

総務くらし建設委員会会議録

開 会 日	令和4年6月13日（月）午前9時30分
閉 会 日	令和4年6月13日（月）午前11時08分
場 所	長久手市役所本庁舎 2階 委員会室
出席委員	委員長 山田けんたろう 副委員長 伊藤真規子 委 員 石じまきよし 伊藤祐司 大島令子 ささせ順子 なかじま和代 野村ひろし 山田かずひこ
欠席委員	な し
欠 員	な し
会議事件 のため出 席した者 の職氏名	市長 吉田一平 市長公室長 日比野裕行 次長（企画政策・情報担当） 浅井俊光 企画政策課長 山本晃司 主幹 高嶋隆明 課長補佐（政策第二担当） 安井寛樹 総務部長 加藤英之 次長（行政、財政担当） 福岡隆也 次長（市民、税務、収納担当） 高木昭信 財政課長 井上隆雄 税務課長 南谷 学 課長補佐 西本 拓 資産税係長 青山祐司 市民税係長 芳賀拓己 くらし文化部長 門前 健 次長（安心安全・環境担当） 嗟峨 剛 安心安全課長 久保田直也 課長補佐 伊藤弘憲 建設部長 水野 泰 次長 矢野克明 土木課長 近藤泰介 課長補佐 白木敏雄

	維持管理係長 閑谷乙温 計 23 人
職務のため 出席した者 の職氏名	議長 川合保生 議会事務局長 横地賢一 書記 浅井良和
会 議 録	別紙のとおり

別紙

委員長 開会宣言

議長 あいさつ

市長 あいさつ

議案第 35 号 長久手市税条例等の一部を改正する条例について

税務課長 議案第 35 号について説明

大島委員 固定資産課税台帳の記載事項について、登記住所ではなく「住所に代わる事項」を記載できるようにするとのことだが、どのような基準で判断していくのか。

税務課長 現在、具体的なことは示されていない。令和 4 年中には国から具体例が示されるのではないかと考える。

大島委員 例えば、どのようにDV被害の認定を行い、自治体が登記住所ではない場所に通知するのか。

税務課長 現在でも市民課に支援措置の申し出があれば、本人が申し出た場所に通知している。ただ登記簿は国のものであるため、市の持つ情報とあわせて対応していきたい。

大島委員 支援措置の申し出は、裁判所や第三者機関からの認定が必要なのか。

総務部次長（市民、税務、収納担当）

支援措置については、警察や児童相談所からの意見を受けて市民課で住所氏名などを秘匿する措置をとるものである。これまでは、不動産登記について住所氏名を秘匿できる条項がなかった。不動産登記法の改正により、法務局から市町村に配慮すべき情報が通知されるようになる。固定資産税の課税は、登記をもとに行われているため、市の持つ情報とあわせて対応していくことになる。

大島委員 法務局で「住所に代わる事項」として認められていれば、市で改めて判定する必要はないのか。

税務課長 法務局が判断され送付されてきた内容については、市で改めて判定する必要はない。

質疑及び意見を終了

討論

反対討論 なし

賛成討論 なし

採決

賛成全員により、原案のとおり可決

議案第 36 号 財産の処分について

企画政策課長 議案第 36 号について説明

大島委員 トヨタ自動車からの企画提案内容はどのようなか。

企画政策課長 緑化の基礎研究に関するものである。提案者の著作権及び機密情報に係わるため、内容は答えることができない。

大島委員 この土地に建物を建てるのか、土地自体を利用していくのかどのような提案を受けているのか。

企画政策課長 建物を設置する予定はない。敷地の一部は、市民も利用できるように整備する予定との提案を受けている。

大島委員 整備までに何年かかるのか。

企画政策課長 3 年以内に土地利用を開始する条件で公募している。

山田(か)委員 今回処分における坪単価 56 万 6,000 円は、相場どおりなのか。

企画政策課長 公募の際の下限価格は 45 万 2,900 円と設定しており、下限価格を上回る価格となっている。幹線道路から奥まった土地であるが、市場価格より高額な価格で提案いただけたと認識している。

