

## 会議録

会議名	第26回 海津市地域公共交通会議
日時	令和3年11月15日(月) 14:00～15:20
場所	海津市役所 西館1階 大会議室
出席者	委員23名 事務局4名
傍聴人	1名
議題等	議題1 コミュニティバス路線の再構築について 議題2 デマンド交通のバス停の設置について 議題3 デマンド交通のインターネット予約について その他

### 協議事項

#### 【議題1】 コミュニティバス路線の再構築について

事務局から説明 (資料1に基づき説明)

- ・資料1 コミュニティバス路線の再構築について

○委員からの質問・回答、意見等 (→事務局回答、⇒他委員回答)

- ・専門部会で休日の観光ルートについて提案した。現状、観光客はほとんど自家用車を利用している。休日は学校も市役所も休みになる。海津市では、観光振興長期基本計画を策定し、観光に力を入れられているため、休日の観光のアクセス向上を図った方がよいと考えている。

- ・網計画をみると、駒野駅から水晶の湯までのアクセスについては水晶の湯の送迎バスで対応すると記載されているが、これは自家用のバスで料金がかからないということか。現状は長良川サービスセンターに乗り入れているが、再編後は乗り入れなくなるということか。

再編で乗り換えが増えるイメージがあるが、待合スペースの拡充等を検討されているか。

→今のところ具体的な検討には至っていないが、送迎バスを利用できるか今後指定管理者と検討していく。現状の水晶の湯の乗降者数は月に40人程度であり、平日はデマンド交通で対応できると考えられるため、平日の運行は廃止し、休日のみ運行することで対応する。

長良川サービスセンターの乗降者数も月10人未満と少なく、休日の利用者も少ないため、デマンド交通のみで対応できると考えている。

待合室の充実については、具体的な整備については未定だが、どのような形でスペースを確保できるか今後検討していく。

- ・海津市の輪之内町内の大藪東に停車することについて、大藪東から岐阜羽島までの運賃が、輪之内町の自主運行バスの運が異なることになるため、利用者にとってわかりやすくしなければならない。また、海津市の定期券で輪之内町のバスに乗れるのか、逆に輪之内の定期券で海津市のバス乗れるのか、海津市と輪之内町の定期券の運用ルールも決めないといけない。さらに岐阜羽島駅の乗り場がそれぞれ異なるため、乗り場の統一等、利用しやすいようにしていく

必要がある。

海津線との乗り継ぎの強化はありがたい。今尾で乗り換えられると案内できるようになる。今尾のバス停はどこに設置するのか。

→海津市と輪之内町で運賃が異なるのはよろしくないと考えているため、輪之内町と協議しながら検討・調整を進めていきたい。定期券についても、輪之内町の定期券で海津市のバスが使えるのか、海津市の定期券で輪之内町のバスが使えるのか、全部含めて協議を進めていきたい。

今尾のバス停は交差点の南東のシャトレーゼのあたりで検討している。

・岐阜バスの旧「海津北高校」バス停に設置するのであれば、バス停を増やせば同じバス停で乗り換えられるようになると思ったが、そちらは通らないということであれば、乗り換えがわかる案内をしていきたい。

・海津市役所で乗り継ぐ場合は、乗継券を渡して無料にすると伺った。再編案では運用が複雑で同じ車両が終点への到着後に引き続き別の路線として運行される便がある。乗り継がないといけないと思われると利用を敬遠される可能性があるため、別路線でも直通で乗り換えなくてもよいことがわかるように工夫していただければと思う。

中型車両1台、小型車両2台で運用するためダイヤの設定に苦労されているようだが、中型車両でないといけない便はあるのか。

路線名について、お千代保稲荷線は、お千代保稲荷を經由しているものの通学向けで休日は運行していない。一方、海津羽島線は本数が多く休日も運行しており、お千代保稲荷も通るため、お千代保稲荷へのアクセスを案内する観点では、路線名を見直してもいいのではないかな。

