

令和3年度第5回東浦町地域公共交通会議 会議録

会議名	令和3年度第5回東浦町地域公共交通会議
開催日時	令和3年12月6日（月）午前10時15分から正午まで
開催場所	東浦町役場 3階 合同委員会室
出席者・欠席者	別添「令和3年度第5回東浦町地域公共交通会議委員名簿」のとおり
議題	(1) 東浦町地域公共交通計画の素案について【協議】 (2) 令和3年度の乗車人数について【報告】
その他	(1) おでかけをもっと便利に、楽しくマイルートで。in 愛知
傍聴者の数	4人

審 議 内 容

◆防災交通課長

定刻となったため、会議を開催する。

◇会長

今回は議題が2つある。皆様の意見、ご協力をお願いします。

◆防災交通課長

始めに、本日の出席委員は、委員名簿のとおり、30名中28名で、定足数の過半数以上に達しているため、東浦町地域公共交通会議設置要綱第6条第2項により、本会議が成立したこと及び同条第4項により、会議は公開とし、本日の傍聴者は4名であることを報告する。また、本日の会議の内容については、町のホームページで後日公開することを併せて報告する。

◇会長

議題1 東浦町地域公共交通計画の素案について、事務局から説明を求める。

議題1 東浦町地域公共交通計画の素案について…資料1-1、1-2、2、3、4

◆事務局A

資料1-1、1-2、2、3、4について説明。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◆事務局A

目標を達成するための施策について、皆様のご意見を伺いたい箇所がある。資料1-1の10ページ「(2) 新たな公共交通の導入検討」の「1 タクシーを活用した新たな公共交通の導入」の運用時間についてである。計画案では、町運行バス「う・ら・ら」の運行がない19～21時の時間帯にタクシーを活用した新たな公共交通の導入し、夜間の移動ニーズに応じていきたいと記載しているが、この夜間の時間帯より別の時間帯が良いなどの意見はあるか。例えば、タクシーの配車がしやすい9～16時の日中の生活の足の補強を希望する等が考えられるが、どの様に思われるか。

◇会長

意見が出ないため、その他について委員の意見を聴取する。

◆委員 A

資料 1-1 の 10~11 ページ「(4) 公共交通の運賃支払い方法の充実」の「2 回数券の共通利用」の内容についてお聞きしたい。ここで、実証実験を行い、利用者数の最低ラインを協議するとあるが、これらを設ける必要はあるのか。意図などがあれば教えていただきたい。

◆事務局 A

民間バスやタクシーで町運行バス「う・ら・ら」の回数券の共通利用を可能とした場合、新たな財政投入が必要になる。この財政投入額に対して得られる効果が妥当であるかを公共交通会議の場で協議し、事業の継続・中止を慎重に検討していくためにも、実証実験の期間と利用者数の最低ラインを設けることは必要だと考えている。

◇副会長

公共交通に関するグループインタビューでは、7 小学校すべてを回り、様々なご意見を聞くことができた。ご協力いただいた連絡所長の皆様、出席していただいた皆様には改めて感謝を述べさせていただく。なお、ここで頂いた意見は、資料 4 にまとめており、資料 1-1 の計画素案にも反映している。

資料 1-1 の 9 ページ「(1) 既存路線の利便性向上」の「3 巽ヶ丘駅へのアクセシビリティ向上」では、運行可能時間と運行頻度を指標としているため、アクセシビリティという言葉を使うのは適切ではない。ここの表現は修正していただきたい。

また、資料 1-1 の 8 ページでは、最終バス発車時刻に 21 時という記述があるが、この時間帯を町運行バス「う・ら・ら」のみで補うのは難しく、資料 1-1 の 10 ページの「(2) 新たな公共交通の導入検討」の「1 タクシーを活用した新たな公共交通の導入」を夜間に運行できなければ達成できない指標である。そのため、この目標を設定する際には、新たな公共交通を導入し、夜間の利用可能時間を延長するといった注釈文を目標に追記する必要があるだろう。

また、資料 1-1 の 10 ページの「(2) 新たな公共交通の導入検討」の「1 タクシーを活用した新たな公共交通の導入」の利用者数のライン設定について質問があった際に、事務局が回答した内容から、多くの方に使っていただきたいが、想定以上の利用があると財政的にパンクしてしまうといった意識が伺える。

