

会議結果

次の附属機関等の会議を下記のとおり開催した。

附属機関等の名称	平成30年度第1回みよし市地域公共交通会議		
開催日時	平成30年5月22日(火曜日) 午後1時30分から午後3時10分まで		
開催場所	市役所3階 研修室1・2・3		
出席者	<p>【会長】伊豆原浩二 【副会長】松本幸正</p> <p>【委員】伊藤久司 稲見恒弘 野々山勝利 鈴木伸幸 角野知子 近藤博之(代理 萩木場) 加藤憲治(代理 竹中) 山口直毅 深町明弘(代理 大橋) 二輪昭宏 榊原仁(代理 塚崎) 岩月康男 新谷千晶 中野美咲 鈴木淳 岡本隆広</p> <p>【事務局】政策推進部長 政策推進部参事 政策推進部次長 企画政策課長 企画政策課副主幹 企画政策課主任主査 企画政策課主事</p> <p>【傍聴者】 2人</p>		
次回開催予定日	未定		
問合せ先	政策推進部 企画政策課 (0561) 32-8005 kikaku@city.aichi-miyoshi.lg.jp		
下欄に掲載するもの	<ul style="list-style-type: none"> ・議事録全文 ・議事録要約 	要約した理由	
審議経過	<p>《議事》</p> <p>1 委嘱状交付</p> <p>【企画政策課長】 定刻になりましたので、ただいまから平成30年度第1回みよし市地域公共交通会議を開催します。</p> <p>委員の皆様には、大変お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。私は本日の進行役を務めさせていただきます、企画政策課長の竹内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。</p> <p>本日の会議は、みよし市附属機関の設置及び運営に関する要綱の規定に基づき、公開とさせていただいておりますのでよろしくお願いいたします。</p> <p>なお、傍聴者の方は、受付時にお渡ししました注意事項を厳守いただきますようお願いいたします。</p> <p>本日の出席委員は18名でございます。みよし市地域公共交通会議要綱第5条第2項の規定を満たしておりますので、本会議は成立していることをご報告させていただきます。</p> <p>この「みよし市地域公共交通会議」は、本年度より、昨年度までの道路運送法に基づく地域公共交通会議の所管事務だけではなく、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に基づく協議会組織としても、新たに</p>		

本会議を位置付けさせていただいております。

本日は、新たなみよし市地域公共交通会議になって第1回目になりますので、今回委員にご就任いただきます皆さまに委員の委嘱をさせていただきます。

本来であれば、市長より、委員お一人お一人に委嘱状を交付させていただくのが本意ではございますが、時間の都合により、大変失礼ではございますが、机上に委嘱状を交付させて頂いておりますので、ご了承ください。

また併せて、お手元に配付させていただいた会議出席者名簿及び配席表をもって、各委員の皆さまのお名前のご紹介に代えさせていただきます。重ねて、ご了承くださいますようお願いいたします。

2 市長あいさつ

【市長】

改めまして皆さんこんにちは。みよし市長の小野田賢治でございます。本日はご多用のなか、平成30年度第1回みよし市地域公共交通会議にお集まりいただき、誠にありがとうございます。

地域公共交通会議は、公共交通の利用者である市民の代表者、学識経験者、公共交通事業者の代表者、関係行政機関の職員の皆様方にご参加いただき、本市の公共交通についての現状や課題について話し合っております。また、より良い地域公共交通のあり方など、現在策定中の第2次みよし市総合計画の市民アンケート調査においては、みよし市の弱みの大きなひとつに「公共交通が不便」と答えた方が非常に多い結果となっております。

今後、公共交通に対する施策の展開は極めて重要で喫緊の課題だと考えております。今回の会議では、市民の皆さんにとって、地域にとって、本市にとって望ましい公共交通網のすがたを示す「地域公共交通網形成計画」の策定について、その協議を平成30年度と31年度でお願いするものです。まったく新しい形成計画でいいと思っておりますし、皆様方には費用対効果もありますけど、新しい視点でダイナミックな計画を期待し、この後、しっかり話し合っただきたいということをお願いしたいと思っております。本市において、ふさわしい地域公共交通をつくりあげていくため、委員の皆様には忌憚のないご意見をお願いし、あいさつとさせていただきます。どうぞよろしく申し上げます。

