

令和元年度第1回江南市地域公共交通会議 会議録

- 日 時 令和元年7月30日(火) 午後2時00分～午後4時00分
- 場 所 市役所 3階 第2委員会室
- 委 員 出席16名(渡邊 重之(代理 安藤 悠太)、吉岡 実(代理 萩木 場 護)、小川 健司、西部 茂夫、杉本 忠久(代理 平井 早苗)、鈴木 浩示、大矢 玄康、岩田 富実雄、朱宮 幹二、中村 健一、磯部 友彦、小塚 昌宏、朱宮 光輝、岩崎 義宏、佐藤 和弥、野田 憲一)
欠席3名(森 一浩、小林 裕之、吉澤 良一)
- 傍聴者数 5人
- 資料
 - 資料1-1 : 平成30年度地域公共交通に関する自己評価概要(中部様式)
 - 資料1-2 : 政策評価の評価方法
 - 資料2 : 平成30年度江南市地域公共交通(いこまいCAR・バス)の利用状況
 - 資料3 : いこまいCAR(予約便)の立寄り利用について
 - 資料4 : 大口町コミュニティバスのバス停新設について
 - 参考資料 : 江南市における地域公共交通の基本的な考え方
第三者評価委員会資料(中部様式)作成の手引き
江南市地域公共交通会議設置要綱
江南市内のバス停・路線図
いこまいCAR(予約便)ご利用案内

開会（午後 2 時 00 分）

○市長あいさつ

○議題

会長・副会長の選出

会長には磯部委員、副会長には小塚委員を選出

○選任あいさつ

会 長 会長を務めさせていただきます、磯部でございます。

地域公共交通というのは中々身近な存在ではありますが、具体的に何をどのようにやっていくのかというのが非常に難しいものだと感じております。何が難しいかと言いますと、他のまちの物真似では、必ずしも上手くいかないというところです。私は大学の教員で、大学の教授というのはお手本を学生に教える、教科書を作って教科書通りにやれば何とかなる、というのが今までのやり方ですけれども、この地域公共交通というのは教科書的なものはあることはあるんですけど、本当に何をやればいいのかというのは地域の実情に応じて色々考えていかなければいけないというような話であります。じゃあ、例えば5年前に決めたからずっとそのままですら上手くいくかと言うとそうではなく、地域の状況が変わってきますとそれに合わせて何か考えていかなければいけないということで、そういう意味では難しいということでもあります。難しいと言っても誰かがやらなきゃいけない訳ですから、こうやって皆さんが集まって、より良い方向にですね、中々100点満点は難しいんですけども、100点満点でなくても何とかいい点数を取るような努力ですね、これを常にやっていかなきゃいけないなと思っておりますので、皆様のご協力、よろしくお願いいたします。

副会長 只今副会長に選任されました、社会福祉協議会の小塚でございます。

大変僭越ではございますが、頑張って副会長の職を全うしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○協議事項

平成 30 年度地域公共交通に関する自己評価について（資料 1・2）

会 長 それでは、次第に従って協議事項の方に入ります。本日は3つ程議題がございます。まず1つ目の協議事項、「平成 30 年度地域公共交通に関する自己評価について」を事務局より説明をお願いします。

事務局 資料 1・2 に基づき説明。

会 長 ありがとうございます。主に昨年度に江南市が行った交通政策に対する評価ですね。これを自分達で評価するということが自己評価という表現を使っていますけれども、それをやりましたということで、内容について皆さんにご意見を聞いて、これでいいのかどうか、また、良ければ認めていただくということでございます。皆さんのご意見、ご質問等ございました

らお受けいたしますがいかがでしょうか。確かに難しい内容ですので、簡単に私から申し上げますと、市の方で先程の基本方針というのがありまして、その中に政策評価と事業評価というのが書いてあります。事業評価というのは個別の話で、いこまいC A Rをやってどうだったか、とか、名鉄バスを走らせてどうだったかという話でありまして、事業をやった人が責任を持って上手くいったかどうかを反省して色々やっていくんでしょね。だから、例えば、名鉄バスさんは名鉄バスさんで一生懸命苦勞しながらより良くするためにはどうしたらいいかというのをやっていくんでしょね。それに対して政策評価というのは、江南市としては何をやっていいのかということなんですけれども、結局は市民の生活を守るという形なんでしょね。そうなってくると、江南市としての都市生活がきちんとできているかどうかというのを確認していきたいということでありまして。それを細かくやると交通から離れてもっと大きな話になってしまうんですけど、交通の面からそれを見ることができないかなということなんです。色々考えた結果、先程の市民一人当たりの公共交通利用回数というのに今のところ達したという、そういう状況でございます。ですから、この公共交通というのはいこまいC A Rもあるし、名鉄バスさんもあるし、それらのデータを集めて計算してやってみたらこうなったということでございます。こうやって全体を評価していこうというチャレンジをしているということでございます。じゃあ、この11回が多いか少ないかということなんですけれども、ざっと計算してみたんですが、非常に粗い計算ですが、大体一人1日何回交通するかというと、ある調査によると平均2.5回と言われているんですね。1回、2回というのはどうやって勘定するか難しいですけども、全然お出かけをしない日も含めて、色々な人の大雑把な平均です。パーソントリップ調査という調査がありまして、これが大体それくらいなんです。じゃあ、我々は毎日出かけているかということとそうでもなく、大体200日位かなと。土日働く人もいますし、お出かけする人もいますけど、365日いつも動いているわけではないので、大体200日位かなと。これをざっと計算すると500回となります。凄く大雑把な計算ですが。その内の11回という、そういうような比率かなと思って見ていました。そうすると約2パーセントということですね。計算が間違っているかもしれませんが大体そんなようなところかなと思います。どうしてもこの地域は自動車を使われる方が多いので、多くの交通は自動車で行われています。全体で見たら少ない比率ではありますが、公共交通を使っている人がいるので、そこを維持していこうという、そんなような数字だなと解釈していただければいいかなと思います。何かご質問等ございますでしょうか。では、お願いします。

