

扶桑町地域公共交通計画（改訂案）

令和6年3月
（令和6年8月改訂）

扶 桑 町

目次

1. はじめに	1-1
(1) 背景と目的	1-1
(2) 計画の区域と期間	1-1
2. 扶桑町の地域特性と公共交通の現状把握	2-1
(1) 上位・関連計画の整理	2-1
(2) 扶桑町の地域特性	2-4
(3) 公共交通の現状	2-8
3. 各種ニーズの把握	3-1
(1) 町民アンケート調査	3-1
(2) チョイソコふそう会員アンケート	3-9
(3) 関係者ヒアリング	3-13
(4) 町民意見交換会	3-14
4. 地域公共交通の課題整理	4-1
(1) 扶桑町の地域公共交通に関する現状	4-1
(2) 扶桑町の地域公共交通の課題	4-2
5. 基本方針	5-1
(1) 扶桑町の地域公共交通が目指す姿	5-1
(2) 公共交通の機能分類	5-2
(3) 基本方針	5-3
(4) 実施スケジュール	5-6
6. 評価・検証	6-1
(1) 計画の評価・検証スケジュール	6-1
(2) 確認指標	6-2
7. 資料編	7-1
(1) 扶桑町地域公共交通会議設置条例	7-1
(2) 扶桑町地域公共交通会議委員名簿	7-3
(3) 扶桑町地域公共交通会議開催概要	7-4
(4) 用語解説	7-5

1. はじめに

(1) 背景と目的

扶桑町では、第5次扶桑町総合計画や都市計画マスタープランにおいて、今後の人口減少や高齢化を見据えたコンパクトなまちづくりを目指しています。それに伴って、駅周辺の整備や快適に町内を移動できる交通環境の整備が必要とされています。

扶桑町の公共交通は、名古屋市方面と、尾北地域や隣接する各務原市、可児市へ連絡する路線に接続する名鉄犬山線とタクシーの2つが運行しています。過去には路線バスも運行していましたが、利用者の減少により廃線となっています。こうした中で、まちづくりの計画に位置付けられた「快適に町内を移動できる交通環境」を実現するため、令和4年（2022年）10月からオンデマンド型の乗合交通であるチョイソコふそうの実証実験が**始まりました。**を開始し、令和6年（2024年）10月から本格運行への移行を目指しています。チョイソコふそうの利用者数は増加してきており、町民の足として定着し始めています。

一方で、公共交通を取り巻く社会情勢は目まぐるしく変化しており、新型コロナウイルス感染症による利用者の減少や、新技術を活用した新たなモビリティサービスの出現、バスやタクシーの運転手不足の深刻化など、多岐にわたります。こうした状況の変化に対応した法改正も随時行われており、令和5年（2023年）には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」という。）が一部改正され、自治体・公共交通事業者・地域等、多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」の促進や交通DX・GXの推進が位置づけられています。

このような背景のもとで、扶桑町では地域公共交通の連携と協働を強化し、町民が快適に移動できる環境を実現するため、扶桑町地域公共交通計画を策定します。

(2) 計画の区域と期間

本計画の計画区域は、町内の公共交通を一体的に取り扱うことから、扶桑町全域とします。なお、周辺市町との連携にあたっては、個別に協議・調整を図ります。

計画期間は、第5次扶桑町総合計画（2018～2027年度）や扶桑町都市計画マスタープラン（2022～2031年度）との関係を見据えつつ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に定められた原則5年間の令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）とします。

2. 扶桑町の地域特性と公共交通の現状把握

(1) 上位・関連計画の整理

第5次扶桑町総合計画後期基本計画(令和5年度(2023年度)～令和9年度(2027年度))

【まちづくりの視点】

みんなの笑顔が かがやくまち 扶桑町

【基本目標】

- 基本目標1 みんなで“支え合う”ほっこり暮らせるまちづくり
- 基本目標2 みんなで“学び育む”次代と豊かな心を育むまちづくり
- 基本目標3 みんなで“守る”思いやりのある安全・安心なまちづくり
- 基本目標4 みんなで“活かす”住み続けられる・魅力あるまちづくり
- 基本目標5 みんなで“創る”ともに支える自立した行政経営

【土地利用の方針】

①市街地ゾーン

人口減少・高齢化が進む中、誰もが快適に暮らせる住環境を目指していくために、市街化区域を中心に、道路、下水道等のインフラや生活サービス施設といった都市機能をバランスよく配置すると共に、駅を中心としたコンパクトな市街地形成を図り、これからも誰もが住みやすい利便性の高い市街地の形成を図ります。

②集落ゾーン

生産基盤の整った優良農地や自然環境を保全すると共に、営農が見込まれる農地や樹林地の保全、緑化推進により、自然的土地利用の確保を図り、既存集落と農業が調和した落ち着いた、ある良好な集落農業地域の形成を図ります。

③産業流通ゾーン

既存の工場が立地している地区及び周辺は、町の産業振興に向けて関係機関との調整を図りながら、広域交通の利便性を活かした産業立地を維持・促進する産業流通ゾーンの形成を図ります。また、広域連携軸として6車線化事業が実施される(都)国道41号沿道周辺については、立地ポテンシャルを活かし、将来を見据えた都市活力の向上を図るために、産業集積による新たな産業用地や雇用創出に繋がる新たな産業流通ゾーンの形成を図ります。

④自然環境保全ゾーン

木曽川や既存樹林地といった自然環境は町の重要な地域資源として保全を図りながら、町民の憩い・交流・健康な暮らしを育む場、多様な生物の生息地として更なる充実を図ります。

【公共交通関連施策】

施策17-2 公共交通の充実

- ・駅へのアクセス道路の整備や駅自由通路の維持管理に努め、公共交通の利便性の向上を図ります。
- ・新たな公共交通「チョイソコふそう」の利便性の向上に努め、誰もが快適に町内を移動できる地域公共交通を確保します。

扶桑町都市計画マスタープラン(令和4年度(2022 年度)～令和13年度(2031 年度))

【将来都市像】

自然と暮らしが調和し、将来に繋がる快適都市 扶桑町
～みんなが集まり、安心して暮らし続けられるまち～

【公共交通関連】

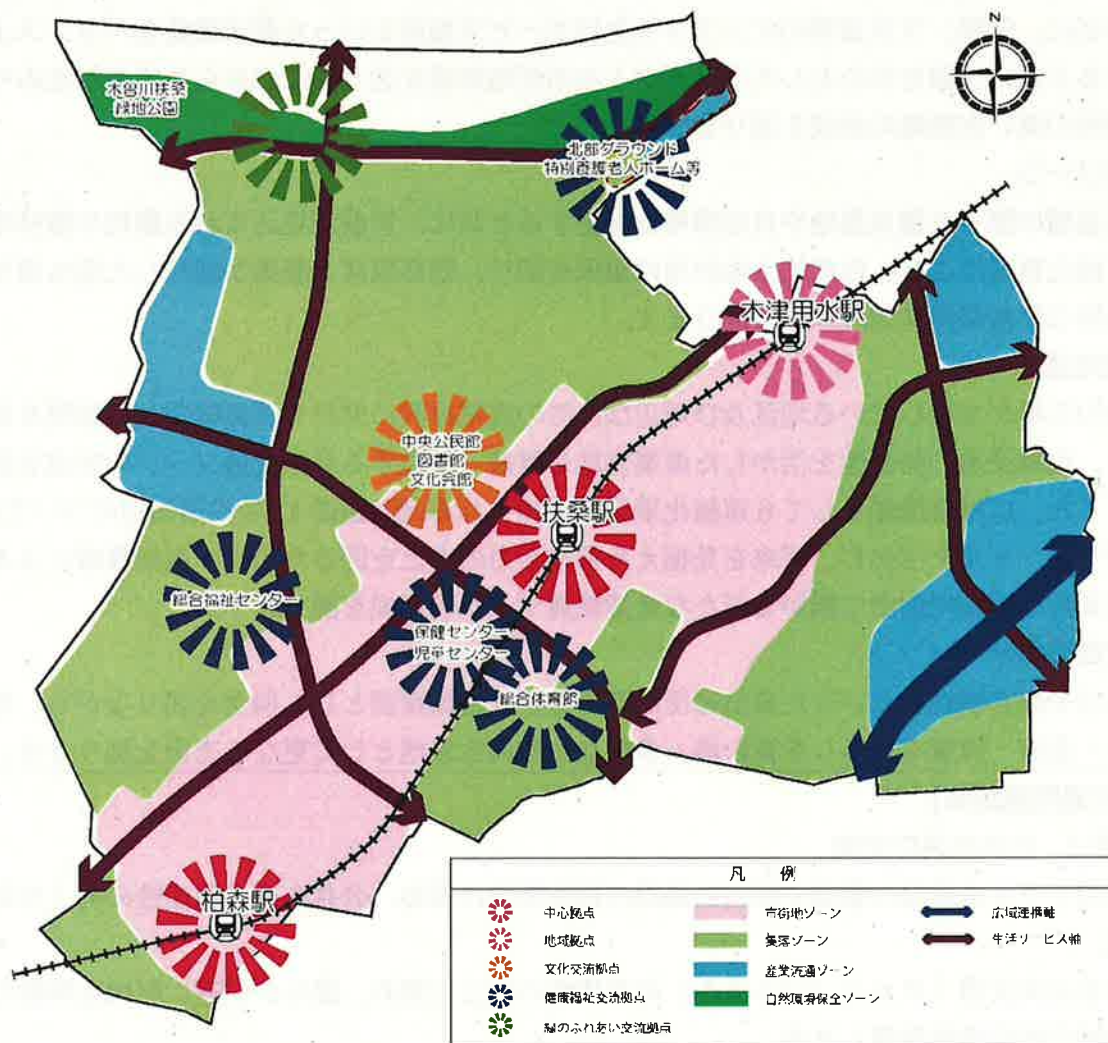
＜都市づくりの目標＞

- ・誰もが住みやすい生活利便性の高いまちづくり
- ・交通網強化によるアクセス性の高いまちづくり

＜公共交通の方針＞

- ・駅を中心としたコンパクトなまちづくりを目指していくために、駅周辺整備を推進し公共交通の要所としての機能強化を図ります。
- ・人口減少・高齢化が進む中、誰もが快適に町内を移動できるような交通環境を整えていくために、新たな地域公共交通網の検討を行います。

【将来都市構造図】



【公共交通関連施策】

- ・公共交通機関等のバリアフリー化の推進

駅施設の公共交通の利便性の向上のため、関係機関とともに適切な維持管理、整備推進に努めていきます。

- ・タクシー料金助成事業（一般会計老人福祉関係事業）

~~タクシー券の複数枚の利用を可能としたり、1枚500円と一定金額を設定したりする等、助成方法について~~研究高齢者が日常生活における活動を容易に行い、積極的な社会参加を促進するため、事業を継続して実施し、より利用しやすい事業となるよう、助成方法等について研究していきます。

- ・新しい公共交通システム「チョイソコふそう」の導入

高齢者をはじめ町民の誰もが積極的に外出や社会参加できるよう、オンデマンド型の乗合交通「チョイソコふそう」の実証運行の効果検証を行いながら、本格運行への移行を目指していきます。

- ・福祉有償運送

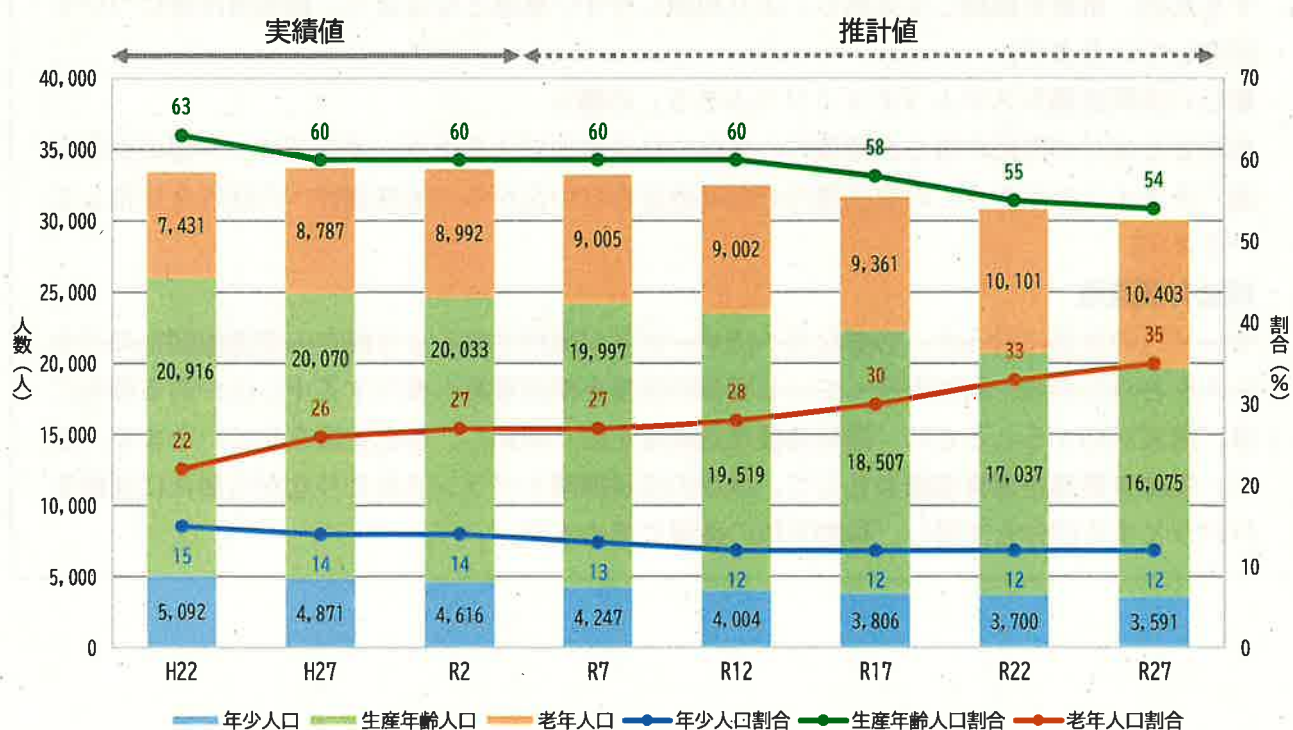
~~サービスの主旨に沿った、必要な方へのサービスが維持されるよう既存の交通機関とのバランスをとりながら、活動を行っている団体の支援を検討事業へ参入する申し出がある場合には、適宜対応するとともに、福祉有償運送制度を広く周知し、外出支援をしていきます。また、福祉有償運送運営協議会として、既存の交通機関とバランスをとりながら新たに活動を行おうとする団体を支援し、移動手段の確保に努めます。~~

(2) 扶桑町の地域特性

1) 人口の推移

扶桑町の人口はこれまで増加傾向にありましたが、今後は減少が見込まれています。年齢階層別では、高齢者（65歳以上）は増加傾向、年少（0-14歳）人口及び生産年齢（15-64歳）人口は減少傾向にあります。令和22年（2040年）には約3人に1人が高齢者となる見込みです。

図 扶桑町の年齢階層別人口の推移

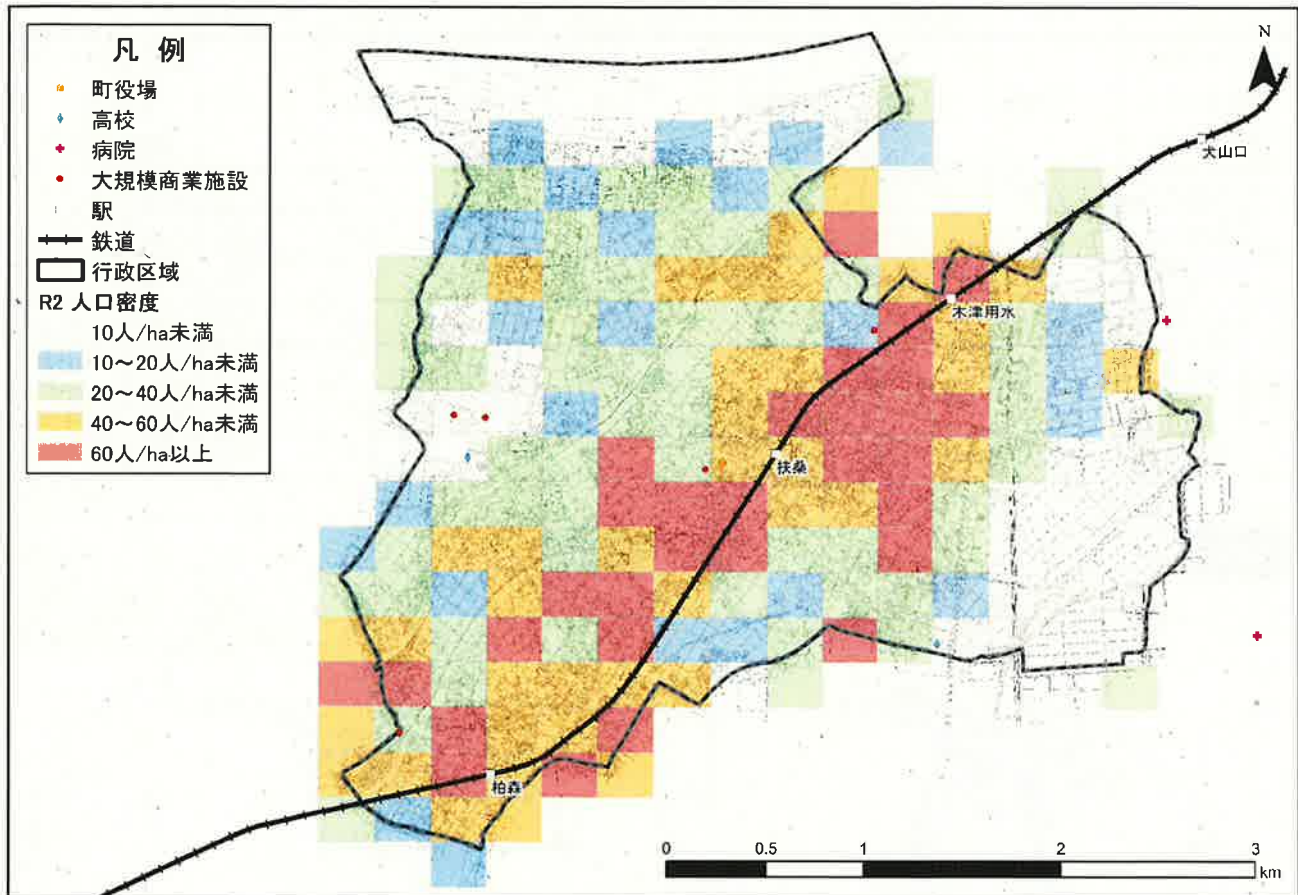


資料：国勢調査（～令和2年）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

2) 人口密度

扶桑町の人口は名鉄犬山線の沿線に集中しており、小湊、山那、南山名地区や高雄地区の東部は特に人口密度が低くなっています。

図 人口メッシュと鉄道路線



資料：令和2年国勢調査人口メッシュ

3) 通勤・通学流動

15歳以上の通勤・通学流動状況では、扶桑町への流入より流出の方が多くなっており、流出では名古屋市、犬山市、大口町、流入では江南市、犬山市、大口町とのつながりが強くなっています。

