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2年度第2回みよし市地域公共交通会議
開 催 日 時	令和2年8月20日(木曜日) 午前10時から午前11時30分まで
開催場所	みよし市役所3階 研修室1・2・3・4
出 席 者	【会長】 伊豆原浩二 【副会長】松本幸正 【委員】 伊藤久司 伊藤武 久野文仁 岡本則之 小林裕之 吉岡実 大竹宏(代理 加藤水竹) 山口直毅 毛利康浩 鈴木隆史 澤木徹(代理 安藤悠太) 伊與田正康 纐纈靖央(代理 米田宙生) 水野恭幸 新谷千晶 永井勝義 酒井喜市 柴田浩 【事務局】政策推進部長 政策推進部参事 政策推進部次長兼企画政策課長 企画政策課副主幹 企画政策課副主幹 企画政策課主任主査 企画政策課主事
次回開催予定日	令和2年12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	 ≪議事≫ 1 開会 【企画政策課長】 皆さまおはようございます。定刻になりましたので、ただいまから令和2年度第2回みよし市地域公共交通会議を開催させていただきます。 はじめに、礼の交換をさせていただきますので、恐れ入りますがご起立をお願いします。 一同、礼。よろしくお願いします。ご着席ください。 委員の皆さま方におかれましては、大変お忙しい中、新型コロナウイルス禍の中、ご出席いただき誠にありがとうございます。 感染予防対策のため、会議室を広く使用し、窓やドアを開けたまま会議を進めさせていただきます。また、会議中の発言につきましては、マスクをしたまま発言をしていただきます。また、会議中の発言につきましては、マスクをしたまま発言をしていただきますので、若干聞きにくいところもあるかと思いますが、ご協力をお願いします。 それでは、会議の開催にあたりまして、政策推進部長よりごあいさつをさせていただきます。 【政策推進部長】 政策推進部長】 立、政策推進部長よりごあいさつをさせていただきます。 【政策推進部長】 立、政策推進部長よりごあいさつをさせていただきます。 【政策推進部長】 立、政策推進部長よりごあいさつをさせていただきます。 最近はできないます。新型コロナウイルス感染症の関係で、みよし市でも感染者がこのところ連目何人か出ていまして、ご心配をおかけしております。初めて感染者が出た頃は、詳細について担当部署に問い合わせが多くありましたが、最近はそういった問い合わせもなくなってきました。慣れてきたからか

もしれませんが、高齢の方から回覧板を回すのをやめないかといった不安の声は、今も上がってきている状況です。

また、さんさんバスの路線再編の話に戻りますが、社会保障やソーシャルな点で1番大事な部分だと思いますので、コロナ禍の中ご出席いただきましたこと本当にありがとうございます。

公共交通会議ということで、利用者の皆さまからのご意見、委員の皆さまからの専門的なご意見、そして交通政策の視点からどういう変化が必要なのか、また長大路線の解消のため、乗継方式や路線の見直しを考えていきたいと思っています。さらに、通勤、通学、買い物、通院、お見舞いなどさまざまな外出の目的に対してハイブリット的に進めていこうと考えています。

本日の会議におきましては、最終的に路線イメージを共有していただいて、パブリックコメントに進めていきたいということでございます。委員の皆さまからご意見をいただき、合意形成がないと市民の皆さまにも受け入れてもらえない、また議会への説明が少し弱くなりますので、合意が進んでゴーとなりましたら、運行ダイヤの改正、バス台数の見直し、また、特急便のような路線ができましたら、どういう名前にするのかなど、ご助言いただきたいと思います。本当に暑い中ありがとうございます。本日はよろしくお願いいたします。

【企画政策課長】

本日の議事に入るまでの進行につきましては、私、企画政策課長の冨田が務めさせていただきます。よろしくお願いします。

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いております。

なお、本日の会議には、1名の方から傍聴の申し出がありましたので、許可を させていただいたことを報告させていただきます。

本日の出席委員は、現在20名で委員の半数以上にご出席いただいておりますので、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いることをご報告させていただきます。

それでは、会議次第に沿って会議を進めさせていただきます。はじめに、伊豆原会長にごあいさつをお願いします。

2 会長あいさつ

【会長】

皆さまおはようございます。先ほどごあいさつの中でコロナという話があり ましたが、このような広い会議室で一人ひとりが離れて会議をするというのは、 新しい日常かもしれません。広い会場ですと、顔を見ながら議論するというの はどうしても難しくなってしまいます。とは言っても協議事項を確認していか なければならないので、できるだけ皆さまからご発言いただけると大変ありが たいなと思います。前回さんさんバスについては、事務局からA案、B案、C案 の3案をご提示いただきましたが、それについて皆さまからご意見をいただい てA案とC案の2案をベースとして考えたらどうかということでまとまったと 思います。本日は、2案をもとに、もう少しブラッシュアップしてルートをどう 考えたらいいかといった話になると思います。もう一つは、先ほどパブリック コメントとありましたが、バス路線の計画となると次は本数だとか運行開始時 間だとか、まだ検討していく要素がたくさん残っております。そういう意味で、 ルートだけで全て議論してしまうのは難しいと思いますので、パブリックコメ ントという形をとって市民の方からご意見をいただきながら、フィードバック をして検討を進めていくというステップになるかと思います。少し時間がいる かと思います。そういったことも含めてご意見をいただけたらと思います。今 日はよろしくお願いします。

3 協議事項

【企画政策課長】

ありがとうございました。

次に協議事項に移りますが、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し ます。

【会長】

それでは、お手元の次第に沿って進めたいと思います。本日は、協議事項が2つ、報告事項が1つございます。概ね1時間を予定していますのでよろしくお願いします。

それでは協議事項1再編後ルートイメージ(案)の決定について、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。よろしくお願いします。失礼ですが、座って説明をさせていただきます。

それでは、事前に配布しております、資料1の「再編後ルートイメージ図 第 1回会議A案ベース」をご覧ください。

前回会議でルートイメージのA案、B案、C案の3案をお示しし、協議いただいた中で、先ほど会長からもありましたように、B案を除いたA案とC案の2案に絞って検討することになりました。1ページと3ページは前回会議でのご意見を踏まえ、各案の特徴やサービス水準についてA案、C案をそれぞれ整理したものになり、その裏面の2ページと4ページはA案、C案の前回資料の再掲になります。

