

令和4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5年1月6日(金) 14時28分～16時18分

場 所：美濃加茂市役所3階第一議会委員会室

出席委員：12名

○開 会(14:28)

(事務局 山田)

○会長挨拶

(市長) 改めまして、皆様こんにちは。新年あけましておめでとうございます。新年早々より、本日は、第3回の地域公共交通活性化協議会を開催いたしましたところ、皆様方にはご臨席いただきまして、誠にありがとうございます。美濃加茂市におきましては、この年末年始、大きな事故と申しますか、新型コロナウイルスは、昨日感染者数が非常に多い数にはなっておりますけれども、全国的には、例えば鳥インフルエンザであったり、大きな災害がない中、新年を迎えることができたということに感謝をしているところでございます。そういった中で、コロナのお話もしましたが、感染者数は増えておりますが、もう今はウィズコロナのフェーズに入ってきているのが現実ではないかなということを感じております。特に今日お集まりいただきました、公共交通に関する皆さんにつきましては、鉄道、タクシーそしてバス、こういったものを本当にコロナ禍、皆様大変な思いをされたということは重々承知しておりますが、これからいかにまちづくりの中で皆様と連携しながら、この地域全体がどう活性化していくのか、しっかりと考えていきたいと思っております。美濃加茂市におきましては、特段観光という点については、なかなか強みがなかったというようなイメージがありますけれども、今後はしっかりと川とそしてまた今里山公園の方にも多くの来場者がいらっしゃっておりますので、そういったものをうまく繋げるような地域づくりをしていきたいと思っておりますし、周辺自治体には、素晴らしい観光地等もございますので、そういったものの活性化、そしてまた、この地域内での高齢化社会の中で、こういった形で人と人、また人と町を繋いでいく橋を作っていくのか、こういったものに対しても、しっかりと意識をしていきたいと考えておりますので、今日はですね、報告事項等多くございますが、議題につきましても、皆様方からのご意見等いただけたら、非常に幸いに思っております。そしてもう一つ、警察または道路管理者の皆様にお越しいただいておりますが、美濃加茂市では非常に珍しい積雪が今年の年末にありまして、本当にこの年末は、そういった交通事故が発生してしまいましたけれども、昼夜にわたり、住民の方々に対しての対応をいただきましたこと、この場をお借りしまして、心から感謝を申し上げたいと思っております。美濃加茂市としましては、交通の要衝として、歴史ある地域として、これからも交通分野についてはしっかりと力を入れながら、そして皆様方のお言葉、お話をいただきながら、市政を前に進めていきたいと思っておりますので、今年もどうかよろしくお願いたしますということを挨拶に代えさせていただきたいと思っております。どうか今日はよろしくお願いたします。ありがとうございます。

○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 藤井) それでは議事を進行させていただきますので、まずは議第1号、地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局) それでは次第の2ページ目をご覧ください。当市におきましては、あい愛バス一部路線につきまして、国土交通省の補助事業となります、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まして、運行の確保維持を図っておるところでございます。昨年度の第1回の会議で、今年度の補助に向けた計画のご承認をいただいているところでございますが、当市のフィーダー系統となりますのは、地域間幹線と位置づけます、JR高山本線に接続する地域支線になりまして、交通不便地域の指定を受けた区域を運行する路線となっております。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して、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、この4路線が対象となっております。この事業の実施にあたりまして、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まして、国に報告することとなっております。よって、別紙の資料1-1と資料1-2を提出させていただくこととなります。これに伴いまして、当協議会で自己評価を行うこととなりますので、事務局作成案につきまして、ご意見をいただきたいと思います。それでは資料1-1をご覧ください。こちらは様式別添1となりまして、対象となります4路線につきまして、それぞれ評価を行っております。項目③の前の事業評価結果の反映状況につきましてですけれども、令和4年度につきましては、まだコロナ禍の影響を受ける中で、全路線の利用を高めつつ、昨年度の目標未達成となりました2路線の利用の回復も図ることとしまして、引き続き、コミュニティバスの利用促進に向け、アンケート調査などによりまして、課題を把握し、乗り継ぎやすさに配慮するなど、継続的にダイヤ改正を行う他、バスに親しむ日の実施や、新たにモバイルチケットサービスを開始するなど、皆さんの関心や理解をより深めるとともに、利便性および効率性の向上に努めたということに記載させていただきます。次に④の事業実施の適切性につきましてですけれども、道路規制や災害によるものを除きまして、4路線ともに年間を通じて運休や減便することなく、計画通り運行しておりますので、全てA評価としております。次に⑤の目標効果達成状況になりますけれども、令和4年度につきましても、昨年度同様、フルーツ山之上線とフルーツ蜂屋線が、目標を達成しまして、あまちの森・しょうよう線とさとやま線につきましては、目標を達成することができませんでした。まず目標を達成した2路線につきましてですけれども、その根拠や要因として資料1-4に整理しておりますので、こちらも併せてご覧ください。この資料の考察の通り、全体におきましては、2度のダイヤ改正、そして市内高校へのPRなどの利用促進の実施、また、皆さんが新たな生活様式にも慣れ始めまして、バス利用への安心感も増し、外出機会が増えた、そういった要因によりまして、利用の定着に加え、新規の利用も加わったというふうに捉えておりまして、この2路線においても、これらが利用の増加に繋がっているものと捉えております。なおこの2路線につきましては、過去最高となった令和3年度、昨

年度になりますけれども、その利用を上回っております。特に、乗り継ぎ拠点となります、美濃太田駅の北口バス停の利用がとても大きく増えておりまして、その他、フルーツ山之上線におきましては、令和4年1月に新設した、五徳バス停の利用が定着し、地域の皆様の外出利用が高まっているところです。またフルーツ蜂屋線につきましては、商業施設に近い、富加羽生バス停の利用が増えておりまして、買い物での利用も高まっているものと考えております。なお、この2路線に限らず、多くの路線に共通しまして、美濃太田駅バス停の利用が大きく増えてきております。これにつきましては、各地域からの通学や買い物等での利用が増えたことに加えまして、令和4年1月から新たに中部国際医療センターへ3公園連絡線が経由しました。また、8月には、さらに、さとやま線、ほたる線も経由を始めたことによりまして、バスや鉄道などと、ここで乗り継ぐ方が増えたことが大きな要因だと捉えております。続きまして、残念ながら令和4年度も目標未達成となった2路線につきましてですが、やはりコロナ禍の影響を多少なりとも受けていることが要因だと捉えております。まず、あまの森・しょうよう線につきましては、令和3年度と比較しまして、全9路線の中で唯一利用が下回っております。これは、令和3年度には数名の外国人の方が定期を購入しまして、通勤に利用されていたんですけれども、現在はこの様子が見られなくなってしまったことや、コロナワクチン集団接種会場への来場者が次第に減ってきておりまして、その集団接種会場となっていた、西体育館バス停の利用も次第に減ってきているとともに、令和4年6月には、会場が閉鎖となったことも利用が減った主な要因というふうに考えております。次にさとやま線につきましては、令和3年度と比較しまして、利用は上回っているものの、一部のバス停の定期的な利用が減ったことや、経路上の工事に伴いまして、半年にわたり3カ所のバス停を休止していたことなども影響しまして、利用が伸びなかったものというふうに考えております。目標未達成の2路線につきましては、そのような状況となっておりますけれども、コロナ禍におきまして、第6波から第7波の大きな感染拡大に見舞われる中、高校生の自宅でのオンライン授業や、公共施設の利用制限の影響もある中、それぞれ目標値の約12%から約7%の落ち込みにとどまっています。このような状況に対しまして、日本バス協会の公表資料におきましては、全国の乗合バスの利用状況が、20%から30%ほどの落ち込みとなっておりますので、そういった状況から見ても、多くの方に利用されているものというふうに考えております。それでは資料1-1にまた戻りますけれども、このようなことから目標達成しました2路線につきましてはA評価、未達成の2路線は、コロナ禍における利用状況を踏まえまして、B評価とさせていただきます。次に⑥の事業の今後の改善点としましては、現状を踏まえ、4路線とも、運行を継続するとともに、ダイヤ改正による利便性向上や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、利用を引き続き高めていくこととしております。また目標未達成の2路線につきましては、加えて、目標達成に向け、新規の利用が高まるよう、利用者に対する利用を促す企画やPRに取り組むこととしております。続いて資料1-2をご覧ください。別添1-2につきましては、地域の交通の目指す姿の実現に向けまして、この補助対象路線の役割や位置づけにつきまして、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っております。以上につきまして、本日いただきますご意見も踏まえたものを国に提出させていただきますけれども、今後、内容につきましては、岐阜運輸支局のご指導もいただきながら、修

