

## 令和6年度第2回江南市地域公共交通会議検討部会 会議録

- 日 時 令和6年10月1日(火) 午後2時35分～午後4時40分
- 場 所 市役所3階第3委員会室
- 委 員 出席12名(松尾 幸二郎、平塚 康男、本地 祐一郎、長屋 涼、早川 光明、尾関 明彦、森 ケイ子、宮川 高彰、伊藤 光洋、大野一造、小森 洋子、鵜飼 篤市)  
欠席2名(小林 小百合、高橋 正博)

- 傍聴者数 7人

### ●資 料

資料 : 近隣自治体の公共交通について

参考資料1 : 運輸行政に係る最近の動き～自家用車活用事業、許可・登録を要しない運送の考え方など～

参考資料2 : 道路運送法第2条(定義)、第3条(種類)の一例

参考資料3 : 江南市デマンド型タクシーいこまいCAR

参考資料4 : 地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応方策のカタログ

開会（午後 2 時 35 分）

○部会長あいさつ

**部会長** 検討部会の部会長を務めさせていただいております松尾でございます。10 月にしては 50 年ぶりの記録的な暑さとなっております。例年だと 10 月は朝晩涼しく、公共交通を利用しやすい季節ですが、この暑さだとバス停で待つのも大変で、これ以上に暑さが続かないといいなあと思う次第です。本日、議題（1）、（2）とありますが、関連した内容でして、現在、市内では主要なところをバスが走り、面的にいこまい C A R が運行しておりますが、いこまい C A R の供給が大変になってきて、バスといこまい C A R の間くらいの新たな公共交通を検討していくということでこの部会が始まったところであります。他の自治体の公共交通を事務局で調査していますので、内容を事務局から説明し、委員の皆様で考えていければと思います。今後、事務局の説明だけではなく、対象地域に入って地域の意見を聞きながら考えていけたらと思います。また対象地域を拡大していく可能性もありますので、全体としての視点も持ちながらご意見を頂けたらと思います。

○議題

○近隣自治体の公共交通について

**部会長** それでは、議題に沿って進めます。始めに議題（1）「近隣自治体の公共交通について」、事務局より説明をお願いします。

**事務局** 資料、参考資料 1、参考資料 2 および参考資料 4 に基づき説明

**部会長** 参考資料 1 2 ページ下段の路線定期運行はダイヤと路線が決まっているもの、いわゆる路線バスであり、路線不定期運行は、ルートは決まっているが予約等を行わないと運行しないバスです。区域運行はルートが決まっておらず、例えば、自宅から、目的地までの運行や（100m 置きに）バス停があり、そのバス停から目的地まで行く方法もあります。区域運行であっても、出発地のバス停と目的地のバス停の大体の時間が決まっているケースもあります。

最後に自家用有償旅客運送やライドシェアの話がありましたが、これは運行方法というよりも担い手の話で、お客を乗せて走ることが出来る二種免許を持つドライバーが見つからない場合の方法として、事業者保有の車両ではなく一般車両や公用車を使ったり、一種免許保有者でも運転できる担い手の話で、路線定期運行、路線不定期運行でもおこり得ます。

いわゆる路線定期運行等は運行の形態であって、ライドシェア等は担い手

の問題です。

このあと事務局より議題（２）で事例紹介をしていただいた後で、ご意見を伺いたいと思います。

○新たな公共交通の検討について

委員 当日配付資料（犬山市で実施する公共ライドシェア（事業者協力型自家用有償旅客運送）の概要）の説明

委員 当日配付資料（名鉄バス（かすが台⇄中央台）チラシ）の説明

部会長 ご質問等ありましたらお願いします。

委員 公共交通について、市、利用者である市民、交通事業者で考えは違うと思うのですが、私ども市民とすれば便利で（利用者）負担が少ないものが良く、交通事業者としても、（運行にあたり）赤字では困る、と思います

