

## 令和3年度 第1回扶桑町地域公共交通会議 議事要旨

日時：令和3年7月9日（金）午前9:30～

場所：扶桑町役場2階大会議室

出席者：

〈委員〉17名中16名

中部大学教授	磯部 友彦
犬山タクシー株式会社	長屋 涼
愛知県タクシー協会	松浦 秀則
公益社団法人 愛知県バス協会	小林 裕之
犬山タクシー株式会社	永川 博之
扶桑町老人クラブ連合会代表	間宮 進示
扶桑町身体障害者福祉会代表	源口 千秋
扶桑町山那地区代表	大滝 雅男
扶桑町北新田地区代表	長瀬 直子
中部運輸局愛知運輸支局	山内 三奈（代理：鈴木 隆史）
愛知県都市・交通局交通対策課	澤木 徹（代理：小嶋 直也）
愛知県一宮建設事務所維持管理課	伊藤 明輝
愛知県犬山警察署交通課	鈴木 光史
扶桑町副町長	北折 廣幸
名古屋鉄道株式会社	平林 和博
社会福祉法人 扶桑町社会福祉協議会	尾関 麻也

〈事務局〉3名

総務部参事	鈴木 恭太
政策調整課長	齊木 雅宏
政策調整課統括主査	林 幸弘

〈扶桑町地域公共交通会議設置条例第5条第4項の規定による参加者〉2名

福祉児童課主幹	陸浦 裕司
介護健康課主事	鬼頭 咲奈

会議資料：資料1：扶桑町の現状について

資料2-1：扶桑町公共交通に関するアンケート調査（概要）

資料2-2：扶桑町公共交通に関するアンケート調査集計結果

資料3-1：扶桑町における今後の公共交通施策について

資料3-2：〈参考〉公共施設及び医療機関、商業施設、金融機関  
位置図（扶桑町内）

資料4：地域公共交通導入スケジュール

## 1 開会

【事務局】 開会の挨拶を行う。

## 2 町長挨拶及び委嘱状伝達

【町長】 挨拶及び委嘱状の伝達を行う。

【事務局】 新型コロナウイルス感染症拡大防止のための諸連絡を行う。扶桑町地域公共交通会議の委員数 17 名に対し、本日は 16 名が出席されている。過半数を超えているので、本日の会議が成立していることを宣言する。代理出席、質疑応答のため健康福祉部介護健康課及び福祉児童課の職員の出席を報告。傍聴者（1 名）について、説明を行う。また、配付資料の確認、地域公共交通会議の位置付けについて説明を行う。

【鈴木委員代理】 地域公共交通会議の位置付けについて説明。

## 3 会長及び副会長の選出

【松浦委員】 会長に磯部委員を推挙する。

【事務局】 委員に諮り異議がなかったため、磯部委員に会長に就任いただく。

【磯部会長】 会長就任に当たっての挨拶を行う。副会長に副町長の北折委員を指名。また、議事録署名者に長屋委員、尾関委員を指名。

## 4 議題

### (1) 報告事項

#### ① 扶桑町の現状について

【事務局】 事務局林統括主査より資料 1 に沿って説明。

【大滝委員】 タクシー料金助成制度について、令和元年度、令和 2 年度、令和 3 年度とあるが、年度というのはいつからいつまでを指しているのか。

【事務局】 年度であるので、4 月から翌年の 3 月の 1 年間の利用状況である。

- 【大滝委員】 令和2年度の決算額が空欄になっている。今7月だが、ここの数字は出ないのか。
- 【事務局】 令和2年度はすでに令和3年3月で終わっているのですが、金額の方は出ているが、まだ決算額の確定、認定というのが終わっていないので表記はしていない。口頭となるが令和2年度の①（高齢者）の決算額は12,771千円、②（障害者）が2,226千円になる。
- 【会長】 確定したら最新の数字に置き換えてもらった方がいいかもしれない。公表時期の絡みで工夫してください。