委員 公共交通の利用回数で、11回という数字に関してなんですけれども、名鉄バスとかコミュニティバスというのは公共交通で、皆が使うことで安く回せるということに対しては素直に分かるのですが、いこまいC A Rについては、私は使ったことがないので、いこまいC A Rを使うと公共交通の価値が上がるというのはどういう理屈なのでしょう。相乗り率が上がると

いうことであれば、そういうイメージが湧くんですけれども、一人乗りの回数が増えて、それで公共交通としての評価が上がるというのはどのように考えて理解したらいいのかなと思いましたがそれを教えていただきたいんですけれども。

事務局 いこまいCARというタクシーの制度はご存知かもしれませんが、タクシーを利用する際に、あらかじめ江南市に登録していただいた方が、前日までに予約をしていただければ江南市内はどこでもメーターの半額は江南市が持たせていただきますよというもので、そういった制度を江南市はとっておりまして、それがいこまいCARでございます。冒頭でも少し申し上げましたが、江南市の公共交通はどのように成り立っているのかというと、まず名鉄バスさんの路線バス、これには補助路線もありますよと。そういった路線バスとともに大口町さんのコミュニティバスもあります。ただ、こちらのバス停一覧をご覧くださいと通り、ある程度は江南市内を網羅しているわけですが、全員がこの中に入っているかということそうではないところも当然あるという中で、最近ではタクシーも公共交通だという考え方が少し出てきております。そうしたものを捉えながら、路線バスが中々使えない方はお出かけする時にいこまいCARがなければ、外に出ることができないということもございますので、公共交通の一つだろうというように考え、利用回数が伸びれば、もちろん利用の実態等も踏まえながらにはなるんですけれども、それは公共交通にプラスになっていると考えまして、こちらに入れております。

委員 ありがとうございます。確認なんですけど、そういう意味ではタクシー事業者さんを維持するためにも回数を増やさなければいけないということですか。バス路線が入っていないところにいこまいCARが必要というのは当然理解できますし、バス路線がないところも一杯あると私も認識していますので全然いいと思っているんですけど、やはり回数を増やしていかないとタクシー事業者さんとしても江南市内でそれだけの台数が運行できないから結果的に回数が高い方がいいということであっていいのでしょうか。

事務局 いこまいCARについては、回数を増やすというよりは回数だけでなく、どのように使われているかというのが非常に重要なものだと思います。ですので、先程の指標というのはあくまで回数として、そして市の財政負担というのは数字ですぐに分かるわけなんですけれども、先程申し上げた通り、単純にそれが減ればいいのかということそうではありません。それは何故かということ、やはり市民の方で移動に困っている方がいらっしゃれば、そこはいこまいCARなりでですね、やっていかなければいけないので、中身というのが非常に重要であるため、使われ方の分析をするということなんです。なので単純に数字だけで捉えるのではなくて、その中身を見ながらこういった議論をするということが重要であり、そういった評価でやっていくべきだろうと考えております。

会長 これは公共政策、市の政策として市民の生活の状況を見ていく数字だということですね。その中で、それぞれの事業者が上手くいくかどうかというのは、それはまた別の話です。ですけど、色々な方々と協力しながら市民

の足を守っていきこうという、そういう体制を組んでいて、その結果こういう数字になったということです。そうやって解釈していただければいいかなど。どこかの事業者を助けるというよりも市民を守るという、そういった目線で見えていった方がいいかなと思うんですね。

委員 いこまいC A Rの使われ方について話が出ましたが、これについては市の方は十分承知だと思いますが、交通不便地域ばかりではなく、そうでない地域の利用が非常に多いというデータを市が持つておられると思うんですよね。それについてただ不便地域だけのためにいこまいC A Rがあるのではなくて、そうではない人が沢山利用しています。それも圧倒的な利用の多さです。そういう交通不便地域でないところの人が利用しているというデータを前に出されましたよね、この会議で。そういう意味では、交通不便地域とそうでない地域の使われ方なんかはもう少ししっかり検討していただきたいなと思います。

