

令和6年度第1回江南市地域公共交通会議 会議録

●日 時 令和6年8月5日（月） 午後2時30分～午後4時10分

●場 所 市役所 3階 第3委員会室

出席15名（石屋 義道（代理：森本 恭平）、平塚 康男、森 一
浩（代理：森 稔）、若林 亨修、高橋 正博、宮川 高彰、鈴木
浩示、藤原 英智、山下 泰弘（代理：吉住 貴志）、磯部 友彦、
武田 篤司、田實 直也（代理：長谷川 雅敏）、岩崎 義宏、黒岩
義光、鶴飼 篤市
欠席 1名（小林 裕之）

●傍聴者数 6名

●資料

資料1-1：令和5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：チョイソコふそうの本格運行の承諾について

資料3：第1回江南市地域公共交通会議検討部会の報告

参考資料1：令和5年度江南市地域公共交通（いこまいCAR・バス）の利用状況

参考資料2：江南市における地域公共交通の基本的な考え方

参考資料3：江南市内のバス停・路線図

参考資料4：AI オンデマンド交通の調査結果について

参考資料5：いこまいCAR（予約便）ご利用案内

参考資料6：チョイソコふそう本格運行第1期運行計画（2024年10月～2025年9月）

参考資料7：チョイソコふそうパンフレット、停留所MAP

その他参考資料：活発で良い議論ができる会議のために

バス停留所安全性確保対策実施状況（名鉄バス）

開会（午後2時30分）

○会長あいさつ

会長 本日はお集まりいただきありがとうございます。現在ヨーロッパではオリンピックが開催されており、パリの交通についても気になっているところ。パリ市民はこの時期、もともとバカンスでパリにいないそうです。平時の移動はあるようです。なぜ気になっているかということ、二年後に愛知でアジア大会が開かれます。夏の終わりごろの開催ということですが、その時の愛知の交通はどうなっているのか、というのが気になっているわけです。世界から人が集まってもらうので、愛知にきてよかったと言って帰ってもらえるような仕組みにしたいと考えておりま

す。各市町村の交通が大事になりますので、本日は江南市の交通ということで、どうぞよろしくお願いいたします。

○協議事項

1. 令和5年度地域公共交通に関する自己評価について（資料1-1、1-2）

会長 まずは協議事項として「令和5年度地域公共交通に関する自己評価について」事務局より説明をお願いします。

事務局 資料1-1、1-2、参考資料3に基づき説明

会長 江南市が行っている令和5年度の地域公共交通の取り組みについて、確認をしたいとのことでした。この件について、何か質問等ございますか。

委員 質問ですが、4ページの取り組み事項に「A I オンデマンド交通を導入している県内自治体へ調査を行い、調査した結果および調査により見えてきた課題をまとめた。」とありますが、自治体はたくさんあると思いますが、どれくらいの自治体に調査しましたか。

事務局 ただいまのご質問につきまして、春日井市、岡崎市、豊明市、扶桑町、豊田市の全部で5つの自治体にA I オンデマンド交通の調査をしました。

委員 はい、ありがとうございます。

会長 江南市はいこまいC A Rという導入当時は全国的に話題になったシステムもありますが、時代にあわせて条件も変わっていきますから、微調整しながらやっているということ、また、路線バスを一部補助しているということなので状況を把握しながら適切に対応しているということでした。さらに、将来にむけて、新たな仕組みも検討しているということですか。その他よろしいでしょうか。

委員 もう一つ質問いいですか。4ページ目の「防災安全課及び警察署では免許返納者を対象に、保健センターでは子育て世帯を対象にチラシを配布した。」とありますが、警察署や保健センターは普通の人ですとなかなか行くことはないですし、この取り組みは、これはこれで良いと思うのですが、市役所などでは配布はしないのでしょうか。

会長 これは特定の対象者への取り組みではありますので、まず、いこまいC A Rの全体的な話を説明いただいてから、いこまいC A Rの周知についてお話いただいたほうがいいかもしれません。事務局お願いします。

