

令和3年度 第3回扶桑町地域公共交通会議 議事要旨

日時：令和3年12月17日（金）午後1:30～

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《会長》	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 運転手代表	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社会代表	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《副会長》	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

〈扶桑町地域公共交通会議設置条例第5条第4項の規定による説明者〉1名

株式会社アイシン	杉山 仁
----------	------

〈事務局〉4名

総務部長	紀平 剛志
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

会議資料：資料1：扶桑町における今後の公共交通施策について

資料1-1：チョイソコ 取り組みのご紹介

資料1-2：〈参考〉公共施設及び医療機関、商業施設、金融機関（扶桑町内）  
及び江南厚生病院 位置図

資料2：扶桑町地域公共交通計画の策定について

資料3：地域公共交通導入・地域公共交通計画策定スケジュール

## 1 開会

【事務局】 開会の挨拶を行う。

【磯部会長】 挨拶を行う。

【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。代理出席と説明者の出席を報告。傍聴者（5名）について説明を行う。また、配付資料の確認を行う。

【磯部会長】 議事録署名者に小林委員、鈴木委員を指名。

## 2 議題

### 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 1、資料 1－2 に沿って説明

【説明者】 資料 1－1 に沿って説明

【磯部会長】 また後で採決するが、もう一度、今日議論したいところを。何ページのどこか。

【事務局】 4 ページ 2 運行形態・運行システム－（3）運行システム、6 ページ以降 5 実証運行について協議いただきたい。

【鈴木委員代理】 6 ページの 21 条云々という話は本来運行委託を受けた事業者が判断する。本当は続けてやるんだったら 4 条でやってくださいというのがベースにあって、乗合事業の需要が事業者から見て過多であるという場合に 21 条を選択するというような、制度上はそうなっている。ただ一方で、町が事業を事業者が発注する場合、仕様書とかを書くと思うので、そういった時に書いては駄目ということではない。この会議で 21 条かどうかを承認しなければならないわけではないということには注意いただきたい。

ただ今後、実証運行を終えて本格実施になる場合には、4 条で続け

ていくとなると、実は4条運行する場合には、中身の事業計画というのをこの会議で承認しないと逆に今度は続けられないという建付けになっているので、まず実証の段階ではどうやって発注するかという内容が(1)からずっと続いているものであると理解している。

細かい話で申し上げると、気になるのが、実は豊明市でも同じ話をしたが、8ページ(8)運行日・時間というところの特に時間。平日・午前8時から午後4時までという運行時間だが、一方で、9ページ(10)予約申込も予約時間は平日の午前8時から午後4時までということなので、当日の予約が30分前までであると午後4時までというのは、最終の運行を開始するのが4時じゃないですよ。要は4時までに運行が終わるということを想定していて、到着時間として午後4時までというふうに思っている。

また、9ページ(12)検証内容で、10ページ6数値目標は先ほどの話で協議対象ではないということであるが、6ページ(1)目的が、「自身での自家用車の運転等の代替になり得るもの」とか、「日常生活における移動の不便さを解消することが可能な移動手段として機能し得る」という話なので、もし何か指標的なものを考えるのであれば、もう少し乗降場所も今の設定されたポイントで良いのかとか、利用者の利用実態というところも、使ってみえる方の属性、例えば高齢の方なのかということも含めないと、最初の目的が確認出来ないんじゃないかなと。

町民の認知度に関してはどうやって調べるのかということも気になる。21条が前提であれば一年間の実証運行ということになるので、その間にどうやって調べるか。もしくは切り替わる時までには何かアンケートをするのか、ということが気になる。

最後、道路運送法で手続き的な情報が無いなというのがあって、9ページ(9)運賃を見ると未就学児は無料とするとあって、一方未就学児は、7ページ(5)会員条件を見ると自身では登録できないようなことになっている。となると、親御さんか誰かが登録をして、それに同乗できるかどうかというところがここに書いてない。要は何人まで同乗が可能なのか。路線バスなんかだと、大人1人に対して2人までとか決めがあるので、車内が狭いというのもあるが、決めておかないといけないのではないかな。

#### 【事務局】

まず8ページ(8)運行日・時間で運行時間の捉え方ということで、朝8時から午後4時までが運行時間となっているので、4時に目的地に到着という時間で捉えている。

9ページ(12)検証内容で具体的にどういった指標でどのように検証していくかということは、検証のやり方、項目については、具体的

な検証方法について今後取り決めをしていきたいと考えている。

9ページ(9)運賃のところでは未就学児は無料と出ていて、7ページ(5)では小学生以上とあるその辺の関係であるが、未就学児については原則会員の保護者と同乗される未就学児と捉えている。保護者同伴なら何人でも良いのかということについては、何人までは無料、何人以上はお子さんの料金頂きますよというのは今後詰めていきたいと考えている。

