

平成30年度第3回東郷町地域公共交通会議 議事録

- 1 日時
平成31年1月23日（水）午前10時から
- 2 場所
東郷町役場2階 大会議室
- 3 出席委員
17名（欠席3名）
- 4 町側
企画部長、福祉部長
- 5 事務局
生活部長、くらし協働課長、係長、主事
- 6 傍聴者
3名
- 7 会議支援
(株)国際開発コンサルタンツ
- 8 会議内容
議題
 - (1) 平成30年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について
 - (2) 名鉄バス星ヶ丘・豊田線（東西線）の時刻表改正について
 - (3) 巡回バス再編案作成業務について
 - ① 町民アンケートの結果について
 - ② アンケート結果を踏まえた路線再編の基本方針について
 - ③ 巡回バス再編検討図について
 - ④ 住民意見交換会の実施について
 - (4) その他
- 9 会議記録
別添のとおり。

会長挨拶

【会長】

皆さま、こんにちは。寒い中お集まりいただき、ありがとうございます。

最近、いわゆるデマンドタクシーや乗り合いタクシーなどの話が増えてきていると感じています。免許返納、あるいはバス停まで歩けない方々の移動手段が都市部においても重要になっています。名古屋市なども非常に便利に見えますが、名古屋は公共交通が使えない所が多くあり、バスなども非常に不便です。そのようなこともあり、地域に対して、デマンド交通の役割が高まっています。

東郷町も、今まさに、巡回バスの再編案を検討しています。その中で、デマンドなどの言葉も出てきます。それだけで解決するわけではありません。また、住民の受容性、受け入れられるかどうかという問題もあります。それらも含めて、皆さんで知恵を出しながら、いろいろなものが連携しながら、結果として住民が出掛けやすくなる、そのような環境を皆さんで一緒につくっていきたいと思っています。

本日は、再編案に続いて、方向性、中身についても検討してほしいと思います。率直な意見をお願いします。

議題(1) 平成30年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について
(事務局より説明)

【委員】

資料1-1 自己評価概要の6ページ中央から、『支線バスの運行に関する評価』として、評価項目が全体で2つ、フィーダー部分で1つ、説明の記述があります。支線バスの全体の部分は、5ページに『1便当たり平均乗車人員』と『利用者満足度』、『地域住民の支持割合』という3つの評価項目が挙げられています。6ページの該当部分は2項目になっており、最後の『地域住民の支持割合』が、フィーダー系統の一番下、その他項目の評価で表記されています。この部分は、全体の枠の一番下に持ってきたほうが、評価項目の判断としては理解しやすいと思います。

【事務局】

『地域住民の支持割合』は現在、公共交通アンケートの中で調査中です。これをフィーダー系統補助路線の上に来るように位置を変え、評価指標の順番と合わせる形で入れ替えます。南北コース、フィーダー系統補助路線の上を持つてくるように修正します。

【会長】

では、その他項目の評価に書いてある『地域住民の支持割合』の評価に関しては、『支線バスの運行に関する評価』の枠の中に入れるということでしょうか。少し詰めて、その中に入れてもらいます。

【委員】

6 ページ、7 ページですが、どのような根拠で目標値を設定しましたか。

【事務局】

目標値は、従来、前年度の実績値以上という方針で行っていましたが、もう少し前年の実績に対して伸びを考えるとということで、45,000 人は、前年の数値より増やして決定しました。来年度の実績についても、少し伸ばして考えています。

【委員】

これから超高齢化社会になっていくのは目に見えています。また高齢者の交通事故も増えてきている中で、今までどおりのペースで、少し伸ばせばいいという目標設定で進めていけば、近い将来手遅れになると思います。もっと志を高く持ち、これからの超高齢化社会に備えた公共交通の在り方を、今から考えていくべきだと思います。

【事務局】

現在、公共交通の利用者数を増やす取り組みを行っています。当然、高齢化社会に対して、もっと高い目標を持つことも重要だと思います。目標設定の方法についても、従来のやり方に囚われることなく検討します。

【会長】

5 ページに書かれている目標値は、修正は可能ですが、公共交通網形成計画で策定したもののなので、変更ができません。しかし、高齢者の行動を見ていると、ぎりぎりまで車に乗り続け、車に乗れなくなるとほとんど出歩かないのが現状です。超高齢社会で高齢者が増えるので公共交通が増える絵は、描きづらいのが現実です。そのために本来は、車に乗れるうちに、だんだん公共交通にシフトしてもらい、足腰も丈夫になって、いつまでも公共交通に乗り続けられる絵を描けることが、一番いいと思います。