図 通勤・通学流動状況

流出				流入－流出	流入					
	総数	通勤者	通学者		総数	通勤者	通学者			
本市内から 他市町村へ 通勤・通学		13,327	12,172	1,155	-7,528	5,799	4,832	967	他市町村から 本市内へ 通勤・通学	
周 辺 市 町	名古屋市	2,922	2,518	404	-2,688	234	216	18	名古屋市	周 辺 市 町
	犬山市	2,001	1,886	115	-757	1,244	1,033	211	犬山市	
	小牧市	1,679	1,596	83	-1,341	338	237	101	小牧市	
	大口町	1,667	1,649	18	-1,051	616	505	111	大口町	
	江南市	1,449	1,303	146	9	1,458	1,173	285	江南市	
	一宮市	551	442	109	-113	438	371	67	一宮市	
	各務原市	386	384	2	43	429	390	39	各務原市	



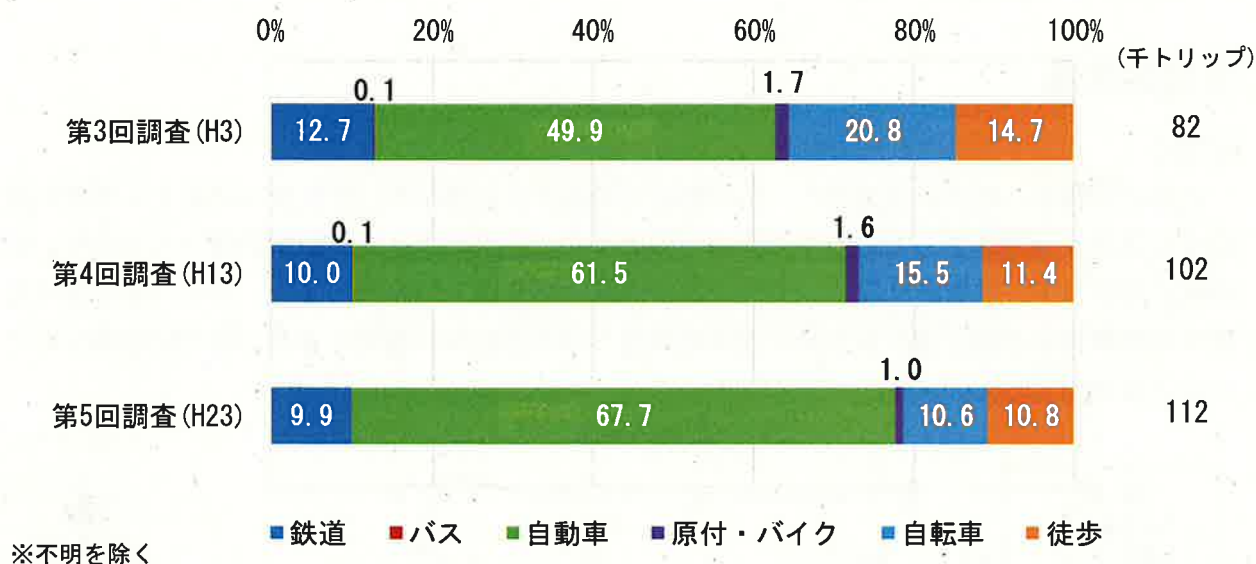
資料：令和2年国勢調査

4) 交通特性

中京都市圏パーソントリップ調査より、扶桑町関連トリップの全目的代表交通手段別トリップ構成については、自動車の割合が大きく増加して他の項目はいずれも減少しています。

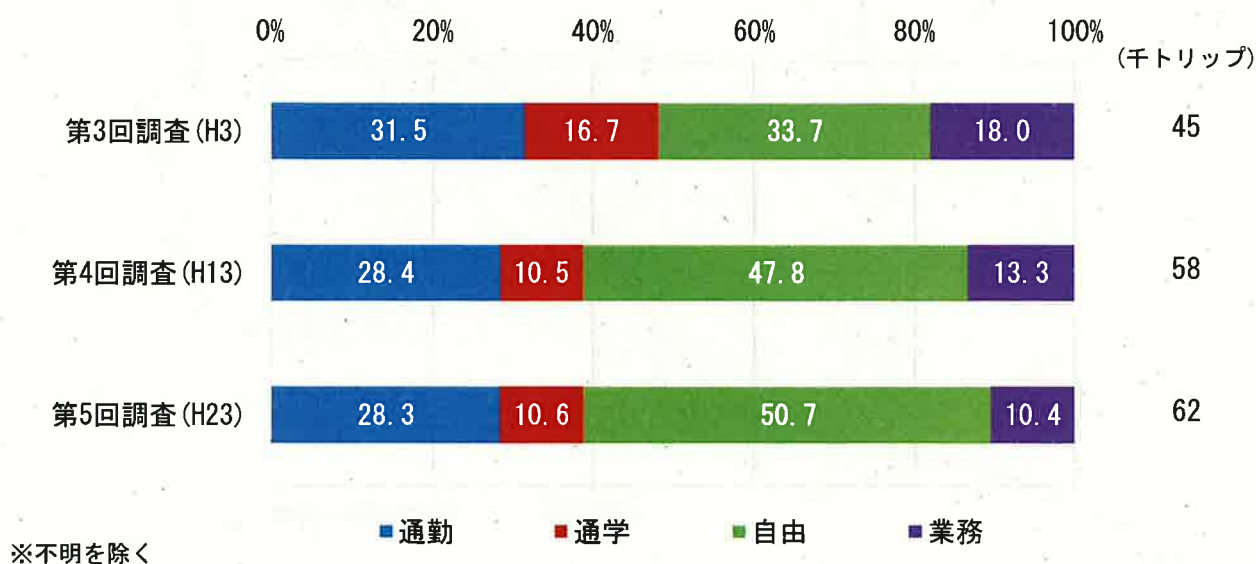
全手段目的別トリップ構成については、自由目的が増加し、他の項目は減少しています。

図 全目的代表交通手段別トリップ構成の推移



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 全手段目的別トリップ構成の推移



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

(3) 公共交通の現状

扶桑町は、名古屋市から北に約 20km の距離にあり、名鉄扶桑駅から名古屋駅まで約 30 分、扶桑町役場から名古屋高速 11 号小牧線を経由して名古屋市都心部まで約 30 分でアクセスが可能となっています。

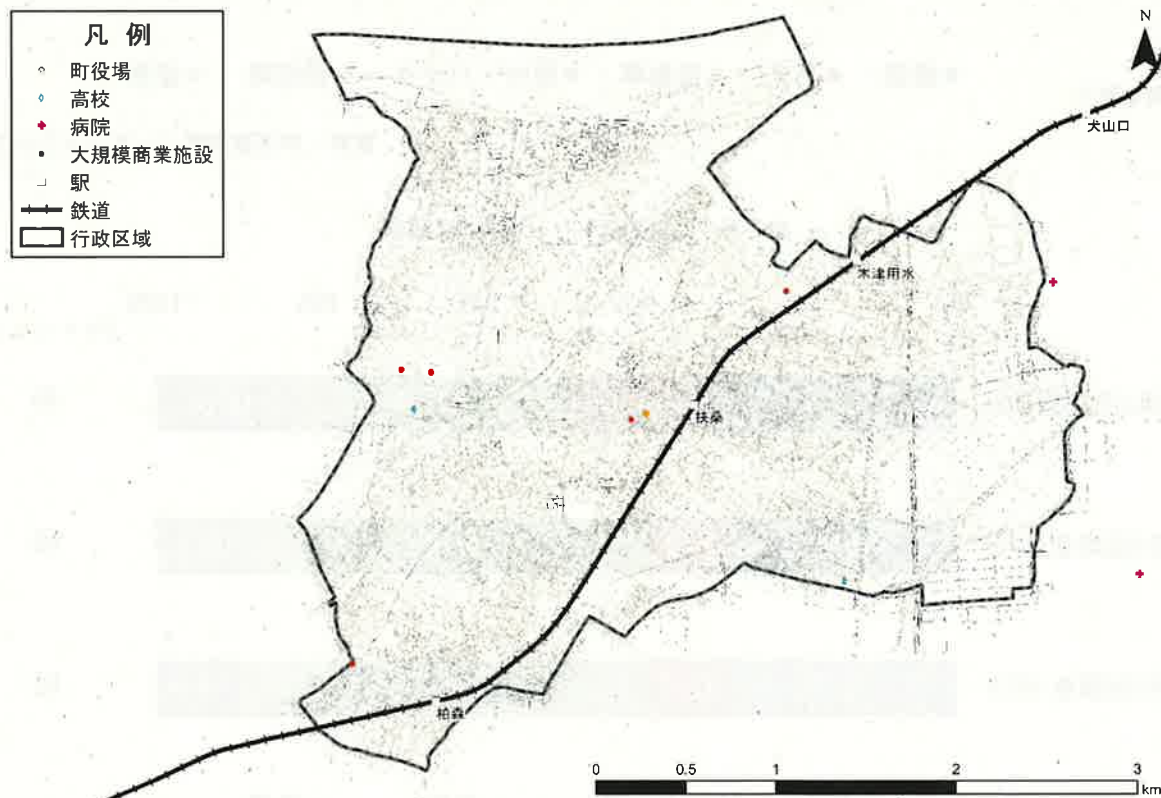
1) 扶桑町の交通サービス

①公共交通

【鉄道】

名鉄犬山線が、名古屋市方面と、尾北地域や隣接する各務原市、可児市へ連絡する路線に接続する公共交通機関として町の中心を通っています。町内には3つの駅が設置されており、柏森駅は特急以下、扶桑駅は急行以下、木津用水駅は準急以下が停車します。また、名古屋市営地下鉄鶴舞線との相互乗り入れや中部国際空港への直通列車の設定により、県内他地域へのアクセス性が向上しています。

図 鉄道網図



【バス】

バス路線については、過去に一宮・犬山線、浄心線、小渕・江南線の3つの路線を名鉄バスが運行していましたが、利用者の減少を受けて廃線となり、平成 10 年 (1998 年) には、扶桑町内を運行する路線バスがなくなりました。また、平成 21 年 (2009 年) に、イオン扶桑ショッピングセンターと扶桑駅、柏森駅を結ぶ路線を名鉄バスが開設しましたが、平成 22 年 (2010 年) に廃止となっています。

令和4年（2022年）10月から「チョイソコふそう」の実証実験を開始しました。令和6年（2024年）10月から本格運行への移行を目指しています。チョイソコふそうは、高齢者の外出支援・促進や町民の日常の移動の利便性向上を目的としたオンデマンド型の乗合交通です。令和5年10月時点で140か所（町内：139、町外：1）の停留所を設置しており、予約に応じて運行しています。

住宅地停留所

- 101 高尾山公園
- 102 高尾山公園
- 103 高尾山公園
- 104 高尾山公園
- 105 高尾山公園
- 106 高尾山公園
- 107 高尾山公園
- 108 高尾山公園
- 109 高尾山公園
- 110 高尾山公園
- 111 高尾山公園
- 112 高尾山公園

事業場停留所

- 301 高尾山公園
- 302 高尾山公園
- 303 高尾山公園
- 304 高尾山公園
- 305 高尾山公園
- 306 高尾山公園
- 307 高尾山公園

公共施設等停留所

- 201 高尾山公園
- 202 高尾山公園
- 203 高尾山公園
- 204 高尾山公園
- 205 高尾山公園
- 206 高尾山公園
- 207 高尾山公園
- 208 高尾山公園
- 209 高尾山公園
- 210 高尾山公園
- 211 高尾山公園
- 212 高尾山公園
- 213 高尾山公園
- 214 高尾山公園
- 215 高尾山公園
- 216 高尾山公園
- 217 高尾山公園
- 218 高尾山公園
- 219 高尾山公園
- 220 高尾山公園
- 221 高尾山公園
- 222 高尾山公園
- 223 高尾山公園
- 224 高尾山公園
- 225 高尾山公園
- 226 高尾山公園
- 227 高尾山公園
- 228 高尾山公園
- 229 高尾山公園
- 230 高尾山公園
- 231 高尾山公園
- 232 高尾山公園
- 233 高尾山公園
- 234 高尾山公園
- 235 高尾山公園
- 236 高尾山公園
- 237 高尾山公園
- 238 高尾山公園
- 239 高尾山公園
- 240 高尾山公園

チョイソコセンター

運行時間 8:00~16:00
 運行日 月~金(土・日・祭日を除く)
 受付 0120-230-846

タクシーについては、犬山タクシー、名鉄タクシーが多く利用されています。

②その他交通サービス

【タクシー料金助成制度】

町に住所を有する者で、次のいずれかに該当し、タクシーの利用が可能な方を対象に、タクシー料金のうち基本料金に相当する額を年 36 枚助成しています。

1. 80 歳以上の高齢者
2. 40 歳から 79 歳までで介護保険の要支援又は要介護認定を受けている方
(ただし、下記 3～5 のいずれかに該当する方は福祉課で発行されます。)
3. 身体障害者手帳の交付を受けている者で、その障害程度が 1 級から 4 級までの者
4. 療育手帳の交付を受けている者で、その障害程度が A 又は B と記載されている者
5. 精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者で、その障害の程度が 1 級又は 2 級の者

【福祉有償運送】

1 団体が自家用有償旅客輸送者として登録されています。福祉有償運送運営協議会として、既存の交通機関とバランスをとりながら新たに活動を行おうとする団体を支援し、移動手段の確保に努めています。

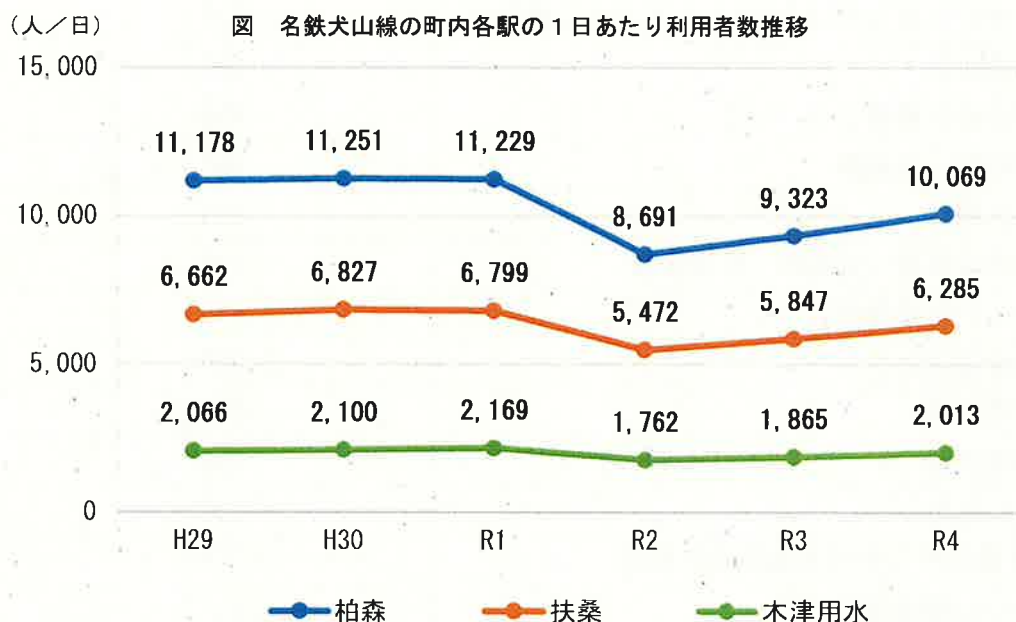
【福祉バス】

総合福祉センターの利用促進を図るため、平成 12 年度（2000 年度）から町内を巡回する福祉バスの運行を開始しましたが、利用者の減少を受けて、平成 14 年度（2002 年度）をもって廃止しています。

2) 公共交通の利用実態

①名鉄犬山線

名鉄犬山線各駅の利用者数は、令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しており、その後回復傾向にあります。コロナ禍前の水準までには至っていません。



②チョイソコふそう

令和4年10月に実証運行を開始したチョイソコふそうは、利用者数は横ばい傾向にあるものの、登録者数は徐々に伸びている状況にあります。

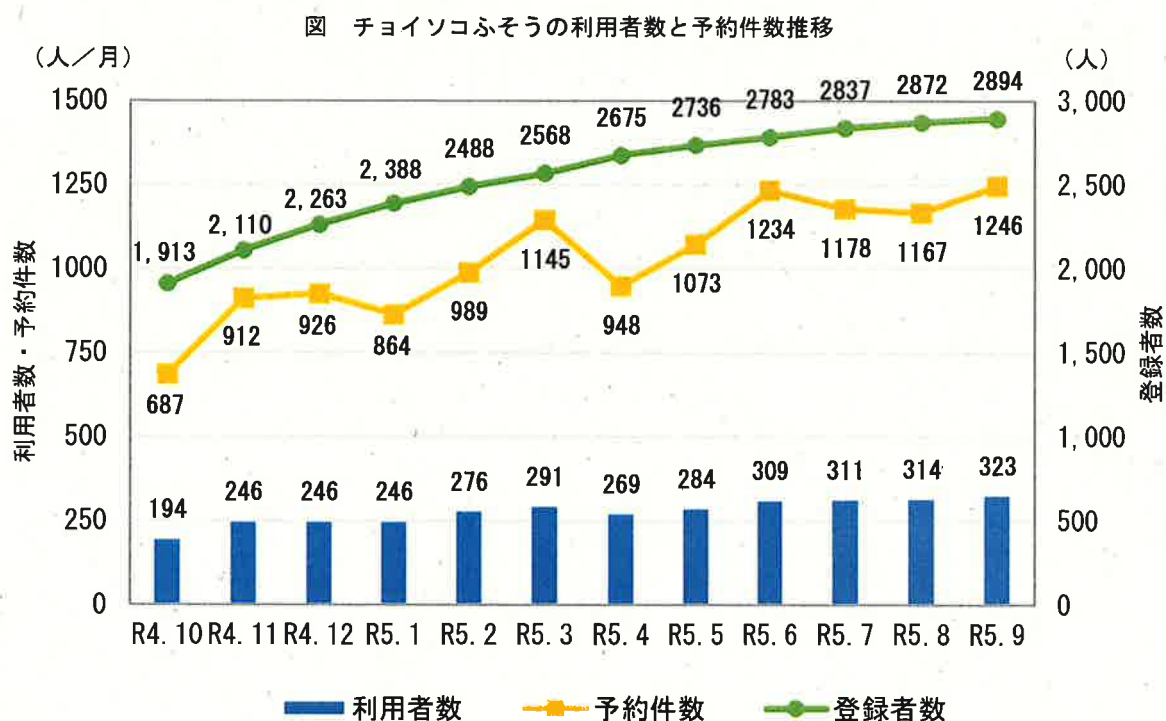


表 チョイソコふそうの乗降場利用回数上位 20 カ所 (R5.1~9)

