

## 令和2年度第2回東郷町地域公共交通会議 議事録要旨

日時 令和2年6月15日（月）  
午後2時から午後3時50分まで  
場所 東郷町役場2階 大会議室

出席者（敬称略・順不同）

	役職	所属等
1	会長	名城大学 理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授
2	副会長	東郷町都市建設部長
3	委員	諸輪地区代表
4	委員	祐福寺地区代表
5	委員	白土地区代表
6	委員	和合ヶ丘地区代表
7	委員	御岳地区代表
8	委員	名鉄バス(株) 営業本部運行部運行課長
9	委員	公益社団法人 愛知県バス協会 専務理事
10	委員	瀬戸自動車運送(株) 取締役
11	委員	名古屋タクシー協会 専務理事
12	委員	愛知県交通運輸産業 労働組合協議会幹事
13	委員	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局首席運輸企画専門官
14	委員	愛知県都市整備局 交通対策課担当課長（代理出席：課長補佐）
15	委員	愛知県愛知警察署 交通課警部（代理出席：警部補）
16	委員	東郷町 福祉部長
17	委員	日進市生活安全部 防災交通課 移動政策室長
18	委員	みよし市政策推進部 次長兼企画政策課長
19	委員	豊明市行政経営部 企画政策課長

欠席者 1名

※新型コロナウイルス感染症防止のため、傍聴なし

## 1 町長あいさつ

- ・ 今年9月にららぽーと愛知東郷が開業する予定で、同時期にそこに近接するバスターミナルも供用開始予定。
- ・ 今年度は、本町の地域公共交通網形成計画が最終年度。委員の皆様には、本町における新たな公共交通のあり方や町民に喜ばれる交通体系について、忌憚のない意見と指導を賜りたい。
- ・ 時代に合わせ、マーケティングが大衆向け→一定層向け→個人向けに変化している。現在は、一人ひとりに合わせたマーケティングに目を向ける時代。行政においても、このような視点が必要と考える。委員の皆様は今後議論いただくデマンド型交通の考え方について、忌憚のない意見を賜りながら、町民にとって最良の公共交通を築いていきたい。

## 2 会長あいさつ

- ・ 公共交通については、新型コロナウイルス感染症の影響により、今後どのようなか見通せず心配な状況。
- ・ 今年度は、東郷町にとって重要な年。今年9月にららぽーと愛知東郷が開業するため、しばらくは渋滞対策に力を入れる必要がある。また、令和3年4月のバス路線再編に向けた検討、地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）策定、デマンド型交通の検討など、委員の皆様は協力いただきながら議論する事項が多くある。
- ・ 委員の皆様には、それぞれの立場から意見をいただき、東郷町にふさわしい公共交通を作っていきたい。

## 3 議題

### (1) 生活交通確保維持改善計画（案）について（資料1-1、1-2）【事務局説明及び国土交通省中部運輸局愛知陸運支局並びに愛知県都市整備局による補足】

#### 【会長】

計画については、新型コロナウイルス感染症の影響も考えながら作成する必要がある。一方で、東郷町は令和3年4月のバス路線再編以降の計画内容であるため、その頃には感染症も落ち着き、利用者数がある程度戻っていると考えているということでしょうか。

#### 【事務局】

そのとおり。

#### 【委員】

5ページ上から2つ目の枠内「一般貸切（乗合）」という記載について、「一般貸切（乗用）」に訂正いただきたい。

#### 【会長】

北コースが地域幹線系統補助に該当しない場合、本計画を取り下げることになるか。

**【事務局】**

取り下げざるを得ないと思う。

**【会長】**

名鉄バス東西線は幹線でないか。

**【委員】**

幹線だが、南西コースとは接続しない。

**【会長】**

令和元年度事業の二次評価の結果についてはいかがか。

**【事務局】**

二次評価の結果を今回の計画にどのように反映したかについて説明する。

- ・ 令和3年4月以降の公共交通網形成計画の更新及びバス路線再編に向けた公共交通ネットワークの構築を期待します。  
→バス路線再編に当たっては、バスターミナルを発着点とする新たな公共交通ネットワークを構築する。地域公共交通網形成計画の策定に当たっても、このことを反映した内容とする。
- ・ GTFS化により一層の推進、利用促進及び利便性向上を期待します。  
→GTFS化については、平成30年度より対応。多くの人に利用していただけるよう、ホームページ等で引き続き啓発し、巡回バスの利用促進及び利便性向上に繋げたい。
- ・ 尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築を期待します。  
→藤田医科大学病院へのシャトルバスや日進駅・米野木駅へのアクセスなど、広域的な公共交通ネットワークを構築するとともに、南西コースについては、バスターミナルでこれら路線と接続することで、広域的にアクセスできるようにする。

