様式第3号(第9条関係)

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３回みよし市地域公共交通会議		
開催日時	令和２年12月９日(水曜日) 午後１時30分から午後３時まで		
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　川北美代子 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(代理 吉留俊郎) 澤木徹(代理 石川貴康)　伊與田正康 纐纈靖央(代理 高橋信児)　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３年２月頃		
問合せ先	政策推進部企画政策課 電話番号　0561－32-8005 メールアドレス　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】 皆さまこんにちは。定刻になりましたので、ただいまから令和２年度第３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、また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。 【村田政策推進部長】 政策推進部長の村田です。よろしくお願いします。 本日は忙しい師走の中、ご出席いただきありがとうございます。コロナ禍でどうなるかと思っていたさんさんバス路線再編ですが、何とか進めることがで		

	きています。本当にありがとうございます。 　現在、12月議会の中でも、一般質問でさんさんバスの再編について質問等もありまして、頑張ってやっていきますという回答とともに、私たちは福祉バスとしてスタートしたさんさんバスのことを忘れずに、公共交通機関として通勤、通学にも対応し、ハイブリットにやっていくと返事をさせていただいています。 　議題とは直接関係しませんが、最近では新聞にもタクシーにマスクをしていないと乗車できない等と書かれており、新しい視点も公共交通には求められていくと思っています。 　さんさんバスは、福祉バスとしてスタートしているため、社会福祉の最大化を目指しながら、関係人口も増やしていこうと思っています。そうした中、公共の利益のほか、個人の利益も考えるなど、全部をやっていくのは苦しい部分があるため、委員の皆さまの専門的な意見やさまざまな角度からの意見をいただくことで、私たちは勇気をもって進めていくことができます。本会議では、多くのご意見をいただき、後押しをしていただけると助かります。 　本日は、よろしくお願いいたします。 【冨田企画政策課長】 　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。 　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。 　なお、傍聴者の方におかれましては、受付でお渡しした注意事項をお守りいただきますようお願いいたします。 　本日の出席委員は、現在20名ですが、１名の方から遅れてくるとご連絡をいただいています。委員の半数以上にご出席いただいておりますので、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、伊豆原会長からごあいさつをいただきます。よろしくお願いします。 **２　会長あいさつ** 【伊豆原会長】 　今ご紹介いただきました伊豆原です。先ほど村田部長からお話がありましたが、さんさんバスが走り出して20年を超えるという状況です。みよし市の状況もかなり変わった面もありますが、基本的にはさんさんバスが実証実験のときから少しずつ形を変えながらここまで来て、現在では約30万人の方にご利用いただいている状況です。愛知県の中でも利用者の多い部類にあたります。20年経つと、コロナのこともありますが、生活スタイルも価値観も大きく変わってきます。そうした中、さんさんバスの路線を見直すにあたっては、現在の生活スタイルに合うようにサービスを考えていく必要があり、本会議では、パブリックコメントで市民の皆さまからいただいたご意見を踏まえ、方向性、考え方を決定していきたいと考えていますので、委員の皆さまには、忌憚のないご意見をいただきたいと思います。 　また、さんさんバスのデザイン方法や、愛知学泉大学・日本赤十字豊田看護大学のスクールバスの路線廃止についても議論していくほか、令和２年11月27日に施行された地域公共交通活性化再生法改正案の中身についても、愛知運輸支局からご説明いただきたいと思っています。 　短い時間ですが、忌憚のないご意見をいただきたいと思います。よろしくお願いします。

