

令和5年度第1回豊山町地域公共交通会議議事録（要旨）

1 開催日時 令和5年6月26日（月）午前10時30分～正午

2 開催場所 豊山町役場 2階 会議室1・2

3 出席者

(1) 豊山町地域公共交通会議委員出席者

豊山町長	鈴木 邦尚
あおい交通株式会社代表取締役	松浦 秀則
名鉄バス株式会社運輸本部首席交通企画官	大野 淳
名古屋市交通局営業本部自動車部路線計画課長	清水 徳幸
デイジーポテト豊山町障害児者家族の会代表	大野 いつ子
豊山町老人クラブ連合会副会長	浅井 恵子
中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官	宮川 高彰
(代理 首席運輸企画専門官	本田 慎一郎)
あおい交通株式会社運行課長	工藤 彰郎
西枇杷島警察署交通課警部補	上谷 和稔
愛知県都市・交通局交通対策課担当課長	石屋 義道
(代理 課長補佐	江崎 嘉彦)
名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的共発展教育研究センター教授	加藤 博和
名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課長	脇田 裕二
(代理 主査	内藤 祐太)
三菱重工業株式会社名古屋航空宇宙システム製作所総務部総務第一グループグループ長	小形 浩
小牧市都市政策部都市整備課長	川島 充裕
豊山町産業建設部長	高桑 悟

18名中15名出席

(2) 豊山町地域公共交通会議委員欠席者

公益社団法人愛知県バス協会専務理事	小林 裕之
愛知県尾張建設事務所維持管理課長	吉金 典晃
名古屋タクシー協会専務理事	多田 直紀

(3) 事務局

豊山町理事	小瀬 弘英
豊山町産業建設部まちづくり推進課長	下村 友美
豊山町産業建設部まちづくり推進課まちづくり推進グループ長	御園生 英里

4 議 題

報告事項

- (1) 本町における地域公共交通の現況について
- (2) 令和4年度事業報告について

協議事項

- (1) 令和5年度事業計画（案）について
- (2) 高齢者割引の短期間の試行について

その他

5 会議資料

報告1 本町における地域公共交通の現況について

報告2 令和4年度事業報告について

協議1 令和5年度事業計画（案）について

協議2 高齢者割引の短期間の試行について

豊山町地域公共交通会議設置要綱

公共交通マップ（R5.4.1現在）

リーフレット「地域公共交通について～活発で良い議論ができる会議のために～」

6 議事内容

(開 会)

司会(課長)： 定刻となりましたので、令和5年度第1回豊山町地域公共交通会議を開催します。私は、まちづくり推進課の下村と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、本会議の会長でもあります、鈴木邦尚町長より、ごあいさつ申し上げます。

(町長あいさつ)

町 長： 皆さんおはようございます。大変お忙しい中ご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、平素から公共交通関連、町政各般に渡りまして、ご理解とご協力をいただいておりますことを、この場を借りて厚くお礼申し上げます。さて、コロナも5類へ移行しまして、人の動きもだいぶ活発になってきたということで、FDAさんもかなり伸びているということで、バスの利用者の方も徐々に増えてきているという、今日の現況報告ですけども、そんな印象を持っています。あおい交通さんの高速バスも時々乗れない方も出てきているのではないかなと、そんな話を聞いたりもしています。FDAさんも、今年になりまして、意外なことに高知便がすごく快調でして、多分NHKの朝ドラの影響かなと勝手に思ったりしていますが、比較的順調です。そういう意味では皆さんにまた大変お世話になりますけど、引き続きお願いしたいと思います。

本日は令和4年度の事業報告と令和5年度の事業計画についてご審議賜ります。長期的にわたりますと、1つは交通事業者の皆さんにまたお願いしなければいけないのですが、豊山町で開発されています愛知県広域防災拠点でございます。実は1年間遅れることになりまして、開場が2027年4月となり、1年ちょっと遅れます。それはそれで、一大開発事業を進めますので、ぜひ乗り入れについて、改めて交通事業者の方については色んな形でご協力を期待しております。

一方で、現状の公共交通機関ではなく、もう少し違った形で住民の方が手軽に移動できて、各地域でやられていますオンデマンドみたいなことですが、そういうことをやって欲しいという声が町民から出てきまして、それを喫緊の課題、早急な課題として、町として何らかの政策を打ち出していく必要があります、今検討を進めているところです。いろいろ明らかになってきましたら、この場でご議論をいただきたいと思っています。いずれにいたしましても住民の利便性の向上のために引き続き皆さんと一緒に、皆さんのお力添えで我々も務めていきたいと思っていますので、格別なるご理解とご協力とご支援をいただきますようお願い申し上げます。冒頭のあいさつとさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

