

第 1 回 川越町地域公共交通会議 議事要旨

日時：令和 4 年 8 月 2 日（火）

午前 10 時から

場所：川越町役場 2 階大会議室

寺本：只今より、第 1 回川越町地域公共交通会議を、始めさせていただく。本日の交通会議については、事項書に基づき、進めさせていただくので、よろしくお願ひしたい。川越町地域公共交通会議設置要綱第 6 条第 3 項の規定により、委員の過半数以上の出席が必要となるが、本日、代理出席を含め、委員 14 名全員の出席をいただいております、本交通会議が成立することを報告させていただきます。

1. 委嘱状交付

町長から各委員に委嘱状を交付。

寺本：任期については、川越町地域公共交通会議設置要綱第 4 条により、2 年となっているが、年度の区切りがあるため、本日から令和 5 年度末の令和 6 年 3 月 31 日までとさせていただきますので、ご承知いただきたい。

2. 町長あいさつ

交通会議は、当町の地域公共交通が、利用者の皆さんにとって、利便性の高い、より使いやすいものへと改善していくため、今年度から新たに設置するもの。第 7 次総合計画に掲げるまちの将来像「つながる笑顔 ず〜〜っと暮らしたい町 かわごえ」の実現に向けて、年齢を重ねても、自家用車に頼ることなく、安全で、安心して移動できる「地域公共交通」を町民の皆様をはじめ、企業の方々、関係者の皆様とともに、創っていききたい。委員の皆様は、学識経験者の方、町民代表の方、交通事業を行う民間事業者の方、交通政策に携わる行政の方々など、それぞれのお立場で地域公共交通を支える専門家の方々であり、当町の公共交通の改善・充実に向けて、様々な視点から貴重なご意見をいただきたい。

あいさつ後、他公務のため、町長は退席。

3. 各委員自己紹介

岩崎委員から順次あいさつ。続いて事務局自己紹介。

4. 会長の選出

要綱では、「互選」となっているが、承諾を得て、事務局より、会長に岩崎委員、副会長に加藤委員を選出する事務局案を提示。全会一致で承認。

会長、副会長よりあいさつ。

岩崎会長：東員町、桑名市でも交通会議に参加している。川越町には、ふれあいバスがあり、このバスの運行の改善、プラス新たな交通手段の導入が、この交通会議のミッションと思う。色々な立場の方が集まっているので、色々な視点でご意見をいただきたい。

加藤副会長：自分自身ももう少しすると免許を返納することも検討しないといけないと思っている。この地域にあった改善策を検討し、誰もが利用しやすいと思う地域公共交通にしていきたい。

寺本：議事に入る前に、国土交通省中部運輸局三重運輸支局から、地域公共交通会議に関して、ご説明をいただけるとのことですので、よろしくお願ひしたい。

鈴木委員：あらかじめ、「地域公共交通について～活発で良い議論ができる会議のために。」の資料を配布していただいた。その資料に基づき、交通会議の役割等を説明させていただく。「地域公共交通がピンチ」とあるが、バスの利用者は年々減少している。資料では、平成 26 年度までであるが、以降も同様に、コロナ禍により、さらに減少している。利用者の減少は、収支の悪化に繋がり、その悪循環に陥っている状況で、このまま減り続けると、5 年、10 年後には、なくなってしまう。

川越町に路線バスはないが、タクシーや鉄道も同様に利用者が減っており、5 年後、10 年後も地域の足を守っていくために、住民、企業、行政が一体となり、考える、また、運賃や運行ルートなど、利用者を増やすためどうしたらいいか、を協力して、考えていく必要がある。どんな意見を出すか迷うこともあるかと思うが、各委員の役割は P 4 のとおりで、疑問や不明な点は積極的に質問していただくと、活発な議論へとつながる。それぞれ立場が違うので、意見が一致しないときもあるが、否定するのではなく、色々な視点で意見を出して議論していただくといいかと思う。よろしくお願ひしたい。