事務局 今、委員がおっしゃられた、どういった地域の方が使ってみえるかというのは、資料2の中で触れさせていただいております。こちらは詳細データでございますが、5ページの中に(8)として、地区別の登録者の割合がございまして。江南市の現状として、昨年度末の数字でございますが、8,007人の方が登録をしております。そうした中で、地区別にどの地域に何人位登録されているかというのを示したのがこちらとなります。5ページの下のところにあるのが登録者割合のグラフで、次の6ページの上の方に数字で掲載しております。こちらは平成28年度、29年度とともに掲載し、経年変化も捉えており、交通不便地域と呼ばれるところだとか市街化区域とか色々な地区がございましてけれども、均等に使われているのではないかとこちらは考えております。いこまいC A Rも含めて公共交通は市民の方の足となるものでございますので、均等に使われているということも踏まえて、良い使われ方をしているのではないかとこのように考えております。

委員 資料を理解するための質問をさせていただきたいと思うんですけど、名鉄バスの補助金、補助額で、これの算定方法についてもう一度お伺いしたいのですが、大口町コミュニティバスは利用者が増えれば補助金が増えると思っていたのですが、逆のようなことを言われたので、その辺りの算定の仕方をもう一度、どういう風になるのかと。あと、3日間ぐらいの利用者を調査して、それで補助金の金額が決まるということは、年間のうち、その3日間の利用だけで補助金の金額が増減するものなのかというのが名鉄バスの補助金についての質問で、もう一つ、11回という数字の評価について、会長からもありましたけれども、近隣の他市町はどれぐらいの数字なのか、全国的にはどうなのかといったところでの比較を教えてくださいなと思います。

事務局 まず一つ目のご質問ですが、大口町コミュニティバスが乗れば負担金が増えるというお話について、恐らく、先程私がいこまいC A Rについて申し上げた部分だと思います。いこまいC A Rは乗ったら乗った分だけのメーター運賃の半額を江南市が負担させていただくものですから、利用が増えれば負担も増えます。ちなみにご紹介しますと大口町コミュニティバスの

方はそういった利用回数ではなく定額でやらせていただいていますので、そちらは大口町さんにご協力をいただきながらやっているため、少し考え方が異なります。先程、名鉄バスのお話がございまして、細かい話になりますが、名鉄バスの補助金でございまして、いわゆる経常費用などと言いまして、これに少し掛け率を掛けたものから経常収益という様々な収入の合計を引き算し、その差額を補助金として江南市は払っているということとございまして、その中の経常収益というのはどういうものなのかというと、例えば、バスの車内にある広告等についても収入の一つになりますし、運賃も当然収入になります。その中で運賃収入の計算、経常収益の算定にあたって、OD調査という、今年は5月に2日間行いましたけれども、その調査の結果を用いた仮収入という数値で計算をします。その計算の中に仮収入というものが入っているため、OD調査で始点と終点の調査、つまりどこで乗ってどこで降りたかを調査するものです。これは毎年5月頃にやっておりますが、名鉄バスの方がバスに乗っております、乗客の方に聞き取り調査をしながら利用の動向を掴むというもので、このOD調査が補助金の計算の中に反映されるものですから、最終的に補助金の額を算出する際に、経常費用から差し引く経常収益の部分に影響があり補助金が増減します。要するに、OD調査の日に雨が降ると仮収入の金額が大きく増えるものですから、それが経常費用を上回ることはないにしても、増加すれば、その分差額である補助金が減少するというのが平成29年度で現れた結果ということになります。以上が簡単な補助金の計算方法でございまして。もう一つ、11回というものが近隣や全国的に見てどうなのかというお話がありましたが、これは中々難しいものがありまして、冒頭で会長がお話されましたが、この数字には凄く地域性があります。単純に江南市がこうで近隣がこうでという話ではなく、近隣の大口町さんや一宮市さんは確かに隣接してはいるのですが、状況は全く異なるもので、例えばそれが名鉄バスさんの路線が入っているかどうかとか他の路線バスがあるかどうかで非常に変わってきます。市の、人口密集度とかそういった要素すべてを含めての結果がこれとなりますので、そういう意味でここと一緒だよというところではございません。この11回という数値を江南市の現状の基礎として、これの経年的な変化を見ながら、あくまで江南市というものの現状を捉えてやっていくべきだと考えており、特に近隣との比較は行っておりません。

委員 いこまいCARの利用について均等であるという話でしたが、出発地別を見ても、登録者住所別利用数を見ても圧倒的で、草井や般若の地域が他とは一桁ずつ違います。特に出発地別利用者数では多いところは30パーセントですが少ないところだと3パーセントや2.何パーセントとかです。これでも均等であるとおっしゃられるんでしょうか。私は前の会議でそういう話を少し聞いた記憶があるんですが、多いところは本当に市の中心部です。北野とか大間とか赤童子とか、その辺の数字を見ても均等に利用されているとは中々思えないんですが。

