

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3回みよし市地域公共交通会議		
開催日時	平成31年2月27日（水曜日） 午前10時00分から正午まで		
開催場所	市役所6階 601・602会議室		
出席者	<p>【会長】 伊豆原浩二 【副会長】 松本幸正 【委員】 伊藤久司 稲見恒弘 鈴木伸幸 吉岡実 加藤憲治（代理 加藤水竹） 山口直毅 毛利康浩 二輪昭宏（代理 平井早苗） 榊原 仁（代理 塚崎有里） 岩月康男 中野美咲 鈴木 淳 岡本隆広 【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>		
次回開催予定日	平成31年5月		
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	・議事録全文 ・議事録要約	要約した理由	
審議経過	<p>《議事》 1 開会・委嘱状交付 【企画政策課長】 定刻になりましたので、ただ今から平成30年度第3回みよし市地域公共交通会議を開催いたします。委員の皆さまにおかれましては、年度末の大変お忙しい時期に、ご出席いただきまして、ありがとうございます。本日の議事に入るまでの進行役を、私、企画政策課長の竹内が務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。本日の議題は、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まして、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。なお傍聴者の皆さまは、受付時にお渡ししました注意事項、厳守いただきますよう、よろしくお願いいたします。</p> <p>本日の出席委員は、15名で、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。なお本日、小林裕之委員、河合貴夫委員、宇都野佳也委員、水野恭幸委員、新谷千晶委員、永井勝義委員につきましては、所用のために欠席されるというご連絡を事前にいただいております。ご了解ください。また、本日の会議より、2名の方が役職員改選と人事異動に伴いまして新たに委員にご就任いただきますのでご紹介をさせていただきます。愛知県交通運輸産業労働組合協議会幹事、毛利康浩さんでございます。</p> <p>【毛利委員】 よろしくお願ひします。</p>		

【企画政策課長】

よろしくお願いいたします。もうおひとかた、愛知県豊田警察署交通課課長、宇都野佳也様。宇都野様におかれましては、先ほどご報告しましたとおり、本日ご欠席されております。お手元に配布させていただきました委員名簿で、新しい委員のお名前、掲載してございますので、ご確認いただきたいと思います。また、本来ならば、本日、委員お一人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、時間の都合上、机上に委嘱状を交付させていただいております。ご了承ください。会議の開催にあたり、初めに伊豆原会長よりごあいさつをいただきたいと思います。会長、よろしくお願いいたします。

2 会長あいさつ

【会長】

どうも皆さん、おはようございます。ようやく春めいてまいりました。少し心のうきうきとした頃だと思えます。このみよし市の会議も、随分長いことお願いしておりましたけれども、この30年度の今回の会議は、来年度地域公共交通網形成計画を策定するにあたっての基本的なデータを、住民懇談会、それから各種のニーズ調査と、いろいろ事務局のほうで骨折ってくれまして、基本的なデータを整理していただいて、課題のところまでこぎつけていただきました。ここら辺あたりをベースに、来年度の計画に向かって議論を進めていただいて、ぜひみよし市の公共交通網形成計画がよい計画になりますように、皆さんのご意見を期待しておりますので、限られた時間ですけど、あまり肩肘張らずに、個人的なご意見でも結構でございますので、どうぞ活発なご意見いただけたらと思えます。よろしくお願います。

3 議題

(1) 各種ニーズ調査結果について

(参考資料：資料1)

【企画政策課長】

ありがとうございます。議事に入ります前に、本日の資料を確認させていただきます。事前に委員の皆さまに送付させていただきました本日の会議の次第と、それから資料1から資料6まで、それと参考の地域区分図、その他、机上に配布させていただきました、本日の配席表、委員名簿、さんさんバスの路線図時刻表、以上が本日の資料となっております。過不足ございましたら、お申し出ください。よろしいでしょうか。それでは議事に移りますが、本会議要綱第5条第1項の規定により会長が議長を務めることとなっておりますので、伊豆原会長に会議の進行をお願いいたします。伊豆原会長、議事進行よろしくお願いいたします。

【会長】

はい、それではお手元の次第に従って進めてまいりたいと思えます。よろしくお願います。それでは議題の(1)各種ニーズ調査結果についてということで、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それではA3の資料1をご覧ください。前回10月の会議でご説明しました、各種ニーズ調査結果がまとまりましたので、要点を絞って説明させていただきます。まず各種ニーズ調査は、市民アンケートと65歳以上アンケート、バス等利用者アンケートの、3種類のアンケートを実施しまして、他にバス乗降調査、主要集客施設調査を行いました。

市民アンケートから順番にご説明します。市民アンケートの調査実施概要としましては、調査目的として、市民の移動実態、公共交通に期待する役割、費用負担のあり方等を把握することです。15歳以上の市民から無作為に抽出した2,000人を調査対象とし、郵送による配布、回収を行い、1,102件を回収し、回

収率は55.1%でした。調査結果につきましては、①属性については、図1-1で年齢、図1-2居住地について、それぞれ円グラフで示しています。なお居住地で示したおかよし地域、きたよし地域、なかよし地域、みなよし地域の4地域については、別紙参考でお付けしました地域区分図をご参照いただければと思います。

②公共交通の認知度と利用頻度については、公共交通について知っていることとして、図1-3にありますように、「市内をさんさんバスが走っていること」の認知度は、市全体で98.5%と高い一方で、さんさんバス・乗合タクシーの利用頻度は、図1-4にありますように、さんさんバス・乗合タクシーを実際に利用している人の割合は25.8%にとどまっています。

続いて③さんさんバス・乗合タクシーの満足度については、さんさんバスを利用したことがあると回答した人に、図1-5さんさんバス・乗合タクシーの満足度を尋ねたところ、さんさんバスの満足度は、満足とやや満足が36.3%、不満とやや不満が38.7%で、不満を持つ人がわずかに上回り、地域によっても満足度に違いがあることが分かります。

続いて1枚おめくりいただきまして2ページをご覧ください。④さんさんバス・乗合タクシーの利用条件については、不満をお持ちの利用者の利用条件として、図1-6にありますように、運行本数や時間帯の拡大、乗り継ぎ利便の改善、所要時間の短縮などが挙げられており、一方で、さんさんバス・乗合タクシーの非利用者では、自家用車が運転できなくなれば利用するという回答が最も多くなっています。

⑤バスで行きたい設備については、図1-8のように、市内、周辺市町ともに大規模商業施設や鉄道駅、病院の利用意向が高くなっています。図1-9、公共交通機関で行けることが重要な施設としては、鉄道駅、市中心部、スーパー等の店舗が上位になっており、豊田厚生病院等の病院施設も多く回答されています。

⑥さんさんバスに期待する役割については、図1-10のように、「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」を重要とする意見が最も多くなっています。

続きまして3ページをご覧ください。⑦さんさんバスの今後の運行のあり方については、長大路線か乗り継ぎ路線かの考え方については、「市中心部で乗り継ぎすることで1便当たりの運行時間を短縮し、運行本数を増やしたほうが良い」とする意見が過半数となりました。

⑧さんさんバスの経費については、「税金での負担」や「運賃」についての考えは、図1-12にあるように、いずれの地域も利便性向上を求める意見が多数を占めており、市全体では46.7%となり、現状維持の42%を上回っている状況です。費用負担については意見が分かれており、市全体では、「市の負担額の増加」16.8%、「利用者負担(運賃)の増加」29.9%となっています。さんさんバスの運賃については、図1-13にあるように、現行の100円までなら払ってもよいという回答が最も多く、次いで200円までなら払ってもよいという回答も高い割合となっています。

続きまして4ページをご覧ください。65歳以上市民アンケートの調査実施概要としましては、調査目的として、今後の高齢社会を見据え、高齢者の移動確保のための意向や期待する役割を把握することです。先ほどご説明した市民アンケートと同時に実施し、65歳以上の市民から無作為に抽出した1,000人を調査対象とし、郵送による配布、回収を行い、724件を回収しまして、回収率は72.4%でした。

調査結果は、①属性については、図2-1年齢、図2-2居住地については、それぞれの円グラフで示しています。

②よく使う交通手段については、図2-3のように、「自家用車を自分で運転」する割合が最も高く62.6%を占め、公共交通の中ではさんさんバス・乗合タクシーの割合が最も高く、22.4%となっています。