ここでは1、3ページを中心にご説明します。後ほど詳しくご説明しますが、このA案、C案は基本的なルートの考え方は同じで、通るルートもほぼ同一であり、A案の路線を一部分割して短くし、路線数を増やしたものがC案となります。

分かりやすいルートイメージ図とするため、前回までは記載していませんでしたが、三好ケ丘ループバスを茶色の矢印で加えています。この三好ケ丘ループバスは、さんさんバスの補完的な機能があり、公共交通の一部を担っています。また、さんさんバス相互の乗継をするための乗継ポイントとして、三好ケ丘駅、アイモール・イオン三好店、サンライブを含めた市役所周辺、市民病院の4か所を想定しております。さらに、利用目的としては、ループバスを含む全ルート共通で通勤・通学に対応していること、さんさんバスでは、通勤・通学に加えて買い物、飲食、通院、お見舞いなどを想定していること。以上がA案、C案に共通して整理し、記載した内容になります。

次に、前回会議において、各ルートイメージを検討するにあたり、サービス水準などの前提条件が分からないというご意見がありました。そこで、A案、C案を検討いただくための前提条件としてイメージ図の右側に「各路線の特徴・サービス水準のめやす」を整理して新たにお示ししています。

こちらは、前回の会議でご意見のありました、ルート選定していくうえで判断していただくためのめやすとなるもので、各ルートの特徴、ルートのねらい、所要時間、運行時間帯、バス台数となっており、あくまで現時点で想定されるものになります。

まず、1ページの第1回会議A案ベースのルートイメージにおける「各路線の特徴・サービス水準のめやす」につきましては、南北を直線的に走る赤ルートは、南北公共交通軸となっており、特徴としては、起点となる市中心部から三好ケ丘駅を経由し、終点となる豊田厚生病院までの路線で、県道豊田知立線を中心に走行し起終点で折り返す路線になります。ルートのねらいとしては、市中心部と鉄道駅の拠点を連絡するとともに、利用者が多い商業施設や病院等

を結び、南北公共交通軸となる路線になります。所要時間は、40分から50分程度、運行時間帯は7時台から21時台、バスは2台から3台を想定します。

茶ルートは、先ほど少し触れました三好丘エリアを巡回する愛知つばめ交通により運行される三好ケ丘ループバスになります。特徴としては、三好丘地内における通勤・通学をメインとしたバスで、三好ケ丘駅を起終点に左回りに巡回する路線となり、ルートのねらいとしては、三好ケ丘エリアの交通に重点を置いた路線となります。所要時間は、1周で12分程度、運行時間帯は通勤、通学の朝夕を中心として、平日朝は6時台から8時台、夜は18時台から22時台、休日は朝7時台から8時台、夜は18時台から21時台となり、バスは1台での運行になります。

次に、黄ルートは、市役所周辺からおかよし地域までの連絡便となり、特徴としては、起点となる市中心部から東山のなかよし地域、莇生や福谷のきたよし地域を経由して豊田厚生病院、おかよし地域を経て、終点となる黒笹駅までを結び、起終点で折り返す路線となり、ルートのねらいとしては、赤ルートが通らないおかよし地域、きたよし地域から、市中心部へのアクセスを確保する路線になります。所要時間は、60分から70分程度、運行時間帯は7時台から21時台、バスは3台を想定します。

青ルートは市役所周辺からなかよし、みなよし地域までの連絡便となり、特徴としては、起点となる市中心部から福田方面のなかよし地域、また明知方面のみなよし地域までを連絡し、起終点で折り返す路線となり、ルートのねらいとしては、福田方面のなかよし地域、明知や打越方面のみなよし地域から、市中心部へのアクセスを確保する路線になります。所要時間は、45分から50分程度、運行時間帯は7時台から21時台、バスは2台から3台を想定します。

続いて3ページをご覧ください。こちらは、第1回会議C案ベースのルートイメージになりますが、南北を直線的に走る赤ルート、三好ケ丘ループバスの茶ルートはA案ベースと同じ内容になりますので説明は省略します。

緑ルートにつきましては、三好ケ丘駅を中心としたおかよし地域内路線となり、特徴としては、起点となる黒笹駅から東海学園大学や豊田厚生病院、三好丘地内を経由し、終点となる三好ケ丘駅までを結び、起終点で折り返す路線となり、ルートのねらいとしては、鉄道駅周辺の住宅地と最寄りの鉄道駅や乗継ポイントまでのアクセスを確保する路線になります。所要時間は、25分から30分程度、運行時間帯は7時台から21時台、バスは1台を想定します。

黄ルートは、市役所周辺からきたよし地域までの連絡便となり、特徴としては、起点となる市中心部から東山のなかよし地域、莇生や福谷のきたよし地域を経由して起終点で折り返す路線となり、ルートのねらいとしては、赤ルートが通らない、きたよし地域から、市中心部へのアクセスを確保する路線になります。所要時間は、25分から30分程度、運行時間帯は7時台から21時台、バスは2台を想定します。

青ルート・紺ルートは、市役所周辺からなかよし、みなよし地域までの連絡便となり、特徴としては、起点となる市中心部から福田方面のなかよし地域、また明知方面のみなよし地域までを連絡し起終点で折り返す路線となり、ルートのねらいとしては、福田方面のなかよし地域、明知や打越方面のみなよし地域から、市中心部へのアクセスを確保する路線になります。所要時間は青ルート・紺ルートともに20分から25分、運行時間帯は7時台から21時台、バスは2台から3台を想定します。

それぞれの路線の特徴・サービス水準のめやすは以上になりますが、改めてA案、C案のルートイメージを見比べていただきますと、A案の黄ルートを分割したものがC案の緑ルートと黄ルートであり、A案の青ルートを分割したものがC案の青ルートと紺ルートになります。よってA案のルートを地域ごとに細かく分けて路線数が増えたものがC案ということになります。なお、運行時間帯やバス台数の総数は同じ条件としています。

