

令和5年度 第3回 美濃加茂市地域公共交通活性化協議会

議事録

日時：令和6年1月5日（金） 14:00～16:12

場所：美濃加茂市役所3階第1議会委員会室

出席委員：13名

○開会（14:00）

（事務局 山田）

○会長挨拶

（市長）改めまして、皆様新年明けましておめでとうございます。本年もよろしくお願いたします。まずもって今日1月5日ということで、三が日が明けて、また皆様大変お忙しい中このようにご出席を賜りますこと、毎回でございますが、心より感謝を申し上げたいと思います。それと同時に、皆さんご存じの通り、元日にあのような能登半島での地震が発生してしましまして、本当に心苦しい辛い部分もございますが、行政の動きとして少しご紹介させていただきますと、本来であれば3日までは市役所が休みなんですけれども、元日当然4時からですね、あのとき震度4という数字が出ました。震度4になると、市役所だと部長課長級は全員集合して、災害対策に備えるという形なんですけれども、そのような体制が一度動きまして、そのあと震度3ということでしたので、担当者が集まり、まず美濃加茂市内における発災地はないかということを確認しました。今回そういった被害はありませんでしたので、一つ安堵したところでございますが、同時に今回は石川県、富山県が大きく被災しておりますので、我々岐阜県は隣の県という事なので、東北や熊本地震とは違う意味合いで我々も受け止めておりまして、1日にはもう早速、消防関係はこちらから援助に向かいました。2日には給水が必要だという要請がありましたので、美濃加茂市は富山県高岡市に対しまして、職員と排水車を送ったという、そういった対応しております。その他にも医療関係や各企業さんにもお力をいただいて、なんとか復旧復興に当たっているところではございますが、今日5日ですと、これからですね、週末に入るにあたって、美濃加茂市は消防の出初式やマラソン大会、成人式があったりというところで、明るいイベント盛りだくさんだったところではございますが、そちらもしっかりと対応しながら、市の職員として被災地への支援の方で少し動き回ってるところであります。先程まで県の会議がありまして、少し遅れてしまいましたことを重ねてお詫び申し上げますが、そういった状況の中で、今回は今年初めの地域公共交通活性化協議会ということで、議題の方しっかり私も年末に確認をさせていただきましたが、皆様方からご意見いただきたいこと多くありますので、ご指導ご意見をお願いしたいと思います。この中身について少し私としても思うところというといえますか、ご紹介をさせていただきますと、やはりありがたいことに、路線によっては差はございますが、乗客数はあい愛バスについては増えている、というところがございます。ちょうどこれは昨日なんですけれども、高校生の子が市役所内をウロウロしていましたので、声をかけてみたところ、あい愛バスのポイントカードが全部たまりましたということで、交換にみえていました。こういった形で少しずつかもしれないませんが、若い世代中心に、このあい愛バスのあり方が浸透していること、または高齢者の方々からはいつも乗ってますよというお声をたくさんいただくことがありますので、こういった形で市民の方々の重要なネットワークになっているのかなと思います。またそれと同時にですね、今日もお越しいただいておりますがタクシー、鉄道、また各ですね公共交通の皆様方と今一度しっかりと連携をして、コロナも収束して、私も年末には長良川鉄道さんに乗らせてもらって、子宝の湯まで子供2人と行ってきましたけれども、本当に多くのお客さんが乗ってまして、観光というものも戻ってきているんだなという感覚もあります。またそういった中で、少し美濃加茂市として、もうちょっと頑張りたいのが、夜の活性化です。夜のお店におきましてはなかなか人が戻ってないとい

う声が、この年末においてもいろいろありましたけれども、声をいただきました。そういったことも含めて、この美濃太田、元々はですね、歓楽街としても、すごく人気があった地域でございましたので、こういった観光と生活の足となってもらえるような、公共交通これからも力を入れていきたいと思っておりますので、ちょっと冒頭挨拶が長くなりましたが、皆様方からご意見をしっかりと受け止めて新年度に向かって予算作成にも入っていききたいと思いますので、どうかご意見のほどよろしくお願ひしたいと思ひます。本日はどうかよろしくお願ひいたします。

○協議・報告事項

・議第1号 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

(座長 松本) それでは地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について、ご説明をお願いいたします。

(事務局) 議第1号「地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について」ご説明します。次第の2ページをご覧ください。当市では、あい愛バスの一部路線について、国土交通省の補助事業となる地域公共交通確保維持改善事業の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、運行の確保維持を図っています。昨年度の第1回の会議で、今年度の補助に向けた計画の承認をいただいているところです。当市のフィーダー系統とは、地域間幹線と位置付けるJR高山本線に接続する地域支線で、交通不便地域の指定を受けた区域を運行する路線です。この路線の運行に対し補助を受けることができるもので、「あまちの森・しょうよう線」「フルーツ山之上線」「フルーツ蜂屋線」「さとやま線」の4路線が、対象となっています。この事業の実施にあたり、毎年、補助対象路線の成果等を地域全体の交通ネットワークも踏まえた自己評価を行い、国に報告することとなっており、別紙の「資料1-1」と「資料1-2」を提出します。これに伴い、当協議会で自己評価を行うこととなりますので、事務局作成案について、ご意見をいただきたいと思ひます。「資料1-1」をご覧ください。まず、様式「別添1」で、対象となる4路線について、それぞれ評価を行っています。項目③の「前回の事業評価結果の反映状況」ですが、令和5年度は、コロナ禍の影響がなくなるにつれて、全路線の利用も高まり、昨年度目標未達成の2路線の利用も目標を達成する回復を図ることが出来ました。アンケート結果や課題を踏まえ、可能な限り、コミュニティバスと鉄道の乗り継ぎのし易さに配慮しつつ、慢性的な遅延解消に向けたダイヤ改正の計画を進めたこと。また、バスに親しむ日、出前講座の実施に加え、利便性の高いデジタルサービスの提供を推進し、新たにミライロIDを導入するなど、前回二次評価結果の「期待する取り組み」を意識しながら、皆さんの関心や理解をより深めるとともに、地域公共交通の利便性及び効率性の向上に努めたことを記載しています。次に④の「事業実施の適切性」ですが、道路規制や災害によるものを除き、4路線ともに、年間を通じて、運休や減便をすることなく、計画通り運行していますので、すべて「A評価」としています。次に⑤の「目標・効果達成状況」ですが、令和5年度は、昨年度も目標を達成した、「フルーツ山之上線」と「フルーツ蜂屋線」に加え、「あまちの森・しょうよう線」と「さとやま線」も目標を達成し、4路線全部が目標を達成することができたことから、全部を「A評価」としています。その根拠や要因の推測の1つとして、バス停ごとの乗降者数の増減を基に整理した「資料1-4」も併せてご覧ください。考察のとおり、全体では、「R4.8.1のダイヤ改正」や「中部国際医療センターバス停への新たな経路を増設」し、また「皆さんが、新たな生活様式にも慣れ、バス利用への安心感も増し、外出機会が増えた」ことなどにより、利用の定着に加え、新規の利用も加わったと捉えており、この4路線についても、これらが、利用の増加につながったものと考えています。「フルーツ山之上線」「まちなかぐるっと線」の2路線は、過去最高となった令和4年度の利用をわずかに下回りましたが、その他の7路線では過去最高となりました。特に、各地域からの乗り継ぎの拠点となる美濃太田駅「北口」及び「南口」バス停の利用が大きく増え、「中部国際医療センター」バス停のある「さとやま線」「ほたる線」「3公園連絡線」へのアクセスが増加している状況が伺えます。「あまちの森・しょうよう線」及び「フルーツ山之上線」では、各地域交流センターバス停の利用が増加しており、地域の交流活動へのお出かけの移動手段としても活用されていることの現れだと考えられます。

