

東郷町における地域公共交通のあり方に関する提言

はじめに：

本町における地域公共交通は、町民の生活の質の安定的維持向上、地域経済の健全なる発展、ならびに本町関係人口の利便性向上を担保するために欠くことのできないものである。また、人と人、人と地域を繋ぐ神経線維のような存在でもある。中長期的な人口減少、高齢化の加速、居住地域における環境や価値観は年々変化して来ているが、その普遍的な重要性に変わりはない。

一昨年来、総務経済委員会では、町民のくらしや生活の充実の視点から公共交通がどのような役割を果たしているのか、また、これからの公共交通がどのような役割を果たすべきかという視点から、あるべき公共交通とはどのようなものか。又、そのために町としてどう対応すべきかについて継続かつ段階的に研究を行い、その成果物として本提言書を提出する。

1. 総務経済委員会として取り組んだ各ステップと段階的 GOAL：

STEP1 地域公共交通に関する町民の声の聴取 → 現状の課題の抽出と整理



STEP2 課題の原因と背景を明確化 → 公共交通の未来像とのギャップのイメージ化と共有



STEP3 先進事例の視察・研究を通じて方向性を定める → 本町に相応しい施策・事業の整理



STEP4 総務経済委員会の提言提出 → 議会全体で提言書の内容を共有し総務経済委員会として町長に提出

2. STEP1：町民の声の聴取による課題の抽出：

各委員が町民に直接聴き取り形式で実施し、それを項目（移動手段）別に分けて抽出。

地域公共交通への現状課題の抽出

じゅんかい君について				
N E E D S	1	利用者の多くを占める高齢者にとっては、 バス停の間隔 をもう少し狭くしてほしい（南西コース、ららぽ～清水間利用者）	→	バス停間隔が長い区間を確認し、必要に応じて新たなバス停の設置か、フリー乗降区間を設けて欲しい
	2	商業施設利用者の行動パターンを考えると、 往路と復路の時間間隔 が短すぎたり長すぎたりする（諸輪、諸輪住宅在住）	→	所要（滞在）時間がある程度見込まれる施設等への、乗り入れの時間を見直して欲しい（買い物なら1時間とか）
	3	時間帯によってはもう少し 小さいバス （ワンボックスカー）でも十分対応できる。（和合ヶ丘在住）	→	現在のマイクロバスではなく、バンタイプのじゅんかい君ミニを走らせる
	4	今は お昼の時間 はじゅんかい君は動いていないので不便、何とかして欲しい。（いにまい館利用者）	→	運転手の養成も含めて町がもっと支援して欲しい。
	5	もっとバスを 増便 したり、カバー 路線の拡大 を図って欲しい（和合在住）	→	お金がないことは解っているので、高齢者等の無料にこだわることなく100円でも取ればよい。
デマンドタクシーについて				
N E E D S	1	日進駅、赤池駅やおりど病院など 近隣市街 へもデマンドタクシーが使えるようにして欲しい（北山台在住）	→	デマンド部分と町内を超える部分の料金を合わせて払うような2段階料金制とかの導入
	2	中途半端なデマンドタクシーではなく、 タクシーで十分 （白鳥在住）	→	デマンドタクシーに使っている予算をタクシーチケットに振り替えてタクシーチケットを増やして欲しい
	3	友人とかとの 相乗りができない のは不便。買い物などは近くの友人と行く機会も多く勿体ない（押草団地在住）	→	同一目的地への利用であれば、上限4人まで乗車できるようにして欲しい。
タクシーチケットについて				
N E E D S	1	対象者がみな同じようにタクシーチケットを使う訳ではなく個人差が大きく、もう少し 個々の状況に応じた配布 をすべき（白鳥在住）	→	じゅんかい君、デマンドタクシー、タクシーそれぞれ使い勝手が違う地区や人がいるので、3つを組み合わせた支給形態にすれば良い
	2	タクシーチケットを使わなかった人には替わりに何か インセンティブ を与えることはできないか？（押草団地在住）	→	使わずに無料チケットを返却した人に、金額に応じて高齢者社会参加ポイントやいきいき健康マイレージのような景品を与える
	3		→	

その他（名鉄への要望等）				
N E E D S	1	じゅんかい君の赤池への乗り入れ不可、名鉄バスのらぼ発着が限定的であることを新聞で報じて欲しい（春木台在住）	→	W A N T S
	2	名古屋市のよう高齢者は無料とまでは言わないが、東郷町民向けの割引サービスが欲しい（和合ヶ丘在住）	→	
	3	シニア版のファミサポを考えて欲しい、孫の塾の送り迎えにファミサポの方が送迎してくれたことがある（白鳥在住）	→	