	乗降場名	乗降合計 (回)	利用人数 (人)
1	江南厚生病院	2286	351
2	イオンモール扶桑	2343	243
3	扶桑町役場	575	138
4	柏森駅北	593	119
5	アクロスプラザ扶桑/マックスバリュ扶桑店	639	99
6	扶桑駅西	396	96
7	大川外科胃腸クリニック	400	89
8	平和堂 扶桑店	398	78
9	北川眼科	360	74
10	中央公民館・図書館・文化会館	192	60
11	ひじかた整形外科	645	60
12	総合福祉センター	336	55
13	柏森駅南	236	47
14	神尾外科	758	47
15	江口医院	162	41
16	JA 愛知北 (愛知北農協扶桑支店)	218	40
17	かつし家庭医療医院	321	35
18	森・中村公民館	1153	31
19	南東川	381	30
20	総合体育館	167	30

資料：扶桑町

3. 各種ニーズの把握

(1) 町民アンケート調査

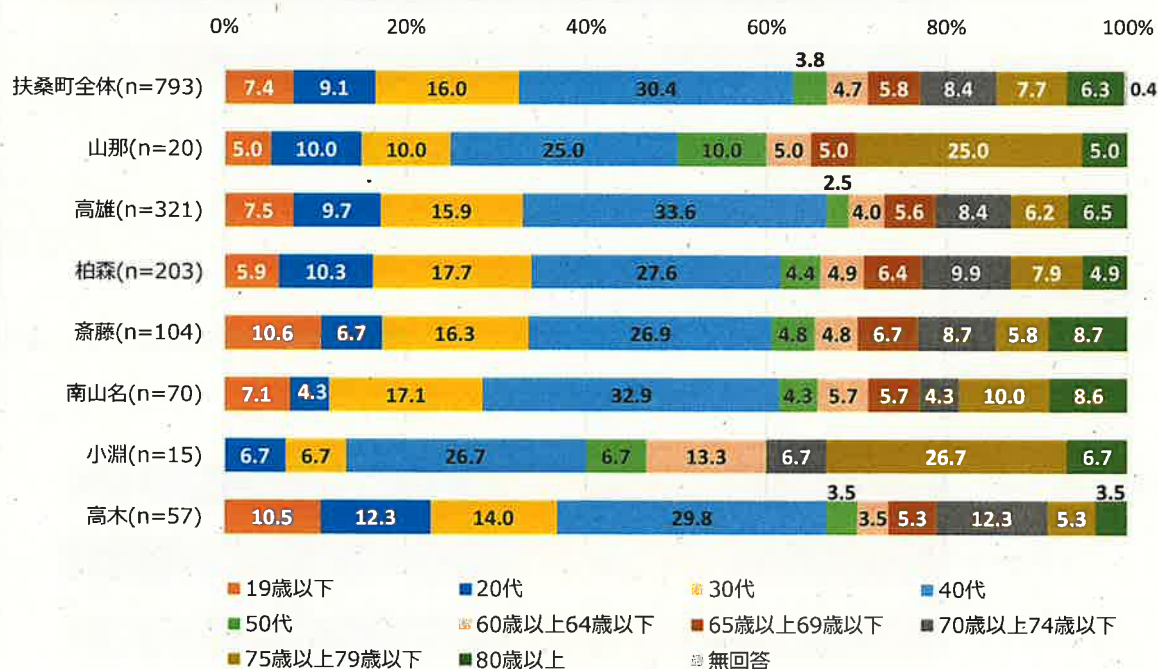
1) 調査概要

対 象	15 歳以上の町民 2,000 人
期 間	配布：令和 4 年（2022 年）10 月 21 日（金）～ 返送期限：11 月 7 日（月）
方 法	郵送配布、郵送回収
回収数	793 票（回収率：39.7%）

2) 調査結果

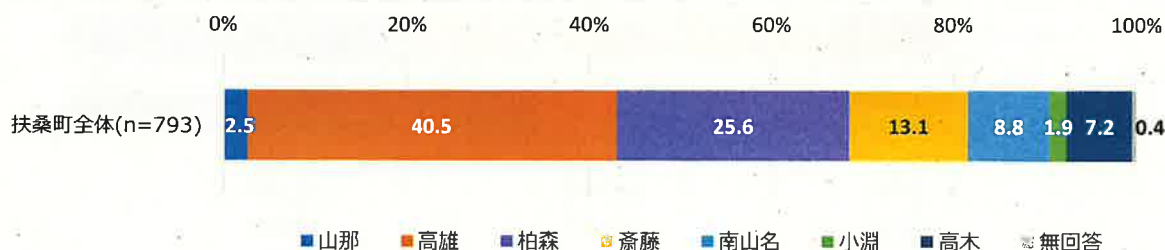
①年齢

町全体では、「30 代」「40 代」の割合が高いものの、幅広い世代から回答をいただいています。すべての地区で「40 代」の割合が最も高く、3 割程度となっています。



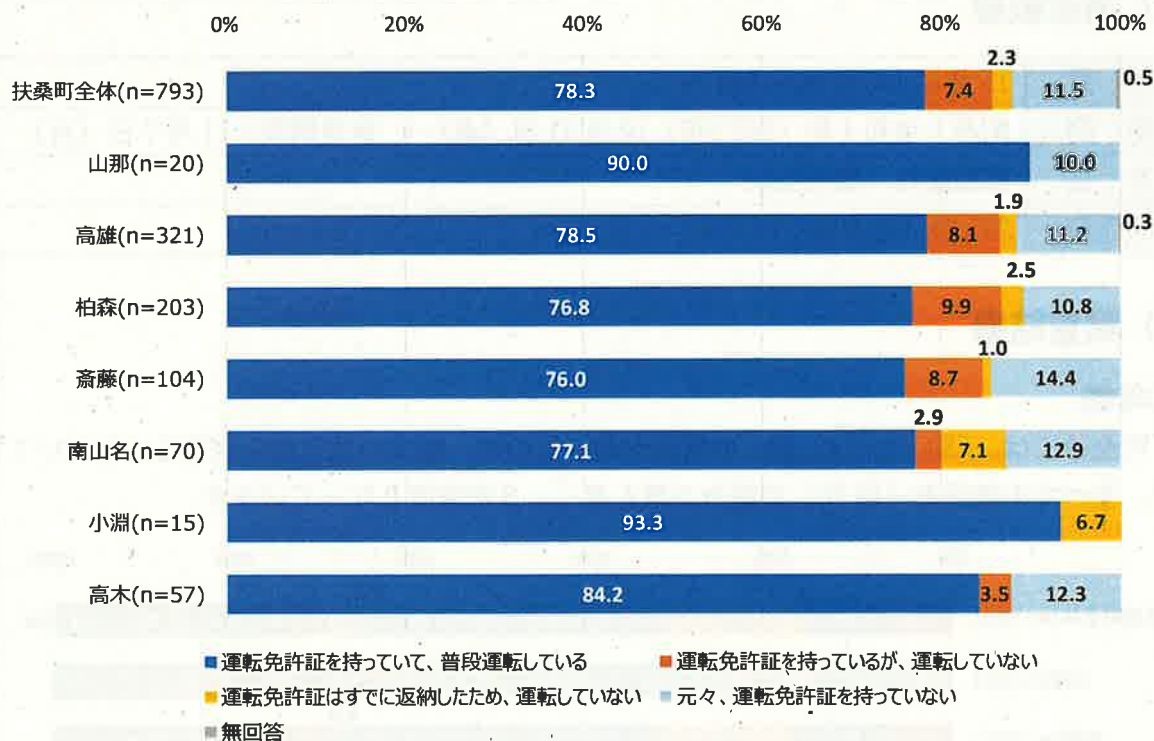
②お住まい

「高雄」の割合が最も高く 40.5%、次いで「柏森」が 25.6%となっています。「山那」「小淵」は割合が低くなっています。



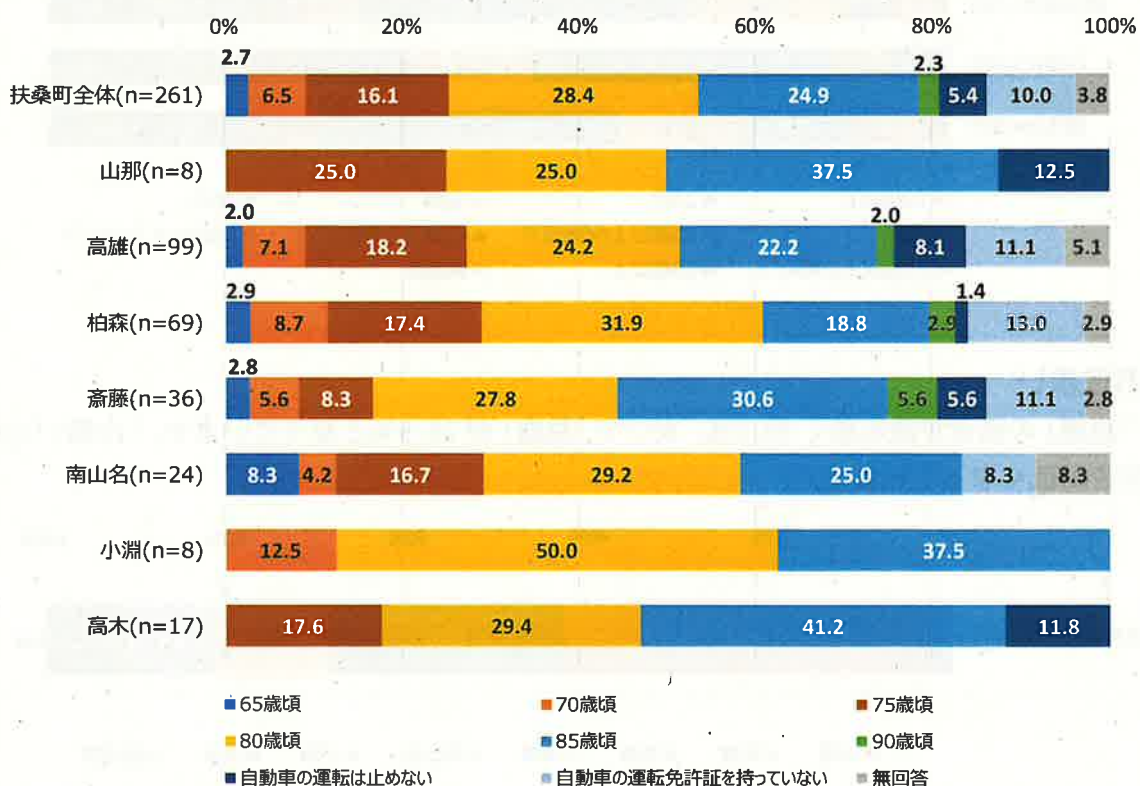
③運転免許証の保有状況と自家用車の運転状況

町全体では、「運転免許証を持っており、普段運転している」割合は78.3%となっています。運転免許証を持っていない人（「返納した」＋「持っていない」）の割合は13.8%となっています。



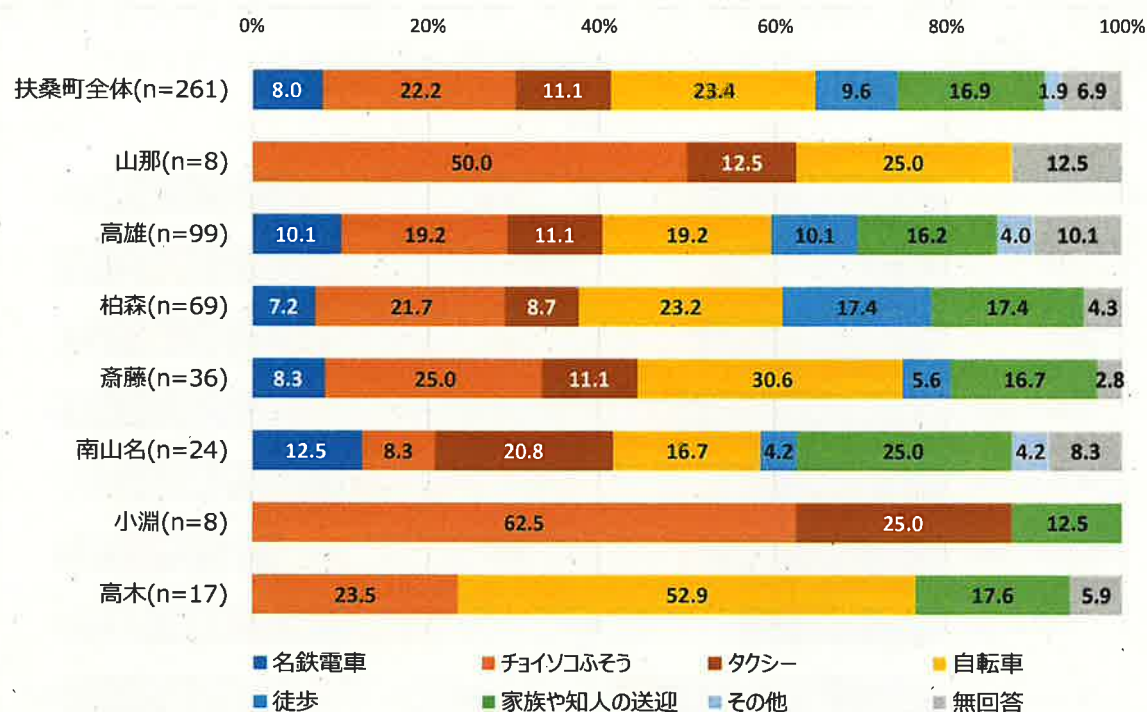
④自動車の運転を止めた又は止めようと思う年齢

町全体では、「80歳頃」が最も高く28.4%、次いで「85歳頃」が24.9%となっています。



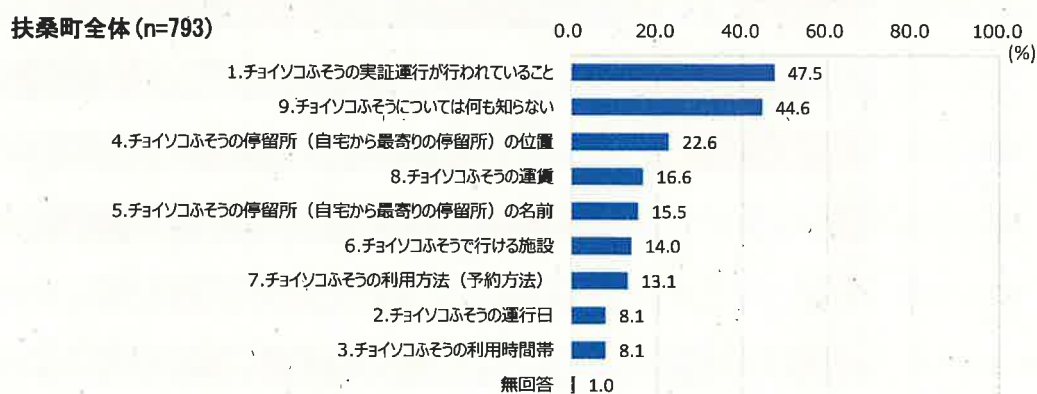
⑤自動車の運転を止めた後に利用している（利用したい）交通手段

町全体では、自動車の運転を止めた後に利用している（利用したい）交通手段は、「自転車」が23.4%で最も高く、次いで「チョイソコふそう」が22.2%、「家族や知人の送迎」が16.9%となっています。



⑥チョイソコふそうに関して知っていること

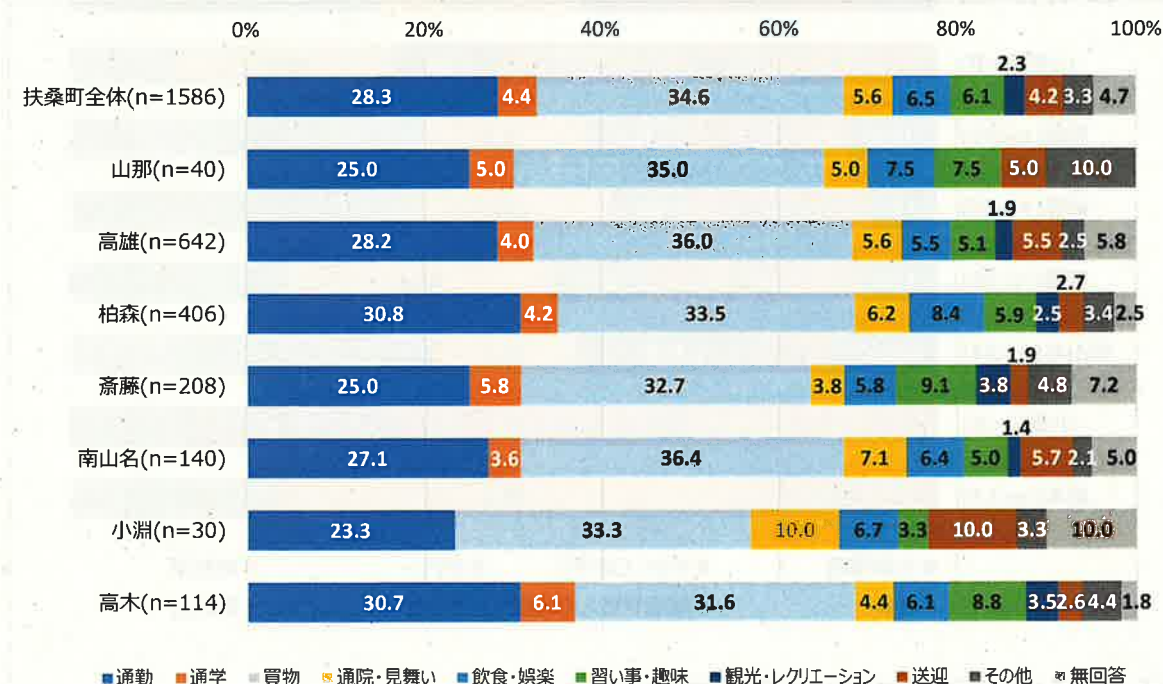
「チョイソコふそうの実証運行が行われていること」の認知度は48.0%で、「チョイソコふそうについては何も知らない」の45.1%を上回っています。実証運行については約半数の方が認知していますが、サービス内容や利用方法となる「チョイソコふそうで行ける施設」や「チョイソコふそうの利用方法（予約方法）」についてはそれぞれ14.2%、13.3%と低くなっています。