委員 私ども、民間なので事業採算性は重視しております。

委員 市としても負担額が少ない方が良いですね。春日井市のミニバスのご紹介がありましたが、現実的に（江南市で）採算が取れる案なのかお伺いします。犬山市の公共ライドシェアについても、どれだけ（江南市で）採算が取れるか教えてください。

委員 採算性の部分でのご質問ですが、先ほどの説明に補足をさせていただきます。当日配布資料（緑色パンフレット）の裏面、時刻表の春日台東時刻表については、路線バスが運行していますが、10時台、13時、14時台に便がありません。また、11時、12時台に1本しかありません。ミニバスの運行開始前は20分～30分に1本の運行間隔で高蔵寺方面へのバスが運行されていましたが、ミニバスの運行に際して、運行ダイヤのスリム化も行っています。車両を小型化し、運行頻度は落ちますが、経費を適正化し、かすが台地区を自由乗降で運行し、地区の人に利用してもらうことで、採算性は取れています。

委員 運行管理、車両管理等、弊社で賄っており、システム管理、人件費等の費用が会社として賄えるか検討し、指名競争入札で委託を受けています。

部会長 民間は事業性が必要ですが、行政の場合は黒字になることが目的ではないため、その事業を実施することでコストがかかったとしても、市民が豊か

になるだけの効果があれば行うという判断もあると思いますが、コストが過剰にかかる場合は、検討が必要であると思います。

まずは、どのようなニーズがあるのか、この会議であったり、地区に入って考えながら進めていけたらと思います。

**委 員** 春日井市のミニバスについて興味があるのですが、かすが台の地域から高蔵寺の駅などにどうやってつながっていますか。

**委 員** (かすが台地区に住む) 地元からは、(高蔵寺) 駅につなぎたいという話がありました。しかし、地元の方から行きたい場所をあげてもらったときに、病院とスーパーに行きたい、という話がありましたが、高齢の方だと、駅に行く頻度が多い方は少なかったです。どうしても駅まで行きたいという方には、駅に行くと、運行時間が長くなり、運行頻度を保てなくなるという話をし、中央台まで行き、バスを乗り継げば、駅まで行けるということで納得されました。

(当日配付資料 緑色チラシ表面下の) マナカの案内で、マナカを利用し、(バスを) 乗り継ぎ割引を使った場合、中央台～高蔵寺駅間の運賃が 40 円安くなるため、(高蔵寺) 駅まで行く場合は、中央台で 10 分に 1 本間隔で来るバスに乗れば利便性は落ちない、と思います。(駅まで運行のご要望については) 運行開始後は、駅に直接つないでほしいという意見はいただいている状況です。

**委 員** 確認ですが、途中、(高蔵寺) 駅まで乗り継げるバス停はあるということですか。

**委 員** 高森台、中央台のバス停でも他の路線が乗り入れているため、高蔵寺駅行きのバスに乗り換え可能な状況です。

**委 員** いこまいCARの使い勝手を良くするにはどうしたらいいか。事業者の利益を出すにはどうしたらいいか。地元の女性の方 10 人に聞き取りをしたら、半分の方から、いこまいCARの事前予約の制度が気になるという意見がありました。いこまいCARの前日までの予約を当日予約も可能にした場合、コストはどうなるのか。いこまいCARについては採算が取れているということですか。

**事務局** いこまいCARはタクシー料金の半額を市が負担しているため、事業者さんに入るお金は一般のタクシーと変わりません。

**委 員** いこまいCARの当日予約を行い、いこまいCAR利用者が増えれば、事

業者はもっと利益が増えると思います。いこまいCARに限って提案をしたい。

**部会長** 事務局の考え方をお願いします。

**事務局** 市の考え方も含めてご説明いたします。そもそもいこまいCARについては、いこまいCAR（定期便）として交通空白地を含む、生活の足として買い物などご利用いただけるように、障害のお持ちの方やご高齢の方にも利用できるよう運行していました。そうした中で、いこまいCAR（予約便）については、昼間の計画的なお出かけの支援を目的として、前日までに予約をしてもらうことを制度としています。急な用事には、一般タクシーを利用してもらうこととしています。