一方「まちなかぐるっと線」では、「MEGA ドン・キホーテ UNY 美濃加茂店」バス停の利用が増加していますが、全体では減少しており、特に美濃太田駅「北口」及び「南口」や「総合福祉会館」バス停の利用が大きく減少しており、一定の利用者の定着はありますが、乗り継ぎ等も含め利用し易い路線への再編の検討も必要になってきていると考えられます。また、市内高等学校の通学に便利なバス停がある「むくの木・そうきち線」「フルーツ山之上線」「古井駅－可児川駅線」の3路線では、通学利用者が多いことから、各高等学校のバス停に向かう途中での増便の出動が大幅に増加しており、特に通勤通学時間帯の利用者数を意識した路線の再編も今後は検討していく必要があると考えられます。次に⑥の「事業の今後の改善点」としては、現状を踏まえ、4路線ともに、運行を継続するとともに、慢性的な遅延解消に向けたダイヤ改正の実施による利便性向上や、乗継を必要とする方の課題解決策として1日乗車券を導入すると共に、各種利用促進策を推進し、公共交通利用への関心や意識の向上を図り、利用を高めていくこととします。続いて、「資料1-2」をご覧ください。「別添1-2」は、地域の交通の目指す姿の実現に向け、この補助対象路線の役割や位置付けについて、網形成計画などから引用した内容を整理してまとめたものとなります。以上について、本日いただくご意見を踏まえたものを国に提出しますが、今後、内容については、岐阜運輸支局のご指導もいただきながら修正を加えることがあります。この場合、軽微な変更については、事務局一任とさせていただきますので、ご了承ください。次に、「資料1-3」をご覧ください。あい愛バスの全路線の評価も併せて行っています。緑色で網掛けした部分は、先ほどご説明していますので、省略します。初めに、「むくの木・そうきち線」ですが、目標達成率は、約97%で、昨年度に引き続き、目標を達成できませんでしたが、利用は過去最高であることから「B評価」とします。次に、「ほたる線」ですが、目標達成率は、約128%で、昨年度に引き続き、目標を達成できました。利用も過去最高であることから「A評価」とします。次に、「古井駅－可児川駅線」ですが、目標達成率は、約116%で、昨年度に引き続き、目標を達成できました。利用も過去最高であることから「A評価」としています。次に、「まちなかぐるっと線」ですが、目標達成率は、約97%で、昨年度は目標を達成できましたが、令和5年度は、目標を達成することができませんでした。利用も過去最高であった令和4年度から減少したことから「B評価」とします。先ほどの考察でもお伝えしましたが、路線内での買い物利用など一定の利用者の定着はありますが、美濃太田駅「北口」及び「南口」の乗降者数の大幅な減少から、他の路線等からアクセスしてこの路線を利用される方が減少していることが見受けられるため、今後も考察を継続し、路線やダイヤの見直しにより、目的地に対して利用しやすい市街地循環線への再編も今後は検討していく必要があると考えられます。次に、「3公園連絡線」ですが、目標達成率は、約278%で、昨年度に引き続き、目標を達成できました。利用も過去最高であることから「A評価」とします。なお、全路線では、令和5年度の総利用者は、過去最高の134,661人となり、目標達成率は116.09%となり、目標を初めて達成した昨年度の104.7%を11.39%上回ることが出来ました。続いて、「資料1-3」の下段になりますが、バスの運行に市が負担する経費の適正さを確認することも重要であるため、当市の現網形成計画には「行政負担額」についても目標値を設定しています。あくまでも最終年度となる令和7年度の目標値となりますが、これについても、現時点での評価を行いました。目標値は、利用者1人当たりの経費を「1,204円以下」としています。これに対し、令和5年度は、「1,322円」となり、まだ目標には届いていません。ただし、目標を設定した令和元年度の経費には、「バス車両を買い替える経費」や「新たに経由地を増やすなど路線延長に伴い増えた経費」などが含まれていないこともあり、現状は、当時とは変化しています。これを踏まえ、経費が増え始めた令和2年度以降において比較すると、次第に改善しています。このようなことから、「B評価」としています。最後に、参考として、「資料1-5」をご覧ください。コロナ禍以降において、あい愛バスの利用状況がどのように推移してきたかを示しています。令和元年度以降、感染拡大と終息の繰り返しの影響を大きく受けて、利用者の増減も大きく変動していましたが、第8波からコロナ5類への移行の時期では日常生活に安心感を抱く方が増えたこともあり、バスを利用する方も安定して増えており、すべての月で過去最高の利用となっています。このような状況から、関係者の皆様のご協力やご理解をいただきながら、市民などの生活を支える移動手段として、大きな役割を果たすことができているものと考えています。引き続き、適正なダイヤへの見直しや利用促進の他、ニーズを見極め、新たな運行システムの研究にも努めていきたいと考えています。以上で、説明を終わります。

(座長 松本) はい、ありがとうございます。それではただいまの説明に対しましてご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(岐阜運輸支局 山田) ご説明ありがとうございます。資料 1-3 の行政負担額の令和 7 年度目標値についてですが、1 人当たり 1,204 円ということで、令和元年の検討の中で設定されたというお話がありましたが、車両購入費等、経費が当時とはだいぶ変わってきているということがあるとのことでした。目標値自体はあくまで目標ということで、ここを目指すということもありますが、やはり過去の社会状況等も加味して、目標値についても達成可能なものや自治体を目指す一人当たりの経費を改めて算出していただいて、目標値を見直していくということも考え方としてはあるかな、と思います。現状で構いませんので自治体としてこの目標値についてお考えがあれば少し伺えればと思います。

(事務局) 目標値につきましては、令和 7 年度に地域公共交通計画の見直しを予定しておりますので、その際に、このあとの議題でも話をさせていただきますが、公共交通全体のその他色々な見直しも検討をしております。そういったことと併せて、目標値についても、改めて再検討していきたいと考えております。

(座長 松本) はい、ありがとうございます。昨今の燃料費高騰、人件費高騰、この計画策定時よりは様々な形で運行経費が上がっているの、その経費が上がった分を見込んだ形での目標値の修正も可能ですよね、ということでしたが、幸いですね、これ見てもらうと令和 3.4.5 年と順調に一人当たりの経費は下がっております。これは幸い利用者が増加しているということで、このままの調子でいけば令和 7 年の目標達成も不可能ではない数値かなということで、事務局としては現状この目標値でということだということです。はい、ありがとうございます。その他いかがでしょうか。今回皆さんにご承認いただきたいのは資料 1-1 と 1-2 です。この 2 つを国へ提出いたします。この協議会で自己評価ということになりますので、今回は④⑤見ていただくと全て『A』評価として出しましょうということです。全て目標達成してますので、これでいいんだろうなと思いますが、いかがでしょうか。逆にこの目標値を上げるっていう話もある。かといって気を抜いてるわけでもないの、更なる事業の今後の改善点を見ていただきますと、まだまだダイヤ改正や、更なる利用促進をしますよということです。決して甘んじているわけではないということですから、そこは安心かなというように思います。よろしいでしょうか。ちなみに本当にこれは特異な例です。美濃加茂市の例は、もう 1 回お話させてもらいますけど、本当に素晴らしいと思っております。特によろしいでしょうか。

(岐阜県タクシー協会 黒田) 資料 1-1⑥のところですが、今後の改善点のところ、1 日乗車券の導入というところ、またこのあとお話があると思うんですが、乗換を希望されている方についてですが、現在どれだけの方が正規の金額を払って、乗換をされていて、こういった人々にどのようなメリットがあるのか、また、今後導入後にどれだけの効果を見込んで利用促進をされるのか、こういったことについて 1 日乗車券に着目してわかっていることがあれば教えていただきたいです。

(事務局) はい、現在乗換を行って利用をされている方がどれくらいみえるか、数についての把握はしていません。ただ、地域への出前講座の際や、市民アンケート等の中で、市民の方からお話を伺うと、乗換の発生によって利用を控えるといった声や、乗換による負担を大きく感じるという声をよく伺うといったことがありますので、そういったことから 1 日乗車券の導入を検討したという次第です。

(岐阜県タクシー協会 黒田) 資料 1-1 の場合は 4 路線ですが、1 日乗車券の導入によって、資料 1-3 のその他達成率が×となっている 2 路線についても、うまく利用促進がされて目標達成率が○になることを期待するところであります。

(座長 松本) ありがとうございます。望ましいのは実際にどれぐらいの乗り継ぎが行われているのかを把握して、その方々への負担軽減のために行うというのがあるといいのですが、ただ、実際乗り継ぎの把握というのは結構大変な調査になるので、そういう意味では今回は絶対数としてはわからないのですが、乗り継ぎをもっと便利にしてほしいという声があったのでそれに応じて、1日乗車券を導入する。逆にこの1日乗車券の導入によって、この辺の利用が増えてればその効果があったという判断ができると思いますのでそういう意味でも利用状況をしっかり今後も推移を見守ってもらえればと思います。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。それでは特に評価については、ご異議ないということでございますので、この議第1号につきましては、原案のとおりとさせていただきますのでよろしいでしょうか。

→異議なし(議第1号協議が調う。)

