

## 平成 29 年度第 2 回江南市地域公共交通会議 会議録

- 日 時 平成 30 年 2 月 21 日（水） 午後 1 時 30 分～午後 2 時 45 分
- 場 所 市役所 2 階 大会議室
- 委 員 出席委員 15 名（桑原 良隆（代理 浅井 幹代）、近藤 博之、古田 寛、（代理 小林 裕之）、小川 健司（代理 久留宮 優司）、杉本 忠久、鈴木 浩示、八森 誠司、山田 敏也（代理 小川 芳宏）、磯部 友彦、平野 富一、小塚 昌宏、朱宮 光輝、鵜飼 嗣孝、佐藤 和弥、武田 篤司）  
欠席委員 2 名（森 一浩、坪内 三）
- 傍聴者数 7 人
- 資料 1 : 江南市における地域公共交通の基本的な考え方（案）
- 資料 2 : 平成 30 年度以降の地域公共交通に関する行程表
- 参考資料 : 第 6 次江南市総合計画（案）-平成 30 年度～平成 39 年度-【抜粋版】  
名鉄バス路線図（2017.10）  
江南市における地域公共交通の基本的な考え方（案）に対する申し入れ書

午後1時30分 開会

○会長あいさつ

**会 長** 皆さまこんにちは。

いよいよ年度末になってきてまして、今年度のまとめとか、来年度の準備とか、いろいろ忙しいかなと思っております。

交通に関しても、新年度から新しい新入社員とか、新しい学生が出てきますから、4月からの交通について、悩まれている方もいるのではないかと。そういう面では、交通というのは、大前提となる事柄ですので、いろいろな議論をしっかりとやらなければいけないと思います。

地域の話をしてみますと、地域によって特性が違いますので、他の地域でうまくいったから、その仕組みを導入しようという話が良くありますが、本当にそれでいいのかなという議論がありますので、本当にその地域に合ったことが必要かなということと、いろいろ見えていますと最終的な目標は、なかなか難しいなど、よく満足度という話が出ますが、まず100%満足なんて無理です。今回オリンピックの話でもありましたけれど、金メダルを取っても満足していません。

人間の欲は常にある。これは人間の良いところかなと思いますので、100%はあり得ないかなと思ってはいますが、じゃあ、どの程度が良いのか。

それも人それぞれですし、地域それぞれかなと思いますので、そういうこともいろいろと議論しながら進めていくしかないと思っていますので、皆様のご協力のほど、よろしくお願いいたします。

○報告事項

江南市地域公共交通会議検討部会の検討について（資料1 29ページ以降）

**会 長** それでは、進めさせていただきます。今回は、報告事項「江南市地域公共交通会議検討部会の検討について」事務局より報告をお願いします。

**事務局** 資料1（29ページ以降）に基づき説明。

**会 長** それでは、議題1の報告で検討部会の報告がありました。資料1の29頁からご説明をいただきました。前の方は、次の議事で協議します。

まずは再編委員会、これは市役所の中で議論されて、検討部会、これは地域公共交通会議の下部組織として設けたものですが、そこで検討して、それぞれ4回協議していただいた結果です。いろいろな課題に対して、どうするか、現時点での取りまとめをしたということです。

検討経緯の話でも、検討結果でも良いので、何かご質問、ご意見がありましたらよろしくお願いいたします。

**委 員** 今の説明の中でも、無理なことは無理という感じでお話をいただいているので、特に、参加メンバーを見ましても、弊社の営業所なども入っているので心配はしていないのですが、検討部会でダイヤ等、いろいろ提案をいただけるのはありがたいんですが、広域の路線も持っています、系統も複雑にありますので、やはり、どうしてもご希望に添えない場合があるかと思っておりますので、そのあたりのご承知おきさえ確認できておれば何も問題な

いかと思っております。

**会 長** 名鉄、他もそうですけれど、「しない」と言うと冷たい感じに見えてしまうので、文面上で。なんだけれど、いろいろな制約条件もありますし、そういったなかで、考えた中での結論だということをご理解いただいていますよね、ということですが、事務局からこの点について回答ありますか。

