

令和6年度第1回 可児市地域公共交通協議会 議事（要点）録

1. 開会日 令和6年7月31日（水曜日）
開会時間：午後3時30分
閉会時間：午後4時30分
2. 開会場所 可児市役所4階 第1会議室
3. 出席者

会長	肥田 光久	
委員	只腰 篤樹	永井 泰孝
	高井 勇輔（代理）	山本 俊浩（代理）
	横田 賢二	堀江 次郎
	林 則夫	伊藤 佳林
	前田 伸寿	堀部 勝三
	谷口 新二	渡邊 雅美
	下平 真一郎	小倉 保二
	若園 賢一	柘植 清一
	倉内 文孝	城戸脇 研一
4. 事務局

建設部	都市計画課長	柴山 正晴
都市計画課	公共交通係長	長沼 毅
都市計画課	公共交通係	吉村 孝徳
5. 議事

報告第1号 令和5年度市コミュニティバス利用実績及び
令和5年度事業実施状況と令和6年度事業予定について

報告第2号 令和6年度さつきバス無料DAYについて

報告第3号 バスロケーションシステム及び乗降数カウントシステムの導入について

報告第4号 さつきバス停留所の移設について

報告第5号 東濃鉄道(株)路線バス帷子線について

協議第1号 「おでかけしよKar Kバス」の廃止について

6. 会議内容 開会 事務局 会長あいさつ 会長 非公開情報の確認 事務局 議事録署名者の指名 会長 報告第1号 事務局	開会を宣言した。 あいさつを行った 非公開情報はない旨を報告した。 議事録署名者として、2名の委員を指名した。 令和5年度市コミュニティバス利用実績及び令和5年度事業実施状況と令和6年度事業予定について、資料1・資料2に基づき説明を行った。
	質疑応答は特になし
報告第2号 事務局	令和6年度さつきバス無料DAYについて、資料3に基づき説明を行った。
	質疑応答は特になし
報告第3号 事務局	バスロケーションシステム及び乗降数カウントシステムの導入について、資料4に基づき説明を行った。
	質 疑 応 答
下平委員	バスの遅延に関して、バスの位置情報が見える化することだが、さつきバスの中で特にこの方面は遅れがちなど傾向が分かれば教えてほしい。
事務局	特に土曜日に遅れが生じており、市内の中心部を走る路線、例えば中心循環線などが遅れがちである。
渡邊委員	その遅延とはどれくらい遅れるのか。

事務局	先日連絡をいただいたところで言うと、20 分ほどであった。 1台の車両がさまざまな路線を走るので、1つの路線で遅れてしまうと、次の路線にも影響が出てしまうこともある。 利用実態やダイヤ遅延を考慮して、ルートやダイヤ改正を行う必要があると考えている。
渡邊委員	便利なシステムだからと言っても、維持費がかかってくるため、これからの世代のことを考えると、本当に全部導入していいのか、バスロケーションシステムと乗降数カウントシステムを同時に入れる必要があるのか少し気になった。 ただ沖縄だと、飛行機の搭乗時間もあり、このバスロケーションシステムはとても大切なものである。可児市で 20 分遅れることが、大きな影響があるのかどうかは不明である。
事務局	さつきバスは買い物や通院などの生活で使われる方が多く、また電車との乗継時間もあるため、利用者のニーズに合うよう、データを取って分析していきたい。 経費についても、導入経費については、県の補助金を活用予定である。
倉内委員	乗降数カウントシステムについて、例えば、車内が混雑している時などカメラの精度はどうか。
事務局	導入するシステムについては、恵那市で実証運用し期間を経て本格運用しており、かなりの精度と聞いている。可児市においても、9月から 10 月頃にかけて試運用し、確認しながら本格運用に向けて進めていく。
報告第 4 号	
事務局	さつきバス停留所の移設について、資料 5 に基づき説明を行った。
質疑応答は特になし	
報告第 5 号	
事務局	東濃鉄道(株)路線バス帷子線について、資料 6 に基づき説明を行った。
会長	質 疑 応 答
城戸協委員	帷子線について運行事業者より相談があったということだが、現時点で方向性やスケジュール感など、イメージがあれば教えてほしい。
事務局	相談の申出書については、7 月 22 日に受領しており、現時点では案としてはまとまってはいない。例えば、事務方レベルのアイデアということ言えば、他の地域でも実施されているコミュニティバス化などがある。