・議第2号 美濃加茂市地域公共交通活性化協議会規約の改正について

(座長 松本) 続きまして議第2号美濃加茂市地域公共交通活性化協議会規約の改正についてご説明をお願いいたします。

(事務局) 議第2号「美濃加茂市地域公共交通活性化協議会規約の改正について」ご説明します。次第の3ページをご覧ください。令和5年10月1日施行の道路運送法の改正により、中段の「改正後の関係条文第9条第4項」のような一般乗合旅客自動車運送事業に係る協議運賃制度が新たに創設されました。これに伴い、「資料2-2」の下段の例示のような運賃に関わる協議を行う場合、活性化協議会で素案の検討からパブリックコメント等の公聴会を実施し、運賃・料金の協議会において協議を行うという協議段階を踏むことが必要となりました。運賃及び料金等に関する協議関係者は、活性化協議会構成員の一部関係者で協議を行うことになることから、美濃加茂市地域公共交通活性化協議会規約において分科会として設置することとし、「資料2-1」に示す規約(改正案)のとおり改正することについて協議させていただきます。「資料2-1」をご覧ください。規約第3条第1項第5号に事業内容を加え、第9条第1項から第5項で分科会の設置、委員など構成員、公聴会の開催、協議内容の届出に関する規定を定め、本日、令和6年1月5日の適用を予定しています。なお、この改正案の内容については岐阜運輸支局に事前相談済みです。また、この協議が整い次第、後ほど報告させていただく報告事項1「あい愛バス「1日乗車券」の導入について」のパブリックコメントに着手させていただく予定です。以上で、説明を終わります。

(座長 松本) ありがとうございます。それではただいまの内容に関しましてご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。ちょっとわかりにくい話なので私の方から補足説明をさせていただきますと、ご存知だと思いますが公共交通の運賃というのは認可制度になっておまして、基本的には国へ申請をして国から認可を得て、運賃が決まるということになっております。ところが規制緩和の一環で、このような地域公共交通会議を経た場合に限っては、国の認可運賃ではなくて、皆さんで協議いただいた内容の運賃が認められると、そういう制度だったんですね。ですから今、日本全国で100円のコミュニティバスとか、あるいはもっと安いコミュニティバスあるいは200円均一であるとかいろいろないわゆる普通の民間、事業者さんの運賃とは異なる運賃のバス等が実現しているということだったんです。ところがこの、会議体で決めるというのは独禁法に引っかかる、すなわち、交通事業者さんが複数入っている会議体もありまして、その中で、例えばですが、ないと思うんですけど、その中だけで不当に高い値段を設定することも可能になるという体制です。それはまずいだろうということで、今回、運賃だけはこの公共交通会議では決められなくして、別途運賃協議会(協議部会)というのができて、そこで決めるということになります。そこは複数の交通事業者さんが入らずに、1つの交通事業者さんと行政の中だけで協議をし、決定をするということになります。ただし、その運賃を決めるにあたっては、広く市民の方々の意見を聞きなさいという条件がついているということになります。それに合わせた形での変更ということになります。そこで、岐阜運輸支局の山田さん、専門的にもう少しご説明等あればお願いします。

(岐阜運輸支局 山田) 今ご説明のあったとおりですが、やはり運送事業者さん同士で、安易に利用者へ対して不当な、過度な負担を強いるような運賃の設定が可能となる枠組みになっていた、というところに対して、実際にはそういったことはないですが、やはり外部の目から見ても公平公正な議論を経て、皆さんの方からも認められるような枠組みを作るということで、今年そのあたりの部分的な法改正がされまして、それに応じて、自治体や公共交通会議体においては、規約の改正も含めて対応をさせていただいているということでもあります。今回こちらの美濃加茂市では分科会という形の体制として、協議を行っていくということで発案いただいております。他の自治体が同じ形を取るかっていうところはまた別問題なので、この会議においてはこのように対応していくという方針でございます。

(座長 松本) ありがとうございます。何かございましたら、いかがでしょう。ちょっとややこしいんですが、とはいえ、この会議体で運賃に対して意見を言うことはできます。決めることはできないということですので、これまで通り決めることはできませんが、運賃についてみんなで意見を出し合って高い低い等の意見は出せるということです。そういう意味では、これまでと同じように進めることは可能かなと思っています。ただし、最終の決定権はないということです。よろしいでしょうか。法改正に従ってということで、それに基づいての規約の修正となります。では、原案どおりでご異議ございませんでしょうか。ありがとうございました。異議なしということですので原案通りで承認とさせていただきます。

→異議なし(議第2号協議が調う。)

・議第3号 ダイヤ改正(令和6年4月1日適用予定)に伴う変更について

(座長 松本) 続きまして議第3号ダイヤ改正(令和6年4月1日適用予定)に伴う変更についてです。全部で4点ありますので、順番にいきます。まず、①遅延解消を目的とした時間調整ということでご説明をお願いします。

(事務局) 議第3号「ダイヤ改正(令和6年4月1日適用予定)に伴う変更についての中の①遅延解消を目的とした時間調整について」ご説明します。次第の4ページをご覧ください。通常運行における慢性的な遅延に対する、利用者からの解消の要望に応えるため、全路線全便の運行実績データの分析、運行事業者である新太田タクシー(株)の乗務員の方の現場意見の確認、テスト走行及び試乗による確認を行いながら、4回の打ち合わせを重ね、運行時間の調整案を「資料3-1」のとおり作成いたしました。「資料3-4」は調整案の良否について特に確認が必要と考えた部分についてテスト走行及び試乗を行った実績をまとめたものになります。各路線の調整内容は次第4ページの下段の表のとおりです。全便の時間調整を8路線、便別の時間調整は全路線について調整を行わせていただきました。「資料3-2」再編運行ダイヤの乗継確認案では各路線の乗継時間の確認、「資料3-3」鉄道接続確認表では各鉄道駅での鉄道への乗継時間の確認と調整も可能な範囲で行わせていただきました。この時間調整案に基づいたダイヤ改正を実施することについて協議させていただきます。なお、このダイヤ改正は令和6年4月1日の適用を予定しており、岐阜運輸支局への事前報告をしていますが、今後は所定の手続きに入るとともに、時刻表路線図の改訂版の作成、各バス停時刻表の修正及び入れ替えなど必要な業務を行っていく予定です。以上で、説明を終わります。

(座長 松本) はい、ありがとうございました。それではただいまのダイヤ改正に関しましてご質問ご意見ございましたらお願いします。いかがでしょうか。まずは遅延が生じておりましたので、その遅延についてのダイヤの見直し、ただしその結果乗り継ぎができなくなると大きな問題となりますので、その確認をさせていただいているということでもあります。非常にきめ細やかな確認をさせていただいていると思いますが、皆様の方から何かお気づきの点があったら、お願いしたいと思いますがいかがでしょうか。4月1日予定ですので、まだ幸い2ヶ月ちょっとありますから、その間に今回のダイヤ改正については周知を、そして時刻表等の刷り直しも行っていくということでもあります。これはそこまで大きな変更時間のものはないんですよ。

(事務局) 大きく変わったところでは全体で7分程度変わっている路線もあります。

(座長 松本) それでも7分ですね。ぜひ周知だけはしっかりお願いしたいと思います。ご異論ないようでございますので、この件も原案通りでご承認いただくということでよろしいでしょうか。ありがとうございます。

→異議なし(議第3号①協議が調う。)

(座長 松本) 続きまして議第3号ダイヤ改正(令和6年4月1日適用予定)に伴う変更について②まちなかぐるっと線の停留所名称変更及び新設に伴う運行経路変更についてご説明をお願いします。

(事務局) 議第3号「②まちなかぐるっと線の停留所名称変更及び新設に伴う運行経路変更について」ご説明します。次第の5ページをご覧ください。令和5年3月1日付けで岐阜健康管理センターが移転されました。これまでの岐阜健康管理センター停留所は、周辺住民利用者の利便性を確保するため、「西中学校前」停留所に名称変更して継続設置し、また、移転先の岐阜健康管理センターへの人の流れが生まれていることから、その利用者の利便性向上に向け、移転先の岐阜健康管理センターに停留所を新設すること、及びそれに伴う経路変更について協議します。「資料3-5」をご覧ください。岐阜健康管理センター停留所から「西中学校前」に名称変更する停留所、及び岐阜健康管理センターとして新設する停留所の位置は地図に示した位置となります。岐阜健康管理センター停留所の現在の設置状況は写真のとおりで、岐阜健康管理センター所有地内に承諾書で許可をいただいて設置しており、「西中学校前」として継続設置することについての事前の承諾を確認していますので、改めて承諾書をいただく必要がありますが、名称変更後の設置は可能な状況です。「資料3-6」をご覧ください。岐阜健康管理センター敷地内における「あい愛バス」の進行ルート及びバス停の設置予定場所について表示しております。参考に載せさせていただいている岐阜健康管理センター及び新太田タクシー(株)との協議経過の結果、路線の延長距離は約330mで、バス停設置予定場所はセンター出入口に近く、雨よけの屋根やベンチも設置された場所が選定できたため、利用者の方にとっても待合のしやすい場所となっています。なお、岐阜健康管理センター所有地内に停留所を設置することになるため承諾書で許可をいただく予定です。今回、敷地内への出入りは国道248号線に面し、交通量の多い時間帯は出入りに時間を要することを確認したため、乗務員が安全に運行しやすい時間調整を行っています。停留所の名称変更及び新設に伴う運行経路変更は、手続きや周知の期間を考慮し、今回のダイヤ改正に合わせて、令和6年4月1日の適用を予定しています。以上で、説明を終わります。