事務局 地区別の登録者の方をご覧いただきたいと思いますが、資料2の6ページ

の部分です。この地区別登録者数の平成 30 年度を見ますと、江南市を 11 地区に割って区域を設定し、それぞれの登録者数、そして人口に対する登録者の割合というものを下させていただいております。上から 7.2、6.1、8.4 というように数字が並んでいるところでございます。全体の平均が 8 パーセントに対して、各地域はご覧の状況ということでございます。一番割合が低いのはおそらく②番の高屋、野白、飛高の 6.1 パーセントのところになり、一番高いのは、9.6 パーセントの力長、今市場、安良等のところで⑧番の地区となっています。6.1 パーセントと 9.6 パーセントは確かにパーセンテージで言いますとこれぐらいではありますが、これが多いか少ないかというのはまた議論が必要かと思えます。ただ、このような状況でそこまで大きな差はないと現状としては捉えております。これが登録者で、これに対して、先ほど委員がおっしゃったのは利用者の率の方で、7 ページのところになりますが、登録住所別の利用者数で、こちらも表で見たほうが良いと思えますが、平成 30 年度までの割合というものが出ております。その中で、先ほどおっしゃった、草井とかの割合が少ないんじゃないかというお話でしたが、こちらを対比させながら多いか少ないかについてを議論していかなければいけないかなという部分ではございます。

委員 よろしく願います。

会長 いこまい C A R みたいなものを区域運行と呼ぶのですが、どうして導入されたかという、いこまい C A R にも色んな歴史がございまして、現行のものは予約便と呼んでいますけど、昔は色んな路線を走る定期便というものをやっております、その時も色々試行錯誤をしていました。それが中々思うようにいかなかったということで今のいこまい C A R 予約便になったということなんです。予約便のいいところは何かと言ったら、市内全域をカバーできるということなんです。ですので、先ほどの不便地域とか便利地域に関係なくすべての市民に対応できるという、最低限のことを市民全体に対してのサービスとして保障しているという意味合いが強いと思うんですよね。それをどのように利用していくかというのは、色んな地域の色んな特性によって変わっていく、ということだと思います。実は、私もかつていこまい C A R について大学で個人的に調査したことがあります。簡単な調査ですけども、どういう地域の方が使っていたかという、先ほど委員の方がおっしゃったような路線バスが便利なところの方が使われている傾向が多かったです。じゃあそれをどう解釈するかという、実は路線バスがあまり便利でないところは完全に自動車に頼り切っているということなんです。なので、新しいいこまい C A R 予約便をやっても関係ないという雰囲気です。路線バスを使い続けていたのかなというのが私の解釈です。路線バスが使えるところはバスのダイヤを見ながらバスとバスのダイヤの間のところでいこまい C A R を使うとか。そういった形で上手く成り立っている可能性があると感じたので、バランスが悪いということはあるかもしれませんが、意味のある使い方をされているというふうに私は解釈しました。はい、ではタクシー会社さんから願います。

委員 私は実際の運転手としてお客様と接しておりますが、一番の要因というか、

草井とか小杵とか高屋が少ないのは当然なんですよ。理由としては、半額というのが大きな理由になるんですよ。まず、高齢者の場合は600円の援助金が出るんです。1,000円のところで半額援助してもらえると500円の援助となります。これがいこまいCARです。けれども、タクシー券を使うと、600円の援助となり、比較すると自己負担は500円から400円に減るわけなんです。それを、年度の頭、4月にどちらかチョイスしなさいよと市に言われるわけです。我々は2月、3月とかにお客様からどっちにしたらいいのかをよく相談されます。そこでお客様にどこからどこに行くことが多いのかと聞き、例えば、厚生病院が多いですよと。その方が高屋に住んでいるとしますと、金額で見るとお迎え賃入れても1,000円くらいになり、そうするといこまいCARだと大体400円援助され、タクシー券だと600円援助されるんですよ。そのどちらがいいかということです。ただし、一つネックになるのが、タクシー券の48枚という枚数制限です。年間48枚で月に直すと4枚ずつです。そうすると整形に行き往復使い、厚生に行き往復使う、とやっているとすぐになくなっちゃうんですよ。それも加味してどれくらいの頻度で使われているかも聞きます。我々はプロですから、どういう使用状況でいつ切れて、いつから通常料金になってしまうかを加味し、年間でこれぐらいと伝え、それで天秤にかけて、お客さんにいこまいCARにした方がいいですよとか、それだったらタクシー券にした方がいいですよという指示はします。あと、いこまいCARスタートの時は愛北病院と昭和病院がありまして、曾本、小郷、小折から愛北病院に通うときはタクシー代が1,000円かかってなかったんですよ。これが、厚生に行った途端に2,000円以上になってしまったと。その時にみんなタクシー券を返しちゃって、タクシー券はいらない、いこまいCARの方がいいからってことでいこまいCARに流れていった。遠くの人程いこまいCARが得になり、たくさん使う人の方がいこまいCARの方が得なんです。あと、ドアツードアのメリットというのは、先ほどおっしゃられたように、いこまいCAR定期便には停留所があり、そこまで行けない人をどうしよう、どう救ってあげようかっていうのがいこまいCARのコンセプトだと思うんですよ。実際にやってみると、ヘルパーさんが手伝って、タクシーのドアを開けた時の段差がありますよね、その段差に足が一步一步ゆっくりでしか上がらないのに、バス停でバスに乗るなんていうのは絶対に無理です。ましてやバス停まで歩くなんて言うのは尚更です。例えば検査が朝早くからあって、そのために早起きして色々準備して歩いていくというのはとてもじゃないけど無理です。それを考えると、先程の大口町のコミュニティバスさんが救っているのは世代的に真ん中の方なんですよね。動けてバス停まで行ける健常者の方が割と多いんですよ。それが難しい方はみんなタクシー券で来ています。タクシー券の方は年度の途中で使い切ってしまう、その後はみんな定額です。大口、小牧、あと扶桑の方もそうですね。厚生病院等にみんな定額で行ってしまっていて、江南の人はいこまいCARがあつていいねとおっしゃられます。ですので、よその市町では、うちでも真似してほしいという意見がすごく多いです。江南市