正を加えることがございます。この場合軽微な変更につきましては、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。こちらはあい愛バスの全路線の評価もあわせて行っておりまして、緑色で網かけした部分は、先ほどのご説明になりますので、省略をさせていただきます。また、改めてですけれども、資料1-4も一緒にご覧ください。はじめに、むくの木・そうきち線になりますけれども、昨年度に続き、目標を達成できておりません。ただし、利用は回復しつつありまして、目標達成率は約87%になっておりますけれども、過去最高の利用となっております。また資料1-4にまとめておりますけれども、特に美濃太田駅南口バス停の利用が大きく増えておりまして、通学、通院などの乗り換え拠点として、需要が高まっているものと考えております。一方で下古井バス停は、令和4年1月の木沢記念病院移転によりまして、通院での利用が大きく減るなど、社会的な要因もございまして、利用の落ち込みがあったものと考えております。今後も、このように利用が大きく落ち込むバス停につきましては、利用状況などに注意を払うこととします。改めて資料1-3に戻りますけれども、以上を踏まえまして、目標は未達成ですけれども、過去最高の利用ということからB評価としております。次にほたる線になりますけれども、昨年度は目標達成しておりませんが、今年度は目標を達成しております。利用の回復に加えまして、さらに利用が伸びておりまして、目標達成率は103%ほどで過去最高の利用となっております。こちらも美濃太田駅北口バス停の利用が、特に大きく増えておるところでございます。一方でみのかも健康の森園内バス停は、令和2年10月から3公園連絡線も経由を始めたこと、また令和4年8月には、効率化のため、路線の経由を廃止したことで利用が大きく減っておりますけれども、全体では目標を達成して、過去最高の利用ということからA評価とします。次に古井駅-可児川駅線になりますが、昨年度に引き続き、目標を達成しております。利用の定着に加えまして、さらに通学利用も増えておりまして、目標達成率は116%ほどで、過去最高の利用になります。特に美濃太田駅北口と美濃加茂高校バス停の利用が大きく増えておりまして、通学を支える移動手段として、大きな役割を果たしているものと考えております。以上を踏まえまして、全体では目標達成し、過去最高の利用となっておりますのでA評価とします。次にまちなかぐるっと線ですけれども、昨年度は目標達成しておりませんが、今年度は目標達成しております。こちらも利用の回復に加えまして、さらに利用が増えておりまして、目標達成率は約102%となりまして、過去最高の利用になります。こちらも美濃太田駅北口バス停の利用が増えた他、美濃加茂市役所、総合福祉会館バス停の利用も増えておりまして、駅につきましては乗り換え拠点としまして、また、公共施設の利用機会が高まってきていることに伴いまして、外出機会も増え利用が高まってきているものと考えております。一方で、木沢記念病院バス停は、病院移転に伴いまして、通院での利用が減り、利用が大きく減っておりますが、全体では目標達成し、過去最高の利用となっておりますのでA評価としております。次に3公園連絡線になりますが、昨年度に引き続き目標を達成しております。利用の定着に加えまして、新規の利用も増えたことで、目標達成率は9路線で最も高い204%となっております。こちらも美濃太田駅北口と、令和4年1月に新設しました、中部国際医療センターバス停の利用が大きく増えまして、通院のため、鉄道やバスなどと、この路線を乗り継ぎ、病院との往復に多くの方が利用してみえるところでございます。一方で八坂バス

停につきましては、定期的な利用が減ったことから、利用が大きく減っています。補足になりますけれども、現在のこの目標値につきましては、令和元年度に設定したものとなっております、中部国際医療センターの利用を加味しておりませんので、現状から見るとかなり低い設定となっております。このため結果として、目標値の2倍もの実績に見えてしまうということをご承知ください。そのような事情もございますけれども、全体では目標を達成し、過去最高の利用であることからA評価としております。なお全路線では令和4年度の総利用者は過去最高の、11万7,265人となりまして、目標達成率は104.7%となりました。昨年度は96.2%でしたので、いよいよ目標を達成するまでに至っているところでございます。続いて資料1-3の下段になりますけれども、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、重要であると考えておりまして、当市の現網形成計画には、行政負担額につきましても、目標値として設定しております。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けれども、これについても現時点での評価を行っております。目標値は、利用者1人当たりの経費を1,204円以下としております。これに対しまして、令和4年度は1,401円となっております、まだ目標には届いておりません。ただし、目標設定した令和元年度の経費には、バス車両を買い換える経費や、新たに経由地を増やすなど、路線延長に伴う増えた経費などが含まれていないということもございまして、現状が当時と変化しておりますので、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してみますと、次第に改善してきておるところでございます。このようなことから、こちらはB評価としております。最後に参考としまして資料1-5をご覧ください。コロナ禍におきまして、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おります。令和元年度以降、感染拡大に応じた各種対策がとられてきましたけれども、やはり学校の休校や公共施設の休館などに合わせて、バスの利用も落ち込みを見せております。そのような中、感染拡大もどんどん大きくなってきましたけれども、ワクチン接種も進み、新しい生活様式にも皆さんが慣れ、次第に日常生活に安心感を抱く方も増えたこともございまして、バスを利用する方も増え始めてきております。そして、今年度につきましては、緊急事態宣言が出され、高校生の自宅でのオンライン授業の実施や、公共施設の利用制限の影響があった令和3年の1月から3月の落ち込みを除きまして、それ以外の月では全て過去最高の利用となっております。まだまだコロナ禍の影響を受けながらも、関係者の皆さんのご協力や、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のではないかとというふうに考えております。引き続き適正なダイヤ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おります。以上、説明とさせていただきます。

(座長 藤井) ただいま事務局から説明がありました。ご意見ご質問等はございますでしょうか。

(バス協会 森) 岐阜県バス協会の森と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。今日は協会の委員である木村が諸用のため出席できないということで、代わりに参加させていただいております。今ご説明をいただきまして、こういったコロナ禍の状況でありつつ、あい愛バスの利用者の推移、また利用者の状

況が非常に好調であるということで、敬意を表するところでございます。バス協会としまして、毎月大手のバス会社4社に、乗り合いの状況、輸送人員、それから売上、収入の部分について毎月集約をしておるところですが、先ほど事務局の方から説明がありましたとおり、日本バス協会の評価でも、コロナ禍前に比べてほしい7割から8割の状況ということで、説明がありましたとおりでございます。岐阜県も全く同じような状況でございます。東濃、飛騨、西濃、岐阜地区とそれぞれ微妙に数字は違うものの、ほぼ似たような状況の中で、この数字は本当に素晴らしいものだというふうに思っております。それを踏まえた中で1つ質問なんです、今使ってるしゃる車は、日産キャラバンでしたっけ。

(事務局) 当初入れた7台がキャラバンでして、昨年度以降ハイエースを更新しながら入れています。定員は14名ですけれども助手席が潰れますので、運転手入れて13人です。