3 会長・副会長選出

【企画政策課長】

それでは、議題の審議に入るにあたり、最初に本会議の会長の選任をお願いしたいと思います。

会長の選任については、本会議要綱第4条第2項の規定により、委員の皆さまの互選によりまして会長を選任していただくこととなっております。どなたかご発議いただけますでしょうか。

【伊藤委員】

これまでのみよし市における公共交通会議の経緯をよくご存じの伊豆原委員を推薦します。

【企画政策課長】

ただいま、会長に伊豆原委員をご推挙いただきましたが、いかがでしょうか。

(異議なし)

【企画政策課長】

皆さまにご異議なしとの声をいただきましたので、伊豆原委員に会長をお引き受け願いたいと思いますが、伊豆原委員よろしいでしょうか。

【伊豆原委員】

はい。

【企画政策課長】

それでは、伊豆原委員は会長席へご移動をお願いします。

それでは会長の選任に続きまして副会長の選出についてですが、本会議要綱第4条第2項の規定により、会長が指名することとなっておりますので、伊豆原会長からご指名いただきたいと思います。

【会長】

副会長は、松本委員をお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

【企画政策課長】

それでは、松本委員は副会長席にお移りください。

4 会長・副会長あいさつ

【企画政策課長】

それではここで、会長、副会長よりご挨拶をいただきたいと思います。はじめに伊豆原会長よりごあいさつをお願いいたします。

【会長】

みなさん、こんにちは。ただいまみよし市地域公共交通会議の会長にご推挙をいただきました伊豆原でございます。名前を見ていただくと、実は

私、昉生の生まれであります。当時と比べるとずいぶんまちが発展して大変嬉しく思っているところですが、確か平成 11 年にさんさんバスの運行が始まってから 20 年目となりました。市民の皆さんや行政に改善していただいたことで利用者も増え、皆さんに愛されるさんさんバスになったと思います。しかし、これからのみよし市の発展を考えますと、もう少し改善する余地はあると思います。新たな地域公共交通網形成計画という、活性化再生法に基づいた計画を今年度と来年度で作りますので、皆さんの新たな視点と知恵を出し合って、みよし市の公共交通を市民にとって良いものに成長させたいと思います。微力ですが会長を務めさせていただきます。よろしくをお願いします。

【企画政策課長】

ありがとうございました。

続きまして、松本副会長よりごあいさつをお願いします。

【副会長】

会長よりご指名いただきました松本でございます。皆さんとともに会長を支えながら、みよし市にとってふさわしい公共交通の構築に尽力したいと思っています。特に活性化再生法に位置付けられた会議になるということで、これまで以上に市民の皆さんのお力添えが必要となります。私のほうもご協力させていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いします。

【企画政策課長】

ありがとうございました。市長につきましては、他に公務がございますので、ここで退席させていただきます。

5 みよし市の公共交通体系について

(参考資料：資料 1)

それでは議事の審議に移りますが、本会議要綱第 5 条第 1 項の規定により、会長が議長となるとありますので、会議の進行をお願いしたいと思います。伊豆原会長よろしくお願いいたします。

【会長】

それでは、会議次第に沿って議事を進めたいと思います。限られた時間の中ですが、委員の皆さまで十分議論をしていきたいと思いますのでご協力をお願いします。

会議次第 5 「みよし市の公共交通体系について」を事務局より説明してください。

【事務局】

新しく委員になった方もみえますので、「みよし市の公共交通体系につ

いて」ご説明します。みよし市の公共交通は、北部のきたよし地区を東西に横断する名古屋鉄道の豊田線、中部のなかよし地区を中心に日進市赤池から豊田市を結ぶ名鉄バス「星ヶ丘豊田線」、赤池駅とアイ・モール・イオン三好店間の名鉄バス「イオン赤池線」、知立駅とアイ・モール・イオン三好店間の名鉄バス「愛教大線」が運行しています。

これら民間バス路線を補完する公共交通として市のコミュニティバス「さんさんバス」が市内を網羅するように運行するとともに、さんさんバスのバス停から遠い地区からもさんさんバスへ乗り継ぎできるよう「乗合タクシー」を運行しております。さんさんバスの始点・終点となる南部の明知下公民館には、「豊田市高岡地域バス」が乗り入れています。