**事務局** そういった部分も含めまして、次の議題の中で、モニタリングとか、評価というところでもう少し、詳しくご説明したいと思っておりますが、現在の公共交通の維持確保というところ、コンパクト・プラス・ネットワークというところ、そういう視点をふまえて、今の形をできるだけ維持というところは、検討した結果として、今、ご報告したとおりですので、よろしく申し上げます。

**会 長** ありがとうございます。他、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。また後で、検討結果の一つの地域公共交通の基本的な考え方の中で具体的な話が出てくると思っていますので、一旦は、ここで報告事項に対して打ち切りたいと思います。

庁内の再編委員会、および検討部会で議論をされた方々に敬意を表して、次の議題にいきたいと思っております。

#### ○協議事項

江南市における地域公共交通の基本的な考え方について（資料1）

**会 長** それでは、協議事項「江南市における地域公共交通の基本的な考え方について」事務局より報告をお願いします。

**事務局** 資料1に基づき説明。

**会 長** 説明ありがとうございました。資料1を使って、検討された結果、江南市の公共交通の考え方についてこのように進めていってはどうかなど、現状維持のところもありますし、検討するところもある、そういった対応の方針を示していただきました。これから議論しますが、どこからでも構いませんので、ご質問、ご意見がありましたらよろしく願いいたします。

**会 長** 私から解説しますと、一番大きなところは、3章で基本的な考え方があり、総合計画で、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方で市の全域を見直してみましょと、そうすると、中心地区と周辺地区というのがわりとはっきりと位置付けることができると、他のまちですとこれが位置付けられていない、というか、非常に複雑な状況になるところもあるんですけど、江南市はわりと中心部がわかりやすいという事で、それに応じて交通体系も考えていきたいと思いますということが一番大きい話ですね。

それで、それぞれに応じた交通体系、交通システムが必要でしょうというのがあって、じゃあ、鉄道、路線バス以外にどんな交通があるかということ、17ページから18ページに、いろいろなモード（交通手段）があって、それぞれが違う役割を持っていると。

なので、違う役割を持っているものを組み合わせて、まち全体の交通のシステムにしていこうという話ですので、ある一つのモードで全てをカバーするというのはやめましょという話ですね。それで、いろいろな、それ

それが立場として重要だと示されていると。これも議論のあるところではあります。

あとは、課題対応というのがありますが、大事なのが 22 ページの評価という話ですね。

今の時点で、検討部会でいろいろ議論して、現行通りで良いよねとか、いろいろなことが出てきたわけですが、これがしばらくたつと変わるかもしれません。

ただ、どういうものの見方でそれがうまくいっているか、いっていないかというのを把握しようかなというときに、この評価指標を持ってきて、これでいろいろとみていこうと。

この数字をしっかりと記録しておいて、それぞれの交通手段ごとに情報提供が必要になってきますけれど、それぞれデータを持ち寄って、どうなっているのかなということを見ていって、よし悪しを考えていこうと。そういったことをやっていったら良いのではないですかということを書いている。

第6章のところは、まだ無い話なんですけれど、地域が主体となってという話もあるという話です。

なので、これもいろいろな、ほかの市町村でもやられている話なんだろうけれど、こういう新しい試みっていうのも拒否するのではなくて、こういう手順でトライをしてみましよう、そういった手順を書いてある。

これもいろいろと議論があるところでしょうけれど、これも全体の中で、新しいものを組み込んでいくわけですから、いろいろな調整が働きますよねという、それを考えてやっていったら良いのではないですかという話です。

これは、未知のもので、いろいろとやっていくうちに、また変わっていくかもしれませんけれど、現状の提案というかたちです。

そのようにまとめてありますけれど、いろいろなところから議論があると思いますので、ご発言をいただければ助かりますが、いかがでしょうか。

## 委 員

今回の考え方については、事務局から説明があったように、作り方そのものが網形成計画をにらんでということで、網形成計画の一つの肝というのは、面的なネットワークを組むんだということと、先ほど会長からありましたように評価をするんだということで、ここが大きな柱になっているところでご理解いただくということです。

その中で、評価のやり方についても記載をさせていただいておりますが、評価の指標自体は、一人当たりの市負担だけで良いのか、他の指標も含めて複数で見ていくかというのは、それぞれご検討いただければ良いかと思えます。