※ 高齢者約40名に直接聴き取りをした意見を下記に纏める

- ・約8割の方はじゅんかい君の乗車料金を100円程度なら徴収しても構わないとの意見であった。
- ・有料にするなら回数券を作って欲しいとの要望もあり、加えて75歳以上や障がい者、小学生以下は50円にすべきとの意見もあり。
- ・それと合わせて、じゅんかい君の乗車スタンプカードを作り、乗車回数に応じて景品を出せば乗車率が上がると思う。
- ・近々免許返納せざるを得ないと思っているが、実はじゅんかい君には一度も乗ったことがない。もっと町としてじゅんかい君の乗り方や利便性をアピールし、車を使わずに移動できる（環境問題も含めた）メリットを全町民に知らしめることも必要と思う。
- ・近将来には自動運転が当たり前になり、今の公共交通が未来永劫必要なわけではない。なので、高齢者に運転免許を安易に手放すように勧めるのではなく、衝突安全防止装備のついた車への買い替え補助金等も考えて欲しい。
- ・先日、菅義偉元首相がライドシェアサービスの日本解禁を考えているとのコメントをされていたが大賛成である。海外ではUberタクシーが当たり前のように使え、スマホ一つで呼び出し可能で決済もクレジットで別納できる。日本はタクシー業界や国交省絡みの利権が絡んで進まないが、是非東郷町版のライドシェアサービスを考えて欲しい。

上記は 2023 年 8-9 月で委員が聴き取り調査を行ったものを項目別にまとめたものである。

STEP1 での考察：

意見の多くはじゅんかい君の改善拡充を求めるものが多かったように思われる。その具体的内容として上記に赤字の下線で記載してあるため別途列举は割愛するが、概ね事前の想定及びその延長線上にある意見であったと考える。

それらの要望のいくつかは、令和 6 年 10 月に実施した県外視察研修において、ある程度の解決策は提供可能ではないかと思われる事項も含まれており、後段の提案の中に盛り込んでおく。

またデマンドタクシーであるが、一部具体的な要望をいただけており、直ぐにでも改善できる点もあるのではないかと考えられ、タクシーチケットやその他に関する意見でも生々しい意見が出ており、今後の参考にすべきと思われる。

3. STEP2：公共交通の未来像とのギャップのイメージ化と共有

将来的に単に今のじゅんかい君を拡充すれば済むという話ではなく、5 年後 10 年後を見据えた本町の公共交通とはどうあるべきかの未来志向での戦略的解決策を思い描くことが重要と考える。

例えば意見の中にもあったようにバスの小型化や、バス停や時刻表の見直しなど、あまりコストをかけずに提供できる町としてのサービスもあるのではないかとと思われる。またデマンドタクシーそのものの運用規定等のあり方も可能な限り利用者に寄り添った形での前向きな制限等の変更は十分に可能と考える。

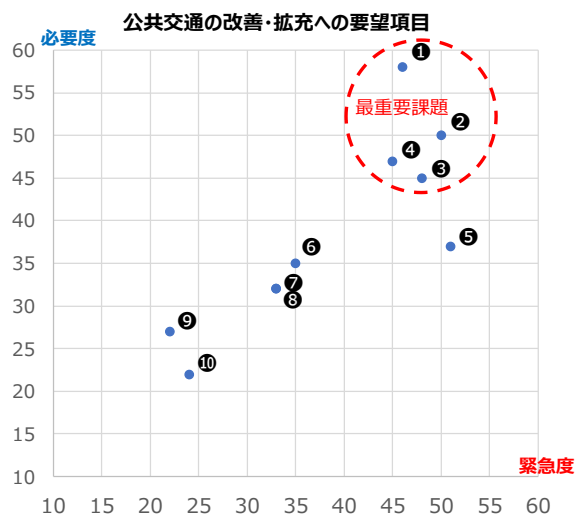
→これらの点に関しても、先進事例から学んだ内容を基に、後段での提案一覧の中に盛り込むことで検討対象として挙げておく。

タクシーチケットやその他に関してもクリアすべき問題はあると思うが、特にシニア版のファミサポ的なあらたな公共交通手段の導入やライドシェアへの期待感もあることもここで明記しておく。