※以下3項目については、「もっとも外出頻度の高い外出」「その次に外出頻度の高い外出」の回答数を合算して、その合計値を母数nとして各比率を算出しています。

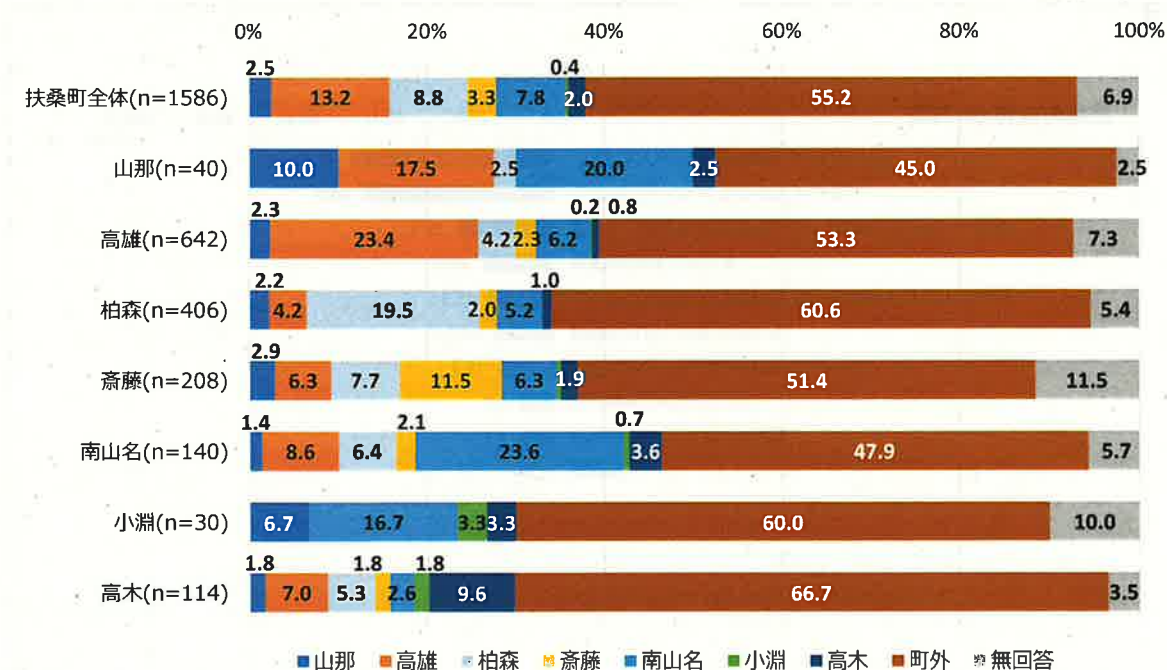
⑦普段の外出の目的

町全体では、「買物」の割合が最も高く 34.6%、次いで「通勤」が 28.3%となっています。地区によってばらつきはあるものの、上位2つは町全体と同じ項目となっています。



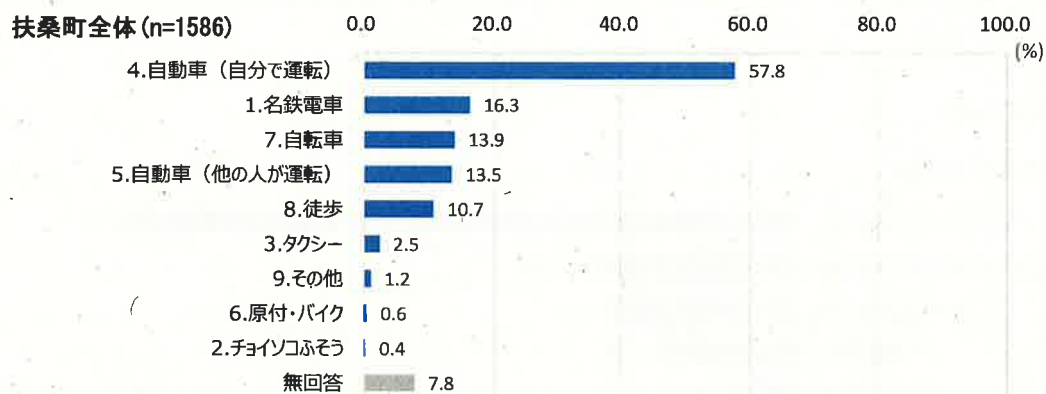
⑧普段の外出の目的地

町全体では、「町外」の割合が 55.2%と半数以上を占めています。地区別では、「町外」に次いで、各地区内や周辺地区を目的地とする割合が高くなっています。



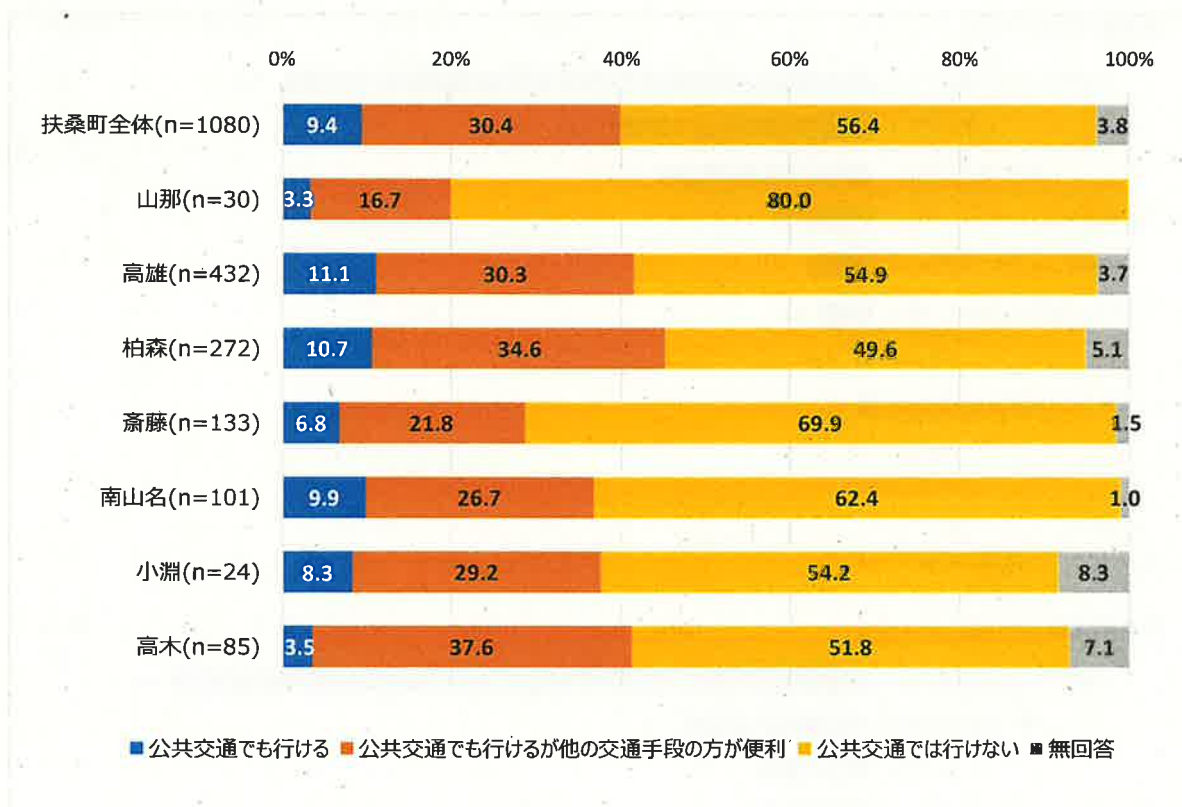
⑨普段の外出の利用交通手段

「自動車（自分で運転）」が群を抜いて高くなっています。



⑩公共交通利用の可能性 ※利用交通手段で自動車又は原付・バイクを回答した方

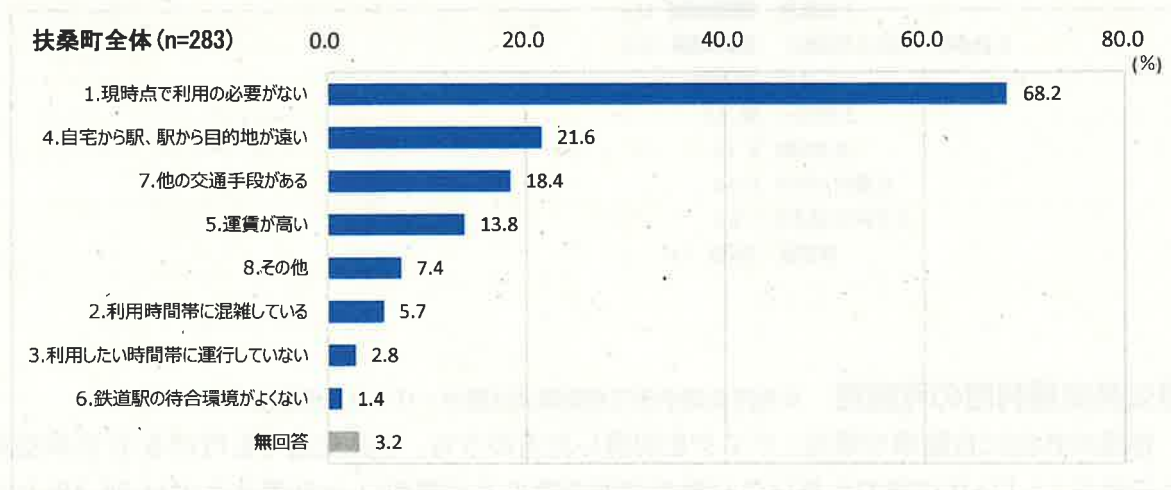
普段の外出に自動車や原付・バイクを利用した方のうち、公共交通でも行ける（「公共交通でも行ける」＋「公共交通でも行けるが他の交通手段の方が便利」）と回答した方は 39.8% となっています。



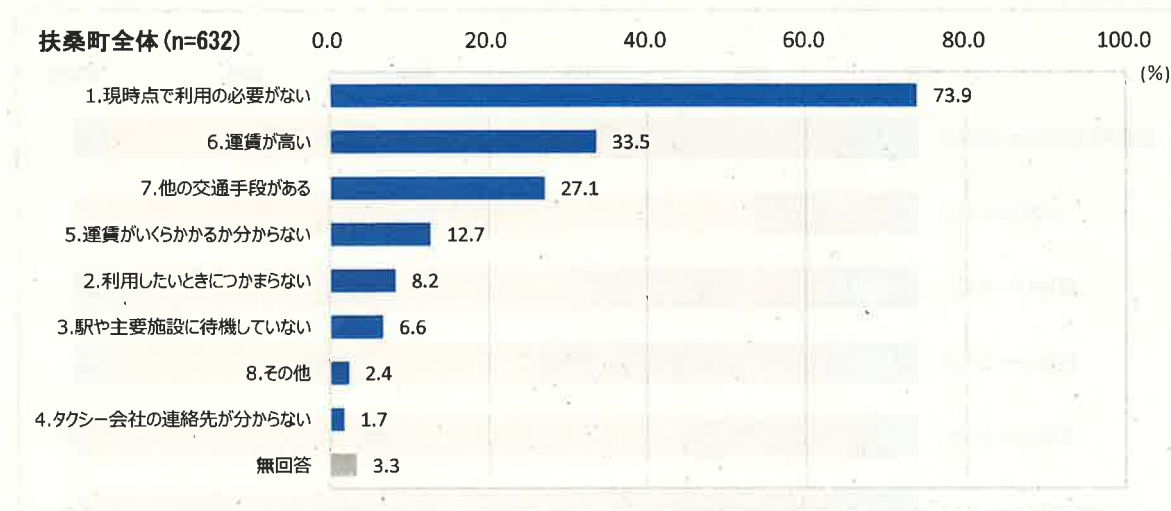
⑪公共交通を利用しない又は不満の理由 ※それぞれの満足度が「やや不満」「不満」の方

どれも「利用の必要がない」が大半を占めますが、それを除くと、名鉄犬山線は「自宅から駅、駅から目的地が遠い」、チョイソコふそうは「予約が煩わしい」、タクシーは「運賃が高い」となっています。