## ② 扶桑町公共交通に関するアンケート調査について

- 【事務局】 事務局林統括主査より資料2-1、2-2に沿って説明
- 【磯部会長】 2019年の8月に調査したということであるので、今のコロナ騒動の話であるが、あの頃の町民の意識ということである。この調査は、ある特定の住民に対しての調査というよりも、町民の現状を答えているのかなと思う。年齢別の状況や、何らかの支援が必要な人というのはどういう人なのかというのを把握するために使える調査ではないかと思う。
- 【鈴木委員代理】 デマンド交通というのが何であるかというのが詳細に示されない中で、コミュニティバスという回答が多かったという話であるが、国土交通省の通達でいくと差別はしていない。各市町村が事業者運行委託するとか、自家用有償運送という事業というのを広くコミュニティバスという定義をしている。特段分けていないということである。ひょっとすると近隣で、江南市のタクシーを使った事業、犬山市だとコミュニティバスが走っている、過去に岩倉市がデマンドで車2台を使って走らせたことがあったり、そういったものを見て回答したのかなというのはなんとなく思う。分けがないので、事業の設計については、どこにどういうニーズがあって、どこに行きたいとか、どれぐらいのボリュームがあるのかということで分けたらどうかと思う。
- 運賃が300円がいいというアンケート結果であるが、これと裏返しに運行事業者の経費がある。昨今、運転手が不足しているという背景があり、年々運行経費が上がっているという傾向がある。どこのバス会社もタクシー会社も一緒である。運送事業自体、トラックも含めて

運転手不足があり、どうしても経費が上がっていく傾向がある。コミュニティバスとか公共交通が町から委託をするという形をとるのであれば、町の負担額というのをどれぐらいの想定をしていて、その上で走らせたいというのがないと決めにくいというか、最後のところで300円でいいかという決断がぶれてしまうことがあるので、最終的に決めていくときにはそういった情報も出してもらいたい。

あと参考であるが、免許を元々持っていない方、年代別で20歳未満とあるが、18歳から免許をとれるので、持っているのは18歳と19歳という気はする。16歳以上にアンケートをとっているという話なので、元々持っていないという方の割合が62.4%とあるが、実は今言った20歳未満の中には16歳、17歳が含まれていると思う。冒頭の町長さんのあいさつにも、高齢者に向けてという話があったと思う。免許返納をされた方の割合が27.8%という数字であるが、実際は20歳未満の数字を抜いて、元々持っていない方の62.4%という数字を整理しないと、実際どの程度の率で返しているのかを把握するのは難しいのではないかと思うので、もしデータがあれば、クロス集計をかけてもらえるとよいと思う。

【事務局】 20歳未満の中に、そもそも免許をとれない方が入っているかどうか、その辺りの分析については、改めてもう一度きちっとさせてもらって、また示せればと思っている。

【磯部会長】 いろいろな集計の仕方があると思う。今後検討を進めるに当たって、こういう数字が欲しいとか意見が出てくるかもしれないので、このデータを加工して使ってもらえればと思う。

この調査では地域が見えてきたという話があるし、あとは誰がというのがもうちょっと細かくやっていった方がいいのかなというのがあったりする。それと現在、町の施策としてタクシーの助成をしているので、その恩恵を受けている人をどうやって評価するか。タクシー助成がいるんだという意見もあるだろうし、コミュニティバスがいいんだという意見もある。それを吟味して、ほじくり返してやっていくんだらうなという気がしている。

## (2) 協議事項

### ① 扶桑町における今後の公共交通施策について

【事務局】 事務局林統括主査より資料3-1、3-2に沿って説明

【磯部会長】

今日、第1回目で決まるわけではないので、1 施策の方向性、2 運行システムなどの検討、3 実証運行の枠組みという内容で想定した方が、今後の作業がやりやすいのではないかと思います。

【鈴木委員代理】

データがまず足りないが、スケジュールを見ると9月の末に次回開催予定があるので、まだ議論できる機会はいくつかあるのかなと思っている。まず、デマンドというのであれば、これを直訳すると「需要」であるので、ニーズがどこにあるのかというのをもうちょっと詳細に調べた方がいいのではないかと思います。例えば豊明市もそうであるが、地区に本当に足りないなとか、ニーズが強いなというところは、地区の住民の懇談会とかをやって、その上で、どこに停留所があるべきかとかいうのを、きめ細かに対応した上でやっているというのが常である。そうでないと、結局やったはいいけど使われないうことになり、需要と食い違いが起きてしまうので、デマンドを選択するのであれば、きめ細やかに、アンケート結果というのももちろんあるが、それ以上に現状がどうなのかというのを確認すべきだと思います。