山田(か)委員 長久手中央土地区画整理地内の他の土地よりも高く売却できたということか。

企画政策課長 市にとって有利な価格で提案いただけたと考えている。

大島委員 長久手中央土地区画整理地内に、公共施設の整備計画はなかったのか。

市長公室長 長久手古戦場駅ができて、交通結節点や長久手の新しい中心地としてのにぎわいあるまちづくりとして、駅前広場や緑道、公園などを適正に配置するよう計画しており、学校や保育園等の公共施設整備は予定していない。この土地には元々菅池という池があったが、区画整理事業を施行したことにより受益地がなくなり、埋め立てることとなった。この池の場所が中央分離帯があるグリーンロードの南側にあるため、この土地を名古屋方面から利用するためには、一旦長久手インターチェンジ交差点まで行き、そこを經由しないとたどり着くことができない。公共施設としての利用を考えると、公益性を見い出すことができないため、今回売却と判断した。

大島委員 中央土地区画整理事業は、減歩率も高かったと聞く。市がこの土地を売却することで 12 億円の売却益が歳入として入ることになる。他の組合員の納得が得られるのか。

企画政策課長 先日、土地区画整理組合の理事とこの話をしたときには、市に有利な価格で売却できてよかったというお言葉をいただいた。

質疑及び意見を終了

討論

反対討論 なし

賛成討論 なし

採決

賛成全員により、原案のとおり可決

議案第 38 号 市道路線の認定について

土木課長
大島委員
土木課長
大島委員
土木課長

議案第 38 号について説明

この議案の「シドウ」とは、私道のことか。

市が管理する道路である。

元々市が管理している公道を新たに市道として認定するのか。

これまでも、この場所は市道路線の認定要件には該当していた。しかし、このような状態の場所は市内に散見され、全ての道路を市道路線として認定していない状況である。この場所も、これまで公共用物として市が管理している。今回、この場所が改良されることを契機に市道路線として認定して管理していきたい。

大島委員

これまでも市が管理していたものであるため、財源的な面での影響はないか。

土木課長

影響はない。

質疑及び意見を終了

討論

反対討論 なし

賛成討論 なし

採決

賛成全員により、原案のとおり可決

委員長

この際、暫時休憩。

<午前 10 時 08 分休憩>

<午前 10 時 20 分再開>

委員長 休憩前に引き続き会議を再開。

所管事務調査

N-バスを含めた市内の公共交通の今後の展望について

企画政策課長 本市の公共交通は、軌道系の公共交通として、東部丘陵線リニモが整備され、「長久手古戦場駅」「公園西駅」「愛・地球博記念公園駅」には、バスロータリーが整備されている。また、自動車系の公共交通として路線バスが3つの民間会社により運行されている。名鉄バスの運行による路線バスが9路線、豊鉄バスの運行により「藤が丘駅」「長久手古戦場駅」と新城市を結ぶ高速バス「山の湊号」、「名古屋駅」「長久手古戦場駅」と東京駅・東京ディズニーランド、埼玉県川越市を結ぶ高速バスVIPライナーがある。また、コミュニティバスとして、これまでに7回の路線再編を経て、現在8路線で運行しているN-バスのほか、瀬戸市、尾張旭市、日進市のバスが愛知医大や長久手古戦場駅に乗り入れている。また、タクシーの事業所が2か所ある。令和3年度の利用者数については、リニモが約701万人、名鉄バスが約484万人、N-バスが約13.7万人となり、コロナ禍の影響で令和元年度と比較して、いずれも大きく減少している。

