

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	令和元年度第1回みよし市地域公共交通会議		
開催日時	令和元年5月24日（金曜日） 午後2時から午後3時55分まで		
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 野々山勝利 猪飼可奈 小林裕之 吉岡実 加藤憲治（代理 加藤水竹） 山口直毅 毛利康浩 河合貴夫 上井久仁彦 渡邊重之（代理 安藤悠太） 岩月康男 水野泰幸 新谷千晶 中野美咲 柴田浩 【事務局】 政策推進部長 政策推進部次長兼企画政策課長 企画政策課副主幹 企画政策課主任主査 企画政策課主査</p>		
次回開催予定日	令和元年9月頃		
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】 定刻より少し早いですが、ただ今から令和元年度第1回みよし市地域公共交通会議を開催いたします。委員の皆さま方におかれましては、大変お忙しい中、ご出席いただき誠にありがとうございます。本日の議事に入るまでの進行役につきましては、私、企画政策課長の清水が務めさせていただきます。どうぞよろしく申し上げます。</p> <p>本日の会議につきましては、「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きます。よろしく願いいたします。</p> <p>なお、傍聴者の皆さまは、受付の際にお渡しいたしました注意事項を守って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19名でございます。委員の半数以上にご出席いただいておりますので、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>なお、岡本則之委員、宇都野佳也委員、永井勝義委員、酒井喜市委員におかれましては、本日、所用のため欠席されるというご連絡を事前にいただいております。ご了解いただきたいと思います。</p> <p>また、本日の会議から、6名の方が役職員の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。お手元に配布させていただきました委員名簿でご確認いただきたいと思います。</p> <p>はじめに、いきいきクラブみよし連合会副会長、岡本則之様。岡本様におかれましては、先ほどご報告しましたとおり、本日はご欠席されております。</p>		

子育てクラブ連絡協議会監事、猪飼可奈様。愛知運輸支局首席運輸企画専門官、上井久仁彦様。愛知県都市整備局交通対策課、渡邊重之様。本日は渡邊様の代理といたしまして、愛知県都市整備局交通対策課の安藤様にご出席いただいております。酒井喜市みよし市副市長。酒井副市長におかれましては、先ほどご報告しましたとおり、本日は他の公務により欠席させていただいております。みよし市都市建設部、柴田浩部長。以上6名の方に、新たに委員にご就任いただきました。

本来ならば、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、時間の都合上、机の上に委嘱状を交付させていただいております。ご了承いただきたいと存じます。

それでは、新しい委員の皆さまもいらっしゃいますので、本会議の位置付けについて、改めてご説明させていただきます。

このみよし市地域公共交通会議は、平成30年度より、それまでの道路運送法に基づく地域公共交通会議だけではなく、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第6条の規定に基づく協議会組織としても、新たに位置付けしております。そして、昨年度と本年度の2年間で地域公共交通網形成計画を策定してまいります。この計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすものであります。この会議で協議していただき、計画の策定を進めていくこととなりますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、会議の開催に当たりまして、伊豆原会長に、ごあいさつをいただきたいと存じます。伊豆原会長よろしく願いいたします。

2 会長あいさつ

【会長】

皆さまこんにちは。急に暑くなり若干バテ気味ですが、体調にお気を付けてください。今日は豊田市から名鉄バスに乗ってきましたら、結構ご利用になられる方が多くて、途中途中で止まって乗り降りが多かったものですから、少し嬉しく思っています。

あとで報告があるかと思いますが、このみよし市のさんさんバスについては、愛知県の中でもずいぶん古くから運行されていて、ある意味優等生であると思っておりますが、昨年にご利用の方が少なく、少々低調気味というご報告があると思っております。どういう方がどういう形をご利用いただいているのか、ひょっとしたら、ご利用の仕方が今のルートなどの運行の状態では、ちょっと合わなくなってきたのか、という気も若干しております。また、周囲の豊田市や日進市、それから長久手市に集客施設がずいぶん充実されてきたし、お隣の東郷町ではまた新しい施設が計画されていると聞いております。こういう社会、地域の変化に伴って、住民の皆さんの足となるべく、バスや公共交通が皆さんの行動の仕組みと一致していくということが、すごく大切だと私は思っています。

そういう意味で、先ほど課長さんからご説明頂きました、地域公共交通網形成計画を今年度まとめしていくわけですが、そのまとめ方によって方向性が決まってくるということでございます。是非みよし市の住民の皆さんだけでなく、もちろんこちらに訪れていただく方の足というか、行動のパターンに合うような仕組みを作っていく、また逆に言えば、将来のみよしのためにも、そういう方向性を見つけていくということが非常に大切なと思っておりますので、この会議は年間にそんなにあるわけではないですが、忌憚のないご意見を頂いて、少しでも住民の皆さんのお役に立てればいいなと思っております。よろしく願いいたします。

3 議題

- (1) 平成30年度さんさんバス等の実績報告について
(参考資料：資料1)

【企画政策課長】

ありがとうございました。

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。事前にご送付させていただきました、本日の会議の次第と資料1から資料4まで、本日配布させていただきました配席図と委員名簿、その他、中部運輸局からカラーのリーフレットです。過不足ございましたらお申し出ください。

それでは議事に移りますが、本会議要綱の規定により、会長に議長を務めていただく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したいと存じます。伊豆原会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【会長】

それでは、お手元の次第にそって議事を進めていきたいと思えます。本日は1時間半ぐらいを目途に会議を進めていきたいと思えます。それから、先ほどリーフレットの話がありましたが、運輸局の方から説明はないですが、これは見ていただいて、ちょっと前に私も入って作らせていただいたんですけども、ぜひ会議がいい会議になるようにということで、かなり分かりやすく、特に3ページ、4ページあたりはどのような立場で、どのような役割でお話していただくといいですね、ということを書いていますので、終わってからでも結構ですので、是非ご参考にしていただければというふうに思えます。よろしくお願ひします。

それでは議題に入ります。今日は議題が3つとその他になっております。まず最初の議題ですが、平成30年度さんさんバス等の実績報告について、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

企画政策課の鏑木と申します。よろしくお願ひします。

それでは【資料1】の「平成30年度さんさんバス等の実績報告」についてご説明します。

資料1ページをご覧ください。さんさんバスの利用状況のア.年間利用者数については、平成30年度は277,342人で、前年度と比べて8,849人の減少でした。その下のイで1日平均利用者数、さらに下のウで1便平均利用者数を表しています。2ページの乗合タクシーの利用状況では、ア.年間利用者数は1,708人で、近年は横ばい傾向となっています。その下のイで1日平均利用者数、さらに下のウで1台あたり乗車人数を表しています。3ページの運行経費については、平成30年度の運行経費は115,919千円に対して、26,037千円の料金収入と、21,416千円の補助金、こちらは国の補助金で地域公共交通確保維持改善事業補助金になりますが、こちらでまかなわれています。この補助金は、さんさんバスが豊田市の豊田厚生病院に乗り入れており、市をまたいで運行しているために平成25年から受けている補助金になります。運行経費に対する残りの68,466千円を運行負担金として、市からバス事業者に支払っています。運行経費に対する、料金収入からみた収支率は約22.5%となります。下のグラフを見ますと平成24年度以降、運行経費が増えているのはバスを2台増車して6台体制としたためです。4ページのイは、市の運行負担金を利用者数で割った、利用者1人当たり市負担分の推移、またウは、市の運行負担金を市の人口で割った、市民1人当たり市負担分の推移になります。