から道路隔てて一宮、道路隔てて大口、どうして向かいの家の方は半額で行けてうちは駄目なんだというように。我々は良ければ日にちを合わせて一緒に乗ったらどうですかという言い方もしますが、厚生病院は検査等の日程を一緒にすることはあまりないみたいですが。以上です。

事務局

今、チケットという話がありましたので、少しそのチケットについてご説明させていただきます。これはいこまいCARの制度ではなくて、江南市が福祉の施策として行っている福祉タクシーチケットのことでございます。身体障害がある方だとか85歳を超えた高齢者の方、そういった方に江南市の方から年間48枚のタクシーのチケットをお渡ししているといった制度でございまして、内容としましては、現在の初乗り料金が600円になるんですけれども、この初乗り分を江南市が負担させていただきますよと、本人さんはそこからの距離のメーター分だけを払ってくださいねという形となっています。同じタクシーの割引制度でございまして、江南市としてはどちらかを選んでくださいねという形をとっております。ですので85歳以上の方ですと福祉タクシーチケットもしくはいこまいCARを使っていたくというようにどちらかを選んでいただければいいよと。ただし、両方を使うことはできませんよという形をしておりますので、今おっしゃっていただいたことが正に実態なのかなと思いますし、ご自身の使い方などを踏まえて、チケットを使う方、いこまいCARを使う方が出てくるのかなと思います。その辺りに関連して、先ほどの資料2の2ページのところにいこまいCAR予約便の利用状況として、年齢別登録者数利用人数というものがございます。ご覧いただいたとおり、登録者の年齢別の比率ですと、70代の方が39.1パーセントございますが、80歳以上の方も30.6パーセントというような形でございまして、やはりいこまいCARのニーズというのはその辺りでございまして、高齢者の方が、それこそ免許証を返納するだとか、もしくは身体的に運転ができないためタクシーで病院に行かなければいけない方等、そういった方々が今は上手く住み分けしながら、福祉の方のタクシーチケットを使う方、そして、いこまいCARの方を使う方というような形で、やっているという状況でございます。

会長

ありがとうございます。このいこまいCARはこのまちの特徴でもありますし、隣町からも羨ましがられているという話もありましたが、実は全国的に見ても、かなり特別な存在なので、全国から視察に来るといって、そういったシステムであります。ただ、これが他のまちでできるかというところ色々な議論があるんでしょうけれども、先ほどの江南市の、電車があって、路線バスがあり、江南団地という団地等があるんですけれども、それ以外にも色々な人が住んでいるところをカバーしなきゃいけないといった時に、路線バスだけではカバーしきれないという中で、地元のタクシー会社さんの協力のもと、生まれたシステムだということでございます。ですので、先ほど委員の方がおっしゃられた、均等に使えるということよりも、私が申し上げたように最低限皆さんが動けるサービスを保障しているという、そういった見方をしていた方が結果的に良い評価になるんじゃないかなと思います。色々な評価の仕方はあっていいと思いますけれど。多