続いて③自動車運転免許については、図2-4のように、自動車の利用は69.1%を占めており、免許証返納年齢としては、図2-5のように、80歳頃まで運転の意

向がある人が多くなっています。返納理由については、図2-6にあるとおり、運転に自信がなくなったからが最も多く、図2-7のとおり、返納後に利用している、またはしたい交通手段は、さんさんバス・乗合タクシーに乗ると回答した人が72.4%を占めています。

続いて5ページになります。④公共交通の認知度と利用頻度については、さんさんバスの運行の認知度は、図2-8のとおり、94.8%と高い割合になっております。さんさんバス・乗合タクシーを年に数日程度以上利用する人は、図2-9のとおり、34.6%となっています。

⑤さんさんバス・乗合タクシーの満足度については、図2-10のとおり、いずれの地域も、満足とやや満足が、不満とやや不満を上回っています。

⑥さんさんバスの今後の運行のあり方についてで、長大路線か乗り継ぎ路線かの考え方については、図2-11のとおり、市中心部で乗り継ぎをすることで1便当たりの運行時間を短縮し、運行本数を増やしたほうがよいとする意見が、過半数となっています。

続きまして6ページをご覧ください。バス等利用者アンケートの調査実施概要としましては、調査目的として、公共交通の満足度、改善事項、利用促進のアイデアなどを把握することです。調査対象は、さんさんバス、乗合タクシーの全便、名鉄星ヶ丘豊田線、名鉄バス愛教大線の抽出便で、バス車内に調査員が乗車し、利用者に調査票を配布しました。期間中、1人1枚の配布とし、郵送による回収を行い、11月22日を回答期限としました。配布数は2,658件、回収数は526件で、回収率は19.8%です。

調査結果につきましては、①属性の年齢については図3-1のグラフのとおりです。②利用目的については、図3-2のように、全体では通勤が最も多く、35.2%、次いで買物・飲食が19%となっています。③各路線の満足度については、名鉄バス星ヶ丘豊田線の総合的な満足度は、図3-3にありますように、満足とほぼ満足が34.7%で、不満とやや不満の22.9%を上回りました。名鉄バス愛教大線の総合的な満足度は図3-4にありますように、満足とほぼ満足が34%で、不満とやや不満の33.9%とほぼ同じ割合になりました。

7ページをご覧ください。さんさんバスの総合的な満足度は、図3-5にありますように、満足とほぼ満足が40.2%で、不満とやや不満の20.4%を上回りました。④各路線のサービス拡充の重要度については、さんさんバスくろまつくんのサービス拡充の重要度は、図3-6-1のように、運行本数、時刻表どおりの発着、運行経路が重要となり、さんさんバスさつきちゃんのサービス拡充の重要度は、図3-6-2にありますように、運行本数、運行時間帯、運行経路が重要となります。名鉄バス星ヶ丘豊田線のサービス拡充の重要度は、図3-6-3にありますように、運行本数、時刻表どおりの発着、運行時間帯が重要となり、名鉄バス愛教大線のサービス拡充の重要度は、図3-6-4にありますように、運行本数、運行時間帯、運賃が重要となっています。

⑤さんさんバスの今後の運行のあり方については、長大路線か乗り継ぎ路線かの考え方について、図3-7のように、利用路線別、地域別にそれぞれ集計したのですが、利用者全体では、市中心部へ乗り継ぎすることで1便当たりの運行時間を短縮し、運行本数を増やしたほうがよいとする意見が過半数を占めました。

続きまして8ページをご覧ください。こちら、バス乗降調査になりますが、調査実施概要としましては、調査目的として、路線別、便別、停留所別の利用実態、および公共交通相互の乗り継ぎ利用等を把握することです。先ほどご説明した利用者アンケートと同時に実施し、さんさんバスは全便、名鉄バスは抽出便で実施しました。バス乗車時に、調査員がビンゴカード形式のODカードを配布し、降車時に回収をします。このODとは、起点であるO (Origin) から、終点D (Destination) までを一体として把握する、交通量調査のことです。配布および回収数は、平日は、さんさんバスで849件、名鉄バス1,635件の、合計2,484件、休日は、さんさんバス477件、名鉄バス1,157件の合計1,634件でした。

調査結果は①属性については、年代は図4-1のグラフのとおりで、平日、休日

ごとになります。②利用目的については、図4-2のように、さんさんバスでは平日は通勤、通学が36.3%、休日は買物・飲食が44.7%を占めます。名鉄バスについては、平日は通勤、通学が68.2%、休日は通勤、通学が27.9%、買物・飲食が25%となっています。

続きまして9ページをご覧ください。③バス停間ODについては、図4-3は、さんさんバスのバス停間ODとなっており、くろまつくん、さつきちゃんの行き先ごとに、バス停間の人移動を矢印の太さで確認することができます。さんさんバスは全体を通して、市中央部の大規模商業施設を中心に、北部地域や南部地域の各地域間利用が多いことが分かります。

10ページでは左側の図4-4、名鉄バス星ヶ丘豊田線(衣ヶ原経由)の平日のバス停間ODとなっており、中間付近にある明知口のバス停を境に、西側が赤池駅、東側が豊田市駅を起終点とした移動に分かれています。右側の図4-5は名鉄バス星ヶ丘豊田線(新屋経由)の平日のバス停間ODとなっており、みよし市内の新屋から三好高嶺間とみよし市内と豊田市間の移動は少なく、アイモール・イオン三好店と赤池間の利用が多くなっています。11ページをご覧ください。名鉄バス愛教大線につきましては、愛知教育大学前と知立駅間の移動が中心となっていることが分かると思います。

12ページになります。こちらは主要集客施設調査になりますが、調査実施概要としましては、調査目的として、公共交通の認知度、公共交通が利用可能となる条件、利用意向を把握するためです。調査概要は、三好ヶ丘駅、アイモール・イオン三好店で、11月9日金曜日と11日日曜日の計2日間実施し、みよし市民病院は11月9日金曜日の平日のみ行いました。回収数は、三好ヶ丘駅で合計338件、アイモール・イオン三好店で305件、市民病院で163件でした。調査方法は、調査員による対面聞き取り式のアンケート調査を行いました。

調査結果は、①属性については、年齢を図5-1のグラフで表しています。②利用交通手段については、図5-2にあるように、三好ヶ丘駅では徒歩が高い割合で、イオン三好店と市民病院は、自分で運転する自動車の割合が70から80%となっており、公共交通手段を利用した人の割合が最も高い平日の三好ヶ丘駅でも16.4%となっています。

13ページをご覧ください。③今後のバス利用意向についてですが、図5-3のように、利用すると多分利用するは、施設全体で30.7%であり、最も利用意向が高い休日の三好ヶ丘駅で46.5%、最も低い休日のアイモール・イオン三好店で11.4%でした。

④今後のバスの利用条件については、図5-4のとおり、利用が可能となる条件として、3施設とも、運行本数が多い、自宅や目的地からバス停までが近い、を上位に挙げています。市民病院については、乗り継ぎがないということも上位に入っています。

以上で資料1の各種ニーズ調査結果の説明を終わります。

【会長】

はい、ありがとうございました。大変たくさんの方の調査をしていただいて、かなり特徴的なことが分かってきたかと思います。これについて何か、ご質問でも結構です、ご意見でも結構ですが、お受けしたいのですがいかがでしょうか。

【副会長】

詳細な情報、ありがとうございました。課題について今後の再編に結び付くいろんな課題が出たと思っておりますが、思いのほか、みよし市民の方々は温かいまなざしがあるという印象です。先ほど紹介のありました、3ページの⑧さんさんバスの経費についてというところなんかを見ますと、もっと市の負担を増やすべきだという回答も比較的多いということで、これはすごく特徴的だという気がしております。これは利用者だけじゃなくて市民の方々を含めてということですので、一般的には利用者の方々について聞くと、ここが当然増えてくるということだと思っておりますが、そういう意味では市民の方々の寛容

力があって、もっと良くしてもいいのではないかとということです、こういう気持ちに込めていくのは一つあると思っています。

ちょっと単純なところでお話聞きたいですが、図1-12は単純に見ますと、全体でこの割合になるのかなという気がしますが、これは合っていますよね。すなわち、きたよしとかなかよしなんかは増やすべきだとか、その辺が少し少ないですけど、平均するとそれなりに増えている。ちょっと集計が少し違うのかもしれませんが。これは確認しておいていただければという気はしております。

それから運賃に関しても、一番多いのはもちろん100円あるいは100円未満ということですが、200円というのわりと多いということで、一方で本数を増やせっていうご意見がたくさんありましたので、運賃とのバランスでサービス向上というのもあり得るのかなという率直な感想です。