	３　協議事項 【冨田企画政策課長】 　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。 【伊豆原会長】 　お手元の次第にあります、協議事項に移りたいと思います。本日は、協議事項が３件、その他で１件になります。 　それでは、協議事項１「さんさんバス路線等再編に向けての基本方針（案）のパブリックコメントの対応について」事務局から説明をお願いします。 【事務局】 　資料１の「さんさんバス路線等再編に向けての基本方針（案）のパブリックコメント実施結果」をご覧ください。 　前回会議までに取りまとめた、さんさんバス路線等再編に向けての基本方針（案）について、パブリックコメント制度による意見の募集を行い、その対応を整理しましたので、ご確認いただきたいと思います。 　意見の募集期間は、令和２年10月16日から11月16日までで、募集方法としては、電子メール、ファクシミリ、郵便及び直接持参になります。その結果、10名の方から30件の貴重なご意見をいただきました。 　寄せられた意見と市の考え方は２ページ以降にまとめていますのでご覧ください。左からご意見の趣旨、市の考え方（対応）となり、要点となる部分や、キーワードと思われる部分には下線を引いています。さらに右端のところでは、基本方針（案）における５つの個別方針の分類として、ルート、バス停、ダイヤ、運賃、車両への振り分けをしています。 　ご意見の趣旨のところでは、ほぼ原文のまま記載しており、これに対する市の考え方も15ページまで詳細に記載させていただいているため、内容の全てをご説明するのはかえって分かりにくくなると思います。そこで資料２「パブリックコメントを踏まえた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。こちらは、先ほどの資料１で振り分けました、基本方針の５つの個別方針の順に、パブリックコメントの内容を分類・整理し、まとめたものになります。 　資料の見方は、１ページに記載しているとおりで、上段はパブリックコメント前の個別方針の原案を記載しています。中段はパブリックコメントでの意見と市の考え方を記載しており、資料１で詳しく記載したご意見、市の考え方を要約し、簡潔にまとめ整理しています。ご意見欄の末尾の括弧内の数字は、資料１左側の質問の番号に連動していますので、必要に応じて資料１をご確認ください。下段にはパブリックコメントを踏まえた修正後の各個別方針を記載しており、（２）のバス停の個別方針のみ修正があります。 　３ページをご覧ください。全体方針と運行目的に変更はありません。 　次に４ページ以降で、個別方針ごとにご意見を確認していきます。 　参考資料としてお配りしている再編後のルートイメージ図も併せてご覧ください。こちらは基本方針（案）でお示ししているものになります。 　最初のボツは、ルートに関する共通事項になります。パブリックコメントでは具体的なルートに関する意見も数多くありましたので、これらに対応する市の考え方としては、次のとおりです。ルートイメージは当初Ａ案、Ｂ案、Ｃ案の３案で路線の特徴などを整理した中で会議において検討いただき、その結果、現在の利用状況を考慮した上でＡ案として設定しています。こうした経緯を踏まえた具体的なルート設定は利用状況などを考慮し、バス停やダイヤとともに今後設定していくという考えになります。 　次に、２つ目のボツ、デマンド方式等の運行という意見には、さんさんバス

	の補完的な役割としての「乗合タクシー」の運行を継続し、将来的なICT化の検討を行うこと。 直通ルートのベイシアを経由しないルート設定という意見には、各地域にバス停を設け、商業施設やその周辺を経由しながら市民の移動手段としての役割を果たしていくこと。 市中心部から黒笹駅への直通アクセスの向上という意見には、市役所周辺から三好ケ丘駅を経由して豊田厚生病院を直線的に結ぶルートを設定し、三好ケ丘駅などを乗継ポイントとすることで、黒笹駅への乗換えができ、そこでは乗継時間に配慮したダイヤを検討していくこと。 三好ヶ丘ループバスのベイシアへの延伸、根浦地区へのルート拡充という意見には、民間路線バスであるループバスは現状のルートを運行し、さんさんバスとの役割分担で市全体のルートや効率性の視点も入れながらルート設定を検討すること。 開発が進む新しい住宅地へのバス乗入という意見には、ルートイメージの検討過程においてＢ案として住宅開発が進む地区への乗り入れも検討をしましたが、人口が増えてきた段階で検討を行うこととし、愛知大学跡地などの住宅開発が進む地区について、まずは乗合タクシーの運行を検討すること。 