タクシー助成の話があるが、そもそもタクシー助成と施策として合致していくものなのか、分けていくのか、実験が成功した場合、タクシー助成そのものがなくなるのかどうかという議論を町の中でどのようにしているのか確認しておきたい。施策の方向性の中に障害者福祉の推進があるが、一方で実証運行中の運行車両を見ると、10人乗りハイエース、14人乗りハイエースとあり、どう考えても障害者対応ができない車じゃないかなと思う。障害者福祉というのを、どこまで新しい公共交通で見なければいけないのかというのは、やっぱり議論のポイントではないかと思うし、運行区域として江南厚生病院という話が突然ここで出てくるが、町外で調整がいるということ以上に、豊明でも各務原でも起きているのは、行先が高齢者は病院が多くて、朝一番の予約の取り合いになる。ハイエースを使うなら使うでいいが、どうしても予約が取りきれないということが発生しているので、ある程度需要の予測に基づいて、車両が何台導入できるのか、その予測をしない限りはこの事業の計画としては詰め切れないのではないかと思います。1回当たりの輸送量がどれくらいいけそうだとか、何人乗り合うのを目標とするかとか、どこかで数字的なものを出してもらわないと、車両とか、受ける運行事業者がどうなるか分からないが、内容が決まっていけない。ひいては、町の負担額というのも決まらないという話になると、やろうにもやれないという話になってしまうので、データとしてもう少し留意してもらえるとよい。

【事務局】

ニーズがどれくらいあるかについては、そのニーズによってどれだけの車両が必要になるのかということにも繋がってくるということで、参考にしてしているのはタクシー助成がどれだけ利用されているのか、目的地はどこになっているのかということの分析は今進めているところである。資料として今回提示するまでには至っていないが、実際タクシー助成を利用されている方がどれだけ新しい公共交通に移行してきそうなのかということも想定していく必要はあると考えている。それから、既存のタクシー助成との兼ね合いということであるが、タクシー助成というのは年齢が80歳以上の方とか障害者手帳を持っている方ということで、対象が限られている。あと、1回の乗車につき、基本料金に相当する額が上限だったり、使用回数の限度があるというような中で、実際もう少し拡充してほしいという声もあると聞いている。この度導入を目指している地域公共交通も多くの方に利用してもらえるように今後検討していくが、やはり全ての方の要望を満たすことは難しいと考えている。利用者によっては、既存のタクシー助成制度を改善することの方がよいケースもあるかと思う。住民のニーズをもう少し分析をして、既存のタクシー助成から地域公共交通に移行するものは移行させていく、地域公共交通で賄えない部分については、タクシー助成で今後も対応していくというような、お互い補完しあえるような交通システムを考えていかなければいけないと考えている。そういったものがデータで示せるように、次回はもう少し詳しい内容について示さなければいけないと考えている。

【鈴木委員代理】

タクシー助成を分析しても、80歳以上と障害者の方に限定されている。それを分析してもそこしか出てこないの、今、タクシー業者もいるが、犬山タクシーや隣の市に名鉄タクシーもあるので、どんな状況かというのを、タクシー助成の話だけじゃなくて、手広くヒアリング等をしてもらいたいと思う。

【事務局】

そういった事業者にも協力してもらいながら、今の意見を参考にさせてもらって、今後検討させてもらいたいと思う。

【松浦委員】

うちの会社もデマンドを沢山やってきて、あまりうまくできてこなかった。いろいろ問題を感じている。例えばミーティングポイントとドアツードアであるが、うちの経験でいくとミーティングポイントでやっても、ドアツードアになっていく。ミーティングポイントは自宅へ帰れない。乗る時と降りる時をどのように設計していく

かというのがあって、いたずらにミーティングポイントをつくっても、お客が全然なければミーティングポイントをつくるだけに終わってしまう。デマンドをやるには自宅付近までいかないに乗ってもらえないし、帰りもミーティングポイントでお客さんを降ろして、あとは歩いて家まで行けというのは難しい。岩倉でも小牧でも実証運行を2回やったが、ミーティングポイントからドアツードアになった。これは運行しているとそうになってしまう。家の前に行っても降ろしてくれないというのは、ちょっと無理で、家まで行ってあげるといことになってくる。ミーティングポイントで1度やってみて、変更することもできるし、それはひとつの考え方であるので、乗る時はミーティングポイントで、降りる時は家まで行ってあげるとか、その辺も検討するといいいと思う。