もう一つ面白いなと思ったのが満足度です。このバス利用者アンケートの満足度というのを見ましたところ、豊田線の満足度の不満ですけど、22.9%が不満。6ページです。それから愛教大線は33.9%ということで、これ今までも出てきましたが、何が不満だっていうと、本数ということでしたので、まさにこれ愛教大線は本数が少ないですよ。だからこういう風に出ているなと思いましたが、さんさんバスの不満度が低いですよ。これがすごいなと思っています。名鉄バスのサービス水準にもよるのかなと思いますが、他の自治体だと結構自分のところのコミュニティバスの不満度が高い。そして民営の不満度が低かったりしますが、さんさんバスは違うというのが率直な感想で、いいことだと思っていますが、せっかくなので名鉄バスさん、星ヶ丘豊田線と愛教大線の不満度で違いが出たということについて、もし何かお考えがあったらご紹介いただければと思います。

【吉岡委員】

まず星ヶ丘豊田線ですね、豊田市から赤池駅までの系統ですけども、実際こちらの運行本数は、系統全体としては時間4本ですね。三好エリアから赤池、それから豊田方面、それぞれ4本運行しているという状況であります。弊社にとりましては、比較的昼間帯でも運行本数が多いエリアというところではありますけれども、やはり不満足というところは、一番我々の大きな課題だと思っておりますけれども、定時性の確保が非常に大きな要因なのかなと思っています。実際にこちらの系統も、比較的運行時間が長い系統になりますので、改正ごとに時間の変更等々しながら、少しずつ改善を図っているところでもあります。しかし、これは永遠の課題だということで、道路事情であるとか、道路環境にもよって、大きく変化がある部分ではありますので、絶えず適正なダイヤとなるように、検討して設定をしていきたいなと思っています。

あと愛教大線です。先生がおっしゃいましたけれども、こちらの系統は、本数の低い系統でございます。時間帯によりまして、基本的には時間1本の運行形態でございます。主に、先ほども調査結果からもございましたけれども、日進、それから知立方面から、どこを目指すかという愛教大を目指す系統でございます。皆さんそちらの利用状況もありまして、朝、それから夕方の運行本数が比較的、多くはないですけども厚い時間帯が通学時間に持っているということで、昼間帯の利用本数がやはり1本ということで、利用しにくい部分がございます。そういったご意見が多かったのかなというところがございます。あとはやはりこちらの系統も、運行系統としては非常に長い系統になりますので、先ほども申しあげましたけれども、定時性の確保、こちら大きな課題というところがございます。

【会長】

はい、ありがとうございます。大変いいお話いただきました。なかなか難しいところですね。バスが道路交通である限りはどうしてもそういうところがあると思っておりますけれども。こういう市民の意見ということです、また努力していただくことが大切かなと思います。

他にいかがでしょう。

【平井委員】

市民アンケートの中で、認知度と利用頻度ですけれども、さんさんバスが走っていることは、ものすごく市民の方に周知されていますが、反対にバスロケとかスマホの乗換アプリがあることの認知度がすごく低いのかなと思います。せっかく便利な機能があるので、もうちょっとそこの辺りPRをしていただきたいということと、あと65歳以上のアンケートでも同じような結果が出ていますが、多分65歳以上の方には使いにくいのかなと思っていて、ただそういった学習をする機会みたいなものをつくっていただくのがいいのかなと思っています。

もう一つ、バス利用者アンケート結果の属性ですけれども、乗合タクシーの年齢が、50代と70代の人しかなくて、60代の人はいないですけど、アンケートの回答者の方がたまたままっていることもあり得ますが、これって特定の利用者の方だけが乗っている状況になっているからでしょうか。

【事務局】

初めのお話については、使い方だとかについては、まだ周知が十分できてない部分がありますので、今後これを契機に考えていきます。

利用者アンケートの中の乗合の部分については、このときについては母数として少なかったものですから、そういう結果になっています。結果としてはやはり、さんさんバスからの派生したところでの乗合タクシーになっていますので、利用者の特定される要素っていうのは考えられるかとは思いますが。また、アンケート調査も特定日として行っていますので、こういう結果ということになります。先ほどの最初の話と合わせた中で、乗合タクシーの使い方を知らないだとかということもまだあるかなと考えております。

【会長】

他にいかがでしょうか。

【鈴木委員】

65歳以上のアンケートをやっていただいて、いろんな状況が出ていると思いますが、まず4ページのところ、図2-3のところを見ていただきますとよく分かりますけれども、自家用車（自分で運転している）、それから送迎で移動しているというようなことが出ております。高齢者も運転できる人は、本当にこういう形で、自分で行ったほうが近いところは便利だと。遠くまで行こうと思うと、通勤だとか通学、こういう人たちとはちょっと違いますので、地元の中で動くことが多い、あるいは遠くに行くとしても、地域によって違うわけですが、例えばなかよし地域だとかみなよし地域というのになりますと、意外と自分で運転して行かれる方が多いでしょうけれども、全体的に考えてみると、やはり運転できる人は自分で運転して移動してしまうということが多いと思います。問題は80歳以上になると、免許証を返納しようという方が相当いるわけですが、その後どういう形で自分が移動するのかということになると、家族の方をお願いしている人も、かなり無理をお願いしている人もいるでしょうし、そういう人たちが、さんさんバスを利用する頻度が高くなっていく、あるいは人数が多くなっていくということですので、その人たちをこれからターゲットにした形で、どのような運行の仕方をするかということを考えていかなければいけないと思います。

それから5ページの図2-11のところ、長大あるいは乗り継ぎ路線の考え方がありますが、半分以上の方が乗り継ぎ路線というような形を考えてほしいというアンケートがあります。全体でもその傾向はありますが、例えば循環式のバスを上手に使ったりするようなことが必要ではないかなと。今まではほとんど長大路線が中心ということですが、乗り継ぎをどういう形でやっていく

か。循環をやるのか、あるいは乗り継ぎでどこかうまくもう少し乗り継ぎがしやすいような形にしていくのかということも、これから考えていく必要があると思います。

【会長】

ご意見として伺いするという事でよろしいですか。ありがとうございます。高齢者の皆さん、65歳を高齢者と呼んでいいのか私は気になりますけど、ご意見だと思います。ありがとうございます。

今の65歳以上の皆さんのアンケート結果と、OD調査の状況を見ながら気になっていたのですが、要は運転に自信がなくなった、またはそうやって車をやめられたらバスを使うと、いわゆる車を運転できなくなったらバス使うとよくおっしゃられる。ただ非常に気になるのが、元気でなきゃバスは使えないということです。そこをご理解いただいているかどうかというあたりは、チェックされますか。これからもお体が丈夫で動いていける間は、バス停まで行けませんが、車は自分の家から行けますので、皆さん本当にバスを使えるのだろうかという確認です。一度使って、それで元気だったら使えますよと、ご高齢の皆さんにお伝えすることも大切だと思います。先ほどの支局のお話にもありましたけれども、やっぱりいろんな形で情報を提供して、一回使ってみて、こういう状態なら免許返納しても使える、または車をやめても使えるなど思われるのか、いや、車をやめたら動けんぞと、こういう話になるかというあたりを、皆さんにお伝えしていくのも必要だと思います。

もう一つは、OD調査表のところで私は気になっていることは、くろまつくんの明知上から三好公園、それから三好公園から明知保育園に、すごく多くなっております。特異データであればそのように扱っていただきたいと思いますが、これは、地域をまたぐという使い方になるのか。

【事務局】

9ページの図の4-3になりますが、こちらの下部のほうで、明知上から三好公園、三好公園から明知保育園が多いというのが、たまたま調査日に南部の明知保育園の園児さんが、給食センターに見学に行くということで、20人近く乗車されたとお聞きしまして、その影響が出ています。

【会長】

このデータは、平日ですと特異データになるかもしれませんから、この辺はチェックしながら使っていただければと思います。ありがとうございます。

あと一つだけ、大変たくさんの方の市民の皆さんからご回答いただいて良かったと思います。市民アンケートで55%の回収率はかなり高いですね。一般的には私の経験だと40%ぐらいかなと思いますが、55%ですから、かなり関心が高い話だと思います。そこで、この居住地の構成からすると、このパーセントのバランスというのは、住民の皆さんのバランスとほぼ同じなのかどうかというあたりも、ちょっとチェックをしておいていただけたらと思います。地域ごとの集計ならばいいですけど、全体になった場合に、ある地域の意見だけが入ってしまうということになりかねませんから、そこはちょっとチェックをお願いしたいです。