この他、きたよし地区においては、民間事業者が運行する「三好ヶ丘ループバス」、「愛知学泉大学スクールバス」における駅との送迎区間内での一般利用がされています。

それぞれの交通機関の概要です。

名古屋鉄道は豊田線の三好ヶ丘駅と黒笹駅があります。

名鉄バスは、星ヶ丘豊田線の新屋経由と衣ヶ原経由、イオン赤池線、愛教大線の4路線が運行しています。

三好ヶ丘ループバスは、さんさんバスと乗合タクシーの運行事業者でもある愛知つばめ交通株式会社が、朝と夜のみ運行しています。さんさんバス回数券での利用も可能となっています。

愛知学泉大学スクールバスは、三好ヶ丘駅と大学を結ぶスクールバスで、学生以外の一般利用も可能です。日曜祝日は運休となり、大学の授業に合わせてダイヤが変わることがあります。

タクシーは、さんさんバス乗合タクシーの事業者でもある愛知つばめ交通株式会社が筋生町にある本社でタクシー18台を保有しています。

豊田市高岡地域バスは、みなよし地区の明知下公民館に乗り入れています。

続いて、3ページ「さんさんバス」についてです。

基本的な考え方として、さんさんバスを市内のバス交通体系の基幹として位置づけ、既存の民営バス路線やタクシーなどを含めた総合的なバス交通サービスの提供を行っています。

バスの運行目的としては、市内の交通空白地帯の解消、高齢者・移動困難者の社会参加の支援、公共公益施設などへの交通手段の確保、地域間の交流促進、交通の安全と円滑化の促進を主な目的としています。

バス運行の背景・経緯にありますように、平成11年10月からさんさんバスの試行運行を開始、13年度から本格運行を開始し、その後、ダイヤの

見直しやバス台数の増車等、さまざまな改変を行い、現在では交流路線のくろまつくと生活路線のさつきちゃんの2路線、6台体制で一日各路線25便の運行を行っています。

4ページの料金については、1乗車100円となっており、未就学児と車椅子等の介助者は無料になります。回数券は先ほどご説明したとおり三好ヶ丘ループバスの回数券でさんさんバスの利用が可能であり、逆にさんさんバスの回数券もループバスで利用可能となっています。

5ページ「これまでのバス関連設備費用」には、今までのバス購入の経緯が記載されています。今年度は2台のバスの更新を予定しています。

今後検討する課題として、利用者の利便性の向上のための他市町のコミュニティバスの運行路線の接続については、日進市の「くるりんバス」や東郷町の「じゅんかい君」など近隣市町との接続の検討を行います。運転免許証の自主返納者への支援については、今年度から社会福祉協議会が運転免許証の自主返納者に対し、さんさんバスの回数券2,000円分と交通系電子マネーmanaca3,000円分の配布を自主返納者への支援策として行っています。利用者の増加に伴うさんさんバスの増便については、平成29年度は28年度と比べ利用者が減少に転じましたが、28年度までは年々利用者が増加する傾向にありましたので、これによりバス停での乗客の積み残しが発生することが懸念されるため、対策として増便・増車の検討などが今後の課題として考えられます。

6ページの乗合タクシーについてです。さんさんバス2路線のバス停から半径500メートルでカバーしきれない地域に住む人の利便性向上のため、平成14年11月からの実験運行を経て、16年10月から本格運行を開始しました。

8ページをご覧ください。さんさんバス・乗合タクシー路線図の市域カバー図です。バス停から半径500メートルのバス利便地域から外れる交通不便地域においても、さんさんバスの利用ができるように設定しています。乗合タクシー乗降場から点線で描かれている部分が徒歩圏内です。さんさんバスと乗合タクシーを合わせると、カバー率はおよそ96%となっています。

6 報告事項

- (1) みよし市地域公共交通会議の位置付けについて
(参考資料：資料2)

【事務局】

9ページをご覧ください。みよし市地域公共交通会議は、今回から新た

に附属機関として位置付けられました。趣旨としては、道路運送法に基づき、乗合旅客輸送の態様、運賃などの事項について協議を行う地域公共交通会議の位置付けに加えて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）によってバス・タクシーなどを含めた多様な交通モードについて協議を行うこととなっています。

生活交通のあり方を審議するとともに、電車やバス、タクシーなど、市内のあらゆる公共交通機関について、本市の望ましい公共交通のネットワークの姿を示し、それに向けてどのように計画を実施していくかを検討する機関となります。

