第３３回　土岐市地域公共交通活性化協議会　議事録

日時：令和２年３月 25 日（水）10：00～11：15

場所：土岐市役所・３階大会議室

（参加者）　※敬称略

委員	磯部　友彦	澤田　眞司	野田　昭宏
	勝　雅義	小倉　保二	梅村　春生
	林　万里子	田中　直子	中島　美子
	長谷川　満	松浦　聖子	伊藤　一智
	長谷部　美穂（代理）	川上　雅司（代理）	田口　貴弘
	廣﨑　英貴	各務　和彦	安藤　学
	鷲見　直人	渡辺　章弘	可知　路博
	菅内　厚視	丹羽　博英	
事務局	水野　健治	鈴木　聡	佐橋　直樹

※林　直樹、三輪 やよい、安藤　和江　欠席

■議長選出

・礒部副会長を議長に選出

■協議事項

（１）令和２年度予算（案）

（事務局）

・資料１について説明

歳入については、土岐市からの負担金で、合計 5,413 千円。

歳出については、運営費として、会議の開催を最大５回予定して会議費として 530 千円。

次に旅費・需用費として 19 千円、事業費として網形成計画の推進に掲げる事業を推進するため、また第二期網形成計画の策定のため、コンサルへの委託料として 4,864 千円。

・承認

■報告事項

（１）公共交通　利用者数報告

（事務局）

・資料２について説明

市民バスについては、毎年 1,000 人程度ずつ増加しており、網形成計画の目標をクリアしている。

美濃焼団地線が少し落ち込んでいるが、ポリテクセンターを利用する人が大半のため授

業の開始時間の変更など不便になっていないか確認したが、特に変更はないとの事だった。今後とも注視していきたい。
「のってこ」は横ばい。リピート利用が多いため、特定の人の利用に左右されやすい。
駄知どんぶりバスは、概ね１日 20 人が利用している。のってこ駄知線の代替で導入したが、利用者１人あたりに占める市補助金として考えると、大幅に改善した。
輸送コストについて、泉の路線は比較的安価であるが、曽木・鶴里方面は高めに出がちとなっている。高コストかつ減少傾向の路線については、再編の検討をしないといけないと考えている。
東濃鉄道の路線も、数値目標はほぼ達成できたが、大幅減便があるため次年度の利用者は大きく変わる可能性がある。

（伊藤委員）
２ページの「目標」というのは、令和２年度時点での目標なのか。

（事務局）
策定当初より毎年度維持する事を目標してきた。大幅にクリアしているが、次年度は網形成計画の策定時期のため、これを踏まえて計画を検討したい。

（議長）
どういう人が増えたのか、しっかり分析してほしい。土岐市ではどんぶりバスをはじめいろいろなことをやっているが、何が効果的だったかしっかり見極めてほしい。

（２）令和元年度　協議会事業報告

（事務局）
・資料３について説明

広報ときに特集を掲載した。
市内高校や濃南中学で、中学３年生を対象に通学マップを配布した。
曽木もみじ線は、ルート変更により遅延が大幅に解消した。また、特に大きな問題なく運行できたので、次年度も同じように続けたい。
公共交通ふれあいイベントを、セラトピア土岐で開催した。
市民バス・のってこの利用実態アンケートについて、年末に実施した。満足度は、網形成計画の目標値に若干届いていない。なお、3 割が GoogleMaps 等でバスの時刻検索が可能になれば利用すると回答した。

（各務委員）
利用者アンケートの自由意見にあるご不満等に対する対応は如何か。

（事務局）
12 月にアンケートを実施したばかりであり、今月集計ができたところでまだ対策までは できていない。市内のバスは 3 台で運用しているため、どこかを早めると、別の便への接続ができなくなったり、運転の休憩時間の確保の必要などもあるため難しいところはあるが、利便性が高まることについては、ぜひ実施していきたい。

（３）東鉄バスのダイヤ改正について
（事務局）
・資料４について説明
市内主要路線で 30%ほどの減便となっている。東鉄バスからは、1 月下旬に話があり、具体なダイヤを見せて頂いたのが 2 月上旬であった。朝晩の通勤・通学と総合病院の接続で何点か要望を伝えて、改善いただいた。広報ときやホームページ、時刻表の改訂などを行い、周知を行っている。

（野田委員）
大幅な減便となってしまった。当社は中濃～東濃まで運行しているが、土岐市だけでなく全体で減便であることご理解いただきたい。この理由は乗務員の離職であり、現在 133 名の運転手がいるものの休みがあるので平日は 95 名しか配置できず、122 コースに対してカバーしきれていない。今年に 8 名が一気に退職したため、貸切バスなどから回して対応している状況だ。昔から乗務員不足であったが、昨年・今年に離職が一気に進んだ。当社では初任給の引き上げなど採用活動も行っているが、離職が止まらない。また、働き方改革もあり、待遇をよくしないといけない。更にコロナウイルスで貸切バスが全く動かない。以上の事から、経営が非常に厳しく、ダイヤ削減どころか路線廃止もあり得る状況になってきた。大幅減便により、しばらくはこの便数で維持したいと考えているので、ぜひご理解いただきたい。

（議長）
民間バス路線の新設・廃止については、事前に色々手続きが必要であるが、減便についてはそれほど手続きが必要ない。そのため、地域としては受け入れるしかない。ただ、地域としては大変な状況になってきたので、バス会社だけに任せてはいけなくなってきた。とはいえ、年明けになって説明というのはよいものではない。経営状況を晒しにくい事は理解できるが、できるだけオープンにして地域で議論する場を作りたい。また、

市をまたぐ路線も多いので県などとも議論をする必要があろう。

（伊藤委員）
国への減便の手続きとしては、１ヶ月前に届け出るだけで良く、認可ではないため止めることはできない。手続き的にはそうだが、もう少し早ければ地域としての対応策も違ったかもしれない。減便は全国の流れなので仕方ないが、地元自治体とバス会社は連携をして頂いて、ソフトランディングを目指してほしい。

（議長）
運転手不足であれば、市民バスにも影響してくる。

（野田委員）
昔からの路線は維持していきたいが、新規は難しい。
運転手不足の中で、資源を集約していかざるを得ない。

（梅村委員）
運転手不足はごもっともであり、市ともぜひ調整してほしい。また、土岐市だけの問題でもないので、広域で調整して、市民にとって良い方向に進めてほしい。

（事務局）
県の協議会の地域分科会があり、そういった場での協議はある。直近では 2 月に開催され、具体的なところまで進んではいないが、連携は必要だという意見は出ている。

（議長）
運転手不足は、市としての雇用戦略でもある。そういった取り組みも進めてほしい。

以上