

令和7年度 第4回多治見市地域公共交通会議

議 事 要 旨

- ・開催日時：令和8年2月5日（木）10:00～11:50
- ・開催場所：多治見市役所 本庁舎 5階全員協議会室

《委員》

区分	所 属	氏 名	出 欠
会長	中部大学工学部教授	磯部 友彦	○
委員	大同大学建築学部准教授	樋口 恵一	○
〃	(財)岐阜県バス協会専務理事	木村 治史	○
〃	東濃鉄道(株)事業企画部バス事業担当部長兼安全推進担当部長	永井 泰孝	○ (代理：水野)
〃	コミタクモビリティサービス(株)取締役社長	岩村 龍一	○
〃	東鉄アシスト(株)取締役業務統括	藤田 明博	○
〃	東濃鉄道労働組合中央執行委員長	稲垣 健児	○
〃	多治見市悠光クラブ連合会会長	加藤 孝春	○
〃	市民代表	諸星 洋子	○
〃	岐阜運輸支局首席運輸企画専門官	大石 悟	○
〃	多治見砂防国道事務所道路管理課長	高柿 弘義	○
〃	岐阜県都市建築部都市公園整備局公共交通課長	大脇 哲也	○ (代理：平川)
〃	岐阜県多治見土木事務所施設管理課長	牧村 潤一	○
〃	多治見警察署交通第一課長	平田 宏保	○
〃	多治見市役所福祉課長	島津 和世	○
副会長	多治見市役所道路河川課長	永田 芳彦	○

《事務局》

- ・多治見市都市計画部都市政策課：小玉課長、内山課長代理、増田主査、外川主事

《事前配布資料》

- ・会議次第・委員名簿
- ・資料1：ききょうバス宝町ルートの変更（バロー文化ホールへの乗入れ）について【協議事項】
- ・資料2：ききょうバスの障がい者割引の対象追加について【協議事項】
- ・資料3：R7年度自動運転レベル2実証実験の結果について【報告事項】
- ・資料4-1：ききょうバスOD調査の結果について【報告事項】
- ・資料4-2：ききょうバスOD調査の結果について
バスチケット65の導入を踏まえた65歳以上利用実態OD調査の結果について【報告事項】
- ・資料5：路線バスの乗降調査の結果について【報告事項】
- ・資料6-1：バスチケット65の効果検証・課題とR8事業実施について【報告事項】
- ・資料6-2：令和7年度における高齢者公共交通機関利用促進助成制度（バスチケット65）の導入効果分析【報告事項】
- ・資料7：地域あいのりタクシーの運行範囲の拡大について【報告事項】
- ・資料8-1：デマンドバスの運行状況について【報告事項】
- ・資料8-2：たじみよぶくるバス及びここけいバスのバスチケ65導入効果について【報告事項】

(敬称略)

1 開会

- ・ (会長挨拶)
- ・ (資料確認)
- ・ 代理出席 2 名で委員 17 名の出席により本会議は成立していることを報告。



2 議題

(1) ききょうバス宝町ルートの変更 (バロー文化ホールへの乗入れ) について

- ・ (資料 1 : ききょうバス宝町ルートの変更 (バロー文化ホールへの乗入れ) について を事務局が説明)

【決定事項】

●議決

- ・ ききょうバス宝町ルートの変更 (バロー文化ホールへの乗入れ) について承認された。

【意見概要】

●意見

- ・ 児童や他の自動車との安全を考慮しながら運行してほしい。
- ・ 日常的な活動主体とも連携しながら、公共交通の利用促進を図ってほしい。

【意見詳細】

○大石委員

- ・ バス停新設により、国道 19 号を渡らずにバス停からバロー文化ホールに行けるようになるため、良い変更だと思う。新しいルートは狭い道路となっている上に、付近に精華小学校があり通学路となっている可能性がある。この点について、道路管理者や警察署の見解を教えてください。

→高柿委員

- ・ バロー文化ホール周辺の住吉町は、渋滞等が発生する場所となっている。さらに学校が付近にあるため、小中学生が通る可能性もあるが、現在のルートで問題はないと思う。しかし、国道 19 号に左折する際、歩行者が横断している可能性があるため、その点は十分注意いただきたい。道路利用者の方からご意見があった場合は、ミラーの設置や注意喚起等の対策を市に相談する可能性がある。日中は歩行者が少ないと思うが、朝・夕方は見られるため、注意点として挙げさせていただいた。