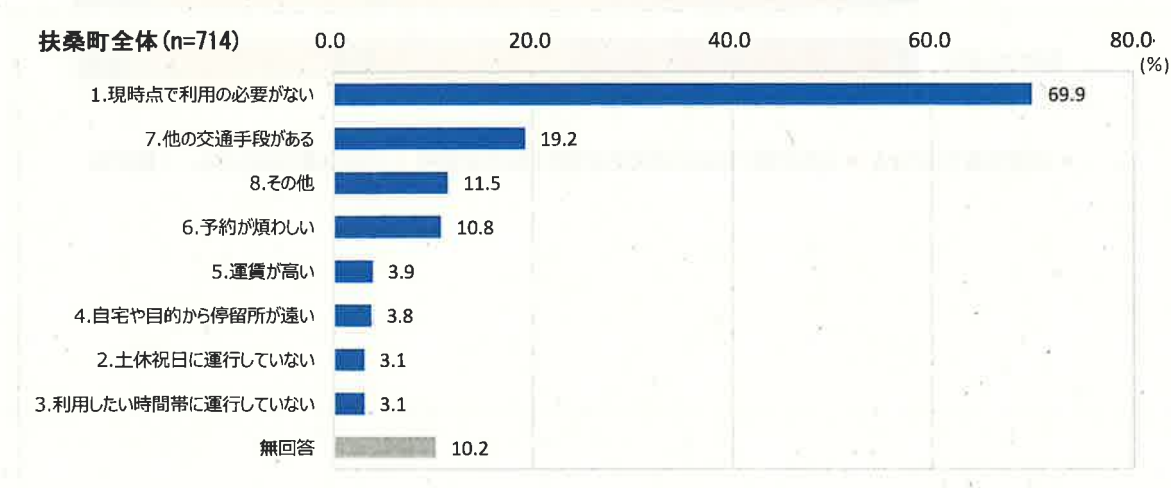
<名鉄犬山線>



<タクシー>



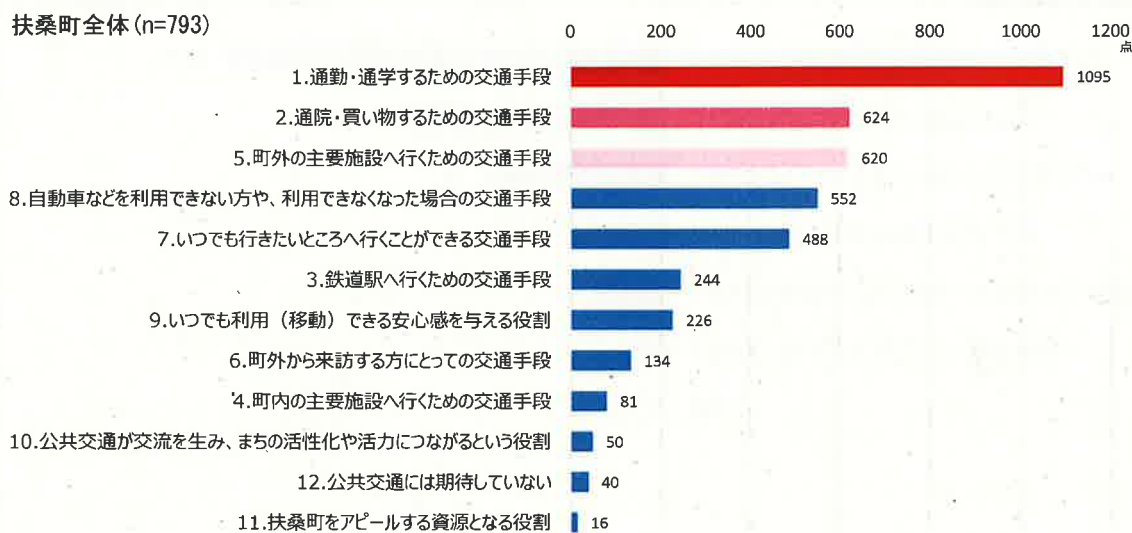
<チョイソコふそう>



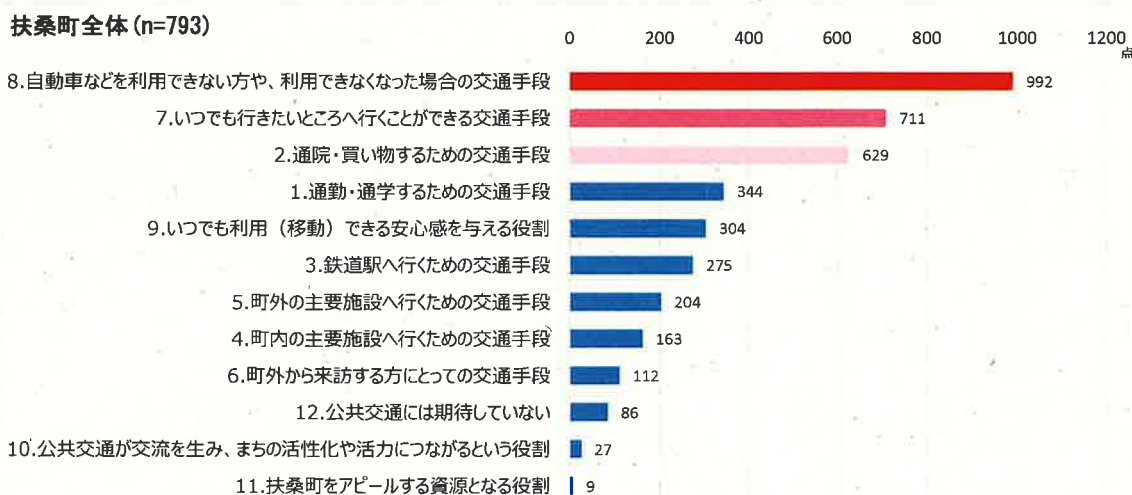
⑫公共交通に期待する役割 ※1位を3点、2位を2点、3位を1点として集計

名鉄犬山線は「通勤・通学するための交通手段」、チョイソコふそう及びタクシーは「自動車などを利用できない方や利用できなくなった場合の交通手段」が高くなっています。

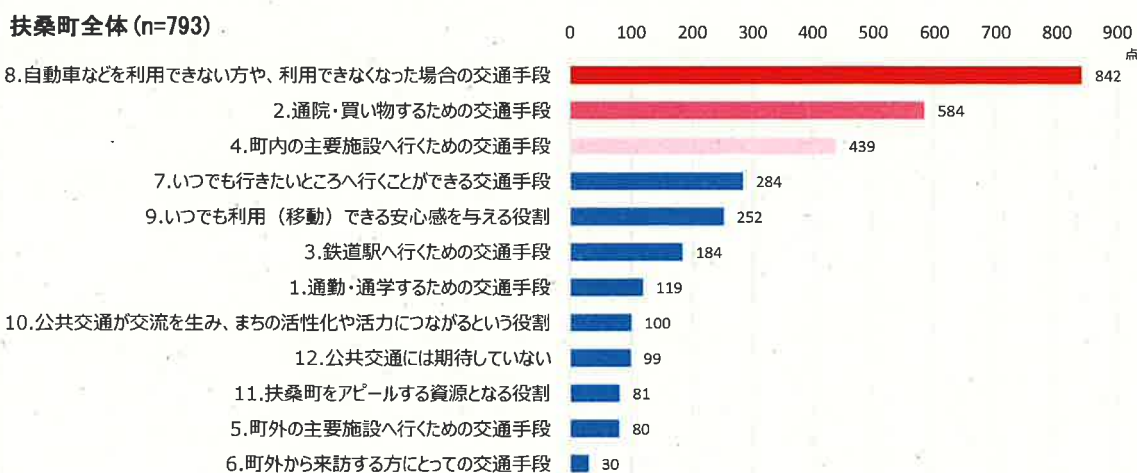
<名鉄犬山線>



<タクシー>

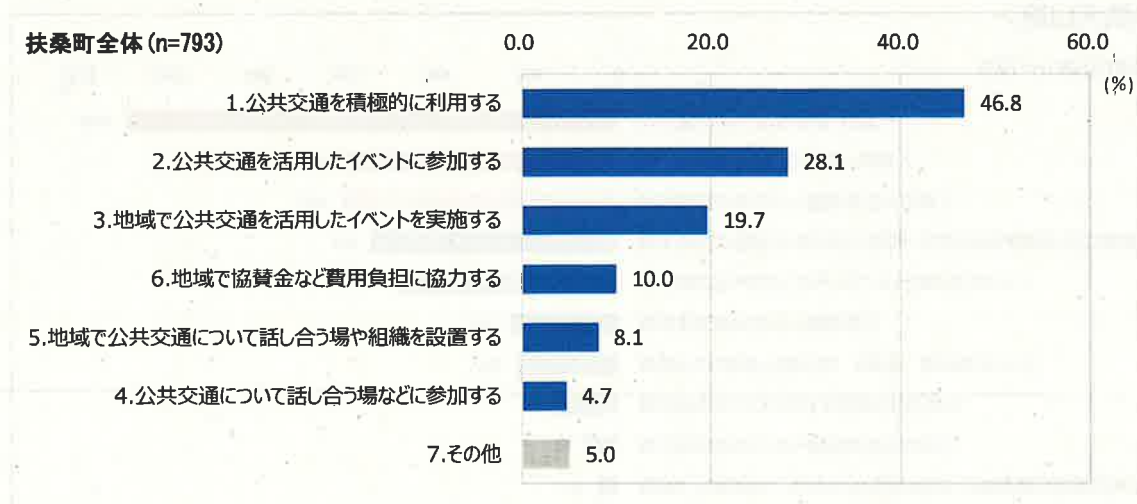


<チョイソコふそう>



⑬公共交通維持のために取り組んでもよいこと

、「公共交通を積極的に利用する」「公共交通を活用したイベントに参加する」「地域で公共交通を活用したイベントを実施する」の順に高くなっています。



(2) チョイソコふそう会員アンケート調査

1) 調査概要

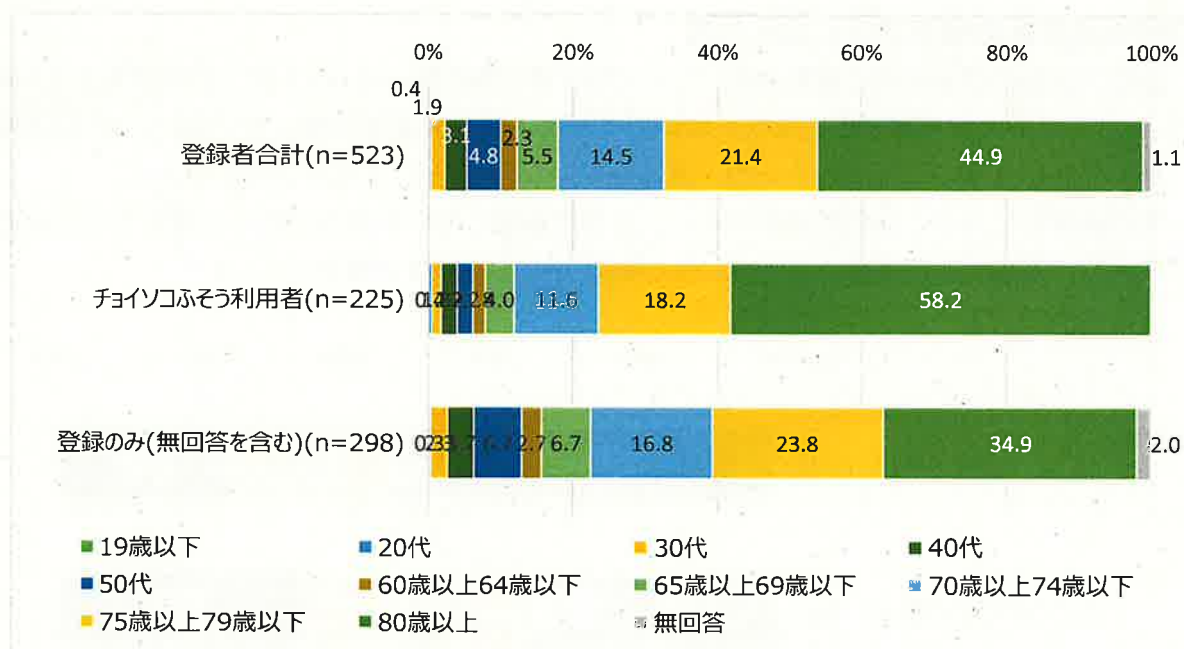
対 象	「チョイソコふそう」会員登録者
期 間	配布：令和4年（2022年）11月14日（月）～ 返送期限：11月30日（水）
方 法	チョイソコ通信に同封して配布、郵送回収
配布数	1,300 票（登録者世帯につき1票）
回収数	523 票（回収率：40.2%）

2) 調査結果

①年齢

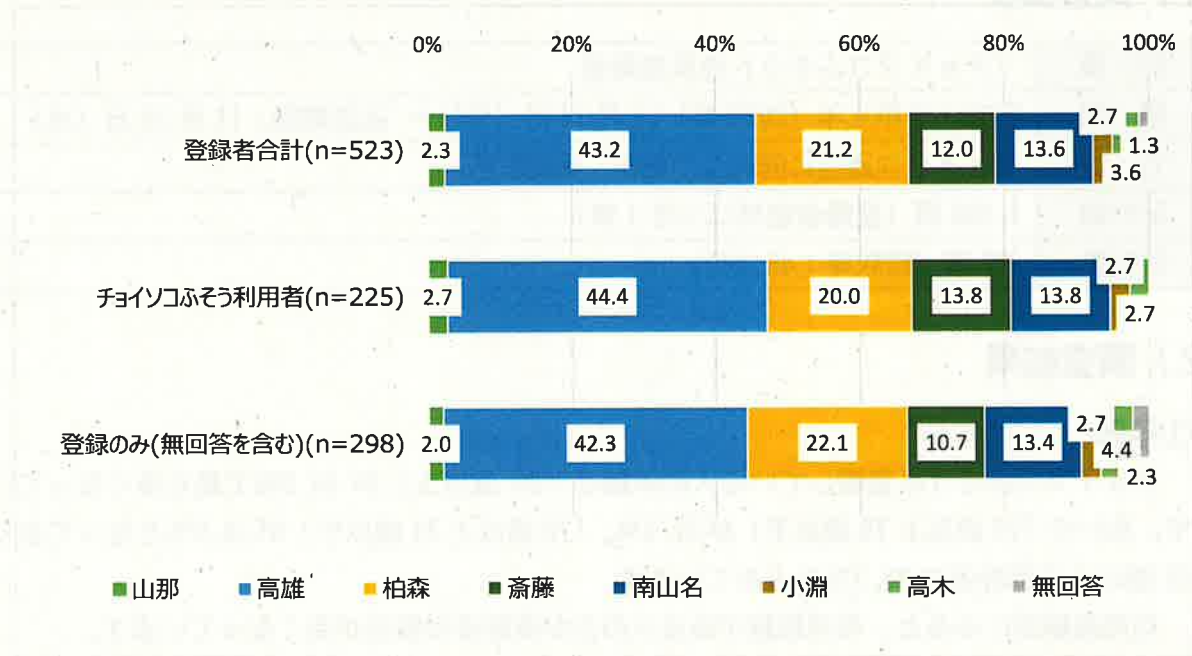
チョイソコふそうに登録している人の年齢は「80 歳以上」が 44.9%で最も多くなっています。次いで「75 歳以上 79 歳以下」が 21.4%、「70 歳以上 74 歳以下」が 14.5%となっており、65 歳以上の高齢者で 86.3%を占めています。

利用経験別にみると、利用経験がある人の方が高齢者の割合が高くなっています。



②お住まい

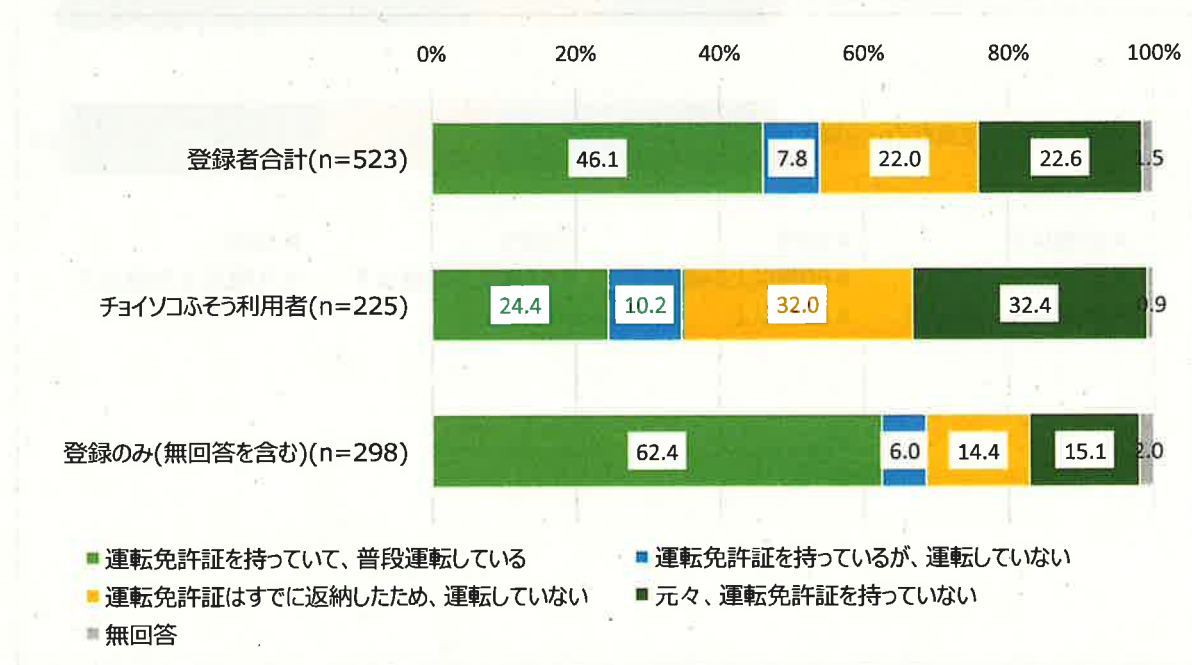
「高雄」が43.2%で最も多くなっています。次いで「柏森」が21.2%、「南山名」が13.6%となっています。利用経験の有無による差は少なくなっています。



③運転免許証の保有状況と運転状況

運転免許証の保有状況と運転状況については「運転免許証を持っていて、普段運転している」が46.1%で最も多くなっています。次いで「元々、運転免許証を持っていない」が22.6%、「運転免許証はすでに返納したため、運転していない」が22.0%となっています。

利用経験別にみると、利用経験のある人は普段運転している割合が低く、運転免許証を返納した人や、運転免許証を持っていない人の割合が高くなっています

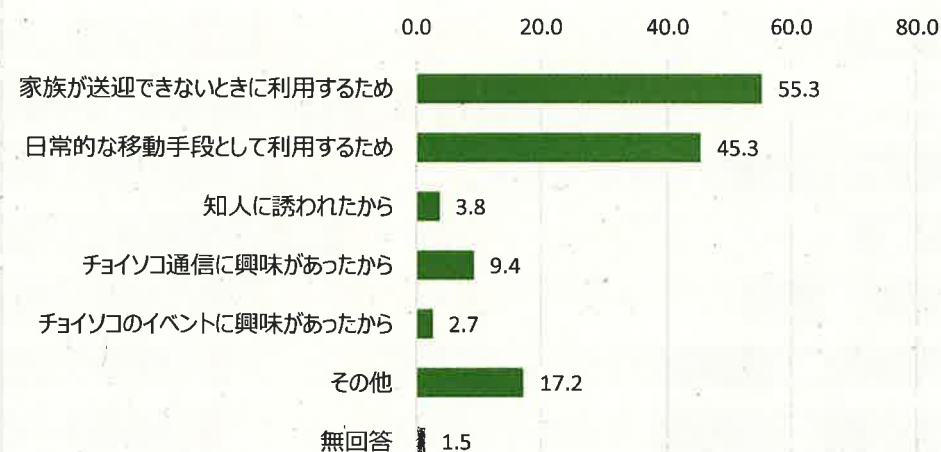


④会員登録した理由

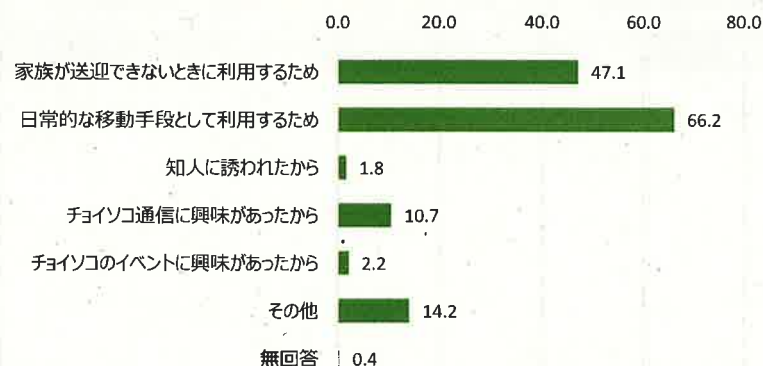
「家族が送迎できないときに利用するため」が55.3%で最も多くなっています。次いで「日常的な移動手段として利用するため」が45.3%、「チョイソコ通信に興味があったから」が9.4%となっています。

利用経験別にみると、利用経験のある人は「日常的な移動手段として利用するため」という理由で会員登録した人の割合が高くなっています。

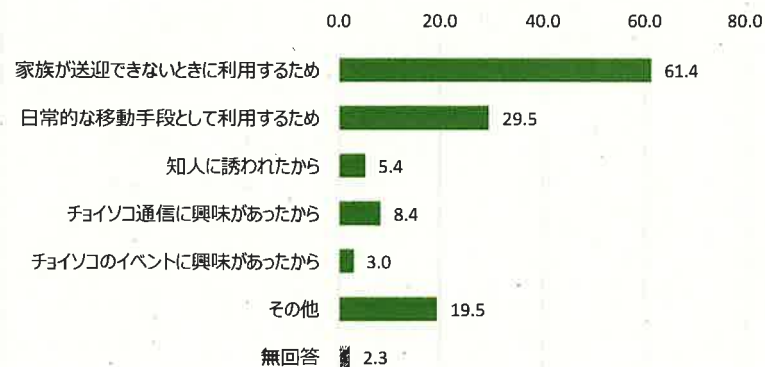
登録者合計(n=523)



チョイソコふそう利用者(n=225)



登録のみ(無回答を含む)(n=298)

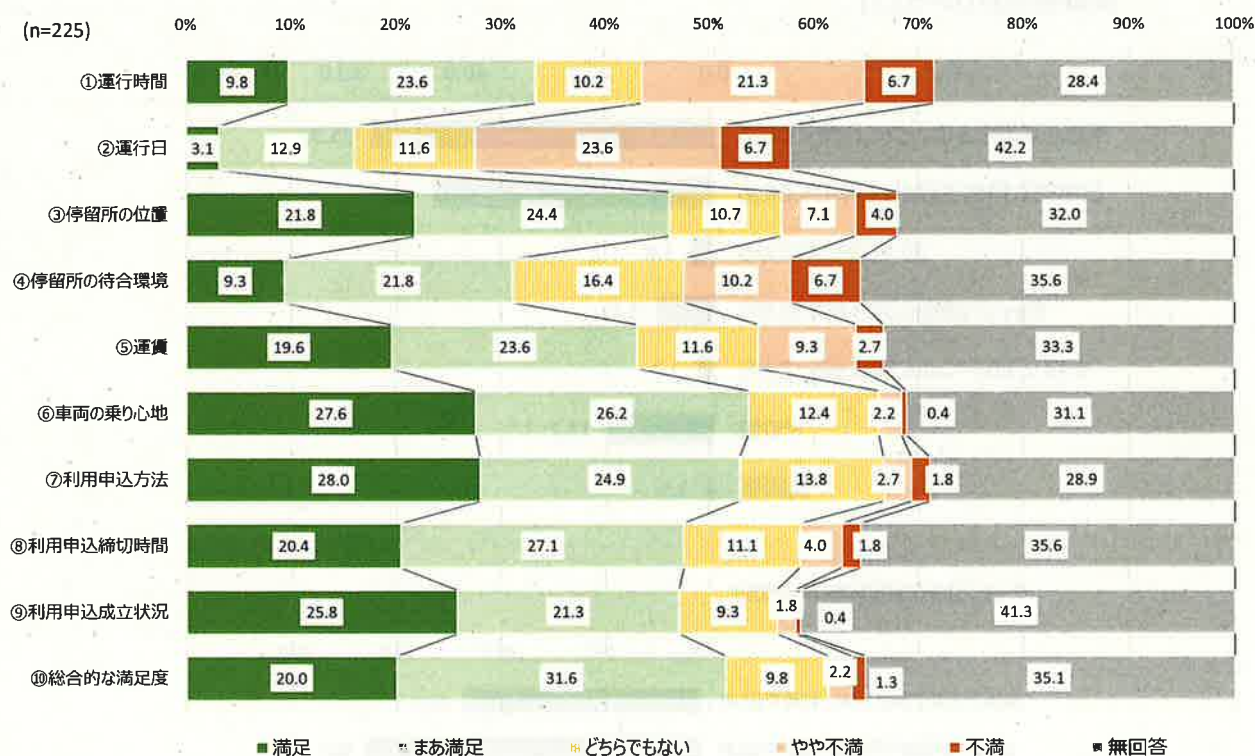


⑤サービス項目別満足度

チョイソコふそうの総合的な満足度（「満足」＋「まあ満足」）は51.6%となっており、不満割合（「不満」＋「やや不満」）の3.5%を大きく上回っています。

サービス項目別にみると、「⑥車両の乗り心地」（53.8%）や「⑦利用申込方法」（52.9%）、「⑧利用申込締切時間」（47.5%）といった項目で満足度が高くなっています。