司会（課長）： 本日の会議には人事異動などで新たに委員をお願いした方もいらっしゃいます。時間も限られておりますので、お配りしました「令和5年度第1回豊山町地域公共交通会議名簿」をもちまして、ご紹介に代えさせていただきます。

新たに委員になられた皆様につきましては、お席にあらかじめ委嘱状を置かせていただいておりますので、ご確認ください。よろしくお願いいたします。

本日は、愛知県バス協会の小林様、尾張建設事務所の吉金様、名古屋タクシー協会の多田様におかれましては、ご欠席の連絡をいただいております。

また、中部運輸局愛知運輸支局の宮川様の代理といたしまして本田様、愛知県都市・交通局交通対策課の石屋様の代理といたしまして江崎様、名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課の脇田様の代理といたしまして内藤様にご出席いただいておりますことをご報告いたします。

（資料の確認）

司会（課長）： それでは本日の資料のご確認をお願いします。資料に不足などがありましたら、担当が資料をお持ちしますので挙手にてお知らせ願います。

司会（課長）： 議事に入ります前に、愛知運輸支局様から「地域公共交通について～活発で良い議論ができる会議のために～」という「公共交通会議とは何か」「どういうふうに進めて行けばいいか」といったことを分かりやすくまとめたリーフレットの提供がありまして、追加資料として配布させていただきました。

今年度第1回目の会議であり、今回初めて会議に出席される委員の方もお見えになりますので、ここで、このパンフレットについて、愛知運輸支局の本田様から説明をいただければと思います。

A 委員：※リーフレット「地域公共交通について活発で良い議論ができる会議のために」に基づき説明

司会（課長）： ご質問等ある方はいらっしゃいますでしょうか。ないようですので、議事に入りたいと思います。

（会議の公開）

司会（課長）： 本会議は豊山町地域公共交通会議設置要綱の第5条第5項に、会議は、原則として公開するとございます。会議の議事録などについて、本町のホームページ等で公開させていただきますので、ご承知おきくださるようお願いいたします。

（会議成立の確認）

司会（課長）： 本日の会議は、委員の2分の1以上の方（権限の委任を受けた代理者を含む）に出席いただいておりますので、設置要綱第5条第2項の規定により会議は成立しています。では、議題に入ります。設置要綱第5条第4項に会議の議長は、会長がこれにあたりとありますので、以後の進行につきまして、会長よろしくお願いいたします。

（報告事項）

会 長： それでは議事を進めさせていただきます。はじめに報告事項についてでございます。報告事項（1）本町における地域公共交通の現況について、事務局から説明をお願いします。

事務局（下村）：※資料に基づき説明

これは令和5年4月時点での内容となっておりますので、各事業者様の方から現在の状況など、ご発言いただければと思います。よろしく申し上げます。

B 委員： 事務局から説明がございましたとおり、元年度比は大体9割くらいまで戻ってきております。ただ、三菱航空機様の関係で若干お客様の数字というのが他の一般路線に比べると、もう少し細かく見なければいけないのかなという感じはしております。ただ一般の通勤通学のお客様につきましては、ほぼ全路線の平均と同じような数字で推移しております。また県営名古屋空港線につきましては、ただいま運休中ですが、事業計画に沿って運行再開の時期を見定めていきたいと思っております。運転手不足というのもございますので、全

社で順番を決めて参ります。ただ名古屋空港というのは重要な路線でございますので、事業計画には載っております。その時期についてはまたお知らせしたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

C 委員： 先ほど報告していただいたとおりで、これ以外のことでいうと、令和5年度に関しては、3、4、5月ですけども、いずれにしても上がっております、という状況です。

D 委員： まだ令和4年度の決算が確定しておりませんので、正確な数値でご説明をすることはできませんけれども、全体としまして、令和3年度よりも令和4年度のほうが乗車人員は増加してきておりまして、黒川11系統、北部市場まで運行している系統につきましても同様に増加傾向にはございます。ただし、やはりコロナ禍前の状況にはまだまだというような状況です。それから昨年度と本年度、それからコロナ前と本年度を比較した利用状況についても少しお話させていただきたいと思えます。まず昨年度との比較ということで、昨年度の4月から5月と、今年の4月から5月の2か月間の利用状況を少し比較してみました。市バス全体と黒川11系統ともに大体4%くらい増加している、そんな状況にございました。それからコロナ禍前、2019年とも比較してみました。昨年度比較と同様に2019年と今年の4月から5月の2か月間の利用状況を比較してみました。これにつきましては、市バス全体大体15%くらい減で、黒川11も同じくらいです。昨年度よりは市バスの乗車人員増えてはいますが、やはりまだコロナ禍前の状況には届いていない、遠いなという状況です。新型コロナウイルス感染症は今年に入ってからマスク着用が個人判断になったり、季節性インフルエンザと同じ感染症に位置づけられる、そういったことで従来よりも行動制限は緩和されてきておりまして、市バスの利用者数も昨年よりは増加傾向にはありますけれども、ちょっとまだ先が見えていない状況というように考えております。