そのために、利用促進ということで、高齢者に向けての乗り方教室や、交通事業者は運賃などの割引制度も導入していますが、現実なかなかそこに結び付かないため、現状維持としています。

しかし、高齢者にさらに手が打てるのであれば、この目標の修正も可能だと思っています。高齢者にもっと利用してもらいやすい環境ができたときには、目標の修正も考えたいと思っています。

もう1つ、年度ごとに立てる目標があります。フィーダー系の目標ですが、ここは現状維持よりもプラスアルファにしているので、高い目標を掲げていきたいと思っています。

今回、皆さんに評価してもらうのは支線です。南北線がつながっているのは、幹線として国に認められています東西線です。その幹線につながっている支線ということで、国から

補助をもらっています。幹線に関しても、県から自己評価をしてもらいましたので、それに関して説明をお願いします。

【委員】

幹線系統については、星ヶ丘・豊田線を含む県内経路、51 路線について、先日、1 月 1 0 日に愛知県バス対策協議会を開催し、事業評価について決定しました。

評価については先ほど事務局が説明したとおりです。今後の流れですが、評価について国に提出し、来月、2 月 2 2 日に第三者評価委員会で、評価について諮られます。幹線系統について評価した後に、東郷町のフィーダー経路、南北線についても同じく、第三者評価委員会で評価してもらおうという流れになっています。

【会長】

ありがとうございます。ちなみに、A、B、C で、どのようになりましたか。

【委員】

事業実施の適切性と、目標効果達成状況の二つについて、A B C 評価をすることになっています。事業実施の適切性は、バスが計画どおりに運行されたかという観点で見えるものです。台風など、やむを得ない事情によって欠航することはありますが、事業者の都合で欠航にならないという観点で見ます。星ヶ丘・豊田線では、台風による運休が計 8 本ありましたが、その他の欠航はなく、A 評価でした。

目標効果達成状況は、収支率や乗車人員が目標値に対してどうだったかということです。残念ながら、収支率と利用者数は目標値を下回る結果になりましたが、50 パーセント以下、大きく下回る結果ではなく、B 評価でした。

【会長】

幹線は B 評価、それに対する支線ということで、今回は A A です。支線も幹線も増えるのが一番いいのですが、皆が乗り継いで幹線に行くわけではなく、幹線の利用が伸び悩んでいたということは、われわれも意識する必要があると思います。

【委員】

資料 1 - 1 を中部様式、資料 1 - 2 を本省様式と呼んでいます。どちらも国に提出する書類で、内容が協議会として問題なければ提出することになります。これらは行き先が違い、資料 1 - 1 は中部運輸局で中身を精査するもので、資料 1 - 2 は本省まで上がる書類です。

それを前提に考えると、資料 1 - 2 の 3、『前回の事業評価結果の反映状況』の部分が、中部様式のほうではいろいろ書かれていますが、『利用者の利便性を向上する事業を実施した』という、あまりにも淡泊な表現になっています。代表的なものでいいので、具体的な

事例を書いてアピールしてほしいと思います。

そして、5の『目標・効果達成状況』です。利用者に関して、目標、実績があり、達成したということは分かります。輸送量や収支に関する事項も記載がありますが、目標を達成しているのかどうか、これでは分からないと思います。これはどのようにしたか、説明をお願いします。

【事務局】

目標値ですが、平成29年6月に策定した、生活交通改善計画の中の、事業目標の内容は、利用者の数字のみとなっています。目標達成のために行う事業が、乗り方教室の実施やエコモビの啓発、巡回バスのPR、バスマップの作成、配布があります。定量的なものは利用者の数だけですが、その他PRする内容など、目標達成のために行う事業を記載すればいいでしょうか。

5番に該当する輸送量や収支率に関しては、昨年の計画の中には具体的に記載がないので、資料を確認してアドバイスをいただきたいと思います。

【委員】

あくまでも利用者数のみを目標としていましたか。

【事務局】

定量的な目標・効果という項目に対しては、利用者増を目標として、3年分の予定が書いてあります。

【委員】

輸送量と収支率に関しては、参考としてこのような状況だったということを表しているのでしょうか。

【事務局】

そうです。追加記載事項があったので、昨年度の状況で計算すると、このような状況になりました。

【委員】

では、それが参考の値だと分かるように表記してもらいたいと思います。このように書かれていると、輸送量も収支率も目標なのかと考えられます。そうすると、達成しているかどうか、これでは分かりません。

あとは、いろいろな事業をしているということで、それは3番のところ具体的に、箇条書きでもいいので、代表的なものだけでも幾つか書いてあると、実際にどのようなことをしているか分かります。