前回会議において、C案は路線が短くなり路線数が増えることで、乗り方によっては乗継が1回または2回生じるが、三好丘地内など各地域内を回りやす

いというルートの性質からC案が良いというご意見もございました。

そこで前回の意見を踏まえて、乗継が必要となる大まかな傾向を確認し、検証するための資料としてA4横の「再編後ルートイメージ図 乗継チェック表」 【資料1参考】をご覧いただきたいと思います。

この表の前提条件としては、バス停毎の乗り降りや乗継状況の概略を把握するため、平成30年度に実施したさんさんバス乗降調査を基に、A案、C案をおおよそのルートに置き換えた時にどれだけ乗継が発生するかをチェックした表になります。

詳しくは2ページ以降をご覧ください。表の見方ですが、A案を想定した現在のくろまつくんの明知下公民館行きでは、表の左側は乗車したバス停、上側は降車したバス停になり、セルの数字は乗降調査における各バス停間の利用者数、黄色の部分は、目的地まで行くのに一度の乗継を必要とするバス停であることを表しています。例えば黒笹駅で乗車し、2つ先の黒笹公園で降車したケースでは5人の利用者がいたことになります。次に黒笹駅で乗車し、明知下公民館で降車したケース、一番右上のセルになりますが、こちらは利用者がなく、セルは黄色であることから、明知下公民館まで行くのに一度の乗継が必要となりますが、調査日において実際に乗車した人はいなかったということになります。

赤枠で囲ったバス停は年間利用者数が多いバス停、上位7か所になり、A案では2から5ページまで見ていくと、利用者の多いバス停はほとんど乗継をしなくても移動することができ、乗継が生じる黄色セルにかかるバス停の場合でも、それほど利用者はいないことが分かります。次にC案を想定した6から9ページまでは、C案を想定した表になります。一度の乗継が生じる黄色に加えて、二度の乗継が生じる薄茶色のゾーンがあります。ご覧いただくと視覚的に分かると思いますが、C案はA案と比較しても黄色と薄茶色の乗継が生じるセルの面積が広く、また乗継が生じる実際の利用者も多いことが分かると思います。以上の検証結果を集計したものが、1ページの表になりますので確認していきたいと思います。

一度の乗継を必要とするOD割合、黄色のセルの割合は、A案で4%から14%程度で約10人に1人であるのに対して、C案では27%から34%程度で約3人に1人と高い割合となっています。また、二度の乗継を必要とするOD割合、薄茶色のセルの割合は、A案ではありませんが、C案では1%~3%程度確認されました。

この乗継チェック表の分析からも分かるように、路線を短く分割しているC 案では、色付きセルの面積が広く、A案に比べ多くの利用者が乗継を前提とし ているのに対し、A案では少数で乗継は発生しますが、極力、乗継を必要とせ ず、目的地まで行くことのできるルートになると考えます。

今回の再編は、第一に利用者のサービス水準を向上させることと同時に、これまで利用していた人のサービス水準を確保することも求められますが、今まで乗継なく利用していた人に乗継が生じてしまうケースも想定されることから、その割合を極力抑える必要があると考えます。また、乗継をすること自体が利用者にとってはストレスになると考えられ、乗継がない場合であっても、実際には最初のバスへ乗る前に5分程度はバスを待つことになり、乗継が1回、2回ある場合は、最初の乗車待ちも考慮すると実質的にプラス1回の乗継となることから、バス待ちのストレスはさらに増大することが考えられます。そうしたバス待ちストレスは、運行事業者や市への苦情にも繋がることが想定されます。

以上のことから資料1の1、3ページの各路線の前提条件となる整理や、資料1参考の乗継チェック表の状況から、A案、C案を総合的に検討した結果、繰り返しになりますが乗継回数や乗継に該当する利用者を極力少なくすること等を最大限に考慮しまして、事務局としては何とかA案をベースとして進めてまいりたいと考えております。

資料1の説明は以上になります。協議のほどよろしくお願いします。

【会長】

ありがとうございました。ただいまの説明について、ご意見、ご質問等ありま したらお願いします。いかがでしょうか。

【鈴木委員】

サービス水準といっても頻度が分からないため質問させてもらいます。利用者のボリュームについて想定があるのかなと思いまして、今実際に使っている車体はポンチョだと思いますが、通勤、通学に対応しようとした場合、ボリューム感が分からないと決めようがないかなと思います。バスの台数は3台を想定しているというところで、例えば黄ルートで見ていただくと分かるのですが、7時台から21時台までで1日14時間ありますが、ドライバーの休憩等を考慮したとして、70分程度を想定した場合、計算上平均すると12回になると思います。そうすると、通勤、通学を黄ルートで対応しようとした場合、どこか手厚くしなければいけないのではなく、朝夕は短い系統で、どこからか駅をつなぐといった想定もあっても良いのかなと思います。通る道としてはこれで良いと思うのですが、系統の部分をもう少し気にかけてみたらどうかなと思いました。ただ、先ほども言ったように利用者の実態が分からないので、車種についても勘案していくのが次に考えることかなと思います。

あとですね、ODの話でいきますと、平成30年度に実施したということで、データが2年前くらいの話になりますので、今はコロナ禍で何とも言えませんが、何かしら30年度と比較して特徴的に抑えなければいけないポイントがあるならば、教えていただきたいです。

【伊豆原会長】

ありがとうございました。何か事務局のほうでお答えできることがありましたらお願いします。

【事務局】

企画政策課の近藤です。資料1のほうでご質問のありました頻度の部分で、 実際計算上でいくと、先ほど黄ルートを例に出されていましたが、1日あたり 12回程度となるのではというところですが、最終的には実際にダイヤを組んで いく中で、検討していきたいと思います。特に今回の再編の特徴としては、赤の 速達便を考えていますので、速達便の頻度を高めていくというような検討でそ ちらに台数も配分したいと思っています。

また、現在の状況にはなるのですが、朝便では豊田厚生病院、ベイシア、アイモール・イオン三好店など、店舗が開いていないような施設については、バス停を通過はするのですが、スキップするような形で路線の短縮を行っていますので、場合によってはそういったことも今後検討していければいいのかなと感じましたのでご回答させていただきます。ありがとうございます。

また、2点目の資料1の参考のところで、2年前の集計ということでしたが、確かに2年経過して何か変化はあったのか考えたときに、特に大きな変化はなかったと考えています。年間の乗降者数についても、昨年度になりますが約28万人、その前は約27万人とそこまで大きな変化はなかったため、100%ではありませんがある程度の一貫性はあると考え検証させていただきました。よろしくお願いいたします。