(座長 松本) はい、ありがとうございます。それではこの件に関して何かありましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。これは岐阜健康管理センターの中に入って、奥で転回をするということですが、十分回れるのでしょうか。

(事務局) はい、実際に新太田タクシー(株)職員と一緒に現地を確認して、転回できることを確認しています。

(座長 松本) ここは普段何も車が止まらない広い空間となっているのですか。写真左に見えるのは駐輪場ですか。心配なのは、このセンターの駐車場が満車になったときなどに、この空間に一般の車が止められてしまわないかということですがどうでしょうか。

(事務局) 普段一般車は止まらず、検診用のバスの車庫になっております。満車になった場合の確認まではできておりませんが、通常の状態を見ていると、満車になることはほとんどなく、健康管理センター職員の方からもそういった状況から許可をいただいているという状況でございます。

(岐阜運輸支局 山田) 転回するところは、今道路の路面のところに特段矢印というか、通行のUターンも含めた通行に関する標示は何もされていないようなんですけれども、このあたりの車両の転回や通行のルールや路面標示等は今後される予定等はないのでしょうか。施設側と路面標示等について協議されていることはあるのでしょうか。道路標示等で、一般車両とバスとは通行ルートが違うということを道路そのものでなくても、標識や看板等で示すことができれば、より安全なのかなと思った次第です。より安全な運行というところで、何か対策を施設側とも検討されると良いのではないかと思います。

(事務局) 現場確認の際に色々センターとは話をさせていただいて、写真で施設南側に一般車用の駐車場がありますが、やはりこの一般車が通るところをバスが通行すると、事故等の危険性が生じるということで、一般車が通る確率が少ないこちらでの運行ルートを検討したという次第です。路面標示については、特に協議等は行っておりませんが、改めてご指摘いただいたものについては、健康管理センターの方にはその旨をお伝えさせていただき、どのような対策になるかは今後検討になるかと思いますが、安全対策だけはしっかりとできるように努めていきたいと思っています。

(座長 松本) 出入口は一般車については、施設東側だけということでしょうか。

(事務局) 写真の左下のところの、南側道路に面してるところで1か所出入口がありますが、ここは基本的に緊急車両通行用の出入口として指定しているということで、閉めていることことが多いということで聞いておまして、バスの出入口としても検討しましたが、基本的には緊急車両用出入口ということなので、通常一般車は出入りできないということで回答をいただいております。原則一般車の出入りは施設東側のみということになります。

(座長 松本) では基本的には一般の方々には東へと向かうと思うので、おそらく基本的には大型車の車庫の前まで出てくることはほとんどないかなと思われるんですね。だからこういうような設定をした。ただ運用上、もし一般車と錯綜が多いようであれば、先程ご指摘いただいたように何らかの対策をとっていただくということでそこはご検討ください。ただ路面標示となればそれなりにお金がかかってしまいますので、立て看板等の方法もありますし、例えばセンター内に「バスのルートですのでお気をつけてご走行ください」など何か貼紙をしてもらったとか、何かそういった対策を検討いただくということでお願いしたいと思っています。はい、ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

(新太田タクシー 三輪) バスを使って検討させていただいた結果、こちらの転回の幅は、十分切り替えしもなく走行できるというようなことは確認させていただきました。ご指摘の通り、現場確認の際には一般車両がなかったもので、その検討は失念しておりましたが、転回に関しては、まず問題ないと考えております。

(座長 松本) 実際運用した中で問題が生じそうであれば事前に対策をお願いしたいと思ます。はい、ありがとうございました。それでは今回、新しく岐阜健康管理センターとしてのバス停の設置、それに伴うルートの変更、元々岐阜健康管理センターという名称のバス停を西中学校前に名称変更するということですが、特にご異論ないようでございますので承認いただくということでご異議ございませんでしょうか。

→異議なし(議第3号②協議が調う。)

(座長 松本) 続きまして議第3号ダイヤ改正(令和6年4月1日適用予定)に伴う変更について③3 公園連絡線の運行経路変更についてご説明をお願いします。

(事務局) 議第3号「③3 公園連絡線の運行経路変更について」ご説明します。次第の6ページをご覧ください。これまで、美濃太田駅南口から八坂を經由しリバーポートパーク美濃加茂間を12分間という短時間で往復し、最終的に美濃太田駅北口に到着する経路で運行してきました。この路線の上記区間のダイヤはタイトで、多くの時間帯で頻繁に渋滞が発生し慢性的な遅延が起こる区間のため、利用客へのサービス低下と、バス乗務員の休憩時間の短縮が余儀なくされる等の負担が起きる区間であることを確認したため、時間調整での改善を検討しましたが、それだけでは根本的な改善が難しい区間であることが判明しました。現路線における、リバーポートパーク美濃加茂からの乗車利用客の目的地は美濃太田駅で、途中の八坂で降車する利用客はまずいないことが確認できたため、慢性的な遅延を解消し、利用客の利便性の向上と乗務員の業務環境の改善への配慮から、リバーポートパーク美濃加茂から美濃太田駅北口に直行する経路変更について協議します。「資料3-7」をご覧ください。現行経路が水色の線で示した経路で停留所間の距離は3.92km、変更案経路は濃い青色の線で示した経路で停留所間の距離は2.42kmとなり、路線の延長距離では1.5kmの短縮となります。この路線はバスタイプでの運行になりますが、道路の幅員や状況など運行に支障がないことを確認し、変更部分の道路の走行については、市の土木課と事前に協議を済ませています。また、交通量の多い時間帯を中心としたテスト走行を行い、6便は特に渋滞の影響を受ける時間帯であることを確認し、乗務員が安全に運行しやすい時間調整を行っています。運行経路変更は、手続きや周知の期間を考慮し、今回のダイヤ改正に合わせて、令和6年4月1日の適用を予定しています。以上で、説明を終わります。

(座長 松本) はい、ありがとうございます。それではこの件に関して何かありましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。これは変更点として、行きと帰りの経路が少し変わるので、その辺を戸惑わないように案内が十分必要だということですかね。

(岐阜運輸支局 山田) 資料の6ページにある、経路変更によるダイヤ設定時間の改善の目安の表が記載してあるのですが、ここから見ると経路変更による時間短縮の効果というと、約2分程ということでしょうか。

(事務局) はい、2分以上は短縮できることを試乗等でも確認しております。ただしこの表に記載している数字は、現在設定しているダイヤでの数字なので、実際にはこの経路は慢性的に遅延が発生しておりましたので、この経路変更によってさらなる所要時間の短縮がされるということになります。実際は7分から10分程の短縮効果があると思われれます。

(岐阜県タクシー協会 黒田) この文章6ページを見ると、途中の八坂で降車する利用客はまずいないというところ、このまずいないというこの言葉が使われたところで、その1人のお客様が大事ですから、そこを無視するというのは、その移動需要というのは時間短縮にないものがあると思うのですが、その記載がひっかかりました。いないというように書いていただければ、まだいいのかなと思います。その1人が重要なんですね。少ない利用者の中で、その1人を大切にしなければ、次のステップは踏めなくなると思います。もう少し市民寄りの文章のほうがいいのではないかなと思った次第です。

(事務局) その表記に関しては、実際のデータを確認させていただいた段階では、リバーポートパークから戻ってくる方の中で、八坂で降車される方というのはデータ上なかったということです。ただ、完全にいないかということ、データといっても一部です。本当に年間を通して1人もいないのかということちょっとそこは自信がなかったので、まずいないという記載をしております。データ上、基本的にはなかったということです。

(座長 松本) これについては、データ上はなかったということで、決して1人のお客さんがないがしろにしてるというわけではないということです。また、今回やむを得ず、遅延解消のためには、ダイヤ調整だけでは不可能なので、どうしてもショートカットせざるを得ないということから、このような提案がされたということで皆さんご理解をいただければと思います。