【事務局】

それは資料1-1の内容から引っ張ってきて書きますか。

【委員】

はい。乗り方教室やマップ配布などを行っているということなので、それを書いてください。

【会長】

具体的に何を書きますか。

【事務局】

南北コースに関して考えると、資料1-1の3ページ、GTFS化の内容や、4ページ中央、公共交通利用促進の中の『まちの出前講座』『乗り方教室』の実施、バスマップの配布などが書けると思います。

【会長】

これは前回の事業評価結果の反映状況になっています。そうすると、10ページとも連携している必要があります。事業評価結果の反映状況には、『イベントや啓発チラシなどでの利用啓発及びバスの乗り方教室を実施』、『巡回バスのGTFS化により経路検索を実現』と書いてあります。イベントが『まちの出前講座』で、乗り方教室は南北線に該当しているということですか。

啓発チラシというのが、バスマップとして、さらにGTFS化で整合が取れるということですね。それでは、バスマップの配布、『まちの出前講座』の実施、GTFS化の推進の3つを具体的な事業として記載します。

5番に関しては、目標は利用者数だけなので、輸送量に関するその他事項については、その前に『参考』と入れ、分けて記載するというものでいいですか。ではそのようにします。

【委員】

資料1-1、8ページで課題整理をしています。課題3のセントラルの部分が、第三者評価委員会で指摘されていた部分なので、少し気にしています。セントラルは確かに課題だと思いますが、6ページ、7ページのチェックの部分から両方結び付いて課題3が出ているのでしょうか。

例えば6ページ、支線バスの一番下、『乗り継ぎの満足度が低い』から課題3に結び付くなど、6ページ、7ページから結び付く部分があれば教えてください。何かセントラルに結び付けるチェックを出したほうがいいかと思いました。

【会長】

本来はPDCAなので、チェックがアクトに結び付くものです。6ページ、7ページのチェックから出てきた課題に対してまとまっているのが8ページ、となるのが理想だと思います。

一方、それに限らない課題が、この先に想定される変化に対しての課題になります。7ページが一番下に、その他の取り組み内容が書かれており、『巡回バスのGTFS化』『巡回バス再編案作成』があります。恐らく『巡回バス再編案作成』に関して課題3があると思います。

『巡回バスのGTFS化』も、GTFS化だけではありませんが、課題4に結び付くと考えることができそうですが、事務局は考えがありますか。

【事務局】

もともとある評価の中では、直接的に結び付く部分がありませんが、この先の変化ということで記載すべきだと思っています。その他の取り組み内容の中、今回評価ということで、それぞれできたことばかりを書いておりますが、ここで出た課題も併せて記載することで、8ページに結び付けていくことができると思います。評価の内容に少し書き加えることで、今後検討すべき、とつなげていきたいと、今考えています。

バスターミナルの話を出したり、GTFS化の中で広域的という言葉を入れたりすることで、今後も課題として検討する必要がある、という書き方にしたいと思っています。

【会長】

Doの部分、3ページを見てください。基本方針として、『公共交通広域連携』があります。その他取り組み内容で事業を書かずに、ここを『公共交通広域連携』にしてもらい、GTFS化を推進、ただし広域のネットワークの具体的な内容については検討中、という評価にします。その結果を受けて、Actを『近隣市のコミュニティバスとの連携にも配慮した利用しやすいバスネットワークの形成』とします。

もう一つ、『セントラル地区バスターミナル検討』があるので、これをダイレクトにその他の取り組みに入れてもらいます。実際には検討を始めていますが、まだ具体的に決まっていないので、課題に持ってきて、『東郷セントラル地区内バスターミナルへの乗り入れ路線の実現』ということで、検討しか進めていないので、実現に向けて具体的な交流拠点づくりを進める、とつなげていきます。

まとめますと、7ページの『その他項目の評価』は『地域住民の支持割合の評価』に変え、支線バス運行に関する評価のほうへ持っていきます。その他の取り組み内容に関しては、下の2つを、Doに書いてあった『公共交通広域連携』と『セントラル地区バスターミナル検討』に変えます。内容は、GTFS化を行った、あるいは関連に関する検討を始めたがまだ実現できていない、Googleマップで行ったが連携がまだ十分ではないといった内容を書きま。それを8ページのActで、課題3、課題4に結び付けます。

資料1-2、3番で具体的な事業として、『利用者の利便性を向上する下記の事業を実施した』として、バスマップの作成、まちの出前講座の実施、GTFS化の推進などを書きます。5番は、目標利用者、『平成30年度実績、利用者45,864人』の下を1行空け、『参考』と入れてから以下を書きます。