【伊豆原会長】

ほかにいかがでしょうか。先ほど鈴木委員からもお話がありましたが、ボリュームというイメージがないので、これから次のステップとして詰めていくことになると思います。

【松本副会長】

今回サービス水準について分かりやすい資料になったと思いますが、先ほど鈴木委員が言われたように、頻度の部分が少し分かりにくいため、私なりの考えが合っているのか教えてほしいのですが、例えば40、50分程度であると、本当はもう少しいるかもしれませんがプラス10分程度の休憩時間、それを2台から3台で想定すると、例えば20分から30分間隔かなとか、あるいはA案の茶ルートで言えば、12分程度で休憩時間を含めるとだいたい15分から20分間隔かなというように考えていけば良いのですよね。そうするとだいたい20分から30分間隔くらいで全部いけるのかなと思っています。唯一C案の緑ルートだけは少しかかって40分間隔くらいかなといったイメージだと思っていますがよろしいですか。

それくらいで走るのであれば、コミュニティバスとしては便利な形になっている気がしました。その中で、現状のODの割合を出していただいたので、このような資料は検討の題材としては、良い根拠になると思います。そこで1つ教えてほしいのが、今回色が付いていないところは、乗継0回で行けるところだと思いますが、行けなくなるようなODの組み合わせはないということでよろしいですか。

【事務局】

基本的には100%、これがずばりというルートに当てはめたものではないので 断言することはできないですが、今より使いにくくなるようなことがないよう に進めさせていただいています。よろしくお願いいたします。

【松本副会長】

ありがとうございます。今まで乗れていた人が乗れなくなる、行けなくなる のはまずいなと思っていましたので、それがないということで安心しました。

もう1点確認ですが、各ルートでは乗り継がずに、少なくとも病院、スーパーは必ず通るような形になっていますでしょうか。あくまで行く病院、スーパーを選ばなかったとしてということで構いません。

【事務局】

利用目的からして、通勤、通学、買い物等がありますので、基本的には行けると考えています。ただ、一部速達便だとか赤いところについては、なるべく早く南北を結びたいという観点がありますので、完全にではないといった部分はあるかもしれません。しかし、乗継ポイントを設けることで、多少時間はかかりますが、例えば病院やスーパーなどにも行けるようには基本対応していますので、乗り換えることで対応はできると考えています。

【松本副会長】

確かに赤ルートは速達便みたいなので、ここで利用者が必ずしも病院、スーパーを通らなくても良いと思います。それは駅へのアクセスを重視していると思いますので。黄、青ルートで必ず乗り換えずに行ける形になっていれば良いと思います。

さらに、今言われたように少なくとも1回乗り継げば必ず行けるということですね。分かりました。ありがとうございます。

【伊豆原会長】

ありがとうございました。他にいかがでしょうか。もう少しここはこうした 方がいいという意見でも結構です。

【村田政策推進部長】

松本先生が言われたところですが、各ルートで運行頻度の数字が入っていないため、分かりにくいということですよね。パブリックコメントに向かっては、

専門の方にご意見をいただきながら計算し、概ねの数字を加えていくようにします。

【伊豆原会長】

だいたい30分間隔くらいだねといったイメージが持てると良いと思います。 1日何便かという問題ではなく、利用者にとっては待ち時間や間隔が大切だと 思います。

【村田政策推進部長】

分かりました。可視化していきますのでよろしくお願いします。

【伊豆原会長】

他にいかがでしょうか。先ほど鈴木委員からもお話があった黄ルートについては、朝から晩までこの形でいくのか、通勤、通学者が増えるのであれば全部同じ間隔ではなくても良いのかということについては、また細かく詰めていったところで考えていけば良いかなと思います。よろしくお願いします。

【鈴木委員】

パブリックコメントということで外に出されるのであれば、所要時間については、できれば実際に近い形で計っていただいてほぼほぼこの時間でいけますよというのが想定できると良いと思います。当然朝夕だと交通渋滞もありますし、来月ららぽーともオープンしますので、交通状況が変わってくることがあればそういったことも想定したうえで、40、50分という記載であれば多分大丈夫だとは思いますが、念のため実際に近い形で書いていただければ良いかと思います。

【事務局】

ご意見ありがとうございます。確かに朝夕では状況が違いますので、現在もそういったところで苦情も出ていますので、検証した中で示していきたいと思います。補足ではないですが、バス停によっては、時間調整をするバス停も設けて、渋滞で遅れていればすぐに発車し、早めに到着していれば定刻になったら発車するといった手法も考えながらやっていきたいと思います。

【松本副会長】

利用者目線からパブコメで意見をもらおうと考えると、起終点の所要時間は ほとんどいらないと思います。それよりも必要な情報は、だいたい何分間隔か、 もう1つは主なバス停間の所要時間が大事だと思います。

例えば市役所から三好ケ丘駅へ行くとき、赤ルートだと30分、黄ルートだと50分ですよという情報が一番知りたい部分だと思います。なので鈴木委員が言われたように、実走に近い所要時間を書いておく必要があると思います。

先ほどの、朝夕でサービス水準を変えるのは1つの考え方としてありだと思います。特に通勤を狙えば利用者数は増えますので、そういう意味では、見かけ上税金の投入に対しての効果は表れやすいと思います。ただコミュニティバスという使命を考えたときに、通勤を狙うべきなのか、こういう安い値段で通勤の人たちを狙うべきなのかは少し考えたほうが良いのかなと思います。

一方で、朝夕と昼の時間でサービス水準や系統を変えると非常に分かりにくくなります。どういった方をターゲットにするかで変わりますが、高齢者を対象とすれば、あまり複雑な経路設定は望ましくないし、ダイヤに関しても同じ時間帯で同じ時間に発車するようなシンプルな時刻表のほうが分かりやすいと思っています。通勤を狙うのも悪くないし、あるいは全て同じサービスで分かりやすいものを提供するのも悪くない、そこは兼ね合いだと思います。重要なのは市としての方針、政策だと思いますが、コミュニティバスの目的が何なのか、それに照らし合わせていただければと思います。