特に4月1日からは、働き方改革の関係で、労務管理が厳しくなることもありますので、無理のあるダイヤというのはもう不可能ということで、その他いかがでしょうか。この表現はどうしましょう。利用客はまずっていうのは消して、「いなかったことから」にしましょう。では、「途中の八坂で降車する利用客はいなかったことから」に修正をお願いします。それでは、この件に関しまして、この文章の修正を前提といたしまして、異議等ございませんでしょうか。それでは特にご異議ないようですので、この件に関して原案通りでご承諾いただけますでしょうか。

→異議なし（議第3号③協議が調う。）

（座長 松本）続きまして議第3号ダイヤ改正（令和6年4月1日適用予定）に伴う変更について④停留所時刻表の表示内容変更についてご説明をお願いします。

（事務局）議第3号「④停留所時刻表の表示内容変更について」ご説明します。次第の7ページをご覧ください。市では確認できる情報がない運行状況や忘れ物などに関する問い合わせは、一旦内容を聞き取り、運行事業者である新太田タクシー（株）に確認するため、利用者への回答が出来るまでに長い時間を要する対応となっていました。対応策として、直接、新太田タクシー（株）に問い合わせいただけるよう時刻表やホームページの問い合わせ先の表記をダイヤ改正の作業に合わせて修正を致します。また、バス停での待合位置について、「バス停の時刻表の案内を見ても希望する行先の待合位置が道路のどちら側か分からない」とのご意見もいただいているため、合わせて修正をいたします。「資料3-8」をご覧ください。時刻表の修正前後のイメージになります。複数の路線のバスが停車するバス停の時刻表など作成パターンが非常に多く、統一性のある修正内容について、可能な範囲で検討いたしました。問い合わせ先の新太田タクシー（株）と市役所の位置を入れ替え、市役所については「運行全般」の文字を「あい愛バス」に修正致します。また、備考欄「網掛けの時刻の案内」を削除し、時刻表示箇所の空きスペースに大きく追記します。また、網掛けに加え時刻を赤色に変更することで、利用者がさらに視覚的に分かり易いものとしたします。この修正案については新太田タクシー（株）と打ち合わせ済みで、今回のダイヤ改正に合わせて、令和6年4月1日の適用を予定しています。以上で、説明を終わります。

（座長 松本）はい、ありがとうございます。それではこの件に関して何かありましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。問い合わせの位置を入れ替える効果というのは、左側の方がかかってきやすいということでしょうか。多分、一般の方々は、新太田タクシーさんがあい愛バスを運行しているということを知らないので、新太田タクシーにかけるというよりも市役所へということにかけているのではないかという気がします。普通、いろんな自治体さんでコミュニティバス、それこそ契約が終わったらプロポーザルで次の事業者さんは次へ次へに入れ替わってるので市民の方々はどこの事業者さんが運行してるということは知らないと思います。

（事務局）一般的な表記の印象として、左側が先という意識で電話されているのかもしれないと思ったものですから、私達も一番最初に目につく左側に運行事業者さんを入れさせていただいて、あまり時間に遅延なく情報が収集できるといいなという判断をさせていただいて、左右入れ替えをしたところです。やはり市ですぐに答えられないことについてですと、ある程度問い合わせごとに電話を一度切り、新太田タクシーさんに電話をし、また利用者さんへというのは、なるべく避けたいと思い、ちょっと可能性だけなんですけれども、こうしても結局言われるように、市役所の方に電話をしてくる可能性もありますが、左側にあると優先的にかけてくれるかもしれないと、そういった判断をさせていただいて、こういう表記の提案をさせていただいているということになります。

（座長 松本）現実どういった問い合わせがあるのかわかりませんが、バスの運行状況や忘れ物についてだったらもう直接新太田タクシーへかけてもらうことで問題ないわけですね。その

他、何かあい愛バスの苦情だとか、何かこういう仕組みを導入してほしいとかがあれば、市役所の方にかけてもらう。基本的にはもう運行状況や忘れ物などの問い合わせは新太田タクシー(株)のみでいいような気がするんですけどね。その中で、もしもその他の要望があったら市役所の方を紹介いただくという、ちょっと新太田タクシーさんにはお手間はかかるかもしれませんが、それでもいいような気もします。とはいえ市としてはそういう提案だということだと思います。あと赤字に変更するんですね。一般的には赤字だと土休日という気がしますが、どうでしょうか。

(事務局) 現在の表記では網掛けという表現で乗車位置について分けて表記していますが、なかなか網掛けというのが理解しづらい方もいらっしゃるため、赤字と網掛け表示両方で、できるだけ違いが分かりやすいようにと考えました。

(岐阜運輸支局 山田) 市民の方は運行会社がどこか知らないということについて言うと、新太田タクシー(株)の表記の前に「運行会社」と記載してもいいのではないのでしょうか。

(座長 松本) ありがとうございます。結構バス停の表記については、わかりにくいものがそこら中にあるんですけど、ほとんどほったらかしにされてる中で、こうやって工夫されるのは素晴らしいと思います。わからないバス停ばかりなんですけど、やはりこのように改善していいという取り組み姿勢は、本当に評価に値すると思います。何がいいかというのはわかりませんが、ひとまずこうやって改善して、また声を聞きながら、修正すべき点があればまた修正していくという、そういう姿勢でよろしいかと思います。ではこれ特に承認が必要なことではないと思いますので、今出たような意見を参考にまた事務局の方で検討いただいて、さらに一層わかりやすい表記があるのであれば表記いただくということで、そういう形で皆様よろしいですかね。はい、ありがとうございました。では修正するという方向は決まって、そして中身に関してはこのあと事務局に一任するというごことでご異議等ございませんでしょうか。

→異議なし(議第3号④協議が調う。)

・議第4号 あまちの森・しょうよう線「今泉東」停留所の移設について

(座長 松本) 続きまして、議第4号「あまちの森・しょうよう線「今泉東」停留所の移設について」ご説明をお願いします。

(事務局) 議第4号「あまちの森・しょうよう線「今泉東」停留所の移設について」ご説明します。次第の8ページをご覧ください。令和5年11月、市道今泉57号線上に設置する今泉東バス停留所について、北隣接農地所有者より宅地分譲用地として土地を売却するため、停留所位置を西側隣接農地の辺りに移動を希望する相談を受けました。住宅敷地への進入間口の位置など計画の詳細は固まり次第の提出を依頼していますが、土地売却後の工事着工は令和6年1月～2月頃を予定しているとのことでした。現地確認後の移設候補位置について、「道路交通法の加茂警察署への事前確認」及び「道路占用許可上の市土木課への事前確認」では移設可能との回答をいただいています。最終的な確認は必要ですが、西側隣接農地所有者は相談者の知人であり停留所設置の了承は問題ないとの連絡をいただいております。今泉東停留所の移設について協議します。「資料4」をご覧ください。上段が今泉東バス停留所の移設候補位置を示した地図、下段が現地写真になります。市道今泉57号線上で西に14m程の移動をした場合、西側市道交差点から約12m、南側T字路の西側の端から約11mの位置となり、加茂警察署及び市土木課に事前の確認で移設可能との回答をいただいております。停留所の移設は、手続きや周知の期間を考慮し、令和6年2月15日の適用を予定しています。以上で、説明を終わります。

(座長 松本) はい、ありがとうございました。それではこの件に関してご質問ご意見等ありましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。道路管理者、そして警察の協議は終わって問題ないということ。地権者さんの最終的な確認はまだ済んでいないということですね。では

地権者さんの最終的な確認をいただいているということになりますが、それを前提に、ではこの移設に関してはご承認いただくということでしょうか。はい、ありがとうございます。なお、今回路線変更や時刻変更等ありましたので、改正に間に合うようにGTFSの修正もお願いしたいと思います。ありがとうございました

→異議なし（議第4号協議が調う。）

（座長 松本）以上で議題が終了となります。では報告事項に移りたいと思います。報告事項1 あい愛バス1日乗車券の導入についてということでご説明をお願いいたします。

・報告事項1 あい愛バス「1日乗車券」の導入について

（事務局）報告事項1「あい愛バス「1日乗車券」の導入について」ご報告します。次第の9ページと「資料5-1」及び「資料5-2」をご覧ください。あい愛バスの路線は、目的地に行くための降車希望の停留所が同一路線にない場合は、乗り継ぎを行う必要があります。現在の運賃体系では、同じ目的地に行く場合でも、乗り継ぎの必要のない方に比べ、乗り継ぎが必要になる方は最低でも往復で2倍以上の負担になるため「不公平を感じる」などのご意見をいただき、利用を控える傾向にあることもアンケート調査結果やおしゃべり喫茶のご意見から確認しています。そのため、乗り継ぎが必要となる利用者の運賃負担の軽減を図るため「1日乗車券」を導入し、不公平感の低減と利用促進を図りたいと考えています。また、乗り換えをしながらでもあい愛バスを利用していただく機会が増えることで、あい愛バスの便利さを実感いただけた場合は、1日乗車券利用者から定期券利用者に移行する方が増加する効果も見込めるのではないかと考えています。その他の運賃についての変更はありませんが、議第2号で協議いただいた分科会での「運賃及び料金等に関する協議」が必要となります。「本日いただくご意見等を踏まえた素案」でパブリックコメントを実施し、住民、利用者、利害関係者など広くからの意見を集約し、運賃の内容を分科会で協議し、必要に応じて修正を加えて協議を整えていきます。「1日乗車券」及び領収印のデザイン、「資料5-2」導入（案）でまとめている料金300円、車内及びQUICKRIDEでの購入方法、利用方法など、運行事業者である新太田タクシー（株）には内容について事前の了承をいただいています。なお、令和6年4月1日から適用を予定しているため、30日前となる2月末までに、岐阜運輸支局に届出を行います。「あい愛バス「1日乗車券」の導入」の素案に対するご意見をいただくと共に、ご承知ください。以上となります。