【源口委員】 未就学児と定員の関係はどのように判断するのか。

【事務局】 予約を受付する段階で、同乗されるお子さんがみえる場合にはその内容もお聞きするので、それで定員の8人になるように予約を取らせていただくということで考えている。

【小嶋委員代理】 停留所はこれから調整されると思うが、今回、事業者停留所になった事業者から協賛金はもらえる予定か。

【事務局】 停留所になる事業所については、スポンサー、協賛をしてもらえるようお願いしていきたいと考えている。

【磯部会長】 チョイソコというシステムの在り方、考え方は理解してもらえるか。  
地域公共交通会議でよくあるパターンが、運行事業者にルートをお願いして走らせてもらって、あまり高い運賃が取れない、安い運賃しか取れないという形でいくと経営が出来ないということで、行政が補填していくような形で依頼していく形がある。

今回はチョイソコ((株)アイシン)が車を走らせるわけではない。チョイソコはシステム。チョイソコで予約受付をして、実際に走らせるのはタクシー会社に依頼すると。そうすると、タクシー会社と、チョイソコと、町の関係性はどういうふうになるのか。

一般的に言うと、市民から寄付金をもらおうと町の財政に入れて、それから何に使っても良い。町の議会が決める。だけどそうじゃなくて、企業がお金をまず集めてプールしてやる仕組み。そうすると誰がそのお金を握ってやっていくかという話もあるし、足りない分を町が出すときに、誰にどうやって出すのかと。タクシー会社に出すのか、チョイソコに出すのかこの流れが分かりづらい。

民間の行事の案内をするという、なかなか行政が出来ないけれども、そういったことが出来る。それがひとつの特徴。

町と、チョイソコと、タクシー会社と住民の関係がどういう風なのかなど。もっと分かりやすく説明してほしい。

地域公共交通会議が入って、町のお金を使って仕組みを考えてやっていくため、その辺の仕組みを説明しないとよく分からない。

**【鈴木委員代理】** 豊明市を事例にとると、タクシー会社とアイシンが運行の契約をする。アイシンに予約が入るのでアイシンからタクシー会社の方へ予約が入ったことを連絡してタクシー会社が運行をする。その原資は自治体。自治体もアイシンからするとスポンサー。一方で、お客さんから取る運賃については、アイシンが設定してしまうと旅行の商品になってしまうので、この会議で決めるべきはやはり運賃。ここで決めた運賃をそこに適用するという事で主体はあくまでも自治体。自治体からアイシンに、デマンドというシステム込みで委託をするイメージ。加えて、スポンサーの協賛金がアイシンに入ってくる仕組みで、その事業の収入のところに、アイシンの方にその業務委託まで、請負という形で出していくのだと思うが、その整理をつけてくださいねというのが契約の中に入っている。そのため、その足りない部分というのを町が負担をしていくということになる。元の経費というのは、アイシンが予約システムで使っている部分と、タクシーの実際の運行費。それを町やスポンサーとか利用者がみんなで支えていくという形になる。

運賃に関しては、タクシー会社が直接收受をする。でないと運賃という扱いにならない。タクシー会社がアイシンから委託費を流してもらおうという形。その時に運賃が相殺されるのではないかなと思う。

通常のデマンドタクシーだと、町とタクシー会社しかいないが、その間にアイシンが入っているというイメージ。

**【磯部会長】** チョイソコは、本当は影の存在で、走っているタクシーの方が表の存在ということか。

**【鈴木委員代理】** この公共交通会議の場としてはそうだが、利用者からすると電話する先はアイシンになる。そこが公共交通会議で混乱する元。なおかつイベント、催し物をアイシンが計画するので、利用者からするとアイシンが窓口になっていて、利用促進するにはやはりアイシンを通じて、例えばチョイソコ通信とかいろいろ取組をやっているの、ツールを使って利用を促していくというやり方をしていくことにはないか。

一方で、町の方も広報誌とかいろいろ媒体はあると思うので、連携しながらやってもらえば良いのかなと思う。

**【磯部会長】** 次回もう少し分かりやすく説明した方が良いかなと。お金の流れも

大事なので、どういうふうに流れていくかという話もしていかないと  
いけない。

気になったのが、もし町が会員情報を集めて、それを民間会社に渡  
すとなると色々と難しい。そうではなくて、民間事業者が集めるとい  
う話であると思う。そういう話も含めて、町の役割と、どこの責任を  
持っていて、どういう責任をタクシー会社にお問い合わせするか、それを整  
理しておかないといけない。