安心安全課長 N-バスの運行負担金については、2台4路線で運行を開始した平成10年には約2,700万円だったものが、平成26年度には1億円を超え、令和2年度に6台7路線まで拡大して約1億2,800万円となるまで、右肩上がりに増額している状況である。しかし、平成28年度から導入していたワンボックス車両を令和3年度に廃止したため、令和3年度以降は5台8路線となり、負担金は約1億1,000万円となっている。令和3年4月の再編は、平成28年4月の再編以降、大型商業施設の開業など、市内の交通状況が変化していること等を踏まえた形とした。再編は、市民の皆さまのご要望等も含め、「市内を面的にカバーする路線網を維持すること」「乗り継ぎ環境の改善（特に福祉の家への移動を考慮）」「商業施設、病院への乗入増加」「ワンボックス車の運用検討」「休日ダイヤの設定」を方針として再編を行ったものである。乗車人員の推移については、万博時の大きな変動を除き、増加傾向だったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和元年度からは下降している。

令和4年4月1日に行った「料金体系の見直し状況」について、N-バスは、平成10年7月の運行開始以来、65歳以上の利用者を無料として運賃体系を維持してきた。それにより、利用者1人あたりの収入が県内でも下位に位置し、収支率が低い要因となっていた。N-バス利用者の

六、七割は、運賃が無料の65歳以上の高齢者であり、今後の高齢化により、現行の運賃体系ではさらなる経費の肥大化が見込まれている。将来を見越し、N-バス運行の持続性を確保するために、令和4年4月から料金体系の見直しを行ったものである。見直しでは、無料対象者から赤色の「あったかあど」携帯者を除外し、新たに介護保険法による介護認定者と付添者1人を追加した。この見直しに合わせ、65歳以上の市民を対象にフリーパス券3種と回数券の販売を開始した。これにより料金収入は、令和4年3月と4月を比較し、約20万円の増収となった。フリーパス券・回数券による売上収入は、令和4年4月で約49万円、フリーパス券は82枚、回数券は192枚の販売となっている。

新型コロナウイルス感染症の影響があった中で、令和3年4月に路線再編、令和4年4月に料金体系の見直しを行った。乗車人数の推移については、令和3年4月は1万1,611人で、まん延防止等重点措置の影響からか、令和4年1月から2月に1万人を下回ったが、3月には1万1,908人になった。料金体系の見直しを行った令和4年4月は1万663人だった。各路線で、路線再編を行った令和3年4月、料金体系の見直し前後にあたる令和4年3月、4月の時間別平均乗車人数について、午前8時から午後5時ぐらいまでの乗車人数が多い。早朝や夜については、二、三人程度の乗車となっている。東部線については、どの便も、3人以下の乗車となっている。

企画政策課長 N-タク実証実験について、バス停等まで自力で移動できない高齢者や運転免許返納者の移動ニーズに対応できていない課題がある中で、将来を見据えた高齢者等の新しい移動支援策の取り組みが求められている。このため、業務委託により定額乗合方式の移動支援策の実証実験を実施した。その主たる目的は次の2点である。1点目は、実験的にドアトゥドアの市内移動支援を行い、高齢者等の移動ニーズを把握すること、2点目は、既存の公共交通への影響を検証し、高齢者等の外出を促進するための新しい移動手段の確保を検討することである。この実証実験は、平成30年度と令和元年度の平日40日間で実施した。平成30年度には、1回あたりの利用料金を500円と設定し、延べ利用人数696人、一人当たりの平均利用回数4.6回、乗合率4.7パーセントという結果となった。令和元年度には、より多くの利用者のデータを取るため、利用条件を一部見直して実施した。1回あたりの利用料金を300円に下げ、また、20回まで無料とする代わりに、事後アンケートの提出を依頼する「モニター」利用者を募り実施した結果、延べ利用者数は1,487人、一人当たりの平均利用回数は8.1回、乗合率は36.1パーセントとなり、利用実績は向上した。令和元年度の利用者の属性として、まず利用登録者が346人いた中で、実際に利用した方は184人、割合として約53パーセントだった。さらに、乗車回数が12回以上の方が、実利用人数において24パーセント、運行割合において60パーセントと多くの割合を