以上のように修正します。これを前提に、その他のことは事務局と私にお任せいただき、この形で承認いただくことにしたいのですが、よろしいですか。承認いただいたということで、国に提出します。

議題(2) 名鉄バス星ヶ丘・豊田線（東西線）の時刻表改正について
（事務局、委員より説明）

【会長】

遅延が発生しているということで、当然それに合わせたダイヤにする必要があります。また、今回パターンダイヤになったので、分かりやすさという点でもいい形だと思います。特に要望がないようですから、これは承認いただいたことにします。

利用状況は、特に報告はありませんか。

【事務局】

名鉄バス東西線の、平成29年10月から平成30年9月までの数字です。平成29年度は37,600人でした。本年度は38,700人で、約1,000人、東西線も増えてきています。それを約3パーセントと表記しています。ダイヤ等を考慮することで、東西線の乗車数の向上に努めたいと思います。

【会長】

遅延は発生していますが、幸い利用者は増えていますから、ダイヤが改正されて、さらにパターンダイヤになることで、さらなる利用増を見込めるのではないかとということです。では承認いただいたということでお願いします。

議題(3) 巡回バス再編案作成業務について
（事務局より説明）

【委員】

私はこの会議の冒頭で、赤池までじゅんかい君を入れてもらえるように検討してほしいと言いました。この中では、資料3-2で方針として、『現状のコース設定を大きく変えない』、資料3-3では、赤池へ巡回バスを入れず路線バスで入ってもらうことになっています。町長も、赤池へ巡回バスを入れることを目的とする、と言っているにもかかわらず、ここでは否定されています。

【事務局】

赤池の路線については、現状、名鉄バスが複数乗り入れています。巡回バスを入れたいという意向は、アンケート結果でも出ていますが、具体的な路線の設定については、バス事業者との競合の部分を検討しなければならず、協議を十分行う必要があります。競合というのは、巡回バスの料金の問題も、どこを走るかという問題もあります。

今回のアンケート結果、および現状の運行の水準、巡回バスのサービス水準として、1時間に1本は確保したいという水準も網形成計画では持っているのですが、赤池に乗り込むことによって、その水準に影響が出る部分もあり、総合的に判断した結果、現状の案とさせてもらいたいということです。こちらについては町長に報告し、今回の会議に臨んでいます。

【委員】

今の話は、否定から始まった説明で、前向きな説明ではありません。やはり、はっきりと議題に上げ、実際の現況はどうか検討するべきです。前向きな姿勢で検討し、検討した結果、無理であれば理解できます。住民からも、巡回バスを赤池に入れてほしいという意見が非常に多く出ています。それを最初から否定するのはよくないと思います。

【会長】

今回はあくまでも事務局案で、1案しか出ていませんが、この会議で決めればよいと思っています。やはり赤池の乗り入れも考えたほうがよいということであれば、それも代替案として検討していただくこともあり得ます。ただ、事務局が言ったとおり、諸般の状況を考えてみると、今のところ難しそうだということです。

一般的に、特に路線バスと重なっている所に自治体のバスが入っていくと、路線バスが弱まるといわれます。これはいろいろな所で見られる現象です。その結果、路線バスが減便、場合によっては廃止され、その後、自治体がかつ税金を投資して自前で広域バスを走らせる必要が出るため、どんどん不便になっていく例もみられます。そのような状況もあるのですが、どこも全く同じ状況というわけではないと思います。この会議の場で、やはり赤池線をしっかり検討しようということであれば、検討します。

【委員】

私もどちらかというと、赤池に行くことをお願いしたいですが、その前に、この巡回バスの目的をはっきり設定せずに、あれがいい、これがいいという話になることは問題だと思います。まず目的を会議の中ではっきりしてください。目的が分かれば、目的の方向に向かって進めていくのが自然です。

その結果として、われわれがどうしてほしいかという希望は、付帯としてどんどん出てきていいと思いますが、目的があちこちになってしまうと困ります。巡回バスという地域コミュニティの問題は、どのように整合性を持たせるか、検討してください。

【事務局】

巡回バスの位置付けだと思いますが、まず公共交通という大きな考え方に関しては、市町村をまたいで運行する幹線、東郷町でいうと、名鉄バスが行っています。自治体のコミュニティバスは、幹線が通っていない部分について、住民の町内の足を確保する目的でスタートしています。さらに利便性の向上については、コミュニティバスから幹線への乗り継ぎしてつながることで、東郷町内を面的にカバーしていくという考え方で、それぞれがすみ分けをしながらこれまでやってきました。