会 長： ただいまのバス運行事業者さんからの報告ありましたけれども、副会長からお願いします。

副 会 長： 3点あります。1つ目は令和4年度は3月が多かったということですけど、FDAさんもとて多くなっていて、他のバスも全体的に多くなっているということですけど、とよやまタウンバスであったらFDAのことは関係なさそうですけど、多くなっていることは、この理屈というか理由は何なのかというのが話を聞きたいのが1点です。

それから2点目は、幸田勝川線についてです。前回話題になったことですが、国庫補助から外れるということで、とてもお粗末だったと感じていますが、それで減便にもなったと。利用としては、さっきのFDAのこともあるので決して悪くはないということですけど、もし改正がなかったとしたらどう

なっているかはまたわからない、ということで、幸田勝川線は当然空港アクセスの意味が強いので、そのことはよく考えなきゃいけないですけど、地域間幹線であったということであつたら、もっと豊山町としても考えなければいけないということで、空港南のバス停を作ったり、考えてはいましたよね。私の中では何とか再び地域間幹線にするべきじゃないのかと、地域間幹線から外れたのが「利用が少ない」とかそういうことじゃなくて、「起点と終点が違うから」とかそういうわけのわからない理由で地域間幹線がなくなった、こんなお粗末なことあっていいのかと。ここは再度、幸田勝川線って一体どういう路線であつてどのように走るべきかときちんと議論しないといけないという風に考えておりますけれども、そういう観点からこの今のデータっていうのはどういう風に考えたらよいかっていう話を聞きたいです。

3点目ですけど、今、名古屋市交通局さんが口頭で説明されましたけれど、この資料にデータないことが不思議です。せめて例えば1年間とかどこかの1か月とかでもいいので、例えば北部市場の乗車人数はどうなっているのか、そういうのって出てこないですか。これって公開されるわけですけど、見たときに市バスのデータがないと、勘のいい人は出そうとしてないとかそういう風に考えると思います。これは事務局がさぼっているのかもしれないけど。今の口頭の話は全体の話をしてきましたけど、豊山町関連だったら北部市場でどれくらい乗られるのか、ということ。今日私は如意車庫前を通ってきたんですけど、あそこもたぶん豊山の方結構おられると想像していて、本当はそこも調べたいところです。参考までに如意車庫前どうなっているのか、出していただけるのであつたら出していただきたいなと、その3点伺いたいです。

会 長： はい、副会長から3点の質問がありましたけれど、事務局から答えられるところ答えてもらえますか。最初は、タウンバスの増加、どうして増えたかということについての質問です。

事務局(下村)： F D Aとタウンバスの関係でございますが、F D Aの利用が増えますと、名古屋市内からお見えになる方ですとか、F D A関係でお住まいになる方ですとか住民の方が増えたりとか商工業が増えたりということがありますので、F D Aの活性化というのは豊山町全体に影響があると思っております。ですので、日常の普段の生活をする上での路線がタウンバスということになりますけれども、町全体の活性化としてタウンバスと深い影響があるという風に認識をしております。

会 長： まずルート別にいうと北ルートが増えているのは、やっぱりエアポートウォークに乗り入れているから北ルートの乗客が増えている、あとはやっぱり小牧の病院に行かれる方の影響があるのかなという風には思っております。まだちょっと分析はできていないですけど。大体感覚としてそうです。

南ルートは少しF D Aさん利用される方もあります。路線の中で、高速バスじゃなくてタウンバスに載ってF D Aさんへという方もみえますが、そんなに

数は多くないと思っております。私も利用していますが、やっぱり豊山町に通勤される方の変動がかなり激しく出るのかなという、最近朝一番の黒川の始発なんかですと、席が全部埋まっているという状況が出てきて、その辺の方々が北部市場で降りられる方も若干いますが、曜日によっては北部市場は外国の方が非常に降りられる、そういう状況です。あとはやはり伊勢山あたりまでの路線で降りられて、その辺に勤められている方や、最近社協センターで降りられる方も増えていきますので、あの辺の三菱関係の事業所に勤務されている方も移動の関係はあると思っておりますけど、それで増えたり減ったりしているのかなと、そんなような感じを持っています。あとは仕事で、例えば県の方が調査に来られたりすると、タウンバスを利用して空港関連の方、社協センターを見られて空港行かれるとか、そういう方が結構みえるのではと、そういう影響が南ルート出ていると。町長としては、そのように分析しております。