特にタクシー割引に関する施策は、財政的な問題から中止する自治体が愛知県内でも複数あった。素晴らしい施策ではあるが、財政的には厳しいものになる。また、タクシー利用者は一部に限られるため、その一部の方に多額の支援を行うのかといった議論になり、うやむやになってしまうこともある。

東浦町の場合は、回数券の共通利用のため、一割引でしかない。とはいえ、町運行バス「う・ら・ら」の回数券を持っていれば、タクシーが使える、知多バスの路線が使えると住民の方に思っていたら良いことではないか。

なお、回数券の共通利用の注釈文「回数券 1 枚につき東浦町が 100 円負担、差額は利用者負担」の説明では誤解を招くので補足説明する。まず、町運行バス「う・ら・ら」の回数券は、11 枚綴り、1,100 円分の回数券を 1,000 円で販売されているため、1 枚あたりの料金は約 90 円である。この回数券を知多バスで利用した場合、利用者は 100 円分として利用できるが、回数券を割引販売しているのは知多バスではなく東浦町のため、知多バスが東浦町に回数券 1 枚につき 100 円を請求するという形になる。言い換えれば、東浦町

は、他の公共交通機関で使われた回数券1枚につき約10円を負担するということである。実際に利用を想定すると、知多バス「東ヶ丘団地線」に乗車して180円を支払う場面で、利用者は回数券を1枚使えば、差額の80円を現金で支払うということである。

なお、この1割引きの回数券が知多バスやタクシーで使えるとなった場合に、どの程度利用が増えるかというのは正直やってみないと分からない。想定以上に利用があり、財政投入額が大きくなることもありえるが、この事業をやってみて、住民の方々が「便利になって良かった」と思っていただけであればやる意味もあるだろう。つまり、利用者数の最低ラインを設定するのは難しい、無理なのではないかと言いたい。もしラインを設定するのであれば、この回数券の差額で支払えるのは年間で何円までといった消極的な指標でしかラインを設定できないと思っている。そのため、この場合はラインを設定するとは言わず、財政投入額と利用者数と、皆さんがどう思ったかを調査したうえで継続するかを決めるといった判断方法にすべき。これは1年ごとに状況をチェックし、やり方を検討していく必要がある。

◇会長

その他について委員の意見を聴取する。

◆委員B

今回、タクシーに関する施策を計画に盛り込んでいただいたことは大変ありがたい。この地域でタクシーがどのような形でご理解いただけるか、どのような運行ができるかといったことを考えるきっかけが作れたと思っている。

また、「タクシーは高い乗り物」といった抽象的なイメージをお持ちの方は多くいるだろう。そういった方々に対して、実際の移動区間でいくらかかるのか、お友達と回数券を1枚ずつ出し合った場合どの程度お得に乗れるのかといった情報を提供していくことで、タクシーの正確なイメージをお伝えし、「荷物が多い帰りはタクシーを使おう」、「雨のときはタクシーを利用しよう」といったように移動手段の一つとして認識していただく、利用促進に繋がる取り組みを協同して実施していきたい。

◆委員C

バスや電車等の乗り方教室を開催する際には、タクシーの利用方法なども一緒に周知していただきたい。

◆事務局A

乗り方教室には、タクシーに関する乗り方も周知する旨を追記させていただく。

◆委員D

回数券の共通利用について、例えばタクシーで550円の運賃となった場合、回数券5枚利用すれば、利用者の現金負担は50円という認識であっているか。

◆事務局A

その認識であっている。

◆委員D

例えば、刈谷駅前から東浦町に帰ってくる場合も使えるのか。

◆事務局A

利用できる範囲や枚数制限については、協議のうえ設ける必要があると考えている。

◇副会長

特にタクシーは町内移動で使われることが少なく、乗務員の方が町内か町外かを判断す

るのは煩わしいため、一番簡単な制限は枚数制限だろう。簡単に計算すると、東浦町役場から巽ヶ丘駅までタクシーで行くと運賃が2,000円以上になる。そのため、2,000円以上は町外移動と考え、例えば町運行バス「う・ら・ら」回数券の利用上限を1回あたり20枚とする等が考えられるだろう。タクシー事業者の視点ではどうだろうか。

◆委員B

タクシーを利用していただくことを考えれば上限はない方がありがたい。また、乗務員の手間という面でいっても、タクシーはもともと割引きチケット等が多数あるため、どのような乗務員でも問題なく対応できると思われる。