さんさんバスの他市町への乗入、連携という意見には、路線バスや他市町のコミュニティバスとの連携を考慮したルート設定とすること。 地域差のない路線の充実、現行以上のサービス提供という意見には、さんさんバスを持続可能な地域公共交通としていくため、限られた車両の中で市全体を考慮したルート設定を行うなどの効率性や、運行経費に占める運賃収入の割合である収支率などの生産性の視点を踏まえ、再編を進めていくこと。 利用の多いバス停を特定して結ぶ快速便の新設という意見には、市役所周辺に可能な限り乗継が少なくて済むルートを設定することとしており、市役所周辺と三好ケ丘駅、豊田厚生病院を直線的に結ぶ路線の設定を考えていること。 現状の路線になじんでいる利用者が分かりやすいルート設定という意見には、再編後の路線が増えるため、分かりやすい案内表示等を心掛けるという考えです。 以上がルートについてのご意見と市の考え方ですが、意見の中には、矢印で表示しているように、ベイシアへのルートについて、意見の内容がお互い相違するものもみられましたので、分かるように表示しています。 以上の意見と市の考え方より、ルートの個別方針についての修正はないものとします。 次に、６ページのバス停についてのご意見です。バス停全般に共通する事項として、市の考え方では、具体的なバス停の位置は、利用状況などを考慮し、市全体でのルート及びダイヤと併せて検討するという考えです。 開発が進む新しい住宅地へのバス乗入という意見には、先ほどのルートに共通する内容であり、まずは乗合タクシー乗降場を設置して対応していくこと。 バスを待つ場所がないバス停の移設という意見には、安全性を考慮したバス停位置の検討・調整を行っていくこと。 三好特別支援学校付近へのバス停設置という意見には、市全体でのルートを検討する中で、効率性等を考慮して設定・検討し、設置が難しい場合は、既存の乗合タクシーの利便性が向上するように検討していくこと。 交通空白地帯の解消という意見には、さんさんバスを補完する乗合タクシーを引き続き運行することで交通空白地帯の解消を目指していくこと。 乗継ポイントの待合環境の充実という意見には、乗継ポイントは、誰もが安心して待つことのできる待合環境と、分かりやすい案内表示となるよう考慮するという考えです。 以上の意見を踏まえ、バス停の個別方針では、一番下の網掛け部分、「バス乗降に際し、安全性を考慮したバス停の位置の検討・調整を行います。」という一文を追加しています。近年、社会的にもバス停での乗降時に安全性の重要性が叫ばれていますので、再編に際して、より安全性に考慮したバス停の位置を検

	討・調整することを明記したものです。 　次に７ページ、ダイヤについてのご意見です。ダイヤ全般に共通する事項として、市の考え方では、具体的なダイヤは、利用状況などを考慮し、市全体でのルート及びバス停位置と併せて検討するという考えです。 　これまでより運行頻度を高めることという意見には、ダイヤはルートやバス停と併せて検討するとともに、運転手の休憩時間なども考慮し、安全な運行ができる設定とすること。 　スムーズな乗継が可能となるダイヤ設定という意見には、乗継ポイントにおいては各路線の乗継時間に極力配慮したダイヤを設定すること。 　時刻表どおりに発着することへの対策という意見には、現在の遅延状況を考慮して、定時性が確保できる設定をすること。 　22時以降の運行時間帯の拡大という意見には、利用実態を考慮するとともに、効率性や生産性といった面にも配慮したダイヤを設定し、最終便のダイヤは、電車との乗継を考慮すること。 　以上を踏まえ、ダイヤの個別方針についての修正はないものとします。 　次に８ページ、運賃についてのご意見です。運賃100円の維持という意見では、誰もが気軽に乗車でき、過度な負担とならない手軽な料金とするため、引き続き100円と設定するという考えです。 　税負担などの運行経費を考慮した運賃設定という意見には、効率性や生産性の視点を踏まえ再編を進めること。 　運転免許自主返納の高齢者に対する１度きりではない運賃支援策の導入という意見には、高齢者を含めた乗り方教室の参加者に乗車チケットを配布するなど、乗ってもらうためのきっかけづくりを行い、また、受益者負担を原則としながら、定期券の導入により、よく利用する方が割安に利用できるようにしていくこと。 　manacaを含むICカードでの運賃の支払いの実施という意見では、キャッシュレス決済サービスの導入に向けた試行事業を実施しており、現状、WAONなど４種類の電子マネーが利用でき、manaca等の交通系ICカードの検討は行いましたが、膨大な経費を要することから導入に至らなかったこと。 　