それから勝川線のことについてはどちらにお尋ねすれば、よろしいでしょうか。難しい問題だなと思っておりますけれども、事務局から何かあれば。

事務局（下村）： 幸田勝川線のルート変更に伴う補助金の減額についてですけれども、昨年3月にあおい交通さんからの申し出を受けまして、事後報告のような形で、そのような状況となっております。豊山町としては、事業計画として補助金を活用して、バスの経費の国庫補助金の活用を積極的にやっていきたいと考えておりますので、このような路線で今後、改善して、何か検討することができるのであれば、あおい交通さんにもお願いをいたしまして、積極的に利用できるように利用したいと考えております。

C 委員： この路線に関しては、豊山町でなく、うちが運行しております、補助金も何も関係なく、うちがもらえなくなっただけです。現実的に言うと、前回にもご説明しましたがけれども、空港から幸田に行く利用者は、ほとんどないということで、うちとしては、「終点と起点が違ったら補助金は出ない」という国や県の制度に沿っていて、実態上は大きく変わらないので、補助金をいただければと考えているところでございます。

会 長： 続いて、交通局様からお願いします。

D 委員： 市バスの利用状況ということで、資料については、事務局と精査させていただきたいと思っております。副会長のおっしゃられたように如意車庫周辺ですとか、豊山の町境付近から市バスを利用されている方がおられるのではないかと私も思っております。この出し方につきましては、事務局様と調整させていただいて、どのようなデータを出していくのかということも検討していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

会 長： 資料については、事務局と精査して必要な資料をつけるということで進めていきたいと思っております。副会長よろしいでしょうか。

副会長： 交通局さんの資料は、作業の負担とならないよう少なめにしてください。幸田勝川線については、手続き的な時間の猶予もなかったもので、あのようなことになったので、改めて地域間幹線というのは、県の協議会としては、「ここは地域間幹線として必要だから」ということで決めるものでしょう。そしてそこは要綱があつて、国は必要であれば認められるというその掛け算です。今回は要綱に合わないような路線にするということで外れるということでしたので、要綱に合わない路線になったとしても、あおい交通さんがおっしゃったように、「ほとんど利用がなかったところを片道やめた」と、国の方からすれば、余分に走っているところを止めたので、生産性向上になるはずですよ。そうならないということ、きちっとやってほしいです。その路線の意義が変わらず、事業者として無駄なことを省いて、どうして補助から外れるのかと。法改正は、4月に可決して10月に施行される見込みですけれども、そこでインセンティブをどのようにするのか、あおい交通さんからすれば、先ほどそのように話があったように、「自分の路線でもらえなきゃもらえないでしょうがない」、それはそうですよね。赤字であれば、その赤字の分が補填されるから。そういうことだけではなくて、その路線をどうやって良くしていくかということをやらないといけないのであって、そのために補助制度の見直しをやらないといけないのであって、どうして努力している方が補助がなくなってしまうのか。あつてはならない、そのようにならないようにちゃんと考えてほしい、そのような事は非常に問題だと思っています。改めてそこら辺を国と県でしっかりと考えていて欲しい。杓子定規ではなくて、いったいどのようにしたらよいのか、次回までをお願いします。

会長： 副会長から、愛知県と運輸局さんに対して、お話がありましたけれども、次回という事でしたが、もし何かあれば、次回きちんと、事務局も入りまして、まとめさせていただいて、報告できるようにさせていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。その他、よろしいでしょうか。

B 委員： 副会長はどちらかというと、路線を切ったことは合理化を図ったということで、効率化できれば補助の要綱から外れるのは良くない、ということですが、一般的に路線バスといいますと、我々事業者からすると要綱を守るために、地域の足を守るためにやっています。例えば補助金路線というのは、1年間計画を立てて、国や県様のほうに、これはバスの事業者として、地元の自治体様と一緒に1年間守り続けるのだと表明するような形で補助をいただいていると思います。また事業者の方から、運転手が足りないということでお話をされましたけれども、それは我々の会社からすると疑問が残ります。そこを副会長としては、県様に何とかならんかというような話をされたということでしょうか。

副会長： 実際乗車されたことがあるかどうかわからないですけども、私の中では、名古屋空港・エアポートウオーク北と豊山幸田の間は非常に価値が低いと最初から考えていました。非常に無駄な走りをしているねと。ここで会議を終わって、三菱重工南から乗る、あるいは豊山幸田から乗ると、その後ぐるりと回って、エアポート北まで行って、社会教育センターは止まらないですけども、豊山町商工会は止まります。実はその間歩いて行くと、そこまで行けます。実は社会教育センターに止まるともっと早く行けるのに何故ここを走っているのか、という話です。一般的に路線を切ったからどう、ということではなくて、非常にこの部分を走っていること自体が、そこを走るのであれば、そこを削って増便して欲しいという話ですよ。そういうことを言っています。それでなんで豊山幸田発が残っているか、というと、それは社会教育センターの停留所がないから。そうすると商工会から乗ればいいですが、商工会は遠いので、それでも歩いたら早いです。それでも、三菱とか、豊山幸田で乗れるようにしないといけない、向こうからだ、社会教育センターは降りられないということですよ。その社会教育センターのバス停ができれば何ら問題は無いと考えておりました。それで豊山幸田発も止めることができるのではないのか。そのような事情です。一般的に、路線を切ったとかそういうことではないです。私はそのように考えています。