	過去には、路線バスとさつきバスの料金平準化などについても運行事業者と協議しており、今後の路線のあり方について、条件面やメリット・デメリット等も考慮した上で、本協議会において提案をさせていただきたい。
城戸協委員	過去の減便の経緯として、やはり乗務員不足によるものか。
事務局	帷子地区の団地は、これまで通勤通学で西可児駅を利用する人が多く、路線バスの利用者も多かった。ただ、高齢化の伸展に伴い、利用者も減り減便になっているとも分析できる。運転手不足については、どの事業者も共通の課題だと思うが、運行事業者より説明していただきたい。
永井委員	東濃鉄道においても運転者不足の課題はある。帷子線については、1日2コースで早番遅番の2人で運行している。過去にはもっと人数をかけてやっていたが、現状はそうした形態で運行している。 ほとんどの利用者が65歳を超えるような高齢者で通勤時間が終わった後の10時頃からお昼頃までは、買い物や病院目的の利用者が大半である。人口減少に伴う利用者の減少により、採算が取れなくなっているというのが現状である。
城戸協委員	例えばコミュニティバス化するにしても、結局は人手が必要になってくる。その点も考慮しながら検討してほしい。
事務局	今後地元や有識者等とも相談しながら、他自治体の事例も含めて地域の特性に合わせた運行となるよう協議していきたい。そうしたことを踏まえて、本協議会において改めて協議させていただきたい。
協議第1号	
事務局	「おでかけしよKar Kバス」の廃止について、資料7に基づき説明を行った。
質 疑 応 答	
倉内委員	これまでの推移や現在の利用状況を見ると、継続するのが難しいというのが、1人当たりの経費から見ても仕方ないと思う。 一方で、導入当初の平成30年や令和元年の頃は、一定程度利用者がおり、運行経費としても安くはないが、今ほど多くもない。 この収支状況の悪化については、コロナ禍も原因だが、当時のサービスと今のサービスが変わり、他のサービスでカバーできているなど、そうした分析を踏まえて、今後の交通手段の検討につなぐことが大切である。

事務局	サービス形態の変化で言うと、令和2年から電話で予約バスを日曜・祝日も運行を開始し、毎日の運行になった。これが1つの大きなきっかけと考える。
倉内委員	そうした他の交通手段でカバーできているため、おでかけしよKar Kバスも役目を終えたということでした。
林委員	本日ぎふワールド・ローズガーデンの共同会議に参加したが、来年は全国都市緑化ぎふフェアが開催される。可児市のPRの場として、今から考えてもらえるとありがたい。
事務局	観光課とも共有し、ぎふワールド・ローズガーデンとも検討していく。多くの観光客が来ることが想定されるので、交通事業者とも情報共有し対応していきたい。
会長	協議第1号については、協議会での協議が調ったとし、11月30日の運行終了に向けて、事務局で手続きを進めてほしい。
全体を通しての質疑応答・意見交換	
林委員	新聞やレビ等の報道により、ドライバーの確保が大変困難な状況なようだが、東鉄さんや名鉄さんは将来的に自動運転ということも検討しているのか。
永井委員	自動運転バスに関しては、各地でさまざまな実証実験をやっており、そうした現場を視察しているが、東濃鉄道としては現時点で自動運転に向けて動き出してはいない。 完全な自動運転には、まだ時間がかかるという認識ではあるが、将来的にはそうした技術も活用していくことになると思う。
高井委員 (代理：清水氏)	今進めているのは、各線区においてのワンマン運転である。今年の3月からも広見線に関してはワンマン運転を実施しており、この先全線においてもワンマン化を進めていく方向である。名鉄の路線の特徴として、高架が少なく踏切が多いため、そうした課題を改善しながら、その後に自動運転も検討していくことになると思う。