いこまいCARの当日予約については、市の内部でも検討をしてきたところですが、いこまいCARはメーター運賃の半額を補助する制度であるため、利用が増えるほど市の負担が増えてきます。市としても予算には限りがありますので、ある程度バランスを取る必要があります。当日予約を行い、いこまいCARの利用が増えると一般タクシーが減ってしまうことにつながります。公共交通としてバランスを取るためにも、現状では、いこまいCARは前日までの予約を必要としているところです。

市内名鉄バス路線については、黒字の路線は無いため、市としても名鉄バス様と協議しながら、公共交通の維持と赤字補填のバランスを考えながら、路線バスの適正化を図っていくこととしています。

**部会長** 金額の多少の差という状況はありますが、バス路線を維持するために江南市としては補助を出しています。民間の路線バスについては大半の自治体が赤字補助をしているという現状であります。ミニバスのような自主採算が取れている路線というのはかなり少ない状況です。

今後、いこまいCARを変えていくという選択肢も全く排除するというわけではないと思います。タクシー車両や運転手が少ない中で、（車両が）確保できないということが起きているなかで、いこまいCARを補完するミニバスのような路線バスといこまいCARの間になるような乗合バス車両を使うことで、路線バスがカバーできないところに小型のバスが入って行くことで、いこまいCARの運行のひっ迫という問題が解決されるといったこともあると思います。

いこまいCARを拡充するのはなかなか難しい状況なのかと考えています。

**委員** 前回の会議で、いこまいCARのダイナミックプライシングを検討されてはどうかと提案させていただいたのですが、いこまいCARが現在、午前

中にニーズが集中し、午後は比較的空いている状況であるため、予約を分散し、一日中ニーズがあれば、タクシー事業者の売り上げは上がり、タクシー運転手を増やそうという意識にもつながるのではないかと思ひ、(ダイナミックプライシングを)提案させていただきました。本日、(それに関しての)資料の用意があると思ひたんですが用意がありませんでした。

前回の会議資料で午前中に予約が集中し、利用者さんの目的の約6割が通院、約2割が買い物ということだった気がします。

時間帯別でどのような用件で利用されているか、例えば、通院目的では、午前中がほとんどで、午後からはほとんど利用がない、買い物であれば、午前中でなくて、午後に変えることができるのであるなら、ニーズの集中が少なくなるのではないかと思ひます。ダイナミックプライシングによりニーズの集中は抑えられるのではないかなと思ひます。ぜひ次回までに時間帯別の目的を出してもらいたいと思ひます。

**部会長** 今の話は、いこまいCARの利用が午前中は集中しているので、午後、ダイナミックプライシングにより値段を安くするということですね。

**委員** 午前中は、利用者負担はメーターの6割、午後からはメーターの4割負担とすると、おのずと誘導できるのではないかと思ひますが、需要の平準化を行ったらどうでしょうか。

**部会長** 必ずしも午前でなくてよい買い物を午後に移ってもらうことで、いこまいCAR利用者の選択によって、金額の安い方がよいと考える人に移ってもらい、需要の集中を避けるという方法ですね。

**委員** いこまいCARの利便性を高めるためにはタクシー車両台数を増やすことは有効であると思ひます。

**部会長** いこまいCARの午前利用が必ずしも午前に行かないといけない理由なのか、必ずしもそうではないのか、そのあたりいかがでしょうか。

**事務局** 現状、いこまいCARの利用実績の中で、何時にどこに行かれたのか実績としては報告してもらっていますので、時間帯ごとでどのような目的で利用されているのかは追跡できると思ひます。次回の会議で提示できればと思ひます。ダイナミックプライシングについて、変動するのは利用者の負担分のみになるので、市負担と利用者のバランスを見る必要があると思ひます。