（座長 松本）はい、ありがとうございました。それではこの件に関してご意見等ありましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。乗り継ぎがある方にとっては100円が割引となり、何度も1日に乗られる方はさらにお得になるということで、購入については、QUICKRIDEは事前に買えると思いますが、そうじゃない場合は乗るときに乗務員の方から購入するという事です。購入の際、乗務員の方はこの印鑑を押して、会社控えと購入者用があるので、購入者用をお客様に渡し、控えは会社で取っておくということですね。資料5-1裏面にある、この印鑑を押すことに関しては運行会社さんのちょっと負担が増えますがここはお願いできるということです。いかがでしょうか。

（岐阜県タクシー協会 黒田）この1日乗車券の導入によって、バスの中でこの印鑑を押すという人数がどれほどの数発生するかについては、想定されておりますでしょうか。いわゆるバスドライバーの負担はどれくらいあると想定しておられるでしょうか。特に普段安全な運行に努めている中で、印鑑を押すということですので、そこを教えていただきたいです。バスドライバーの使命は利用者を安全に目的地に届けるということで、それ以上の負担が増えることによって事故が起こるようなことがあると、それは事業者の責任になりますので、やはりそういうところに関しては、どれくらいの利用者の目途があって、どれだけの負担増になるかというところはしっかりと議論していただきたいと思います。

(事務局) 特に利用者の想定数の積算等を行っておりませんが、ただ新太田タクシーさんとの打合せの中で、できるだけ乗務員さんの負担を少なくするという事で色々と相談をしながら検討をした次第であります。

(座長 松本) 黒田さんのおっしゃられる通りだと思います。どれぐらい乗り継ぎの利用があるかということを含めれば、その大体何割ぐらいが1日乗車券に移行するだろう、そうすると大体1便当たり何人ぐらいのご利用だろうというのが見積もれて、負担ということからも検討ができると思います。ただ今回はそういったデータが取られてないので、残念ながらエビデンスベースでは検討できてませんが、幸い事業者さんがこれぐらいの負担であれば受け入れ可能だろうという判断ですので、導入が提案されているということだと思います。ただ、本来はやっぱり言われた通りだと思いますので、今後はそういったデータ上に基づいた上での政策判断というものがしていただけると望ましいかなと思います。また、おつりを渡したりするのは、手間ですね。1万円札とか出されると、本当手間ではないかと思います。

(新太田タクシー 三輪) はい、そのあたりも想定はしております。おかげさまでというか、4月1日からダイヤの改正もしていただいて、バス停間の時間も長めにとっていただいているというのも、この乗車券の方の販売も見越してということでの時間ということでこちらも受け止めております。想定人数というのは、はっきり言って、私どもはちょっとわかっておりませんので、正直やってみないとわからないというところがありますが、まずこれで一度、このバス停間のダイヤも伸ばしていただいたことによって余裕ができますので、こちらも実施してみようということですが、ただ安全運転だけは気をつけてやらせていただきたいと思います。

(座長 松本) はい、ありがとうございました。これはこの場で決めることではありませんので、そういった意見もあるということで、また市の方で検討いただければと思います。ありがとうございました。それでは次に、報告事項2美濃加茂市 AI デマンド交通システム導入検討についてご説明をお願いいたします。

・報告事項2 美濃加茂市 AI デマンド交通システム導入検討について

(事務局) 報告事項2「美濃加茂市 AI デマンド交通システム導入検討について」ご報告します。次第の10ページと「資料6」をご覧ください。定時定路線で運行する現状のあい愛バスは、年々利用者数が増加していますが、「目的地に行くのに乗り継ぎが必要で時間がかかりすぎる」「路線が多く複雑で目的地への行き方が分かりにくい」「バス停が遠い」など、特に高齢者の方を中心とした要望が多数あります。AI デマンド交通システムの特性ですが、まず、予約に応じて乗降場所や経路が変更可能な乗合の交通システムです。予約時間に希望場所で乗車し最短ルートで目的地に行けるため利用者の負担軽減効果があります。また、乗客なしでの運行がなくなるため、運転手の負担軽減や経費削減効果も見込めます。もう一つの特性として、共創事業の役割が見込めることです。例えば、民間企業にも事業主体となり協賛の協力を依頼することが考えられます。協賛企業との共同イベント開催により外出機会の創出をすることで健康増進効果が図れます。また、停留所設置による協賛収入を得ることで採算性が向上し市の財政負担の軽減や事業の持続性を図る効果が見込めます。昼間の時間帯は全体的に利用者数が少なく、AI デマンド交通システムの特性は利用者の要望に応え、事業費削減の面でも効果的であることが考えられます。資料6の1ページの最初に「市内中心市街地(市役所・公共施設・病院・店が点在する地域)を中心に15分から25分程度で移動可能な3エリアを設定し市内全域を対象として実施」することを想定しています。(2)の「サービス概要の詳細」や「停留所の設置希望場所」などは、令和6年度の地域公共交通計画策定に伴う調査業務において、実態調査などデータの検証を行うと共に、「市内8地区での地域懇談会」における要望や意見を可能な限り反映した形で、令和7年度中の実証実験を行い、令和8年度中の本格運行開始に向けた準備を進めていくことを検討しています。過去には平成24年8月から2年間、あい愛予約バス運行業務の実証実験が行われましたが、この実験では一部の太田から古井地区の限定されたエリアを、定時定路線に近い指定された時間帯のみ使用できる予約バスであったため、利用面での自由度

は低く、今回検討している AI デマンド交通システムの特長とは異なります。3 ページにはプロセスとして、これまでの検討経過及び現段階における今後の主要なスケジュールをまとめています。4～5 ページでは、県や岐阜運輸支局への補助事業の事前相談の経過、課題、工夫が必要な点、効果・影響などについてまとめています。コロナ禍から社会経済活動は正常化に進みつつありますが、タクシー業界やバス業界では、運転者不足や燃料費高騰の影響など重要な課題に直面されています。利便性の向上や運行の効率性を高め、公共交通の持続性を向上させることを目的とする市の地域公共交通事業の推進であっても、民間事業者への影響も慎重に検討し、十分な事前の相談は重要であると考えています。第2次美濃加茂市地域公共交通網形成計画では、「先進技術の活用による便利で分かり易い新たな交通システムの導入などの展開が求められている」というように方向性をまとめており、その手段の1つである、AI（人工知能）デマンド交通システムの導入効果を最大限に生かし多くの課題解決に繋げていきたいと考えています。導入に向けては、いただいた貴重なご意見等を参考とし、準備に努めていきたいと考えています。以上となります。

（座長 松本） はい、ありがとうございます。それではこの件に関してご意見等ありましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

（岐阜運輸支局 山田） 情報提供ということになりますけれども、補助金の活用ということで、4 ページのほうで記載のある2つが、実証実験を対象として使うことができるものであるかなと思います。単年度の補助金なので、令和6年度（来年度）がどうなるかということころは、また年末ぐらいにお知らせしますというお話があったかと思います。現状をお伝えしますと、これは6年度も同様の形のスキームで、補助金については予算措置をしたので、今後要望調査等が2月に入ってから始まるということで、また詳細につきましては追って情報提供させていただきますので、ご相談いただければと思います。補助率も同様の形なので、どちらかということ、この共創モデルの方から3分の2ということで、補助率も高いですし、こちらの方で要望を出していただくのが一番いいのかなというふうには考えております。あと、最終的にはこのAI オンデマンドの交通システムで、あい愛バスの昼間の時間帯を全てカバーするというようなイメージを持っていらっしゃるということでもよろしいでしょうか、あるいは、今のあい愛バスの補完的な位置づけで導入するというのでしょうか。