巡回バス路線は、幹線と交わる所も当然ありますが、そうではない部分が多いのが現状です。バス停からの距離などを考えると、現在、町内の住宅がある地区はおおむね8割から9割程度のカバー率です。ただし、便数や乗り継ぎの時間帯は、まだまだ不便な部分もあるので、検討しているところです。ですから、現状で名鉄バスと巡回バスはそれぞれ役割を分けて計画をしています。

さらに、バス停まで来られない方については、タクシーやその他の交通手段を検討する必要があります。地図的な問題だけではなく、利用者の状況に応じた交通経路も、バスやタクシーにそれぞれ役割を分けて位置付けていく考え方があります。その中で巡回バスはやはり、幹線バスが通っていない部分の、補完的な位置付けと、さらなる住民の利便性向上を目標としています。できる範囲でニーズに応えながら、幹線バスとも協議を行い、乗り入れている駅などもあるのが現状です。

【会長】

どちらかという、目的というよりは、巡回バスの方針のようになっています。そもそも誰のために、どのような移動を支えていくのか、あるいはそれによってどのような町をつくっていくのかという部分だと思いますが、いかがですか。

【事務局】

町民の皆さまの、生活のための足という位置付けになると思います。生活に密着した、病院や地域の買い物需要などを支える足だと認識しています。

【会長】

巡回バスの目的はホームページなどに書いていると思います。広く住民の方々ということでしたか。移動とは、名古屋への移動も含まれますか。町内の移動でしょうか。

【事務局】

原則は町内のみだと思います。

【会長】

分かりました。確認して明確にしてほしいと思いますが、町民の方々に広く通勤、通学などでどんどん使ってもらおうというよりは、車に乗れない高齢の方を中心に、町内での移動を便利にするような部分に重きがあると、私は認識しています。そして委員が言ったように、地域のコミュニティーの形成に役立てていくといった部分がメインになると思います。

その意味では、小学生の通学利用が入っていますが、これは本来の目的とは少し違うと感じます。その辺りをわれわれがしっかり認識しておかないと、都市交通的な役割を求めてしまい、どんどん拡大せざるを得なくなります。そこに関して、どこかで歯止めを掛ける必要があると考えています。事務局のほうで、もう一度整理してもらえるとありがたいです。

【委員】

赤池の乗り入れの件や、巡回バスの編成については、日頃から東郷町と一生懸命協議をしています。私は、マルセタクシーや愛知つばめ交通など、タクシー部会として、名古屋タクシー協会の理事としても動いています。ですから、この辺りのタクシーやバスの交通事業をある程度理解をしていると思います。

赤池は、皆さんご存じのとおり、非常に混雑し、慢性的に渋滞しています。ターミナル内でも、何度も事故等が起きています。巡回バスを運行するに当たり、一番の目的は安全で安定ということです。皆さんの、赤池駅に入りたいという要望は、東郷町からもよく聞いています。そうするためには先ほど言ったように、時間を多く取る必要があるため、便数を減らさなければいけません。お金を無限に出せるのであれば話は別ですが、決められたものの中で行う必要があります。

赤池に入ることによって危険度が増すことや、名鉄バスとの競合、お客さまの取り合いになって、名鉄バスが維持できなくなることも考えながら、赤池の近くまでは行けるかなど、そういった検討も実際に行われています。

バス停まで歩くことができない方のことも十分理解できます。ただ私は、究極の移動はタクシーで、自分でお金を出して動いてもらうことだと思います。または自分の好きな車を維持してもらい、自分の力で動くことです。しかし、こういった公共交通、飛行機でも新幹線でもそうですが、やはり皆さんがどこかでがまんして、皆さんで使わなければいけません。当然そういったことを考えて、目的をしっかりと理解して、譲り合いながら、うまくバスが活性化し、われわれの事業が安定的に安全に提供できるといいと思っていますので、何とかご理解いただきたいと思います。

【委員】

今の話に関連しますが、先ほどの目的と手段、方法を別に分けてほしいと思います。目的があり、そのためにどのような手段を取るのか、その功罪はどうあるのかということを出してもらわないと、初めから手段が先行した話になってしまうと、最初の目的がどこかに行ってしまうことが懸念されます。

【会長】

そこはもう一度整理したいと思います。

網形成計画の目標は、名鉄バス、タクシー、名鉄電車も含めた話になるので、町民の皆さんが気軽に出掛けやすくなるように全ての移動を支えることとなります。その中で、巡回バスの立ち位置をもう一度確認し、それに対してどのような手段があるかを検討してほしいということです。

赤池についても検討はしています。ただ、それが全く見えてきていないので、検討の状況も見せてもらったほうがいいと思います。これは公開資料なので、普通の人が見ると、赤池線のことは何も考えていないように見えます。ですから、それも一度、出してもらいたいと思います。