事務局 はい。まず、市の方では公共交通全体の周知を含めて、広報での掲載をさせていただいているものがございます。こちらに関しては、次年度からの生活が変わられる方などもみえますので、公共交通に乗っていただけるよう、広報でご案内を掲載しております。いこまいC A Rに関して

は、都市計画課で説明やチラシをお渡しすることもございますし、防災安全課という免許返納をされた方に対して補助等を行っている部署があり、そちらからも、いこまいC A Rをご案内いただいているという流れになります。

会長 (免許返納者や子育て世代などの) 特別な対象者の方に対しては、記載のあるような周知を行い、市全体へは別に案内を行っているということで、2 段、3 段構えの案内の仕方になっているということでしたが、よろしいでしょうか。

委員 はい。

委員 10 ページの今年度の取り組みについて、一番上の「新たな公共交通」に対しての取り組みについては、(本日の議題で) 報告があるとは思いますが、その他の取り組み、例えば、「いこまいC A Rと福祉タクシーチケットの並行登録」や「利用促進」に関して、ある程度具体化しているものがあれば教えていただけたらと思います。

会長 ありがとうございます。今後の課題になるかもしれませんが、令和5年度に色々と取り組んできて、今現在どんな方向性がみえてきたかということでしたが、いかがでしょうか。

事務局 はい。今のご質問につきまして、現時点でお答えできる範囲でお答えさせていただきます。今年度の対応方針としてあげさせていただいております検討部会については、この後、議題3でご報告させていただきますので、そちらの方でご理解いただければと思います。次に「いこまいC A Rと福祉タクシーチケットの並行登録」については、担当部局と両方の制度について利用をしていく場合、どのような支障があるのか、昨年度から継続的に確認をしているところです。こちらに関しては担当部局、また交通事業者様を含めて、並行登録の課題を整理し、令和7年度の実施に向けて調整をしているところです。また、それ以外にも、名鉄バスに乗車し、利用実態調査をしており、今年度も年4回を予定しております。すでに春・夏の2回を実施しており、どのような方が、どういう時間に乗車されているのか、利用実態を職員も肌で感じながら取り組んでいるところです。現状、取り組み事項としてご報告できることは以上になります。

会長 ありがとうございます。一部はこの後の議題とのことでした。他に質問はよろしいでしょうか。

委員 9 ページ「平日朝は通院のための利用が多く、予約がとりづらい状況となっている」とありますが、私も予約しにくいという声はよく聞くのですが、予約できる台数の目安などはわかるのでしょうか。何台くらいだととりやすい、(何台くらいだと予約が) とれそうなのか、近所の方か

ら教えてほしいと聞かれることがあり、もしおわかりなら教えていただきたいです。

事務局

こちらの方で、現時点わかっているところにはなりますが、実際のところ、各タクシー会社様が保有されている車両に対して、どれくらいがいこまいC A Rで運用されているかという実態については把握しきれていない状況です。ご利用者様から、特に平日の朝の時間帯は予約がとりづらいというお声は頂戴していますが、具体的にどれくらいの台数のタクシーが稼働しており、そのうちにいこまいC A Rが何台あれば運用できるよといった基準は見つけにくいと感じております。

会長

いこまいC A Rの特性によるところもありまして、いこまいC A R用に車両を確保しているわけではなく、通常のタクシー会社の中で運用しているということなので、苦勞されているようです。もしタクシー会社から何かコメントがあればお願いします。(台数を決めないことについて)メリット・デメリットはありますが、今後の検討課題かなとは思っています。

<意見なし>

委員

今の話で、補足的に質問なのですが、いこまいC A Rをお願いしますと依頼があった場合に、今すぐには無理だが、少し待ってもらえば車がこれるのか、今日は一日待ってもらっても車はまわせない、という話なのかでは、同じ不足でも温度感がだいぶ変わるとは思いますが、そのあたりは何か把握されていますか。