それぞれの公共交通の代表者にも集まっておりますので、審議、検討と共に、計画の実施主体となり得る部分もございます。

また、昨年度から引き続き委員に就任していただいた方もみえますので、昨年度の会議との比較を簡単にしますと、昨年度まではバスやタクシー事業の旅客運送の視点でそのあり方を審議するとともに、本市が運行する地域コミュニティバスのあり方や利用促進についての審議を行う「さんさんバス利用促進審議会」と併せた形で審議・検討を行ってきました。今年度からは「さんさんバス利用促進審議会」の部分は廃止され、活性化再生法の位置付けとして、すべての公共交通を対象としたネットワークの姿を審議することになります。会議の名称は今までと同じ「地域公共交通会議」を使います。

この会議では、「地域公共交通網形成計画」を作成し、その後、公共交通の利用促進に向けた取組を実施することになります。

望ましい公共交通ネットワークの姿の内容が9ページに記載されています。公共交通のマスタープランというべき計画を、本市では平成30年度、31年度の2か年で作成します。

次に、地域公共交通会議の効果についてですが、活性化再生法に基づいて地域公共交通網形成計画の策定と実施に必要な協議を行う協議会となりますので、策定した計画の実施については、交通事業者は会議への参加と応諾義務が生じること、協議会としての地域公共交通会議の構成員は協議結果に対する尊重義務が生じます。

(2) 地域公共交通網形成計画の策定について

(参考資料：資料3)

【事務局】

なぜ本市で地域公共交通網形成計画を策定することになったかについてです。本市の公共交通の基本的な計画として、平成19年に作成した「三好

町交通基本計画」があり、その計画をもとにさんさんバスを主とした公共交通施策を展開してきました。現在はその計画が失効し、公共交通のビジョンとなるような指針がないこと、平成 26 年に改正された活性化再生法を背景とし、地域公共交通のネットワーク全体をとらえて様々な交通モードを一体的に形づけられるようになったことによって、地域全体の公共交通のあり方を定めた公共交通のマスタープランを策定する必要があると本市では判断しました。

その背景としては、総合計画策定時の市民アンケート調査で、公共交通に対する重要度は高いと感じている市民が多いことに対し、満足度は低いという結果であったこと、本市は自家用自動車で移動する人が多いため、高齢者の免許返納者への対応として今のうちから考える必要があることがあります。

具体的な策定までのスケジュールについてです。地域公共交通網形成計画は、平成 30 年度、31 年度の 2 か年をかけて策定します。30 年度は業務支援を行う業者選定を 7 月中に終え、本市の地域特性や公共交通の現状把握を行います。秋ごろに、公共交通の市民アンケート調査やバス乗降調査などの市民意向をくみ取るためのニーズ調査を実施します。なお、ニーズ調査を行うにあたって、8 月末から 9 月頃の第 2 回本会議によって調査内容を検討します。2 月頃に、地域特性の把握やニーズ調査の結果について、第 3 回目の会議を開催して報告します。

平成 31 年度はニーズ調査の結果を踏まえ、課題の整理や対応方針を示して計画案を策定します。その過程の中で本会議を重ね、計画案を練り、秋ごろに市民の意見を聞く場としてのパブリックコメントを実施します。

平成 32 年度以降は策定した計画を実行します。本会議は先ほど申し上げたように計画の実施主体となりますので、計画の実現に向けた取組をこの会議で進めていくことになります。

11 ページの公募型プロポーザルの実施についてですが、先ほど説明したスケジュールで今年度 7 月までに業務支援をするコンサルタント業者を選定し契約していくことになります。

続きまして、活性化再生法の改正について、中部運輸局愛知運輸支局の二輪委員から説明をお願いします。

【二輪委員】

まず、活性化再生法の説明をさせていただきます。正式名称は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」といいます。この法律は平成 19 年からありますが、平成 26 年 5 月に改正されました。なぜ改正されたかといいますと、国の交通政策の理念を定めた「交通政策基本法」が 25 年に制定さ

れ、これが活性化再生法のベースとなる内容であるためです。

交通政策基本法の理念としては、①日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保、②まちづくりの観点からの交通施策の促進、③関係者の相互連携と協働の促進となっています。まさに、先程お話のありました市民、交通事業者、行政、市内企業等の連携によって、まちづくりと一体となって交通網を考えていくべきであるということが交通基本法の理念になっており、これに基づいた交通を作るべきであるという国の基本方針が出されています。各市町には、国の方針に則って地域公共交通網形成計画を作成していただくこととなります。さらに、各市町が作成した計画に基づいて、具体的な内容となる地域公共交通再編事業と地域公共交通再編実施計画を立てていただき、事業を進めていただくことで、より良い交通網を実現していくこととなります。もちろんこれは計画のため、その都度見直すこともあります。