回数券の販売場所の拡充、定期券の発行という意見には、利用促進に向けて、利用者にとって購入しやすい販売方法を検討し、利用する人が定額で割安に乗ることのできる定期券の導入を今後予定していること。 　以上を踏まえ、運賃の個別方針についての修正はないものとします。 　次に９ページ、車両についてのご意見です。利用の少ない時間帯のミニバン等の小型車両での運行という意見では、利用実態等を踏まえ、現在と同様の小型バスで運行することを想定しており、乗り降りしやすく、車椅子での乗車が可能な車両（ノンステップバス等）で運行するという考えです。 　ディーゼルエンジンから電動バス（EV）へのシフトによるCO_2削減という意見には、現在の小型バスは、環境に配慮した車両となっており、今後は、水素燃料車等の次世代バスの導入に向けた検討を行っていく考えです。 　以上を踏まえ、車両の個別方針についての修正はないものとします。 　ここまでが５つの個別方針ごとの整理となりますが、次の10ページでは、全体に係る意見として３つあります。１つ目、駅や病院へのアクセスも重要という意見には、長大路線を解消し、路線の短縮化を図り、市役所周辺へ可能な限り乗継が少なくて済むルートを設定するという考えです。 　２つ目、人口減少、高齢化、一般交通機関縮小の地域は苦労しており、県や国としては共通課題と認識して、様々な課題対応に向けた取り組みをしてはどうかという意見には、みよし市地域公共交通計画に基づき、国、県及び各交通事業者とも連携しながら、関係する路線の存続・維持に向けた取組を進めていくこと。 　３つ目、定時運行について、渋滞解消に向けたハード面の対策を行ってほしいとの意見には、運転手が余裕を持ち、安全な運行を確保できるダイヤ設定を行い、関係者や地域、利用者の方の理解のもと、一歩ずつ取り組んでいきたい

	という考えです。 　次に、今後も継続的に研究・検討していく事項については、今回の意見を踏まえ、路線等再編以降も継続的に研究・検討する内容としています。例えば、 ・乗合タクシーのインターネット予約など、ICTを活用した新しい技術の導入 ・大規模な住宅開発が進み、人口が増加してきた地域へのバスの乗入れ ・利用者の多いmanacaや新たな決済サービスの導入検討 　などがあり、継続して研究、検討を行っていきます。 　以上がパブリックコメントの対応となりますが、大変多くの貴重なご意見をいただきましたので、こうしたご意見を考慮しながら、この基本方針に基づき、再編を進めてまいりたいと考えます。 　なお、再編の予定はこれまでお示ししているとおり、今後、路線等再編の具体的なルート、バス停、運行ダイヤ等の検討を今年度の残りと令和３年度前半の早いうちに行い、その後、再編に向けた周知・PRの実施、令和３年度後半に運行事業者による許認可の申請・届け出を行い、令和４年度春に再編による運行開始を目標としています。 　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。 【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。 【吉留委員】 　愛知運輸支局の吉留と申します。パブリックコメントの結果についてですが、どのように公表していくのでしょうか。 【事務局】 　企画政策課の近藤です。 　パブリックコメント制度は、みよし市全体で手続き要領を定めています。ご意見をいただいた個々の方へは回答しませんが、ホームページや情報プラザで公表していく予定です。 【吉留委員】 　ありがとうございます。 【伊豆原会長】 　ほかにいかがでしょうか。 【永井委員】 　愛知県ITS推進協議会の幹事として出席していますので、一点だけお話させていただきます。今後も継続的に研究・検討していく事項に、ICTを活用した新しい技術の導入と書かれているのですが、デマンド対応とかを含めたICTの活用で誰もが使いやすく、人にやさしいという視点だと思います。新しいもの、進んでいるものだけではなく、使いやすいものは既存のものでもあると思います。 　例えば、ケーブルテレビのみよし市チャンネルの画面に、バスが今どこにいるだとか情報を掲載するのも良いと思います。さんさんバスは、走るインフラですから、まちの様子を映すことができますので、天気なども分かると思います。 　新しいものも大事ではありますが、誰もが使いやすく、人にやさしいという視点をもって、既存のものを含めて考えていただきたいと思います。 　約25年前Windows95が入ったときに、皆さまマウスを使い始めて、隣の人の席まで持っていった時代が懐かしいですが、音声でAIスピーカーにしゃべれば指示に従う機械も数千円で手に入る時代です。交通系ICカードを導入すると高額なため、他の普及している電子マネーでの対応を考える賢い事務局だと思って