※議題(1)について、委員の承認を得た。

**(2) デマンド型交通の実証実験について（資料2、2-2）【事務局説明】**

**【委員】**

対象エリアについては、交通空白地帯でなく、御岳地区は名鉄バス・巡回バスにより駅接続されているエリアである。また、北山台・春木台地区についても巡回バスの運行エリアである。駅に接続するとなると、地区からのシャトル便のようなイメージになる。東郷町では、名鉄バスの東西線・星ヶ丘豊田線・祐福寺線・愛教大線が駅に接続しており、広域的な輸送については、名鉄バスが公共交通を支えている。

料金が非常に安く、コミュニティバスのような設定となっており、実証実験から本格運行に移行し、エリアを拡大する場合は、バス路線の見直しについて考えなければならなくなる。高齢者を対象とするデマンド型交通は重要だが、エリアを再考できないか。バスだけでなく、タクシーにも影響が出ると思われるため、シャトルバスの運行と料金設定に

ついて、理解しがたい部分がある。

**【事務局】**

エリアについては、御岳地区は高齢化率が 32%と非常に高い地区。北山台地区は、高齢化率はそれほど高くないが、地形上、坂道が多くバス停までの行き来が難しい部分がある。春木台地区については、名鉄バス愛教大線が通っているが、朝夕以外は2時間に1本程度と便数が少ないというところで、3地区を選定した。

料金については、実験ということで、ある程度のデータを取りたいという思いで設定した。しかし、既存の交通事業者を圧迫しないということは大前提であるため、今後協議しながら決めていきたい。

**【会長】**

高齢化率が高い、地形上起伏が激しい、バスは通っているが本数が少ない、というようなどころを対象に実証実験を行いたいという方針を委員の皆様で議論できたらと思う。地図で高齢化率や高低差が分かるとよい。

料金については、皆様の意見を聞きながら引き続き検証が必要。

**【委員】**

資料2の(10)予算について、「ただし、車両が稼働しない時間の費用については発生しない。」となっているが、予約が入っていない場合は、費用はかからないということか。

**【事務局】**

予約が入っていない時間帯については、車両が稼働しないため、その時間帯については費用が発生しない仕組み。

**【委員】**

委託事業者に対して支払いがないということか。

**【事務局】**

稼働した時間×単価で費用を計算し、運行事業者に支払うことを想定。

**【会長】**

借上げでなく実走に対して支払うということか。

**【事務局】**

そのとおり。

**【委員】**

- ・ 対象エリアに白土地区が入っていないが、高齢化率が高いところを優先的に対象とするということで対象としていないか。
- ・ 料金について、赤池駅は200円とあるが、白土地区との関係性はないか。料金は、実証実験の結果によって変更可能か。

**【事務局】**

- ・ 本町全体の高齢化率は22.4%で、御岳地区は32%と町内では2番目に高い。最も高いのは諸輪住宅地区だが、エリアが狭いため、広い地区で最も高いのは御岳地区とい

うことで選定した。

- ・ 白土地区と赤池駅は近い位置にあるが、今後料金を設定する上で、近いことで料金を安くするという事は考えていない。赤池駅は、地下鉄鶴舞線に直接乗車可能という点から、本町として日進駅や米野木駅とは性質が違っていると捉えている。赤池駅は、利便性が高い駅であるため、他の駅より高い設定を考えている。料金について、変更する可能性はある。

#### 【委員】

- ・ この計画は、巡回バスの路線再編とは別か。
- ・ 運行事業者はどのように決めるか。
- ・ 車両は東郷町で所有し、運行事業者に貸与するか。
- ・ デマンド型交通の仕組みとしては、予約に備えて車両・運転手ともに待機することが一般的。予約があっても運行できないとなると、公共交通の体をなさないため、待機する運転手及びオペレーターに係る人権費が発生する。どのような形態にするかについて、地元のタクシー事業者とよくすり合わせをしてほしい。
- ・ 需要がどのくらいあり、なぜ必要かというところが入り口であるため、それらを整理した方がよい。