4. STEP3：(先進事例の視察・研究を通じて学んだ事を基に)本町に相応しい施策・事業の整理・提案

ここでは主に、議員個々が過去研究してきた内容とともに、昨年 10 月の総務経済委員会での聴き取りや、視察研修で得た先進事例等も含め、本町に導入可能な手法や事業に関して、具体的内容をその必要性や緊急性も考慮し、以下に各委員が示した合計点数から優先順位にそって提案事項を列举する。

なお、これらの各手法や事業の提案には当然限られた予算上での実現可能性もある程度は考慮しており、単にやって欲しいリストの羅列ではなく、早急に実施に向けた検討の俎上に挙げていただき、前向きに検討するに値する内容として記載していることをご理解戴きたい。



改善・拡充の要望項目		必要度	緊急度	合計	
自家用有償運送事業の導入	①	58	46	104	最重要課題
デマンドタクシーの利便性改善	②	50	50	100	
買い物や病院受診に特化したバス便設定	③	45	48	93	
シニア版ファミリサポートの導入	④	47	45	92	
料金体系の見直し	⑤	37	51	88	重要課題
バスに替わる乗合タクシーの導入	⑥	35	35	70	
バスの小型化により利便性と経済性確保	⑦	32	33	65	
停留所（足元表示）を増やす	⑧	32	33	65	
ライドシェアの導入	⑨	27	22	49	要望
パターンダイヤの採用	⑩	22	24	46	
公民館・コミュニティーセンターのバス停		10	10	20	要検討項目
徳重⇄らぼーと直行便		10	10	20	
廃止された旧路線の一部特設運行復活		9	8	17	
病院やデイサービスとの連携		6	5	11	

※ 総務経済委員 7 名で抽出した改善拡充項目の優先度を必要度と緊急度を基に点数付けて決定したもの

① 自家用有償運送事業の導入

背景と実態	期待される成果・便益等	クリアすべき課題
日進市でも市内 9 地区で既に実施しており(後述)、今回の視察研修先でも導入事例を確認した。後述ファミサポとの違いは利用者が単独か相乗りかの違いや、運用が各地区に任されている点である。一方、車両とその運営のマニュアル等は、各自治体で提供している場合が多い。	大型車両を使わず、(ミニバン等で)普通免許所持者で運用が可能であり、その目的も買い物や医療機関への送迎を主にすることで、安易な利用拡大はできないが、逆に交通が不便な地域に特化した新たな移動手段の提供にはなるものと思われ、合わせて自分たちの手で運営するという自助意識醸成もできる。	事業の持続性を考えた際には、貸出車両の提供やドライバーの確保が重要になってくる。原則、平日昼間に時間的余裕があって一定以上の運転スキルを有しているドライバーを確保することが条件であり、あくまで地区での主導によって運用(自主事業)するという形式を取る事も大事である。

自家用有償旅客運送制度に関しては、令和 6 年 12 月 2 日時点でいくつか改正されたが、内容は次のとおり。

- ・ 運転者証の作成・車内掲示義務の廃止
- ・ 自家用有償旅客運送者の名称・自動車登録番号（ナンバー）を車内へ掲示する義務
- ・ 対価を旅客に見やすいように表示する義務
- ・ 運営協議会と地域公共交通会議を統合し、地域交通会議に一本化する
- ・ 事業者協力型自家用有償運送に配車サービスの提供を追加する
- ・ 更新登録の手続きを簡素化し、添付書類を省略する
- ・ 有効期間の更新の登録時の協議方法を簡素化し、意見公募形式を導入する

また次ページにあるようにその許認可に関しても、制限の緩和が図られている。

【通達「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」】

上記通達に以下の事項を明記する。

- ① 地域公共交通会議の運営手法の見直し
 - ・ 自家用有償旅客運送を導入するにあたって、地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ首長の責任により判断できること。
- ② 運送区域の設定の柔軟化
 - ・ 運送区域外へ行く運送も運送区域外から戻る運送も可能であること、また、当該運送を行う場合には関係市町村に通知すること。
 - ・ 隣接する複数市町村が自家用有償旅客運送を共同化すべき場合もあり、地方運輸局や都道府県が当該共同化を促すこと。

参考：岐阜県関市や日進市における自家用有償運送事業の事例を紹介

◆ 関市の事例

新しい地域公共交通計画に沿って、無償運行していた「地域内バス」を令和4年10月から自家用有償旅客運送へ移行し、持続可能な地域交通の確保に努めました。現在、まちづくり団体等が運行する地域内バスの自家用有償旅客運送（空白地輸送）への移行（4団体）により運営されている。