占めていたことから、実利用者が一部の人に偏っていた状況であった。

利用者に対しアンケートを実施した結果、「外出した目的」としては、「通院」が最も多く、「買い物」「趣味・健康づくり」と続く結果となった。「利用して良かったと思うところ」については、「家族や知人に送迎を頼まなくて良かった」「好きな時間に移動することができた」が多く、「重い荷物を持たなくて良かった」「日ごろ行かないところに行くことができた」と続く結果となった。逆に「利用して不満に思ったところ」については、「運行範囲が市内限定である」「予約が希望どおりに取れない」が多く、「電話しないと予約が取れない」「乗合タクシーで遠回りするので時間がかかる」と続く結果となった。「N-タクが無い場合、今回の目的地まで普段どのように移動するか」については、「N-バス」が約43パーセント、「一般タクシー」が約27パーセントであった一方で、「外出しない」が0パーセントであった。

これらのアンケート結果を踏まえて、N-タクを本格導入するにあたって2点のポイントを検証した。

1点目は、既存の公共交通機関に影響を与えていないか。この点については、「N-タクが無い場合、今回の目的地まで普段どのように移動するか」といった質問に対して、「N-バス」が約43パーセント、「一般タクシー」が約27パーセントといった結果であったことから、N-タクが既存の公共交通機関との棲み分けができず、N-バスや民間タクシー利用者と重複していたことがわかった。

2点目は、高齢者の新たな外出機会の創出となっていないという点について、「N-タクが無い場合、今回の目的地まで普段どのように移動するか」という質問に対して「外出しない」が0パーセントであったことから、N-タクが新たな外出機会とはなっていないことがわかった。

以上のことから、①既存の公共交通機関との棲み分けができていなかった。②高齢者の新たな外出機会の創出とならなかった。③民間タクシーより安価でバスより利便性が高いことから、既存の公共交通の代替手段として利用されていた。といった実証実験結果を踏まえて、N-タクを新たな交通支援策として本格導入することは見送ることとした。

次に、三ヶ峯ニュータウン移動支援の取り組みについて、この試験運行は、地域の困りごとを社会福祉協議会が支援する形で実施しているものである。東小学校区の地区社協の中で、長久手ニュータウンの住民から、「N-バスや名鉄バスの本数が少なく不便」「公共交通機関へのアクセスが不便」との意見があったことがきっかけとなり、社協CSWが市内3か所で試験運行を実施し、その後、長久手ニュータウン1か所に絞って検討を進めてきたものである。ボランティアが運転する車に相乗りする助け合いのシステムとなっている。試験運行期間は、令和4年4月22日から7月29日までの毎週金曜日である。目的としては、移動でお困りの人の通院や買い物の利便性向上、対象者は、長久手ニュータウ

ンに住む 65 歳以上で、ご自身で歩行できる方としている。利用料金は、試験運行中は無料となっている。運行ルートは、住民に意見を聞いて決定している。午前中は 2 便で公園西駅、愛知医科大学病院、ハロー薬局長久手店、まちづくりセンター、はなみずき通駅北、市が洞共生ステーション、杵ヶ池体育館、公園西駅の順に回る。午後は福祉の家、公園西駅から三ヶ峯ニュータウンの順に回る 2 便となっている。利用者は、乗降場所からそれぞれ近くの病院やショッピングセンターなどに自分で移動している。お出かけ支援に使用する車両の所有は社会福祉協議会である。運転ボランティアは、確認した時点で 5 人で、利用登録は 15 人である。利用状況は、4 月 22 日が 8 人、5 月 6 日が 6 人、5 月 13 日が 3 人、5 月 20 日が 3 人、5 月 27 日が 2 人と確認している。

近隣市町のデマンド交通の導入動向について次の事例を紹介する。

豊明市の「チョイソコ」については、株式会社アイシンが開発したものである。運行のシステムとしては、自治体の負担や利用者運賃とは別に、停留所を設置して欲しい各事業者から協賛金をいただくスポンサー制度を採っている。高齢化が進み、道幅が狭くバス等公共交通が入れない環境にある中京競馬場周辺の仙人塚地区等の移動手段を検討することからはじめ、現在は沓掛地区を含めたエリアにおいて、高齢者、障がい者の外出支援や交通不便地域の移動支援を目的に運行している。運行方法は、専用車両（トヨタハイエース）2 台により、停留所から停留所を運行する形態で、平日のみの午前 9 時から午後 4 時までの運行となっている。