活性化再生法に定められているポイントが3つあります。1つ目は地域公共交通団体が主体となって計画をつくること、2つ目はまちづくりと連携し、将来のまちのビジョンに対応できる交通網をつくること、3つ目は、個別ではなく全体のネットワークをどうしていくかという、面的な公共交通ネットワークを再構築することです。市町で計画を策定する際には、効率的で利便性の高いものを目指していただくこととなります。

次に、この会議で皆さんがどのような議論をしていただくかについてお話しします。各委員はそれぞれの立場で会議に出席していただいているため、その立場で意見をさせていただくのですが、一番大切なことは、会議以外のおきもそれぞれの視点で公共交通を見たり近所の人意見を聞いたりして、それを会議での発言に反映していただくことです。それによってより良い会議になると思いますのでよろしくお願いします。

(3) 平成29年度さんさんバス実績報告について

(参考資料：資料4)

【事務局】

資料12ページをご覧ください。さんさんバス年間利用者数は、近年増加傾向でしたが、平成29年度は286,191人で、前年度と比べ約1万5千人の減少となりました。

13ページをご覧ください。平成29年度の乗合タクシー年間利用者数は、1,746人で、前年度から約100人の減少となりました。

14ページをご覧ください。平成29年度の運行負担金は63,821千円で、これは運行経費から料金収入と国からの補助金を差し引いた金額となり、

市がバス事業者に支払っています。下のグラフで、平成 24 年度以降に運行経費が増えているのは、バスを 2 台増車し、6 台体制となったためです。バスの故障等が発生すると、運行経費は増えることがあります。

15 ページをご覧ください。②は市の運行負担金を利用者数で割った「利用者一人あたり市負担金の推移」、③は市の運行負担金を人口で割った「市民 1 人あたり市負担分の推移」です。

16 ページをご覧ください。さんさんバスの月別利用状況です。①のグラフで、利用者数が前年度と比較して大きく減少している月がありますが、昨年度近隣に大型商業施設ができたことが要因として考えられます。

17 ページから 19 ページまでは、月別利用状況等を表とグラフで示したものになります。

20 ページの「曜日別路線別利用者数」をご覧ください。特に金曜日、土曜日、日曜日において、前年度と比べて減少が著しいことがわかります。

21 ページは平成 29 年度バス停別乗降者数です。アイモール・イオン三好店バス停が 88,307 人と一番多く、次いで豊田厚生病院バス停が 72,429 人と多くなっています。

22 ページは、バス停別の対前年度増加人数順です。アイモール・イオン三好店バス停では対前年度比 13,260 人の減少となり、次いで豊田厚生病院バス停では対前年度比 9,523 人の減少となっており、この二つのバス停の乗降者数が大きく減っていることがわかります。運行事業者の愛知つばめ交通株式会社に確認したところ、原因として、豊田厚生病院から乗車し、買い物等のためにアイモール・イオン三好店で下車する外国人の数が減少したこと、映画を見るためにアイモール・イオン三好店に行く小中学生の数が減少したこと等が考えられるということでした。

23 ページから 26 ページまでは路線別利用者数、27 ページは乗合タクシー乗降場別乗車数、28 ページはバスロケーションシステム利用状況、29 ページは三好ヶ丘ループバス利用状況、30 ページは愛知学泉大学スクールバス一般利用客の利用状況、31 ページは名鉄バスのイオン三好店に乗り入れる路線の利用状況になります。

(4) 平成 29 年度地域間幹線系統確保維持計画に係る事業評価について
(参考資料：資料 5)

【事務局】

平成 29 年度地域間幹線系統確保維持計画に係る事業評価については、みよし市がさんさんバス分を愛知県バス対策協議会に提出したものを事務局である愛知県が取りまとめ、国に提出したものの抜粋です。資料の説明に

については、愛知県振興部交通対策課の塚崎さんよりお願いします。

【塚崎】

愛知県振興部交通対策課の塚崎です。本日は榊原の代理で出席させていただいています。

さんさんバス交流路線、生活路線については、幹線系統として国から補助金をいただいています。幹線系統と呼ばれる系統については、私たちが事務局をしている愛知県バス対策協議会において、補助金申請に必要な計画の策定や事業評価を行っているものです。この資料は今年の1月に愛知県バス対策協議会において行った事業評価の抜粋版となっています。この事業評価の資料は、運営主体であるみよし市やバス事業者等に助言をいただきながら作ったものです。作成にあたっては利用されている地元の方の意見も大事であると思っていますので、利用者の意見を反映させながらの作成をお願いしています。実際にバス対策協議会で評価を行うものではございますが、路線が走っている市町の方に活用していただくためには会議で話題に上げていただくことが必要と思っていますので、このように報告させていただきました。