→平田委員

- ・ バロー文化ホールから国道 19 号に左折で出る箇所は、道路がカーブしている。通常カーブにはバス停を設置しないという決まりがあり、今回は敷地内に新設するため問題ないが、十分気をつけて出いただきたい。必要に応じてカーブミラー等を設置いただくと良い。精華小学校の西側道路から北進する際の左折は規制があるが、それ以外の規制はないため問題はない。しかし、幅員が狭いため、対向車や歩行者等に注意することを徹底して運行していただきたい。

→永田委員

- ・ 市道部分は狭い道路であるため、気をつけて左折していただきたい。朝は子どもがいるため、十分注意して運行していただけると良い。

→事務局

- ・ 安全管理を徹底して運行いただく。計 7 便が文化会館のバス停に停まることになり、国道 19 号には大きな影響はないと思っているが、道路管理者から注意喚起等、ご協力いただけるのであれば、市としても大変ありがたい。小学校について、7:48、14:48、16:48 の計 3 便は児童が通学中の可能性があるので、この 3 便に関しては運行事業者やドライバーにも注意喚起を徹底して運行いただく。

(次頁へつづく)

○島津委員

- ・路線バスのバス停「文化会館口」から南進し、狭い道路を左折して北進するルートについて、南側から来る車や精華小学校の北側道路を東から西に出てくる車がかかなり多い。バスの車体が大きい上に交通量が多いため、左折が難しいように思うが、停止線を手前にする等の対策は考えているか。

→事務局

- ・停止線については、道路管理者の永田委員と現地確認も含めて協議する。現在のルートは試走による検証を行っているため、その際の所感を水野委員より回答いただきたい。

→水野委員

- ・バス停の新設にあたり、実際にバスを何ルートか運行させて検証を行った。検証において、北進して右折するルートは、交通量が多く危険であった。精華小学校の東側から北進し、右折でバロー文化ホールに入るルートも検討したが、精華小学校前の道路が狭く、小学生の安全を考え除外した。このような検証を踏まえ、南進して左折で入る現在のルートを採用した。イベント時などは、ききょうバスより車体が1.5倍ほど大きい観光バスも同様のルートで進入している。狭い道から出てくる車があると左折しづらいため、その際は出てくる車を待って、安全を確保してから運行することを徹底している。

○樋口委員

- ・バロー文化ホールで開催される大きなイベントについて、日中が多いのか、土日祝のみなのかお聞きしたい。土日祝のみの場合、日中は乗降客がいないバス停に停まるため、遠回りに運行することになり、利用者が不満に感じると思う。

→事務局

- ・大きなイベントのみだけでなく貸館等も行っているため、平日の利用者も見える。大きなイベント以外では駐車場問題はないが、そのような方々にも日ごろから、ききょうバスを利用していただきたい。例えば、行きは徒歩、帰りは疲れているからとききょうバスを利用していただけの方が増えると良いと思っている。

→樋口委員

- ・(公財)多治見市文化振興事業団との連携について、チケットの割引は非常に良い取組だと思うが、日常的な活動主体との連携も進めていただけると良いと思う。

○磯部会長

- ・ききょうバス宝町ルートの変更(バロー文化ホールへの乗入れ)について、提案通りに進めていくことで委員の皆様のご承認をいただければと思うがいかがか。

→委員一同

- ・承認する。

(2) ききょうバスの障がい者割引の対象追加について【協議事項】

- ・(資料2:ききょうバスの障がい者割引の対象追加について)を事務局が説明)

【決定事項】

●議決

- ・ききょうバスの障がい者割引の対象追加について承認された。

【意見概要】

●意見

- ・デジタル回数券購入時の確認方法を教えてほしい。

【意見詳細】

○大石委員

- ・本議題は協議事項になっているが、最終的には運賃協議会で協議して正式に決定する事項だと思うため、補足させていただく。
- ・資料2にデジタル回数券でも受給者証等を提示すれば購入できると記載されているが、アプリ上でどのように提示するのか。

→事務局

- ・デジタル回数券には、本巢市に本社を構えるレシップ株式会社による「QUICKRIDE」というシステムを導入している。新たな対象者は、現在運用している障がい者割引を利用していただく形となる。確認方法は、アプリ上で回数券を購入する際に受給者証の写真を撮って申請していただき、受給者証の確認がなされた後で購入が可能になる。購入した回数券は、支払い時に提示して利用する形である。