【委員】

われわれの使命は、広域的な幹線を守ることです。特に赤池周辺では、豊田から来る系統や、祐福寺を折り返す、知立前後のエリアから路線を引いています。

祐福寺地区も、利用が非常に増えてきているエリアです。朝の通勤、通学の時間帯も増強をして、利用者の利便性ができるだけ高まるように対応しているところです。ただ、先ほどからの話もあるとおり、名鉄バスは均一運賃ではなく、対キロ運賃を設定している関係で、距離が伸びるほど運賃が高くなってしまいます。実際に現在、並行する区間にじゅんかい君等あります。エリアを守る、広域的な輸送を守るという意味では、利用者側の需要が伸びている、安定的な利用者が確保されてきている点は、やはり大きなポイントになります。

すみ分けとして、公共広域的な輸送、また地域の大切な輸送とのつながりが、一番のポイントだと考えています。連結しながら、使いやすい環境を、運賃設定も含め、うまくできないかということも検討を続けています。

弊社はICカードの導入を行っていますが、そういったところで将来的な連携を図っていくのではないかと、考えています。これはイメージですが、じゅんかい君と名鉄バスを利用したときに、セット券という考え方で、うまくお互いに利用者が増える、または利用しやすい環境ができれば、じゅんかい君もエリアを細かい所まで回り、われわれは広域的な輸送として太いパイプで、より本数を増やしていくことが、基本的な考え方になると思います。その辺りで、調査も含め、いろいろな議論、検討をしていきたいと思っています。

【会長】

基本的には、それでいいと思います。ただ、町民からすると、じゅんかい君は無料で乗れるのだから、じゅんかい君でどこまでも行けばそれでいいという考えが、ニーズとして当然あると思います。われわれは、町全体、さらに将来的な展望を見た中で、今何ができるか、何があれば皆さんに満足してもらえるか、知恵を出し合うことが大事だと思っています。

残念ながら日本はできていませんが、本来はどの乗り物に乗っても、あるいはどこまで

行っても、名鉄バスだから、じゅんかい君だから、名古屋市営バスだからと区別せず、同じ運賃体系で同じ1枚のカードでどこでも乗れることが理想的です。ヨーロッパの国々はそうなっています。ゾーン制度なので、乗りたい所から決まった区域までは、何に乗っても同じ値段になっています。そうすると、じゅんかい君でも名鉄バスでも、乗りたいものに乗ることができます。そのような時代になるといいと思いますが、まだ、そこまでは進んでいないため、どうしてもじゅんかい君で全て行きたいということになってしまいます。しかし、それだけが回答ではないので、ぜひこの会議の場で、皆にとっていい方法を検討したいと思います。

乗り継ぎ割引、セット券、ICカードが導入されると可能だと思います。ICカードもいづれなくなり、スマートフォンの決済になると思います。遅れているのは日本だけです。アジアの国々は全て、スマートフォン決済になってきています。

赤池線も検討されていると思いますので、それを一度整理して出してください。そこで、やはりじゅんかい君と名鉄バスの連携をもっと強めたほうが便利だということであればそうなります。それは使えないのでやはり赤池線を考えようということになれば、考える必要もあると思います。

【委員】

資料3-3です。北コースと南北コースで、東と南の2カ所、小学生の通学が主体になって、あとは抜けてしまう予定になっていますが、実際にそうしてしまうと、今の利用者が非常に不便になると思います。この辺りで乗る方は少ないということでしょうか。

【事務局】

今回、効率化を図ることによってなくなる部分は、過去の乗降データを見ながら考えましたが、例えば1人が常に乗るといった、細かい部分まではまだ見ていないこともあるので、あらためて確認します。しかし基本的には、乗降の少ない部分で効率化を図っているため、言われたとおり、利用が少ないから効率化されているという考え方です。

【委員】

多少でも一般の方が通学以外で利用するとなると、先ほど話に出た、じゅんかい君の目的にも関わってくると思います。本当に利用がないのであればいいですが、少し慎重に検討してほしいと思います。

【会長】

これから地域懇談会もあるので、そこでの意見も聞いてほしいと思います。また、代替手段の確保も考えてもらいたいと思います。一方で、時間を短縮することは、多くの方々にとってメリットになります。一部の方々のデメリットと、多くの方々のメリットを、我々は、