事務局

いこまいC A Rの制度の部分から少しご説明させていただきますと、いこまいC A Rは前日までに予約していただく仕組みになっています。その中で、タクシー会社様がその日に実際運行できるであろう車両の台数に対して、どのくらい(の車両)を時間帯あたりで台数をまわしていくか決めていただいていると思います。タクシー会社からはその時間帯は埋まってしまっているとご回答され、利用者様からするとその時間帯は使えないのだなという理解になったと思っております。それに対して、タクシー会社様から事前に伺っている内容としては、平日午前中の時間帯というのは予約がとりづらいが、お昼以降であれば十分に余裕があるとは伺っておりますので、お昼以降でご対応いただけないかというご案内をさせていただいている状況です。

会長

ありがとうございました。交通関係というよりも、(通院利用という目的から)病院関係の仕組みに依存している形になっているかなとは思いますが、病院関係の仕組みからトータルで調整できるのが一番よいと個人的には思いますが、交通関係の中ではぎりぎりで回していると感じます。他に意見等なければ、少しわかりにくいようなところは適宜改善してい

き、報告内容に対して承認いただきたいと思いますがいかがでしょうか。

<異議なし>

○協議事項

2. チョイソコふそうの本格運行の承諾について

- 事務局** 資料2、参考資料6、参考資料7に基づき説明
- 会長** 参考資料7のチョイソコふそうパンフレットは、実証運行の時の資料ということですか、本格運行の（際に使用する）資料ということでしょうか。
- 意見参考人** 今お手元にある資料（参考資料7のチョイソコふそうのパンフレット）につきましても、実証運行の時のものですが、本格運行にも引き続き使用するものになります。よろしく願います。
- 会長** 実証運行の際にパンフレットを作ってください、今後引き続き利用するということでございます。こうした資料の説明があり、江南市としての対応が説明されましたが、ご意見・質問等はないでしょうか。よろしければ承諾をいただきたいという内容になっております。
- 委員** 質問ですけれども、バス事業者とは調整されているというお話でしたが、タクシー事業者に対してのご調整はいかがでしょうか。そもそも必要かどうかという点と、もし何かされていたら教えていただきたいです。
- 事務局** ご質問ありがとうございます。チョイソコふそうとして乗り入れる際に、江南市民としてはチョイソコふそうに乗車することができないということになります。そのため、市内の、特にいこまいCARの補助金等の調整部分については該当がございませんので、調整不要と考えております。
- 会長** 今説明がございましたように、江南市で承諾して、その旨を扶桑町に連絡をしなければならぬということでございます。
- 委員** 今回のこの会議では、江南市側でチョイソコふそうが江南厚生病院へ乗り入れてもいいかという確認をしていただくということになります。説明にもありましたが、この会議の後で運賃料金協議会を開催してもらって、運賃についても確認していただくという流れになりますのでよろしく願います。
- 会長** チョイソコふそうについては扶桑町の運営になり、あくまで江南市へは乗り入れについての承認事項でございました。ご理解がよろしければ、承認でよろしいでしょうか。

<異議なし>

○報告事項

3. 第1回江南市地域公共交通会議検討部会の報告

事務局 資料3に基づき説明

会長 ありがとうございます。検討部会が始まりましたが、皆さんご質問等よろしいでしょうか。

<質問なし>

会長 自分からも補足説明いたしますと、A I オンデマンド交通という言葉は新しいようにみえますけども、新しいわけではないです。いこまいC A Rもタクシーも、電話で人が聞いて配車するというのを、1組を運ぶために動いていますが、A I オンデマンドは、できれば2組以上の要望をきいて順次まわる仕組みです。現在は、経験あるオペレーターがやっていますが、複雑になってくるとコンピューターの力を借りたいというような内容になります。1組か2組だけの話になるため、あまり影響としては変わらないです。ですけども、いろんな方法を検討しておきたいなという(市としての)願いがあります。自動運転とかの話とは別です。将来的には自動運転みたいなシステムになればいいなというのがありますが、路線バスだと「路線が決まっています。バス停が決まっています。ダイヤも決まっています。」というところで、それにぴったり合う人は使えるが、合わない人には使いにくいという話が出てきます。ただ、(A I オンデマンド交通は)リクエストをすることでその辺が解消される、という仕組みです。お客さんがいるときに運ぶ、という方が効率的ではないかというのがあります。あとはサイズの問題や、同時に乗車する人数はどれくらいかという検討がいるという課題があり、(新しい交通の)検討材料となっているということが資料には書かれております。路線バスに適した地域、適してない地域にはバスは通ってこなかったわけですが、そういう地域には路線バスではない形の新しい交通を検討したいという話ですので、参考にしてください。