#### 【事務局】

- ・ 本町としては、再編前後の数字を持っておきたいという思いがあり、このタイミングで実施したいと考えている。今回の再編の中では、デマンド型交通は導入しないが、実証実験の結果からデマンド型交通が有効であると判断した場合は、次期再編の中で考えていきたい。
- ・ 運行事業者の選定については、プロポーザルを想定している。
- ・ 車両は、本町でなく運行事業者に所有していただく想定。
- ・ オペレーターについては、運行事業者にお願いしたいと考えており、稼働の有無に関わらず費用を支払う想定である。

#### 【委員】

行きはよいが、帰りは公共交通機関で帰るという考えか。

#### 【事務局】

駅に関してはそう。

#### 【委員】

町内も同様か。

#### 【事務局】

町内で行くことができる場所は、公共施設、病院、診療所、薬局及びスーパー、バスターミナルで、これらについては行きも帰りも使っていただける仕組み。

#### 【委員】

日進駅や米野木駅は巡回バスが通っているが、赤池駅は通っていないので、そこが問題

になるということか。

**【事務局】**

近隣鉄道駅は既存の公共交通が充実しているため、帰りについてはそれを利用してほしい。

**【会長】**

駅に行くには、公共交通がなくて不便な、もしくはバス停まで歩くことが困難であるからデマンド型交通を利用するのに、帰りがないのはいかがか。

**【事務局】**

近隣鉄道駅はタクシーや名鉄バスがあるため、デマンド型交通は考えていない。

**【会長】**

それならば、行きも名鉄バスでよい。

**【事務局】**

行きについては、自宅からを考えている。

駅にはタクシーが待機するところがあり、また、本町はタクシー料金助成利用券の配布も行っているため、そちらを使ってほしい。

**【会長】**

タクシーが高額であるから、デマンド型交通を利用すると思う。バス停まで歩くことが困難ということは、帰りも名鉄バスに乗ったとしても自宅まで帰ることができない。それなのに行きのみで帰りはないというのはいかがか。

**【事務局】**

基本的に利用可能な場所は、本町の生活圏である町内の公共施設や病院、スーパー等である。それに加え、町内にない病院等もあるため、駅もあった方がよいと考えた。しかし、駅に送るとして、市外から帰ることに対してまで本町が手当することは難しいと考えた。

**【会長】**

色々な制度や問題があると思う。それでもどうしても市外に行かなければならない人やバス停まで歩くことができない人を何とかしたいと考えるならば、それを実現していかなければならない。

**【事務局】**

制度設計について、事務局で考えるあまり視野が狭くなってしまったこともあると思うので、委員の皆様からご意見をいただきたい。

**【会長】**

駅を対象にしているから、このような問題が起きる。駅への交通手段は名鉄バスやタクシーに任せ、自宅から名鉄バス停留所やバスターミナルに運ぶという考えもある。少なくとも行きと帰りは保障してほしい。

**【委員】**

道路運送法 21 条の許可で運行する場合、なぜ 4 条の許可でできないかという理由が必

要となる。21条は本来、大きなイベント等があり、乗合事業者が賄い切れないような輸送が発生する場合、臨時的に貸切事業者に許可を出すものである。法律に基づき許可する上で、実施する必要性やエリア、乗降場所、対象者、料金設定の考え方は詰めてもらわなければならない。最終的には、東郷町が要望書を添付し、運行事業者が21条の許可を申請することとなるが、それに必要な事項が色々あるため、それについては相談してほしい。エリアについて、事務局から高齢化率が高い、地形上起伏が激しい地区を対象とする説明があったが、各地区の比較や整理したものがないと委員の皆様は判断できないと思う。料金についても、便利なドアツードアで運行するものがこんなにも格安でよいかということもあるので、事務局としてもっと詰めてほしい。

**【会長】**

21条は運行期間が限られているため、本格運行を見据えなければならない。4条の区域運行が認められるのは交通空白地帯だが、委員の皆様と協議し、交通空白地帯である、必要であると承認いただく必要がある。そのためには、客観的な指標が必要と思う。