(バス協会 森) 運転手入れて13名ということは、最大でお客様で乗車可能なのは12名ということですね。今非常に良い数字を拝見させていただく中で、いわゆる乗れなかったとか、満員でごめんなさいっていう、実際に起きると大きな苦情になりかねないような危険性があるかと思うのですが、そこらへんの状況はいかがなものでしょうか。特に今のフィーダーの区間以外にもですね、例えば、可児を繋ぐ路線なんか、非常に乗車数が多いですよ。そういうことがあったか無かったか、それから今後そういった心配が予想されるのかどうか。そうであるならばどうするのか。そこらへんのことをお聞かせいただければと思います。

(事務局) フィーダー路線に限らず、特に12人乗りの車両で地域を走っているものにつきましては、定員がオーバーした際、無線で運行管理の方へ連絡を入れていただくと、予備車対応というのをさせていただいております。これは本当に新太田タクシー様の尽力の賜物なんですけれども、そういう扱いをしておりますので、極力そういう乗り残しの無いように努めております。あと、古井駅-可児川駅線につきましては、可児から美濃加茂市内の高校へ繋ぐということで、当初はそこまで利用を想定していなかったんですけれども、最初12人乗りのワゴンで、やはり当然乗り切れなかったものですから、途中でバスを大型化しまして、またさらにその32人乗りでも乗り切れないものですから、もう1台予備車を追走させていただいて、対応してきているところでございます。引き続き今後もそのような対応をできる限りしていこうというふうに思っております。そういったことも利用者を増やしている一つの要因かなというふうに捉えております。

(座長 藤井) 他にご意見ご質問等はございませんでしょうか。

(岐阜運輸支局 宮川) 先ほどバス協会さんからお話がありましたとおり、コロナ禍でバスの方はなかなか回復していない中で、この目標値に対する実績は素晴らしいことだなと思います。資料1-4を読んでいながら、いくつか気になったことがありまして、定期的な利用減ということで、利用減少の説明をされて

いたところがあるんですけれども、公民館的な所とか、病院とかそういった利用減の原因が分かりそうなどころがあるかなとは思うんですけれども、先ほど、そうは言っても、定期券利用の方がたまたまそこを利用してみえて、減ったんじゃないかっていう推測もあったりするとは思うんですけれども、何か、例えば、公民館の利用率が下がっているだとか、コロナも落ち着いてきたんで、病院へ通院する方が減ったとか、そういったような、場所によつての減少の原因とかっていうのは何か掴んでいることはあるんでしょうか。

(事務局) 手持ちのデータが、乗った、降りたという各バス停の乗降の情報と、運転手さんからいただく情報、あとは職員としていろいろ把握した情報に基づいたものしかなくてですね、公民館の利用率とか、そこまではデータは取れていないという状況になっております。

(岐阜運輸支局 宮川) さとやま線の正眼短期大学は、オンラインが増えたとか、ほとんど開講していなかったとか、あるいは学生さんが減ったとか、そういうことはあったりするのですか。

(事務局) 私が知る限りでは、学生さんが特に利用されるということではなく、学校関係者の方の利用が多分あると思ひまして、その方が使う使わないということでの影響だというふうに考えております。

(座長 藤井) また、データ等出させていただければと思ひます。ご指摘ありがとうございます。その他ご意見ご質問等はよろしかったでしょうか。それでは、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は、原案の通り決することに異議はございませんでしょうか。

(異議なしの声)

ありがとうございます。それでは異議なしということで、これらの事項については、原案の通り決定をさせていただきます。

・議第2号 「古井駅」停留所の移設及び「むくの木・そうきち線」「古井駅-可児川駅線」の路線の新設について

(座長 藤井) 続きまして議第2号、「古井駅」停留所の移設及び「むくの木・そうきち線」「古井駅-可児川駅線」の路線の新設について、事務局から説明をお願いします。

(事務局) それでは議第2号につきましてご説明をさせていただきます。次第の3ページをご覧ください。これまで、JR古井駅南の市道沿いにある空き地の前に、あい愛バスの古井駅停留所を設置しておりましたがけれども、この空き地が売却されまして、民家が建てられることになりまして、春頃に不動産会社の方からの情報をいただきまして、工事は住民の通行の妨げになるということで、8月に従来の停留所を撤去しまして、向かいの電柱にNTTおよび土地所有者の方の許可をいただいた上で、まずは臨時的に停留所標識を設置しておるところでございます。なお今後につきましては、民家が完成しますと、現在の停車位置での運用が難しくなりますので、利用者やバスの運行の安全性に配慮しまして、

停留所を古井駅敷地内へ移設したいと考えております。また、これに伴いまして、むくの木・そうきち線と古井駅-可児川駅線の2路線の新設が必要になりますので、併せてご協議させていただきます。資料2-1をご覧ください。現在の臨時停留所につきましては、現在の様子の写真の通りですね、これまでの場所の対面にあるNTTの電柱に掲示する形としております。また、手続き完了後の正式な移設場所につきましては、経路を変更することのないように考えまして、市道沿いで設置可能な場所がないか、警察のご協力もいただきながら幾度か検討してきましたけれども、建物や交差点が連なりまして、現在、設置の安全基準も一層厳しくなってきたところから、条件を満たす場所が全くございませんでした。このためですね、イメージ図の通りですね、利用者が安全に利用でき、設置が可能な駅舎前とさせていただくこととしました。次に資料2-2をご覧ください。2路線の経路の変更の詳細となっております。変更後のとおり、それぞれ駅舎前まで乗り入れることとします。これによりまして、運行距離はむくの木・そうきち線が往路復路の経由となりまして、120mの延長に加えまして、既存部分の次の停留所までの区間距離を見直したところ、50mの延長が必要となりましたので、これもあわせて各便170mの延長となります。また古井駅-可児川駅線は往路のみの経由となりますので、各便60mの延長となります。なお、走行車両は通常、むくの木・そうきち線はワゴンタイプ、古井駅-可児川駅線はバスタイプで運行しておりまして、この新設部分の道路の走行につきましては、市の土木課と事前に協議を済ませております。また、停留所の設置につきましては、資料でお示ししていますように、色付けした部分の市道よりも北側の、JR東海の敷地内となりますので、事前にJR東海とも協議させていただきまして、承諾をいただくとともに、警察とも事前に協議を済ませております。あと、補足になりますけれども、JR敷地内に乗り合いバスを乗り入れることに伴いまして、使用料が発生することになりますので、これにつきましては、今後、市とJRで契約を交わしまして、使用料につきましては、来年度以降、市の予算で対応する予定としております。この経路変更による運賃の変更はございません。また停留所の移設および路線の新設につきましては、手続きや周知の期間を考慮しまして、令和5年4月1日の適用を予定しておりますところでございます。以上説明とさせていただきます。

(座長 藤井) はい。ただいま事務局から説明がありましたが、ご意見ご質問はございませんか。

(加茂警察署 下村) 加茂警察署の交通課長の下村と申します。この件につきましてはですね、協議事項のとおり、何度か担当者同士で協議を重ねさせていただきまして、最も安全なJR敷地内という方向に落ちていただけて、非常にありがたく感じております。先ほどの説明のとおり、皆様ご存じのとおり、バス停の設置場所に関しては、昨今のいろんな交通事故の現状や、通学路の状況等を鑑みますと、なかなか厳しい条件にありまして、また、ここは、道路付近や駅からの交差状況等を勘案すると、現状の位置は非常に厳しいというようなところで、安全面等配慮していただきまして、ありがとうございました。今後の流れとして、お願いだけなんですけど、ここで民家が建つことによって、バスの交差点からの出入りとかありますので、今後の道路の環境等の変化などありましたら、状況に応じて、危険な場合があれば道路改良、そういったものの