◆ 日進市の事例

市内9地区で高齢者移動支援推進事業として「道路運送法の許可・登録を要しないもの」として展開。

■ 背景と実態

ア 高齢者移動支援推進事業として導入 → 輸送の対価を受け取らない・道路運送法の適用範囲外で実施。

■ 期待される成果・便益等

ア 高齢者移動支援推進事業としての取組なので財政的支援（補助金等）も可能

■ その他

ア 移動支援に関する養成講座・勉強会の開催 → 「移動支援の保険」・「運転に必要な知識」を開催。

イ 利用者の制限 → 高齢者健康生活支援事業で実施を行うには、利用者の年齢制限等の制限がある。

② デマンドタクシーの利便性改善

背景と実態	期待される成果・便益等	クリアすべき課題
事前の委員による聴き取り調査でも多くの改善要望が確認されており、その多くはいくつかの大きな項目に集約されている。特に町外への移動や予約困難への不満の声は大きく、折角の本事業の良さが生かされ切れていない。	あくまでタクシーベースでの移動手段とはなるが、スマホ等での予約が簡単にできるようになれば、かなり利用率は向上するものと思われ、タクシー会社としても顧客獲得につながるものと考える。	他市の事例を見てみると、デマンドとして稼働可能な台数がかかなり多く、本町の様に限られた台数で回すという現状では満足度は上がらない。この地区でのデマンドタクシーの潜在需要がかかなりあることを理解いただき、稼働台数を増やしてもらうことが大切と思われる。また町外の施設（指定された病院・商業施設等）などのへの利用拡大も今後考慮すべき。

本町のデマンドタクシーに関しては2のSTEP1でもあるように、現状の利用制限への不満が多い。一方で利用者は伸びていることから、まだまだ潜在ニーズは大きいものと思われる。

しかし一方でその利用目的や利用形態を考えると他の利便性の高い公共交通の提供により、移動手段そのものが置き換わる可能性は否定できない。したがって個々の拡充のみにとらわれることなく、もう少し大所高所からの判断が必要と考える。

③ 買い物や病院受診に特化したバス便設定

背景と実態	期待される成果・便益等	クリアすべき課題
既存のじゅんかい君やデマンドへの満足度が上がらない背景にはその柔軟な利用への制限があるのではないかと考える。例えば時刻表の問題やルート、町内限定での移動などへの改善が求められていると感じる。	本件に関しては米原市でも買い物循環バスを走らせることで、他のルートに比して利用者数の増加が顕著になっており、高齢世帯をはじめとしてニーズは高い。しかも顔馴染の方と共に買い物が可能となったり、往復でのコミュニケーションも重要であり、単なる移動手段以外にも副次的効果が見込まれる。	既存のじゅんかい君の便数拡大や路線拡張ではとてもカバーしきれないものと考えられ、前述した自家用有償運送事業によってある程度は問題解決には繋がるのではないと思われる。また買い物の好適時間や病院の診療時間が、ある程度事前に見込まなければ実際の運用は難しい。

④ シニア版ファミリーサポート（移動支援）の導入

背景と実態	期待される成果・便益等	クリアすべき課題
現在、子ども達の移動（園児の通園、習い事の送迎等）においてとうとうファミリーサポートの援助会員が自分の車両を利用して送迎を行っている。これと同様に、そのシニア版のしくみが構築できれば、同様の運用（対象が子ども→高齢者等）が可能と考えられ、問題も特段ないと思われる。	ファミサポの場合は町内の移動に限らず、比較的近距离であれば、町外への移動支援が可能であり、その管理を同様に町あるいは町の委託を受けた外郭団体（シルバー人材センターや社会福祉協議会）で行えば、比較的ボランティアに近い形で、しかもリーズナブルな利用料金で実施可能と思われる。	左記にあるように町が直管となればマンパワーや組織の問題も生ずる可能性がある。また外郭団体が果たして対応可能かどうかも現時点では不明であり今後の研究は必要と思われる。しかもこのシステムを公共交通として位置付けるのか、町の福祉サービスとして位置付けるのかに関しても要検討である。



曜日	時間帯	1 時間
月～金曜	7 時 00 分～19 時 00 分	700 円
	上記以外の時間帯	800 円
土日・祝日 年末年始	7 時 00 分～19 時 00 分	800 円
	上記以外の時間帯	900 円