◇副会長

町の財政面から制限をかける必要はある。その中で乗務員の方に対応していただく上で、最適な制限を設ける方法はやはり枚数制限だと思われる。

◇会長

その他で委員の意見を聴取する。

◆委員A

乗り方教室を開催する際には、公共交通の防疫対策等も紹介し、安全で安心して乗れるものであると周知していただきたい。

◆事務局A

乗り方教室を開催する際には、防疫対策の周知をさせていただく。

◆委員E

資料1-1の10ページの「(2) 新たな公共交通の導入検討」の「2 ラストワンマイルとしての新たな公共交通の導入」について、施策の内容が分からない。こういった箇所に導入するか等も考えているのか。

◆事務局A

より細かなニーズの把握が必要なため、対象地域は選定していない。現在、バスでは乗り入れることができない狭路を「東浦高校線（文化センター経由）」が運行しているが、石浜コミュニティセンターや生路コミュニティセンター等の利用者数は多くない。また、より道路幅が狭まる旧道沿いの住宅街も乗入れられていないのが現状である。こういった地域にバスではなく別の交通手段を導入することで、住宅地内の利用者のニーズをより深く叶えることが可能だと考えている。

たとえば、藤江地区であれば、住宅地の外周をバスが運行しているが、バスではない新たな交通手段を導入することで、住宅地内を横切って東浦駅に乗り入れる利用なども考えられる。

◆委員E

3年目に到達すべき利用者数を評価するとあるが、計画が始まって3年目で評価するのか。

◆事務局A

事業を実施した3年後に評価するという意味合いである。

◇副会長

ラストワンマイルとは、1マイル、つまり1.6kmを意味する。本施策は、停留所や駅が遠く、バスや電車が使えない人を助けるためにどうするかを考えるものである。実は東浦高校線はそういった方々を救うために作った路線で、郷中の狭路を運行することで皆様の

より近いところに停留所を置こうとした。しかし、道路が狭く、見通しが悪いこと等から置きたい場所に停留所を置いていない部分もあった。こういった課題を解消するために新たな交通手段を導入したいといった趣旨である。

ここで示した新たな交通手段としては、グリーンスローモビリティが考えられる。グリーンスローモビリティは、定員が4人以上の低速電動バスのことである。車両は、ゴルフカートのように壁がなく、どこからも乗れるものである。時速20kmでゆっくりと走るため、道路で手を挙げた方を乗せながら運行することができる。例えば、各駅から郷中を小さく周回するなどが考えられる。時速20kmのため、長寿医療センターまでといった長距離の移動はできない。移動範囲はせいぜい2kmが限度であろう。

グリーンスローモビリティを導入する場合、借りて行う場合と、買って行う場合がある。買って、いきなり導入しても利用していただけない可能性もあるため、各地区の連絡所長とよく協議し、一定以上の利用見込みがあるときに、1日30人は利用する等といった利用者数の最低ラインを設けて実証実験するのが良いだろう。このときの運転手は、地域から出していただきたい。

◇会長

その他で委員の意見を聴取する。

◆委員F

役場からバスが右折する際に、道路渋滞のため、立ち往生している場面をよく見かける。ダイヤ通りに運行できるように、役場の出口付近に交通規制を掛けて、一般車両が停車できないようにした方が良いのではないかと。

また、資料1-1の9ページ「(1) 既存路線の利便性向上」の「3 巽ヶ丘駅へのアクセシビリティ向上」で乗継利便性を向上させたとしても、知多バス「東ヶ丘団地線」が中間時間帯の運行をしていないため、効果はあまり出ないのではないかと。これから検討していただきたい。

◆委員D

先ほどの質問に関連するため、意見を述べさせていただきたい。資料1-1の9ページ「(1) 既存路線の利便性向上」の「4 知多バス「刈谷中部空港線」活用策の実施」にも注釈文で付いているが、空港利用が非常に少なくなり、以前は1日27便あった本路線も現在は1日2便となっている。