**【委員】**

新たな仕組みを考えるより、既存のタクシーを上手に使う方法を考えた方がこのような難しい議論はなくなると思う。既存のタクシーを利用してもらい、利用者から一定の金額をいただくことは可能で、実際、近隣自治体でそのような事例があるため情報提供したい。いずれにしても、地域のタクシー事業者とすり合わせしてほしい。

**【会長】**

デマンド型交通用に車両を用意しているわけでないとなると、予約を受けられない可能性がある。一般的なデマンド型交通については、車両と運転手、オペレーターを借り上げることが多いが、東郷町の場合は空き車両があり運転手がいる場合の運行であるため、このことを明確にしておくべき。

**【委員】**

バス業界は、新型コロナウイルス感染症の影響で、一時期利用者が5割から7割減という厳しい状況が続いた。現状、7割まで回復したがこれまでの赤字は残る。そのような厳しい状況でも名鉄バスは住民の希望を聞いて、新しい路線を作っている。今回の計画の対象者は、75歳以上の人ということだが、中にはバス停まで歩くことができる人もいると思うので、少なからずバスやタクシーに影響があると思う。路線バスにとって対抗できる料金設定でないため、再検討してほしい。

**【会長】**

既存の公共交通と役割分担することが、結果的に効率的になると思うので、そのような仕組みを考えてほしい。町の実施する施策のみで効率化した結果、他の公共交通が疲弊してしまい撤退してしまったら、その部分に対し、町が財政負担しなければならないこととなりかねないため、もう少し高い視点で整理できるとよい。

**【委員】**

移動手段の選択肢が増えることは望ましいことだが、既存の公共交通と共存・維持していくという視点も持ってほしい。議題1では、バス路線を再編して維持しようとしているのに、実証実験といえどもデマンド型交通を導入することで、地域間幹線系統の補助要件である利用率にも影響が出る可能性があるため、そのようなバランスも考えて調整してほしい。再編のことも含め、長期的な視点でこの考え方がよいか再度検討してほしい。

**【委員】**

今後、バス停まで歩くことができない人は増えていくと思うので、そのような人への外出支援は必要と思う。その際にデマンド型交通のみでカバーするのではなく、既存の公共交通を活用しながら、足りない部分は新しく提供していくというような仕組みができるとうい。本日、多くの意見をいただいたので、それら意見を反映し検討してほしい。最も検討してほしいのは、目的と何を検証するか、何を実証するかである。これについては、21条の申請に必要である。また、エリア選定の考え方もまとめ直し、運賃、駅への接続、帰りの手段、既存の公共交通の活用について今一度検討いただきたい。

※議題(2)について、委員の承認を得た。

- (3) その他  
特になし。

4 その他

- (1) 東郷町巡回バス及び名鉄バスの利用状況について（資料3-1、3-2）  
【事務局説明及び名鉄バスによる補足】

※その他(1)について、意見等なし。

- (2) 今後のスケジュールについて（資料4-1、4-2、4-3）【事務局説明】

**【委員】**

地域公共交通網形成計画について、地域公共交通活性化再生法が改正され、地域公共交通計画となるということで、令和2年5月27日に国会で成立しているが施行日は未定。しかし、新しい地域公共交通計画については、これまで以上に数値的な目標を求められること、評価についてもよりレベルが高いものを求められると言われている。現段階で情報提供できることは少ないが、新たな情報が入り次第、各自治体に伝えたい。東郷町においても、これらを横目に見ながら計画策定を進めてほしい。

### (3) その他

#### 【委員】

新型コロナウイルス感染症の影響で地域公共交通の実績が落ち、苦しい状況にある。事業者によっては、3月から5月にかけて前年度比3割程度まで落ち込んでいる中、地方創生臨時交付金を取りざたされている。名古屋タクシー協会としても、愛知県と名古屋市には色々と要望しており、いずれもタクシー車内に取り付ける飛沫防止装置についての予算確保を議会で審議いただいている。新型コロナウイルス感染症の第2・3波は秋以降来ると言われているので、それを防止するための自治体の予算措置もあるようだが、基礎自治体には直接要望ができていないため、この場を借りて要望する。

#### 【事務局】

今年9月にららぽーと愛知東郷が開業予定で、運営事業者である三井不動産から、バスターミナルから一部区間自動運転のバスを出す計画があると聞いている。詳細については、検討段階ということだが、情報が入り次第、今後本会議で情報提供していきたい。

以 上