B 委員： 弊社としては補助金をいただくということに関しては、計画に沿って、そのバス年度の間は、バス事業者としては、責任持って走り続けねばならないかなと思っています。弊社の考え方でございます。

副会長： それは大前提、途中で、ということはあるとはならないです。

B 委員： 前回のことに関しては、そのところがおかしいと思いました。

副会長： そのことと豊山町の事務局へ事後報告となったという2点は論外。そこは論外ですが、この路線を補助落ちとして認めていいのかという事は全く別の話だと思います。この路線は必要だから、県が認定して国が補助出す、という仕組みでしょう。その話はそのような路線ではなくなったということではないです。そこが問題だと。

会長： 前回もそうでしたけれども、豊山町がやれる事は少ないかもしれませんがけれども、連絡を密にして、変更があれば早く教えていただいて、愛知県または運輸局と調整させていただくことが我々の使命だと思っておりますのでよろしくお願いたします。

他になれば、次に移らせていただきます。令和4年度の事業報告について、事務局から説明をいたします。

(報告事項説明)

事務局(下村)：※資料に基づき説明

会 長： 令和4年度の事業報告について説明がありました。何か質問やご意見がありましたら、ご発言をお願いします。

※発言なし

(協議事項)

会 長： 特に無いようですので、協議事項に移らせていただきます。

協議事項(1) 令和5年度事業計画(案)について、事務局から説明をお願いします。

事務局(下村)：※資料に基づき説明

会 長： 今、事務局から説明が終わりました。令和5年度事業計画の、高齢者割引につきましても、後ほど協議事項ででてまいりますので、それを除いた部分で、ご質問、ご意見をお願いします。

C 委員： 今年度、幹事会でやられるということで、新たな交通サービスの導入を見据えた、実証実験の検討を行うと、検討の部類で止まっているということで、実証実験をすると書かれると大変ですけれども、「検討する」ということで、理解させていただいてよろしいでしょうか。

会 長： まだ予算化されておられませんので、現段階ではそこに至っていないということで、やり方については、きちんと精査をしたいということでございます。

副会長： 計画では、「令和5年度実施」となっていますけれども、今の段階では、そこまで何やるかということも全く検討もしていない状態なので、もちろんこれから詰めていって、今年度中に何かする可能性も無くは無いのだけれども、現状では予定には全く上がっていないということを説明していただいたと思います。今、松浦委員がおっしゃったように、実は6月にこのような会議たくさんありますけれども、全く何も考えなくて予算をつけて、今年度中にやらないといけない、という自治体もあります。これはいろんな補助制度がありまして、中身はあまり考えてないけれども手を挙げて、それで取れちゃったという発想でやっておられる。そういったものは私の中でほぼ全部失敗になると、自分のやっている自治体であれば、そのようなお金もきちっと生かさないといけないので、検討を一緒にやっているという状況です。そういう意味では、豊山町として、きちんとこの会議の中で検討していくということはとても良いことだと思っています。

ただ、一方で、豊山町を含めてタクシーが非常に全国的にまずい状態になりつつある。先日、伊勢市の会議で、伊勢市では、夜8時以降ほとんど、どこの会社に電話かけても配車されないと。伊勢市の場合は、伊勢神宮にいかれる方が昼間にたくさんいて、運転手の平均年齢も65歳近いと、そうすると昼間に仕事できれば、夜に仕事をしたくないと。そうすると昼間だけの運行になってしまう、ということが構造的にあるので、そういうことを地域公共交通会議において「夜は何台か出してくれ」ということで、そのような実験を、県の主導でやる、ということ協議しました。そのように、地域公共交通会議の場で、タクシーはどうするか、デマンドもどのようにしていくのかということが、これからかなり議論になってくると思っています。国の検討会も、先日の金曜日にラストワンマイルの検討会というのがあって、それが終わったところですが、そちらも含めて、新しい支援制度も出てきている状況。私自身も入っておりますので、新しい情報を事務局へ逐次お伝えします。そのような状況もありますので、幹事会は、あまりゆっくりやってないで、ある程度こういうことに手当てしていくために何が必要かという問題設定でやっていくと良いと思います。日程は未定となっておりますが、次回の会議が11月なので、それまでにやったほうがいかなと思っています。そうすると、幹事会を作るとすると、書面協議になると思いますが、きちんとやっていただければと思います。11月以降であればその会議でやっていただければよろしいかと思っています。委員が他にわからない状況で実施するのではなく、書面報告していただければよろしいかと思っています。