7 質疑

【会長】

これまでの説明について、ご意見・ご質問等ありましたらお願いします。

補足しますと、さんさんバスには乗合タクシーという仕組みがあります。この仕組みはみよし市が随分前から行っているのですが、タクシーの運行ではなく、あくまでもバスの運行の中でタクシー車両を上手に使う方法をとっています。この方法はみよし市が先進的に行ったもので、これを参考として県内・県外のいろいろな地域で乗合タクシーの運行が始まりました。その意味では斬新な取り組みであったと思います。これにより、資料8ページの市域カバー図のとおり、現状これだけの範囲がカバーできています。

【稲見委員】

好住地区に昨年度乗合タクシー乗降場を設置していただいたのですが、住民に浸透しておらず、今でも問い合わせを受けます。また、タクシーが遅れるとタクシー乗降場で待ちくたびれてしまうという話も聞きました。

【会長】

乗合タクシーの利用方法がわかりにくいということですね。事務局として地域の方へのPRなど何か考えはありますか。

【企画政策課長】

好住地区では平成29年度に36人の乗合タクシー利用がありました。さん

さんバスの利用者数は平成25年のダイヤ改正以降伸び続けてきましたが、29年度は減少に転じました。さんさんバスや乗合タクシーの利用方法についても、広報等で改めてPRしていきたいと考えています。

【二輪委員】

13ページの乗合タクシーの利用状況について、平成23年から24年の間に著しく実績が下がっているのですが、何か制度的な変更があったのでしょうか。

【企画政策課長】

バス運行の見直しの中で、平成24年4月から、タクシー乗り継ぎの利用が多かった、豊田厚生病院とベイシア三好店の乗降場をバス路線に組み入れました。特に厚生病院は乗合タクシーを待つ乗客が非常に多く、タクシーが追い付かない状況となっていました。乗合タクシー乗降場をバス停にしたことで、乗合タクシーの利用者数が著しく減少しました。

【鈴木委員】

4ページに、運行時間の短縮と朝の通勤・通学利用者の利便性向上のため、早朝の第1便で複数のバス停を通過することにしたとあります。こういったことは他にもできると思いますが、他の時間帯等で何か計画されていることはありますか。

【企画政策課長】

具体的な見直しは現在考えておりません。今年度と来年度で公共交通網形成計画を作成するにあたって、いろいろな基礎調査を行ってまいりますので、結果を見ながらさらに利便性を向上するような方策を検討したいと思えます。また、皆様からの提案があれば会議の中でお聞きしたいと思います。

【鈴木委員】

早朝の第1便は、開所前の施設を通過するというで理にかなっていると思います。他の時間帯について、少しでも早く目的地に到着できるよう、いくつかのバス停を通過する急行便を作ってはどうか。地元からも早く到着できる方法はないと言われていまして、考えていただきたいと思えます。

【企画政策課長】

急行便を走らせた場合に、待っている人がいるバス停を通過する訳にはいきません。路線が脇にそれるとその分時間がかかりますので、脇にそれて行く必要のあるバス停で利用者が少ない場合には乗合タクシーの乗降場に切り替えたり、反対に利用者の多い乗合タクシー乗降場をバス停に切り替えたりといった見直しをこれまでもしてきました。他にも利便性の向上

するような取組やアイデアがありましたら、ご提案いただきたいと思います。

【会長】

アイモール・イオン三好店バス停の乗降者数の減少の要因として、豊田市駅前の再開発や赤池と長久手の商業施設のオープンなど、みよし市周辺でいろいろな商業施設が増えてきていることで、住民の皆さんが選択することができるようになり、分散したことが大きいと思います。

豊田厚生病院バス停については、今の医療制度では初診で総合病院へ直接行くと初診料が高くなる仕組みのため、利用者が減ってきているのではないかと思います。

これから計画を作っていく上で、医療制度や保険制度を含めて私たちがアンテナを張っていくことが公共交通網形成計画の中で公共交通をうまく活用することにつながると思います。利用者のマイナスというのは辛い数字ではありますが、次のステップとしてこの数字をどうとらえるかを考えていく必要があると思います。