検討等を是非ともよろしくお願ひしたいと思ひます。また、繰り返しのお願ひにはなりますが、バス停の設置場所は、改善を求められる場所が多々あります。横断歩道の付近、交差点の付近、道路付近の狭いところ、そういったものに関しても、引き続き協力させていただいて、今後とも改善を進めていくことを是非ともお願ひしたいと思ひます。以上です。

(座長 藤井) はい。下村様ありがとうございました。それで他にご意見ご質問はよろしいでしょうか。

(岐阜運輸支局 宮川) 岐阜運輸支局の宮川です。この件につきましては、警察さんと同様にこちらの方にもご相談いただいて、色々大変な調整をされたと思っております。1点気になるところがあるのですが、利用実態が結構あるということで、乗りきれない場合という話がありまして、将来的に、もしさらに大きな車を入れようとする、乗り入れが難しくなる場合があるかなと思ひますので、もしそういった可能性が出てくるのであれば、別の方法を考えなくてはいいないと思ひますので、そのあたりはよろしくお願ひします。2点目、駅舎の横にバスをつけるようなイメージですね。このあたりって、タクシーとか自家用車の駐車場と違って大丈夫ですか。そこら辺と干渉しないように配慮していただけたらなと思ひますので、よろしくお願ひします。

(事務局) はい。一応今の駅舎前につきましては、JRさんとも協議をさせていただいて、バス1台が安全と思われるというところの設定をさせていただいていくということと、普段タクシー車両っていうのは、あまり見かけないと思ひますし、そういったところへの影響も少ないと考えております。

(座長 藤井) はい。ご指摘ありがとうございます。その他ご意見ご質問等はよろしいでしょうか。はい、それでは議第2号ただいま説明のございました「古井駅」停留所の移設及び「むくの木・そうきち線」「古井駅-可児川駅線」の路線の新設について、原案のとおりにすることに異議ございせんか。

(異議なしの声)

はい。ありがとうございます。それでは異議なしということで、この事項については原案通りとさせていただきます。

・議第3号 あい愛バス「利用資格証明書(無料利用者用)」及び「ミライロID」の導入について

(座長 藤井) 続きまして議第3号あい愛バス「利用資格証明書(無料利用者用)」及び「ミライロID」の導入についてを事務局から説明をお願ひします。

(事務局) 議第3号についてご説明をさせていただきます。次第の5ページをご覧ください。現在、あい愛バスを無料でご利用いただける方につきましては、中学生以下、知的、身体、精神障害者、第一種障害者と同乗する介護者1名、市内に住民登録のある65歳以上の運転免許証自主返納者の皆さんとなっております。なお、無料となる資格を確認するために、それぞれ降車の際、運転手に、中学生以下の方は中学生以下である旨を伝えていただきまして、障害者と該当

する介護者の方や運転免許証自主返納者の方につきましては、障害者手帳や運転経歴証明書をご提示いただいております。しかし、体格によりまして中学生に見えないといった場合や、大切な手帳を常に携帯しまして、出し入れする際に、なくしてしまう心配があることに加えまして、手帳の提示で他の方に障害を知られることに非常に抵抗を感じる方もおみえになるということなどから、代わりとなる証明書の発行を望まれる方がこのところ増えてきております。10月に実施したアンケートでもご要望をいただいているところです。このため皆さんのご期待に沿えるよう検討しまして、さらに利便性も高まるということから、新たな確認方法として、市が独自で発行する無料利用者用の利用資格証明書とデジタル障害者手帳ミライロ ID を導入したいと考えております。なお一般の方の運賃についての変更はございません。また、この取り扱いの導入後は、変更点にもございますように、これまでの適用方法に加えまして、該当区分に応じた資格証明書、もしくはミライロ ID の情報画面を提示することで、無料で利用できるようになります。この新たな割引手段の導入につきましては、手続きや周知の期間を考慮しまして、令和5年4月1日の適用を予定しております。続きまして資料3-1をご覧ください。資格証明書の発行に関する概要をまとめております。資格証明書の名称は、「あい愛バス利用資格証明書」としまして、現在発行している定期券を参考に、同じ大きさとすることとしております。発行手続きは市が行いまして、それぞれの該当区分に応じた有効期間を設定しております。利用方法は、定期券とほぼ同様となりますけれども、定期券と違いまして、金券的な証明書ではございませんので、再発行を可能としております。次に資料3-2をご覧ください。該当区分に応じて、4種類の資格証明書を発行します。基本的なデザインは、定期券と同じになっておりますけれども、それぞれ色分けをしまして、該当区分をわかりやすくしております。次に資料3-3をご覧ください。こちらがデジタル障害者手帳アプリ、ミライロ ID の概要になります。ミライロ ID とは、株式会社ミライロが提供する、障害者手帳情報などをスマートフォン上で管理できるアプリとなっております。お持ちの障害者手帳の情報を、アプリ内に登録することで、手帳情報がスマートフォン画面に表示できるようになりまして、その画面を公共施設などで提示することで、障害者割引などを受けることができるものとなっております。現在、当市におきましては、障害者の方が公共施設を利用する際に、利用料が不要となる施設を除き、割引のある施設がございませんので、現在福祉部門でも導入が見送られておるところでして、今回あい愛バスでの運用が初めてとなります。県内におきましては、現時点で、岐阜県その他、6市、恵那、海津、各務原、可児、岐阜、中津川といったところで導入及び活用がされておきまして、各務原市や可児市では、コミュニティバスやデマンドタクシーでの割引にも利用されておるところでございます。なお、ミライロ ID の運営企業に、無料の法人登録を行いますと、この企業の専用ホームページにおきまして、導入自治体として、こういったサービスが利用できるかも含め、紹介されますので、広く活用を周知するため、今後登録手続きを行う予定としております。補足になりますけれども、この資格証明書の様式の作成や、ミライロ ID の導入に当たりまして、ご要望いただきましたご利用者の1人にも関わっていただくことができまして、内容や色合い、新しいシステムの活用などへのご意見もいただきまして、導入に向けた後押しとなっております。以上で説明とさせていただきます。

(座長 藤井) はい。事務局から説明がありました。ご意見、ご質問はございませんか。

(加茂警察署 下村) また、お礼にはなるんですけど、非常に、美濃加茂市さん、こういった高齢者、障害者向けの公共交通機関の補助施策が充実しております。先日も美濃加茂市さん、交通死亡事故0の2年達成ということで、警察本部長の方から表彰をさせていただいております。やっぱり令和4年中も、高齢者の交通死亡事故が県下では多発しております。ただ、美濃加茂市さんはそういったものがないということで、こういった施策が充実している結果が数字に出てきたのかなと非常に感じております。こういった無料の施策、また、それを活用していくソフト面を、資格証やさらにこういったモバイルIDを提供していただけて、本当に警察としてはありがたいと思っておりますので、今後とも是非ともよろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

(座長 藤井) はい、ありがとうございます。免許返納等ですね、ウォーカーブルシティという総合計画に基づきながら、しっかりと進めていきたいと思ひます。またご提案等をいただければと思ひますので、引き続きお願ひしたいと思ひます。ありがとうございます。