B 委員： 幹事会のところで改善基準告示のことが記載されていますけれども、豊山町様の姿勢としては、改善基準告示に沿って運転手の勤務が成り立たないということであれば、ダイヤ改正というのは、減便をするような方向でしょうか。それとも予算をつけて、現状のダイヤを維持するというお考えでしょうか。他の行政様のところで、やはりこの改善基準告示のことが出て、減便をもう表に出されたところもあります。世の中では、運転手の不足ということが改善基準告示とは、別の次元でありましたが、どのようなお考えでしょうか。弊社の自主路線についても、いろいろ考えて、検討はしています。大体ここに問題があるという事は、弊社の中としてはわかっておりますけれども、方針としてどのようにお考えか参考までにお聞かせいただきたいと思っています。

改善基準告示というのは、バスの運転者の労働環境を変えるということ、その中で1番大きなこと、やはり、休息時間の部分です。それに伴って、今のダイヤでは収まらないということになると、例えば、始発を遅くする、終車を早くするということが一般的に考えられるとすると、それにはまらなかったときに、その減便のダイヤを、そのままにしつつ、運転手を外に確保して、今のダイヤを維持する方向に行くのか、はたまた、この改善基準告示に収まらない部分については、ダイヤの縮小ですね、そちらの方で乗り切られるかどちらかのお考えをお持ちなのか、をお聞かせいただきたいです。

会 長： 今、明確に今判断できる状況ではないと。当然、議会の考え方もありますが、町が負担しているのはタウンバスの運行です。町民の方もご存じないけれども、住民一人当たり年間3,000円近くなっているわけです。一方で、他のこともありまして、町としては、いろんな形で負担増を住民の方に求める政策とか、あるいは今やっている事業を縮小、廃止していくという財政状況にあると。豊山町は豊かと言われてはいますが、実は非常に厳しい環境にある事は事実でして、その兼ね合いを、私自身、見通しが立ててはおりません。町としての収支を考えて、そのような中で、支障が出てくるようであれば、こと細かな形で実情を含めて、判断していきたいと。現段階ではそのようにご理解いただきたいと思っております。

会 長： 次に、協議事項（2）高齢者割引の短期間の試行について事務局から説明をお願いします。

事務局（課長）： ※資料に基づき説明

会 長： ただいまの説明について、委員の皆様からご意見やご質問はありますでしょうか。

E 委 員： 昨年試行されて、さらに実施時期を考慮して、期間も伸びたということでも嬉しく思います。アンケートにもありましたが、昨年も利用されて、今年もかなり利用されると期待されるとしております。来年度、さらに推し進めていただきたいということで、私の友人から聞いた話が参考になるかなと思っております。愛知県内のある町で、人口27,000人ですが、その自治体は、タクシーチケットを利用されているようで、30枚つづり上限680円で、私の友人は、ほとんど使い切れないという話をしていました。町内はシャトルバスが無料で、かなり恵まれた自治体かなと思っておりますが、これを参考として、さらに、来年推し進めていただきたく思います。

それと、1ヵ月ほど前ですが、高速バスを利用し、名古屋駅に着きました。そしたらすごい行列でした。皆さんスーツケースを持っていらっしゃったので、FDAのチャーター便だと思うんですけども、個人的に「全員乗れるのかな」と感じました。名鉄バスさんが今お休みされているルートですけども、復活していただくと、これも解消されるのかなと思いき、ほんとにすごい人が乗るんだなと実感しました。

もう1つタウンバスですが、非常に助かっております。今いろんな問題があるようですが、私たち住民としては、土曜日、日曜日の拡大を願っています。今の話を聞くと、さらに難しいと思いましたが、さらに考えていただきたいということで、本当に助かっているの、よろしく願いいたします。

会 長： ありがとうございます。要望として伺います。他にありませんでしょうか。

C 委員： 昨年は2週間で、これを1ヵ月にするというので、一番の利点は、タウンバスの南ルートで、栄へ無料で行けるということで、高齢者の方が大勢行かれたという記憶があります。とにかく栄まで行って戻って来られる、ということで、物見遊山でいかれることがとても多い。これがどれくらい多くなるかわからないですが、500円区間の栄ルートが1番メインとなるので、気をつけて運行していかないといけないです。皆さんの方が乗れるか、という怖い部分が1ヵ月間続くと思っておりますけれども、やってみないと、乗り切れないという事はないと思っておりますけれども、今後ともこの結果を踏まえてどうするかということを検討していただけると、ありがたいと思います。