→磯部会長

- ・身体障がい者の方は、毎回受給者証を見せるのが大変というお話も聞いている。一度アプリに登録すれば、一般の乗客と同様にスムーズに利用できるため、良い取組だと思う。

→事務局

- ・補足として、受給者証は年に1度確認する運用としている。

→磯部会長

- ・地域公共交通会議で協議する範囲について、対象の拡大については地域公共交通会議で協議し、運賃を半額にする金額的な議題は運賃協議会で協議するということか。

→事務局

- ・おっしゃる通りである。

○磯部会長

- ・資料2に東濃鉄道も割引サービスの追加を検討中と記載があるが、本議題では、ききょうバスについてのみ協議を行うということか。東濃鉄道はあくまで参考として記載しているだけか。

→事務局

- ・おっしゃる通りである。

○磯部会長

- ・ききょうバスの障がい者割引の対象追加について、提案通りに進めていくことで委員の皆様のご承認をいただければと思うがいかがか。

→委員一同

- ・承認する。

(3) R7年度自動運転レベル2実証実験の結果について【報告事項】

- ・(資料3：R7年度自動運転レベル2実証実験の結果について を事務局が説明)

【意見概要】

●意見

- ・自動運転走行率が非常に高いが、市民に過度な期待を与えてしまう懸念があり留意してほしい。
- ・地域公共交通会議の意見も考慮しながら検討を進めてほしい。

(次頁へつづく)

【意見詳細】

○岩村委員

- ・自動運転走行率の算出方法を教えていただきたい。
- ・国へ来年度の予算要求を行われたとのことだが、市と国の負担額を教えていただきたい。

→事務局

- ・自動運転走行率の 94.9%は、総走行距離のうち手動介入をした距離及び時間の割合を示している。数字は持ち合わせていないが、95%は自動で運行し、5%は手動による介入があったということを示している。これは実証実験を行った 18 日間の合計の距離及び時間を使用している。

→岩村委員

- ・手動介入の回数ではなく、距離で計算しているのか。

→事務局

- ・自動運転走行率については、路上車両を追い抜く時などは手動で行っているため、そうした手動による走行距離を総走行距離で割って算出している。
- ・予算について、国の補助制度が年々変わっており、当初は国の補助率が 10 分の 10 であったが、2025 年 2 月に 5 分の 4 に減っている。さらに一般会計予算がない中、岐阜県がプロジェクトから撤退するという大変厳しい状況となった。そこで 6 市による協議を行い、恵那市をトップとしてコンソーシアムを立ち上げ、NTT 西日本、マクニカ様を迎え、いくつものハードルを乗り越えて国からの補助をいただけたという経緯がある。金額としては、多治見市のみで約 6,000 万円の事業費がかかっており、そのうち 5 分の 4 が国による補助となる。岐阜県は撤退されたが、今年度と来年度の 2 年間は DX 補助金を活用し、残り 5 分の 1 のうち半分の約 700 万円を補助していただくため、市の持ち出しは 10 分の 1 の約 600 万円となる。当初から相当状況が変わったが、未来への投資として 600 万円ですっかりとした成果を出せたと考えている。

○岩村委員

- ・自動運転走行率について、私が試乗した際はバス停に停まる度に保安員が手動で動かしているように見受けられたが、それは違うのか。

→事務局

- ・バス停への停車は全て自動で行っている。

→岩村委員

- ・ドアの開閉も含めて自動で行っているか。

→事務局

- ・その通りである。

→岩村委員

- ・私が見た限り、保安員が周囲を確認してドアを開閉していたように見えていた。その是非は分からないが、自動運転走行率が非常に高いと、あたかも保安員の手が全くかからずに車両が勝手に走るという誤解を招く可能性があると思っている。過度な期待を市民に与えるのはいかがなものかと思った。

○岩村委員

- ・予算について、当初から状況が変わり実現するためにご苦労されたこと、それなりの成果が上がっていることは理解した。しかし、間違いなく 600 万円のお金が市の予算から出ているのにも関わらず、この実証実験が地域公共交通会議とどのような関係性にあるのかが分からない。地域の中の交通を考えるのであれば、地域公共交通会議にも諮るべきだと思うが、いずれにしても中々情報が表に出てきていないことに疑問がある。