(バス協会 森) 私はちょっと後ろ向きの発言をさせていただきます。中学生以下の方がこれまでも、適用方法が口頭での申告ということで、これに新たに利用資格証明書というものをつけるということに関しては賛成でございます。そもそも今までが、なあなあというか、いい加減というか。ただ、障害者の方の資格証明書の部分について、認定の再更新がない方用の、資料3-2の一番頭についている部分、この部分が無期限有効ということが、ちょっと抵抗があります。そもそも公共交通であるバスは、対価を払って乗るといふのが、そもそもの大原則なんですよ。その対価を払って乗るものに対して、何かサービスを受けることに対する対価を免除してもらい、もしくは免除してもらいだけの資格がある証明として、例えば障害者手帳なり、何とか申請書なり、そういったものがある訳であって、それが無期限ということは、ちょっと違うんじゃないかな。どっかで誰かが一度チェックをするというか、そういうことって必要なんじゃないですか。というそもそも論の話になってくる。これはポリシーというか哲学の話になるかもしれないんですけど、そういう部分でちょっと違和感を感じます。それともう1つ、運転免許証自主返納者の方の無料なんですけれども、これに関してはどこの市町でも行われておりました。有効なことだと私もこのことについては、賛成しております。ただ、1つ心配するんですけど、自主返納の方で65歳以上の市内在住の方は、無期限で使えばいいんですよ。普通のお年寄りの方、要するに免許を元から持っていないとか、免許を持っている普通のお年寄りの方。例えば、75歳、80歳、85歳の方、皆さんこの方有料ですよ。85歳のおばあちゃん有料ですよ。でも67歳の、たまたま何かで免許を自主返納された方は、ずっと無料なわけですよ。これ、ずっと無料がいいんですか。ということをおもいます。危ないといったら言葉に語弊があるかもしれませんが、非常に高齢で認知が入っていたり、いろんな問題がある方が、「免許を返されたらどうですか。」「大きな事故をやる前に免許を返されたらどうですか。」「そのインセンティブとして、こういうものがありますからどうぞ免許

をお返しく下さいよ。」は別に僕は反対もしませんし、それでいいと思うんですよ。ただ、それで一度返した免許証によって、ずっとその方無料で、他の85歳のおばあちゃん、有料なのに、いいんですか。ちょっとそこらへん齟齬を感じます。以上です。

(座長 藤井) 貴重なご意見ありがとうございます。今のご意見に対しまして、事務局としての考え方などをお願いします。

(事務局) まず無期限につきましては、障害者手帳も無期限、併せて運転経歴証明書も無期限なので、それに合わせて資格を発行しますので、無期限という取り扱いをとらせていただこうとしているところでございます。あと65歳以上の免許返納者の方につきましては、元々ですね、防災安全の観点から、高齢者の事故、自動車運転の危険のある事故をなくそうというところで、市の政策として免許返納をされた方については、コミュニティバスの回数券をお配りしてたんですけれども、それに代わる施策として行うということで、これは危険運転に対する施策として対応させていただいているということで、免許返納者に限ってやっているというところでございますので、おっしゃられるご意見は、重々承知するところでございますけれども、今はそういう事情でこういう取り組みをさせていただいているところでございます。

(バス協会 森) 既にそういうふうなことになっているっていう説明でございますので、そもそもそういうふうな決められたとき、そういう意見がなかったのかなということは、不思議に思います。それから、障害者の方の無期限でやるということであれば、それはそれでいいと思います。やむを得ないことだと思いますが、障害者手帳って本人確認の写真か何かって手帳についてませんでしたか。写真貼ってありますよね。これは、写真も何もないですよ。名前だけですよね。その障害者の方が、例えば不幸にしてお亡くなりになったら、これ返さなかったら、そのまま使えちゃうんじゃないですか。無期限だとそういうことがありますよっていうことなんですよ。誰がチェックするんですか。例えば、明らかにわかりやすい名前の男性、明らかにわかりやすい名前の女性で、しかも運転手の方がよくチェックされて、「あれ、あなた女性でしょ。なんでこの人男の名前なの。」って、いわゆる不正乗車という人を捕まえることはできますよ。だけど、そんなことはほとんどないですよ。運転手さん見せられたら、「はい。どうぞお疲れ様。ありがとね。」で降りて行ってもらいますよ。そうじゃないですかね。だから、そういうことからしても、チェック機能がないっていうのは、ちょっと違うと思います。だから、例えば、無期限なら無期限でいいでしょう。だけど、本人の証明をする何かが必要だと思います。

(岐阜運輸支局 宮川) 今の無期限の、本人の証明がないという話ですけど、関連して、再交付が可能ということになっているので、これ障害者の方が落とされて再交付します、障害者の方はいいんですけど、拾われた方がラッキーと思って、一生無料で乗れちゃうっていうことになりますので、その辺は考えた方がいいんじゃないかなっていうふうな思います。

(事務局) これにつきましても、先ほどお話しましたけれども、障害者の方ご本人

から、顔写真は必要ないんじゃないかと。その要因としましては、登録する際に、障害者手帳を確認させていただきまして、ご本人であるということを原則確認して発行しますので、その発行する時点におきましては、その方ということとは特定できるということで、そこはそういったお話もありまして、このようにさせていただいているところです。落としたりしたものとか、不正利用につきましては、あくまでも形式的になってしまうかもしれませんが、裏面に定期券と同じ運用なんですけれども、不正利用につきましては罰則規定を設けておりまして、何かその原因が発覚した場合には、利用料金をいただくとか、そういう規定を設けております。ここは運用上、定期と同じような運用にさせていただいているということです。あとは、不要になった場合はお返しいただくというような、そういったところも示させていただいておる中で、運用できればいいんじゃないかというふうに考えております。確かに言われることは十分承知しておりますので、またちょっと改めて考えさせていただきます。

(タクシー協会 黒田)新しい企画は今後ともやらなければならない。日々変えていかないと、旅客は離れますので、新しい取り組みというのは必要だと思うんですよね。その中で、課題が出た時点で変えればよしであって、ここで足止めする必要はないと私は思います。動いてから考えよ。もっと言うなら、動きながら考えるというスタンスでやらないと、このバスも他のバスと同じような実態に陥る可能性もありますので、今のところ、意見が色々出ていますけども、それは意見があったととどめておくことによって、次の課題が出たときに、それと併せて整理するとか、そういうことをしていかないと進まないと思うんですよね。まずは旅客を増やす。もっと言うとそこから人を寄せる。その中で話が活性化していく。こういうストーリーを見ながらやっていきたいなと思います。今度はタクシーのことなんですけども、担当課が変わったときに、市長が言われた、「今後はまちづくりと一体としてやっていくから担当を変えます」ということで、私の方も、1回電話でお話したことがあるんですけど、公共交通という名前を謳ってますから、タクシーの議論も少しお願いしますっていう話も伝えてあるんですけども、この中で今あったのは、身障者とか免許証返納の方っていうのもありますけども、タクシー業者は自費で1割カット、1割のサービスをかけているというのが現実なんですよね。そのところで、ある一方のところでは、全額を市の負担でやっているという差があるということは記憶に留めていただきたい。自社の企業努力で頑張っている公共交通事業者が存在していると。その中に何か違う仕組みで支援していくっていうのも、この公共交通の中でですね、何か考えていただきたい。そうしなければ、他の市でタクシー事業者が撤退したところもあるんですよね。そこのところは、タクシー営業所も事業所もなくなっちゃったんです。どうやって夜中走るのかっていうのが課題になっているところもあると思うんですよね。そういうところもありますので、何とかタクシーのところにも少しでも目を向けていただきまして、タクシーの活性化、持続可能な会社、企業としてやっていけるような意見交換ができればと思います。

(事務局)タクシーにつきましては、また後ほど少し触れさせていただく場面もありますけども、今路線バスを補完するサービスとしまして、AI オンデマンドバスというようなサービスを、近くでは各務原とかで導入している部分もござ

います。そういった部分も今研究をさせていただいておりますので、そういったところで何らかの政策に結びつけられないかなというふうに考えております。また今後とも、よろしく申し上げます。