ただいま浅井委員からありましたバス停では、イルカ交通の富山行きや、他の4社ほどが乗りあっておりまして、全てが名古屋空港行ではないと思います。そこら辺の精査をしていないのでわかりませんが、増やせるなら増便をしたいと思うのですが、いろんな制約がありまして、申し訳ございません。

会 長： ご報告として伺います。今、乗務員さんの確保が非常に難しいということが言われています。現実的にもそうだろうなということで、事業者さんもやりたいのだけれども、なかなか手当できないという事情もございます。浅井委員がおっしゃったような要望に対しても応えていかねばならないと思っております。引き続き意に止めて、より充実していきたいと思っております。

F 委員： 昨年行われました敬老パスにつきましては、確かに今までタウンバスに乗ったことのないお客様とか、町内の利用とかもありまして、非常に良い試みだと思えました。期間が短かったのと、最終日付近に台風が来てしまったのが残念でしたが、今年は期間が長くなるということで、今まで乗ったことのないお客様がさらに乗っていただくことを期待しています。もう1点、来年の改善基準告示の改正に伴うダイヤの改正ですが、非常に基準が厳しくなりました、私もいろいろダイヤについては、検証しているところですが、方法としては、乗務員を増やして予算を増やしていただくか、もしくは減便のどちらかになります。現状、事業者でも乗務員の確保という事は、たとえ1人2人集めるのも非常に困難な状況となっております。もう1つは、乗務員を集めるのは困難であるのと、予算的な問題もありますので、こちらの方ができないとなると、減便もやむなしと思っております。現在、特に南ルートにつきましては、国道41号線の状況等々で、夕方の時間がタイトなところがちょくちょくあります。私も、午後の便は、急な欠員で、勤務ローテーションで乗務したことがありまして、非常に時間がタイトでした。もう1つは、最終便の栄21時20分が、利用が非常に少ない状況です。今、検証している段階で、正確なものができたわけではありませんが、それに合わせたダイヤを組んでいこうと思うと、ダイヤをずらして、最終便を早める形になるのではないかなと事業者としては思っています。

す。他の市町でもこのような動きはありますが、通勤で使われる方がいる以上は、朝の始発を遅くする事は現実的ではありませんので、最終便を早める、もしくは最終便を減便することが現実的だという意見を聞いております。タウンバスにつきましても、もしこれに合わせた内容を作るとしたら、遅い便を減便する形となるのではないかな、と思っています。以上事業者としての意見を述べさせていただきました。

会 長： ダイヤの見直しを含めて、きちんと精査をさせていきたいと思えます。

B 委員： この高齢者割引の短期間の試行は、行政様が主体となって運行されているバス以外、民間のバス弊社と他社様についてもですけれども、町内について、この期間中の利用は、特別に無料でということで、非常に全国的に見ても、珍しく、愛知県内においても、こういう事業をやられているところはございません。町長様はじめ、また事務方の方々、副会長もこれを作ることにについては、すごい決断だなと思っています。他の行政様についても、積極的に公共交通会議体の中で、こういうお話をさせていただいて、非常に興味を持たれている自治体様もあり、後を追うような形で出てきております。少しご参考までにご披露させていただきます。

会 長： 町長としての本音を言えば、名古屋市がやりすぎな程やっただいておりますので、名鉄さんもJRさんも、名古屋市民は、全て名古屋市内の運行であれば、みんな敬老パスで行けるように拡大されていて、現金建て替えということになっておりますけれども、ある意味でそういう余波がどんどん来ています。首長としては非常に苦しいという実情があります。

副会長： 今、町あるいはこの会議としての決断についての話がありましたけれども、私としては、名鉄さんにもあおい交通さんにも非常に負担があると考えており、非常にありがたいと、こちらの方がむしろできた理由だと、感謝以外にないと思っています。その意味では、このことを、名鉄さんにもあおい交通さんも協賛というか、コラボして一緒になって、会議が主体としてやる、といった宣伝をもっとしてはどうかと。こういった会議で言われるだけでなく、町民の皆さんにご理解していただくことも良いと思います。今まさに「共創」ということで、共に創るということを公共交通会議で注目されているところで、これもまさに共創という事と言えるような形で宣伝したらいいんじゃないかなと思っています。今、「共創」ということで補助制度があると思いますので、来年度はよく見ておいてください。

会 長： そういう補助の仕組みを勉強させていただきます。また、各バス事業者の方にはご負担をかけておりますので、誠にありがとうございます。他によろしいでしょうか。

協議事項の事業計画と高齢者割引の短期の施行について併せて関連がございましたので、一括して、このような計画についてご承認いただきたいと思っておりますがよろしいでしょうか。

※異議なし

会長： ではご承認いただいたということで、この計画に従って事業を進めていきたいと思っておりますので、引き続きご協力の方いただきますようよろしくお願い申し上げます。