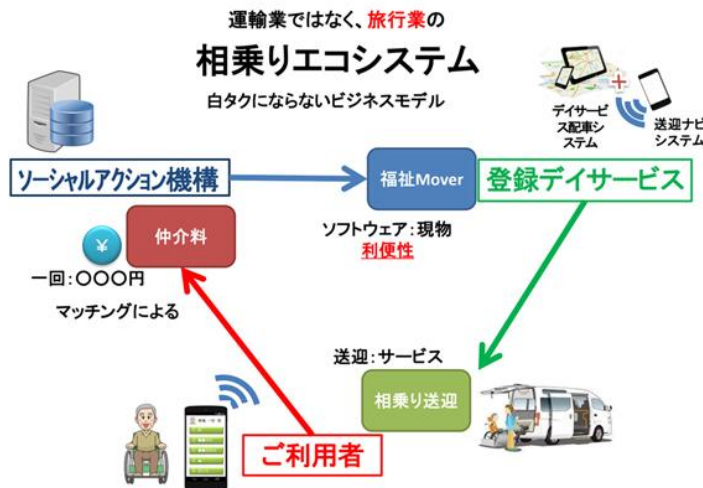
30 分未満の場合は、それぞれの基準額の半額となります。

多分に子育ての福祉的要素を含んだ事業ではあるが、町民が自分では移動困難な町民を、自家用車を活用して移動支援を行うという観点から見れば、子どもにできて、高齢者にはできないということでは町民の理解は得られにくいと思われる。

一方で高齢者を中心にした移動と言う面では福祉的要素が高まるが、これらもある意味では自家用有償運送旅客事業に近い性格のものであり、TNC 型（Transportation Network Company）や PHV 型（Private Hire Vehicle）のライドシェアとの違いや民業圧迫にならない形での事業の導入が必要であると考え。

⑤ その他重要課題や要望について

町長の年頭の挨拶にもあったが、病院やデイサービスが有している車両の日中遊休時間帯での活用に関しても今後の検討に加えていただきたい。実際、高崎市にある株式会社エムダブルエス日高 デイサービスの送迎車を相乗り活用し、交通弱者を支援する福祉 Mover (次ページ図参照)は有名であり、多くの自治体からの視察も受け入れている。これらはあくまで移動困難者を対象としたものではあるが、最重要課題③の買い物や病院受診に特化したバス便設定及び④のシニア版ファミリーサポートとの事業親和性は高いものと思われ、独立した形ではなく有機的に相互補完の形での運用も可能ではないかと考える。



また、パターンダイヤ(各時間帯の発車時刻の分を合わせる)と言う高齢者でも覚えやすい運行ダイヤのパターン化も、次期時刻表改編時には盛り込んで欲しい。

5. STEP4 : 総務経済委員会としての要望・提案について

以上、現総務経済委員会として公共交通のあり方に関する研究を行った結果、現状課題を解決するためのいくつかの有用かつ実効性ある手法の中から優先度が高いと考える以下 3 点を挙げる。

- ① 地区の抱える各種課題を解決する現実的な手段として、自家用有償運送事業導入を行うこと
- ② 現デマンドタクシーの本形は維持しつつ、その利用制限の見直しや利用台数の増加を行うこと
- ③ 新たな移動(支援)手段として、シニア版ファミリーサポート導入に向けての研究・検討を行うこと

6. 補足情報 :

前述した提言に加えて、中長期の本町の発展、特に町内企業の発展及び活性化に対しマイナス影響を与える可能性がある、町外から本町に通勤通学する際 (あるいはその逆)や、ららぽーと愛知東郷という商業施設へのアクセスがほぼ車に限られるという不十分な交通環境整備の改善に寄与できるものとして、下記補足情報として追記しておく。

- ① 緑区徳重 ↔ 本町 (例 : ららぽーと愛知東郷)のバス路線新設に向け、調査研究を行なうこと

7. おわりに：

今回の提言は、前回のじゅんかい君再編後、よりその要望が高まっている公共交通の拡充への町民の声を真摯に受け止め、総務経済委員会として何ができるかと言う視点に立ち、あらゆる可能性を否定せず、その課題解決に向けて取り組んだ成果物である。

当然全ての提言が直ぐに実行できないことは重々承知しているが、敢えて限られた予算の中で最大効果を期待できるものとして3項目を列举させていただいた。

町長以下執行部においては、行政サイドとしての義務と責任において本提言を具現化するために検討検証いただき、必要とあれば議会との協議協力を通じて早急な実現に向けてのアクションを執られることを強く要望するものである。