比較してどうするのか考える必要があります。皆に 100 パーセント満足してもらえる案は、残念ながらできないと思っています。予算の制限もあります。

ただ、今言われたように、少ないから切れればいいわけではないことは、十分にご理解ください。

【委員】

話が戻るのですが、じゅんかい君に赤池に行ってほしいという意見は、運賃の話もあると思います。広域公共交通会議で承認を得ていない、名鉄バスなどの運賃ですが、これは民間運賃といって、国が運賃の内容を見えています。これは安全に必要な経費、人件費、車両の減価償却、燃料などを全て積み上げ、名鉄バスがもうけ過ぎない程度の利益が出る範囲で運賃を設定してもらい、決定しています。さらに名鉄バスなどは、名古屋市内のかかなり利用者が多い所に寄っているのです。収益率が高い所も併せて考えても、あの程度の運賃を取らないと、通常はやっていけません。

一方、じゅんかい君は安いのですが、なぜかという、東郷町がかなりお金を出しているからです。結局、東郷町民がどこかでお金を出していることに変わりありません。そのように考えてもらおうと、安いからじゅんかい君で、というのもどうかと思います。

じゅんかい君で、乗り換えずにそのまま赤池に行きたいという考えもあると思いますが、現在走っている全ての系統で赤池に行ってしまうと、当然、各系統の本数を減らさざるを得ません。一方、どこかで乗り換えて行けばいいという話であれば、名鉄バスに乗り換えているのと大して変わらなくなってしまいます。

公共交通会議で決められたことであれば、法律を多少緩和して、運賃を変えたり、許可が簡単に取れたりできるようにするという法律改正があり、この協議会が行われています。前提となるのは、地域の皆さんと、公共交通の事業者と、役所の関係者の皆さんが話し合い、皆さんが納得いくバスの路線や運賃などを決めてもらう制度です。

利用者は確かに、赤池のほうへ行かれると、非常にありがたいと思います。一方、事業者にとっては、実際にお客さんに乗ってもらっている稼ぎ頭の路線に、安い競合他社が入ってくる形になります。利用者にとってはいい話ですが、事業者にとっては必ずしもいい話ではありません。タクシーにとっても、安いバスが多く走ると、タクシーの利用者は減るだろうという話もあります。利用者の代表者が利用者目線で考えるのは当然ですが、事業者の事情も考えて、この場では協議してもらう必要があると思います。

その他、まず今後、再編計画の中で、セントラル地区のバスターミナルが一つの要になると思います。先日、渋滞対策協議会で少し話題になったのが、大規模商業施設や病院等で、渋滞が非常にひどいという話です。今回のアンケートでも、東郷町の皆さまが車でいきたいと言っているのです。当然、開業時はそうですが、開業後もかなり渋滞が発生すると思います。ですから、渋滞が発生することを見込んだダイヤもですが、可能であれば、バスの進入経路と、商業施設の駐車場に入る方の進入経路を分けるなど、ハード面の取り組みもぜひ、

道路セクションや土木セクションの方としっかり協議してほしいと思います。他にも、交通規制、信号など、あらゆる手を使ってほしいと思います。

渋滞によってバスが遅れてしまうと、それ以降のバス停の方は、いつ来るか分からない状況になります。いつ来るか分からないバスを使う人はいなくなります。また、そのバスを他の路線でも使うので、それ以降のバスも全て遅れる状態になるので大変です。逆に、車で来た方は駐車場に入るためにかなり渋滞すると思いますが、バスであればすぐ行けるという話になると、バスで行こうという話にもなります。バスで行く人が増えると、車で行く方が減るので、車の渋滞が減る効果もあるかと思います。

前回は聞いたかもしれませんが、今後の再編のスケジュールを、もう一度教えてください。

【事務局】

渋滞に関しては、現在、セントラル開発課と協議をしており、ハード面に関して意見を伝えながら進めています。配置図等を出せる時期になれば、早急でこちらでお知らせしたいと思っています。当然、進入路の部分や、警察との協議の話もありますので、十分に議論をした上で進めたいと思います。

スケジュールですが、本年度3月に向けて、再編の素案をまとめ、来年度はその確定までの手続きと、運輸局への申請を行いたいと思います。現状、バスターミナルについては商業施設の開業と共に、と考えています。商業施設の開業予定は、現在聞いているのが平成32年度の秋ということなので、4月早々からというわけではありませんが、開業に合わせた再編を進めていきたいと思います。

バスのターミナルへの乗り込み等については、現在、バス事業者などと協議しており、今後も協議を続けます。巡回バスも含めた公共交通が、安全、安心に運行できるように協議を進めています。

【委員】

平成32年の秋に運行を開始するのであれば、申請は遅くともひと月以上前に出してもらいます。ですから、さらにその前に協議会を行い、承諾を得ることになります。

【会長】

来年度、1年かけて議論できる程度の時間がありますね。今の話では、本年度中に素案までは出したいということですが、その場合、乗り入れの状況等も分からないので、本年度は素案の素案として、来年度、もう少し詳細を検討できるということでもいいですか。