(次頁へつづく)

→事務局

- ・説明不足があれば大変申し訳ない。本議題については、将来の公共交通になりうる可能性があるものとして会議で扱いたいと思い、報告事項とさせていただきます。現在、自動運転の走行ルートは、東濃鉄道の路線バスが運行されている。市の思いとして、将来的には、多治見駅からホワイトタウンまでを現在の路線バスで運行いただき、ホワイトタウン内における地域内交通を自動運転バスで賄っていきたいと考えている。今回の実証実験は、交通結節点となる中心部で、自動運転バスから路線バスに乗り換えていただく生活スタイルが浸透できるか検証するものとして位置づけている。
- ・600万円が実際にかかっていることの是非について、市としても大変残念に思うが、国の事情や県の事情があり、議会の議決をいただいて実証実験を実施している。来年度も議決をいただいた上で実施するため、覚悟を持って進めてまいりたい。

→岩村委員

- ・道路運送法上の許可がどのようになっているかは分からないが、いずれにしても、乗合で走っている車が地域公共交通であることに間違いはないと思っている。それが地域公共交通会議で審議されるべきか否かは分からないが、少なくともそうした情報は事前に流していただき、委員の皆さんの意見を聞くべきだと思う。今回の自動運転は、レベル4までの実施はほとんど決定しているものと思う。地域公共交通計画や総合計画上で自動運転がどのように位置づけられているか分からないが、様々なことの整合性を含め、是非地域公共交通会議の議案として取り扱っていただきたいと思う。

→事務局

- ・資料3に「地域公共交通計画5-1：自動運転（レベル4）の実現に向けた調査・導入調整」との記載をしており、皆さんには地域公共交通計画での位置づけを示した状態でご乗車いただいたと認識している。位置づけを示していないというご指摘は適切ではないと思う。

→岩村委員

- ・そのような話ではなく、自動運転を継続するにあたって、地域公共交通会議で報告するだけで良いのかという意見である。

→事務局

- ・将来的な話は本会議で断言することができないため、実態を申し上げる。国の補助メニューの制度上、自動運転実装までのタイムラインを示した上で補助申請を行うルールとなっている。資料3に「将来ステップ」として、令和11年度にレベル4となる無人、遠隔監視による有償運送を行うことを記載している。これが実態だが、実施できるかは単年で協議していくため、確定した未来ではない。国の補助上、目指すべき未来の形として記載しなければならないため、ご理解をいただきたいと思っている。

→磯部会長

- ・本会議は、道路運送法と地域交通法による法定協議会を併せ持っているが、自動運転に関しては「東濃地域自動運転推進コンソーシアム」という別組織ができてしまった。このコンソーシアムは国土交通省の枠を超えてしまい、他省庁も絡んだ大きな枠で動いているため、地域公共交通会議と馴染みが合わなくなっていると思う。本来は国がきちんと対応すべき事項であり、この問題は多治見市だけでなく、その他の市町村でも地域公共交通会議を無視して進めているとの事態が発生している。

→岩村委員

- ・国の制度について言及するつもりはないが、市の考え方として、総合計画や地域公共交通計画上に位置付けられており、確かに自動運転が将来的に魅力的ということもあって進められているかと思う。しかし、段階的に実証実験を進めていく上で、他の公共交通が同時並行で運行しており、色々な苦勞を抱えている状況を全く考えずに、一人走りしている印象を持っている。国の施策や予算の仕組みに関わらず、市民の足になるという前提であるならば、地域公共交通会議で意見を聞いた上で良い方向に向かっていくべきだと思う。

議事概要

→磯部会長

- ・対象地域の選定方法が問題かと思う。自動運転はまさに地域の話だが、地域公共交通会議を無視して対象地域を選定しまっているなら問題かもしれない。その辺りをうまく行わないと、コンソーシアムと地域公共交通会議の整合性が取れなくなってしまうと思う。

→岩村委員

- ・私の意見としては、地域公共交通会議にも一定の配慮があつてしかるべきと思うし、報告のみではいかななものかと思った。

→磯部会長

- ・反省点として、今後考えていただけると良い。

→事務局

- ・率直な課題として受け止めたい。

(4) ききょうバス OD 調査の結果について【報告事項】

- ・(資料4-1：ききょうバスOD調査の結果について、資料4-2：ききょうバスOD調査の結果についてバスチケット65の導入を踏まえた65歳以上利用実態OD調査の結果について)を事務局が説明)