【伊豆原会長】

これは、ご指摘といいますか、ご意見ということで事務局のほうで考えていただければと思います。よろしくお願いします。

他にいかがでしょうか。

【久野委員】

今はルートをどうするかが大事だと思いますので、ダイヤ等については、次の段階かなと思います。

【伊豆原会長】

具体的な話はどうしても次のステップになりますが、だいたいのイメージを 想定しておこうということだと思いますが、細かく詰めるのは、まだまだこれ からということですね。

他にいかがですか。ご利用される方のご意見などはありますでしょうか。新 谷委員いかがですか。

【新谷委員】

今回の提案は、とても分かりやすく丁寧に書かれていて、理解しやすくなっています。やはり利用者として思うことは、待ち時間と行先までの所要時間が分かると良いと思います。発車間隔が一定であれば分かりやすく、ストレスなく待てますし、それから、行先までの所要時間が想定できれば、出かけやすくなりますので、記載されていると良いと思います。

また、私たちは便数を決める方法を知りませんので、例えば所要時間や運転手さんの休憩時間があるため、次の便がこの時間だよというのが記載されていれば理解できますので、分かりやすいように記載していただければと思います。あと、さんさんバスの利用者の現状については、いろいろなアンケート結果

あと、さんさんバスの利用者の現状については、いろいろなアンケート結果から分かりますので、朝夕は通勤、通学が多い、昼間は高齢者が多いといった利用者動向も記載していければ良いと思いました。

【村田政策推進部長】

松本副会長、新谷委員のご指導、アドバイスを合わせまして、通勤、通学、福祉的分野の交通弱者などいろいろな目的がある中で、通勤、通学者に目を向けて良いのかというところで、確かに言われるとおりだと思います。それぞれの利用者で利用目的は違いますので、その部分を松本副会長が言われたように、パブコメに行く前に、間隔だとか主なバス停間の所要時間だとかを分かりやすい形にし、パブコメで意見をいただけるように頑張ります。

【伊豆原会長】

岡本委員、何かありますでしょうか。いきいきクラブは高齢者の方も多いか と思いますがいかがでしょうか。

【岡本委員】

今日の協議はルートの決定ということですが、単純にA案、C案の評価を見ますとA案のほうが良いと思います。

【伊豆原会長】

はい。ありがとうございます。

それでは他の委員の皆さまも事務局から提案がありましたように、A案で進めていくという考えでよろしいですか。

(承認)

では次のステップに向けてA案をベースに検討を進めていき、パブリックコメントへ向かっていくことになりますが、先ほど新谷委員が言われたように、市民の皆さまに見ていただく案の中に、こういうサービスであるとか、それからこういうことに気を付けて検討しているとか、また運転手さんの労働時間の問題がかかってくるんだということを、やはり市民の皆さまに分かっていただかなければならないと思います。できるだけ丁寧に市民の皆さまに情報提供しつつ、A案ベースでパブリックコメントにかけていけるようにお願いします。それでは、2つ目の協議事項「さんさんバス路線等再編に向けての基本方針

【事務局】

資料2の「さんさんバス路線等再編に向けての基本方針(案)」をご覧ください。

(案)」の決定について、事務局から説明をお願いします。

こちらは、前回6月の会議に引き続いて協議いただく内容になります。内容 としては前回ご説明していますので、要点を絞ってご説明します。

この基本方針(案)は先ほど部長からも話がありましたように、今後パブリックコメントにかけてまいりたいと考えます。

最初のページでは、(1)でこれまでの経緯、(2)で再編の目的を記載しております。(3)再編の予定ですが、前回までは令和3年度10月からの再編運行開始を目標としていましたが、今回、半年遅らせまして令和4年度4月からの再編運行開始を目標としています。理由としましては、この基本方針(案)は委員の皆さまの合議を経て決めていただくものですが、昨今の新型コロナウイルス感染症の影響により、3月の会議が書面開催となったことで予定どおり会議が開催できず、基本方針(案)を協議していただくことができなかったこと、前回会議の意見集約に少し時間を要したことが主な理由になります。

以上のことから再編のスケジュールを精査し、当初の再編予定を半年遅らせることといたしましたのでご理解をいただきたいと存じます。

続いで2ページをご覧ください。路線再編については、「みよし市地域公共交通計画」の基本目標IIが、特に再編に関わる内容となっています。この地域公共交通計画を踏まえ、右側3ページでは、さんさんバス路線再編の全体方針を定めています。

- 1 路線を短縮化し、長大路線の解消を図ること。
- 2 市役所周辺と三好ケ丘駅などの拠点の連携を図ること。

など、10項目を全体方針としていますのでご確認いただきたいと思います 続いて4ページをご覧ください。運行目的になりますが、コミュニティバス であるさんさんバスとして次の5つを定めています。

- 1 日常生活における移動手段の確保、
- 2 交通弱者の社会参加の促進、
- 3 市中心部や駅へのアクセス確保、
- 4 地域間の交流促進、
- 5 環境負荷の低減と交通の円滑化の推進 になります。

現在の運行目的を基本としつつ、枠内にあります「運行目的設定の理由・背景」にあるような各種アンケート結果なども考慮した現状に即した内容としています。

7ページ以降は個別方針となり、ルート、バス停、ダイヤ、運賃、車両の5項目になります。まず(1)ルートの方針としては、参考にあるルート方針設定に関する現状整理を踏まえ、次のように定めます。長大路線を解消し、路線の短縮化を図ること、路線の短縮化にあたっては、公共公益施設などが立地する市役所周辺へ可能な限り乗継が少なく済むルートを設定すること、市役所周辺と駅前拠点や豊田厚生病院を直線的に結ぶ路線を設定すること、利用者が多く乗継が見込まれるバス停は、新たに乗継ポイントを設けること、利用実態を考慮した効率的なルートとするため、さんさんバスの補完的な役割として乗合タクシーを運行すること、民間バス路線等との連携や広域的なバスネットワー