【事務局】

居住地の構成ですが、回答された皆さんの居住地ごとに分けたものが図1-2です。現在のみよし市内の人口の構成比は、おかよし地域が37.8%、きたよし地域が14.1%、なかよし地域が37.7%、みなよし地域が10.4%です。アンケートの割合とほぼ合っている状況です。

【会長】

ありがとうございます。ということは、この全体集計もいいのだなというこ

とだと思えます。

他にいかがでしょうか。もしなければ、また後で課題のところもありますので、戻っていただいて構いませんので、議事を進めていきたいと思えます。二つ目が、住民懇談会の開催結果についてということで、事務局から説明をお願いします。

(2) 住民懇談会の開催結果について

(参考資料：資料2)

【事務局】

資料2、住民懇談会開催結果をご覧ください。

住民懇談会の開催結果につきまして、開催日は1月25日金曜日、26日土曜日の2日間、午後2時から午後4時まで、場所は図書館学習交流プラザ「サンライズ」3階会議室で開催しました。参加者は、25日金曜日が17名、26日土曜日は15名でした。開催目的は、みよし市地域公共交通網形成計画の策定に向けて実施する各種ニーズ調査の一環として、市民がさんさんバスや鉄道、路線バス等に期待する役割を整理し、その役割を果たす上で必要となる現行サービスの改善点などを把握するために行いました。

当日のプログラムとしては、第1部として公共交通の現状と各種ニーズ調査の結果の説明を行い、住民懇談会の位置づけと市民アンケート等の各種ニーズ調査結果から見た現状の説明を、事務局より行いました。次に、「地域公共交通について考えてみよう!」をテーマとして、伊豆原会長よりご講演をいただきました。第2部では3班に分かれてグループ討議を行い、各グループの結果発表において、会場全体で意見を共有し、最後に総評を伊豆原会長よりいただき、閉会となりました。

グループ討議の内容としましては、裏面の2ページをご覧ください。1. さんさんバスの運行目的について、にありますように、従来から運行目的として、①市内の交通空白地帯の解消、②高齢者・移動困難者の社会参加の支援、③公共公益施設などへの交通手段の確保、④地域間の交流促進、⑤交通の安全と円滑化の推進、の5つの運行目的をもとに、意見交換をしていただきました。そもそもさんさんバスは、運行当初、高齢者の方などを対象とし、福祉バスとして運行を始めた経緯があります。その後バスの増車や路線の再編を経て、現在の、地域の公共交通としてコミュニティバスの形で運行を行っているものです。そうした現状も説明させていただいた中で、運行目的についての意見交換を行っていただきました。

次に、2. さんさんバスの良い点や改善点については、運賃、ルート、バス停、車両、ダイヤ、ドライバー等に関する内容のご意見が出されました。3. 鉄道・路線バス・タクシーの良い点や改善点についても、記載されているように、さまざまなお意見をいただきました。

1ページに戻っていただき、ただ今お話ししたグループ討議を踏まえた住民懇談会開催結果の集約意見としましては、これまでのさんさんバスの5つの運行目的について、どれも重要な目的であるという意見、運行目的②高齢者、移動困難者の社会参加の支援に対しては、対象を絞ることなく誰もが使いやすい公共交通とすることが重要であるという意見、運行目的④地域間の交流促進に対しては、市内に乗り継ぎ拠点を設けることで、路線が短くなるメリットが生まれるという意見。

さんさんバスの良い点については、ワンコインであることや、市内のどこへでも行けること、1時間に1本運行されていること、子どもや特別支援学校の生徒に優しく対応する運転手がいることなどの意見。さんさんバスの改善点については、路線が長く目的地まで時間がかかることや、乗合タクシーとの乗り継ぎバス停においての環境整備、遅延が発生していること、時刻表が見にくいことなどの意見。

鉄道・路線バス・タクシーの良い点については、定時性に優れており、東西方向である名古屋市、豊田市方向への移動に便利であることなどの意見。鉄道・

路線バス・タクシーの改善点については、赤池駅で初乗り運賃が加算されることや、地下鉄との割引運賃の設定、駅設備の更新、最終バスの早さなどの意見。

住民懇談会の感想としては、さまざまな意見を聞くことができ、さんさんバスについての知識を高めることができたことや、今後も継続的な懇談会の開催を望む声が聞かれました。

最後に住民懇談会を終えての感想としては、このような会がもっと早くからあると良かった、今後このようなことを増やしてほしい、自分の考え以外の意見をいろいろ聞くことができたし、さんさんバスに対する意識を高めることができた、市民との距離が感じられる市政について、市民に近づけるためにこうした場をもっと多くしてほしいと思った、事前に具体的なテーマを知らせてもらえれば、詳細に回答ができたと思う、地域のかたがたとの交流による意見が交換できたことは大変良かった、皆さん大体同じ意見が伺えて納得できた、などの感想が寄せられました。

資料2の住民懇談会開催結果の説明は以上になります。

【会長】

ありがとうございました。今年の1月の25、26日に2日間で開催した住民懇談会の結果について、ご報告いただきました。これについて何か、ご質問でも結構です、ご意見でも結構ですが、いかがでしょうか。

【塚崎】

住民懇談会ということで、直接市民の方々のご意見を聞くことは必要なことだと思いますし、今後みよし市さんが域内のネットワークつくる上では重要なことだと思っていますので、ぜひお忙しい中だと重々承知しておりますが、積極的に開催していただけるとよいのかなと感じております。また、アンケートだけではなく、直接顔を見て対話することで見えてくる部分もあると思いますし、行政、市民という意見だけではなく、直接市民の方同士の情報、ご意見等も交わせることとなります。参加された方のご感想にも、いろいろ意見を聞けたことが良かったとありますので、ぜひ積極的に開催していただけることを望んでいます。他の市町村でも場合によっては地区ごとの懇談会ってということも開催しているところもありますので、今回は全体ではありますが、4地区でしたかね、おかよし地域というような形で地域ごとに開催することも今後検討していただければいいと思います。

あと一つは、参加者全部で32人ということではあるんですが、どのような方が参加されていたのか、年齢層などがお分かりになるのであれば、参考までに情報を提供していただければと思います。

【事務局】

懇談会開催に当たりまして、市の広報に掲載すると、行政区回覧をお願いしまして、地区にもポスターを掲示いたしました。アンケートを実施したときに、設問の中で、住民懇談会開催をする予定がありますので、もし参加意向があれば連絡先等を書いてください、というお願いをしまして、直接その参加希望があった方に対しても郵送で開催案内をお送りしまして、大体半数近くの方がアンケートをもとに参加していただきました。

また年代ですが、一番多いのが60代、70代の方、20代の方も参加していただきましたが、30代はなくて、40代の方も少ない状況でした。女性につきましては、3班に分けたなかで、各グループ6、7名でしたが、その中にお一人、お二人が女性という状況でした。

ちなみに一番若かったのは、こちらにいる中野さんでした。

【会長】

この懇談会に参加されて、何か中野さんのほうからご意見ありますか。

【中野委員】

25日の金曜日のほうに参加させていただきましたが、その時のテーブルでは、高齢者・移動困難者の社会参加の支援っていう意見がとても強くありましたが、今回配布された資料では、ターゲットを絞らず、誰もが使いやすい公共交通とすることが重要という意見もあり、それは少し実現するのが難しいのではないのかなと思います。

私の意見としては、誰もが使いやすい公共交通にすることが理想的なんですけど、高齢者や移動困難者の外出の移動の負担を減らすっていうことを重点にしたほうがいいなと思いました。

【会長】

ありがとうございました。他にいかがですか。

今のご意見もあったように、いろんな方が意見をお互いに知ることが大変良かったと思います。まだ計画ができておりませんから、これから計画をつくる段階、または出来上がった段階等々、いろんな段階でこういった住民の皆さんと直接的にいろんなお話をさせていただくというのは、事務局も多分これからも考えてくれると思いますので、ぜひまた機会があったら、委員の皆さんもご参加いただけるとよろしいかと思います。よろしくをお願いします。

もし意見がなければ次の議題に移りたいと思います。三つ目が、地域公共交通の課題についてということで、事務局から説明をお願いしたいと思います。

(3) 地域公共交通の課題について

(参考資料：資料3)