- 少のアンバランスが出てくるのは今の他の福祉系のタクシー補助の制度があるため、目的地までの距離によっても色々と変わってくるという話もありますので、色々とより深く見なければいけないなと私も感じました。
- 委員** 今ありました福祉タクシーの件についてですけれども、その利用者の補助金だとかそういったものの資料はここに入っていますか。
- 事務局** この中には入っておりません。
- 委員** タクシー会社の方が言っていたように、実態として福祉タクシーも含めての公共交通の利用実態があるということですね。公共交通会議をするには、分野は違いますが一つのツールだと思いますので、そちらも合わせて利用者数や補助金額とかですね、それについても検討できるようにしていただけたらという意見です。
- 事務局** 貴重な意見ありがとうございます。福祉タクシーについての利用状況というのはこの中にはないわけですが、確かに「基本的な考え方」の中では、福祉タクシーというのも、モードの一つでございますので、検討させていただくということで、よろしく願いいたします。
- 会長** ありがとうございます。他にいかがでしょうか。色々な意見がございましたが、資料の読み方だとか解釈だとか、もっとこんな資料があったらいいんじゃないかとかね、そういったご提案をいただきました。では、願います。
- 委員** 先ほど事務局の方からも説明があったんですけども、この自己評価というのは、実は国の補助金を受けている事業者さんがいらっしゃる市町村さんで作っていただくものなんですけれども、それをこのように自主的に作っていただけるというのは素晴らしいことだなと思います。本来はこれには本省様式というのが1枚あって、それは色気も何もないほんとに評価しか書いていないようなものなんですけれども、中部の運輸局では、その本省様式にプラスして、この中部様式という形で、市としての公共交通全体の取り組みであったりとか評価であったりそういったものを、できれば住民の方に見ていただきたいなということでこういう様式で作っていただいております。補助金をもらっているところにも言っているのは、こちらの方は住民の方が見えるようにホームページ等に掲載するとかですね、そういった形でPR等をしていただくというようにお願いをしているところですので、江南市さんもせっかく作っていただいているものでありますので、どんな形でもいいのですが、PR等をしていただければいいかなと思います。よろしく願います。
- 事務局** 会議の冒頭で課長から申し上げましたが、今回の会議の資料、そして議事録については、最終的には市のホームページで皆さまが見れるように公表させていただき、もちろんPRもさせていただきたいと考えておりますのでよろしく願います。
- 委員** 国からの補助を受けての公共交通というものを初めて知りました。江南市は補助を受けていないということなんですけれども、それはなぜやっていないのか、とか、やるとどうなるのか、また、どういう制度なのかというの

を簡単に教えていただければと思いますが。

事務局 こちらの補助金の内容はですね、どういったものならどうなのかというかなり細かい資料になりますので、また後程、少し委員と個別でお話させていただいた方がよろしいかなと思います。

会 長 せっかくだので運輸局さんから簡単にご紹介をお願いいたします。
委 員 細かいことを言い出すと凄く難しいので簡単に説明しますと、国の方からバス会社さんに対して運行経費の赤字部分の補助をしているという制度になります。条件として色々あるのですが、基本的に複数市町村を結ぶ幹線としての役割を果たしている路線バスで赤字になっていて事業者さんの負担が出てしまっているようなもののうち、条件を満たすものに対して補助をしますよというものです。あと、補助金を受けている路線バスに繋がるコミュニティバスだとか、枝葉にあたるフィーダーというものがあるんですけども、そのフィーダーについても合わせて補助しますよという形を出しているものになります。ただ、要件が厳しく、江南市さんの場合は、今やられている事業っていうのが路線バスではないんですよ。いこまいCARしかやられていないという形になり、このいこまいCARというのがタクシー事業の方でやられており、バスの事業ではないものですから、その補助金には該当していないという形になります。多分、名鉄バスさんの方では、幹線と言われる複数市町村を跨いでいる路線についての補助金は確かあったような気がするので、そこは受けていらっしゃると思いますけれども。

会 長 あとはよろしいでしょうか。色々のご議論等がありましたけれども、まずは事務局の方でこういう自己評価をやって、宿題としてはこれを公開していくという形なんですね、ですからこの会議だけではなくて、市民に見せて、またそこから色々な意見をもらうチャンスを作るというようなことでやっていきたいということでもあります。ですので、これをご承認いただきたいというのが最初の議案でございます。いかがでしょうか、ご承認いただけますでしょうか、異議なしの全会一致でいきたいなと思いますが、よろしいでしょうか。

<異議なし>

会 長 どうもありがとうございます。では皆様のご同意を得ましたので、この資料をまとめて、公開していくということでよろしく願いいたします。

・いこまいCAR（予約便）の立寄り利用について（資料3）

会 長 続きまして、2つ目の議題が「いこまいCAR（予約便）の立寄り利用について」事務局より説明をお願いいたします。

事務局 資料3に基づき説明。

会 長 ありがとうございます。これは今年の議題となっており、そこではもう少し検討をするということになりまして、今回、再度お諮りをするということでございます。皆様から何かご意見をいただきたいと思いますがいかが

でしょうか。

委 員 意見だけになるんですが、非常に危ないケースもあるんじゃないかなと思います。人によっては近くにコンビニエンスストアがあるにもかかわらず、そこではなく、自分が気に入っているコンビニエンスストアに行くという使い方をする方も出てくるんじゃないかなと。私の親もそれなりに年を取っていますけれど、あそこのお店のおにぎりがおいしいとか、孫にあそこのお店のスタンプを集めてきてほしいと頼まれるというようなこともあり、極端な話、10分だとそういう使い方をされても実際は分からないと思うんですよ。なので、利用実態、資料の最後に利用状況を把握すると書かれているのでいいとは思いますが、分析はしっかりやっていただきたいなと思っています。性善説に立てば変な使い方をする方はいないと思いますが、色んな方がいますので。利便性が高くなるのは分かるんですけども、使われ方によってはいかなものかというのは出てくるんじゃないかなと思っていますので、そこだけはしっかりやっていただきたいなと思います。