（事務局） 今検討している中では、各地域線やフィーダー系統路線についてはAI オンデマンド交通で運行し、市街地循環線や古井駅可児川線といった路線については現状の定時定路線のあい愛バスの形態のまま運行していくことを検討しております。

（座長 松本） はい、その辺の路線再編の可能性を探るための実証運行ということですね。その他いかがでしょうか。まず2つ役割があって、1つはいわゆるバス車両の、乗り合いで人を運ぶという需要がないところを、このようなタクシーじゃないかもしれませんがタクシーのような形でのデマンド型に変えていこうという、いわゆる効率化という面があると思います。もう1つは、10 ページに書いてあるんですが、特にバス停まで歩くのが大変だという方が増えてきているので、そういう方々のいわゆるラストマイルと呼んでいます。一番最後の、家からバス停まで、あるいはバス停から目的地までの移動を新しい交通手段で支えていくということの2つがあると思います。今回の実証実験では、今のお話ですと、前者の需要の少ないところをゆくゆくはオンデマンドに変えていこうということころの実証ということもあるようですが、やはりラストマイルのところも一緒に探ることができるのではないかなと思います。ただ、いろんな自治体さんの例を見ると、ラストマイルのつもりで入れたのが、やはりそっちの方が楽なので、最初は近場だけだったのが遠くまで運んでほしい、さらに隣接自治体まで運んでほしいというようにどんどん要望が広がるばかりです。そうならないように、やはりどこかで線を引く、役割分担をしないとイケない。それは当然二重三重投資というのもあるんですが、既存の民間事業者さんのサービスがあるので、そこの活用を前提としておかないと、もう行政負担はどんどん増えていくばかりです。その辺はしっかり念頭に置いていただければと思

っております。こういうオンデマンドを入れると、既存のタクシー事業者さんに大きな影響が出てくるかと思いますが、そのあたりいかがでしょうか。

(岐阜県タクシー協会 黒田) この近くですと各務原市でこういった運行をアイシンさんのチョイソコで行っていて、皆さんご存じだと思いますが、その地域のタクシー事業者においては、車両を減らす等ということ余儀なくされるという実態があります。一方でこの3月には、今度岐阜市の南の方で笠松町と連携したカラフルタウンのところへのアイシンさんの実証実験が始まるということで、これも料金設定等どうなるのか気になるところですけども、そこにあるタクシー事業者は相当な反発があります。反発理由は、そのタクシー会社の営業所の前にまでバス停をつけるというところまでやってこられたものですから、相当な抵抗をしなければ私どもの方は大変なことになってしまうということで、地域の公共交通機関として、もしアイシンさんを選ばれるのであればそれが公共交通として地域の方が望むのであれば、タクシー業界としても一歩下がりますけれども、行政としてやりたいということだけであれば、やはり反対せざるを得ない。それは、コロナの関係で旅客が減り、企業も大変なことがあった中で運行しておりますので、相当ダメージが大きかったということも肌で感じておりますので、ここで発言する内容としては、地域の方が望むいわゆる市民の方が望むのであればよろしいけれども、行政だけで中心的に推し進めていくというのはどうかなどは思います。

(新太田タクシー 三輪) AI オンデマンドの方はですね、流れとしてはこういった流れになってきているのかなという気がしております。ただし、やはり私どもはタクシー会社ですので、地域のタクシーの利用者がこれによってどのくらい影響があるかっていうのは、ちょっとまだはかりかねるところでございますが、そこら辺のバランスを考えていただけると、私どもとしては大変ありがたいと考えております。

(座長 松本) 住民ニーズと行政サービス、税金を出して運ぶべきもの、その辺をしっかりと見定めながらやっていかないと、地域の公共交通をズタズタにしてしまい、結局持続不可能なものになってしまいますので、その辺の検証も含めて実証ということだと思いますが、全体を見ながら、ぜひ実証実験をしてもらえばと思っております。一部分だけ見ているととんでもないことになります。部分最適に陥らないように、全体最適を目指した形でやっていただきたいです。ぜひ高い視点から全体を眺めながらこういった仕組みを導入していただきたいと思っております。あんまりこの話題は出さない方がいいかもしれませんが、またライドシェアという問題も出てきておまして、1年ごとにガラッと変わってきていますので、そうするとまたいろんな交通事業への影響も出てきますので、変わりゆく状況の中で情報を仕入れながら、そして大きな目標をしっかりと掲げながらそこに向かって進んでいくという姿勢を忘れないでいただきたいと思っております。

(岐阜運輸支局 山田) ライドシェアの話も出ましたが、制度も含めて、地域では公共交通の足が不足しているという中で、そういったことについての議論の中でライドシェアというものが1つの方策として出てきているということでもあります。こういった形になるかという結論はまだ出てきておりませんが、今後色々な検討がなされていくと思っております。ライドシェアというのはやはり、補完的な位置づけであるべきとは考えておりますし、地域の足というのは地域の公共交通が本来担うべきものであり、継続して行っていくことが大前提であると認識しておりますので、そういった基本スタンスは持ち続けて、様々な検討を進めていただければと思います。

(座長 松本) いずれにしても大きく変わりつつありますので、利便性ばかり追求し、行政ばかりに要求する姿勢では続かないということだと思います。それから今色々なご意見出ましたので、そういったところを実証するんだという姿勢をしっかりと持って取り組んでもらえたらと思っております。すなわち、何を検証するんだというところを明確にした上で進めていただくといいと思います。ちなみにこの共創補助金の3分の2というのは満額3分の2出るのでしょうか。どれぐらいそれに対して応募があるかによって変わってくるので今のところは何とも

言えないということですね。ぜひ、国のそういった補助金を活用して、市の方で市民の方々が常に移動できる環境を作っていただくということが大事かなと思います。よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。それでは続きまして報告事項3 第3次美濃加茂市地域公共交通計画の策定についてということで、ご説明をお願いいたします。

・報告事項3 第3次美濃加茂市地域公共交通計画の策定について

(事務局) 報告事項3「第3次美濃加茂市地域公共交通計画の策定について」ご報告します。次第の11ページをご覧ください。現行の美濃加茂市地域公共交通網形成計画は、「美濃加茂市が目指す将来都市像を見据え、これを支える公共交通の計画を策定するため、関連計画である美濃加茂市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の計画期間との整合を図ることから、これら関連計画で行われる概ね5年ごとの評価と見直し等に合わせるため第2次計画を令和2年9月に策定いたしました。令和7年9年末に計画期間の更新時期を迎えることから、次期計画となる地域公共交通計画を策定するため、令和6年度に調査業務を、令和7年度に策定業務の実施を予定しています。これと並行し、みのかも定住自立圏第3次共生ビジョンにおける「圏域公共交通網整備事業」では、地域交通政策の推進を目的とした課題解決に繋がる各市町村間の連携方針となる基本構想を策定するために、令和6年1月から3月に「みのかも定住自立圏公共交通基本構想策定業務に係る指名型プロポーザル方式実施要領」に基づく審査により受託事業者を選定いたします。第3次美濃加茂市地域公共交通計画の業者選定につきましては、下段の①から③にまとめさせていただいた理由から、定住事業のプロポーザルで選定された事業者と随意契約し、効果的及び効率的に策定業務を推進したいと考えています。理由の1つ目ですが、①定住事業のプロポーザルでは、地域公共交通関連計画に関する調査及び策定業務の経験があり、高い水準のノウハウを持つ事業者を指名し、企業評価、技術評価、コスト評価など、事業者によるプレゼンテーションも行いながら審査委員会で審査決定するため、選定される最優先候補者の信頼性は高く評価できます。2つ目に、②定住事業の基本構想策定の基礎調査業務では「住民アンケート、高校生アンケート、人流データによる移動解析など」を行いますが、その結果を当市計画にも効果的に活用することが可能となります。3つ目に、③定住事業の基本構想での課題解決に向けた連携方針は、当市計画においてもその整合性を図る必要があります。令和6年度の調査業務及び令和7年度の策定業務の時期が重複するため、同一事業者であれば情報の連携を効率的に行う体制が可能となります。当市計画策定業務の進捗状況や策定内容は協議会にて順次報告させていただきますが、以上の理由をふまえ、定住事業のプロポーザルで選定された最優先候補者と令和6年5月頃には随意契約し業務に着手させていただきますのでご承知いただきますようお願いいたします。以上となります。