5ページをご覧ください。5ページの月別利用状況では、中段のイのくろまつくんの平成30年度利用者数は147,388人で、前年度と比べ10,193人減少しているのに対し、ウのさつきちゃんの平成30年度利用者数は129,954人、前年度と比べ1,344人の増加となっています。6ページから8ページまでは、過去3年間の月別利用状況等を表とグラフで示したのになります。9ページは曜日別路線別利用者数になりますが、ア.交流路線くろまつくんでは、全ての曜日で減少しており、特に土曜、日曜において前年度と比べて減少していることが分かります。イの生活路線さつきちゃんでは、月曜日以外の平日において前年度より

増加し、土曜、日曜では減少していることが分かります。10ページはバス停別乗降者数の表になります。左上のアイモール・イオン三好店が78,290人と一番多く、次いで豊田厚生病院が65,310人で2番目となっています。先ほどの説明で、くろまつくんが前年度と比較して約1万人減少と申し上げましたが、資料にはありませんが、交流路線くろまつくんの平成29年度のアイモール・イオン三好店の乗降者数は58,350人で、資料にありますとおり、平成30年度の48,995人と比べて9,355人と大きく減少しています。同じく資料にはありませんが、交流路線くろまつくんの平成29年度の豊田厚生病院での乗降者数は42,348人で、資料にあります平成30年度の35,676人と比べて6,672人の減少となり、くろまつくん全体の利用者減少は、この2箇所のバス停の利用者の減少が関係していることが分かります。これに対して、生活路線のさつきちゃんアイモール・イオン三好店の対前年度比は662人の減少、豊田厚生病院の対前年度比は447人とどまっています。

11ページをご覧ください。こちらは10ページと関連したバス停別の対前年度増加人数順です。左上のベイシア三好店、市役所西、しおみの丘などが前年度と比べて増加している一方、右下のアイモール・イオン三好店では対前年度比10,017人の減少、豊田厚生病院は対前年度比7,119人の減少で、先ほどご説明したとおり、この二つのバス停で乗降者数が大きく減っており、その大部分はくろまつくんの減少分になります。近隣に大型ショッピングセンターなどが開業した影響が続きまして、アイモール・イオン三好店の集客が減っている現状があります。運行事業者によると、その影響でさんさんバスの利用者が減少しており、浄水駅と接続する豊田厚生病院から乗車して、買い物などをするためにアイモール・イオン三好店に行く外国人が減少したことや、小中学生が映画を見るためにアイモール・イオン三好店に行く子どもの人数が減少したことなどが考えられるということです。

12ページから15ページまでは路線別便別利用者数、16ページは乗合タクシー乗降場別乗車数になります。勘生地区2（あざぶの丘）の乗降場は、住宅地が広がっており利用者も354人と多く、他に打越地区3（三好特別支援学校前）も生徒さんの利用があり、385人の利用があります。

17ページはバスロケーションシステム利用状況です。18ページは三好ヶ丘ループバスの利用状況、平成30年度は前年度と比べ1,170人の減少です。19ページは愛知学泉大学スクールバスの一般利用客の利用状況で、平成30年度は前年度と比べ360人の減少になっています。20ページのアは名鉄バス愛教大線の市内バス停における利用状況で、近年増加傾向にあり、平成30年度は前年度と比べ3,181人増加しています。イのイオン赤池線は、イオン三好店に乗り入れる路線になりイオン三好店バス停における利用状況で、近年は横ばい状態となっています。21ページは豊田市と赤池間を結ぶ星ヶ丘豊田線で、平成30年度は1,189,706人の利用者があり、大変多くの利用がありました。

資料にはありませんが、名鉄豊田線の駅が2ヶ所あり、乗降者数は平成30年度、三好ヶ丘駅で3,659,225人、黒笹駅で1,187,366人の利用があり、こちらは毎年増加傾向にあります。

資料1の説明は以上になります。よろしくお願ひします。

【会長】

ありがとうございます。ただ今、さんさんバスそれから名鉄バスさん他、ループバスや愛知学泉大学スクールバス等の利用状況等のご説明頂きました。これについて何かありますか。

【稲見委員】

さんさんバスの利用者が減っているということですが、よく耳にするのはどこを回ってくるのか分からなかったり、回り道するので時間がかかるということですが、いかかですか。

【事務局】

今お話いただいた、どこを回っているのかという部分で、アンケートの中でもさんさんバスが市内を通っていることは知っているけども、どこをどう通っているのかという、まさに今おっしゃられたことというのは、課題の1つかなと思っていて、前回の会議や今回の会議でもありますが、そういったところでの周知活動というものは、やはりまだまだみよし市の現状では足りないという認識です。

また、路線がぐるっと回っているという声も聞いております。そういった点について、路線の系統のあり方について、もう少し整理した中でこの網形成計画を作ったのちに、路線の見直しも考えていますので、見直しの意見の1つとしてとらえていきます。

【会長】

他にいかがでしょうか。

【副会長】

冒頭に会長からもあったように少し減少傾向ということで、もちろん周知や見直しを進めることも必要ですが、現況を捉えておくことは大事だと思います。

一番大きいのは、先ほど事務局からも説明がありましたが、アイモールでの減少が大きいと思います。1つは赤池のプライムツリーができたことでもあります。逆にベイシアは増えていますので、ある程度ベイシアにシフトしているなどと思います。そのあたりについて何かつかんでいけば教えてください。

それから、厚生病院も大きく減っているのですが、ここの中身に分かる範囲で教えていただきたいです。病院へ行かれる方が減ったのか、あるいは厚生病院から名鉄豊田線に乗って市外へ行かれる方が減ったのか、それによってだいぶ状況が違うと思います。周辺の情報もつかみながら、分かる範囲で教えていただきたい。

イオンの利用が減ったということで、先ほどプライムツリーという話をしましたが、実はイオン赤池線は増えていないんですね。もっとも路線もだいぶ違うので、全部こちらに転換したわけでもないし、星ヶ丘豊田線なんかも増えていないので、実際どうなのか分かれば教えてください。

【事務局】

先ほどの説明の中で近隣商業施設という説明をさせていただきました。長久手のイオンは平成28年12月、長久手IKEAは平成29年10月オープン、プライムツリー赤池は平成29年11月オープン、あと豊田の方にイオンスタイルが平成29年9月、豊田市駅前のkitaraが平成29年11月にオープンしている関係があります。