寺本：ありがとうございます。それでは、議事に移ります。議事の進行については、会長が議長となることとなっているので、ここからは、岩崎会長に進行をお願ひしたい。

5. 議 事

1) 川越町の公共交通の状況について

岩崎会長：それでは、事務局より進行を任されましたので、議事を進めていきます。まず、この交通会議の役割としては、「ふれあいバスの利便性の向上」と免許を返納された方などが利用できる「新たな交通手段の検討」、この 2 点がミッションと考えている。今日の会議は、今後の方針を検討するために、川越町の現状とアンケート結果の報告で、まずは、現状を知っていただき、次回の会議では、「ふれあいバスをどうしていくか」と「どんな交通手段があるか」を検討していくこととなる。本日は、川越町の現状を理解していただくことが主な事項。

それでは、「1) 川越町の公共交通の状況について」、事務局に説明をお願ひする。

寺本：資料 1 により、川越町の公共交通の状況についての説明。

岩崎会長：質疑等はありませんか。

理想形として、ふれあいバスは基幹路線として、デマンドタクシーは支線路線として、鉄道は、基幹路線、支線路線の結節点として、町外への交通手段として整理している。隣接する朝日町、四日市市でもバスやデマンドタクシーを運行することも考えていいものか。

寺本：まずは、町内を中心に考えている。現状、ふれあいバスのバス停は町外に 1 か所あり、近鉄伊勢朝日駅。デマンドタクシーを導入した場合、伊勢朝日駅は停留所となると思うが、その他については、今のところ考えていない。川越町と四日市市の行政界付近に、民間の医療機関が集積しているところがあり、町内の利用者も多く、バス停としてのニーズもある。仮にバス停を設置した場合、次は、イオンモール四日市北や富田

浜病院、さらには市立四日市病院などの要望が拡大していくことも想定される。設置するかどうかの線引きが難しいこと、町外への移動手段としては、鉄道やタクシーもあることから、まずは町内を中心に考えている。

岩崎会長：他にはいかがでしょうか。

2) アンケート調査の結果について

岩崎会長：2) アンケート調査の結果について、説明をお願いします。

伊藤：資料2・3により、アンケート調査の結果について説明。

岩崎会長：資料2は、65歳以上の方を対象とし、資料3は、利用者に対するアンケート調査。2種類のアンケート結果の報告で、現状とニーズを洗い出したもの。質疑等はありませんか。

山下委員：資料2の「ふれあいバスの印象」について、あまりいい印象を持っていないのは、利用していない人のイメージと思う。資料3の利用している人へのアンケートでは、悪いイメージは持っていない。

今後の方針の確認であるが、この会議では、ふれあいバスの見直しとデマンド交通など新たな公共交通の導入を視野に入れて検討していくということによいか。

伊藤：今のマイクロバスでは、狭い道は通れないので、運行ルートが集落から離れている。皆さんが利用するためには、車両を小さくすること、アンケートでも、「ルートが長い」という意見もあるので、その辺りも見直していきたい。改善により、既存の利用者が不便になることも考えられるので、デマンドタクシーで補うなど、委員の皆さんには、色々な視点でご意見をいただきたい。

岩崎会長：今日、川越富洲原駅から役場までふれあいバスに乗ってきたが、5・6人利用者がいた。杖を持った高齢者と障害者の方が利用していた。デマンドタクシーを始めると、その方は、デマンドタクシーに移行すると思う。ふれあいバスとデマンドタクシーが利用者を取り合うのではないかと、思った。ふれあいバスの新規利用者を獲得する取り組みも必要ではないか。

水谷委員：実はまだ、ふれあいバスを利用したことがない。地元でも利用している方は少ない印象がある。以前、運転手さんが、バスを降りて道路状況を確認して、通行できずに引き返すところを見たことがある。

福井委員：私も利用したことがない。月に1回診療所に通院していて、これから眼底検査をする予定で、この検査をすると車の運転はできない、と聞いた。そのときに、ふれあいバスの利用を考えたが、バスに乗って検査に行くのは、条件的に難しいことがわかった。人それぞれ、条件が違うので、そこをまとめていただきたいと思う。

岩崎会長：公共交通なので、ニーズの多いところはバスで、個々の条件によるところは、デマンドタクシーでカバーしていく、という考え方もある。

加藤副会長：もう少し、車を運転すると思っているが、私は亀崎地区に住んでいて、これまで、2回ぐらいふれあいバスを利用した。亀崎地区のバス停は、堤防の上であり、バスに乗るためには、坂か、階段を上がる、それが難しいと思う。デマンドタクシーのことを聞いたら、それが一番いい交通手段と思った。