委員 資料3のところで、いろいろお話をうかがって、車両のサイズというのは、朝の時間帯が多くて昼は少ないというような中で、乗車がされずにもったいない時間帯も出てくると思いますが、何かお考えはありますか。

事務局 ご質問ありがとうございます。調査の結果、車両サイズに関しては、ご指摘いただきました通り、最大値として何人ご利用されるのか、最小値として昼中などのご利用がどれくらいいるのか、という時に、路線バスの実態としては主に通勤・通学時間帯の利用が多く、昼は少ないという

報告を名鉄バス様からも報告いただいているところでございます。車両サイズに関してですが、江南市内は大きい道路では現状の路線バスでも通れるサイズだと考えていますが、1本入ると少し狭いところもあると感じております。そういったところにもアクセスできる車両サイズ、それこそ今の路線バスよりは少し小さく、幼稚園バスのような小回りのきくサイズから、A I オンデマンドですとバンタイプの車両を改造して使われているという話もありますので、そういったサイズなどを検討したいとは考えております。

会長 いろいろな条件で検討することが必要だということのほか、今のところはいえないです。

委員 資料3で「既存の路線バスへの乗り換え拠点を設けたい」といった記載がありますが、江南駅まで行こうと思ったときに、江南駅に直接行くのではなく、どこかバス停を経由して江南駅まで行くという意味ですか。

事務局 今お話がでたように、北部地域の方には路線バスが走っている路線のところまで行っていただいて、そこから乗り換えていただくというのを考えております。そのための拠点として、どこかポイントとして指定させていただいて、そちらに向かってもらうというのを検討しております。

委員 そうしますと、1回で行けない分、料金もさらにかかりますか。

会長 今のご質問も今後の検討事項になります。乗り換えをしたら、乗り換え不便さをいかに減らすか、乗り継いだ場合に料金を足し算で計算するのか、通算して出すのか等、色々考え方がありますので、今後検討していくということかと思っております。

事務局 今、会長から説明がありましたように、乗り換えをすることで割引をするなどして、本来なら新しい公共交通と路線バスの料金の両方の金額がかかるところを減額するなど、検討の余地があると考えております。また、どこに拠点をもってくるかによっては、路線バスを介さなくても目的地まで行けるところもあると思いますので、そういったところを含めて乗り換えの方法等も検討していけたらと考えております。

会長 交通ネットワークという考え方があります。交通は全て繋がっていなければいけないということですが、全部が路線バスのような太い線をつなぐわけにはいかないです。植物に例えると、幹・枝・葉、の3段階で全体をカバーできたらいいと思います。江南市の場合、幹は電車、枝は路線バス、葉がいこまいCARです。少ない資源で効率よくやるにはどうしたらいいのかな、ということです。みんなが一人ひとりマイカーを持って動くということも一つの手ではありますが、効率はよくないです。ですから、地域交通に乗りましようというのを施策として色々やられていますが、地域交通も無駄が出てしまう仕組みもあれば、ない仕組みもあるので、組み合わせでどうしたらいいかを検討したいと思っております。

す。単純にA I オンデマンド交通だけを検討するというのではなく、そうした大きな流れとしての検討材料の一つであるということだと個人的には思います。

委員 例えば、名鉄バスでも1時間に1本しかない路線もありますけども、そうすると、(乗り継ぐために)1時間待たないといけないでしょうか。

事務局 正直どういう風にしたらいいかというのは難しいところではございますが、ご質問にあったように、路線バスに乗り換えるために新しい公共交通を使い、ダイヤが決まっているため、その時間帯にあわせていけるかは検討をしなければいけないと考えています。A I オンデマンド交通だと、他の方と乗り合わせると多少ずれ込む、予定していた時間ではないというのは往々として発生してしまいます。対して、路線バスのような時間が決まっていれば遅れはないという(メリット)はあります。ただ交通事情によるところもあり、完璧にご要望に沿ったものができるというのは難しいかもしれないですが、できる限り、検討部会や市、事務局の中で皆さんの要望に沿うような形になるように検討していきたいと考えています。