浄水駅については豊田厚生病院がありますので、そちらを起点にみよし市内に来る方が多いというのはありますが、そういった近隣の影響が続いているということを利用者からも聞いておりますし、それ以外では、厚生病院の方は医療制度の関係で、直接総合病院へ行く場合の初診料が高くなる仕組みが導入されておまして、こうした関係で厚生病院へ行かれる方の利用者が減少していると思いますが、実際の調査等での数値的なものは持っていません。

また、厚生病院のバス停ですが、北の方に行きますと豊田大谷高校がござります。こうしたところで学生がさんさんバスを利用するという実態も聞いています。みよし市から豊田大谷高校へ通う学生がどのくらいかという数字までは把握しておりませんが、1人通勤通学で使うと年間500回弱くらい変わってきますので、そうした学生の影響もあるのではないかと考えております。

【副会長】

ありがとうございます。最初のご説明で、近隣の新しくできたスーパー等に行くというところは、事実かは分かりませんが、イオン三好に来られるお客様

が減ったということの理由にはなりません。今までイオン三好に来られてた方が、車を使って他の所へ行ってしまったという理由にはなると思うのですが、さんさんバスを使って来てた人たちがいなくなるということの理由付けにはなっていないと思います。それはもともと車で行けないわけですから、代わりに名鉄に乗って行ってしまったとか、そしたらこの1万人はどこかへ行っているわけですから、そこが増えたのであれば理由になると思いますが、必ずしもそうではない。しかし、ベイシアは増えているので、ベイシアに言った方々はあると思う。そういうことを見ていけるといいなという気はしています。

【会長】

くろまつくんが減っているということで、使い方が違ってきたのかどうか。三好ヶ丘とかイオンモールは、くろまつくんもさつきちゃんも通ってるわけです。そうすると、他のところでの利用が減ってきたのかということがあり得ます。そのあたりを分析しながら、計画作りに反映させていけたらと思います。

他にいかがですか。もしなければ、こういった状況にあるということで、もう少しデータを取っていかないと分かりにくい部分があるのではないかと、さきほど副会長からもお話がありました。要は、外からの方が減ったとするならば、イオンモール等を含めた外からの影響があるのかどうか、市の中での移動が減っているということになると、もう少し違うことがあり得るのではないかとということです。

もしなければ報告ということで、確認させていただいたということになります。

【副会長】

実績報告なので、毎回こういったことをやられているとは思いますが、口頭でも結構ですので、この1年間利用促進について取り組まれたことがあれば是非紹介いただければと思います。

【事務局】

正直、今の段階では利用促進についてまだ手を打てていない部分であります。網形成計画を契機に、真摯に受け止めた中で改善をして、利用促進について取り組んでいけたらと思います。

【副会長】

分かりました。ありがとうございます。

(2) 地域公共交通の課題の対応について

(参考資料：資料2)

【会長】

それでは次の議題に移りたいと思います。

2つ目、地域公共交通の課題の対応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】

資料2をご覧ください。少し確認になりますが、昨年度と今年度の2か年で「みよし市地域公共交通網形成計画」を策定するにあたり、昨年度は地域概況の整理や各種ニーズ調査を実施し、これらの結果について昨年度2月の会議において審議をいただき、課題の整理まで検討していただきました。

前回の課題の整理を踏まえまして、今回その対応について、資料2で整理をしました。資料2の左側では、前回、市の概況整理やアンケート調査結果から、4つの集約課題にまとめており、1つ目としては、豊田市や名古屋市等の東西方向の交通ネットワークや、刈谷・知立方面などへの南北方向の交通アクセスといった「周辺市町と連絡する広域公共交通ネットワークの形成」が課題である

ということを確認しています。

2つ目に、市域内の移動需要、市民意向などのアンケートの結果に基づいたアクセスの利便性確保や地域間の交流のためのネットワーク、市の都市構造やまちづくり、都市機能の連携という観点から「市内中央部と各地域間を交流する都市内公共交通ネットワークの形成」が課題であるということです。

3つ目に、市内移動の核となるさんさんバスは、さまざまな利用目的として使われており、また多世代の方にもご利用いただいております現状に添えていくことや、多様なニーズに対応するとともに、使用しやすくわかりやすいサービスの確保・維持が必要であるという観点から「市民及び利用者の多様なニーズに対応した利用しやすくわかりやすい公共交通サービスの充実」が課題であるということです。

4つ目に、バスに関する情報提供を積極的に行うことや、持続可能な公共交通を確保するにあたり、運行事業者だけではなく、地域など関わる全ての人が連携・協働する必要があること。また、周辺の自治体との連携・協働した取り組みの必要性があることから「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」が課題であるという4つでありました。

この4つのそれぞれの集約課題の背景や裏付けとなるデータ等については、資料2の2ページから8ページに記載しています。なお、これらのデータは、前回の会議資料にも添付しております。

こうした4つの課題に対し、1ページ右側でその対応方針を緑の枠で示しております。なお、4つの課題に右側の4つの対応がリンクしたものになっていますが、関連性があるものは色の線でそれぞれを結んでいます。基本的に左の課題を解決するような対応方針としており、それぞれの特徴的な点について右側で示しており、簡潔に確認していきますと、対応の1つ目では、課題を踏まえ、市域を越えて東西方向や南北方向の「広域公共交通ネットワーク」を確保していくというものですが、そのためには乗り継ぎという観点が必要ということから、交通結節点の環境整備にも触れております。

対応の2つ目では、乗り継ぎの利便性や長大路線の解消による所要時間の短縮や定時性の確保、また都市機能の連携による路線の確保についての対応方針としています。

対応の3つ目では、ソフト面の観点から、バスロケーションシステムなどの活用や「自宅からバス停までの距離」などの利便性の高さといった、アンケート結果によるサービス項目別で評価されていることなどについて、わかりやすく今後利用したくなるようなサービスの確保・提供についての対応方針としています。

対応の4つ目では、バスを始めとする公共交通機関全体において、各移動手段の認知度を高め、地域と一体となった取り組みの推進や、具体的な利用促進に向けた施策の展開や、今後の公共交通機関の継続的な確保に向けては、運営上の効率性などについて交通事業者と一体となって考えていくなどの連携や、協力した取り組みの展開についての対応方針としています。

簡単ではございますが、以上で説明とさせていただきます。

【会長】

資料2の地域公共交通の課題の対応ということで説明いただきました。これについて何かご意見があればお聞きしたいですが、いかがでしょうか。

【副会長】

これは前回に引き続きということだと思いますが、よくまとまっていると思っております。

十分読み込めますが、時代背景からするともう少し特出ししてもらいたいと思うことがあります。みよしはまだ人口が増えていますし、平均年齢も若いということですが、とはいえ高齢者は現に増えてきていて、今いるんなどころ

で問題となっているのは、バス停まで歩けない方はどうするんだということですね。間違いなくみよし市もそういった問題に直面してくると思います。そこで課題の③を見ますと「多様なニーズに対応した…」ということが書かれていますし、「幅広い年齢層の方が利用されていることから…」というようなことが書いてありますので、ここで読み込めるとは思っています。しかし、課題としては高齢者の方々、あるいはバス停まで歩くのにお困りの方々といった事があってもいいのではないのでしょうか。現にみよしの場合は、乗合タクシーでバス停まで運ぶといった仕組みも作っております。そういう意味では、認識してはるはずだし、対応もしているのですが、当たり前がゆえに書けていないのかもしれないかもしれません。それでも書いた方がいいという気がしています。