→今回新たに路線を区切るということで、定時定路線から定時定路線への乗継券の発行や直通便の運賃をどう扱うにすることも含め、今後料金設定の検討時に考えていきたい。

車両については、海津明誠高校の生徒が30人程度乗っているのが現状のため、通学に利用されている便は中型車両で運行する必要がある。以前、乗り切れなかった場合に臨時便を出していたことがあるため、臨時便を出せば小型車両でも対応できるのか、また今後の生徒数の動向もみながら車両更新時に考えたい。

路線名については、利用者からも同様の意見をいただいている。路線再構築に合わせ、専門部会等で検討したい。

○原案のとおり承認

## 【議題2】 デマンド交通のバス停の設置について

事務局から説明（資料2に基づき説明）

資料2 デマンド交通のバス停の設置について

○原案のとおり承認

### 【議題3】 デマンド交通インターネット予約について

事務局から説明（資料3に基づき説明）

#### 資料3 デマンド交通のインターネット予約について

- ・現行の予約の場合、朝一の予約は前日までとなっているが、インターネット予約の場合は当日早朝に予約すれば利用できるということによいか。  
→1時間前まで予約可能なので、朝7時の時点で当日朝一の予約をすることも可能である。
- ・インターネット予約の導入目的は、人件費を削減してコストを下げたいという位置付けか、オペレーターの数はそのままの利便性を上げたいという位置付けか。  
→今の時点では、オペレーターの体制の変更は考えてはいない。今回は利用者の利便性の向上を目的に導入する。
- ・インターネット予約の割合が増え、オペレーターを減らしても対応できるようになるようであれば、オペレーターの体制についても検討してほしい。

○原案のとおり承認

#### その他

- ・コミュニティバスの利用者数は、定時定路線バスが8割でデマンド交通が2割であるのに対し、費用は定時定路線バスが6割でデマンド交通が4割となっており、デマンド交通の運行経費は定時定路線バスに比べ割高になっている。デマンド交通の運行システムに問題があるのではないか。  
デマンド交通は、市内全域でされているが、ごみ収集のように小学校区ごとに曜日を定め、その曜日だけ運行する方が、予約も取りやすくなり、苦情もなくなり、効率的な運行になるのではないか。  
デマンドの利用者は現状1日84人程度と聞いているが、往復で使う人がほとんどだと思うので、実利用者は50人程度ではないかと思う。路線の再構築に合わせて、デマンド交通の運行システムについて再検討してほしい。  
→専門部会で同様の意見をいただいた。現状のデマンドは1回あたりの利用距離が長いのが課題となっている。1運行当たり片道30分であれば、回送を含めると車両を往復で1時間分占有されることになり、経費がかかってくるというのは奥山委員の言う通りである。  
校区ごとで分けるのがいいのか、ゾーンで分けるのがいいのか、曜日で分けるのか、今後協議をしながら見直していきたい。
- ・養老鉄道の運行のために市から約1億2300万円を負担しているが、どのように考えているか。  
鉄道では、全般にスピードアップが図られている。多度駅、駒野駅、養老駅に側線があるが、

それを利用して急行を運行できないか。

⇒養老鉄道では 7 市町からの支援を受けており、古い鉄道の施設を健全に守っていくために最低限必要な額としていただいている。ただ、古い施設や車両を守るにはまだ足りないので、増額もお願いしている。高いと感じられるかもしれないが、老朽化への対応や、安全に電車を走らせるためにはこれくらいの費用がかかることをご理解いただきたい。公有民営化から 10 年間で軌道に乗せたいと考えており、10 年で見直し検討していきたい。

スピードアップについては、施設の構造上最高速度を 65km/h から上げるのは難しい。急行の運行については、駒野駅等での行き違いはできるが、上り列車と下り列車がすれ違いを行う必要があるため、1つの電車を優先させるとほかの列車は時間がかかってしまうこともある。具体的に検討したわけではないが、待避線があっても急行を走らせるのは厳しいと考えている。持ち帰って検討する。

**閉会**