか。

(事務局)

総合計画のアンケートと市民アンケートは別のもので、新しいアンケートは実施していない。

(委員)

事業者の選定についてプロポーザル方式となっているが、どのような方法か。

(事務局)

プロポーザル方式は、事業者から見積金額以外にサービス内容等の提案を受け、点数化して採点を行い決定する。

(委員)

運輸局ではプロポーザルを推奨している。バスの運行に際して、公共交通は金額ではなく安全の確保という観点が重要である。安全面を担保してもらえる企画であるかどうかを判断してもらうため、プロポーザル方式を推奨しているところである。

<議長による承認採決>

(一同)

承認

(4) 東海市地域公共交通網形成計画の推進について

事務局による資料 8、9 の説明

(議長)

東海市地域公共交通網形成計画は、市内公共交通の連携等について定めた計画であり、平成 28 年 3 月に策定したものだ。その計画のうち、実施していく事業についての説明であった。初めての委員さんには概要版を送付するとよいかと思うので、後日送付をお願いしたい。

(委員)

先のことだが、加木屋町に新駅ができる。病院から駅までなど、公共交通の想定があるか。

(事務局)

循環バスの観点からいくと、大きな駅の整備はルートやダイヤの見直しのきっかけとなるが、現状としては加木屋の新駅による見直しは検討していない。

(委員)

太田川駅の方に利用者が集まっているように思えるが、尾張横須賀駅との連携はあるのか。

(会長)

現在、東海市は太田川駅を中心としたまちづくりを行っているが、今後のまちづくりに関して公共交通機関というのは非常に大きな基盤になると考えており、市内の各鉄道駅を中心としたまちづくりという考え方を持っている。駅から離れた場所からの足というのも、道路整備を含めての検討課題となるが、整備時期等については各路線で異なっているので、そういったことを踏まえてバス等も見直していくのだろうと思う。

(委員)

資料 9 の中に利用者の声として遅延のことや便数のこと、時間がかかる等、様々な御意見・要望があると思う。しかしながら、バスを取り巻く環境は厳しくなっており、特に人材不足が非常に深刻である。また、運転手の労働時間についても非常にシビアになっている。場合によってはコミュニティバス自体がストップせざるをえないという状況も考えられないこともない。そういったことも含めて、法令遵守についてもチェックをしていただきたい。人材不足



に関してはバス協会とも協力をして様々な事業を実施しているが、現状を認識いただければと思う。

どんなダイヤやルートが適正なのか、高齢者向けのらんらんバスの利用講座を始めとするフィールドワークも含めて、地域で体験をしていただきながらやるというのも一つではないかと思う。

(委員)

弊社だけの状況かもしれないが、太田川の整備も進み夜間のタクシー利用も増えていたが、ここ半年ほどは利用がなくなってきている。地域の皆さんからの御意見をいただければ、対応も可能なものもあると思うので、ぜひいただければと思う。

<議長による承認採決>

(一同)

承認

## 6 その他

事務局より今後の会議予定について説明

## 7 閉会のことば