	いますから、後出しじゃんけんで結構ですので、ぜひこういった視点も取り入れていただければと思います。 【伊豆原会長】 　ありがとうございます。ご指摘について何か事務局でお話できる点がありましたらお願いします。 【事務局】 　ご意見ありがとうございます。確かにおっしゃるとおりで、腑に落ちたところがありますので、新しい技術だとかだけではなく既存のものも使った中で、後出しじゃんけんもありだと言っていただけましたので、フル活動してやっていきたいと思います。 　また、manacaだとか本当は交通系ICカードの導入の検討をしましたが、ご指摘のような経緯もあり、試行事業として電子マネーのみでやっていますが、実績を見ながら考えていきたいと思います。 【伊豆原会長】 　ありがとうございます。他にいかがでしょうか。 【久野委員】 　民生委員の久野です。 　ご意見に対して、具体的に明記されていると思います。ご苦労様でした。 　その中で、いくつか課題もあるかと思います。８ページの免許返納者への乗り方教室だとか、定期券について今後具体的に決まってくると思いますが、定期券の具体的な割引率などは、当局で考えていくのか、一般の方からのご意見を聞く機会があるのか、どういった方針を考えていますか。 【伊豆原会長】 　ありがとうございます。それでは、事務局から説明をお願いします。 【事務局】 　定期券については、みよし市地域公共交通計画の事業内容にも記載しており、実施予定の取組としています。その中で、具体的な割引率については、まだお示しできませんが、期間によって変わってくるとは考えています。また、近隣市町の実態も考慮しながら、公共交通会議に諮り、進めていきたいと考えていますのでよろしくお願いします。 【伊豆原会長】 　定期券については、事務局からお話があったとおり、会議で協議していくことになると思います。 【久野委員】 　いろいろな意見を言える場があると良いなと思います。例えば、学生が通学で使うので、割引率について学生も意見を言える機会が作れると良いと思いました。 【伊豆原会長】 　定期券については会議の協議事項とし、委員の皆さまからご意見をいただければと思います。よろしくお願いいたします。 　たたき台となる案については、他市町の状況、行政の考え方を踏まえ事務局で作成いただき、本会議で決めていくスタンスになると思います。 　他にいかがでしょうか。

	【松本副会長】 　まずは、これだけパブリックコメントをいただけて良かったなと思っています。具体的なダイヤではなく、基本方針に関わらず、これだけご意見をいただけたというのは、期待の高さの表れだと思います。 　そうした中で、みよし市は全員から100円をいただくこととしています。それは良いと思いますが、高齢化が進むにつれ、100円の運賃でも厳しいという人も出てくると思います。また、高齢者の事故も多く、公共交通に方向転換する必要もあります。早めに公共交通にシフトしてもらえれば、健康にもつながると思いますので、それを後押しする施策があっても良いのではないかと思います。 　運賃に対する考え方として、交通部門ですべてやらなくても良く、福祉部門で負担してもらい、結果的に利用者は無料で乗れるというのも手段の一つだと思います。他部署と連携しながら、市として総合的に検討していただけると良いと思いますが、いかがでしょうか。 【村田政策推進部長】 　ご意見ありがとうございます。おっしゃるとおりで、連携の部分で、例えば障がい者に対しては福祉部門で運賃を負担する取組や、免許返納者に対しては、社会福祉協議会でさんさんバスの乗車券を配布する取組など、少しずつ行ってはいます。 　先生がおっしゃるのは、セクションが交通部門だけではなく、他部門と連携するべきだということでよろしかったでしょうか。 【松本副会長】 　はい。 【伊豆原会長】 　基本方針なので細かくは書きにくいかもしれませんが、基本的なスタンスは、生活のサービスとして考えていく必要があると思います。他部署との連携以外に、市民からのレスポンスをいただける仕組みを考えていく必要があります。みよし市には、いきいきクラブなど、多くの団体があると思います。公共交通においては、サービスの在り方を考えていく必要があり、いつでも意見を言える環境が必要だと感じますので今後検討していただきたいと思います。 　他にご意見はありますでしょうか。 【岡本委員】 　さんさんバスを利用する側からの意見ですが、今現在、バス停がたくさんあります。