会長 少ない資源で最大のことをやろうという難しい中で、バス停を増やせば1時間1本が3本になってしまう、それが無理なら1時間に1本、などどれかを取捨選択して選択していくしかないです。

委員 資料1 ページの中で、「コミュニティバスは検討外としているわけではなく、A I オンデマンド交通を調査した結果から…」と記載がありますが、その中で見えてきた課題というのを詳しく教えていただきたいです。

事務局 資料3の表の中段にも記載されていることが概略にはなってしまうのですが、5つの市町村を調査しましたところ、この中段にあげたところが課題としてあがってきたものになります。江南市にはまだ狭い道路が存在しておりまして、ただそういったところにも住民の方が多く住まわれています。そういった狭い道路状況にも適応した車両サイズをもって、できるかぎり多くの人を輸送できるようなサイズを選定する必要があるのかなというところが、まず1点目の課題としてございました。また、運行エリアとしていきなり市内全域を走るとするのは難しいということもあり、市内の公共交通への影響も考慮する必要がございますので、まずは路線バスが乏しくなっている市北部地域で乗り換え拠点を設定する、また、いこまいC A Rの平日午前中のひっ迫を軽減できればということを考えてエリアの選定が必要ということが課題にあがってきました。次に、ターゲットの選定ということがございました。ある程度、どういった方に利用いただきたいのかということを設定することで、より効率的に利用していただける方法というのを検討できるかなと考えております。すべての方へできれば市としては目指したいところですが、

利用者は制限をするわけではなく、主なターゲット層を設定して、その方達が使いやすいような検討をしていく必要があるとして、課題にあがってまいりました。最後に、移動ニーズの把握です。同じ時間に同じ目的地に行く方を集積することで運送効率を高めるといっていますが、AIオンデマンド交通を調査していく中で、実際のところは集約するというのが難しいのかなという部分が出てきました。皆さんの利用したい時間帯はばらばらで、その方の思うままに予約されますので、実際のところ乗り合いにはならないということがございました。市としては、乗り合いをしていただけるような方法を考えたいということで、検討課題としてあがってきたところでもあります。

会長 引き続き、検討を進めていってほしいと思います。以上で、予定していた協議事項と報告事項はすべて終了いたしましたので、次第の「その他」に移らせていただきたいと思います。事務局から何かありましたらよろしくをお願いします。

○その他
**事務局
委員**

参考資料「バス停留所安全性確保対策実施状況」に基づき説明。
はい。ただいま説明いただきました停留所については安全上の確保が必要となります。課題にあげられて以降、全社で改善に取り組んでまいりました。しかしながら、現状はまだ改善できていない場所もございます。江南市に限った話ではなく、近隣自治体も含めてまだ対策がとれていない停留所が残っているのが実情でございます。行き詰っているところがあり、停留所を移設したくても候補地が見つからないというのが主な理由でございます。ご自宅の前にバス停が置かれる、ゴミステーションが置かれるとなると、自宅の近くにあると便利ですが、いざ目の前に置かれるとちょっとな、と思われる方もいらっしゃると思います。そのような形でございまして、候補地の先の方のご協力や町内会の皆様のご協力、バスを利用される皆様のご協力・ご理解をいただかないことにはバス停がなかなか移動できないというのが現状でございます。そういった中で、江南市のこの4つの停留所についても同様の理由で移設先が見つからず、改善できていないという状況です。近隣の自治体では、協議の結果、バス停が廃止になってしまった事例もあります。我々としても、バス停が廃止になるのは何とか避けたいところではございますが、安全上の確保も必要であるというところでございます。江南市はじめ、皆様とは連携を深めていって調整を図っていきたいと考えております。ご報告は以上になります。

会長 この件について、何かご質問やご意見はありますか。

<意見なし>

会長 それでは、その他、他にご意見や報告事項等は無いようですので、令和
6年度第1回江南市地域公共交通会議は閉会とさせていただきます。

閉会（午後4時10分）