利用は、登録制である。豊明市在住で 65 歳以上または障害者手帳をお持ちの方については、全停留所の利用が可能となる。また、指定地域在住の小学生から 65 歳未満については、公共施設（市役所/文化会館/福祉体育館/図書館）への移動のみが利用可能となっている。停留所については、現在、仙人塚、沓掛地区それぞれで 30 か所程度、そのほかに市内の病院・店舗等で 50 か所程度、計 80 か所程度である。利用料金については、1 回 200 円で、予約は電話のみである。利用日の 1 週間前から利用時間の 30 分前までに予約が必要となるが、予約運行状況によっては希望どおりにならないこともあると聞いている。運行開始時期については、平成 30 年 7 月から運賃無償による実証実験、平成 31 年 3 月から運賃有償による実証実験、令和 3 年 4 月から本格運行となっている。運行経費については、豊明市の負担分で約 1,600 万円、利用者については、令和 2 年度で、約 8,700 人となっているとのことである。

みよし市の「乗継タクシー」について、みよし市のコミュニティバス「さんさんバス」のバス停から離れた地域においても、さんさんバスを利用できるようにするため、さんさんバスと連携した運行を実施している。バス、タクシーとも愛知つばめ交通株式会社が運行している。具体的には、「乗継タクシー乗降場」「バス停」間を空きタクシーで運行する、

バス停までの移動支援となり、運行日は、さんさんバス運行と同じで、毎日である。利用者については、さんさんバス利用者となるので、年齢や市内在住等の制限はない。利用料金については、さんさんバス運賃を含んだ1回100円となる。さんさんバスの運賃が100円であるため、実質無料で利用できる。予約方法は、さんさんバス利用の20分前までに電話予約するか、帰宅時に限り、行きのさんさんバス乗車時に運転手にタクシー利用を伝える方法がある。運行状況によっては希望どおりにならないこともあり、これは豊明市と変わらない。運行エリアについては、さんさんバスの利用不便地区で、乗継できるバス停は15か所程度となっている。運行開始時期については、平成14、15年度に運行実験、平成16年10月から本格運行となっている。運行経費については、みよし市の負担で約90万円である。利用者については、令和2年度で、約1,000人となっているとのことである。

東郷町の「空きタクシーを活用したデマンド交通」について、令和4年7月から運行予定で、名称は現時点で未定と聞いている。運行目的は、高齢者、障がい者等の移動支援となり、運行方法は「利用者自宅」「停留所」間を空きタクシーで運行する形態で、毎日午前9時から午後5時までの運行となっている。利用対象者については、満65歳以上の方や、障害者手帳所有者、妊産婦等で「利用登録」が必要となる。利用料金については、1回300円で、予約方法は電話予約となり、利用時に登録証を提示する必要がある。聞き取り確認はできていないが、他のデマンド交通と同じく、予約運行状況によっては希望どおりにならないこともあると思われる。運行エリアは東郷町内全域で、停留所は、公共施設、病院、店舗、理美容室、寺院などとなっているとのことである。運行開始時期については、令和2、3年度に実証実験、令和4年7月から本格運行となっている。運行経費については、約500万円を予定しているとのことである。

日進市の「高齢者少量輸送実証実験」について、現在、プロポーザルによる業者選定中とのことで、業者提案や協議により運行方法を決定していくと聞いている。目的は、日進市内の高齢者の移動を支える新たな交通手段の確保に向けた実証実験で、運行時間は実証実験期間である令和4年10月3日から令和4年12月28日までのうち、平日60日間となる。利用対象者については、75歳以上の方、65歳以上の運転免許証自主返納者及び運転免許未取得者などとなる。利用料金は、業者提案を予定しており、運行エリアも交通不便地区で今後決定していくとのことである。