2点目は同じように多様なニーズになると思いますが、外国人についてみよしの特徴だと思っています。これも読み込めるには読み込めるのですが、やはり就労外国人の方々が多いし、これからさらに増えてくることが予想されているなかで、皆さんが必ずしも免許を取得できる国の方々ばかりではないので、公共交通が非常に重要になってきます。そういったことも位置づけてもいいのではないのでしょうか。

【事務局】

ありがとうございます。確かに1点目のことについては、そういったことも含めた形としていますが、改めて文字や言葉にすることは重要だという認識をしましたので、ご指摘を踏まえて計画に示したいと思います。この後に審議していただく、目指す姿や基本方針についても、こうしたことを考慮して進めていくべきと考えており、連動させていく中で、記述等の改善について対応していきたいと思っています。

2点目の外国人の対応の部分について、先ほどの議題1の説明でありましたように、外国人の方の利用もあり、改正入管法もあるといった時代の流れの中で、今まで以上に対応していくことが考えられると思います。2,000人ぐらいの外国人が住民登録されておられるわけですが、さらに増えるということも含めて、何か示せるといいなと思います。

【会長】

他にいかがでしょうか。

今おっしゃられた1番目の件について、最初のころにお話をしたかもしれませんが、徒歩圏が500mというのはどうなのかということです。サービス圏というか、6ページにも人口カバー率と書いてありますが、川があったり坂があったりするのに、同じ圏域でカバーしてしまっています。これから考えた時にこれでよいのかと思っています。

みよし市は南の方は平たんかと思いますが、北部地域の方では丘陵地があります。東部も同じです。そうすると、私たちは歩いていただくことを考えた時に、同じ考え方でいいのかどうかということです。乗合タクシーは果たしてこのままでいいのかどうかということもあります。そういったことを含めて、みよしならではの対応の仕方というか、右側の課題への対応のところでは、広域と市内と分かりやすく、持続可能というキーワードがあるけれども、みよしでなくてもこのキーワードだなと思います。大きくくくったところがみよしならではの事までではないですけど、黒ポツのところは、少しみよしではどういうことを考えていこうかということ。せっかく30万人近くの利用の方が増えた、人口の5倍近いご利用があるまちは、愛知県広しといえどもほとんどないわけです。それを私たちはもっと良くしていこう、メッセージとしてご利用してくださいねという方向がいいのかなと。現在の課題に対してですので難しいかもしれませんが、もう少し前を向いた表現というか、課題への対応があってもよいのかなと思います。500mでいいという話ではなく、歩ける空間をよくするとか、アクセス空間を良くしようとか、待ち空間を良くしようとか、結節点の話も書いていますが、結節点はバスが集まっていればいいという

ことではなく、皆さんが利用するための待ち空間はどうするかといった、具体的に書くわけにはいかないかもしれないが、みよしの次のステップが見えてくることが示されるといいと思います。

中身を見ると大変前向きなところもあって、いいなと思っているのですが、もう少しみよしのまちづくりと連携していくといいと思います。次の素案でお話いただくのがいいと思いますが。

他にございますか。

【毛利委員】

昨今、高齢者の事故が増えておりまして、免許返納をして地域公共交通網にシフトしていただけるように市としてどのようにお考えでしょうか。

【事務局】

現在、市内の交通事故の発生件数は、減少傾向にあるとはいうものの、おっしゃるように高齢社会を見据えた中で、大きな課題かと思っております。

市の事業ではありませんが、社会福祉協議会の方で免許返納者に対する支援施策ということで、manacaとさんさんバスの回数券をあわせて交付するという事業があります。そうしたことを契機として、網形成計画の中では利用促進という観点で、特に高齢者の対応だとかの部分で、市としての事業で一例ですが、環境づくりをするということで、バスを知ってもらうこと、そしてできればバスに乗ってもらうことのきっかけの部分で、バスの最初の分だけは無料の形にするチケットを配布するといった事を考えるという方向に結び付けられると良いと思っております。

【会長】

そのあたりは課題ではなくて、次の方針というところで議論することにしてます。おそらく分かりやすく利用しやすいといった部分になると思います。免許返納を促進する形なのか、免許返納をしやすくするためには、公共交通がちゃんとしてないとダメですねという話からすると、さんさんバスのここだけの話ではなくて、交通費助成とか、色々な話が出てくる可能性があります。そこで、公共交通ではどうしていくという話をどこかでしなければならないと思います。これはみよし市における現況の課題というところから受けてしまうと、分かりにくくなってしまいます。今のご指摘は大変よいことだとは思いますが、次のステップのところへ書いていくのか、方針のようなどころで書いていくのか、課題は課題として受けておいて、外出機会を確保するという方向性のことを書いておいた方が分かりやすいと思います。

他にいかがでしょうか。

もしよろしければ、次の地域公共交通網形成計画（素案）のところで、同じような性格の話に移っていきますので、そちらでお話いただいた方がよいかもしれません。3つ目の議題に移らせていただいてもよろしいでしょうか。

(3) みよし市地域公共交通網形成計画（素案）について

（参考資料：資料3）

【会長】

それでは、みよし市地域公共交通網形成計画（素案）についてを説明していただいて、議論したいと思います。お願いします。

【事務局】

資料3をご覧ください。素案という形で出させていただいておりますが、まだ全体の内容のできていないわけではないので、たたきということでご理解いただきたいと思います。

本日を含め、これまでに整理、検討してきたことを網形成計画の成果を想定して冊子形式でまとめました。

目次をご覧くださいませでしょうか。少し全体的なところについても触れていきたいと思っております。目次の「1 みよし市の地域概況の整理」として、(1) から (4) までの内容について、1ページから23ページまでに記載し、検討の前提となる事項についてまとめており、内容については、事実や現状のことなので個別に説明はいたしません、前回、課題を整理する中で、その一部を紹介させていただいている箇所もあります。

続いて目次の「2 各種利用実態及びニーズ調査の実施・分析」では、このうち (1) から (6) について、前回の会議でお示しをし、検討をしていただいた項目になります。(7) の交通事業者ヒアリングについては、前回2月の本会議後に行ったものですので、少し説明をさせていただきます。41ページをご覧ください。公共交通網形成計画を策定していこうとする上で、交通事業者が抱える運営上の問題点や改善点を把握することを目的に実施しており、名鉄バス、さんさんバスを運行する愛知つばめ交通から聞き取りを行ってきました。

41ページでは、右の地図の番号に対応する内容が地図の左に解説をしております。内容として、大きく分類すると「交通環境に関すること」として、道路構造上、渋滞が慢性化していることや、道幅が狭いなどの意見がありました。また「バスのダイヤに関すること」として、慢性的な遅延の発生といった問題が浮き彫りになってきました。「交通環境に関すること」の対応として、県や市の道路管理者に状況を個別に伝え、その解消に向けた依頼や未整備区間の計画道路について、早期の道路改良をお願いしていきたいと考えています。また、「バスダイヤに関すること」の対応では、さんさんバスにおいては、路線の見直しに合わせてダイヤの見直しをしていきたいと思っております。簡単ですが、交通事業者ヒアリングの説明でした。