(座長 藤井) はい、私も座長という立場ですけれども、市長という立場もございいますので、今いただきましたご意見に対しましてですね、特にこの資格の話についても、まったく議論がなかった訳ではなく、どこまで確認するかというのは非常に重要なことでして、その点について、あくまでこれを利用されるのは、市民の方というのがありますので、そこは信頼関係と言うと軽い言葉に聞こえてしまうかもしれませんが、今最終的にご指摘いただきましたが、まずは、市民の方々にあい愛バスを利用しやすいものだ、気軽に利用できるものだという認識をまだまだ広げていきたいという思いもありますので、こういった形で進めていきたいと思っておりますし、もう1点いただきました、免許返納についても、自治体によっては確かにご指摘があったとおり、期限を区切っているところが多いというような情報も確認しておりますが、美濃加茂市においては、それだけ免許返納というものに対するハードルが高いということを確認した上で、こういった無期限有効という言葉があることでですね、ならばバスに頼ってみようかというようなことも、啓発的に広げることができないかということも含めまして、まずやってみようという取り組みの中で、今後は今いただきました、ご指摘についてはしっかりと留意しながら、今後の変更も踏まえていきたいと考えております。また、タクシーのご意見につきましても、事務局の方からも、説明といたしますか、今後の考え方がありましたけれども、全てバスで網羅するというのは、厳しいということも常々感じておりますので、今後ご指摘いただいたような連携も含めて、しっかりと取り組んでいきたいと思っておりますので、本当にこういった場で忌憚のないご意見をどんどんいただきたいと思っておりますので、ご意見、心から感謝申し上げたいと思っております。それでは、議第3号あい愛バス「利用資格証明書(無料利用者用)」及び「ミライロID」の導入についてを、原案のとおりとすることにご異議はございませんか。

(異議なしの声)

はい。ありがとうございます。それでは異議なしということで、この事項については原案通りとさせていただきます。以上をもちまして、本日ご協議いただく事項は全て終了となりますが、続いて報告事項が5件ございます。

・報告事項1 フルーツ蜂屋線「たんどーる」停留所付近の転回ルートについて

(事務局) それでは報告事項1についてご報告させていただきます。次第の6ページと資料の4をご覧ください。フルーツ蜂屋線、左回りの復路と右回りの往路を運行する際に、たんどーるバス停を経由した後、折り返して運行する必要があるとして、これまでは、たんどーるとの協議によりまして、方向を転換するために、店舗の敷地内に入って転回する、もしくは敷地内に入れない場合は店舗北の工場入り口付近で転回しておるところでございます。しかしその際、スイッチバックにより後退することになりますので、このところ運転手の方からも危険性の指摘や改善を求める声も高まってきておるところでございます。このため、改めてたんどーると協議をさせていただきました結果、新しい転回ルートの図のとおり、青い線で示しておりますけれども、工場の敷地内で安全

に直進で転回できることとなりました。なお、民地内の運行としまして、協議は不要となっておりますので、既に12月5日からこのように変更して運行しておりますのでご承知ください。以上となります。

(座長 藤井)事務局から説明がございましたが、ご質問等はございますでしょうか。

(加茂警察署 下村)従来に比べたらはるかに良いと思いますので、この改善についてはすごく良いと思うんですけど、敷地内、この部分ってどういう使われ方で工場とはどういうふうにしり合わせというか、ここに停まっている車は従業員の車ですかね。

(事務局)そうですね。基本的には従業員の車と、あとは時折、写真にはないんですけども、その工場へ来るトラックが立ち入るんですけども、立ち入ってない時、回数としては1日8回のことになりますので、そのタイミングを見て入るってということで、危険のないように入るということで、工場の方からはお許しをいただいたところです。

(加茂警察署 下村)作業スペースとか何か人がこの辺通行が多いとかそういうのは、見た限りなさそうですけど、そういうことでいいんですよね。

(事務局)出入口付近になりますので、当然トラックも、もう少し右寄りの工場のひさしのある方へ入って行きますし、車両の出入りがあるだけです。広さも十分確保できているということで、そのようにさせていただいたところがございます。

(加茂警察署 下村)ここで乗降はないんですよね。

(事務局)はい。転回のみです。

(バス協会 森)確認ですが、これ当然のことながら、工場のお休み時は、ここの中へは入れないんですよね。バスが転回のために進入していくところは、門か何かそういうのはないんですか。

(事務局)基本的には、ほぼ空いているんですけど、たまに閉まるときは以前のように、上のようなスイッチバックが発生する可能性はあると思います。

(バス協会 森)門はあるんですね。

(事務局)門はございます。基本はオープンになってますけれども。

(バス協会 森)門があるということは、工場がお休みの日とか、そういうときは閉まっているということですよ。そうすると、例えばバスが、従来回ってたところってというのは、たんどーるのお店のある手前のところ、バス停の近くのところでスイッチバックでやっていたのが、今はそこを素通りして、奥まで

行って、門の中に入ってUターンをしているってわけですから、工場が休みなのか、すなわち門が開いているのか閉まっているのかっていう情報は、これは事業者さんの方で掴むということですか。それとも市の方から事業者さんの方に連絡がいくということなのか、そこら辺はどういうふうにしていらっしゃるんですか。

(事務局) そこについては基本、いつも空いているという認識で、年にいつ閉まるかっていう情報は、今いただくようにはなっていないんですが、ほぼ閉まらない。年末年始の休みのときはあると思うんです。

(バス協会 森) だからそういうときですよ。年末年始とかお盆だとか、ゴールデンウィークのときだとか、そういうとき。なぜかという、門が閉まったらバスは当然中で転回できませんよね。そうすると今度この道路上でスイッチバックするといっても、通常の門が開いている状態でスイッチバックするのと門が閉まっている状態で道路でスイッチバックするのって、これ大変ですよ。

(新太田タクシー 三輪) そうですね。先ほどの門の話なんですけども、12月の5日からこのような形になりまして、一番最近になりますと、年末、お正月の状況なんですけども、こういった特別な日は、私ども運行管理の者が、朝見に行行って、確認を取っております。門が開いているかっていうのは。年末年始、一応31日から2日まではお休みだったんですけど、3日の日のところで確認したら、門は今年が開いていたと。ということで、今のところは工場内で転回が済んでおるような次第でして、あとはお盆とかそこら辺は運休がありませんので、運行管理の方が朝確認をして、門の方のチェックをするつもりです。

(バス協会 森) 当日の朝、運行管理者とかそういった方が毎回確認をするというのは、現実問題、ちょっと厳しいのではありませんか。

(新太田タクシー 三輪) 要は特別な日だけですので、毎日っていうと流石に負担になってきますけど、一応特別な日をスポット的にやっておりますので、確かにおっしゃるとおり12月の5日からこの形になっておりますので、まだチェックする機会というのがそもそもないというのが現状なんですけども、これからは一応、その特別な日はこちらでチェックしないとイケないなと考えております。

(事務局) たんどーるさんの方からは、今は情報をもらっていないんですけども、基本開いているというお話は聞いておりますが、急遽やっぱり閉まるということはあるので、今後、市の方なり、事業者の方なりに、たんどーるさんから閉まる場合に、ご連絡をいただくようなお願いもしていければと思っております。

(バス協会 森) 人間のやることですから、どっかで行き違いがあるかもしれませんが、万が一閉まっていたときに、どうするのかっていうことだけは、社内で決めておいていただいた方がいいかなと思います。

(座長 藤井) ご指摘ありがとうございます。この点については、私も聞いていてそのとおりでございましたので、ここは事務局の方も「今のところは」という話ではなくて、そういった事態には備えてまたご報告できればと思いますので、また、事業者の方とすり合わせしたいと思います。貴重なご指摘ありがとうございます。