岩崎会長：この時季は特に暑いので、バスを待つのは酷である。地元の方々の意見を聞いた

が、アンケートに関して他に質疑等はありませんか。

吉川委員：私も他の自治体の交通会議に参加をしてきた。これまでの経験上、目的をはっきりさせる必要があって、利用者アンケートに回答した半数は高齢者なので、残り半分は若い世代である。若い世代の利用者はあまり見たことがないので、川越町の特徴かと思う。岡崎市の場合、デマンドタクシーは高齢者に限定し、目的は、高齢者の方の引きこもりを防ぐこと。

川越町でも、年齢や目的など、ターゲットを明確にして、方針を検討したほうがいい。

寺本：利用者アンケートの若い世代については、障害者就労施設に通所されている方と思う。

ターゲットや目的については、「公共交通」の本来の目的、役割を考えると、年齢問わず、誰もが利用できるもの。対象範囲を広くすると利便性は下がることもあり、ふれあいバスの改善、新たな交通手段の導入にあたり、今後、庁内でも検討していくので、今後、委員の皆様からご意見をいただきたい。

吉川委員：補足になるが、会長の話で、杖を持った高齢者が利用されていたとのことだったが、車両をハイエースに変更した場合でも、段差があり、不便かもしれない。4人乗りではあるが、段差が低く、乗り降りしやすい車両も出てきている。利用者の状況、頻度、コストなど、様々な観点から検討する必要がある。

木村委員：町としても、ターゲットはしばっていくべきと考えている。国交省の方に伺いたいが、公共交通の利用者が減っている背景が分かれば教えていただきたい。車を使う人が増えているから、公共交通の利用者が減っているなど、要因が分かれば教えていただきたい。

公共交通の担う役割として、全員を対象とすべきか、それとも、対象をしばっていくべきか、についても分かる範囲でご助言をいただきたい。

鈴木委員：高齢化による利用人口の減少が要因の一つかと思う。バス停、駅まで歩けない方は、バス、鉄道からタクシー利用に移行しているなど、これまでバス、鉄道を利用していた人が減っており、悪循環になっている。

ターゲットについては、自治体それぞれの考え方かと思う。若い世代が公共交通を利用しないのであれば、対象から除いてもいいし、若い人も移動手段がないのであれば、若い世代を含めて考えるべき。それぞれの自治体の状況に応じて考える必要がある。

樋口委員：川越町はコンパクトなまちで、若い世代も多く、県南部と比べて高齢化率も低い。

町民が一番いいのは、何でも無料でニーズに応えることではあるが、一方では民業圧迫になるので、民間事業者と協力してできないか。菰野町では、バス、タクシーは有料で運行している。長野県では、行政施策が民業圧迫となり、タクシー会社が減っている所があると聞いている。民業圧迫にならないように、協力してやっていくことが大切かと思う。

ふれあいバスのルート図を資料としてもらっているが、地理上のバス停の位置がわからない（運行ダイヤを別途配布する）。

岩崎会長：民間事業者の維持も前提なので、行政施策とどうやって折り合いをつけるかもテーマになってくると思う。

木村委員：行政として、一度始めた行政サービスを低下させるのは難しい。現在、1時間に1本あるふれあいバスについて、ある大学の先生からは、小さい町で運行していることにお褒めの言葉をいただいたこともある。その一方で、町民目線では、使にくい、との声もある。この際、ターゲットをしぼっていくことも必要であり、全部を網羅することは難しい。今の無料のバスを廃止することは難しいと思う。ターゲットについては、庁内で検討したい。

青井氏：免許返納の状況について、四日市市が8割で、川越町、朝日町で2割。返納後の移動手段である公共交通の利便性が影響していると思われる。5月13日の道路交通法の改正で、75歳以上で一定の違反の場合、実技試験が必要になる。実技試験が受からないから更新をやめる人も出てきている。今後も危険な運転をする可能性がある人を守っていく社会にはならないと考えられる。高齢ドライバーを補助するサポカーなど、自動運転が普及すればいいが、まだまだその状況にはない。