○磯部会長

- ・少し変化はあったと思うが、まだまだ定着しているとは言い難いため、引き続き進めてもらいたい。

(5) 路線バスの乗降調査の結果について【報告事項】

- ・(資料5：路線バスの乗降調査の結果について)を水野委員が説明)

【意見概要】

●意見

- ・交通の利用状況だけでなく、地域住民の変化も考慮しながら検討を進めてほしい。

【意見詳細】

○樋口委員

- ・多治見西部線について、令和6年度比で-163人と記載されているが、ホワイトタウン=多治見駅間と多治見駅=イオンモール間のどちらの利用者が減少しているか。また、その原因も教えていただきたい。

→水野委員

- ・ホワイトタウン=多治見駅間の利用者が減少している。ホワイトタウンは多治見市内でも有数のベッドタウンとなっていたが、高齢化により通勤・通学の利用者が減少していると思われる。

→磯部会長

- ・交通の状況だけでなく、その地域に住んでいる人の変化も見ていく必要がある。そうした変化は総合計画等で分析していただき、対策していけると良いと思う。

→事務局

- ・おっしゃる通り、まちの変化に公共交通がどのように対応していくかは重要な視点だと思う。実行計画をまとめた総合計画は直近8年を見据えた未来の地図であり、都市計画は50年先を見据えた20年先の計画となっている。この計画とどのように整合を取りながら地域公共交通計画を作っていくか、どのように進捗管理をするのか、どんな視点で見ていくのが重要な部分だと思う。先程の自動運転に関しても、自動運転に限らず小型のモビリティ等、様々な可能性があると思う。近年は高齢化社会が進行し、おでかけ機会の損失や自動車免許返納の問題も出てきている。これらにどのように対応していくかは、それぞれの地域や生活スタイルによっても変わるため、公共交通以外の分野も含め、生活としてどのように成り立つのか、公共交通としてどのように関わっていけるのかという大きな議論が必要となる。その中で、東濃鉄道様の協力によ

議事概要

り、乗降調査結果を出していただいたため、他の事業者様とも協力して運行状況等をこの場で把握しつつ、まちの変化を一緒に感じ取っていただけると良い。タクシーに関しては交通空白時間が実際に発生している。選択肢があるまちが選ばれるまちになると思うため、様々なことにチャレンジして関わっていき、皆様に情報共有させていただきながら、ご議論していくことで素晴らしい会議になると思っている。

(6) バスチケット 65 の効果検証・課題と R 8 事業実施について【報告事項】

- ・(資料 6-1 : バスチケット 65 の効果検証・課題と R 8 事業実施について、資料 6-2 : 令和 7 年度における高齢者公共交通機関利用促進助成制度 (バスチケット 65) の導入効果分析 を事務局が説明)

【意見概要】

●意見

- ・費用対効果も考慮しながら検討を進めてほしい。

【意見詳細】

○磯部会長

- ・行政が事業者直接向けする事業もあるが、本事業は利用者に権利を渡して、利用する事業者を選んでいただくという見方もできる。利用者にとっては、バス路線のある地域とない地域で温度差があるため、完璧に選べるわけではなく、1つの公共交通しかない地域もある。しかし、多くの利用者が選ぶ形になっているということは、選ばれるような交通になりたいという、事業者側のモチベーションが上がるという裏側の思いもあると思う。どのくらいの予算をかけているかについても、今後ご説明していただくと良いと思う。

→事務局

- ・本事業は当初の見込みよりも多くの方々にお使いいただいたため、市の補正予算を組んで実施しており大変好評である。議会からも応援の言葉をいただいている。資料の作り方から、運行事業者の努力ではなく、バスチケット 65 の成果で利用者が増えているように見えるかもしれないが、一切そのような意図はなく、バスチケット 65 が少しでも利用者増加のお役に立てているのではないかという思いで、提示させていただいている。これからも事業者様と一緒に公共交通を盛り上げていきたいと思っているため、ご協力をお願いします。

(7) 地域あいのりタクシーの運行範囲の拡大について【報告事項】

- ・(資料 7 : 地域あいのりタクシーの運行範囲の拡大について を事務局が説明)