また、「②運行日」（30.3%）や「①運行時間」（28.0%）、「④停留所の待合環境」（16.9%）といった項目で不満割合が高くなっています。



(3) 関係者ヒアリング

1) 調査概要

対象事業者	犬山タクシー株式会社、名鉄西部交通株式会社
方法	聞き取り（ヒアリングシートを事前送付）
時期	令和5（2023年）年2月9日(木)、20日(月)

2) 調査結果

	犬山タクシー株式会社 (チョイソコ運行事業者)	名鉄西部交通株式会社
運行上の問題点	・高雄区内の道路工事が多く、チョイソコのルート変更が発生⇒ドライバーの判断でルート変更 ・高木東公民館(140)、高雄シルバーハウス(203)周辺は一方通行、幅員狭小 ・高雄南保育園(208)は、交通量が多く停車してられないため、反対側歩道から乗車してもらっている ・AI が案内するルートは幅員狭小、信号が多い⇒ドライバーの判断でルート変更 ・午前中に予約が集中しており、休憩時間が問題	・誠信高校西側の五差路交差点は注意している ・乗務員不足により、営業車両が減少 ・配車センターの人員不足により、予約電話がつながりにくい状況 ・配車アプリ「GO」は配車調整ができないため、導入していない ・CentXは導入（配車調整可能）
利用者の現状	・AM8～12は予約一杯、PMは余裕あり ・AM:病院と自宅の往復(帰りは終わり次第予約) ・PM:買い物、保育園迎え(行き帰りとも予約) ・駅を起終点にした利用が多い ・雨の日の通勤利用のあり ・チョイソコをスタートして、タクシーの利用者数に影響は出ていない	・AMは利用者が回復しているが、PMは減少が継続 ・特に夜の利用はほとんどない ・企業のタクシーチケット利用が減少 ・通院、買い物、レジャー、公共施設、行事等 ・通院:江南厚生、町内クリニック ・買い物:平和堂、ドンキ ・毎月15日(年金支給日)に高齢者の利用が多い
利用者の意見	・運行時間帯の延長(～18時) ・土日運行 ・料金は妥当	・タクシーが運行していない ・電話がつながらない ・料金が高い(2023.3.20運賃改定により上昇)
連携した取り組み	<実施中> ・タクシー車内でのチョイソコチラシ設置 <今後> ・チョイソコの使い方のPR(行きはチョイソコ、帰りはタクシーという使い方) ・介護タクシーの周知PR	<実施中> ・障がい者タクシー助成利用券 ・障がい者、運転免許返納者割引(1割引) <今後> ・介護タクシーと一般タクシーの区別 ・タクシー事業者間の連携強化

(3) 町民意見交換会

普段のお出かけ
【目的地】 <買物> タチヤ、カネスエ（大口）、パロー（大口）、イオンモール、マックスバリュ等 <通院> 江南厚生病院、大川外科、今井医院等 <その他（趣味等）> 学供、公民館等 【移動手段】 ・ 目的地が市内の場合、移動手段は主に自家用車、自転車 ・ 目的地が市外の場合、移動手段は主に自家用車+名鉄犬山線
問題・課題
<チョイソコ> ・ 運行時間が短い ・ 土日運行していない ・ 予約が煩わしい ・ 利用方法がわからない <タクシー> ・ 柏森駅 柏森(扶桑側)タクシーがない <駅> ・ 木津用水駅駅舎が不便 ・ 扶桑駅前、段差があり、車椅子の方が困っている <道路> ・ 通勤時間帯の道路混雑 自転車、歩道がとても狭い
解決アイデア
<チョイソコ> ・ タクシー券も利用可能とする ・ 運行時間拡大 ・ 休日運行 ・ 停留所の増加 ・ 高齢者向けチョイソコの利用の仕方講習会 ・ 町広報、各地区サロンによる情報提供 ・ 事業者停留所が予約をしてくれるようにしてほしい ・ 学校、学童から直接チョイソコで習い事や図書館などに行けるようにしてほしい (子どもが一人で利用できるように) <道路> 自転車専用道の整備

4. 地域公共交通の課題整理

(1) 扶桑町の地域公共交通に関する現状

調査項目	現状	地域公共交通の課題		
		①まちづくり連携	②ニーズ対応	③サービス維持
上位関連計画	第5次扶桑町総合計画では、公共交通に関する取組みとして、公共交通の利便性向上や地域内交通網の形成として公共交通手段の導入を位置づけている。	●		
	扶桑町都市計画マスタープランでは、交通について、「交通網強化によるアクセス性の高いまちづくり」という目標を掲げ、駅周辺整備や新たな地域公共交通網の検討を行うことを方針としている。	●		
	扶桑町第8・9期高齢者保健福祉総合計画では、公共交通に関して、公共交通機関等のバリアフリー化の推進やタクシー料金助成事業、 チョイソコふそうの導入、福祉有償運送の施策 を位置づけている。	●		
扶桑町の地域特性	扶桑町の人口は今後減少し、高齢者割合の増加が見込まれている。	●	●	
	名鉄犬山線の沿線に集中しており、小淵、山那、南山名地区や高雄地区の東部は特に人口密度が低い。	●	●	
	通勤・通学においては、名古屋市、犬山市、大口町、江南市とのつながりが強い。		●	●
	代表交通手段別構成は、平成23年（2011年）時点では自動車約7割で年々増加傾向にあり、公共交通は約1割となっている。		●	●
公共交通の現状	町内には名鉄犬山線の3つの鉄道駅が設置されており、他に 実証実験中の チョイソコふそう、タクシーが運行している。	●		●
	オンデマンド型の乗合交通であるチョイソコふそうが令和4年（2022年）10月から実証実験を開始した。 令和6年（2024年）10月から本格運行への移行を目指している。	●		
	名鉄犬山線の各駅の利用者数は令和2年（2020年）は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、令和3年（2021年）はわずかに回復している。			●
	チョイソコふそうの利用者数は横ばい傾向にあるものの、登録者数は徐々に伸びている。			●
町民アンケート	運転免許証を持っていて、普段運転している人は8割を占めている。		●	
	80歳頃までに運転免許証を返納しようと思う人は約3割で、免許返納後に利用したい交通手段は「自転車」や「チョイソコふそう」とする人が2割となっている。		●	
	普段の外出は「買物」「通勤」目的で、「町外」を目的地とし、自家用車で移動する人が多く、「公共交通でも行ける」の回答割合は4割となっている。		●	
	チョイソコふそうの実証運行が行われていることは半数が認知しているものの、サービス内容や利用方法の認知度は1割程度に留まる。		●	
	公共交通を利用しない又は不満の理由は「利用の必要がない」が大半を占めるが、それを除くと、名鉄犬山線は「自宅から駅、駅から目的地が遠い」、チョイソコふそうは「予約が煩わしい」、タクシーは「運賃が高い」が挙げられる。		●	
	期待する役割として、名鉄犬山線は「通勤・通学するための交通手段」、タクシー及びチョイソコふそうは「自動車などを利用できない方や利用できなくなった場合の交通手段」が高い。		●	
	公共交通の維持のための取組みは、「公共交通を積極的に利用する」「公共交通を活用したイベントに参加する」「地域で公共交通を活用したイベントを実施する」が上位となっている。		●	●
チョイソコふそう会員アンケート	チョイソコふそうの利用経験がある人は、普段運転している割合が低く、運転免許証を返納した人や、運転免許証を持っていない人の割合が高い。		●	
	登録理由は「家族が送迎できないときに利用するため」が半数以上を占めるが、利用経験のある人では「日常的な移動手段として利用するため」が高い。		●	
	5割が満足と回答しているが、サービス項目別で見ると「運行日」「運行時間」「待合環境」の満足度が低い。		●	
関係者ヒアリング	タクシーの運転手不足は深刻な状況にあり、営業車両が減少している。			●
	新型コロナウイルス感染症の影響により減少した利用者数は、午前中は回復しているが、午後は減少したまま戻っていない。			●
	チョイソコふそうは午前中に予約が集中している。		●	●
	チョイソコふそうの社会実験の開始後、利用者の減少等タクシーへの影響はみられない。			●
町民意見交換会	チョイソコふそうに対して、運行時間帯の拡大、休日運行、停留所の増加等の要望が出された。		●	
	チョイソコふそうの利用方法を知らない、利用したことがない方が多く見られた。		●	
	子どもが一人でも利用できるようにすることで、送迎の負担軽減になるという意見が挙げられた。		●	
	通勤時間帯の道路渋滞、自転車・歩行者の通行環境整備が求められている。	●	●	

(2) 扶桑町の地域公共交通の課題

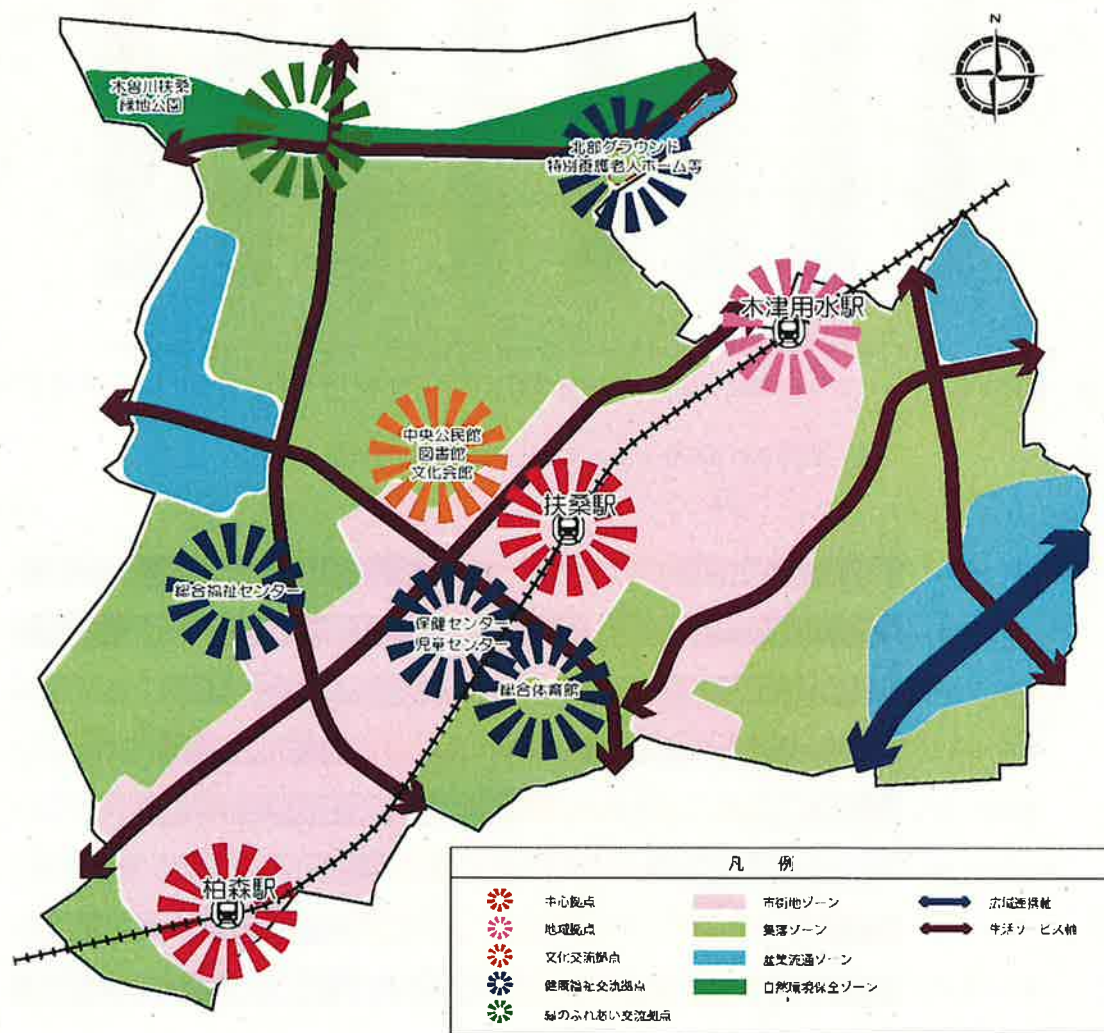
【課題1】 扶桑町が目指すまちづくりとの連携

第5次扶桑町総合計画及び扶桑町都市計画マスタープランでは、鉄道駅を中心としたコンパクトなまちづくりを目指しており、駅周辺の整備推進や公共交通の利便性向上、地域内交通網の形成のための新たな交通手段の導入が位置づけられ、令和4年(2022年)10月からオンデマンド型の乗合交通である「チョイソコふそう」が実証実験を開始しました。令和6年(2024年)10月から本格運行への移行を目指しています。

扶桑町第8・9期高齢者保健福祉総合計画においては、公共交通機関等のバリアフリー化の推進やタクシー料金助成事業、チョイソコふそうの導入、福祉有償運送に対する施策が位置づけられており、公共交通分野と福祉施策の連携が必要となります。

このようなまちづくり計画との連携を図り、「みんなの笑顔が かがやくまち 扶桑町」の実現に向けて、公共交通分野の取組みを実施していく必要があります。

図 将来都市構造図

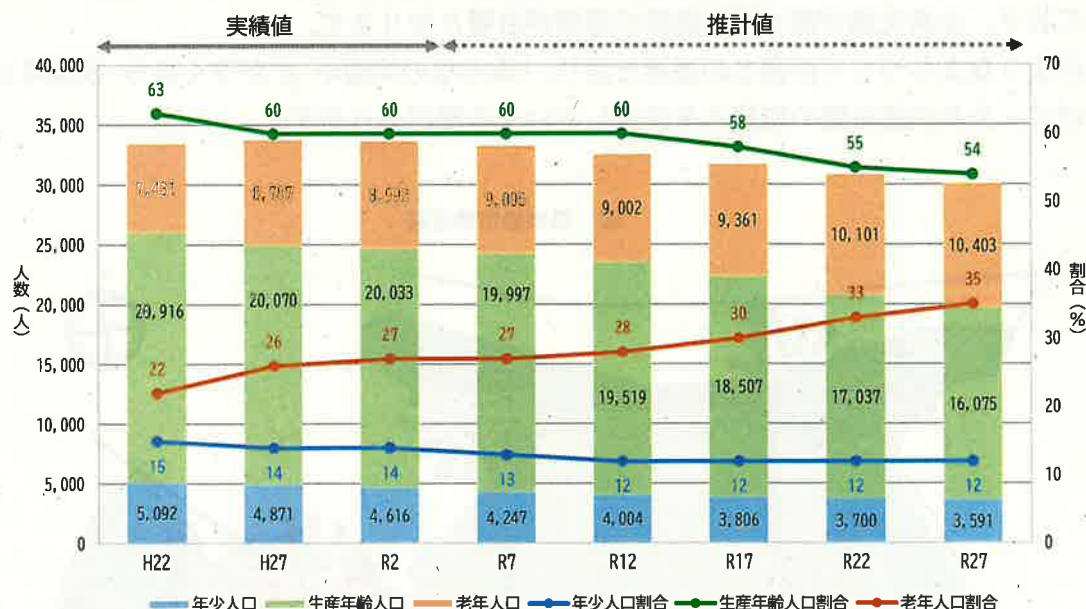


【課題2】利用者ニーズへの対応

扶桑町の人口は今後減少が見込まれており、高齢者は増加、年少人口及び生産年齢人口は減少傾向にあります。令和22年（2040年）には約3人に1人が高齢者となる見込みです。80歳以上でも自分で運転する意思がある人が多いものの、運転免許返納後の買い物や通院等の自由目的の移動需要に対応する必要があります。

町民アンケートでは、名鉄犬山線、タクシー、チョイソコふそうに対して期待する役割や不満項目がそれぞれ挙げられています。また、町民意見交換会では、チョイソコふそうについて運行時間帯や子どもの利用等への意見が挙げられており、各交通機関の機能を明確化した上で、町民のニーズに対応したサービスを提供する必要があります。