クを考慮すること、以上を掲げています。

10ページから12ページになりますが、こちらは先ほど協議いただき決定した A案ベースの内容を仮ですが先に記載させていただきましたのでご確認ください。

続きまして、13ページの(2)バス停の方針では、下の参考にあるバス停の方針設定に関する現状整理を踏まえ、次のように定めます。さんさんバスのバス停は500m間隔での設置を基本とすること。ちなみに、この500m間隔というのは、一律にということではなく、これをフォローする形で、ボツ2の丘陵地などの地形的要因や、公共公益施設の立地などに配慮したバス停設置とすること、としています。他には、ルートの効率性を踏まえつつ、地域要望や意見を考慮したバス停設置とすること。道路整備に合わせた待合環境の整備を行うことを掲げています。

15ページの(3) ダイヤの方針では、参考にあるダイヤの方針設定に関する現状整理を踏まえ、次のように定めます。定時制を確保できるダイヤの設置を行うこと。運転手が余裕を持ち、安全な運行を確保できるダイヤの設定や、利用実態を考慮した効率的なダイヤを設定すること。乗継ポイントにおいて、各路線の乗継時間に最大限配慮したダイヤを設定することを掲げています。

17ページの(4)運賃の方針では、参考にある運賃の方針設定に関する現状整理を踏まえ、次のように定めます。受益者負担の観点からすべての利用者が負担するものとすること。誰もが気軽に乗車でき、過度な負担とならないよう手軽な料金とするため、引き続き100円と設定すること。乗継ポイントによるさんさんバス相互、さんさんバスと乗合タクシー間における乗継に対しては乗継券を発行し、乗り継いでも1乗車とみなすこと。定期券の販売やキャッシュレス決済の導入を検討することを掲げています。その他に障がい者への助成制度や、高齢者への運転免許返納者への支援についても少し触れています。

20ページでは、運賃に関連し前回も詳しく説明した内容ですが、生産性や効率性の視点として仮シミュレーションを行っていますので少し触れておきたいと思います。今後のサービス拡大を見据え、単純にバスサービスを1.5倍相当にした場合に市民1人当たりの市負担額は現状1,202円の1.8倍となる2,142円、利用者1人あたりの市負担額は現状262円の約1.6倍となる424円、収支率は現状21.9%より5.7%低下し16.2%になるというシミュレーションです。こちらは、サービスを拡大すると市の運行負担金は増加し、1人あたりの市負担額は増え、収支率が低下することになりますので、参考として記載させていただきました。

21ページの(5)車両の方針では、参考にある車両の方針設定に関する現状整理を踏まえ、次のように定めます。運行本数などのサービス水準を維持するため、路線数の増加に対応したバスの増車を行うこと。高齢者や身体障がい者に配慮し、乗り降りしやすく、車イスでの乗車が可能な現状のような車両であるノンステップバス等とすること。生活道路を走行することを考慮し、現在と同様の小型バスで運行することを掲げています。

基本方針の説明は以上になりますが、協議事項1でルートについて協議いただいたところですが、ルート以外のバス停、ダイヤ、運賃、車両の各個別方針についても今回協議いただきまして、基本方針(案)の承認をいただき、冒頭申し上げたようにパブリックコメントにかけてまいりたいと思います。

パブリックコメントを経て決定した基本方針を踏まえ、乗継ポイントでの乗継を考慮した詳細なダイヤやルート、バス停位置等の詳細を作成し、本会議で協議していただきたいと考えています。

説明は以上になります。協議のほどよろしくお願いします。

【伊豆原会長】

ありがとうございました。基本方針については、前回も同じような内容で提案をさせていただいておりますので、修正した部分を含めて何かありましたらいかがでしょうか。

先ほど、予定として再編の運行を半年遅らせ、令和4年4月からということで事務局から説明がありましたが、その意見についても含めていかがでしょうか。

【鈴木委員】

乗継前のODのところで、結局黄色の網掛けの方は乗継になるということだと 思いますので、そうすると乗継の負担というところは、ダイヤのところと運賃 の負担のところが出てくるのですが、バス停の13ページ4番目のボツに道路整 備に合わせた待合環境の整備としか書かれていないので、できれば乗継の停留 所に配慮いただけるような記載があっても良いのかなと思いました。

あと、A案でいくということだと、赤ルートがほぼ直線的に走るということで、通勤、通学対応になると今のポンチョだけでいいのか、ひょっとしたら中型も想定しておいたほうが良いのではないかという気がするので、基本これで良いと思いますが、中型でも場合によってはあるといったイメージを持っておいても良いのかなと思います。愛知つばめさんの車庫の問題もあると思いますので、実際やれるかは分かりませんが、必ずしもポンチョだけに限らなくても良いのかなと思いました。

【伊豆原会長】

ありがとうございました。事務局のほうで何かありましたらお答えいただけますか。

【事務局】

ありがとうございます。前半で言われた、バス停のところで、待合環境の整備 については、ご指摘のような表記をしていくことで検討していきたいと思いま す。

そのあと言われた、赤ルートについては、利用実態をみながらバスの更新といったところもあると思いますので、特に赤ルートについては、できれば市としても幹線の位置付けをということを思っていますので、利用実態を含めながら今後、支局さんとも相談をしながらお願いもし、検討していきたいと思います。

【伊豆原会長】

現在はポンチョですが、当然他の車両もあり得ると思います。いろいろ検討していかなければならないところがあると思いますが、愛知つばめさんとも一緒になって検討していければと思います。

【村田政策推進部長】

乗継ポイントの整備については、今日も副市長に出席してもらっていますが、 庁舎内で調整事項がありますので、そちらは間違いなく進めていきます。担当 課も一生懸命やっていますので内容はこんな感じということでご理解いただけ ればと思います。

【永井委員】

バス停については分かりました。クオリティのところでも配慮されていると 思いますが、今の季節だと道路側の日向のところで待つというのは大変ですが、 乗継ポイントとなっているところは、図書館、病院、市役所などがあると思いま すが、日陰の空調が効いたところだとか、できればバスの見えるところだとか、 近くの自治体だと豊田市さんでは、玄関ロバスという表現をされていたのです が、安心感というか、待っていてもそこで時間をうまく使えることができます ので、道路整備に合わせるというよりは、乗継側の方からすれば施設側との連 携が大事になるのかなと思います。

