

令和6年度第2回 稲沢市地域公共交通会議 会議録

【日 時】令和6年10月8日（火）

午後2時から午後3時30分まで

【場 所】稲沢市役所 2階 政策審議室

【出席委員数】18名（欠席者：1名）

【傍聴者数】0名

【議事次第】

1 あいさつ【会長】

2 議事

報告事項（1）稲沢市地域公共交通について

（2）稲沢市地域公共交通会議設置要綱について

（3）交通系電子マネー決済の導入について

（4）無料乗車券の配布について

協議事項（1）大里駅の取り扱いについて

3 その他

（1）稲沢中央線について

【議事内容】

2 議事

報告事項（1）稲沢市地域公共交通について

- 資料番号1に基づき、コミュニティバス、コミュニティバス接続便及び稲沢おでかけタクシーの利用状況等について説明を行った。

【主な意見】

- ・ バス全路線の集計結果では、7月の利用者数が特に多いが、何か要因はあるか。

【会長】

→ 日ごとの利用者数を確認したところ、特別に多い日は見受けられず、ひと月を通して利用者数が増えた状況です。

支線においては、停留所ごとの乗降者数も確認しましたが、量販店

や鉄道駅などを中心に、全体的に増えていました。その中で、祖父江・稲沢線の停留所「祖父江学習センター」が例月と比較して2倍の数値となっていましたので、施設に確認したところ、7月に高齢者向けの行事があり、祖父江地区の高齢者の方に多く利用していただいたのではとの話を伺っています。

また、7月からの夏休み期間に小学生を対象としたバス無料体験乗車券を配布していますので、こちらの利用も要因の一つと考えています。

【総務課】

→ 稲沢中央線は全日運行していますが、土日は平日と比べて利用者数が減少します。

今年度は6月に土日が多く、7月は土日が少ない年なので、それが利用者数に影響しているものと考えています。

【名鉄バス株式会社】

- ・ 利用が多い接続便乗り場の実利用人数は把握しているか。

【会長】

→ 実利用人数は把握していません。

【総務課】

報告事項（2）稲沢市地域公共交通会議設置要綱について

- 資料番号2に基づき、改正後の要綱について説明を行った。

【主な意見】

- ・ 運賃料金部会は「協議運賃」について協議する場であることは、条文に載っているか。

【会長】

→ 11条に「法の規定に基づき」と規定しており、「協議運賃」が道路運送法で規定されている料金であるため、こちらで読み取れる改正としています。

【総務課】

- ・ ただ今の説明のとおり、運行事業者が営業運行する路線で値上げする際は当該部会における協議は必要なく、あくまで「協議運賃」について話し合いを行う場であることをご承知おきください。

【会長】

報告事項（３）交通系電子マネー決済の導入について

- 資料番号３に基づき、コミュニティバス（支線・接続便）における交通系電子マネー決済の導入について説明を行った。

報告事項（４）無料乗車券の配布について

- 資料番号４に基づき、市内の小学生を対象に配布する、県民の日学校ホリデー（令和６年１１月２２日（金））限定のバス無料体験乗車券について説明を行った。

【主な意見】

- ・ 今回の無料体験乗車券は、どのように広報するのか。

【委員】

→ 市立小学校に通う児童については、小学校を通じて配布します。その他の小学校に通う児童については、市役所総務課にお越しいただくことで、お渡しさせていただきます。これらの内容については、広報いなぎわ１１月号及び市の公式LINEにより周知いたします。

【総務課】

- ・ チラシは、どのような紙で作成するのか。無料体験乗車券の部分は簡単に切り取りできるものか。

【会長】

→ 夏休み期間で実施した無料体験乗車券と同様に、色紙に印刷します。利用の際は、ハサミなどで切り取っていただくことになります。

【総務課】

- ・ 夏休み期間の無料体験乗車券はどれくらいの割合で利用されたか。

【会長】

→ 約6,800枚(6,865枚)配布して、407枚の利用がありました。

【総務課】

協議事項(1)大里駅の取り扱いについて

- 資料番号5に基づき説明を行い、質疑応答の後、「大里駅」へのコミュニティバス接続便乗り場の設置については、事務局から具体的な運用方法を提案し、協議を進めることで合意を得た。

【主な意見】

- ・ 本日の協議内容としては、鉄道駅への接続便乗り場の設置条件の見直しについて結論を出すものではなく、まずは、鉄道駅に設置した場合の具体的な運用方法などを検討することに対して合意を諮るものであると理解しているが間違いないか。

【会長】

→ 間違いありません。

今回取り上げた「大里駅」については、交通空白地に該当しない鉄道駅である一方、令和5年4月の路線見直しまではバス停留所が設置されていた場所でもあります。

従来、路線の見直しをする際に、住民の地域公共交通手段を補償する観点から、廃止するバス停留所を接続便乗り場へ変更して対応しているため、まずは「大里駅」への対応を検討する必要があると考えています。

【総務課】

- ・ 大里駅に限らず、鉄道駅全体の話ではないのか。

【会長】

→ コミュニティバス接続便事業の趣旨としては、半径500m以内に鉄道駅やバス停留所が無い区域を交通空白地とみなし、そのような区域への手当てとして接続便乗り場を設置してきた経緯があります。