【事務局】

資料については資料3のA3資料、みよし市における地域公共交通の課題ということで、先ほどの議題1や2の各種ニーズ調査以外にも、市の総合計画や都市計画、マスタープランなどの位置づけの確認、近隣市町の公共交通に関する動向の確認、また、資料の中にはPTと書いていますが、国が実施している人の動きを把握するパーソントリップ調査の結果などを基に確認をしております。

資料の中では、調査分類として各項目の左にそれぞれの分類をして、そこから課題となるような要素を、右側の各種調査における傾向と動向(個別課題)で拾い出しをしております。その上で、全体的な傾向として類似している項目をまとめた中で、右の集約課題としてまとめました。この中では1から4までの分類を行っており、それぞれの個別課題がどの集約課題に該当するかは、資料の表の右の、集約課題との対応という欄に丸を付けるようにしております。

ちなみに集約課題1では、市域を越えた公共交通の全体的なネットワークのこと、広い目線でのネットワークのこと、(2)では市内、域内の公共交通のネットワークの観点、(3)では公共交通サービスの充実の観点、(4)ではそれらの関係者が連携、協力した取り組みの展開というもので、集約課題1、2については面的なことやハード的なこと、3、4についてはソフト面的な集約課題になるとらえております。本来、この項目を一つ一つ見ていきたいところですが、時間の都合で、ポイントを簡潔に説明していきます。

一番下のポツのみよしの概況で、通勤・通学の流動とありますが、これは平成27年の国勢調査の結果によって、通勤・通学の流動については市内が約4割ですが、豊田や名古屋の移動が多く、どちらかというと豊田、名古屋間では流出超過となっている状況だということ。また公共交通の現況では、概数の確認になりますが、名鉄豊田線の三好ヶ丘駅の年間乗降客数が約355万人と、また名鉄バス星ヶ丘豊田線が約121万人、さんさんバスが約29万人弱という状況になっています。

パーソントリップ調査の活用は、後ほど説明をさせていただきます。

市民アンケート、いろいろ項目はありますが、下のほうの下から三つのポツ、名鉄電車、名鉄バス、さんさんバスのそれぞれの満足度が、先ほどの資料のとおり示されております。公共交通を利用しない人、非利用者が今後利用する

ための条件としての項目が挙げられており、自家用車を運転できなくなれば利用するという回答は事実としてはありましたが、踏み込んで考えると、体が不自由になったりした段階では厳しいため、健康寿命のうちに公共交通を利用できるような仕組みづくりだとか、場合によっては体が不自由でも公共交通を利用できるような環境づくりが必要ではないかと考えています。

続いて2ページをご覧ください。ここでは市民アンケートだとかバス等利用者アンケート、65歳以上アンケートで出てきた項目を列記しているのですが、共通の質問をしている部分がありますが、文字では分かりにくいので、3ページのグラフ図1、2、3として整理してみました。それぞれの項目は、先ほどの議題1で出てきた項目を検討してみたところ、図1のさんさんバスの税負担で特異的なのは、利用者アンケートで赤い部分、運行本数の増加など、利便性を高めるべく市の負担をとという結果となっております。また、図2の運賃についても利用者アンケートでは50円や100円と、安いほうがいいということでした。図3では、長大路線か乗り継ぎ路線かについて、全体としては同じような傾向にはあるというものの、利用者アンケートについては割合がほぼ同じぐらいとなっているというのが特徴であることを踏まえた中で、普段皆さんが市民として感じていることと、使う人の観点を考えていくことも、課題として見えてきました。

2ページに戻ります。乗降調査や主要集客施設から、利用目的の乗車の起点、終点等から、交通ネットワークのサービスの内容を確認しております。また3ページの住民懇談会では、さんさんバスの運行目的をあらためてPRしてきた中ではありますが、先ほど少し議論になった高齢者や移動困難者の社会参加の支援という目的に対して、いろんな見方が確認できました。ただ傾向としては、幅広い世代の対応が望まれているということで、さんさんバスが社会基盤の一つとして定着しつつあるということを感じました。

4ページからは4つの集約課題を、それぞれ個別の観点で説明しています。全般について先に確認した上で、集約課題の内容を見ていきたいと思えます。

4ページの図4、表の1では、中京圏のパーソントリップ調査によるものです。ちなみにパーソントリップ調査は10年に1度の調査ですので、平成23年と少し古いように感じますが、大きい傾向としてはそんなには変わらないと思っております。ここから見えてきた実態は、国勢調査の動向にもあったとおり、やはりNの方向、名古屋市の方向への移動が多いということです。またアルファベットのE、F、G、H、これはそれぞれ豊田市になりますが、そちらの移動が多いという状況です。そうした中でも名古屋への移動の目的として、出勤や登校という目的、手段については名古屋方面へは表1から見ると鉄道やバス、また豊田方面についての手段は自動車であることが確認できます。

続きまして資料の5ページ、表2においては、先ほど見たアンケートの内容を再掲しております。また図5では、既存の公共交通の電車やバス、名鉄電車、名鉄バスですが、ネットワークをイメージしたものになっています。この地域ですと、赤池からみよし市を経由して豊田方面の東西方向がありつつも、名鉄バスの中での尾三地区の動きになりますが、日進から東郷、前後方面だとか、一部みよしを通過して知立方向がネットワークされているということで、どちらかというと南のネットワーク、さらに市内を貫く南北のネットワークがあまり強くないということが確認できます。右の図6では、周辺の大規模商業施設、病院、役場、市町村の市役所だとか、高校、大学などをマッピングした中で、電車や路線バス等の網図と合わせて提示をしています。

4ページに戻りますが、こうしたデータを背景に、集約課題1に関わるキーワードにあることをアンケートやデータからまとめると矢印の下に行きます。大きくは3つで、都市間の流動の特性のこと、広域的な移動ニーズと公共交通のネットワークのこと、交通需要が発生・集中するということです。こうしたことから整理すると、最終的に下の太字のところです。豊田市、名古屋市の東西方向の連絡する名鉄豊田線また名鉄バス星ヶ丘豊田線のサービスの確保・維持とともに、長久手、日進、東郷、豊明、いわゆる尾三地区、それから南の刈

谷方向の各都市を連携する南北方向の公共交通のネットワークの形成のための、既存の名鉄バス愛教大線、祐福寺線等の強化、また新設の路線等の検討も必要があるのではないかと課題を、集約課題1として整理しています。

続いて6ページ、集約課題2です。先にデータを見ていきますと、図7では、既存の電車だとか路線網図、併せて人口分布、人口密度を重ね合わせた図。図8の中では、実際の公共交通網の状況。そして7ページになりますが、図9、図10については先ほどご覧いただいたバスの乗降調査によるODを示しています。このODを、図11で4つの地域に分けたときに、こういった大きい動きがあるのかという地域間の移動を示しています。この中では太い矢印ほど移動が多いということで、縦矢印は地域間の移動、横矢印は地域内の移動ということです。大きく見ますと、なかよし地域からきたよし地域への移動が多いということ。また、くろまつくんでのみなよし地域から市の中心部のなかよし地域への移動が多いということ。それと地域内ではおかし地域内での移動で、これは豊田厚生病院の移動ということが分かると思います。また、移動が少ないところは、きたよし地域内の移動、それからみなよし地域内の移動です。それらの地域の人は、きたよし地域か、なかよし地域かのほうに出ていくという動向を確認できました。

続いて8ページは将来都市構造図で、これは市のまちづくり基本計画、都市計画マスタープランの構造図ですが、実態とともに、市のまちづくりの観点からも併せて考えていく必要があると考えています。この中で都市拠点として点々の丸があるところは、何らかの拠点となっており、特に市の中心部のところは都市中心拠点であり、北の方に行きますと駅前拠点という丸があります。また、全体的に公園緑地の拠点も散存しています。こうした都市拠点到配慮しつつも、なかよしやみなよし地域の田園、集落ゾーンの居住人口もいますので、併せての対応もする必要があると考えております。

戻りまして資料の6ページ。集約課題の2のキーワードを上の方にまとめており、補足、整理しますと、下矢印の四角の中です。ここでは大きく2つ、利用実態に即した南北方向の運行サービスの改善や充実ということ。そして2つ目の、連携型都市構造の構築を支援する公共交通のネットワークの充実ということが挙げられております。まとめとして、バスの利用実態や、みよし市が目指す将来都市構造を踏まえた中で、都市の中心拠点等の機能を明確化し、所要時間の短縮等による利便性の向上、そして定時性の確保を目指した中で、地域のネットワークを強化していくことを、この中での集約課題としています。