やり方につきましては、私たちの評価のやり方とかですね、そういったものでも発表させていただいているところもありますので、そういったものを参考にしながら、それと、それぞれ地域の実状がありますので、地域実状に見合った評価の指標をお作りいただければ、よろしいのかなと思っています。

その中で、21 ページに関係者の役割分担というのがあります。それぞれ

構成員として、自治体、それと事業者、それと市民の皆さんというようなところも入っておりますが、市民の方が積極的な利用とか、地域主体となって検討協議というのもそうですが、同時に先ほど会長からもあった、それぞれの各自治体においても、こういった市民の地域の会議というものがあまして、育てる会とか守る会というような活動をしているところがあるんですが、それぞれ皆さん方で、利用促進を図っていくという活動されているところもあります。

そういった面では、ここにも利用促進策を検討なり実施なりというのを加えていただくと、より明確になってくるのかなと思っています。

これから 24 ページにもフローがありまして、地域の足を考える会の設置だとか、そういったものもあります。

どこに停留所を置く、どのように回るかについても、それぞれの地域、それぞれの地区でご提案をいただいて、地域ごとで協議をしていただいて決定をしていくという枠組みも必要だと思いますので、そういった部分も含めてやっていただければと思います。

評価の中で、中部様式を採用していただくということで、非常にありがたいと思っています。

中部様式というのは、耳慣れない方が多いかと思いますが、国の補助制度を活用している自治体は、国に報告をする、国の補助を受けてやっている事業をどうやったのか国に報告する義務がありまして、それを報告しているんですが、中部だけは、別途、中部様式というものを活用して、補助メニューだけではなく、地域全体の、市全体の交通ネットワークを総合的に評価してくださいということで、別途、中部様式というのを掲げて、提出しているということです。

これを江南市についても、評価にあたってご活用いただくということですので、私共にとっても、これを活用した評価を実施することによって、江南市の公共交通が、より良いものになっていくようなスキルアップにつなげていただければと思っています。

**会 長** ありがとうございます。21 ページの関係者の役割は、あくまでもこれは例示でありまして、とにかくいろいろな会、いろいろな活動が出てくるかなと思いますので、そこまで読み込んでいただきたいなということだと思います。

後はいかがでしょうか。

**会 長** それぞれのお立場で、感想やご意見を伺いたいところではありますので…。愛知県の方、何かありましたらお願いしたいです。

**委 員** 現状の通りという結果が多い中で、なかなか難しいのかなということを感じて思うんですが、それを住民の方に返していくというのは、どのようにやられるのかなと思いました。

**会 長** 地域の方の多様な要望がある中で、今のところこういう結論になっているけれど、多様な要望に対してどのように対応していくのかな、ということですけど、事務局から何かあれば。

**事務局** なかなか難しいところですが、地域特有の課題があった場合には、会を立ち上げていただいたら市の方で支援をしてみたいです。

基礎調査の中では、いこまいCARを含めて、市全体をカバーしているという状態のなかから、そういったニーズがあれば、地域主体というところを、これから新たに取り組んでいく。

本当に必要があるという事であれば、そこは非常に大事なところだと思っていますので、我々も協力しながらやっていきます。

現状は繰り返しになりますけれど、面の部分ではある程度整備はできているというような結果もいただいておりますので、評価をしながら進めていこうと考えております。

**会 長** おそらくいこまいCARというのが江南市の特徴であると。私は毎回言っていますけれど、全国に注目されるいこまいCARということでありまして、かなり視察も多いし、そういう意味では特徴があるところではあります。

ただ、言えるのは、この会でもデータを出していただいておりますけれど、乗合率が低いということなんです。乗合というかたちでうまくやっていると、一人当たりのコストも下がってきますし、行政負担も下がってきます。

まだまだ、活用策というのはあるんじゃないかなというところがあって、運輸局としても活用策みたいな話も、それは行政側が考えるのか、誰が考えるかというところ、一つは地域の方々も考えていただきたいな、というところもあるのかなと思います。

そのあたりが、まず基本的な考え方にプラスして、それぞれの立場、立場の方々がどのように対応していくのか、というところに発展していくと良いのかなと、私としては感じます。