返納後の移動手段となる公共交通の受け皿が必要。返納して車がない生活がお試しのできる期間があるといいかと思う。返納者だけではなく、幅広いターゲットにしてもらえるといいかと思う。

岩崎会長：ふれあいバスは無料なので、いつでもお試しすることはできる。有料のものを無料にすることは手間がかかるが。今後、240万人出生した団塊の世代が75歳を迎える。今の時点で、日常生活に支障がある人が15%~20%と言われていて、10年後には、50%になる。その受け皿の準備を今からしておく必要がある。

鈴木委員：アンケートでは、80%の人が利用したことがないと回答しており、ルートが分からないと回答した人も多い。一度、体験してもらうことも必要ではないか。イベント参加にふれあいバスを使うようPRするとか、会議をバスの運行時間に合わせて開催するなど、利用促進の取り組みも必要。

尾崎氏：バス事業者としては、コロナ禍ではあったが、R1年はインバウンドの利用者が最盛期だった。昭和40年以降、少子高齢化もあり、公共交通の利用者が減っている。車であれば、好きな時に好きな場所へ行ける。昔は、近所の人や乗合で出かけたいたりしていたが、その人達が高齢になるとどうなるか危惧している。町長のあいさつでもあったが、「住み続けたいまちづくり」のために、どうしたらいいか。昨日、試しにふれあいバスに乗車したが、車椅子対応のバスだった。運行中、スイッチバックするなどマイクロバスでの運行は難しいかと感じた。役場では、若い女性2人が乗ってきたし、朝日駅で降りた方は、40代ぐらいの女性だった。ぐるっと回っているので、遠回りかもしれないが、県南部のバスでは、1ルート90分以上あるところもある。ダイヤを見直すことも必要で、通勤、通学者向けに長時間運行するのもいいが、ターゲットをどこにおくか。鉄道もあるので、バスとの接続を考えて、利用者が少ない所は、デマンドタクシーに置き換えることも検討できる。検討できることがたくさんあるので、楽しみ、興味がある。

山本委員：電車とふれあいバスとの接続が悪いとの意見がある。11時台の接続は約20分あり、15時、16時台は到着と出発がほぼ同じ時間。接続の見直しにより、便利になるのではないか。

川越富洲原駅は、1日約5,000人が利用している。ふれあいバスは無料なので、非常にいい移動手段と思う。これまでも、ダイヤの変更の際は、三重交通などの事業者や自治体とも協議をしている。改善策はたくさんあるかと思うが、課題も見えているので、まずは、その課題に取り組んではどうか。

コロナ前と比べて、定期券の販売が△14%程度まで戻ってきているが、一般利用は、△25～30%とまだまだ厳しい状況。利用者の減少は、運行本数の減少となり、負のスパイラル。バス事業、鉄道事業は非常に厳しい。すぐにはできないが、ダイヤの調整については、協議、協力したいと考えている。

岩崎会長：次回までに町で検討していただく内容としては、

- ・バスの利便性の向上について（今できることもある）
- ・ターゲットをどうするか
- ・デマンドタクシーの運行について

これらについて検討していただき、スケジュールも含め、次回示していただきたい。

他に意見等ありませんか。本日の議事は終了しましたので、事務局に進行をお返しします。

寺本：岩崎会長、委員の皆様ありがとうございます。第2回の開催については、9月下旬から10月の間で調整をさせていただきたい。

ふれあいバスの効率化については、昨年度から三重大学との共同研究として、ルートの細分化、バス停の見直しなどを並行して進めているところ。

ふれあいバスの改善やデマンドタクシーの導入について、すぐに本格運行はできないので、来年度、半年など期間を決めて、実証実験のような試験運行を行いたいと考えている。大まかスケジュールについては、次回お示ししたいと考えている。試験運行については、本日出席いただいている三重交通さん、名鉄四日市タクシーさんの協力が必要なので、よろしくお願ひしたい。

伊藤：本日は貴重なご意見をいただき、ありがとうございます。本日の内容、委員の皆様からの意見も含め、庁内で共有し、今後の方針について検討していきたい。利用者にとって利便性高い公共交通になるよう、今後ともご協力をお願いしたい。

本日はありがとうございます。（11時50分終了）