続いて9ページをご覧ください。集約課題3です。市民、利用者の多様なニーズに対応した、利用しやすく分かりやすい公共交通サービスの充実という項目で、データから見ていきます。図13では、既存のバスや乗合タクシーの停留所、乗降場を、半径500mの人口カバー率を合わせたところ、全体としては96%という状況です。今後は、場所によって坂がある所について考えていく必要もあると思っています。図14では、今までのさんさんバスの動向を示しています。

続いて10ページになります。先ほど見ていただいた振り返りと、抜粋したデータです。特徴的なところだと、図15さんさんバスの利用特性(年齢層)では、平日と休日の比較をすると、60歳以上の高齢者が休日になると少し増えて44%ほどだというのが分かるということ。また図17では、アンケートの満足度を市民アンケート、65歳以上アンケート、利用者アンケートで、それぞれ比較しています。図18、19については、先ほどお話ししたとおりですので割愛させていただきます。11ページ図20、21です。これはさんさんバス・乗合タクシーのサービス項目別の満足度を路線別で示しています。一番上にはそれぞれの全体の満足度があり、運賃、バス停・乗降場までの距離、目的地までの距離などは満足度が高い一方で、くろまつくん、さつきちゃんとも、時刻表どおりに発着することや、運行本数、運行時間帯が、不満の多い項目ということです。

今後の課題としては、満足度を高めていくことは当然必要ですが、不満足が多い項目を改善していくことで、不満の割合を下げていくことも大切だと考えております。

9ページに戻って確認します。集約課題3に関わるキーワードとしてまとめて補足・整理した上で、ポイントとして矢印の下に参ります。多様なニーズに対応した運行サービスの確保ということ。また2点目として、さんさんバスの利便性及び満足度が向上するバスサービスの確保・維持・改善にまとめられます。そして最終的には、さんさんバス・乗合タクシーの利便性を高める中で、持続可能な交通手段であるということが本市としては重要であり、また人口動向と連動した中での変化、ニーズに対応していくこと、分かりやすいサービスの提供することを整理しています。

最後に12ページです。みよし市の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働した取り組みの展開ということで、データから見ていきます。図22、ここではさんさんバスのいろんな役割を聞いております。実際には公共交通は移動の手段ではありますが、気になったところとして、⑧の安心感を与える役割もあることや、⑨まちの活性化につながるという回答もあることは、皆さんと共有していくべき点だと考えています。また図23では、認知度以外にも、バスが自宅の近くを走っているけども、バスで行くことのできる施設などの認知度は決して高くないので、交通事業者ともに情報を共有していくことの重要性を考えていきます。

図24では、今後の公共交通の確保・維持に向けた取り組みで、1番上は本来の目的ではありますが、それ以外にも地域と連携した中での、何らかの形で収入を増やしたり、地域連携の中でイベントを実施したりというようなことの取り組みの必要もあると感じ取れます。

振り返りますと、左でキーワードを整理した中で、ここでの役割として大きく4つ、さんさんバスに期待する役割ということ、さんさんバスとバスで行ける施設の認知度を高めていくということ、そして公共交通を確保・維持するために協働・連携して進めるということ、公共交通に関わる全ての関係者の連携ということ課題と考えています。今回策定しようとしている地域公共交通網形成計画の作成にあたっては、住民、交通事業者、そして行政の役割を明確にしていくことも求められていますので、この集約課題4の展開が強く求められています。

説明は以上になりますが、今回アンケートの中で出てきた詳細な意見等について、最終的に細かな意見は、網形成の中でのさんさんバスなどの路線再編の際に活かしていきたいと考えます。説明は以上となります。よろしくお願ひします。

【会長】

ありがとうございました。今みよし市における地域公共交通の課題ということでご説明いただきました。これについて何かご質問、ご意見ございましたらお聞きしたいですが、いかがでしょうか。

【副会長】

今回、いろんな調査結果、それから上位計画、あるいはパーソントリップ等々のデータからまとめていただき、大きくは4つの課題に絞れるということで、これは上手にまとめていただいたなと思っています。この4つはそれでよいかなと思っています。中身を見てみますと、順番に見ていくと、なるほどと思って、各課題に対しては納得できましたが、網形成計画という観点から全体を見てみますと、公共交通間の連携というところが、少し薄いという感じがしております。特に後半の方は、中心的にさんさんバスになるのはやむを得ないですが、どうもさんさんバスだけで完結してしまっている感じがします。

みよしの特徴は前半でお話しいただいたように、名鉄豊田線が東西にあって、豊田・名古屋方面の大きな幹線になっている。一方で名鉄バスも東西南北にあって、先ほどあったODにあったように、多くの流動を担ってもらっていて、そこを南北でさんさんバスが本当はつながっていますが、名鉄バスとの連携等々が必ずしも意識されていないので、多分それが今後、非常に重要になってく

ると思います。特に網形成計画としてはそこが求められると思いますので、そこら辺の記述、あるいは課題出しを、少し意識してもらおうという気がしております。

それから、みよし市さんがどういうお考えか分かりませんが、日本全体としてはコンパクト・アンド・ネットワークということで、拠点の集約、そしてそれをネットワークでつなぐという考え方が出てきております。ちょうど愛知県の区域マスなんかも今見直しがありまして、恐らく都市構造図自体が変わりつつあると思います。今回8ページにお示しいただいているのは、これ現況の都市マスの構造図でよろしいですね。今、見直しされていますよね。ということで、多分、この網形成が策定される段階と、どっちが早いのか分からないですが、拠点を含め、都市構造が変わりますよね。

【事務局】

今、都市マスと網形成が、同時に総合計画から1年遅れで動いております。

【副会長】

平行して都市マスも書かれるということですよ。そういう意味では区域マスの方が先にもう県のほうで設定していて、それで豊田都市計画区域としての都市構造図が出ていますので、あるいは区域マスとして示していただきながら、もし掲載できるなら、それに対応したみよしの都市マスとしての構造図を、案という形でもいいので、示していただくといいのではないかなと思います。そして、それに向けた公共交通ネットワークの策定を意識した方が、整合が取れた形になっていいのかなという気がしました。今の段階ではこれやむを得ないですが、進捗に応じて変えていただければいいかなと思います。

【事務局】

一点目の公共交通の全体というところですが、やはり我々の中では、さんさんバスがすぐ考えつきますので、全体のところも肉付けしていくことを考えていきたいと思います。2点目については、まさにご指摘いただいたとおりだと考えていますので、30年度、31年度の中で、平行して都市マスと合わせて連携しながら網形成を進めていきますので、お互いの動きを見ながら、整理した中で議論できるように考えていきたいと思います。

【会長】

そうですね。これは来年度整理したもので、整合が取れるような形でお願いできたらと思います。よろしくお願ひします。他にいかがでしょうか。

こういった課題といいますか、網形成計画の場合はこういった形で整理をする。そうして、この課題を認識した上で整備の方針、方向性みたいな話をさせていただいて、その目標を設定し、目標に対して具体的な施策展開を考えていくというストーリーになりますので、今の段階でこれでいいかどうかという話は、また次の方針や目標設定の辺りでこの課題をもう一度整理し直すということもあり得ると思います。これはまた議論していただいてもいいと思います。今回は今まで基本的な調査をして、データを整理していただくと、大体こんな形が見えてくるというストーリーになっております。よろしいでしょうか。まだ来年1年間ありますから、少しフィードバックをしていくところもあると思いますが、ぜひそんなことを考えながら、この整備をしていただきたいと思います。

一つご報告みたいな形で事務局をお願いしたい。尾三地域、いわゆる、みよし、それから日進、東郷、豊明、長久手この5つの市町で、常に情報交換の場を持っていただいております。先ほどの日進、東郷辺りの絵がありましたけれども、そちらの情報も踏まえながらだと思います。私は特に、お隣の東郷町さんが中心の整備計画といいますか、具体的には「ららぽーと」と聞いていますけれども、その進捗度合い、また整備状況というのも当然大きく影響してくる話でございますから、今の名鉄バスさんもそうだと思いますが、みよし市にとつ

でもかなり大きな影響だろうと思いますから、そういうことも含めて計画を作っていくということが大切になると思います。これについては、また事務局の方はいろいろ情報交換しておるとしますので、そういう情報も踏まえて計画にしていきたいと思います。