会 長 そう言った心配事があるという話ですけども、それについて何か対応というか対策はありますか。

事務局 利用状況については把握できるような形になっておりますので、今後ともしっかり把握し、分析していきたいと思っております。

委 員 立寄り先は1箇所のみということになるんですか。

事務局 立寄り先の回数制限は特に設けません。例えばお友達がAさん、Bさんの2人いらっしゃって、一緒に市民文化会館に行きたいという時に自宅からAさん、Bさんと順番に立寄って市民文化会館に行くということも可能です。

委 員 それであればその旨を一文入れていただくと分かりやすいかなと思います。

事務局 市民の方に向けた周知の際には検討させていただきます。

会 長 色んな議論がありましたけれども、いこまいCAR予約便は会員登録しなければいけないということで、会員情報があるという前提でやりますので、トラブル等があった場合には会員情報の方から個人が特定できますのでアプローチがしやすいということだと思います。その辺りの対応をタクシー事業者の方々や市役所で検討していただきたいと思っております。そういった形で色々とチェックしていこうということです。目的としては、市民の方がお出かけしやすくなるようにという方針をさらに良くしていくという考え方でやってみようというもので、市民の方からこういった要望があり、それで立寄りの検討が始まって皆様に協議していただくということでございます。ではこちらの議題につきましてもお諮りしたいと思います。いこまいCARの立寄り利用について進めてよろしいでしょうか。

<異議なし>

会 長 ありがとうございます。ではこのとおり進めさせていただきます。周知方法は色々と検討していただきたいと思っております。

・大口町コミュニティバスのバス停新設について（資料4）

会 長 続きまして、3つ目の議題ということで「大口町コミュニティバスのバス停新設について」事務局から説明をお願いします。

事務局 資料4に基づき説明。

会 長 ありがとうございます。これは大口町コミュニティバスの路線上にバス停を新たに設置するという話でありまして、大口町の話なので、大口町でも色々と議論して、議決を経てやるんでしょうけれども、江南市としては要望側ということで、皆様のご承認を経て、この話を大口町に持っていきたいということでございます。いかがでしょうか、何かご意見等あればお願いします。

少し解説しますと、大口町さんの悩みとしては町内に鉄道が走っていないということなので、名鉄犬山線につなぐ路線を作るためには江南市の方に入らないといけないので路線を繋いでおります。最初は江南市内にはバス停を置いていなかったんですが、せっかくならという話があり、色々と調整して可能なところにはバス停を設置していただけるようになったという経緯があり、既に何か所か設置してあるという状況でございます。そういった流れの中、今回も調整して設置したいということです。何かご質問等ございましたらお願いします。よろしければこちらの議題もこの会議としては全会一致で承認したいと思っておりますがいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

<異議なし>

会 長 ありがとうございます。それでは皆様のご承認を得て、議決とさせていただきます。

○その他

会 長 以上で予定していた協議事項はすべて終了いたしましたので次第の6. その他に進めさせていただきます。事務局から何かありましたらお願いいたします。

事務局 事務局としては特にございません。

会 長 委員の皆様からは何かございますでしょうか。

委 員 質問をしたいのですが、資料1-1の2ページのところで地域公共交通の姿で、最初のところで説明していただいたところなんですけど、地域が主体となって新しい公共交通サービスを導入するという部分のイメージといいますか、例えば、町内会がコミュニティバスのようなものを導入して、それを支援していただくようなことかなとぼんやりと思うんですけど、それについてご説明いただけないかなと思ひまして。ボランティアで運賃を全くとらずに送迎するという事は可能なのかどうなのか、とか、保険の問題とかはどうなるのかなというのがありますし、お金を取ると白タクみたいになって問題になるのか、免許は2種のものがあるのかといったことですね。あとは福祉の方だとちょっと安くできるとか、そう

ということについても色んな法令があるのかなと思うんですが、もし教えていただければと思ひまして質問させていただきます。

事務局 皆さんにお配りしております「江南市における地域公共交通の基本的な考え方」の24ページと25ページをご覧くださいますと、導入のルールというものを掲載させていただいています。地域主体という中で、それがどのようなものなのかということをございますけれども、ご覧いただいている資料の左側の部分が導入のプロセスでございます。まずは地域の方から要望をいただく中で協議会を設置していただき、このような流れのプロセスを踏みながら、考えていきたいというものでございます。また、今、委員の方からおっしゃられたボランティアだとどうなのかというようなお話がある中で、そちらについては25ページの方で少し触れておひまして、②に地域の足を考える会の設置の考え方というのがありまして、③に導入時の基本原則があります。③の2つ目ですね、運行主体はボランティアではなく事業者とするとしておひます。例えば、ボランティアの方を主体としてしまうと、事業の永続性という面で不安を抱えながら導入してしまうことになってしまいますので、そこはなるべく事業者を入れていただき、運行するというような形で、こちらのページにはそのように書かせていただいております。