空港の利用ニーズが回復するか分からない中では、事業者として新たな需要を創出する必要がある。先日、町内に工場を建設中の事業者「従業員移動の足として本事業者を活用していただけないか」と相談に伺ったが、その際には「自社で対応する」と回答されてしまった。しかし、この刈谷中部空港線は緒川駅から東浦知多インターの区間に工場が複数点在している。従業員の方々の移動の足確保として、一つの事業者との契約での実現が困難でも、複数の事業者との契約であれば実現する可能性もあるのではないかと。この時の運行ルートとして、緒川駅と工場を経由して巽ヶ丘駅といった町内の横軸であり、従業員の方々の利便性も高い路線も考えられる。

◇副会長

その案は、現在、どの程度考えているものか。

◆委員D

一社との契約でのバス運行が難しい状況であるため、複数社を回る必要がある。予算の

関係もあるため、町と一緒に実現できたらと考えている。

◇副会長

会社によって始業・終業時刻が異なるため、上手くいかないことが多い。しかし、住民の横移動も含め、町も参加して導入できるのであれば良い。実現は難しいが、魅力的な挑戦である。

◇会長

実際、東浦知多インターチェンジ付近には、新しい工場がいくつか建設された。実際に三河から移設した工場に訪問したときには、社長から「従業員は三河からマイカーで通っている。朝は渋滞も発生しているため、公共交通があるとありがたい」と言われることがある。ただし、今どきの工場は何百人も何千人も働いているわけではないため、それほど従業員が多いわけではない。また、先ほどの話にもあったように各工場で都合があるため、一社一社がコストを出し合って、通勤の足を確保する案では、引き込まれないだろう。

社長と話したときは「既にある路線を使えるようにして、移動手段の一つとして使わせてもらえるとありがたい」といった言い方であった。そのため、こちらの方の進め方であれば比較的スムーズに話が進むのではないかと。

◆委員D

刈谷中部空港線は立席がない車両を使っているため、緒川駅で利用者が多いと乗車を断らなくてはいけない場面が発生する可能性がある。

◇副会長

いずれにしてもやれるところからやれば良い。導入するとしたら朝・晩が中心となる路線になるが、中間時間帯も巽ヶ丘駅から緒川駅の区間を運行すれば、現在足りていない「環状線（左回り）」の新田地区から緒川駅方面への移動を補えるため、十分あり得る路線であると思われる。

◆委員C

資料1-1の10ページの「(2) 新たな公共交通の導入検討」の「2 ラストワンマイルとしての新たな公共交通の導入」について、先ほど住民主体で運行する地域が多いと言われたが、地域住民から選出した運転手のアルコールチェック等の安全性をどのように担保するかが課題になっているとも聞かされている。

例えば、新たな公共交通の利用者がどの程度いるのかを把握するために、タクシー事業者を活用してニーズの確認をしている自治体もある。新たな公共交通の導入を検討していく際には、多角的に検討していくためにも、タクシー事業者を協議の場に招いて、情報共有していただきたい。

◇副会長

国の制度作りに関わってきた。4か月ルールはご存知だろうか。自家用有償運送を導入したい場合は、タクシー会社やバス会社にサービス内容を提示し、この内容で運行していただけないかを確認する期間に2か月、この期間に手を上げる事業者がない場合、このサービスを自家用有償運送で実施するが、タクシー会社やバス会社に受託していただけないかを確認する期間に2か月を設けて、それもできない場合は自家用有償運送が自動的に認められる仕組みである。このとき更に、自家用有償運送の運転はしないが、運行管理をタクシー会社やバス会社が受託する、いわゆる事業者協力型有償運送も可能である。

この仕組みによって、タクシー会社やバス会社が代案等を出せず、運行できないのであ

れば、その地域は交通空白地域と同じ意味であるとしている。

何にしても、地域で「車両が走れば1日何人乗る」といった覚悟が決まらなければ、ニーズがなければ、議論しても意味がない。ただし、地域に丸投げするのではなく、タクシー会社やバス会社が入って、「このように運行すれば乗るよね」といった提案はしていく必要がある。こういったニーズ確認をしていくことが、ワークショップに求められていくだろう。

◇会長

その他で委員の意見を聴取する。

◇副会長

資料1-1の9ページ以降に、施策を実施していく主体といった記載がないため、自分事と考えられず意見が出てこないのだろう。施策を誰がやるのかが大事であり、計画にはそこを記載することが必要である。