**部会長** ダイナミックプライシングを導入すると仮定して、どれくらいの方が午前

利用から午後利用に移るか確認してもらおうといいのではと思います。

**委員** 補足させていただければと思いますが、バス、タクシーの運転士のなり手がいないことが問題ですが、限られた運転士の中で、需要が上がった場合に（利用者にも一定の不便をかけることがあり得る前提で）うまく回る仕組みを作らないといけないのではないかと思います。  
運転士が不足しているのであれば、需要の平準化もそうですし、多く利用する時間帯であれば、1台の車に多くの利用者に乗せるという考え方もあります。それでも賄いきれない場合は、バスにする方法もあると思います。緑ナンバー等で対応できない場合は、事務局より紹介のあったライドシェアも考えて頂ければと思います。どの自治体においても事業者の赤字すべてを（市の）補助金で賄えるわけではない、そういった状況を踏まえながら地域に導入する公共交通を考えていくことが必要だと思います。

**部会長** いこまいCARの平準化を考える検討は続けていくことかと思えます。（事務局として）路線バスといこまいCARの中間のようなアイデアを導入する場合、北部から導入を検討するという気持ちですか。

**事務局** 市北部地域から検討を進めていき、新たな公共交通としていこまいCARと路線バスを繋ぐようなものを考えていけたらと思います。その実績から他の地域への導入については、地域ごとの要望を踏まえながら考えていければと思います。

**委員** 今回、この資料では大半がライドシェアで、ライドシェアの導入を市が考えているのですか。

**事務局** 国の施策としては、公共ライドシェアが全国的に展開されているところです。江南市にあうものか、そぐわぬものか皆さんと一緒に考えていきたいと思えます。皆さんが求められているものが公共ライドシェアであれば検討してまいりたいと思えます。

**部会長** ありがとうございます。一番初めに私の方から説明したように公共ライドシェアかそうでないかは担い手の問題の部分で、需要にあうかどうかというのはデマンドか定時定路線であるかになります。できれば（事業者である）二種ドライバーに担ってもらい、担い手がいない場合は、ライドシェアという選択肢もあると思えます。

**委員** 私は福祉の立場ですので、新たな公共交通の目的が効率性を求めるのか、交通弱者に対する福祉的なものなのか、採算性であったり、利用者にむけ

て色々な理由があります。次の段階の公共交通を考える目的が、春日井市のように地域の方が事業者と一緒にやっていく形なのか、地域課題として民間事業者と考えていくのか、新たな公共交通の方向性が見えていれば、(委員の方が)もう少し発言しやすいのかなと思います。

**部会長** 前提条件が十分揃っていない気がして、地域の足として必要であるため、地域で会を自分たちで作って、事務局がサポートしながらルートを具体的に決めていく方針か市として公共交通の供給が不足しているので何とかしなければならないということなのか、そのあたりいかがでしょうか。

**事務局** 現時点で、何かの公共交通を必ずしも入れなければいけないというわけではありません。江南市内が空白になっているかということ、北部地域に関しても、いこまいC A Rの供給は出来ているという状況です。今後のことを考えていくうえで(いこまいC A Rの供給に)限界があるというところがありますので、市としては新たな公共交通を検討したいと考えてお集まりいただいております。また、地域の皆様からの多くの意見を基に新たに公共交通を考えたらいいと思います。市として予算的な部分や人的な部分で難しい部分もありますが、出来る限りのところでご意見に耳を傾けていただけると考えています。

**部会長** デマンドがいいか定時定路線がいいかというのは、今回の会議の場では決められないと思います。地域の方のニーズがどこにあるかに尽きると思い、決まった運行形態が良いかをこの会議の場で決めていくということになると思います。まずは地元に入らないと議論が進まないかもしれないので、次回の検討部会前までに地元(事務局で)入っていただいて、路線バスやコミュニティバス、デマンド交通の良い点、悪い点を地域に説明したうえで、(事務局から次回)まとめたものを出していただくともっと議論が進むかもしれないです。