目次に戻っていただきまして、大項目の3「みよし市における地域公共交通の課題」については、平成31年2月の会議において検討したことと、先ほど検討をしていただいた部分になります。なお、目次で3の (1) 地域公共交通の課題整理の下に、(2) として集約課題への対応の検討という項目が抜けておりましたので、恐れ入りますが、「集約課題への対応の検討」と記載いただきますようお願いいたします。なお、ページ番号は、60ページになります。大変申し訳ございませんでした。

続いて、目次の大項目の4「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針」と、そのあと5「計画の区域と計画期間」について、新たな項目となりますので61ページからみていきたいと思っております。

ここでは、みよし市の「公共交通のめざす姿」を示すこととしており、第2次みよし市総合計画の土地利用の方針では、市役所やイオン三好を中心とした「都市中心拠点」の形成や交通結節点となる三好ヶ丘駅などの駅前拠点の形成を目指すこととしています。また、先ほどまちづくりというお話がありましたが、都市計画のマスタープランでもあるまちづくり基本計画でも、公共交通が拠点間の交流を促進する都市軸として位置付けており、都市機能の連携を目指していくこととしています。

こうしたことから、公共交通とまちづくりが一体となって進められることで、みよしの公共交通の目指す姿を「人とまちをつなぐ 快適交流都市 みよし」と定め、これらの実現に向け、さまざまな連携・協働を図るなかで、公共交通の活性化及び再生を推進していきたいと考えております。連携・協働の内容は、四角の中に書いてあるようなことを目指す姿の実現に向けた手段と考えております。なお、右下にある「土地利用構想図」は第2次みよし市総合計画から引用しているもので、赤丸のあたりが市役所などの「都市中心拠点」で、黒丸が「駅前拠点」となっており、これらの拠点などを主とした連携やネットワークの形成を公共交通で実現しようとするものです。

次に62ページをご覧ください。ここでは「地域公共交通の基本方針」を定め、中心の「公共交通のめざす姿」の実現に向けて、4つの基本目標とも言うべき「基本方針」を定めています。なお、先ほど説明した「公共交通のめざす姿」の解説について、62ページの下で説明をしており「公共交通の目指す姿」

は次の状態をあらわしています。公共交通により、人と人との交流や人とまち（都市）との連携が生まれ、地域が活性化されています。また、子どもから高齢者までの誰もが利用しやすく、わかりやすい移動環境が整っています。先ほどご指摘いただきました、全ての世代ということで考慮していきたいと思えます。3つ目に、電車やバス、乗合タクシーまた一般タクシーを含めた中での、多様な交通モードにより、子どもから高齢者、また外国人も含めたということになるかもしれませんが、誰もが公共交通を利用した快適な暮らしの実現と地球環境への負担が軽減されています。こうしたことを目指し、このような状況を表した姿となっています。

具体的に基本方針の中身を見ていきたいと思えます。資料63ページでは、基本方針の4つの項目を解説しておりまして、先ほどの議題で行った「公共交通の課題の対応」を基にした課題解決型の基本方針としながらも、今後の展望を加味して4つの基本方針で構成しています。

基本方針Ⅰ「生活圏を見据えた広域的な交通ネットワークの形成」ということで、通勤通学を含めた中での東西や南北ということ、市域を越えた移動のネットワークを形成していくということ。また、先ほどの対応にもあったように、交通結節点ということの中で、乗り継ぎの利便性を確保していくということ、そのために周辺市町との連携を強化することで、広域ネットワーク化を図ります。

基本方針Ⅱ「まちづくり計画や利用実態に即した利便性の高い域内交流ネットワークの形成」ということを掲げ、先ほど都市中心拠点だとか、域内拠点といったところの連携、また三好ヶ丘の高密度な住宅地では、鉄道駅へのアクセスを確保、それとともに、南の方のみならずよしやなかよし地域の集落地においては、生活のための交通需要ということ、さんさんバスをはじめ乗合タクシーを活用した中でのきめ細やかなサービスの展開と考えます。

実際例を挙げますと、乗合タクシーがみよし市の強みでもありますが、今はあるバス停とある乗合タクシーの乗降場を点と点で結んでおりますが、バス停側は固定として、乗合側の方をもう少し広範囲に、またあざぶの丘だとかというところの住宅地がありますので、多少融通を効かせた中での乗合タクシーのあり方を検討できたらと思ひ、記載をしております。

また、さんさんバスについては長大路線ということから遅延という課題が出てきておりましたので、定時性の確保、便数の増加とあわせた中での、交通結節点での接続によって、利便性の高い環境を形成していくことが基本方針のⅡでございます。

基本方針Ⅲでは「みんなが利用しやすく、わかりやすい公共交通サービスの提供」ということで、各種媒体を使用した公共交通情報の提供ということを継続していくこと。具体的には、バスロケーションシステムであったり、昨年度から取り組んできております、GTFSによる検索性の向上といったことをさらに進めていくこととしております。

段落の2つ目のところでは、ICTを活用した取り組みとありますが、こうした時代ですので、例えば乗合タクシーの配車であったり、またスマート社会に対応したサービスの提供という部分では、将来的な展望ということで、AIなどが叫ばれておりますし、交通の領域でもMaaSなどの取り組みが叫ばれておりますので、こうしたところについても、向こう5年間でやれるかどうかは分かりませんが、次のために種をまいて、実際に検討を進めていくということをやりたいという思いで記載しております。

また、最後の段落では利用の目的については、通勤通学を含めさまざまありますので、運行時間の拡大ですとか、バス相互の乗り継ぎ環境の改善ということで、先ほど会長からもご指摘いただいたような、バス待ち空間や移動の空間を視野に入れた中で、対応していきたいと考えております。

最後、基本方針Ⅳは「乗り続けられる地域公共交通のための取り組みの展開」です。これは、バスに乗って市民が出かけられるように、バスの存在に係る認知度について98.5%の方がバスを知っておられますが、実際の運行内容につい

ては知られていないという稲見委員のご指摘もありますので、そういったことへの対応という内容となっています。また、これらを含めた中での利用促進について展開していくということ。実際に展開するにあたっては、市で行うことについて十分責任をもって実行していきますが、やはりこれからは地域であるとか、交通事業者等と一緒に進めていく、それから市域を越えて市町村間の中で情報共有したりというようなことをここでは記載しております。