【意見概要】

●意見

- ・地域公共交通会議における要綱の位置付けについて教えてほしい。
- ・地域の状況に対応する仕組みを作れるよう検討を進めてほしい。

【意見詳細】

○樋口委員

- ・要綱の改正について、本会議には報告するのみで良いのか。地域公共交通会議で審議して了承されたものを要綱にする方が良い印象がある。要綱の位置づけが理解できていないため、ご説明をお願いしたい。

→磯部会長

- ・この改正にあたり、当然利害関係者がいると思う。市外に運行を拡大する場合、市外の協議会にも諮る必要があるかもしれない。ご指摘の通り、報告のみで問題ないのか。

→事務局

- ・要綱については、現在パブリックコメントを実施中のため、その意見を反映した上で、最終決定を行うことは約束させていただく。地域公共交通会議での要綱のあり方については、樋口委員のご指摘の通りと思うため、整理させていただきたい。

(次頁へつづく)

議事概要

○磯部会長

- ・地域の状況を考えた際に、柔軟に変更できる仕組みを作るべきかどうかという視点があると思う。今回は要望が出たため、個別に対応していると思うが、仕組みとして作り上げたほうがスムーズな運用になると思うため、考えていただきたい。

→事務局

- ・そのように進めさせていただく。
(地域あいのりタクシーは、地域あいのりタクシー運営組織とタクシー事業者との貸切運送契約での運送によるものであり、乗合事業ではない。また、今回市外へ拡大したエリアでは、路線バスなどの既存バスとのエリアが重複していない部分で問題がないと判断し、「協議」ではなく「報告」で付議させていただいた。市外エリアについても全てを認める訳でなく市との協議により認める内容で要綱改正を行っている。)

○磯部会長

- ・新しい運用方針によって、利害関係が発生する可能性があるため、そちらも考えてとりまとめていただきたい。地域の要望があった際にすぐに認めるのではなく、手順を踏むことも1つの仕組みとして大事だと思う。

→事務局

- ・今回の要綱改正は、要望があったからではなく、大局的な目線で行っている。資料7の地域負担額125万円とほぼ同額が市の負担になっているが、市の予算としては125万円より多くあり、もっと多くの利用を想定していた。毎年、予算を執行できない状況が続いている中で、テコ入れをしなければ行政改革の対象となり、庁内で制度自体をなくすという議論がなされた。この制度にテコ入れして、地域の皆様に便利に使っていただける制度にすることを目的にヒアリングを行っている。
- ・ヒアリングした結果、行政にとっての隣接市町との境界線は、生活する皆様にとっては全く関係ないことが分かった。それを踏まえ、その地域に住むために必要な機能が、たまたま境界線の外にあっただけであり、それを許容しないのはいかがなものかという議論を庁内で行った。例えば、南姫の住民は「はたのクリニック」に行きたいが、行く手段がなくて困っているとの意見があった。「はたのクリニック」は可児市に入った場所にあり、ここに行く人が多くいるものの、行き方がない。地域あいのりタクシーで行けるようになれば、使ってくれる人が増えると意見があったため、制度設計を行うことになった。庁議で確認を取り本会議で報告させていただいたが、ご指摘の通り、地域公共交通会議を経た上で庁議にかけるべきか、庁議にかけた上で地域公共交通会議にかけるべきかという整理ができていないため、これからの課題とさせていただく。

○水野委員

- ・第48区(笠原町平園)の利用者が0人になっているが、理由はあるか。

→事務局

- ・当該地区は、これまで行き先が「笠原ショッピングプラザメイン」と「オオマツフード」の2つしかなく、利用者がいなかった。そこで、バローや笠原地域内のクリニックに行けるように変更した。この変更による周知としてピラを作るなど、制度運用を変えたことのPRも行っているため、平園の利用者の伸びが今後の試金石になると思っている。

→磯部会長

- ・地域としての需要はどこにあるかを地域で学習されたのだと思う。一度決めて終わりではなく、利用を促し、常に見直していくことが重要である。

(8) デマンドバス運行状況について【報告事項】

- ・(資料8-1: デマンドバスの運行状況について、資料8-2: たじみよぶくるバス及びこけいバスのバスチケ65導入効果について)を岩村委員が説明)