・報告事項2 東鉄バス八百津線の費用負担（協調支援）について

(事務局) それでは報告事項2、次第の7ページをご覧ください。令和3年度から定住自立圏事業として行っております、圏域公共交通網整備事業におきまして、令和5年度から八百津町と連携し、東鉄バス八百津線を、今後も維持するために、経営赤字の支援を行いたいと考えております。八百津線への協調支援につきましては、廃線の意向を受け、令和2年度に一度協議が行われたところですが、美濃加茂市、八百津町、それぞれの見解や事情の違いもございまして、一旦中止となっております。その後につきましては、八百津町が単独で、令和3年度から支援を始めまして、一部減便はしたものの、運行を維持しております。しかし、今年度の当初に、改めて八百津町の方から協調支援の要請を受けまして、市民の受益、また費用対効果も踏まえ、改めて検証をし直させていただきまして、やはり現時点におきましては、利用者の利便性に十分配慮させていただきまして、当面の支援が必要であるということ、また、圏域の住民の移動手段を確保することは、まさしくこの定住事業における中心市の責任として取り組むべきことであるということで、こういったことを政策として決定させていただきまして、令和5年度から八百津町との連携事業として、この支援を実施することとしております。資料5の方をご覧ください。現在の八百津線の路線図と、下に支援額を記載してございます。なお来年度からの当市の負担額につきましては、八百津町との協議によりまして、資料のとおり、年間190万円ほどを予定しております。以上となります。

(座長 藤井) 事務局から説明がございましたが、ご質問等はございますでしょうか。

(東濃鉄道 加藤) いつもお世話になっております。東濃鉄道の加藤です。協調支援ということで、まずもって、お礼を申し上げたいと思います。ありがとうございます。先ほどからお話があります、当社もコロナ禍の中で、利用者のお客様が、かなり減少はしております。そんな中で、燃料高騰ということもありまして、非常に厳しい状況で運行をしております。その中で八百津線ということで、昨年から中部国際医療センターの方まで延伸という形になっております。まだまだお客様の方のご利用ということでいいますと、まだ少ないところもありますけれども、こういったご支援、それから通学、お買い物のお客様等の利用ということで、しっかりと存続、維持していかなくてはいけないということも思っておりますので、今後とも私ども、しっかりとした運行を心がけてやっていきたいと思っております。また、この線で、先ほどありました古井の駅前の路線も運行しております。私どもの中型バスが駅の構内に入るのがちょっと難しいというところで、やむなく、駅前のバス停を廃止いたしました。ここ

では通学のお客様がみえましたが、そういった方々にはご不便をかけますけども、上古井のバス停の方でご利用いただくということで、現在もちょっと少なくなってしまったんですが、ご利用いただいていると報告を受けております。ありがとうございます。

(座長 藤井)ありがとうございます。ご質問等はいかがですか。よろしいでしょうか。

・報告事項3 あい愛バスに対する燃料費高騰分の支援について(新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金活用予定)

(事務局) それでは報告事項3をご報告させていただきます。次第の8ページをご覧ください。新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりまして、燃料費が高騰しておりまして、コミュニティバスの燃料費も大きく増えております。このため国の新型コロナウイルス対応地方創生臨時交付金を活用しまして、燃料費高騰分を支援する予定としております。これによりまして、市民の移動を支えるコミュニティバスの経営や運行の安定を図りたいと考えております。支援額は3月に精算する予定としておりますが、現状の試算として250万円ほど見込んでいるところでございます。以上となります。

(座長 藤井)はい。事務局からの説明につきまして、ご質問等はございますでしょうか。

(バス協会 森)毎回反対っぽくとられるような発言ばかりですが、今回は流石に違います。本当にありがとうございました。業界を代表してお礼申し上げます。ありがとうございます。

(岐阜運輸支局 宮川)ちょっと確認なんですけど、こちらの燃料費高騰分の支援についてっていうのは、イメージ的には、コミュニティバスの年間の委託分で賄いきれなかった燃料分をこちらの形で支援をするっていうそんなイメージで捉えてよろしいでしょうか。

(事務局)そうですね。

(岐阜運輸支局 宮川)わかりました。ありがとうございます。

(座長 藤井)その他、ご質問等はよろしかったでしょうか。市としましても、今回の臨時交付金の活用については、特に燃料費の高騰分というところに、充てている事情もありますので、こういった形でしっかり事業者の方に納得していただいて、また、市民の方への周知もしたいと思っております。

・報告事項4 「あい愛バス」に関するアンケートの実施結果について

(事務局) 報告事項4についてご報告をさせていただきます。次第の9ページをご覧ください。あい愛バスに対する市民のニーズなどを把握させていただき、

今後の改善に役立つために、定期的にアンケート調査を実施してきておるところでございます。令和4年度につきましては、10月1日から10月31日の期間に実施させていただきました。紙媒体による回答の他、インターネットによる回答も受け付けまして、365件の回答をいただくことができました。なお、資料には載せておりませんが、昨年度の同様のアンケートにおきましては、156件の回答となっておりますので、それに比べますと2倍以上のご回答をいただくということになっておりまして、より多くの方に関心を持っていただけているのではないかなというふうに感じておるところでございます。それでは資料6をご覧ください。アンケート結果の一部を抜粋しておりますが、表紙をめくっていただきまして、1ページ目にあるこちらが、8項目の内容とさせていただきます。こちらについて調査を行っております。続きまして2ページ目につきましては、問1「回答者の年齢」の結果となっております。紙とインターネットの併用によりまして、どの世代の方も偏りなくご回答いただくことができしております。続きまして、3ページ目になりますが、問2の「利用頻度」の結果となります。一度も利用したことのない方からの回答も、3割ほどございまして、利用する方に加え、利用しない方にも関心を持ってご回答いただくことをありがたく思っております。続きまして4ページ目になりますが、こちらは問2「利用頻度」の詳細となっております。一番下の表から、使われる方では10代以下と70代以上の方の割合が高く、使われない方では、30代から60代の方の割合が高くなっていることがわかります。このことから、車などで自身で移動できる手段を持たない方に、特にご利用いただけているのではないかなというふうに捉えております。続きまして5ページ目になりますが、問3「利用目的」のうち、問2で、「日常的」又は「時々利用する」と回答した方の利用目的の結果となります。利用頻度の高い人は、特に買い物や通院の他、通勤通学などの日常生活に必要な移動に利用しているという結果となっております。なお、通勤と通学を合わせ、3割ほどの方が利用しておりまして、バスに求められる役割としての一定の成果が現れているのではないかなというふうに考えております。続きまして6ページ目になりますが、問3「利用目的」のうち、問2で「利用したことがある」と回答した方の利用目的の結果となります。利用頻度が低い方につきましては、日常生活に必要な利用の他、バスに乗ることが目的といった方も多くありまして、バスを楽しむイベントなどを企画し、乗るきっかけを作ることで、今後さらに利用が高まるということも期待できるのではないかと考えております。続いて7ページ目になりますが、問4「よく利用する路線」のうち、問2で「日常的」又は「時々利用する」と回答した方のよく利用する路線の結果となります。この回答者の割合は、現状のバスの利用状況と概ね一致しておりまして、それぞれ沿線の人口規模の差はございますけれども、どの路線も同じように利用されていると捉えております。