チョイソコの特色として、我々交通事業者よりも、輸送だけではなくて、いろんなことが期待されるということ意味で期待している。運行については、実証運行でいく予定なのかを決めてもらわないといけない。実証運行だと貸切の車両でできるが、それが正式な乗合の運行になると、乗合車両としてお金をかけてオプションでつけるということが必要になってくる。実証運行なら貸切車両でできるといこと考えていかないといけないと考えている。運行区域については、たぶん江南厚生病院に行きたいという方が多いと思う。今般、区域外の運行も結構やっている。豊山町のコミュニティバスだと小牧市民病院まで行くし、そういう意味では、江南厚生病院まではぜひやっていかないと、絶対に後から皆さんに言われることになると思うので、江南厚生病院も最初から考えた方がいいのではないかと思う。ただ江南厚生病院まで行くと8時半くらいからやらないと、ちょっと細かい時間は分からないが、9時では遅いと言われるかもしれない。運賃については、いろいろ検討していくと思うが、運賃をいくらにするか、回数券、定期券をどうするか。定期券というのは、サブスクリプション、会員制で月5千円で乗り放題だとか。乗り放題といってもそんなに乗れないが、まとまったお金が収支としてもらえるというのがある。ただ呼んでも来てくれないじゃないかとかいことになると、最初からやるのはちょっと問題があるかもしれない。なかなか朝の病院の時間はお客が多くて、断ることが増えてしまって、その辺が率直に言って難しかったと思うので、それを克服して、100%できなくても、いろんな面で調整して、上手くできるといいいと思う。

【磯部会長】

いろいろ勉強した方がいいという趣旨の意見だと思うので、分からなかったら個別にヒアリングしてもらえばいいと思う。

【小林委員】

アンケートではコミュニティバスを利用したいという方が7割という中で、町として乗合タクシーの方を選択しており、非常にバス協会としては残念であるが、名鉄バスとか福祉のバス、いろんなバス路線をつくったが利用者が少ないということで、どうしても持続的ではなく、結局は廃止になっているという経緯の説明を受けた。やっぱりコンパクトな町ということで、大量輸送のバスというのは、利用者はそんなに多くなかったということで、最終的にはデマンドに行くのかなと思う。先ほどから話に出ているように、タクシー助成制度があり、その中で、例えば年齢を下げるとか、免許返納者を加えるとか、制度を拡大してまだまだ対応できるのではないかと思ったりもする。チョイソコというのは、1両か2両で行う訳なので、いろいろな会議に出ていると、午前中に予約が集中して不成立になるということも結構あるし、運行事業者は1事業者になるので、他のタクシー事業者は影響がでないのかなと思ったりもする。そこは、またいろいろ検討して、まだ運行までには時間があるので、そういったことも参考にしてもらいたい。

【磯部会長】

タクシー助成は町がずっとやってきたひとつの実績である。それはある意味自信をもってもらっていいと思う。そこをベースにして、ちょっと年齢を変えろとか、対象者を変えろとか、いろんな操作をすることによって住民の満足度を上げられる可能性もあるんじゃないかということもある。いろんな方向性があるのではないかといい皆さんからの意見だということである。

② 地域公共交通導入スケジュールについて

【事務局】

事務局林統括主査より資料4に沿って説明。

【磯部会長】

来年度の4月になると、10月から走らせる乗物の具体的な選定とか審査とかになるであろうが、今年の9月、12月辺りのところでしっかり協議しておかないと形が出てこないのではないかと思う。逆に言えば、まだ9月、12月に会議をやるのであれば、そこで形をしっかりと決めていくという時間的余裕もあるということである。その辺も考えながら、今日からどんな作業をして、もうちょっと情報を集めて、どんな仕組みがいいのか組み立てていくということになる。

【松浦委員】

来年の10月1日から運行開始するには1か月前に愛知運輸支局に申請しないとできないので、少なくとも8月までには、地域公共



交通会議で協議が整わないと申請できない。9月末に地域公共交通会議をやっていては10月1日の運行はできないので、8月末に開かないと10月1日からは運行できない。

**【事務局】**

国への許認可申請の作成を来年6月に運行事業者の方でもらって、7月に申請という流れを考えていて、最終的な許認可申請を出すための協議を来年度第1回の5月末で行うというイメージである。

**【磯部会長】**

8月の最後までに地域公共交通会議で決めればよいということである。9月末に開催予定の会議は申請をするための会議ではないのか。

**【事務局】**

9月末の会議は、運行開始前に、こういった形で運行を始めるということで設定をしている。

**【松浦委員】**

6月、7月の申請書作成、申請・審査の時期は、実はあんまり必要ない。ここに運輸支局もいるので、一緒に協議した場合は、申請書の作成は運行事業者が事前にやるが、8月末に運輸支局に届出をすれば、10月1日から運行できるので、申請書作成とか、申請・審査にはほとんど時間はかからないと我々は経験上思っている。