パブコメにもありましたが、バス停の近くに雑草が生えていて、バス停で待つためには車道寄りに立たなければならず、安全面を考えたときに事故が起きやすい状況になっています。年に何度か除草など見回りはしているのでしょうか。全部ではないですが、南部地域に多いかなと感じます。利用する立場としては、もう少し整備をしていただければと思います。 【伊豆原会長】 　事務局で何かお答えできることがありましたらお願いします。 【事務局】 　貴重なご意見をありがとうございます。正直に申しますと、定期的に整備できているかと言われると、できていません。個別方針を少し変えた安全性の部分になるため、地域や道路管理者など、関係機関と連携していきたいと思います。また、道路の整備に併せて、待合環境も整備していきたいと思います。 【伊豆原会長】 　バス停については、愛知運輸支局からも説明いただいてもよろしいですか。

	【吉留委員】 愛知運輸支局の吉留です。バス停のお話をいただいたので、国土交通省の取組について説明させていただきます。２年前に神奈川県でバスがバス停に停車中、横断歩道にかかっており、そこを渡った小学４年生の女の子が対向車に轢かれてしまった事故がありました。それを受け、国土交通省ではバス停留所の安全確保対策として、バス車両が停車した際に、横断歩道や交差点にかかる停留所や、５メートル以内に近接する停留所について抽出したうえで、公表することとなっております。 愛知県では、バス協会、愛知県警察本部など関係者を構成員として、令和２年10月16日に愛知県バス停留所安全性確保合同検討会を設置しました。先日、合同検討会を開催し、抽出したバス停を12月中に公表することとなりました。合同検討会を設置した目的としては、リストを公表するだけではなく、バス停車時の停車環境を改善することや、円滑な交通の確保に向けた取組を検討していくものです。 パブコメでもバス停の話がありましたが、バス停の新設、移設を検討する機会がありましたら、安全性や待合環境の整備も含めて検討いただきたいと思います。よろしくお願いします。 【伊豆原会長】 ご丁寧に説明いただきありがとうございます。バス停に関しては、説明いただいた背景もあって、チェックが入り整備が進んでいきますので、そういう面も含めて考えていただきたいと思います。 他にいかがでしょうか。 ご意見もないようですので、パブリックコメントを踏まえた基本方針は承認いただけたということでよろしいでしょうか。 （委員承認） ありがとうございます。 それでは、２つ目の協議事項「路線等再編に向けたさんさんバス車体のデザイン方法」について事務局から説明をお願いします。 【事務局】 資料３「路線等再編に向けたさんさんバス車体のデザイン方法について」をご覧ください。先ほど協議いただいた基本方針に基づき、路線等再編を進めていくにあたり、現在の２路線が３路線となるため、現在の車両や新規に購入する車両のデザイン方法について協議させていただくものです。 最初に路線ごとのデザインとなる３デザインとした場合と、全路線統一のデザインとなる１デザインとした場合で、項目ごとに評価しましたので確認していきます。まず前提条件として、３デザインの場合は、くろまつくん、さつきちゃんのデザインをそのまま踏襲し、もう一つ新たなデザインを作成します。１デザインの場合は、くろまつくん、さつきちゃんのデザインに代わる、全路線統一となる新たなデザインを作成しますので、いずれにしても新たなデザインの作成を行うことになります。 分かりやすさという点でバスの視認性、統一感、判別性の３項目をみていきますと、３デザインでは、路線カラーや沿線の特色などのラッピングを施し、どの路線のバスか見分けやすく、利用者はこれまでの判別方法を継続できますが、３つ目となる新たなデザインを作成した場合、さんさんバス全体としての統一感が薄れる可能性があり、イメージがしにくくなることが考えられます。 １デザインでは、さんさんバス以外の路線バスと区別ができ、車体からさんさんバスのどの路線を走るバスか見分けることがしづらくなりますが、さんさんバス全体の統一感を持たせることができます。現在のバス車両とは異なるデ