会 長 よろしいでしょうか。これはどちらかという江南市以外の市町で色々な動きがあるということもありまして、じゃあそういうものを江南市で考えた場合、どんな手順を用意していったらいいのかということで作ったというものであります。ですから、江南市はいこまいCARがありますが、そういったものがないところでは、路線バスではないもので地域の足を確保するにはどうしたらいいのかと悩んで色々なことをやっておられるというようなところですけど、そういうものについて、もちろん行政も頑張るんですが、一番大事なのは地域の方々が自主的に取り組んでもらったものをきちんと位置付けていくという、そういう形が重要でありますので、この枠組みを用意したという。そういった経緯だと思ひます。

委 員 ありがとうございます。そういったものに取り組まれている市町村というのはどんなところがありますか。近いところにもありますか。

事務局 この新しい導入ルールを考えるにあたり、近隣の一宮市のふれあいバス、こちらの方を参考にさせていただいております。

会 長 こういうことについては、実はタクシー会社さんも情報を掴んでいて、タクシーを使ったシステムというのも各地でやられており、全国的に情報交換されているという話も聞いてます。ですが、皆さん一長一短ありますので、なぜこのまちでこのシステムが生まれてうまく運営することができているのかをよく調べないといけません。表面的な物真似でやるとまずいことになってしまうというのも私の直感としてはありますので。ですので、色々な勉強をされるのは大事かなと思ひます。我々も協力いたしますので、本当に地域で役に立つのはなんだろうというのも皆さんで考えてもらおうといいかなと思ひます。そういった相談についても、もちろん市役所も受けまひすし、私がこう言っははいけないのかもひれませんが、国土交通省中

部運輸局という組織にもそういった相談窓口がありますし、愛知県の交通対策課にもそういう窓口がありますので。バス会社、タクシー会社だけが、相談に行くところではなく、これらのところに市民の団体が相談に行くことはもちろん問題ありませんので、そういったものも活用していただければと思います。他にいかがでしょうか、ではお願いします。

委員 バス路線について、以前に1路線なくなったような記憶があるんですけども、そういった路線やルートの変更等については、この会議で検討するというものになりますか。あと、もう一つ、バスの時刻の変更というのもこの会議に諮るものなのですか。

会長 この会議が取り扱う案件についての整理ですね。

委員 バスの発着時刻が定期的に変わっていると思うんですけども、そういうものの事前の周知とかもこの会議に出てきているんですかね。

事務局 江南市ですと、大口町さんのコミュニティバスもありますが、名鉄バスの方が便数や利用人数的には多いわけですが、こちらのダイヤ改正そのものについてはおっしゃられたとおり、頻繁にあります、必ずしもこの会議の議決がないとできないというのではなく、軽微な変更であれば協議の必要はなく、必ずしも諮られるものではないものでございます。

委員 わかりました。職員から少し意見が出たものですから、ここで諮るべきものなのかどうかの確認でございました。

会長 他にいかがでしょうか。ではお願いします。

委員 名鉄バスでございます。10月1日に消費税率が変わることがございまして、運賃の改定を予定しております。5月の末日に上限運賃の認可申請ということで申請を出させていただきまして、2パーセント上がりますので、江南市内ですと10円上がるところがあれば、上がらないところもあるということになります。ただ、現在申請中であるため、どこがいくらになるかというものはまだ確定していません。許可がおりましたら、弊社のホームページ等で案内はさせていただきますのでよろしくお願いいたします。また、10月1日から系統ナンバリングといたしまして各系統の行先に対して番号をつけさせていただきます。例えば、名古屋市内で表すと11番とか10番とか番号が表示されていると思いますけれども、江南市内を含む一宮管内ですね、この辺の地区につきましても、各系統に番号をつけさせていただき、分かりやすくさせていただくということを予定しておりますので発表させていただきます。よろしくお願いいたします。

委員 消費税率に対するタクシー運賃の対応でございまして、愛知県タクシー協会の傘下にあります営業区域につきましても、初乗り運賃は変えずに初乗りの距離を短縮するというような方向で進めておりまして、現在1.2キロで600円という初乗り運賃がありますけれども、運賃としては変わらず、距離が若干短縮する形で2パーセント分を転嫁させていただくという、そのような方向で進めておりますのでよろしくお願いいたします。迎車回送料金については変更なしというように予定で進めておりますのでよろしくお願いいたします。

会長 ありがとうございます。バス会社さんとタクシー会社さんの消費税率に

かかる料金改定についてでした。タクシーの料金が変わるということは、いこまいC A Rの料金についても同様に連動していくということです。他にありますでしょうか。

それでは意見も尽きたようですので、これをもちまして本日の江南市地域公共交通会議を閉会させていただきます。慎重なご審議を賜り、誠にありがとうございました。

7. 閉会（午後4時00分）