林委員	ライドシェアの導入など、公共交通を取り巻く環境は変化してきているが、法整備等に相当時間がかかると思う。 将来の自動運転等も考えながら、我々住民の声も届けていきたいと思うので、事業者の皆さまには、住民の足の確保のためご協力いただきたい。 ところで、現在の自動車は、ガソリンが主流だが、将来的には二酸化炭素で走るようなことが可能かどうか教えていただきたい。可能であれば、地球温暖化の防止になり、多くの問題が解決できると思う。
倉内委員	二酸化炭素をエネルギーとした走行に関しては、メカメカニズムの専門ではないので、回答できずに申し訳ない。 自動運転に関しては、岐阜市の実証実験から見ても、自動運転の専門家との意見交換を踏まえても、時速の20キロぐらいまでであれば、今までの処理速度でも技術的に対応できる。しかし、それ以上のスピードになると、まだまだ技術革新が必要だという話を聞いている。 そうした意味では、皆さんがもう少しゆっくりと動くことに関して、社会的受容性が高まっていけば、ドライバーがいない自動運転が徐々に進んでいく可能性は十分あると思う。 ライドシェアに関しては、制度がどんどん変わりつつある中で、そうした制度を社会や自治体がどのように受け入れていくかが大切である。
下平委員	現在導入されているライドシェアは、アメリカ式の素人の白ナンバーの車と利用者のマッチングをする制度ではなく、それはまだ日本では認められていない。道路運送法の78条2号3号で条文があり、3号が現状のタクシーの台数が足りない時間帯に白ナンバーの車を補充するような制度である。 78条2号が、本公共交通会議での協議を踏まえて、通常のコミュニティバスと同じような仕組みで導入するというものである。その際には、既存の交通体系やその必要性を勘案し、協議していくことになる。 78条2号の日本版ライドシェアに関しては、石川県の小松市や加賀市などで先行して、導入が始まっている。
谷口委員	公共交通に関して、高齢者などからの要望や苦情をはじめ、ニーズ調査は、常にやっているのか。
事務局	昨年度、計画の中間評価に際し、市民アンケートや利用者アンケートを行った。また、免許返納者へのアンケートを行っており、そうした中でさまざまな声を聞いている。特にバス停までが歩けないという声の方々で出ており、課題としても認識している。こうした課題や要望に対応できるように検討していく。

伊藤委員	市民支援室では、子育てに関するさまざまな相談を受けている。市の委託を受けて運営しているファミリーサポートセンターでは、子育てに関して「ちょっと手伝ってほしい」と「手伝えるよ」という人をつなぐ場所であるが、そのニーズも変わってきている。これまでは、働いている時間に子どもを預かってほしいという保育の依頼が多かったが、最近は子どもの送迎の依頼が多い。例えば働いている保護者が、子どもをキッズクラブに預けて、その後にキッズクラブから習い事まで送るのに、仕事を抜けることができずに送っていけないというケースがある。また、習い事の帰りは仕事帰りに迎えに行けるが、行きだけ送ってほしいという意見が多く、今年になってから非常に増えた。そうした際に、公共交通などを探して案内するが、夕方になると電話で予約バスも使えずに、塾を休むというケースもある。 公共交通は高齢者向けの話になりがちだが、女性の社会進出やワーク・ライフ・バランスの推進など社会情勢は変化してきており、可児市が目指す「可能性のある子どもが健やかに育つまち」を実現するため、そうしたニーズにも対応できる公共交通であってほしい。
事務局	公共交通機関は誰もが使えるものであり、広く住民の利便性向上を図ることができるよう、幅広く検討していきたいと思う。その中で多様なニーズに対して、優先順位も考慮しないといけないが、まずは広く考えていき本協議会の場でも協議させていただきたい。
横田委員	昨年末に、電話で予約バスを使おうと思ったところ、運休日だったため、通常のタクシーを利用し多額の費用負担をしないといけなくなったという声を聞いた。
事務局	周知については、確かに課題がある。知らないことで、利用者や事業者に迷惑や不便を掛けてしまうこともあるため、周知については改めて努力していきたいと思う。 最近は地域からのバスの乗り方講座の要望も増えてきており、バスのことを知ってもらうため、そうした場も積極的に活用している。広く市民に知ってもらうための周知については、そうした積み重ねも大切であると考えている。
城戸協委員	先ほどのライドシェアに関しては、交通空白地などにおいて、どのように対応していくかが全国的に議論されているところである。 タクシーの供給不足を補う日本版ライドシェアや、交通空白地をカバーする自家用有償運送、最近では公共ライドシェアとも言うが、こうした制度の活用について事務局で考えていることはあるか。

事務局	国から提供される資料等を参考にしながら、一方で地元のタクシー会社の可児タクシーさんとも情報共有した上、時間体やエリアでの不足など実情の確認をしながら進めていくことになると思う。住宅が点在している地域や、団地など密集している地域などさまざまな地域があり、年齢や地域によっても多様なニーズがあるので、可児市に合った地域交通制度を協議していきたいと思う。
堀江委員	運転免許証自主返納者の数値について資料に記載があるが、いろいろな話を聞く中で本人よりも家族が心配することが多い。参考までに、運転免許証を自主返納した人数と、有効期限が失効した人数を比較して見たいので、次回資料を提供いただきたい。
会長	事務局の方で用意してほしい。
閉会 事務局	閉会を宣言した。
	以上

前記のとおり会議の議事要点を記載し、その相違ないことを証するためここに署名する。

令和6年8月14日

署名委員

署名委員