【副会長】

みよし市さんの特徴として、工場がたくさんあって、恐らく今後外国人労働者の増加っていうのが見込まれると思っております。今回の「多様なニーズに対応した…」という課題で、そこが含まれていると思いますが、実際にはそういう外国人という言葉が出てないですね。外国人への対応は非常に重要になってくると思います。例えば多言語化というのはもちろんですが、外国人の方々は公共交通のご利用が多いこともありますので、そういう方々にご利用いただいて、住みやすい環境をつくるというのが非常に重要だと思います。それはみよし市だけじゃなくて、周辺も含めてということですが。ですから、外国人も含めた形での対応かという視点もあっていいのではないかという気がしております。ぜひ、みよし市さんの大きな特徴になるなと思っておりますので、お願いしたいです。

それからこれはみよし市に限らないのですが、ここできめ細やかにカバーすることは書かれている一方で、公共交通、いわゆるバスで市全体をカバーするというのは、だんだん限界に近づいてくるだろうと思っております。すなわち、超高齢化が進む中で、バス停まで歩けないような方々が間違いなく増えてきている。それをバスで担うのは厳しい時代になってきておりますが、そこは目に見えておりますので、そこに対する対応というところも、少し意識してもいいのかなと思います。すなわち網形成に、誰を、どういう形で、あるいはどこをカバーしていくかを前もって位置づけておくというのは重要だと思っておりますので、そうした課題を、必要に応じて抽出いただければいいかと思っております。

ちなみに、外国人の動向と今後の予定はどうですか。

【事務局】

現在、細かい数字は把握できてないですが、概数として2000人強の外国人登録です。ちょうど今、改正入管法の動きや国の支援などがある中で、現状から推移するとどういふふうになるか分かりませんが、いずれにしても傾向としては、市内の工場などで外国人を雇用する企業もあると聞いています。そうした中で、いろいろ企業が考慮することとして、暮らしの中のこと、まさにおっしゃられたような懸念があることは、生活の中での位置づけのバスということになってきます。そういった傾向にある中で、実際、交通事業者からも、一部、ベトナムだとかキンプル、根浦の地区への外国人の輸送ということもあると聞いていますので、傾向としては配慮するべきと考えています。

【副会長】

市としてそれをウエルカムなのか、いや、もう市としてはあんまりってことなのか、多分それがすごく重要だと思います。多分拒絶するなんていうことはないと思いますが、その全体の方針に沿った形で公共交通もつくっていくといいなと思います。

【会長】

ありがとうございます。大変重要な視点だと思います。他にいかがですか。よろしいですか。もしお気づきの点がございましたら、これ大切なところでございますので、また次の機会でも結構でございます。読み込んでいただいて、不足な点等々ございましたら、またご発言いただけたらと思います。よろしくお願ひします。

議題はここまでで、あと報告事項です。進行を事務局にお返しします。

4 報告事項

(1) 地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について

(参考資料：資料4)

【企画政策課長】

ありがとうございました。ではここからは報告事項ということで、次第の4、報告事項の1番目です。地域公共交通確保維持改善に係る事業評価について、愛知県バス対策協議会事務局であります、愛知県振興部交通対策課から、本日出席していただいております塚崎様からご説明をお願いしたいと思います。

【塚崎委員】

資料4について説明をさせていただきます。さんさんバス、交流路線と生活路線については国から補助金が出ている路線になります。国から補助を受けている路線につきましては、その1年間の実績、動き、利用状況等を踏まえまして、今後どうしていくかということ、自己評価、事業評価としてとりまとめた上、国へ報告しなければならないものです。このさんさんバス2路線につきましては、複数市町村を通る路線であります。「地域間幹線系統」という名称で補助金を受けているわけですが、この地域間幹線につきましては、本県が事務局となってとりまとめをした上で、国に報告させていただいております。この資料4については、国に報告した資料の、関係路線について抜粋した内容になります。

みよし市さんについても、この1年間の実績を踏まえまして、今後、次の施策等に展開していただけたらと考えています。また利用者の皆さま、地元の皆さまにも引き続き、さんさんバスを初め、地域内の公共交通にご関心を持っていただきながら、この地域公共交通会議の場だとか、場合によっては事務局さんに直接ご意見いただけたらと思っています。国の補助金を受けるにあたり、先週の金曜日に、有識者の方と意見交換を交わす第三者評価委員会という会議が行われました。そのときの意見の中で、特に挙げられたのは、公共交通ネットワークをつくるにあたって、線を結ぶということだけではなく、その線と線をつなぐ乗り継ぎという観点も必要だということで、例えば鉄道とバス、また民間事業者さんの路線とさんさんバスとの乗り継ぎ、必要に応じてはさんさんバスと乗合タクシー等の乗り継ぎ等も考えながらネットワークを作っていくことが重要だという意見が挙げられましたので、みよし市さんにおいては、来年度網形成計画を策定し、その計画に基づきネットワークを形成されていく形になります。ぜひその視点を忘れずに政策展開を図っていただきたいなと思っておりますので、皆さまにもよろしくお願ひしたいと思っています。

【企画政策課長】

ありがとうございました。ちなみにこの地域公共交通確保維持改善事業補助金としまして、30年度、国から補助金がさんさんバス2系統に対して、合計で2,141万6,000円交付される予定です。こちらについては運行事業者の愛知つばめ交通へ交付がされることとなりますので、ご報告させていただきます。

この報告(1)につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。

それでは続きまして、報告事項2、名鉄バス星ヶ丘・豊田線(東西線)の時刻表の見直しについて、こちらにつきましては名鉄バス株式会社、吉岡委員からご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

(2) 名鉄バス星ヶ丘・豊田線(東西線)の時刻表の見直しについて

(参考資料：資料5)

【吉岡委員】

今回、星ヶ丘・豊田線、および東郷町東西線につきまして時刻変更を行うということで、ご報告をさせていただきます。皆さまご存じのとおり、赤池近隣に商業施設が開業いたしまして、周辺道路の混雑が発生していることもございまして、それに合わせるような形で、今回時間の設定を変更させていただくと

いうところでございます。実際には、赤池を出まして、箕ノ手北周辺の辺りの運転時分を現状の道路状況に合わせて変更をさせていただきます。併せて、現在、東西線ですけれども、赤池から、イオン三好店アイモール前へ行く系統ですが、既存の星ヶ丘・豊田線、赤池から豊田市を結ぶ系統と、一部赤池の発車が近接している時間がございます。できるだけイオン三好店の系統にご利用されるお客さまを誘導させたいという思いもありましたけれども、やはりあまりにも近接をしていることがあって、逆に星ヶ丘・豊田線を利用されているお客さまにご迷惑、ご不便をかけていることもございます。時刻表をできるだけ分かりやすい時間に配分すること、あとはご利用されている星ヶ丘・豊田線に、無理なくご利用いただけるような時間設定をさせていただきます。基本的には資料の下段ダイヤにあるように、できるだけお客さまに分かりやすい時刻表示をして運行をさせていただくという変更をさせていただきます。

あと、赤池発につきましては、先ほど11時台というようなご要望もございましたけれども、若干、終バスを遅くする設定をさせていただきます。赤池発、それから豊田発におきましても、時間を少し遅くする対応をして、今回のダイヤ改正を図る予定でございます。実際には、できるだけお客さまが利用しやすい時間、パターンダイヤでご案内ができるようになれば、時刻表がなくてもご利用していただけるような周知が図れるのではないかとということで、変更をさせていただきます。

あと本数につきましては、星ヶ丘・豊田線については変更なしということでございますけれども、一部土曜日の時間帯におきまして、豊田発ですけれども、豊田発の系統で赤池まで行っている系統がありますが、利用が少ないということで、豊田発三好行きとする変更をさせていただきますけれども、ご利用されているお客さまにはご迷惑がかからないような変更をさせていただく予定でございます。

あとこちらの表には記載がないですけれども、先ほども名鉄バス、南北にわたる系統については非常に重視されているという認識がございますが、この系統に当たります愛教大線です。先ほどもODの結果からも、知立から愛教大の利用はありますけれども、その先の利用がなかなか少ないという系統です。こちらの系統につきまして、今回4月1日のダイヤ改正に合わせて、土曜日・休日のダイヤですが、早朝便で近接して発車しているダイヤもでございます。やはり愛教大までの利用はありますが、その先イオンまでの利用者が少ないという状況にありますので、こちらの便につきましては、2本を1本に合理化するような形で対応させていただきます。当然、ご利用されているお客さまには、ご不便ができるだけ最小になるように設定をさせていただきますので、加えてご報告をさせていただきます。