そのため、「交通空白地の解消」の観点から、公共交通機関である鉄道駅には接続便乗り場は設置しないという考えでこれまで事業を進めてまいりました。

一方で、令和5年4月の路線の見直しにより、これまで地域から直接アクセスできていたバス停留所「大里駅」までの移動手段（バス）が無くなった経緯があります。

今回の大里駅については、交通空白地に該当しないものの、これまでバス停留所が設置されていた場所でもありますので、住民の交通手段を補償する観点から、まずは、大里駅への接続便乗り場の設置を検討していただければと提案するものでございます。

【総務課】

- ・ 前回の会議では、鉄道駅への接続便乗り場の設置に対して、賛成意見や反対意見が出たと思うが、事務局としては、一旦接続便乗り場を置くことを前提に、具体的な運用方法を検討していきたいという考えで間違いないか。

【委員】

→ その通りです。

【総務課】

- ・ 本来の接続便事業の趣旨からすると、大里駅に接続便乗り場を設置することはできないが、路線の見直しでバス停留所が無くなったことにより、付近の住民が大里駅へ直接アクセスできなくなったという声もあるため、事務局としては、今回大里駅を特例的に認めていきたいという考えがあるのだと理解している。そういうことであれば、今回の大里駅について特例的に検討しても良いのではないかと思う。

【委員】

- ・ 今回は、接続便乗り場の設置条件の見直しが協議事項となっているが、もう一つの考え方として、バス路線を見直すといった方法もあると思う。

【会長】

- ・ 大里地区は稲沢市内で高齢化率が高い地区であり、高齢者の移動の利便性を良くするためには、接続便をより利用しやすい制度にしてもらいたい。そうすれば、利用者も増えてくると思う。

また、コミュニティバスや接続便は時間が限定されているため、病院へ行こうと思うと半日がかりになるとの声もある。そのような方には「おでかけタクシー」を案内するが、75歳以上の高齢者にとって、毎回タクシ

ーを利用することは財政的にも厳しいというのが現状である。

【委員】

現在の接続便は接続できるバス停が限定されているため、接続先が自由になるとより利用しやすくなるのではないか。

【委員】

→ 接続便は、バス路線が無い地域の生活補償として始まったものであり、タクシーとは異なる制度であることは理解していただきたい。

接続便を利用して誰でも200円で鉄道駅まで行けるとなると、タクシーの供給がパンクすることを懸念している。

また、支線とは異なり、接続便の利用が増えた場合は、市の負担も増えることになるので、市の財政負担のことも考えなければいけない。

【会長】

- ・ 大里駅に接続便乗り場を設置した場合、接続できるバス停留所は指定されるため、他の接続便乗り場から直接大里駅にアクセスできるようにわけではないものだと理解しているが、間違いないか。

【委員】

→ 通常の接続便乗り場と同様の運用であれば、接続できるバス停留所は限定されているので、他の接続便乗り場から大里駅に行くためには、指定のバス停留所を経由して接続便同士で乗り継いで行く方法となります。

一方で、地区の市民センターに設置している接続便乗り場に限り、他の接続便乗り場から直接アクセスできるようにしていますので、こちらと同様の運用とした場合は、他の接続便乗り場から直接大里駅にアクセスできるようになります。

このように、接続便乗り場によって運用方法が一部異なりますので、まずは、大里駅における具体的な運用方法を事務局からご提案させていただき、ご協議いただきたいと思います。

【総務課】

- ・ 先ほど会長が言われたように利用者が大幅に増えた場合は、タクシーの乗務員不足もあるため、すべて対応することは無理だと思う。

ただ、事務局の説明のとおり、元々バス停留所だったことを考慮して、

利用条件は変えずに例外的に接続便乗り場の設置を認めても良いと思うし、それにより鉄道の利用も増え、市全体の公共交通の利用が増えるのであればそれは良いことである。

また、接続便とおでかけタクシーの利用料金については、乗り物としては同じタクシーであるものの、ドアツードアのおでかけタクシーと異なり、接続便を利用する際は乗り場まで来てもらう必要があるため、接続便とおでかけタクシーで利用者の負担額が異なることは当然であると思う。

【委員】

- ・ 大里駅に接続便乗り場を設置した場合、地区の市民センターと同様の運用方法になるものだと考えていたが、まだ運用方法は決まっていないもので理解すればよいか。

【会長】

→ 運用方法は、現時点で未定です。

本日、具体的に協議していくことに合意をいただければ、次回の会議以降で事務局から運用方法をご提案したいと考えています。

【総務課】

→ 鉄道駅に接続便乗り場を設置する場合は、運用方法が大切になると思う。

【会長】

- ・ 地区の市民センターは公共的な場所であって、地域の方が市民センターでの行事に参加することも多いため、鉄道駅を市民センターと同じように取り扱うのは違うと思う。

【委員】

- ・ 現在、接続便乗り場の運用方法は2通りあるが、どちらの運用方法に合わせるかで利便性が大きく違ってくると思う。

おそらく、200円で大里駅まで行って、鉄道駅へ乗り継ぐ方も多いと思われるので、そのような利用があることを考慮して検討しなければならないと思う。

【委員】

- ・ 大里駅に接続便乗り場を設置した場合、稲沢市が名古屋鉄道に支払う料金は発生するのか。

【委員】

→ 駅構内への乗り入れ料金が発生します。

【総務課】

3 その他

(1) 稲沢中央線について

- 近年の矢合系統における利用者数の減少やバスの乗務員不足により、運行事業者だけで矢合系統を維持することが非常に困難な状況であり、現在、稲沢中央線の路線を維持するための方策を市と名鉄バス株式会社の2者間で協議・検討している旨を報告した。

以上で閉会した。