図 扶桑町の年齢階層別人口の推移（再掲）



資料：国勢調査（～令和2年）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

図 自動車の運転を止めた又は止めようと思う年齢（再掲）

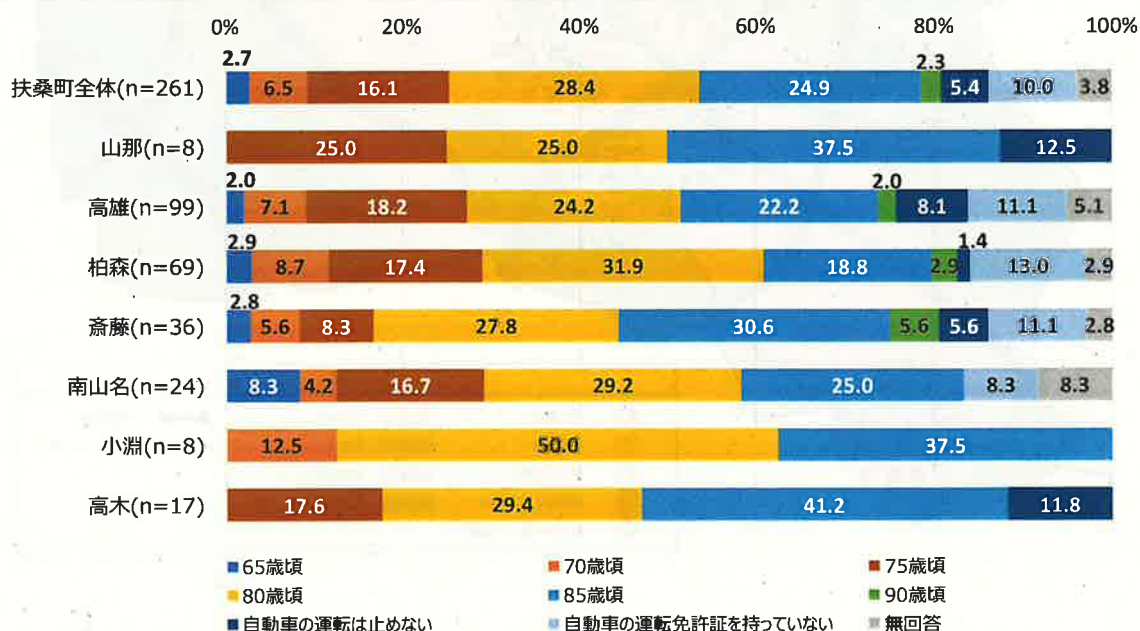
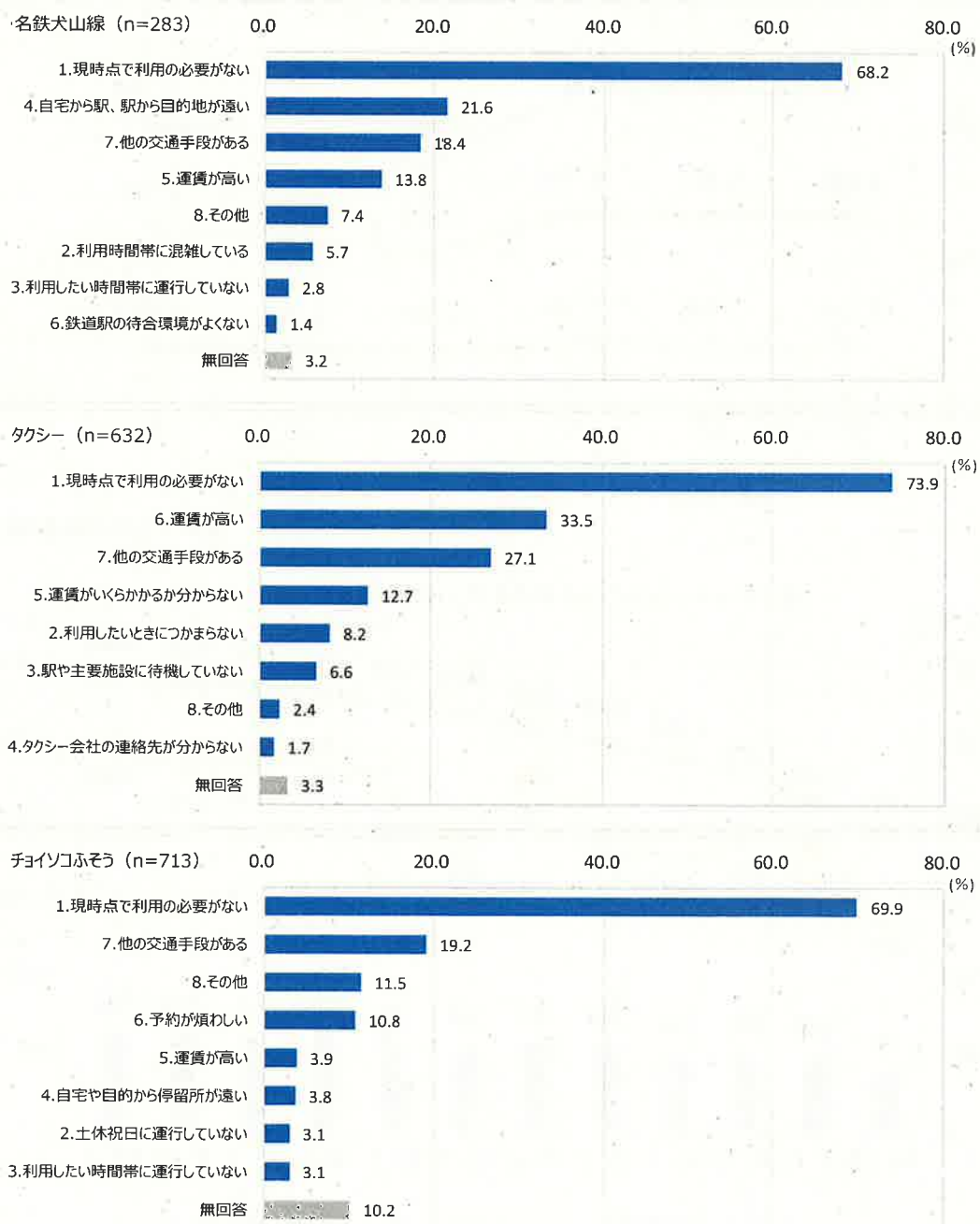


表 各公共交通に対して期待する役割（再掲）

	1位	2位	3位
名鉄犬山線	通勤・通学するための交通手段	通院・買い物するための交通手段	町外の主要施設へ行くための交通手段
タクシー	自動車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段	いつでも行きたいところへ行くことができる交通手段	通院・買い物するための交通手段
チョイソコふそう	自動車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段	通院・買い物するための交通手段	町内の主要施設へ行くための交通手段

資料：町民アンケート調査

表 各公共交通を利用しない又は不満の理由（再掲）



資料：町民アンケート調査

【課題3】公共交通サービスの維持

新型コロナウイルス感染症による外出自粛要請や生活様式の変化によって、町内の名鉄犬山線各駅の利用者数は減少しましたが、令和3年度（2021年度）では回復傾向にあり、主に名古屋市等の町外への移動を担う交通手段として機能しています。また、チョイソコふそうは、実証運行開始以降登録者数及び利用者数を伸ばしており、日常の買い物や通院等、主に町内の移動を担う交通手段の一つとなっています。

これらにタクシーを加えた公共交通は町民の暮らしを支える役割として機能しており、サービスを維持する必要があります。

図 名鉄犬山線の利用者数推移（再掲）

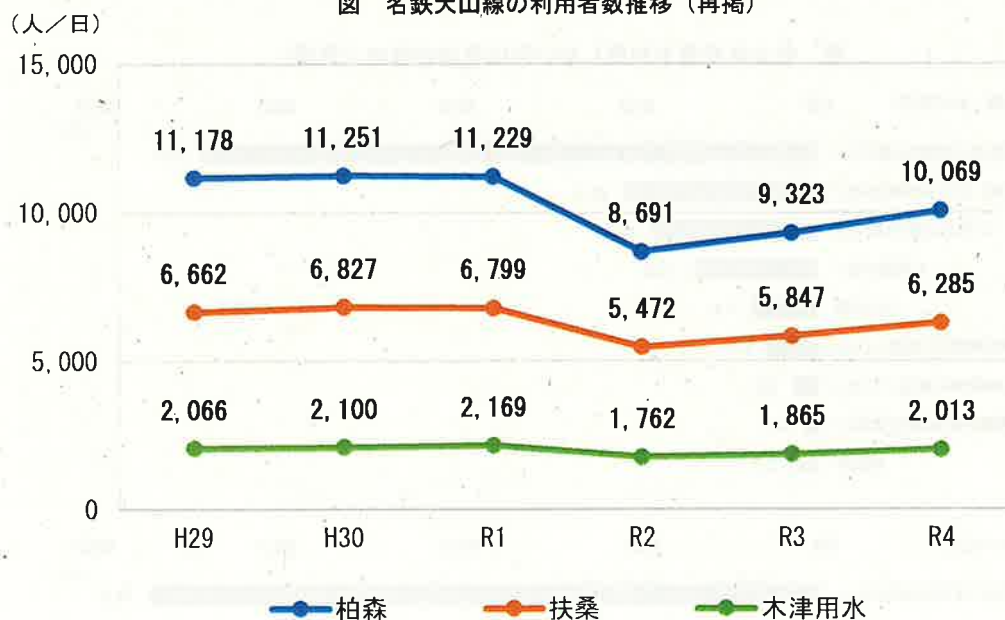
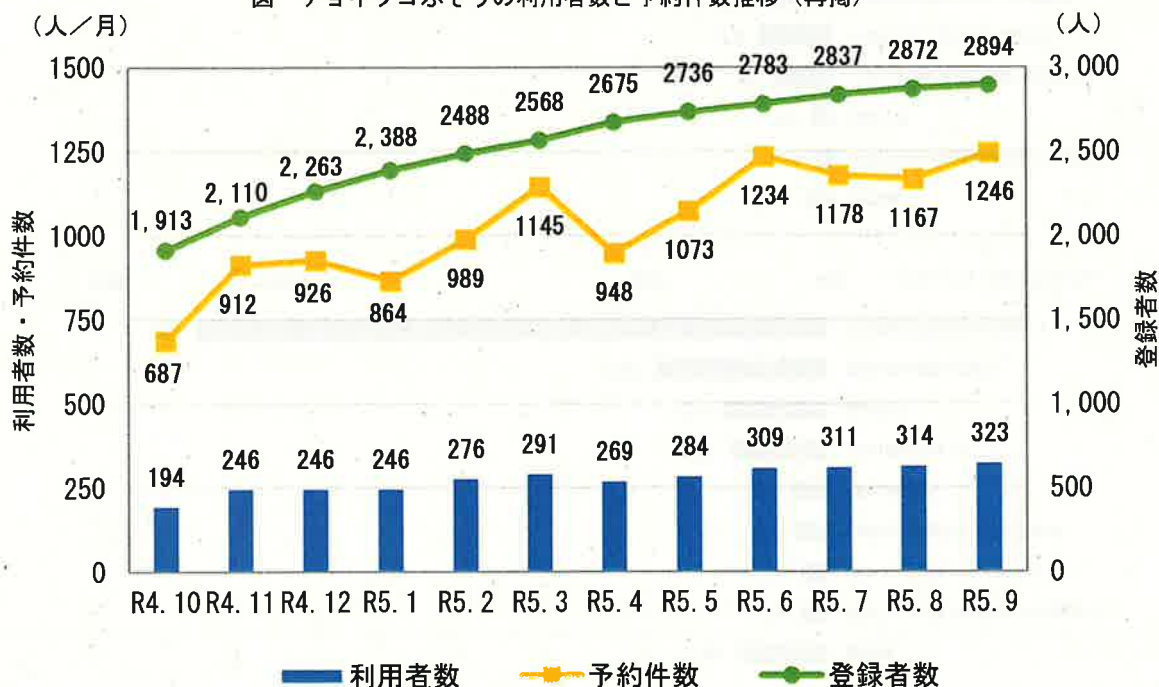


図 チョイソコふそうの利用者数と予約件数推移（再掲）



5. 基本方針

(1) 扶桑町の地域公共交通が目指す姿

扶桑町は、鉄道駅を中心としたコンパクトなまちづくりを目指しており、総合計画や都市計画マスタープランにおいて、駅周辺の整備推進や公共交通の利便性向上、地域内交通網の形成のための新たな交通手段の導入が位置づけられ、令和4年(2022年)10月にオンデマンド型の乗合交通である「チョイソコふそう」が実証運行を開始しました。実証運行期間において、登録者数及び利用者数は増加し続け、町民の移動の足として定着してきており、~~本格運行を目指しています。~~きたことから、令和6年(2024年)10月から本格運行への移行を目指しています。

町内には、公共交通として名鉄犬山線とタクシーが運行していますが、名鉄犬山線及びタクシーの利用者数は減少傾向にあります。また、今後の高齢化の進展による運転免許返納者の増加や、買い物や通院といった自由目的の移動の多様化が想定されます。

こうした課題に対しては、行政や交通事業者がそれぞれ対応するのではなく、利用者や企業、関係団体などを含めた様々な分野の関係者が連携・協働した取り組みが必要となります。

このような背景を踏まえ、扶桑町では、名鉄犬山線とタクシー、チョイソコふそうがそれぞれの役割を担ってネットワークを確保・維持し、多様な関係者が連携・協働して、町民の暮らしを支える持続可能な公共交通を目指します。

目指す姿

『みんなが快適に移動できるまち 扶桑』

(2) 公共交通の機能分類

扶桑町では、公共交通として名鉄犬山線とタクシーが運行しており、~~チョイソコふそうは実証実験を実施しており、本格運行を目指しています。~~、~~チョイソコふそうが運行しています。~~これらの機能分類を整理し、それぞれの役割を明確化します。

図 扶桑町の将来交通像

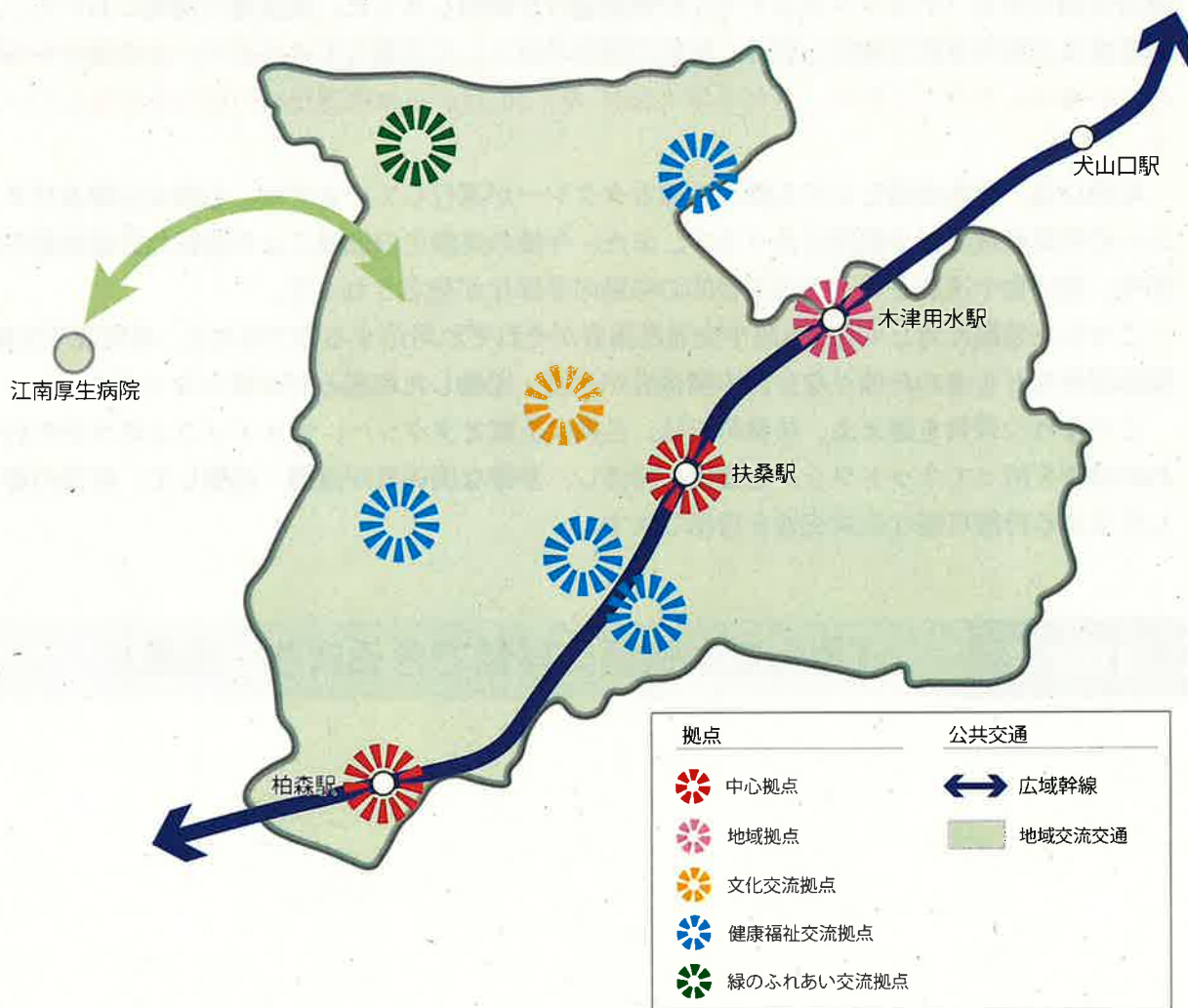


表 地域公共交通の役割

	対象路線	役割	確保・維持策
広域幹線	名鉄犬山線	都市間を結ぶ広域的な移動を担う。	需要に応じたサービス水準を確保するため、運行を維持。
地域交流交通	タクシー	名鉄犬山線及びチョイソコふそうを空間的、時間的に補完する役割を担う。	需要に応じたサービス水準を確保するため、運行を維持。
	チョイソコふそう —(実証実験)—	住宅地、町内施設及び江南厚生病院間の移動を担う。	本格運行に向け需要を確認。 自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、 地域公共交通確保維持事業（フィードバック補助）により運行を確保。

(3) 基本方針

【基本方針1】まちづくりを支える公共交通ネットワークの確保・維持

上位・関連計画が目指す鉄道駅を中心としたコンパクトなまちづくりを支えるため、広域移動を担う名鉄犬山線、主に地域内の移動を担うチョイソコふそう及びこれら公共交通を空間的、時間的に補完するタクシーから形成される地域公共交通ネットワークを確保・維持します。

評価指標 1	公共交通利用者数
目標値	20,200 人／日
現況値	18,418 人／日

※鉄道は令和4年度（2022年）の柏森駅、扶桑駅、木津用水駅の各駅乗降客数、チョイソコふそうは令和4年（2022年）10月～令和5年（2023年）9月の延利用者数（予約件数/運行日数より算出）の1日当たり利用者数合計

※各交通事業者より取得し、毎年度評価を実施

※目標値はコロナ禍前の平成30年度（2018年度）を含めた過去5年間で最も利用者数が多かった令和元年度（2019年度）の利用者数とするが、今後の利用状況に応じて適宜見直しを行う

施策

1-① 名鉄犬山線の運行の確保・維持

- ・名鉄犬山線は町内に3駅を有し、名古屋市方面と、尾北地域や隣接する各務原市、可児市へ連絡する路線に接続する広域的な移動需要に対応した路線であり、需要に応じたサービス水準を確保・維持します。