【企画政策課長】

ありがとうございます。ただ今のご説明に対しましてはご質問等ございませんでしょうか。

【副会長】

ちょうど今日、この9時20分発のイオン行きのバス、ちょうど私の乗る1本前だったけども、結構乗っていました。誰が乗っているかと思ったら、多分あれバイトさんですよ。多分10時入りのバイトさんかなと思いますが、使えなくなっちゃってかわいそうだなと。単なる意見です。

結構利用されていて、今学生たち、車を持っている学生減っていますので、公共交通でアルバイトに行くと思います。そういう意味では、そういう従業員の方々の足の確保も少し考慮してもらおうと良かったなということです。またどこかの場で見直しがあれば、かつ必要性があればお願いします。

【吉岡委員】

ありがとうございます。やはり時間設定につきましては、利用者の数を見な

がら設定をさせていただいておりますので、利用がイオンに多くいるということであれば、なかなか動かしづらいダイヤではあります。その辺のところは十分に検討した結果でございます。

【企画政策課長】

その他ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは続きまして、報告事項3、GTFS形式(標準的なバス情報フォーマット)の導入について、事務局より説明を申しあげます。

(3)GTFS形式(標準的なバス情報フォーマット)の導入について

(参考資料:資料6)

【事務局】

資料6をご覧ください。先ほど伊豆原会長から広域連携のお話あったと思います。それとちょっと関連しますが、尾三地区、みよし市と豊明市、日進市、長久手市、東郷町では、各市町のコミュニティバスの運行データを、名城大学理工学部、当会議の松本副会長のご協力のもと、公共交通機関の時刻表や地理的情報を公開するために標準化されたデータ形式、GTFS形式で作成をしました。それにより、愛知県では初めて、隣接市町をまたいだコミュニティバスの乗り換え検索が、Googleマップを使って視覚的にできるようになり、英語での検索にも対応しまして、外国人観光客の方にも利用が期待できます。この事業は県の補助金である地域公共交通活性化推進事業費補助金を活用させていただいております。利用開始日は今年の12月20日木曜日です、実際の市役所から黒笹駅前までを検索した画面になっております。裏面には、最近の新聞掲載記事を添付させていただきましたので、ご参照ください。

【企画政策課長】

こちらの報告事項についてご質問等ございますでしょうか。

【塚崎委員】

事務局からご報告がありましたとおり、本県にも先導的な取り組みとして補助金を出させていただいております。実は県内でもこういった複数の市町村が組織を超えて一緒に取り組む連携というのはほぼない状況で、この尾三地区の取り組みというのは、本当に県内でも先導的といってもいいほど積極的に取り組んでいただいております。またGoogleマップで検索、それとこのGTFSというのは、全国でも注目されていて、それをまた県内で初めて複数市町さんで取り組んでいただいたところには、本県としても期待を寄せています。

今回Googleマップ、GTFS導入に伴いまして、ぜひ利用者の皆さま、地元の方に積極的に使っていただき、その感想をお聞きしたいなと感じております。この導入にあたりましては、先ほどご報告させていただきました国の補助金の事業評価にも影響があるものと思っており、その効果というものは絶大なものだと期待しておりますので、ぜひ使用した際には、事務局等通じて、またこの公共交通会議の場でも、感想をいただけたらと思います。

【企画政策課長】

ありがとうございます。その他ございますでしょうか。

県のほうからもお話がありましたけれど、県下各自治体で、今、オープンデータ化、特に公共交通に関しましてはこのGTFS形式でのオープンデータ化ということに取り組んでいるところが多くなってきております。これまでは、どこからどこまで乗っていくのに、何時のバスがあるのか、どれぐらいかかるのか、いくらかかるのかの検索に、バス停を知っていないと検索できなかったわけですが、スマホの地図情報で、ここから公共交通機関でどこそこまで行こうとしたら、どうやって行くという検索ができて、車のナビみたいな感覚で検索ができるようになっております。このGTFS形式のデータ化をすることで、さんさん

バスについては、現在地からどこそまで行きたいときに、バス停をすぐ案内してくれて、路線を表示ができるようになりました。

これが尾三地区管内では全てこのGTFS化が整備されたわけですが、特にみよしに関しては、隣接の東郷町に行こうとした場合に、さんさんバスが直接乗り入れをしていない関係で、先ほど来お話があります、広域の連携としてみよし市の特徴は名鉄バスさんに接続して、名鉄バスで赤池方面だったり豊田方面だったりを移動するということがありますので、また名鉄バスさんに関しましても、GTFS化に取り組んでいただけるようになると、特に地域間の連携が密に働いていくと思っています。この辺につきましましては、この網形成計画をこれから作っていく中での課題の一つと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【副会長】

一点だけ注意を。実はこれ検索していただくと出てきますけど、徒歩を最小にしないと、徒歩が出てきちゃいます。すなわち、コミュニティバスでぐるっと回るより、歩いた方が速いと出てきますので、検索をかけるときに、徒歩を最小というオプションを付けてから検索していただくと、ちゃんとコミュニティバスでの経路が出てきます。

【企画政策課長】

ありがとうございます。

それでは続きまして、報告事項の4点目になります。2月1日からのさんさんバス新時刻表及び路線図について、事務局から説明をお願いします。

(4)2月1日からのさんさんバス新時刻表及び路線図について

(参考資料：時刻表)

【事務局】

本日配布させていただきました時刻表をご覧ください。前回、10月の会議で協議させていただきました、2月1日から乗合タクシー乗降場2ヶ所の新設と、前回お知らせしました、2月1日からのさんさんバス一部ダイヤ改正を反映させた新しい時刻表と路線図になります。乗合タクシー乗降場については、「総合体育館」と「西荒井地区」の2ヶ所を2月1日より利用開始しています。その中で、前回の会議で「西荒井地区」という名称ではなく「福谷地区」という名称でご説明しましたが、実際の利用者が多く住む地域に則した名称として、この「西荒井地区」を正式名称として採用いたしましたので、ご報告します。

一部ダイヤ改正につきましましては、黒笹駅発の最終便について、バス発車時刻を、くろまつくんで8分、さつきちゃんで9分遅くすることで、名鉄電車とさんさんバスの乗り継ぎ時間を調整し、乗り継ぎによる利便性を高めるために実施をいたしましたので、ご報告します。

【企画政策課長】

補足説明させていただきます。先ほど前回の会議の中で、「福谷地区」ということで新たに新設を予定していました乗合タクシーの乗降場ですが、先に設置されておりました「根浦地区1、2、3、4」も町名でいいですよと福谷町になるものですから、ちょっと「福谷地区」乗合タクシー乗降場という名称にしてしまいますと、混乱するといけないということで、会議が終わった後でしたが、こちらの名称を変更させていただき、「西荒井地区」という名称に変更しましたので、ご報告させていただきます。

ただ今の説明についてご質問等ございますでしょうか。

それでは、以上で本日予定しておりました会議については全て終了いたしました。会議の終了にあたりまして、政策推進部山田部長より、お礼のごあいさつをさせていただきます。

【政策推進部長】

長時間にわたりまして慎重審議、ご審議いただきまして、本当にありがとうございます。本日協議いただきましたとおり、各種ニーズ調査の結果から、公共交通の課題の整理ができたかと思っております。来年度におきましては、交通事業者の皆さま方に聞き取り、また先ほど会議の中でもお話がございましたが、住民参加のワークショップ等そういったものを、開催を予定しております。それらの内容を反映いたしまして、地域公共交通網形成計画の案ということで、9月頃をめどに作成をいたしまして、その後パブリックコメントを行っていく予定としております。委員に皆さまにはその都度この計画の内容についてご意見を賜りたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。本日はありがとうございました。

【企画政策課長】

それでは長時間にわたり、お疲れさまでした。次回の平成31年度第1回のみよし市地域公共交通会議の開催予定ですが、5月頃に予定をしております。内容としまして、平成30年度さんさんバスの実績報告について、また地域公共交通網形成計画の基本方針について等を議題として予定をしております。詳しい会議日程につきましては、決定次第、各委員にまたご連絡をさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。また委員の皆さまの中には、役職の改選ですとか交代、また人事異動等で交代になられる方もおみえになるかもしれません。年度替わりの際に、あらためて文書で確認のお願ひをさせていただきますので、その際はご回答にご協力をお願ひいたします。

それではこれもちまして、平成30年度第3回みよし市地域公共交通会議を終了したいと思います。本日はどうもありがとうございました。

—閉会—