また、よく利用する方につきましては、あい愛バスへの関心も高く、同様にアンケートにも関心を持たれ、利用者目線での貴重な声をいただけているものではないかと捉えております。8ページ目につきましては、問4「よく利用する路線」の結果の詳細となります。一番下の表から、10代の方がよく利用する路線は、市内3高校を経由する古井駅-可児川駅線となっております。こういったことから、通学での利用が定着しているということがわかり、今後も学生の移動を支える重要な路線であると捉えております。9ページ目になりますけれども、問5「満足度」の結果になります。残念ながら、「満足」「やや満足」の割合に比べまして、「不満」「やや不満」の割合が高くなっております。しかし資料にはございませんが、昨年度の結果と比べてみますと、今年度は「わからない」という方が非常に多くございまして、この影響を受け、「満足」「やや満足」の方の割合も減っております。約8%下がっておりますという結果になりましたが、一方で「不満」「やや不満」の方の割合は、こちら13%下がっております。不満度は昨年度より改善しておりますということがわかりまして、この結果は担当者としては嬉しく感じておるところでございます。10ページ目につきましては、問5「満足度」の詳細となります。一番下の表から10代以下の満足度が高くなっており、この世代の満足度が高いことも、一定の成果であると捉えております。11ページ目から13ページ目につきましては、問6から問8、ご意見ご提案として記述いただいたものの一部抜粋となっております。路線に関しては、バス停数の削減による効率化、その一方で、バス停の追加を求める声もございませぬ他、乗り換えの不便さの改善、地域内の移動がしやすい新たな運行システム作りなどがございませぬ。また、ダイヤに関しましては、JRや長鉄との乗り継ぎやすさの向上や、さらなる増便など、他にもいろいろご意見をいただいております。これも皆さんの期待の現れだと受け止めております。これまでもよくいただいているご意見も多いですけれども、こちらの方の改善につきましては、バスの増車、運転手の確保、運行距離の延長なども必要となりまして、やはり経費の増加というものも見込まれることもございませぬので、やはり解決すべき大きな課題もあるというふうに捉えてございませぬ。なかなか容易には実現できないのではないかと考えておるところでございます。今後はですね、必要性や重要性、良い手法などの研究に努めるとともに、費用面の課題解決にも向けまして、検討を進めていきたいなというふうに考えてございませぬ。また、これまでもデジタル技術を活用したサービスの導入によりまして、利便性向上に努めてきたけれども、現在急速に開発が進むICTやAI技術を活用した、より便利なサービスや、新たな運行システムについても研究に努めまして、当市にふさわしい利便性や効率性の高い移動手段の構築を目指しまして、費用対効果にも配慮しつつ、前向きに取り組みたいと考えております。なお、これまでコロナ禍でなかなか開催できませんでしたがけれども、やはり皆さんの生の声をお伺

いすることも重要であると考えておりました、状況を見ながらですが、今日ご欠席ですけれども、松本先生やその学生の方にもご協力いただきまして、年明けになると思いますけれども、おしゃべり喫茶を開催することも計画しておるところでございます。今後はこういった場を設けながら、ニーズ把握や運行の適切性の検証に努めていきたいと考えております。また、最後に以前にも述べさせていただいておりますけれども、現時点では様々な制限により実現できないことでありまして、今後、バスの自動運転化やデジタル技術の進展によりまして、人件費や各種サービスのシステム運用経費が大きく削減されるということも期待されますので、その場合には、現状では大きな課題であっても、解決されることもあるものというふうに考えてございます。そのときに向けまして、いただいた貴重なご意見等を参考にさせていただきまして、今からできることに努めていきたいというふうに考えております。以上となります。

(座長 藤井) 補足なんですけれども、市長として皆様にお伝えしたいんですが、満足度を今回アンケートで取っているんですが、これは利用していない人の満足度まで入ってしまっているんで、方法としては、クロス統計という言い方があるんですけど、利用している人の満足度と、利用されていない人に対する周知の意味での納得感の満足度、こういったものは取り分けていかないと、改善点が見つからなくなってしまうので、この点についてはしっかりと、アンケートの取り方というものについても、今報告がありましたけれども、次につながるような取り方というものは、考えていかなければいけないということは内部でも話しておりますので、その点については、補足させていただきまして、皆様方からも質問等やさらなるご意見をいただければと思います。

(バス協会 森) 実は私、数年前なんですけど、美濃加茂市役所の職員の方から、こういう話を聞きました。美濃加茂市役所の職員の方々が、公務の出張で京都へ行かれて、京都の駅で降り立って、目的地へ行こうとしたとき、バス路線がたくさんあるにも関わらず、誰もバスに乗ろうという発想がなかった。これはすなわちどういうことかと言うと、美濃加茂市民の人にはそもそもバスに乗るという文化がないということをおっしゃってみて、なるほど、そうだなということを感じたことがあります。でも、それからはや7、8年経つんですけど、今回の数字を拝見させていただいて、当時曜日別で走っていたあい愛バスが、今は毎日運行するようになって、いわゆるバスに乗るという文化、習慣が市民の方にもだいぶ根付いてきているんだなど。まだ道半ばではあると思いますけれども、ようやくここまで来たんだなど今数字を拝見しまして、非常にうれしく思いました。

(タクシー協会 黒田) 自由意見の中にあつたところで、少し気になるころがありました。タクシーもやはり公共交通として一生懸命頑張っているころです。ダイヤのところで、夜遅くまで走ってほしいとありますが、これは私どもの役割がありますから、双方とも共存できるような、そんなころでやっていただきたいと思います。あと、このあい愛バスの関係ですけれども、4ページ目で

すね、市長が言われましたように、クロス分析というのは、まったくそういうところがあって、その中で、この分析があった後にですね、ターゲットをどこにするかというのが見えてくるのが一番いいのかなと。そもそもここまで持ち上げたあい愛バスのところを、今後利用客を増やすには、時々利用している方、めったに利用してないが利用した人、この人にターゲットをおいて、日常的に利用するというように持ち上げるのか、一方で、一度も乗っていない人に、自家用車をやめていただいて、バスに乗っていくかという、この選択をいつかはしなければならないと思うんですね。そのためにも、分析は2種類、これは必要だと思いますし、ただ、こういう会議だとか、委員の方に公表されるときは、やはり今のこの表の出し方、これだけの成果があるというのは必要だと思うんですけど、議論するときにはそうではなく、別の議論の仕方というのはちゃんと考えるべきであると思います。以上です。

(座長 藤井)ありがとうございます。

(岐阜運輸支局 宮川)タクシー協会さんからもお話がありましたけれども、今後も利用者を増やしていくっていう話になると、今乗っていない方、何で乗らないのかというところも1つの観点になると思ひまして、有意な分析ができるかどうか分からないんですけど、自由記述欄に、こういうところが使いにくいみたいなことが書いてあるんですけど、そこで乗っていない人からもしそういうのが出ていたら、多分その人はそれが課題で乗っていないって思っただけでわざわざ書いてくれているのかなというところがありますので、実際、乗っている方からの答えの方が多んじゃないかなと思うんですけど、そういった形でも分析をして、より有効なデータにしていきたいなと思います。以上です。

(座長 藤井)はい。ありがとうございます。そのほか、よろしいですか。ありがとうございます。

・報告事項5 あい愛バスの利用状況について

(事務局) それでは報告事項5をご報告させていただきます。次第の10ページと併せて資料の7をご覧ください。先ほど評価を行いましたのがバス事業年度の評価ですけれども、こちらは行政年度、4月～3月になります。令和4年度につきましては、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ております。このペースを維持できますと、過去最高の年間利用者となった令和3年度を上回る見込みとなっておりますのでございます。資料7の一番下の部分になりますけれども、今年度はコロナ禍の影響はあるものの、4月を除き、月当たり1万人を超えてご利用いただけるようになってきております。これを踏まえまして、令和4年度の利用者は12万8,900人ほどとなる見込みとなっております。この場合、今年度の網形成計画の目標値11万2,000人を達成しまして、目標値に対して約115%ほどの実績となりまして、初めて目標を達成することとなります。このように多くの皆さんにますます親しまれて地域に根

付いてきているものと感じておるところでございます。なお、目標値につきましては、第1次計画の際には、実績が目標値を大きく上回ったということや、また費用対効果も踏まえまして、現計画におきましては、さらに努力目標値としまして15万人を設定しておるところでございます。今後につきましては、この努力目標値の達成に向けまして、手を休めることなく、利便性の向上や利用促進に努めます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、引き続き、感染防止対策にも十分配慮しまして、コロナ禍におきましても、市民生活を支える移動手段として、より良い運行とできるよう目指して参りたいと考えております。以上、ご報告とさせていただきます。

(座長 藤井) 報告事項につきまして、ご質問等がありますでしょうか。それでは、これを持ちまして、協議事項及び報告事項は終了します。皆様には慎重にご審議いただくと共に、様々なご意見をいただきました。そしてまた、円滑な会議進行にご協力いただきまして、誠にありがとうございました。

○閉 会(16:18)