(座長 松本) はい、ありがとうございます。それではこの件に関してご意見等ありましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。ちょっとわかりにくいのですが、まず普通はこういう計画策定の場合は入札ということで、いくらで請け負ってくれますというのを皆さんに応募してもらってそのうちの一番安いところで決めます。ただし、こういった専門性の高いものは、安かろう悪かろうという可能性もあるので、プロポーザルということで提案してもらおうという方法をとります。すなわち提案の内容が一番良かったところをお願いをする、技術力の高いところをお願いした方がいいということで、プロポーザルという方法をとります。ただし、今回美濃加茂市の場合は、この定住自立圏構想ということで、美濃加茂を含んだ周辺自治体全体の計画の策定事業者を、今回、同じくプロポーザルで特定をいたします。したがって、その特定されたところに随意契約で一緒をお願いしたいというご提案であります。その方が効率的だということになります。はい、どうもありがとうございます。ではこのような形で進めていただきます。では、報告事項4 あい愛バスに対する燃料費高騰分の支援についてということで説明をお願いいたします。

・報告事項4 あい愛バスに対する燃料費高騰分の支援について

(事務局) 報告事項4「あい愛バスに対する燃料費高騰分の支援について」ご報告します。次第の12ページをご覧ください。新型コロナウイルス感染症流行後の影響などにより、燃料費の高騰が続いており、コミュニティバスの運行に要する経費が増大しているため、燃料費高騰分を支援し、市民の移動を支える公共交通の経営及び運行の安定を図ります。なお、負担金額は3月に清算し、新型コロナウイルス対応地方創生臨時交付金を充てる予定です。支援額は、中段から下の燃料費高騰分の算出根拠のとおり、令和4年度上期及び下期の使用量比を参考に、令和5年度の上期平均単価及び使用量実績を基に240万円と見込み額を算出いたしました。燃料費高騰分の助成は、令和5年度美濃加茂市コミュニティバス「あい愛バス」運行に関する協議書の第3条第2項に規定する特別経費として市が負担するものですが、新型コロナウイルス対応地方創生臨時交付金での採択がされた場合の3月分は市単独で負担を行う予定で、採択されなかった場合は全額を市単独で助成を行う予定です。以上となります。

(座長 松本) はい、ありがとうございます。この件に関しましてご質問ご意見等ございましたら、いかがでしょうか。こういった燃料費の高騰で超えた部分に対しては税金、この場合国の補助を受けられるかもしれませんが、そういったもので運行していただいているということです。これはあくまでも事業者さんへの補助ではなくて、地域の交通を守るための補助、という位置づけだと思います。はい、ありがとうございます。それでは、報告事項5令和5年度事業経過報告についてということをお願いいたします。

・報告事項5 令和5年度事業経過報告について

(事務局) 報告事項5「令和5年度事業経過報告について」ご報告します。次第の13・14ページと「資料7-1から7-6」をご覧ください。令和5年度第1回美濃加茂市地域公共交通活性化協議会で決定した事業計画に基づき、事業を推進している状況です。概要になりますが、あい愛バスに親しむ日の開催が2回、出前講座が4回、活性化協議会の開催が書面決議を含めて3回となります。新しい活動としましては、7月のバス車内事故防止月間の啓発活動の実施、10月の美濃加茂市公式LINEの運用開始、11月のあい愛バスポイントカード企画を行いました。また、昨年度も実施している市民まつりでの利用促進イベント、あい愛バスに関するアンケート、クリスマス装飾など、企画やイベントの各種取組により、バスの利用促進をはじめ、親しみや愛着をさらに深めていただけるよう努めています。資料7-2をご覧ください。公式LINEのあい愛バスのホーム画面になります。利用者登録も増えており、資料7-5のアンケート実施では、インターネット回答551人中368人の多くの方が公式LINEに掲載した11月17日に回答をいただくなど、新たな情報発信のツールとして高い効果があることを確認することが出来ました。アンケート集計結果の詳細は次回協議会にて報告させていただきます。資料7-3をご覧ください。あい愛バスポイントカード企画は、11月1日から1月31日までの3か月間で実施しています。これまでのオリジナルグッズに加え、新たに作成した「あい愛バス特製オリジナルエコバック」も好評いただき、今日現在で67名の方がプレゼントの受け取りをされており、一定の利用促進効果が出ていることが伺えます。イベント終了後は、詳細な分析も実施していきたいと考えています。1月以降の事業としましては、先程協議いただきました、議第3号「ダイヤ改正に伴う変更について」及び報告事項1の「1日乗車券の導入について」では、4月1日適用に向けて、各種手続きや住民等への周知に必要な準備など、利用いただく住民の方に混乱が起きることがないように進めさせていただきます。以上となります。

(座長 松本) はい、ありがとうございます。ではこの件に関しまして何かございましたら伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。先程市長さんが言われた、中学生の方が持っていたポイントカードというのはこのことですね。新型コロナが落ち着いてきて、しかし今また新しいのが出てきているみたいですが、こうやって色々な利用促進の取り組みを行っているという事務局に対して敬意を表したいと思います。ありがとうございます。それでは報告事項6あい愛バスの利用状況についてお願いいたします。

・報告事項6 あい愛バスの利用状況について

(事務局) 報告事項6「あい愛バスの利用状況について」ご報告します。次第の15ページと「資料8」をご覧ください。令和5年度は、4月から12月までの全ての月で、月の利用者数が過去最高を記録しました。このペースを維持できれば、過去最高の年間利用者となった令和4年度を上回る見込みとなっています。資料8の一番下の部分ですが、今年度は月当たり11,000人を超えて利用いただけるようになっていきます。これを踏まえ、令和5年度の利用者は144,700人ほどとなる見込みです。この場合、今年度の網形成計画の目標値116,000人を達成し、目標値に対し、約124%の実績となり、昨年度に続いて目標を達成することとなります。また、計画最終年度の令和7年度の目標値は、124,000人としており、すでにこれも達成することとなります。このように、多くの皆さんに必要とされ、ますます親しまれ、地域に根付いてきているものと感じております。なお、目標値については、第1次計画の際には、実績が目標値を大きく上回ったこともあり、また、費用対効果も踏まえ、現計画では、さらに努力目標値として150,000人を設定しています。今後は、この努力目標の達成に向け、手を休めず、利便性の向上や利用促進に努めるとともに、運行事業者や関係機関のご協力をいただきながら、市民生活を支える移動手段として、よりよい運行とできるよう目指してまいります。これにて、すべての報告を終わります。

(座長 松本) はい、ありがとうございます。では利用状況に関しまして何かございましたら伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。こんな明るい話題は他の自治体では無いので、本当に素晴らしいですね。今後こういった状況が続くようにまた皆様にも色々ご意見をいただきますようお願いしたいと思います。ありがとうございます。以上で予定の議題すべて終了でございます。市民の方々にも、もっと意見を伺いたかったのですが、今日はもう時間がきておりますので、これで議事進行を終了させていただきます。ご協力ありがとうございました。では進行を事務局にお返しいたします。

(事務局) ありがとうございます。最後になりますけれども、その他報告といたしまして、岐阜運輸支局からお話がございます。手元のカラー刷りの資料の方で説明をいただきます。よろしくお願いたします。

(岐阜運輸支局 山田) 現在旅客バス・タクシーの2024年問題ということで、いろいろ新聞等で報道もされておりますが、どういうものなのかということを中心にまとめた資料になります。詳細はまたご覧いただきたいのですが、ポイントだけご説明いたします。4ページをご覧ください。2024年問題は2024年4月から適用される、労働可能な時間に対する制限に関する色々な影響のことについてということになります。資料に記載がありますように、1日の休息時間については、今までは8時間ということで、最大24時間から8時間引いた16時間までは働けるような労働条件だったものが、4月からは最大15時間となり、1人当たり最大で働ける時間が1時間短縮となるということになります。それによってどういうことが起こるかということ、6ページになります。先程の資料にありました、それぞれのドライバーの労働時間の短縮に伴って、全体として今まではこの16時間働けるということを中心として、計画をされていた運行計画というものが、そのまま実行することが難しくなるということが生じてきます。よって輸送力が相対的に低下し、その分人が運べなくなる可能性があるというようなことが懸念をされておまして、それによって、市民の方々が影響を受ける可能性があるという、そういう課題が今後発生してくる可能性があるということでございます。今後の協議の中では、やはり最適な運行ということで、これからは皆さんが望まれる運行に対しそれぞれ運送事業者さんが100%応えられるということがなかなか難しくなる可能性があるということを入れていただいて、それぞれの運送事業者さんの輸送力や限界といったものについても、事業者と密に情報共有を行っていただいて、別の側面からもアプローチが必要になるという認識をしていただければと思います。以上です。

(事務局) ありがとうございました。それでは、これもちまして、本日の美濃加茂市地域公共交通活性化協議会を終わります。長い時間ありがとうございました。お気をつけてお帰りください。ありがとうございました。

○閉会