	ザインとなるため、利用者は行先に加え、今後は乗車したい路線を方向幕や車体に貼ったマグネットシート等から判別することになります。 　マイバス意識の項目で、３デザインでは、各路線の特色を持たせることができ、路線になじんだデザインが可能となります。１デザインでは、みよし市の特徴を活かしたデザインにより「みよし市のバス＝さんさんバス」という意識を持つことができます。 　バスの汎用性や経済性の面で、３デザインでは、デザインが違うと他路線では使用できないため、路線固定の運用となり、バス毎にトータルの走行距離や消耗品などの偏りが生じ維持管理費に差が出ます。１デザインでは、共通のデザインということで他路線での運行が可能になり、路線にとらわれない柔軟な運用が可能となり、走行距離や維持管理費を平準化できます。 　一番下の現バス車両への対応では、３デザインでは、既存車両のデザインをそのまま活用でき、新規購入する車両に新デザインを施します。１デザインでは、既存車両６台を新デザインに置き換える必要があります。 　以上が、それぞれを比較、検討した内容となりますが、この他にも一番下の参考にありますバス更新の目安や、右側の近隣自治体のデザインの事例などを踏まえ、３デザインにするか、１デザインにするかの検討を行いました。 　市としては、以上のことから総合的に判断し、全路線統一のデザインとなる１デザインで進めていきたいと考えています。 　特に利用者の分かりやすさの視点では、路線毎である３デザインのほうが今までのように分かりやすいというご意見もあろうかと思いますが、１デザインとした場合は、右下にイメージ図があるようにLEDの行先方向幕を車体正面とドアがある車体側面に表示するのに加え、先ほどご説明した車体へのマグネットシート表示を行い、１デザインでも利用者が乗車したいバスを見分けることができるような、分かりやすい表示となるように努めていきたいと考えます。 　また、１デザインにすることにより車両の汎用性、経済性のメリットもありますので、さんさんバスを持続可能な地域公共交通とするための視点からも１デザインが良いのではないかと考えました。 　説明は以上になります。協議の程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。説明のあったデザインの方向性について、ご質問、ご意見等はありますでしょうか。 【吉留委員】 　デザインについて意見はありませんが、参考のバス更新の目安が気になりました。今の更新の目安は、今後長めにしていくのでしょうか。これまでの実績を踏まえての見直し結果だとは思いますが、もう少し細かく教えていただけますでしょうか。 【事務局】 　かつては車両更新については50万km以上または６年経過としていました。過去にミッションが壊れ、修理代が100万円を超し、運行事業者に他の車両で運行をお願いしたこともありましたが、現在では尿素を用いた環境配慮型の車両にもなっています。実績を見ても実質的には50万km超使っていても問題は起きてはいませんので、車両更新の目安を１年と10万km延ばす考えでいます。 【吉留委員】 　ありがとうございました。確かに車両も耐久年数は増えていると思いますが、メーカーさんと相談しながら決めていただきたいと思います。 【伊豆原会長】 　ありがとうございました。一つの目安として考え、車両の状況によって検討

	いただければと思います。 　他にいかがでしょうか。 【村田政策推進部長】 　デザインに関しては、大きな話ですのでさらに追加で説明させていただきます。６台を新デザインに置き換える必要があるのは、路線が３路線になることで、バスを増やすことも考えていますので、全部で８台、９台を全て一つのデザインとすると、既存バスは置き換える必要があるというのが前提です。そうすると、一度にデザインを変えるというのは難しい部分がありますので、新デザインが決まったら、今の古い路線なのに新デザインのバスが少し走るという状況もあるかと思います。 　その中で、さんさんバスのイメージは残すつもりでいますので、デザイナーはできるだけ同じ人、同じ会社を使い、さんさんバスのイメージを残したデザインにしたいと思っています。また、何路線か表示板にて可視化し、明記しながら統一デザインにしていくのが事務局の考えです。その考え方に関してご意見をいただければと思います。 【伊豆原会長】 　今お話があったように、既存の６台のデザインを一気に変えると運行が回らないのが事実ですから、経過措置が必要になるということですね。 　他によろしいでしょうか。 【伊藤委員】 　非常に迷いましたが質問させていただきます。くろまつくん、さつきちゃんの名称はどうなるか、少し気になりますがいかがでしょうか。 【村田政策推進部長】 　くろまつくん、さつきちゃんは非常に愛称として愛着があり、定着しているかと思いますが、新デザインではさんさんバスになります。そういうイメージでいます。 【伊豆原会長】 　ありがとうございます。他にいかがでしょうか。 【松本副会長】 　やはり、車両運用を考えると他の自治体もそうですが、同じデザインにして他のコースを走らせることは、効率的な車両運用、車両の寿命にも関係してくるため、合理的だと思います。 　バスの識別も大事ですが、優先順位を考えると税金を投ずる中で効率性を重んじるのであれば、やはり統一せざるを得ないと思っています。 　