**【鈴木委員代理】**

道路運送法第4条で乗合の事業でやった場合で、なおかつ公共交通会議で協議が整えば標準処理期間が1か月に短縮される。しかし、実証運行で道路運送法第21条の貸切のケースを選択した場合、標準処理期間は2か月であるので、7月末が限度である。ただ、一方でもうひとつ詰めなければいけないのが、ミーティングポイントで停留所らしきものを置くかどうかというところで、例えば何かを置くという話になると道路管理者とか警察の確認がいるし、そこに道路占用の許可などが別にあるので、その期間は別にみてもらうということである。例えば私有地内を通る場合は、私有地内の通行証明だとかそういった手続きも含んだ話として見ていた。どちらにしても5月末に整えてしまうと、運行业者が決まって、その後の車両の調達など、どちらかという物理的な問題の方が逆に難しいかと思う。運輸支局の処理自体は、タクシー協会が言われたとおり、協議が整い、安全な運行が担保できれば許認可はしていくので、ゆくゆく相談をもらえればと思う。

【磯部会長】 結論から言うと、9月末に開催する会議はあんまり意味がないの  
だろうと思う。それを前倒して、本当に最終確認をしたら  
7月末か。

【鈴木委員代理】 道路管理者との協議などは分からないが、通常は2か月で足りて  
いるので7月末が順当ではないかと思う。

【磯部会長】 7月開催にしておいた方が、いろんな手続き上いいんじゃないか  
ということなので、9月末の会議を7月末にもっていった方がいい  
かと思う。動き出してしまえば、あとは結果をしばらくは見守ると  
いうだけなので、地域公共交通会議の中で議論するというよりも、  
皆さんに乗りましようとか、乗ったときにどんな感想があるとかか  
を地道にいろんなことを調べていくという期間だと思う。だから、  
今の提案からいくと、9月末に開催予定の会議を7月中にしておい  
た方がいいという話である。逆に言うと、今年の9月とか12月の  
会議までに何をやって、何が整理できるか。今日の話でいくと、あ  
くまでもチョイソコというのは事例であって、チョイソコを強く推  
しているということではなく、チョイソコのメリット・デメリット  
もあるし、町がやっているタクシー助成のメリット・デメリットも  
ある。いろいろ考えてもらえばいい。町の中のどこを走らせるかど  
ういう話も、個人的意見であるが、町全体をやってもいいが、困っ  
ているところが見えてきているので、その地域を限定したやり方も  
あるのではないかと思う。限定はしなくても、そこはしっかりとカ  
バーできるような仕組み、形かと思う。町全体をカバーするのも大  
事であるが、まずは困っているところを助ける、そういうのもひと  
つあるかと思う。それではどんな仕組みがいいのかというのを、地  
域の方々といろいろ話し合いをしてもらって、やっていくんだらう  
と思う。町全体のことを考えないといけないが、せっかくシステム  
をつくっても、利用者がいなかったら意味がないから、一番困っ  
ている人、使うだらうというターゲットにシフトしていくということ  
である。今までのタクシー助成の場合だと、80歳以上とか障害者と  
いう方たちの年齢とか、個人の属性、条件をつけたからいいが、  
個人の条件をつけないというのが公共交通のやり方である。しかし、  
地域的な不便さというのが見えてきたら、地域的にカバーの仕方  
を変えてみるとか、そういう手もあるのかなと思ったので、また事務  
局で仕組み、システムを考えていった方がいいと思う。

【事務局】 今日もらった意見については、もう一度事務局の方で整理をして、  
必要に応じて専門の皆さん、委員から助言をもらうこともあるかと

思うので、よろしく願います。

【磯部会長】

協議事項ということであるが、大きな話からいくと、来年の10月スタートを目指して実証実験をやりたいということぐらいか。それに向かったのスケジュールのおおよそが示されたので、今年度中にいろいろとしっかり考えて、来年度は審査などの手続きに入る、そういういったところでよいか。

【委員】

異議なし

## 5 閉会

【事務局】

閉会の挨拶を行う。

令和3年8月27日

本書は、令和3年7月9日に開催された扶桑町地域公共交通会議の議事要旨に相違ないことを証する。

署名人

長屋 涼

署名人

尾関 研也