【鈴木委員代理】 愛知運輸支局の中で整理したような図があるので、次の時にその資  
料を出して説明する。

【磯部会長】 こんなこと出来たら良いとか、内容で分かりにくいとかあれば。  
あとは運賃の妥当性。もちろん住民から見れば安い方が良いという  
のは当たり前だが、他の交通事業者との調整というところで決まっ  
てくる話かなと思う。

前回の追加の部分という話で整理すると、チョイソコをお願いして  
いくという方針を決めることになる。具体的な内容は次回説明がある  
ことを期待したい。

運行の内容であるが、分かりやすくした方が良いという話と、未就  
学児の話もあるし、あとは予約の方法、運行時間の話ももう少し分か  
りやすく。そこは誤解の無い表現で。

そういったことを条件として承認でよろしいか。

【委員】 異議なし

## ② 扶桑町地域公共交通計画の策定について

【事務局】 事務局林統括主査より資料2に沿って説明

【磯部会長】 今日は方針を決めるだけでこれから細かい作業が入ってくるわけ  
であるが、ゴーサインを出して良いかどうかの議論。

新しいシステムをやるという話だが、地域公共交通計画は、今まで  
にある乗り物全部含める。さらにお金を取って人を運ぶ運送業だけで  
はなく、いろんな送迎しているバス、学校とか企業とかそういうのも  
一応把握しておく。みなさんご事情があってやっているものなので  
どうこうしろと言えるものじゃないけれども、住民の足を守っている  
ものとしては同じ扱い。ひょっとしてそういうのが出来なくなった場  
合、誰が後を引き継ぐかという話もある。そういった幅広い把握が必  
要だと思うし、町としては公共施設をどこに造ったら良いとか。交

通の便の良いところに造ってほしいなど常々思っているが、いろいろな事情で交通の便が悪いところにしか出来ないという事実もいろいろなまちを見ていてある。もしそうなったらそれをきちんと手当して公共交通をつくって欲しいなどというのがある。いろんなところに配慮して交通面を考えていかないといけない。そういうのも含めて公共交通施策で取り組んでいけたら良いんじゃないか。

【鈴木委員代理】 活性化再生法に基づく計画にするかどうかもあるが、もしその辺の説明が必要なら、事務局で資料を整えてもらって、来年度第一回のこの議論が始まる時に説明したらどうか。

【磯部会長】 この地域で本当に困っている話があればどんどん表に出してもらいたい。  
では進めるという形で承認してよろしいか。

【委員】 異議なし

### ③ 地域公共交通導入・地域公共交通計画策定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3に沿って説明

【鈴木委員代理】 地域公共交通計画策定の方で、地域公共交通会議の設置の要綱だとか元々あると思うが、計画も作っていくよという目的が入っていたかどうか分からないが、国の補助金の話もあったので、それを整備していないと、補助要綱上入れないといけないという話になると思う。今ここで確認できなければ書面による議決とかでも良いので決める必要がある。次回の5月の会議を待っていると補助金の対象になり得るかどうかが怪しくなってくる。

【事務局】 地域公共交通会議は設置条例を作っていて、その中に「道路運送法の規定に基づき、地域における住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する事項を協議するため設置する…」ということで、いわゆる協議会としての性格も併せ持つような建付けになっている。

【磯部会長】 新しいシステムで走らせるためには準備を相当しっかりやらないといけない。走ってから、こんなのあったのかと、やっとなみなさん地域

の方が気づくというのではちょっと遅い。走るまでにちゃんとして欲しいなど。早めに色んな方々の要望を聞いて。逆に要望というのも慎重に出さないといけない。要望を出しても新しい公共交通を使わなかったとならないように要望を出す方も責任持って要望を出して欲しいなど。要はうまく仕組みを作っても、使われなかったということになると無駄なことやっちゃったなということで次が無くなる。そういう危険性を持っているプロジェクトだと危機感を感じながら。もし仕組みが分からなかったら、何回も分かるよう説明してもらおうとか。走り出すまでが大変だと思う。

他に何かあるか。承認という形でもよろしいか。

【委員】 異議なし

### 3 閉会

【事務局】 閉会の挨拶を行う。

令和 4 年 2 月 15 日

本書は、令和3年12月17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 小林 裕之

署名人 鈴木 光史