委員の皆様には、この施策であれば自分がやりたいと立候補していただきたい。事務局側もこの計画案には書いていないが皆様にやっていただきたいと考えているのがある。これらの施策に対して、誰がやるのか、そもそもやってほしくない、といった視点で改めて見ていただきたい。ここにいる委員、私も含めてすべての方が計画の主体に名前が上がると思っただきたい。

今の段階では良いが、いつやるかというのが重要である。まず言えるのが、中間時の評価も必要であろう。例えば、中間時として令和6年度時点での評価指標を設けるのが考えられる。先ほど話のあった工場への通勤を担う従業員バスは実現に時間のかかる事業であるため、最終年度、令和8年度に見るが、早く実施できるものは令和6年度には評価し、状況によっては指標の見直しを行うこともあるだろう。

別件になるが、資料1-1の11ページの「(5) 情報発信で不安を解消」の「3 「東浦マイ時刻表サービス（仮称）」の実施」については、人力ではなく、アプリなどで対応するものだと考えている。役場内の仕組みづくりではなく、ウェブのツールとして提供した方が良い。手作りでは時間がかかる、ある自治体では担当がマイ時刻表を一日中作っているなんて話も聞く。それはおかしい。

アプリで作れるよう、マイ時刻表アプリのコンテストを開くのが良い。その中で良いものを採用し、採用者の商品には東浦町の産物、ぶどう、感謝状等を出すのはどうだろうか。

◇会長

先ほど話があったように、誰がやるのか、いつまでにやるのかがないと計画にはならない。次回までに組み込めるよう調整していく。その他なければ、採決を取らせていただく。本日説明した枠組みで計画を作成していったらよろしいか。

◆全委員

異議なし。

◇会長

その他なければ、次の議題に移らせていただく。

◆事務局B

本計画は今年度中の完成を予定している。今後のスケジュールは、今回の会議の内容を反映し、年明けの1月下旬に会議で協議し、2月にパブリックコメントで意見聴取し、頂いた意見を反映し、今年度中に最終案を公共交通会議で諮る予定である。

そのため、大変恐縮であるが、現計画案についてご意見がある方は、来週末、令和3年12月17日（金曜日）までにご連絡いただきたい。

◇会長

その他なければ、次の議題に移らせていただく。

議題2 令和3年度の乗車人数について…資料5

◆事務局A

資料5について説明。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◆委員D

町運行バス「う・ら・ら」の利用者数が、コロナ禍以前の平成30年度の数値と比べて80%というのは、民間バスの減少率と比較すると良い数値だと思われる。民間バスの利用状況は非常に悲惨な状況であり、コロナ禍以前と比べて30%以上減少している。本社では70%に届かない数値が令和3年4月以降続いているため、ここで紹介された町運行バス「う・ら・ら」の利用者数は非常に良い数値を示していると説明しても良いだろう。

◇会長

JRはどのような状況か。

◆事務局A

町内全駅の乗車人数を令和2年度と平成30年度とで比較した場合、約25万人の減、割合でいうと約15%の減となる。

◇副会長

高校生や工場勤務の方は行かざる得ないことが多いが、大学生やオフィス勤務の方はリモートに移行しているのだろう。そのため、大都市圏の方が減り幅が大きく、地方の方が行かないとできないことが多いので減り幅が少ないという傾向がある。

町運行バス「う・ら・ら」もそれに近く、これで移動することが必要な方がたくさん利用しており、たまに遊びに行くといった利用や、感染リスク等から移動が怖いと思っている方の移動分が減ったのだろう。更にこの移動が制限された期間に、体調面で実際に動けなくなってしまった方もいるため、9割までは戻るが、それ以上は難しいと考えられる。

これからは、「出かけたら良い事がたくさんある」と伝えるようなキャンペーンを打っていく必要がある。そのために必要な知恵や、企画を皆様に出していただきたい。

◇会長

その他で何かあるか。

その他 おでかけをもっと便利に、楽しくマイルートで。in 愛知

◆委員F

愛知県では、来年のジブリパークの開業に向けて混雑の緩和や、移動の利便性向上の取組を進めている。モリコロパーク中心ではあるが、令和3年12月から令和4年1月末の期間にスマートフォンを使った実証実験を行う。公共交通機関を一括で経路検索でき、混

雑状況も確認できる。会員登録は必要だが、ダウンロードは無料のため、お出かけの際には本アプリを活用していただきたい。

◇会長

本日の議事日程をすべて終了した旨を告げ、閉会を宣告する。