本市の目指す公共交通の方向性については、現状と市民のニーズを正確に把握し、解決すべき課題を順序をつけて整理する必要があると考えている。本市では令和5年度末に新しい公共交通計画の策定を予定しており、令和4年度に実施する市民アンケートで、現状と市民ニーズを把

握し、これまでの施策の実施状況や数値目標の達成状況等を検証・評価した結果や、社会情勢の変化などを踏まえた検討を進めていく。市民アンケートで把握したニーズを反映させるための最適な方法について、利用者側、財源を含めた運営者側の双方から検討を進めていく。

大島委員 三ヶ峯ニュータウンの移動支援で使用している車両の所有者は誰か。
企画政策課課長補佐

現段階では、社会福祉協議会の車両を使用しているが、将来的には、市民が所有する車両を使用したいと聞いている。

大島委員 他市町では、デマンドタクシーを進めているが、本市でうまくいかなかった理由などはあるのか。また、本市でデマンドタクシーをどのように位置付けていくのか。

企画政策課長 この地域の特性としては、自家用車に依存して生活している傾向がある。現時点で年齢が若い市であるが、20年経てば状況は変わってくることから、令和4年度に実施するアンケートの結果を踏まえて、どのような施策をどのタイミングで実行するか判断していく。

山田(か)委員 N-バスは、利益を追求する性質の事業なのか。
安心安全課課長補佐

コミュニティバスであるため利益を追求するものではないが、運行経費に対する運賃収入をある程度は確保する必要があり、その収支率を改善するために料金改定を行った。

山田(か)委員 三ヶ峯線が減便されて乗れない人が出ていると聞いたが、市に苦情は来っていないか。

安心安全課課長補佐

令和3年4月の路線再編に伴い、変更となった運行時刻表では、三ヶ峯線は14時の便を減らしたため、再編時には苦情が来ていた。現在は保護者や学校からの苦情は来っていない。

大島委員 令和4年4月から収入は増えており、フリーパス券(6か月)の購入者が私の予想以上にいた。N-バスに必ず乗る人たちが多くいるので、その方々のニーズを満たせるようにならないのか。

企画政策課長 市民のニーズを把握するためのアンケート項目は市の関係各課だけでなく、公共交通会議の委員の意見も聞きながら作っていきたい。路線を増やせば経費が増加してくるため、バランスがとれた公共交通の在り方を検討していきたい。

安心安全課長 年度に二、三回ほどN-バスに乗車して調査している。実際の利用者にお声がけしてニーズの聞き取りをしていきたい。

大島委員 市が支払う運行負担金の値上げの話は出ているか。

安心安全課課長補佐

運行負担金には人件費や燃料代が多くの割合を占めているため、影響が出てくることは否定できない。その都度、名鉄バス株式会社と協議している。

大島委員 新しく購入したバスの座席が対面式から前向きに変わった。運行している全ての車両が変わったのか。

安心安全課課長補佐

路線バスとして運行するための車両における座席の基準が変わったため、今後新たに導入される車両は前向きの座席になる。

なかじま委員 市民のリニモの利用状況はどのようなか。株主として愛知高速交通に対してどのようにアプローチしていくのか。

企画政策課長 コロナ禍により利用者数が大きく落ち込んでいたが、その後回復傾向である。世の中のリモート勤務の増加もあり、通勤定期は回復していない。今年11月のジブリパーク開業による影響はあると考えられる。市民のリニモの利用率は把握していない。

なかじま委員 リニモを利用して名古屋市へ通勤している人も多い。東山線の始発や終電との接続が悪いとの声も聞く。リニモ利用者のニーズについてもアンケートに盛り込んでほしいと考えるが、どうか。

企画政策課長 ダイヤについては運行事業者の判断である。そういった意見があることは伝えていきたい。

委員長 委員長報告は委員長と副委員長への一任を確認。

委員長 閉会宣言

午前11時08分終了

以上、要点筆記は会議内容と相違ないので署名する。

令和4年6月13日

総務くらし建設委員会委員長 山田けんたろう