バス関係の方はいかがでしょうか。

**委 員** 江南市は地形をみますと、江南駅と市役所中心にコンパクトな地形だと思っております。

そういったことから、路線バスが幹線ということで、かなりの路線数がありまして、それが住民の足としてかなり活かされているのかなと思っています。

冒頭、会長がおっしゃったように地域によっていろいろな交通の在り方があります。

大口町のようにコミュニティバスを走らせているところもありますし、江南市のようにいこまいCARを走らせて、タクシーにいち早く注目された、こういうことだと思います。

いこまいCARは会長がおっしゃるように、バス停のようにミーティングポイントを設けるのではなくて、ドア・ツー・ドアということから、究極の公共交通ではないかなと思っています。

通常ですと、乗り継ぎ拠点を設けたりする自治体が多いんですけど、目的地から目的地まで行けるということで、非常に使いやすい公共交通かなと思いますし、タクシー事業者も影響は少ないと思っています。

先ほど新しい交通というか、新たな要望というのも、いろいろと検討する仕組みも考えられているんですが、先ほどの説明でカバー率がありまして、大体78%となっておりますけれど、新しく要望のある所というのはカバー率

を満たしていない地域が中心になるのではないかなとは思っています。今の段階では、コンパクトにまとまっていると思いますけども、とはいっても住民の方々が不満に思っていることで、それを実現する仕組みも考えていっているということから、基本的な考え方はこれで良いのかなと思っています。

**会 長** ありがとうございます。いこまいCARとなると、タクシー事業者の話があるのかなと思います。タクシー側からご発言をいただければ。

**委 員** タクシーを活用して、市内全域をカバーしてやっているところは全国的に珍しいというお話もあるんですが、昨今ここを見習って、そういった運用を実験的に導入しようという自治体もあると聞いております。

そこでどうしても悩ましいのが、料金をどうするかということなんです。利用者の負担を、どこまで負担していただくかを悩まれているということ聞いています。

我々が安くできればもちろん良いんですが、なかなかそうはいかないというところがありますので、メリットを感じていただくところには、相応の負担をいただくということで、こういう形態をとっているのかなと思っています。

先ほど相乗り率がほとんど無いという実態はあるんですが、相乗りがしやすいそうでしにくいのは、フリーになっているということで、決まったところから決まったところまでというような使い方であれば相乗りもしやすいとなってきますが、逆に使い勝手が悪くなるということで、どこでバランスをとるのかということなんです。

ここですぐに実現ができるところではないんですが、今、通常のタクシーでも相乗りをしていくことによって利用者の負担が軽くなるという、実験はまだ始まったばかりなんですけど、スマホのアプリを活用することによって利用者負担を減らして、相乗りを実現しようということで、東京から始まって、地方でも今後実験が続いていくと。

近い将来、相乗りが、そもそもタクシーでもできる時代が近づいてきているのかなと思っていますので、実現できれば江南市でも活用していただいて、利用者が少しでも負担が軽くなるといった方向性もあるのかなと思っています。

**会 長** ありがとうございます。

今、民間タクシーで相乗りの実験を、名古屋でも始めたところなんですけど、スマホというすごい機械がありふれていますので、いろいろなことができるという話です。

いこまいCARに応用するようになると、予約システムなども良い事例を見て、改善があるかもしれないということです。

**会 長** その他ご意見ありますか。よろしいでしょうか。

中身に対するご異議はあるわけではないと。むしろこれを活用してどんどん発展していく、そんなようなご発言をいただいたと思います。

これは議決をしなければいけないので、地域公共交通会議として、今回まとめていただきました基本的な考え方について、議決をしたいと思いません。

会 長 この基本的な考え方について、承認することについて、ご異議ございませんか。

<異議なし>

会 長 よろしいですね、ありがとうございます。  
全会一致で異議なしとさせていただきたいと思います。

○その他

会 長 以上で予定しておりました内容は全て終了いたしました。その他について、事務局からご説明をお願いします。

事務局 資料2に基づき説明。

会 長 説明ありがとうございました。事務局体制も変わっていくということと、市ではいろいろな計画を（策定）する計画があると。  
一つは、都市計画マスタープランというので、都市計画という仕事の中で、将来のまちの姿をきちんと示しておこうと。細かいことはあまり決定しないですけど、方向性を示すというものであります。  
もう一つの立地適正化（計画）というのは、去年、一昨年ごろから出てきておりますけれど、先ほど議論の中にコンパクト・プラス・ネットワークという言葉が出てきましたけれど、まさに都市というのが一時は広がってしまったんですけど、これからはそれではないでしょと、むしろ、まとめるところはまとめていきたいねというので、コンパクトという単語を使っている訳ですけど、それと交通のネットワークをうまくつないでいく。そういったことがこれからの地域づくり、まちづくりだということですから、その辺りも考えた計画っていうのが立地適正計画でして、そのようになってくると交通計画とも連携を持ちます。  
となりますと、事務局体制も都市計画という部局がやった方が適切じゃないかなと変わっていくという話です。