こうしたことから、概念的に交通体系のイメージを示してみました。緑色の部分がみよし市の市域とすると、真ん中の赤いところが都市中心拠点であったり、その他、健康・文化・交流拠点としてサンライブがあります。また、市民病院などの福祉・医療・介護拠点といったところを貫いて、赤い線では広域的なバスとして名鉄バスがあります。また、北の方を見てみると、駅を中心として駅前拠点が、都市計画のなかでは三好ヶ丘の付近というのは、拠点というような位置づけでもありますので、そうしたことと関連するように青い線で公共交通軸を形成するだとか、北と南を域内バスで結ぶだとか、それから各地域を域内バスで結ぶというようなイメージ図としてつけさせていただいております。基本方針をイメージ化するとこのような形かと考えております。

続いて65ページ5番のところ、計画の区域と期間ということです。網形成計画を定める中での項目ということで、基本的にはみよし市全域を計画の区域としていますが、現在さんさんバスが厚生病院へ乗入れており、非常に多くの利用者がありますので、今後についても視野に入れて、但し書きの部分でそういったことを記載させていただきます。

下の方(2)計画期間です。ここでは令和2年度から令和6年度までの5年間と考えております。実際、周辺市町の商業施設の立地だとか、市内でも愛知大学の跡地、それからみよし中部土地地区画整理組合に住宅がはりついてくる可能性があることから、社会やまちの環境に対応するために5年でこの計画を見直していきたいと考えております。

ここまでの段階で素案として示してございます。実際まだ示されていない部分として、目次の裏面にあります6番、7番、8番の部分について、今後検討するというので、右の策定フローをご覧ください。6番、7番、8番の部分については、9月頃に行います第2回の地域公共交通会議で議論をしていただきたいと考えております。実際に計画目標を定めていく中では、その実施体制などについても検討していくこととなりますので、アクションプランという形で案を示した中で、どういう方向で行うのかということを示していきたいと思っております。

その後パブリックコメントに繋げていくわけですが、少し別物になりますが、住民懇談会を予定しており、昨年度1月に行いました第2弾ということで、網形成計画の案を示すとともに、地域で取り組むアイデア等についても一緒に考える機会としたいと予定しています。

それからパブリックコメントが10月15日から11月14日の1か月間を予定しておりますので、それを経たのちに第3回のこの会議で網形成計画を固めていきたいという風に考えております。

それから第4回のところでは、アクションプランの具体的な取り組みの展開といったことや、具体的なさんさんバスの見直し案を示していきたいと考えております。

少し説明が長くなりましたが、議論の方よろしくお願ひします。

【会長】

ありがとうございました。冒頭にご案内がありましたように、素案と書いてありますが、これはあくまでたたき台ですので、これをベースに皆さんからご意見いただいて、まとめていくということでございます。ご意見いかがでしょうか。

【上井委員】

網計画もそうですが、この会議全体の進め方について確認させていただきた

と思います。今年度は今日が第1回目ということですが、目次の次にフロー図がついているのですが、会議のそもそもの進め方についても、本来年間この会議でいつ何を話していくのかなど、年間スケジュールを作成して委員に皆さまにお示ししていただいた方が、もう少し進め方が分かりやすくなると思います。

フロー図には次の会議は9月頃とあります。その隣の住民懇談会というのは、この一度に集めて、この一回で済ませてしまうというようなものになるのでしょうか。

【事務局】

住民懇談会の開催については、平成30年度1月に2回開催させていただきまして、平日と休日の1回ずつ開催しております。本年度につきましても、平日と休日各1回で市全体の方を募集しまして、地区ごとという開催ではないですけれども、話し合いを進めたいと考えています。

【上井委員】

なかよし地区とかみなよし地区とか、地区ごとで細かい意見を聞く会だとか、そういったことはしない予定ですか。

【事務局】

今のところは予定しておりません。2日間開催する中で、班を地区ごとに分けて、その班の中で話し合っていたくという風に考えております。

【上井委員】

年間4回の会議を開催して、その間にこんなことを検討し協議をして、住民懇談会を開催するというような年間のスケジュールがあった方が、委員の皆さんもわかりやすいと思います。この会議については道路運送法と活性化再生法の二法合同会議になりますので、委員の皆さまも応諾義務がありますし、具体的にいえば、協議事項と報告事項を分けるということも一つの手だと思いません。

【会長】

今のはご意見ということだと思います。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

【新谷委員】

確認としてこの計画は市民と共有していくものでしょうか。今、案としてご説明があった方針についてⅠ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳとあって、この文章で合意すれば市民提案だということとすると、まず私はこの資料が送られてきた時に読んでみて、とても難しかったです。今日の会議に来ることも若干憂うつでした。これだけのデータ量で、しかもデータはデータだけで分析がない。細かな分析はいいのですが、分析とまでは行かなくてもコメントがあると読めると思います。ですが、そうではなく言葉が難しい。そういうところでは、すごくついていけないなと思いましたが、説明で何とかついてこれたという感じです。

公共交通のハード計画という印象を一市民としては感じてしまいました。やはり「人とまちをつなぐ」とあるように、そこに人が登場するソフトな計画、ソフト部分がもう少し盛り込まれていないと、一方的に誰かがやるのではなくて、関連する人たちみんな協力してやって実現するんだよ、といっているなかで、市民の役割というのが何なのとなるわけですが、対象が誰で、対象に対してどういうことをしていくということを、計画の中に付け加えていただくということをお願いしたい。

それと、先ほどもありましたように歩くということについて、バスだけではなくて、駅まで歩くと、降りても歩くわけで、そういうトータルな移動に関し

で視野に入れて計画の中に盛り込んでいただきたいと思います。

内容を一つ一つみると、分かりにくかったり、表現が反対ではないかという部分があり、一番最初の基本方針Ⅰのところ「交通結節点の整備とともに広域ネットワーク化を図ることで、周辺市町との連携を強化します」とありますが、ここで広域ネットワーク化を図って周辺市町との連携を強化するのか、順番としては、結節点の整備とともに周辺市町との連携を強化することで、広域ネットワーク化を図るものではないかと思います。そうした少し分かりにくい部分がありますし、基本方針Ⅱの4行目のところで「生活のための交流需要に応じた適切な」と書いてありまして、言葉としてはとてもきれいだしいのですが、需要だけではなく交流をつけるというところ、本当にそれがうまく狙えるのかなと疑問に思います。

【会長】

ご意見いただきましたが、何か事務局からありますか。

【事務局】

今回の網計画では、あるべき姿の理念的な部分を作る計画ですので、基本方針のところについては理念的なことが多くなっており、分かりにくいということがあるかもしれません。

今回のところについては、市民に出して進めていくというやり方もあるかもしれませんが、この会議で議論してある程度の方向性を持ったなかで、次のステップになると、アクションプランという市民の役割といった部分にかみ砕いていけると思っています。

63ページの基本方針Ⅰの文末のところについては、ご指摘のとおり、周辺市町との連携は手段でありまして、目的については広域ネットワーク化になります。周辺市町との連携のなかで、広域ネットワーク化を図るというような内容に修正いたします。

【会長】

59ページまで前回色々データを出して、整理をしたわけです。本日、先ほど60ページについて議論をしました。そこから、現況の課題を整理して、では次どうするのかというところが少し見えてこないのではないかと思います。課題、課題とたくさんあり、色々な話がありますが、その先の61ページ、次のステップに行くときに、方針的なところで易しい言葉がありませんかということですね。中身はともかく、易しい言葉で表現する必要があるのではないのでしょうか。市民の人たちが難しい言葉がたくさんあると分かりにくくなってしまいますので、もう少しかみ砕いた文章になりませんか。