【副会長】

会長が言われたように、近隣の商業施設の新規オープンの影響は避けられないと思っています。ただ問題は、それをどのようにとらえるかだと思います。今回、バス停ごとの乗降者数はわかりますが、実際の乗車区間や、外国人が減ったとありましたが実態はつかめていませんよね。年に1回程度は詳しい乗降調査を行って蓄積していく必要があると思います。今までは利用者数が右肩上がりだったので良かったのですが、今回のように減少に転じたときに手が打てなくなってしまいます。

その中で、16ページのグラフを見ますと、長久手のイオンがオープンした平成28年の冬は利用者数が大きく減っておらず、影響は見られません。赤池のプライムツリーは29年11月にオープンしましたが、利用者数はその前の9月から落ち込んでいます。このとき、何かあったのでしょうか。

【企画政策課長】

ご指摘のとおり、9月の利用者数が落ち込んでいるのですが、このとき、豊田市にイオンスタイルがオープンしていますので、その影響かと思います。また、11月には豊田市駅前にK i T A R Aもオープンしたことで、特に後半は利用者が減りました。

【副会長】

さんさんバスだけの利用者が多いのが良い訳ではなく、住民が地域全体を公共交通で移動できる環境ができていることが一番大事ですので、そういう意味では利用者数が減っても悲観することはありません。幸い、名鉄

バスや愛知学泉大学スクールバスは順調に推移していますので、地域全体で良くなっていけばいいと思います。

今後、活性化再生法に基づく会議になりますので、名鉄バスの営業路線のデータもご紹介いただきながら、状況を見ていけると良いと思います。

【二輪委員】

公共交通網形成計画を作るにあたって、狭い地域での視点ではなく、広い視点で考えていただくことが重要だと思います。みよし市の場合だとさんさんバスが中心になってくると思いますが、みよし市の住民はみよし市の中でだけ移動するわけではなく、他市町へ行くこともありますので、そういった移動も視野に入れていただく必要があります。また、高齢者の乗車が多いというお話もありますが、それだけではなく若い人や子どもにはどのように使ってもらうかも考えていかなければなりません。さらに、都市計画にも関係しますが、将来的に道路や商業施設、事業所ができた場合にそれらをどうつなげていくか、また、高齢化が進んだ場合に今のままで良いのかといった視点も持っていただき、二次元的、三次元的、広域的に考えていただく必要があります。そういうことによって将来的にも安心して住んでいただけるみよし市になると思います。

【新谷委員】

私は以前からこの会議に関わっているのですが、最初は福祉のためにスタートしたものが、今は生活交通としてとらえられ、これからは地域の中の公共交通を考えていくということが確認できました。そうした場合、みよし市における生活交通には一体どういうものが求められているのか、具体的な優先順位を絞っておく必要があると思います。路線のつなぎ方や運行時間の短縮といった具体的な案が出てきたときに、予算の中で何を優先するのかを考えるものさしになるようなものについて、皆さんで議論することが必要だと思います。

【会長】

これから住民の生活スタイルがどう変わっていくかについては、議論をしておきたいと思います。データや調査結果から見える問題だけではない部分も考えていかなければならないと思います。

【伊藤】

私は4年ほど前から会議に関わらせていただいておりますが、地域の方にとっては公共交通が身近なもので、それぞれの立場での要望は会議の中で出てきます。しかし、今意見がありましたように、全体を見通した中でどれを優先していくかというのが非常に大事なところになると思いますので、少なくともこの会議の中ではコンセンサスを取れる形にしていきたい

と思います。

【中野委員】

平成24年度に乗合タクシーの利用者が大きく減ったときに、路線バスに組み込んだという説明だったのですが、タクシー利用者は1万人以上減ったのに、バスの利用者は増加していません。バスに乗ることに抵抗があるのかなと思いましたので、そこが改善できると良いと思います。

【会長】

住民の理解も含めて、バスを利用することと乗合タクシーを利用することが一緒なのかということですね。公共交通網形成計画の中でこの仕組みをどうしていくかも一つのテーマだと思います。利用者数30万人ということで、私たちはたくさんの人に利用してもらっていると思ってしまいますが、実は固定客が多く、広く市民が乗ってくれていることにはならないかもしれません。この仕組みの中にもメスを入れる必要があるのではないかというご指摘ですので、これから計画を作っていく上で考えなければいけない部分だと思います。