**委 員** 江南団地から江南厚生病院までの距離よりさらに離れている地域に住む人は不便をしていると思うので、春日井市のかすが台、中央台を巡回するバスのような地域全体をまわるバスが出来たらいいなあと思います。

**委 員** 買い物に関しては、乗合でボランティアの人が車を出して一部地域で行っていることはありますが、その人に負担がかかりますし、今後一人住まいの高齢者が増えていくという話もよく聞きますので、(事務局で)北部地区のニーズを調べて良い方法を見つけて頂けたらと思います。

**部会長** 家の近くを定時定路線のバスが走っていることで、(いこまいC A Rだけ



が運行しているよりも) 少し不便感が小さくなるかもしれません。

**委員** 地域でマイクロバスを運行する場合、維持管理費として年間どれくらいかかるものでしょうか。

**委員** 具体的にわかりやすいものと、資料の1ページ、2ページに書かれている一宮市のコミュニティバスや小牧市のコミュニティバスの運行経費を見てもらうと分かりやすいと思います。例えば、小牧市だと近隣で運行経費が一番かかっており市として20両弱くらい運行しているので、大体の経費が分かるのではないかと思います。マイクロバス(購入)だけで1千万円は超えると思います。それ以外に保険料や燃料や人件費等がかかります。

**事務局** 他の自治体の事例を伺っている中で、ハイエースサイズの車両の導入を想定した場合、1台当たり年間で経常的にかかる経費(保険、人件費等)は約1千万円と聞いています。

**委員** 仮に地域で運行する場合、市の補助金の検討はありますか。

**事務局** 地域の住民しか乗れないとなると公共交通に位置づけていいものかが課題となります。経常的にかかる運行の経費を(市として)負担することはなかなか難しいかもしれません。

**委員** だんだん妄想が大きくなり、市の財政等考えると、(導入は)できるとは思えません。(導入する)目的を絞り、高齢者、障害者を最優先で始めないと收拾がつかないと思います。私も区で区費を徴収しているが、区に入会しない方もいます。区で車を所有するのは出来ないと思います。

**部会長** 方法の一つとして、区で車両を持つというのも出来なくはない、と言っているだけで、事務局の方では市が事業者にお金を出して運行する、というのも考えています。それでニーズに合わない場合は、(新たな方法を)考えるということもあります。

**委員** 前回の会議でAIオンデマンドシステムの議題が上がっていましたが、市として市に適しているという認識でしたか。

**事務局** 市では昨年度以前から、AIオンデマンド交通について調査してまいりました。AIオンデマンド交通を多くの自治体で始めていたこともあり、効率性と利便性を担保しながら運行しているのではないかと考え、本市に合

うか調査してまいりました。調査した結果は、運行にかかるシステム等に多くの経費が掛かってしまうというのが実情でした。乗合がマッチすれば効率よく回れるのですが、行き先が揃うことがあまりないため、一人が乗る安いタクシーと同様になっているというのが現状でした。A I オンデマンド交通を導入するのは、市としてはどうかという状況で、見えてきた課題を解決できるような公共交通を考えていけたらと思います。

**委員** A I オンデマンド交通（の導入）は市としては疑問符が付く（難しい）ということですね。

**部会長**（事務局では）令和8年度以降の実証運行を考えていますので、次回までに地元に入り、運行案をいくつか事務局より出してもらえればと思います。それではご質問もないようですので、予定していた議題を終了させていただきます。次第のその他に入ります。その他について事務局から説明をお願いします。

○その他

**事務局** 今回、事務局より説明しました近隣市町の事例および交通事業者様より頂いた事例および委員の皆様より頂いたご意見をもとに検討を進めていきたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

**事務局** 松尾部会長様には、議事進行をしていただきありがとうございました。委員の皆様におかれましては、長時間にわたり慎重なご審議を賜り、誠にありがとうございました。以上をもちまして、会議を終了させていただきます。本日は誠にありがとうございました。

閉会（午後4時40分）