62ページの下の記事はよく分かると思いませんか。「わかりやすい移動環境」という言葉がいいかどうかは別として、どんな状況かは分かりますね。方針のところへ来ると急に難しくなってしまうので、少し整理しませんか。

この計画の性格上、この基本方針は書かないと分かりにくくなります。形成計画を作成するにあたって、という国からの指針があって、こうした項目は全部網羅しなさいとなっているものですから、ここはめざす姿があって、それに対する基本方針があって、それに対する目標を作って、その目標を達成するための事業を具体的に書きなさい、そしてそれをちゃんと評価する方法まできちんと書いておきなさいということですね。これはご理解いただけないと思うのですが、こうしたことを皆さんにご説明されていないと、分かりにくいと思います。形成計画はこういうことを書きなさいという国からの指針があるので、それに従って順番に書いていくわけです。皆さんからしたら、何でこんなことを書かなきゃいけないのか、ということで、分かりにくいということになると思います。次回でいいですから、形成計画はこういうことを書きなさいというルールを示してください。では、基本方針はこういう風に書きましょうということで、新谷委員からご指摘があったと思います。前段の方は色々な分析を

したうえで、課題を整理しなさい。その課題とこれからのまちづくりの方向性を合わせていくと、目標というのがあるって、そこに向かっていくための方針がここにあるということです。

もう少し具体的な話を入れていかないと、市民の皆さんには、これは何を言っているのか分かりにくいね、というご指摘だと思います。

【事務局】

このあたりの分かりにくさということについて、もう少し表現の方法だとか、見せ方といった部分で、ここの内容を踏まえて、次の時にはお示ししたいと思います。

会長がおっしゃられたように、本来国の方ではこういった項目を書きます、といった前提を置きながら、概要版のような少し分かりやすいものを入れようと思います。

【会長】

前段はたくさんあるので、読むのは少し大変だったと思いますが、基本的には計画はこの4からですね。そういったあたりが少し情報共有されていないかなと思います。

他にご意見ございますか。

【加藤委員】

計画は結構練られたものだと思っていますが、この中で乗合タクシーの評価を委員の方々からもいただいており、大変光栄に思っております。一般タクシーと乗合タクシーで同じ車両を使用しているので、同じものと思われるかもしれませんが、やはり経済的な基盤が一般のタクシーで収益を上げることができて、初めて乗合タクシー等を取り組んでいくゆとりも人員も生まれてくると思います。ですので、是非みよし市においては、我々事業者もおりますので、一般のタクシーもしっかり応援していただきたいと思っています。

今から20年ほど前に、私が交通空白地のNPOによる有償運送の協議会を立ち上げた時に、タクシーの半額ぐらいの運賃で、一般のシルバーさんに運転していただいて、移動支援を行うということだったのですが、その当時にタクシーの事業者がおりまして、その協議会の中ではタクシーとはきちんとすみ分けをするし、タクシー事業について減収するということはありませんということだったのですが、実際はそれから5年後にその地域のタクシー車両は半分になり、さらに5年後には1台もいなくなって、応援に行くような形になりました。そこからさらに10年たち、20年たってふたを開けてみると、シルバーの方々が高齢になり運転ができなくなってしまい、タクシー事業者さんで何か輸送サービスをやれないかと言われましたが、その時には我々のフォーメーションも全て街の方に引いてしまって、できなかったという苦い経験というか、今現実に起こっていることですが、そういったことがありました。

みよし市さんは交通空白地の少ない優良な地域だと思っていますので、是非地元のタクシー会社を十分育てていただきたいと思っています。少し趣旨が違いますが、よろしくお願いします。

【会長】

今のお話では、公共交通はバスと鉄道のことばかり書かれているけれども、タクシー協会も色々な仕組みを考えておられます。相乗りみたいなものですか、これから色んな形になると思います。利用される仕組みの中で料金が明確になっていくとか、そういったサービスも展開されていくとか聞いております。ここで言うか、次のステップなのか、少しそういった交通手段といいいますか、モードに対してはもう少し広い意味での公共交通の仕組みに対するコメントが欲しいと思いますので、追加をお願いしたいです。

【吉岡委員】

基本方針のなかにもございます、地域公共交通のための取り組みの展開ということで、バスの存在の認知度だけではなく、利用促進についてというところがございます。みよし市さんも免許返納者に対しまして、manacaの配布であるとか、そういったことも積極的にやっておられるということでした。我々交通事業者にとっては、そうした取り組みをしていただいているということは、非常にありがたいお話でありまして、経験をしていただいて、実際に乗っていたかなければ、再び乗っていただくことはなかなかないです。

他の地域でもそうですが、イベントに合わせて乗り方教室でありますとか、小学校へ出向いて安全教室等を開いて、ご高齢の方や小学生の方など、これからもっとバスを利用していただけるという想定の方に、今あるバスを知っていただくというような取り組みをさせていただいている状況です。そういった機会がありましたら、我々も協力をさせていただきながら、公共交通を存続して、もっとより良いものにしていくためにも、広域路線として使命感も感じておりますので、協力をさせていただければと思っております。

また、高齢者対策として、手前どもの宣伝にはなりますが、現在「得々パス」というものを制度として持っております。65歳以上の方が条件ですが、3か月・6か月・1年という期間を設けて、それぞれ6,000円・9,000円・15,000円という金額で、ある一定期間の権利を有していただければ、どの区間を利用されても1乗車100円でご利用いただけるものもございます。まだまだ今後、制度的な見直しを行いながら、今の社会に合うような仕組みを検討していかなければならないと考えております。

そして、これも現在取り組んでいるところですが、このエリアで系統ナンバリングということで、先ほど外国人の方に対しても利用しやすい環境づくり、またご高齢の方にも、バス路線を分かりやすく知っていただくために、系統ごとに番号を振り始めております。実際、このエリアを走る星ヶ丘豊田線も、50番台で分けをして、新屋系統については51番、衣ヶ原系統が53番というような振り分けをして、ご案内しやすい環境づくりも進めております。こちらは来年度春までには、全エリアで系統ナンバリングを完了させる計画をしております。より良く、分かりやすく、使いやすくできるように、今後もできるだけ対応していきたいというところで、ご紹介となりましたが、よろしく願います。

【会長】

ありがとうございました。

今お話しいただきながらですが、方針のところでは匂わせるような話をしておいて、次のアクションプランで今のようなお話を具体的にしていくことだと思えます。

【副会長】

新谷委員に教えていただきたいのですが、分かりにくいとおっしゃるのは、課題をまとめている前半部分が分かりにくいということなのか、62・63ページは今日の議論の中心ですが、ここが分かりにくいということでしょうか。