この近隣の市町も似たようなところがありまして、小牧市は先に一緒にやっています。春日井市も次年度から交通と都市計画が一緒になります。瀬戸市も前に一緒になっていますね。

そういう状況ですので、大体近隣の市は都市計画と交通計画を一緒にやっていくということですので江南市でもそうなるということですよ。

会 長 スケジュールに関して、ご質問、ご意見がありますか。よろしいでしょうか。

無いようなので事務局から他に連絡事項ありますか。

事務局 本日の会議におきまして、江南市における地域公共交通の基本的な考え方について、ご承認いただきました。  
来年度以降、この考え方に沿って取り組みを進めさせていただきますので、よろしく願いいたします。  
機構改革により、来年度は事務局が都市計画課に移ります。事務局が移りましても委員の皆様には引き続きご協力を賜りたいと思いますので、来年度以降もよろしく願い致します。



会 長 ありがとうございます。それでは、せっかくの機会ですので、何か交通体系に関して、または交通会議に関して、何かご意見、ご要望がありましたら、ご発言をお願いしたいと思いますけれども。委員の皆様いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

委 員 名鉄バスです。日頃は、ご利用、いろいろなご意見をありがとうございます。

本日は、弊社の路線図をお持ちしまして、簡単に説明をさせていただけたらと思います。去年の10月現在の地図です。

広げていただくと、江南市は地図的には一番上の左の方、一宮に隣接した部分です。

全体的にみていただくと、江南市は駅を中心に路線が広がっているということがご覧いただけるとと思います。これは、弊社の路線だけですが、他の地域を見ていただくと、大体、駅を中心に放射線状に広がっているのが、バスの路線網だとご覧いただければと思います。

それぞれの放射の部分为重なりながら、ネットワークを形成しているという状況です。

ここに各自治体のコミュニティバスの路線なども落とすと面白いものになりますが、落とし込むと色で染まってしまうぐらい毛細血管のように張り巡らされております。

ということは、バスでもいろいろなところに行けるんだよと、むしろ、バスでこそ行けるところというのがいろいろあるよ、ということをご承知いただけたらと思います。

地図を見ていただくと、鉄道を意外に短絡していけるような路線、ちょっと乗り継ぎはありますが、短絡したら意外に遠くに簡単に行けそうな路線も、名鉄バスだけを見てもあるかと思えます。

これにいろいろな他社の路線を重ね合わせると相当な行動範囲になると思えます。と、というようなことをバスという公共交通ですね、鉄道とバス、タクシーをうまく使いますと意外にうまく行けるんだよということを、いろいろな会話の中で、口コミ等で広げていただければと思います。

お出かけの際は、バスというのも行動の選択肢に挙げていただければと思って今回説明いたしました。

もう一つ、こういうような取り組みをしているよという紹介ですが、裏面の右に、得々パスのご案内という部分があります。

こちらはICカードのmanacaに、3か月で5千円、6か月で9千円という料金はかかりますが、得々パスを取得していただくと、名鉄バスが1乗車100円で乗れますというサービスがあります。

65歳以上の限定のサービスですが、これで、地図の路線が、100円で動ける行動範囲に入ると思っていたいただければと思います。

このように高齢者に対する取り組みは各自治体でもやっておられまして、そういうものも活用していただきますと、公共交通というものもさらに使いやすいとか、幅をもっととらえていただけるかなと思ひまして、本日、紹介させていただきました。ありがとうございました。

**会 長** ありがとうございました。他の委員の方には何かありますでしょうか。  
それでは、特に無いようですので、これをもちまして、本日の江南市地域  
公共交通会議を閉会させていただきます。慎重なご審議を賜り、誠にあり  
がとうございました。

午後 2 時 45 分 閉会