【事務局】

はい。細かい部分も併せて、来年度、検討したいと思います。

【会長】

目標としては、来年度の末までに案を確定し、その後、商業施設のオープンの状況にもよりますが、周知や時刻表作成など、余裕を持って行うイメージということですね。

【事務局】

バスの運行ダイヤ、コースを変更する場合は、周知期間が非常に重要だと、過去の実績や他市のダイヤ変更の話も聞いています。ですから告知期間も逆算をしながら進めます。また、バス停が変更になる場合や、警察、または地権者との協議も出てくるので、なるべく早い段階で決定をして、運輸局に申請したいと考えています。

【会長】

バスは関係ありませんが、このような大規模店舗は、大規模小売店舗立地法というものがあるので、そちらの届け出も必要になります。そのときに入出庫経路や、バス停をどこに置いて経路をどうするかという話も出てきますので、そのタイミングで固まっているといいと思います。早めに届け出をする可能性が高いため、タイミングは来年度の3月よりも早いと思います。

【委員】

先ほど、バスはセントラルを拠点として動くという話がありました。非常に懸念していたのですが、計画されている道路は片側1車線です。その中で、バスと一般車両を区別して走らせることはできません。オープンすると、一般車両があふれて、バスも一般車両の渋滞に巻き込まれ、まともに動きません。特に土曜、日曜は非常に渋滞します。全くバスが来ない、バスが動かなければならないのにどうするのかという問題は多く出てくると思います。

道路形態がそのようなになっているのに、あの場所を中心にバスを動かして、本当に大丈夫でしょうか。プライムツリー赤池でさえ、土曜、日曜は、非常に車が混むときがあります。バスを動かす時刻表は、とても計算できないと思います。

それと、先ほど赤池へ出てほしいと言ったのは、私利私欲、我欲で言っているわけではありません。公共交通というのは当然、鉄道も路線バスも巡回バスも、全てがうまく競合しながら、衝突しないように、住民の足をどのように確保するかということが基本だと思います。赤池へもし他の多くの公共交通が入れば、送迎等の車は当然減るので渋滞の緩和になります。それらを考慮して検討してほしいと思います。

【会長】

渋滞に関しては、事前にかなり綿密に計画を立てますが、イオンモール長久手やプライムツリー赤池と同様、難しいです。非常に遠くから来る人がいるからです。オープンして最初の頃は、本当に何ともならない、完全に通行止めにしなればいけないのではないかと

思っていますが。ですから当初の渋滞はある程度やむを得ません。とはいえ、イオンモール長久手のときには2時間遅れも発生しました。そうならないように、道路管理者、交通管理者と協議し、いかに規制するか、あるいはルート設定をするかだと思います。

2点目は言われたとおりです。他のものと共榮していく方向を持っているということなので、われわれもそのように理解していますし、そのように進めていきたいと思っています。

赤池への直通は、基本的には今回、事務局が提案した案をベースとします。一方で検討はしているので、検討結果を出してもらいます。

もう一つは、目的を明確化してほしいということです。じゅんかい君は何のために走らせるのか、当然われわれ自身も再度勉強し、目的を再認識します。

ダイレクトに関しては、この会議で多くの声が出たわけではないのでここには挙げませんが、アクセスとして赤池駅には皆さんが行きたがっているので、じゅんかい君と路線バスか、あるいは名鉄電車か、どうすれば便利に行けるのか、具体例をぜひ次回見せてほしいと思います。これでは全く便利ではない、やはりダイレクトだということになれば、ダイレクトの案も考えたいと思います。それに関しては、運賃の割引や乗り継ぎ施設も、どのような形で乗り継ぎ施設ができるかなど、いろいろな方策があります。そこを次回、明確にしてほしいと思います。

また今回、残念ながらコースがなくなる場所があります。ここに関しては、きめ細やかに、このかたがたの移動が今後どのようなようになるかを見てください。今後、地域懇談会で地域のかたがたの声も聞けるので、どのような意見があるか、取りまとめてほしいと思います。

加えて、赤池までのアクセスの、利便性向上の方策まで出してもらいます。幸い、あと1年あるので、その段階でやはり直接を検討することになれば、また検討するということがいいですか。

では、事務局はそういったことで、もう一度資料等の作成をお願いします。

2の議題は以上です。『その他』ですが、事務局は何かありますか。

【事務局】

次回、第4回東郷町地域公共交通会議は、3月中旬を予定しています。

【会長】

以上で地域公共交通会議を終了します。本日も多くのご意見をいただき、ありがとうございました。