1-② タクシーの運行の確保・維持

- ・鉄道の運行していない地域や時間帯の移動を補完する手段であるタクシーについて、サービス水準を確保・維持します。

1-③ チョイソコふそうの検証の継続運行の確保・維持

→町民のニーズに対応した運行ができているか確認するため、利用状況を検証します。

→実証運行から本格運行への移行を目指します。

- ・町民のニーズや利用状況を確認しつつ、需要に応じたサービス水準を確保・維持します。
- ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により運行を確保します。

1-④ 町内公共交通の連携強化

- ・鉄道、タクシー、チョイソコふそうの連携を強化し、公共交通ネットワークを強化します。

1-⑤ パーク&ライド、サイクル&ライドの推進

- ・鉄道駅の駐車場、駐輪場に対するニーズを把握し、必要に応じて整備を行います。

【基本方針2】 市民のニーズに対応した公共交通サービスの提供

増加する高齢者の主な外出目的である買い物や通院は、市内の商業施設や医療施設を目的地とする近距離移動が中心ではあるものの、目的地となる施設は多種多様となっています。また、子育て世代からは、子どもの送迎や子どもだけでも安全に利用できる公共交通サービスを求める声が挙げられており、多様化する移動ニーズに対応した公共交通サービスを提供します。

評価指標2	公共交通の不満度
目標値	現況値以下
現況値	10.5%

※扶桑町の公共交通に関する市民アンケート【問3 扶桑町の公共交通の満足度】において「やや不満」＋「不満」の回答割合

※公共交通に関する市民アンケートにより中間及び最終年度に評価を実施

施策

2-① 高齢者のニーズに対応したサービスの改善

- ・今後ますます増加する高齢者の、自由目的を中心とした移動需要に対応したサービスを提供します。

2-② 子どもが安心・安全に利用できる公共交通サービスの提供

- ・子どもの習い事の送迎等、子育て世代の負担軽減のため、子どもだけでも安心・安全に利用できる移動サービスを提供します。

2-③ 公共交通に関するわかりやすい情報提供

- ・公共交通の運行情報について、子どもから高齢者、外国人等も含めたあらゆる人にとって見やすくわかりやすいものとします。

【基本方針3】あらゆる分野の関係者の連携・協働

新型コロナウイルス感染症の流行による公共交通利用者数の大幅な減少や、燃料費の高騰、タクシー運転手の人材不足等、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。こうした課題に対して、交通事業者や行政だけでなく、利用者である地域住民、地域の企業、関連団体等、あらゆる分野の関係者が連携・協働し、公共交通サービスを維持するための取組みを検討・実施します。

評価指標3	関係者が連携・協働した取組み件数
目標値	5件／年
現況値	—

※件数は町で集計し、毎年度評価を実施

施策

3-① 企業と連携した利用特典やイベントの実施

- ・チョイソコふそうのスポンサー企業と連携し、利用者への特典進呈や外出促進イベントを実施します。

3-② 子どもを対象とした公共交通の乗り方教室や交通安全教室の開催

- ・公共交通の乗り方を指導する乗り方教室や、基本的な交通ルールやマナーを指導する交通安全教室を開催します。

3-③ 運転免許返納者への支援

- ・運転免許を返納した方へタクシー回数券の交付等の支援とともに周知PRを実施し、免許返納を促進します。

3-④ あらゆる関係者が連携・協働した利用促進策の実施

- ・あらゆる関係者が連携・協働し、公共交通の利用促進に向けた取組みを実施します。
- ・タクシーの運転手不足解消に向け、タクシー事業者と連携して求職者への就職情報の提供や就職説明会の支援を実施します。

(4) 実施スケジュール

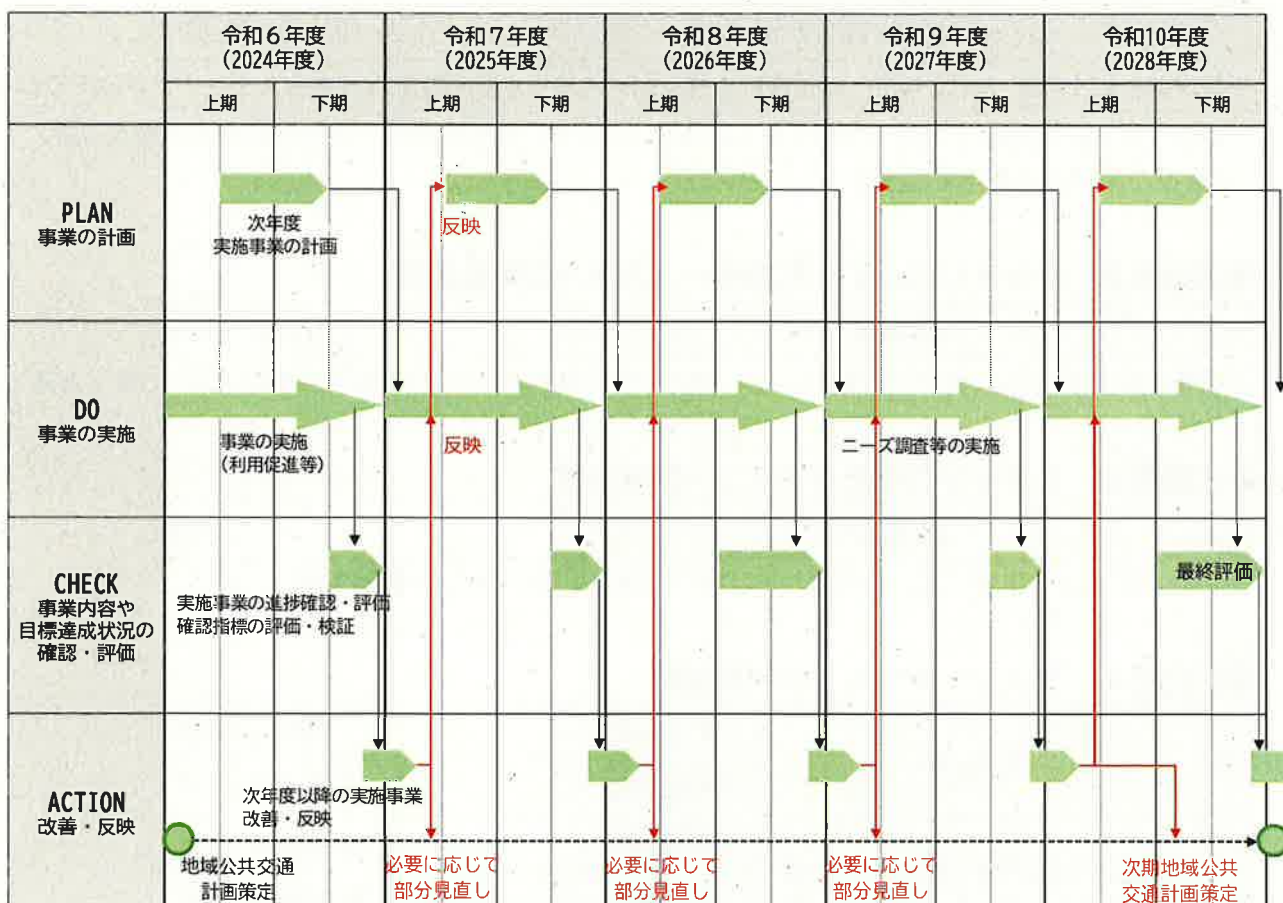
基本方針	施策	実施予定年度				
		2024	2025	2026	2027	2028
1	① 名鉄犬山線の運行の確保・維持 実施主体：町・交通事業者					
	② タクシーの運行の確保・維持 実施主体：町・交通事業者					
	③ チョイソコふそうの検証の継続運行の確保・維持 実施主体：町・交通事業者					
	④ 町内公共交通の連携強化 実施主体：町・交通事業者					
	⑤ パーク&ライド、サイクル&ライドの推進 実施主体：町・交通事業者					
2	① 高齢者のニーズに対応したサービスの改善 実施主体：町・交通事業者					
	② 子どもが安心・安全に利用できる公共交通サービスの提供 実施主体：町・交通事業者					
	③ 公共交通に関するわかりやすい情報提供 実施主体：町・交通事業者					
3	① 企業と連携した利用特典やイベントの実施 実施主体：町・企業・交通事業者					
	② 子どもを対象とした公共交通の乗り方教室や交通安全教室の開催 実施主体：町・警察・交通事業者					
	③ 運転免許返納者への支援 実施主体：町・警察・交通事業者					
	④ あらゆる関係者が連携・協働した利用促進策の実施 実施主体：町・交通事業者・企業・町民					

6. 評価・検証

(1) 計画の評価・検証スケジュール

本計画に位置づけた施策については、PDCA サイクルによって推進するものとします。毎年度、施策の実施主体が実施状況を確認し、扶桑町地域公共交通会議が進捗管理・評価を行い、次年度以降の事業への反映や計画の部分見直しを実施します。また、最終年度には、実施した施策の効果や評価指標の達成状況を評価・検証し、必要に応じて中間見直し及び次期計画へ見直しを行います。

図 PDCA サイクル



(2) 確認指標

最終年度に評価・検証する評価指標に加えて、毎年度確認する確認指標として、各交通モードの利用者数や公共交通に対する町負担額、タクシーチケットの利用状況を設定します。

確認指標1 各交通モードの1日あたり利用者数

基準値	名鉄犬山線	柏森駅	10,069 人 (R4)
		扶桑駅	6,285 人 (R4)
		木津用水駅	2,013 人 (R4)
	チョイソコふそう		51 人 (R4.10~R5.9)

※鉄道は令和4年度(2022年度)の柏森駅、扶桑駅、木津用水駅の各駅乗降客数、チョイソコふそうは令和4年(2022年度)10月~令和5年(2023年度)9月の延利用者数(予約件数/運行日数より算出)の1日当たり利用者数合計

確認指標2 チョイソコふそう利用者一人あたりの町負担額

基準値	1,646 円/人
-----	-----------

※町負担額を令和4年(2022年度)10月~令和5年(2023年度)9月の延利用件数(人)で除した値

確認指標3 チョイソコふそうイベント開催回数

基準値	7回
-----	----

※令和4年(2022年度)10月~令和5年(2023年度)9月のイベント開催実績

確認指標4 タクシーチケットの利用回数

基準値	障がい者	交付人数	609 人 (R4)
		利用回数	3,874 回 (R4)
	高齢者・要介護、要支援認定者	交付人数	2,525 人 (R4)
		利用回数	21,125 回 (R4)

7. 資料編

(1) 扶桑町地域公共交通会議設置条例

(趣旨)

第1条 この条例は、道路運送法（昭和26年法律第183号）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（平成19年法律第59号。次条において「法」という。）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扶桑町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）について、必要な事項を定めるものとする。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 町における公共交通の在り方の検討
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (3) 町が行う自家用有償旅客輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (4) 法第5条の規定に基づく地域公共交通計画の作成及び実施
- (5) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の構成員)

第3条 交通会議は、委員20名以内で構成する。

2 委員は、次に掲げる者で構成し、町長が委嘱又は任命する。

- (1) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者又はその指名する者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (3) 町民又は利用者の代表
- (4) 学識経験を有する者
- (5) 国土交通省中部運輸局愛知運輸支局長又はその指名する者
- (6) 愛知県都市・交通局長又はその指名する者
- (7) 愛知県一宮建設事務所長又はその指名する者
- (8) 愛知県犬山警察署長又はその指名する者
- (9) 町長が指名する職員
- (10) その他交通会議が必要と認める者

3 委員の任期は2年とし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。

(会長及び副会長)

第4条 交通会議に会長及び副会長を置く。

2 会長は、委員の互選により選出し、副会長は、会長が委員のうちから選任する。

3 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、議長となる。

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、原則として全会一致をもって決する。ただし、全会一致が成立しない場合において会長がやむを得ないと認めるときは、出席委員の3分の2以上の賛成をもって決するものとする。

4 会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、意見又は説明を聞くことができる。

5 会議は、原則として公開とする。

（書面決議）

第6条 会長は、軽微な事項、緊急を要する事項その他会長が必要と認めた事項については、書面による決議を行うことができる。

2 前条第2項及び第3項の規定は、前項の場合に準用する。この場合において、前条第2項中「出席」とあるのは「書面決議に参加」と、前条第3項中「出席委員」とあるのは「委員からの書面」と読み替えるものとする。

3 書面決議を行ったときは、会長は、その結果を速やかに各委員へ報告するものとする。

（幹事会）

第7条 交通会議は、第2条各号に掲げる事項に関する調査、検討その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。

2 幹事会の委員は、第3条に定める構成員その他交通会議が必要と認めた者の中から会長が選任する。

3 幹事会は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、意見又は説明を聞くことができる。

4 幹事会において審議した事項については、交通会議へ報告するものとする。

（協議結果の取扱い）

第8条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（報酬及び費用弁償）

第9条 委員の報酬及び費用弁償については、扶桑町特別職の職員で非常勤のもの等の報酬及び費用弁償に関する条例（昭和36年扶桑町条例第1号）に規定する額とする。

（庶務）

第10条 交通会議の庶務は、生活安全部地域協働課において処理する。

（委任）

第11条 この条例に定めるもののほか必要な事項は、町長が別に定める。

附 則

1 この条例は、令和3年4月1日から施行する。

2 この条例の施行後最初に行われる交通会議の会議は、第5条第1項の規定にかかわらず、町長が招集する。

附 則（令和4年12月20日条例第37号）

この条例は、令和5年4月1日から施行する。

(2) 扶桑町地域公共交通会議委員名簿

条例区分	所 属	役 職	氏 名
1号	犬山タクシー株式会社	代表取締役	長屋 涼
1号	愛知県タクシー協会	犬山小牧支部長	松浦 秀則
1号	公益社団法人愛知県バス協会	専務理事	小林 裕之
2号	犬山タクシー株式会社	柏森営業所 運転手	永川 博之
3号	扶桑町老人クラブ連合会	会長	間宮 進示
3号	扶桑町身体障害者福祉会	会長	源口 千秋
3号	扶桑町山那地区	元駐在員	大滝 雅男
3号	扶桑町北新田地区	民生委員・児童委員	長瀬 直子
4号	中部大学	工学部都市建設工学科 教授	磯部 友彦
5号	国土交通省 中部運輸局愛知運輸支局	首席運輸企画専門官	宮川 高彰
6号	愛知県都市・交通局	交通対策課 担当課長	石屋 義道
7号	愛知県一宮建設事務所	維持管理課長	藤原 英智 渡邊 浩行
8号	愛知県犬山警察署	交通課長	早川 健太
9号	扶桑町	副町長	北折 廣幸
10号	名古屋鉄道株式会社	地域活性化推進本部 地域連携部 交通サービス担当 課長	高井 勇輔 花村 元氣
10号	社会福祉法人扶桑町社会福祉 協議会	主査	安井 友貴
10号	一般社団法人尾北医師会	令和5年度理事 医療法人 江口医院 院長	三輪 哲人
10号	株式会社アイシン	CSSカンパニー ビジネスプロモーション部 乗合サービス企画室長	杉山 仁

(3) 扶桑町地域公共交通会議開催概要

	開催日	議事内容
令和4年度 第1回	令和4年 (2022年) 5月30日	<協議事項> ①チョイソコふそう実証運行の運行計画について ②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 ③扶桑町地域公共交通会議令和4年度予算について ④監事の選任について <報告事項> ①運行事業者プロポーザル結果について ②チョイソコふそう停留所について
令和4年度 第2回	令和4年 (2022年) 8月26日	<協議事項> ①扶桑町地域公共交通計画策定について ②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 <報告事項> ①扶桑町地域公共交通計画策定業務プロポーザル結果について ②チョイソコふそう実証運行開始に向けて
令和4年度 第3回	令和5年 (2023年) 1月16日	<報告事項> ①地域公共交通計画策定における各種アンケート調査報告について ②チョイソコふそう実証運行経過報告について <協議事項> ①地域公共交通確保維持改善に関する自己評価について ②地域公共交通運行・地域公共交通計画策定スケジュールについて
令和5年度 第1回	令和5年 (2023年) 4月28日	<協議事項> ①チョイソコふそう実証運行経過報告及び本格運行への移行について ②扶桑町地域公共交通会議事務局規程の改正について ③扶桑町地域公共交通会議令和4年度決算および令和5年度予算について ④地域公共交通運行・地域公共交通計画策定スケジュールについて <報告事項> ①地域公共交通計画策定における課題と基本方針について ②令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について ③交通不便地域指定申請書の提出について
令和5年度 第3回	令和5年 (2023年) 6月26日	<報告事項> ①チョイソコふそう実証運行経過報告について ②運行事業者プロポーザルの結果について ③交通不便地域の指定について <協議事項> ①令和4年度扶桑町地域公共交通会議決算の承認について ②チョイソコふそう実証運行期間の延長について ③地域公共交通計画策定について ④地域公共交通運行・地域公共交通計画策定スケジュールについて
令和5年度 第4回	令和5年 (2023年) 11月6日	<報告事項> ①チョイソコふそう実証運行経過報告について <協議事項> ①地域公共交通計画素案について ②監事の選任について ③地域公共交通運行・地域公共交通計画策定スケジュールについて

(4) 用語解説

オンデマンド型の乗合交通	P2-9
決まった時間に決まった停留所を回るのでなく、予約があるときにのみ運行する移動サービス。	
DX・GX	P1-1
DXとはデジタルトランスフォーメーション (Digital Transformation) 略で、デジタル技術を活用しビジネスを変革する活動を意味し、GXとはグリーントランスフォーメーション (Green Transformation) の略で、クリーンエネルギーを主とした社会システムの変革を意味します。	
トリップ	P2-7
人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。	
パーク&ライド、サイクル&ライド	P5-3
鉄道駅等に自家用車・自転車を駐車・駐輪し、公共交通に乗り換えて移動すること。	
パーソントリップ調査	P2-7
「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したか等を調べる調査。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量等を求めることができる。	
バリアフリー	P2-3
高齢者・障がい者等が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁等すべての障壁を除去する考え方。	
福祉有償運送	P2-10
公共交通機関を利用して外出できない高齢者や障がいのある方が利用できる福祉車両などを使用した輸送サービスです。要介護認定や身体障がいのある方などで、あらかじめ福祉有償運送を実施する事業者への会員登録することで利用できます。	
PDCAサイクル	P6-1
計画 (Plan)、実行 (Do)、評価 (Check)、改善 (Act) のプロセスを順に実行することで、品質の維持・向上や継続的な業務改善活動を推進するマネジメント手法。	