【伊豆原会長】

サービスというのはハード的な話だけではなくて、永井さんが言われたように、例えば図書館だとバスを待つときに時間をつぶせるなとか、そうした時に、館内放送でバスが来るよとか、情報をどうやって利用者の方に教えるのかということが考えられます。バスロケは見なければいけない。館内放送は耳で聞こえますので、そういった小さなサービスをどこまでやれるかが大切になると思います。子どもからお年寄りを含めてみんなに利用してもらうためには、どういったことを皆さまに伝えていくか、そのあたりも含めて考えていかなければならないと思います。

そういったことをここに書けるかどうかは別問題だと思いますので、実際の 運行に対して、サービスをどこまでやれるか考えていきますよ、といったメッ セージを書いていけると良いと思います。よろしくお願いします。

他にいかがでしょうか。

【水野委員】

商工会の水野ですが、この間車で走っていまして、バス停でお年寄りの方が 道路に座ってバスを待っているのを見たことがありますので、バス停に腰掛だ とかを設置される計画を立てたら良いと思います。

【伊豆原会長】

ありがとございます。お年寄りの方は、座ってしまうと立つのが大変ですので、腰掛でも良いので何か検討していただければと思います。

【久野委員】

民生委員の久野ですが、先ほどダイヤの話が出ましたが、現状スタート地点の出発時間が6時44分だとか8時44分等になっている状況なので、今回のダイヤ編成にあたっては、ちょうど区切りが良い時間に出発するとお年寄りの方等も分かりやすいと思います。主にスタート地点や乗継ポイント、利用者の多い豊田厚生病院等を出発する時刻はちょうど区切りの良い時間になると良いと思います。

あと、併せて朝夕は遅れているケースが多々あると思いますが、運転手さんがストレスにならないようにしなければいけないと思います。乗継が新しくできるとなると、間に合わせるために急いでしまうこともあると思いますので、実態に合ったダイヤ編成をしていただければと思います。

【伊豆原会長】

愛知つばめさんで実際に運行していただいていますが、運転手さんとも相談をして検討していただければと思います。よろしくお願いします。

他にいかがでしょうか。

【松本副会長】

この基本方針(案)をパブコメにかけていきますよね。そうすると、皆さんが今一番気になっているのは、コロナ禍だと思っていまして、直近に行われる再編の中で、それについて一言もないのはどうかと思いまして、最近私が見た現象として、コミュニティバスがそこまで混むことはないと思っていますが、名古屋市交通局の市バスですけども、たくさんお客さんが入ってきたら降りていく方がいました。なぜ降りたかは分かりませんが、たぶん密が嫌で降りていかれたと思っています。あるいは、地下鉄でも真横に座られると立ち上がる方がいます。それほど皆さん密になるのを嫌がっていると思います。そういう意味では、先ほど小型車という話がありましたが、あまりにも密になるので、その時は大型車を出しますよだとか、あるいは追加の車両を出しますよだとか、密をコントロールするんだというところは、何か記載しておいたほうが良いと思い

ます。密になるということは、その分お金になるので良いことではありますが、 今はそういう時代ではなくなりつつあるなというのと、もう一つは安全対策を しっかりしていますよというのは、再編の方針でも何か触れないといけない気 がするのですがどうでしょう。

【事務局】

今のところ、担当レベルでこの件について話をしていたところですが、もし書くとすると21ページの参考の部分になるかもしれませんが、現在の状況として当たり前のことではありますが、主に6つのことを行っています。当然運転手のマスク、折り返し地点での車内換気、折り返し地点での消毒、啓発のチラシの掲示、運行終了時には愛知つばめさんのほうで車内清掃や車内消毒、特に手すりなど入念にしていただいています。また、バス乗車口にアルコール消毒のボトルを置いていますので資料には記載はありませんが、先生の意見を踏まえて記載していきたいと思います。

【伊豆原会長】

JCOMM (日本モビリティ・マネジメント会議)のホームページで、どういったことをやっているかのポスターが公表されています。ご存知でしょうか。バスに貼るポスター、タクシーに貼るポスター、どうぞご自由にお使いくださいといってダウンロードできるようになっていますよね。そういったものをぜひお使いいただけると良いと思います。それが効果あるかは別として、安全安心につながるような対策をしていますよということで掲載いただければと思います。また、方針の中で、本市で3密を防ぐために現在やっている対策、今後やっていく対策について書いておくと良いと思います。

他にいかがでしょうか。もしなければ、今日いただいたご意見を少し付け加えていただいて、パブリックコメントに入りたいと思います。来月から10月くらいからといったスケジュールでよろしいですか。何かあればお願いします。

【事務局】

今回のご意見を踏まえまして、一部資料等修正をしていきたいと思います。 大きい方針はいただいておりますので、細かいところを会長のほうと詰めさせていただく中で決めていきたいと思います。また、時期については、資料の整理や関係課との事前調整等も含めて10月中旬以降を予定しています。そして、パブコメ後の地域公共交通会議でその対応方針策について、また委員の皆さまにご意見をいただきたいと思いますのでよろしくお願いします。

【伊豆原会長】

ご意見をいただいた部分の修正については、私のほうと事務局で調整させて いただくということでよろしいですか。

ありがとうございます。それではそのような形で進めていきたいと思います。 続いては、報告事項のさんさんバス電子マネー決済サービスの試行及び外国 語版バスマップの作成について事務局から説明をお願いします。

【事務局】

資料3をご覧ください。左側は、さんさんバス電子マネー決済サービスの試行についてになります。目的としては、さんさんバス運賃支払い時の利便性を向上させるため、キャッシュレス決済サービス導入に向けた試行を実施し、利用動向を把握して本格導入に向けた検討を行うものです。実施時期は令和2年9月から令和3年2月までの6か月間とし、対象路線は交流路線のくろまつくん3台で行います。利用方法は、写真のイメージのとおり、運賃箱付近に決済端末を設置し、乗車時に対応電子マネーを端末にかざして運賃100円を支払っていただきます。なお、100円につき3.8円の手数料が生じますので、こちらは市で負担をしていきます。この電子マネーでの支払いにより、利用者と運転手