以上で、本日予定させていただきました事項について全て終了いたしました。その他事務局から何かありますか。

事務局(下村)： その他に入りますが、事務局からは特にございませんが、委員の皆様から何かございますか。

B 委員： 先日、点字のボランティアのグループにお邪魔をして、視覚障害者の当事者さんと、ボランティアにいらっしゃっていた車椅子の方がいらっしゃいましたので、公共交通会議に出ますということで、ご意見を伺いました。

そうしましたら、視覚障害の当事者の方が、通院等でタウンバスを利用されており、何回か利用されているので、運転者さんと顔見知りになって、運転手さんが降りられて、彼女が降りたところが危なくないかと配慮して、毎回そのような対応をしていただいているとのこと、とても優しいと評価されました。ただ、たまに運転手さんが変わると、北ルートのバス車内では、口頭でバス停を案内するので、うまくコミュニケーションができず、どこで降りたらいいのかわからないということがたまにあるという事です。障害のある方への対応についても、他の乗務員さんにしっかり周知していただければと思います。また、防災拠点の関係で、工事の際に、バス停の位置が変わったりすることを今から不安に思っていますので、その辺の周知をお願いいたします。また、国道41号線の横断歩道にある点字ブロックについて、とても感謝されているのですが、だいぶ経って、国道41号線を西に渡る途中でブロックがなくなっていて、引き返したことがあるそうです。こちらの会議の該当ではないのかもしれませんがお伝えします。

また、車椅子の方に、昨年私がこの会議にて電動車椅子の対応について要望した件をお話したら、「実は自分も何年も栄や名駅に行ったことがないんです」とおっしゃっていました。昨年の方は、名古屋の方で、とても使い慣れていて、「バスを利用して乗りにくかった」ということでした。豊山町民の方は、使ったことが無い方が多いと思うので、「事前にその日に行きます、ということをお先に予約したら対応してもらえるかな」と心配していて、本来はいつでも乗れる環境がよいですが、そのような方が利用することがございますので、ぜひ対応をお願いします。

会 長： 基本的に、そのような対応するという事は、我々も、業者さんも気をつけてやっておりますけれども、引き続き改善することはいっぱいあると思いますので、ご意見をいただいて、我々もきちんと伝えていきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

副 会 長： 今の件は「バスの乗り方教室」がいろんなところでされています。障害のある方は不安なので、練習をしないとなかなか大変だということで、そういう事は、団体さんと事業者さん、あるいは、地域公共交通会議で仲介をして、「乗り方教室」的なことは、いろんなところでやっています。ぜひ団体さんにも呼びかけていただいて、まさに事業計画に書くべきところだと思います。

先ほど幸田勝川線の話をしました。改めて、今、国の補助制度がどのような状況にあるかということ、国庫補助と地域公共交通計画が、来年度から連動化します。つまり計画で書かれているような重要な路線だから、国はお金を出す、という仕組みになります。今まではお金をもらえるように、書類を作って出す、というものでしたが、ここが大きく変わる。そのことで愛知県も、そのような計画を策定されていると思います。その中に、幸田勝川線は入らないと推測します。今、補助路線では無いから。本来はそれがおかしい。補助路線じゃないから入らない、ということではなくて、重要な路線かどうかで入るか入らないか。多くの都道府県もそうですけれども、今補助路線ではないから、補助路線でないままで、計画にも書かないということになります。そういうタイミングでこういうことが起こった、ということを理解していただきたい。では、県としては、この路線は幹線として要らないということですか。勝手に事業者がやる路線としていいのですか。計画に書かないという事はそういう路線です、とおっしゃっていることです。豊山町的にはあってはならない、と会長はお考えだと思ったり、名古屋空港へ行く路線というのは、非常に重要な路線であることから、そのようなことがないように関係の方々を考えていただきたい。

また、大野委員がさきほど1年間とおっしゃいましたが、そもそも国庫補助というのは1年ではなくて、3年間これでやりますということ。3年間やるので、とりあえずこの1年くださいという制度です。3年間を約束している。「3年間高校へ行く」というようなその3年間です。その3年間はバスがあるから、この高校へ行く、という事を「途中でやめる」ということはあってはならない。重要な路線なので、3年走るという事がある意味確約されている、というようなことが、今まで補助の建付けでしたけれども、これからは自治体として、これから3年間はあって欲しい、なきゃいけないので支援する。計画期間が5年間であれば、「5年間やる」と宣言しているということだと。そういう考え方から行くと一体何をしたらいいのか、という観点で、地域公共交通会議や県の会議として検討いただきたいというのが私の切なる願いです。

会 長： その他よろしかったでしょうか。長時間にわたりありがとうございました。

では事務局にお返しします。

(閉会)

司会(課長)： 以上をもちまして令和5年度第1回豊山町地域公共交通会議の閉会をします。
皆様のご協力ありがとうございました。