【新谷委員】

前は欠席をさせていただいたので、課題の部分の議論には参加できなかったのですが、でもそれは、皆さんが議論されて出されたものだというので、了解しているところです。

課題の部分については、読んで何となくは分かるのですが、例えば「ネットワーク」であるとか「結節点」であるとか、そういった交通用語的なものが、日常的に使っている言葉ではないので、分かりにくいということです。一般市民が聞いて理解できる言葉に置き換えをしていくということです。そして、全てを置き換えることは難しいけれども、大事なところ、私たちが議論をして、

しっかりと意見を出していった方が良い所に関しては、分かりやすく言葉を変えていただくことで、議論が深まるというか、出せる意見も増えてくると思っています。

【副会長】

ありがとうございます。2点あると思っています。まず、言葉が分かりにくいということ。新谷委員が言われたように、言葉が分かりにくいというのは分かります。これは正直、分かりやすいように記述を直さないといけないと思います。

もう1点は、こういう基本方針が出てくる意味が分からないということ。例えば基本方針Ⅲ「みんながわかりやすく利用しやすい公共交通サービスの提供」は、我々この会議に出ている人こそ分かりますが、普通に公共交通を利用されている方からすると、これは何なの、と思うかと思います。あるいは最後までそうだと思っていて「乗り続けられる公共交通のための取り組み」とか、これが出てくる意味が分からない、ということもあるかと思います。

【新谷委員】

その意味で言えば、公共交通ってどんな交通なのかということもあると思います。公共交通って何だろうということで、まず、公共交通はどういう人たちが、どういう風につくるのかというのがないと分かりやすいです。

【副会長】

すごく勉強になったのは、我々はこれを当たり前読んでしまっているが、背景を分からない人からすると、何なんだこれは、と思います。そういう意味では「はじめに」を作って、特に市民の方に向けて、何でこれがあるのか、どうやって作っていくのかということを書いた方がいいと思いました。

普通の人だったら乗り続けられると思っています。でも実は違うんですよ。皆さんと一緒に取り組まないといけないんだというメッセージを、最初に書いたらいいかなと改めて思いましたので、言葉を分かりやすくしてもらおうのと同時に、我々では当たり前になってしまっているのですが、そこを今一度書いていただくといいと思います。

それから、先ほどの高齢化の話、外国人の話ですが、42ページとかの公共交通の課題整理のところを書いてありますよね。それが残念ながら、実際の基本方針にくると抜け落ちてしまっているの、繰り返しになりますがやはり入れていただいた方がいいですし、免許返納のことも書いていますね。免許返納後は何%の方が乗りたいとか、きちんと書かれているけど、後ろに行くとそれが抜けてしまうので、そういったことは書いていただくのがいいという気がしましたので、改めてよろしくお願いします。

もう1つは、先ほど新谷委員も言われた、移動全体について書いた方がいいということについて、すなわち、家を出てから歩いて、あるいは徒歩の環境、あるいはバス停の待ち環境等々も含めて、全体を書いてはいかがですかということで、おっしゃられるとおりでと思います。公共交通ということで、どうしてもモードのところを中心になってくるわけですが、バス停までの徒歩、あるいは乗り換えの徒歩ということも非常に重要だと思いますので、せっかくだから、そうしたところを記述されるといいと思います。ただ、ここの部署だけではやれないので、特に歩道空間の整備とか、待合環境の整備とか、そういう意味では、色んな部署との連携とかありましたよね。そうしたことを匂わせるといいと思います。

交通事業者さんのヒアリングで出てきたのは、ほとんどが渋滞のことでしたので、道路行政とも連携をとりながら並行してやっていかななくてはならない。そういう形にしていくといいと思います。

【会長】

ありがとうございます。大変いいお話でございました。少し整理したいと思います。

もしなければ、今日ご意見いただいたものを少し整理して、これに反映するというのでよろしいですか。先ほどありましたようにたたき台ということで、次の9月までにはもう少し整理したものにしたい。また、9月は後ろのアクションプランというところまで行けるかどうか気になるのですが、事前に委員の方にはお配りさせていただくということをお願いしておきます。やはり具体的な施策がないと分かりにくいだろうということなので、そこは次回にきちんと議論していきたいと思います。よろしくお願いします。

もちろん、アクションプランですので、少なくとも実現性のないことは書けません。財政的にも色々な面でこれから5年間という計画を整理していきたいですが、その中で実現していくということをしっかり持たないと意味がないです。そうするならば、みよし市は財政的な面はどういう状況か私は詳しくわかりませんが、少なくとも5年間できるという見通しを持たないと、このアクションプランは動かせません。これは動かすための計画ですので、夢みしたい話にはなかなかならないということを指摘させていただいて、目標を達成するという視点で見ていただいて、次の会議に意見を頂けたらと思います。

あと何かございますか。

4 その他

みよし市の公共交通体系について

(参考資料：資料4)

【会長】

それではその他に行きたいと思います。その他ですので簡潔をお願いします。

【企画政策課長】

ありがとうございます。皆さまからいただいた問題点を9月までに整理したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

みよし市の公共交通体系について、簡単にですけれども、事務局よりご説明させていただきます。

【事務局】

資料4をご覧ください。これは毎年第1回の会議で説明させていただいているものになります。今回より新しく委員になった方もおみえになりますので、簡単にご説明させていただきます。

1ページについては、会議でも出てきましたが、現在のみよし市における公共交通体系になっております。公共交通の種別ごとの概要を記載しております。

2ページは公共交通の概況ということで、地図で表しておりますのでご覧ください。

4ページになりますが、さんさんバスの関係で、上から4つ目のポッチ、平成31年2月1日から一部ダイヤ調整を行い、黒笹駅発の最終便の時刻を遅らせ、名鉄電車からの乗継利便性を向上させております。

続きまして5ページをお願いします。これまでのバス関連費用ということで、昨年度、バス2台が6年経過しましたので更新しております。

6ページ以降につきましては、乗合タクシーのこれまでの経緯、7ページは利用方法、8ページはさんさんバス・乗合タクシーのカバー図になります。こちらの人口カバー率は96%となっています。説明は以上です。

【企画政策課長】

ただ今の説明につきまして、何かご質問ございますか。

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、会議の終わりにあたりまして、政策推進部の山田部長よりお礼のごあいさつを申し上げます。

【政策推進部長】

長時間にわたりまして、慎重審議いただきありがとうございました。

本日はたたき台といたしまして、地域公共交通網形成計画の素案の一部ではございますが、提示させていただき、本市の公共交通のめざすべき姿、基本方針についてご協議いただきました。その中でご意見いただいた部分については、丁寧でわかりやすい表現などについて、見直しをさせていただいて、ご提示させていただきますので、お願いいたします。

また、委員の皆さまには3回ほどこの会議を予定しております。その都度、計画の内容につきましてご意見をいただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。本日はどうもありがとうございました。

【企画政策課長】

本日は長時間にわたりありがとうございました。大変お疲れさまでございました。今後につきましては、決定次第、各委員の皆さまにご連絡差し上げますので、よろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして、令和元年度第1回みよし市地域公共交通会議を終了いたします。ありがとうございました。

—閉会—