がお釣りの受け渡しなどで直接お金をやり取りすることがないため、新型コロナウイルスの感染予防につながるというのもこの事業のメリットと考えられます。対応電子マネーは、WAON、こちらはイオン三好店でも使うことができます。他にnanaco、楽天Edy、iDの4種類になります。利用が多い交通系ICカードの利用も検討はしましたが、莫大な経費がかかるため現実的ではなく、今回利用することはできません。今後につきましては、今回の試行による利用者の動向を分析し、路線再編以降の本格導入を検討してまいります。

次に右側のさんさんバス外国語版バスマップの作成についてです。目的としては、本市に在住する約2,200人の外国人が在住しており、さんさんバスも数多く利用していただいています。現状の日本語版バスマップだけでは利用に戸惑う外国人もいることから、外国語版を作成することにより、さらなる利用促進を図っていきます。配布時期は、令和2年9月からで、対応言語は本市に在住者の多い、英語、ポルトガル語、中国語、ベトナム語の4か国語になります。配布場所としては、転入者に対しては市民課で配布するのをはじめ、市役所総合案内やバス車内、イオン三好店1階インフォメーションでも随時配布していきます。

報告は以上になります。よろしくお願いします。

【伊豆原会長】

ありがとうございました。報告事項について何かご質問等ありますでしょうか。

【永井委員】

電子マネー決済については、非常に今をとらえて考えられているなと感じました。本来なら10年くらい前から導入されている交通系ICカード、先ほど冊子の中にも運賃の中で高齢者への支援で、交通系電子マネーのマナカ3,000円分チャージを補助し支援を行うとありましたが、ただそれを今使えるようにすると大変だということが最後の2行で書かれていますけど、鉄道系の交通系ICカードは処理の迅速性もセキュリティも抜群に良いのですが、その分ハードルは高いのかなと思います。他の自治体ですと、豊田市さんなんかでは、2016年から導入されていますが、1年の運行経費がかかるくらいの、毎年何千万円もかかるということがありますので、本当は名鉄があるので三好ケ丘駅から1枚で行けるのが理想だと思いますが、まだそれに至っていないし、現状もそうなっていないですが、一方でスマホとかで簡単にかざして決済する事業者も負担が少なくメリットがあるような形もできていますので、資料にはあまり書かれていませんが、非常に導入には苦労されているなと思いました。

他の自治体でも他に良い手段でやられているかもしれませんので、少し聞き取りをしてみていただければと思います。

【伊豆原会長】

他の自治体、事業者への情報収集もしていただきたいと思います。他にいかがでしょうか。

【鈴木委員】

電子マネーについて質問ですか、運賃箱の横に端末が設置されていて、そこにかざして運賃100円を支払うと思いますが、端末側が瞬時に通信をして決済がされると思うのですが、運転手さんの作業としては特に何もないのかなというところと、例えば間違えて支払ってしまった場合に、精算というか払い戻し方法はどのようにされるのかなと思いました。

実は、愛知つばめさんは標準の運送約款に基づいて、運送をされているのですが、ICカードといった電子マネー系を決済の手段として使った場合、運送約款の関係がありまして、例えば岐阜県の美濃加茂市さんですと、運送事業者に運送約款を変更してもらって、そのうえで利用者とトラブルがないようにして

もらうといったことを現状やっているものですから、その辺の仕組みを少しご説明いただきたいと思います。ピッとかざした瞬間に、何が起きて愛知つばめさんのほうは、どういう処理になるのか、あとはドライバーさんにどういう作業があるのかを補足説明いただければと思います。よろしくお願いします。

【伊豆原会長】

事務局のほうで回答よろしいですか。それとも愛知つばめさんからのほうがよろしいですか。補足説明があればお願いします。

【事務局】

仕組みとしては、端末で100円の料金が固定で設定されていますので、運転手さんは毎回金額を入力する必要はなく、利用者から申し出のあった電子マネーを画面上で選んで、その後、利用者の方が電子マネーをかざししていただくと100円の決済が完了します。よって金額の間違いは基本的に起こらないシステムになっています。そして、収受した運賃は決済事業者が毎月集計しまして、手数料を差し引いた額が愛知つばめ交通に入金されるようになっています。

【鈴木委員】

かざした瞬間に精算されているという理解でよろしいですか。

【事務局】

そのとおりです。

【鈴木委員】

運転手のほうで乗降者数などを確認していると思いますが、このカードを使ったよという記録は端末のほうでカウントされているので集計しなくて良いということですか。

【事務局】

一次処理ということで運行が終了した後に日次処理でレシートが紙でも出てきますし、月次処理もされますので、その中で利用人数などを把握して精算していくことになります。

【鈴木委員】

そういうことであれば、WAONで1回払ってしまったが、実は楽天Edyが良かったとなった場合、運転手さんがその場で直せば済むという理解でよろしいですか。1回払ってしまった時に、もう1回払う、つまり200円払わないといけないのか、もしくは戻せるのかその辺が知りたいです。

今すぐ分からなければ、後日細かく教えていただければと思います。

【伊豆原会長】

運転手さんの負担の部分や、払い戻しなどの作業について整理していただければと思います。

愛知つばめさんから何かあればお願いします。

【山口委員】

細かいシステムについては、協議しながら対応していきたいと思います。 また、運送約款については必要があれば早急に対応させていただきますので、 またご相談させていただければと思います。よろしくお願いします。

【伊豆原会長】

いろいろとお手数をおかけしますがご対応お願いします。

他にいかがでしょうか。もしなければ報告事項については後で確認というこ

とでお願いします。では、ここまでが私の役割ですので、事務局にお返しします。

【事務局】

ありがとうございました。本日予定しておりました議事は全て終了いたしま した。

会議の中でいただいた皆さまからのご意見を踏まえ、会長と相談をしながら 修正していきたいと思います。

委員の皆さまにつきましては、修正後の資料を郵送にはなりますがお手元に お届けをさせていただいたうえで、パブリックコメントにかけていきたいと考 えています。

なお、パブリックコメントにつきましては、広報みよし掲載等の諸手続きがありますが、なるべく早く手続きを進められるように準備をさせていただきたいと思いますのでご理解をお願いします。次の会議につきましては、また改めてご連絡をさせていただきますのでよろしくお願いします。

本日は長時間にわたりありがとうございました。これをもちまして会議を終了いたします。

最後に、礼の交換を行いますので、恐れ入りますがご起立をお願いします。 一同礼 ありがとうございました。

—閉会—