(意見なし)

(次頁へつづく)

3 自由討論

○岩村委員

・毎回この場で申し上げており恐縮だが、弊社は年間 80 万～100 万の赤字をずっと我慢している。辞めたいと何度もこの場でも申し上げたが、前に進むために区域拡大を行い、台数を増やして運行しようとしているものの、いつまで持つか分からない状態である。先程は、自動運転の予算について、色々な意見を挙げてしまったが、必ずしもお金を期待しているわけではない。道路運送法の改正により、従来と比べるとやりたいことの幅が広がってきているが、事業者が勝手にできることではない。これからも弊社がやりたいことを地域公共交通会議に挙げていくため、是非ともご議論いただき、お許しいただける範囲の中で色々なことにチャレンジしていこうと思っている。例えば、最近では自家用有償運送の幅が広がっており、ライドシェアという呼び方もされている。必ずしもプロの運転ではなく、地元住民の皆さんのお力を借りるという可能性について、事業者のご意見を聞きながら、地域公共交通会議の場で議論していただきたい。そのような道であれば、今よりコストが下がる。必ずしも市の予算を使っていたわけではないのではなく、そうしたことを今後の地域公共交通会議に挙げていきたいと思っているため、是非ともご理解いただきたい。

○高柿委員

・ニュース等でご覧になったかもしれないが、今年冬からスタック車両の取り締まりを厳しく行っている。1 台スタックすると、後続の大型車両を含む自動車が全部止まり、国道を止めざるを得なくなる。これにより、部分的に通行止めを行い、除雪作業をしなければならなくなる。国道には監視カメラがあり、道路状況を確認させていただいている。特に、もし緑ナンバー車両が悪質なスタックした場合については、スタック時に中部運輸局の担当者へ情報提供することになっているため、この場の方々も、スタッドレスタイヤだけで安心せずにチェーンも巻くようお願いしたい。また、点検でチェーンが切れていたという報告もあったため、気をつけていただきたい。管内では 1 月で既に 2 件の悪質なスタックが発生している。多治見市は雪がうっすら積もる程度のため、スタッドレスタイヤかノーマルタイヤか迷うところであり、またオールシーズンタイヤの車両もある。特にそういった車両は名古屋方面から来る車両に多いため、非常に気をつけていただきたい。本件については、多治見警察署と連携しており、何かあった場合はそちらにも連絡が行くため、今年 3 月までタイヤの冬装備へのご協力をお願いする。

○岩村委員

・名古屋多治見線の通行止めに関して、解除の目途はあるか。

→牧村委員

・皆さんにご迷惑をおかけして申し訳ない。報道でご覧になったかと思うが、現在岩盤調査を行っている段階である。どのように進めていくか検討をしている状態であり、もうしばらく通行止めが続く予定である。ご迷惑をおかけするが、ご協力をお願いする。

→事務局

・名古屋多治見線の通行止めに関しては、公共交通への影響も含め、多治見市としても大きな影を落としており、国道 19 号、248 号への負荷がかなり上がっている状況である。コミタクモビリティサービス様は名古屋多治見線の通行止めにより、燃料を多く使用して遠回りして運行いただいている。事業運営に支障をきたしている事業者もいることをご理解していただきたい。今回の通行止めを踏まえ、市之倉の狭い道を通って国道 248 号に回避する迂回路を案内している。県や地元の議員、研究者の方も一生懸命頑張ってくださいとお願いしており、地域の方々に一定のご理解をいただきつつ、できるだけ生活に影響がないようにご努力をいただいているが、やはり影響はある。市之倉は、公共交通の選択肢が多い地域ではなく、自動車で移動するにも燃料費がまだまだ高い状況である。行き過ぎた意見ではあるが、通行止めによって生活にも事業者にも影響があるということは、お伝えさせていただきたい。

議事概要

○事務局

- ・多治見市地域公共交通会議会長の磯部先生が本会議で最後となる。地域公共交通会議の会長として、6期12年務めていただき、これまで多治見市の公共交通について、ご尽力、ご協力を賜り感謝を申し上げます。これをもって、令和7年度第4回多治見市地域公共交通会議を終了する。本日の会議記録については、作成でき次第各委員へ送付させていただくため、確認をお願いする。委員の皆様の確認が取れ次第、市ホームページへ公開する予定である。

-以上-