【二輪委員】

公共交通会議の場に来ている方は日頃から公共交通に関心をもって、バスにも乗っている方が多いと思いますが、実はバスに乗ったことがない、乗り方を知らない人が意外に多いという話を耳にしています。若い人は普段車で移動しているので乗る必要がなく、乗り方を知らないということがあります。みよし市は若い人が多いので大きな問題にはなりません。今後高齢化が進んだ場合に、免許を返納しようと思っても、バスの乗り方が分からないと交通手段がなくなってしまうため免許を返納しないという悪循環になるように思います。公共交通網形成計画の中で、周知の一環としていかにバスに乗っていただくかというスキームを作っていくことが重要だと思います。特に高齢者予備軍に対して早めにバスの乗り方を理解していただくと、免許の返納につながり、良い循環が生まれると思います。

【副会長】

周辺の自治体を見回してみますと、今、二つの視点があると思います。コミュニティバスはもともと福祉の一環で導入されましたが、住民の要望を聞いていく中で通勤・通学にも対応する形になり、段々と生活を支えるものになってきました。一方で本当に困っている方もいるので、そういった方を支える使命があると思います。ところが、利用者の数字だけを見ると、本当に困っている少数の方を助けるより、困っていないけど通勤・通学を安く済ませてあげた方が、数としては大きくなります。どうしても数が多い方が良いように思われるのですが、網形成計画を作成する前に、我々は

一度原点に立ち返らなければいけません。みよし市にとって必要な公共交通は何だろう、みよし市ではここまでは支えていこう、ということをしつかりとこの会議で議論し、共通認識を持つ必要があります。

ただ、この会議の場で議論するのも大事ですが、一番は住民の声を聞くことだと思います。我々だけですべて決めるのは難しいため、地域の方の声を聞くというプロセスが何より大事だと思います。11ページの計画の中で、地域の声を聞くということが入っていませんが、その点についてはどういう予定をされていますか。

【企画政策課長】

今年度、ニーズ調査の実施を予定していますので、その中で乗降調査や乗客以外へのアンケート調査を実施し、住民の意向を確認しようと考えています。

【副会長】

声の大きな人の意見に引っ張られず、全体の意向を確認するにはそれで良いと思います。ただ、地域のニーズはアンケートになかなか出てきません。他の自治体だと、地区別の懇談会やワークショップ等をしながら直接的に意見を聞いています。網形成は利用促進につなげる面もありますので、住民にもご協力いただかなければならないことが多々あります。網形成策定には、こういったプロセスこそが大事ではないかと思っていますが、そのあたりが少し欠けているように思います。

【企画政策課長】

今後、計画策定事業を行う事業者の選定をプロポーザルで行いますが、その中の提案事項として、懇談会の開催についても提案してもらえような仕様書にしたいと考えています。

【副会長】

すばらしいアイデアだと思います。行政の方から何地区で何回やるというよりは、プロポーザルで専門家から提案していただければもっといい案が出るかもしれないということですね。期待したいと思います。

【会長】

皆さんにはぜひ周囲の人と公共交通について話題にさせていただいて、周囲の方の意見を拾い上げてもらえると良いと思います。そういうことによって、地域の皆さんの意見も明確になってくるのではないかと思います。現役の方は高齢者のライフスタイルを知らないということが多々あります。ライフスタイルに合わせてサービスをするのが良いのか、または違ったライフスタイルにしたいと思ってもできていない人がいるかもしれない、そのあたりをどう見極めていくかが大事だと思います。いろいろな

人の意見を聞いて集約するのは大変難しいですが、そういうプロセスは大事だと思います。

【企画政策課長】

ありがとうございました。これで予定しておりました議事は、全て終了いたしました。それでは、会議の終了にあたり、政策推進部長の山田よりお礼のあいさつを申し上げます。

【政策推進部長】

本日は長時間にわたりありがとうございました。この後の会議ですが、今年度はあと2回、来年度は4回、平成32年度は3回を予定しておりますので、お忙しいとは思いますが、本市にふさわしい地域公共交通を上げるためにもご協力いただきますようお願い申し上げます。お礼のあいさつとさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

【事務局】

次回、アンケート実施前の9月頃に第2回みよし市地域公共交通会議を予定しております。

これをもちまして、平成30年度第1回みよし市地域公共交通会議を終了します。

ありがとうございました。

—閉会—