参考として、名鉄バスや名古屋市営バスは、同じデザインですが、間違えている人はいませんので、識別の問題はないかと思います。分かりやすい表示だけ気を付けてもらえれば良いと思います。 　また、現在の路線は南北に運行しています。特定の地域だけを運行していれば、地域の色を出す必要もあったかと思いますが、ブランディングの意味でも、さんさんバスのデザインを統一することは、戦略としても良いと思います。 　永井さんからもお話がありましたが、技術は進化していますので、マグネットだけではなく電光掲示板など、識別がしやすい表示の選択肢を増やしていくことも大切だと思います。 　最後に、デザインについては、ブランディングの意味でも市民を巻き込むのも大事だと思います。東郷町でも町民の方から公募でデザインを募集し、決まっていったわけですが、そのプロセスで、さんさんバスは生まれ変わりますので、どうぞ皆さまデザインを選んでください、と募集し、そして提案してもらった

	デザインをデザイナーにパワーアップしてもらうのも良いと思います。一緒にさんさんバスを育てていきましょう、というメッセージ性を流す非常に良いチャンスだと思います。踏襲も良いですが、生まれ変わるさんさんバスを市民と一緒に考えていくのも良いと思います。 【伊豆原会長】 ありがとうございます。ご提案も含めて検討していただきたいと思います。 今のところ市民公募は考えていますか。統一デザインについては、松本先生が言われたとおりで良いと思いますが、生まれ変わるというイメージなど、何かお考えはありますか。 【村田政策推進部長】 先生からいただいたお話の中で、ブランディングということでイメージも大事にしていきたいと思っていますので、同じ考えだと思います。新しい表示の仕方として、マグネットしか考えておらず、役所の人間はすぐマグネットという考えになってしまいますので、別の方法も検討したいと思います。 新デザインについては、今お話があって初めて気付いたぐらいで、どちらかと言うと、既存のくろまつくん、さつきちゃんを変えるので、どうやってさんさんバスのイメージを残すのか、そちらばかりに目がいっていましたので、何らかの形で市民の方にも絡んでいただいて、伝統性も残しつつデザインを考えていきます。ハイブリットですが頑張っていきます。 【伊豆原会長】 ありがとうございました。リニューアルと言いますか、生まれ変わるさんさんバスのデザインやイメージ、親しみやすいルートなどいろいろな面で市民の皆さまへメッセージを出していくことは大事だと思います。今お話のあった意見を踏まえ、検討していただければ良いと思います。 話を戻しまして、事務局から３路線統一デザインの提案がありましたが、そこはご了承いただいたということでよろしいですか。 （委員承認） それでは、統一したデザインで検討していくこととします。ただ、市民の皆さまにメッセージを出していくことはお願いしたいと思います。 他に何かありますでしょうか。 【永井委員】 デザインについて、参考になる事例として述べますが、豊田市さんのおいでんバスは、オレンジ色のイメージで誰もが見てすぐに分かり、ブランディングに成功していると思います。 統一デザインにすることで、車の入替もしやすいため、強靭な運営にもつながると思います。 また、市民を巻き込む事例で、11月に豊田商工会議所さんが豊田市で３年目になるTGRラリーに参戦した際に、ヴィッツのラッピングカーを出しましたが、そのデザイン案が４つ、５つぐらいあったそうです。商工会議所さんを想像していただくと65歳以上の方が多いイメージをもたれると思います。その方たちが案について議論していましたが、最終的に若手の女性職員にデザインを選んでいただいたそうで、結果的にですが、非常に良いデザインになっていました。選択肢を示すのは事務局で良いと思いますが、事務局がちょっとなという案も実際は良かったということもあるので、そういった可能性も含めて検討いただければと思います。ちなみに、阪神タイガースのようなデザインでしたが、実物を見ると一番かっこいい車になっていました。普段から自分のファッションを気にされている方の感覚は、60代の男性より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。感覚は大事だと思いますので、検討をしていただければと思います。 　他にいかがでしょうか。よろしいですか。 　それでは、デザインについては、仕組み全体をうまく表現できるようにしていただきたいと思います。なお、統一したデザインというのは、承認いただいたということでよろしくお願いします。 　それでは、３つ目の協議事項「愛知学泉大学・日本赤十字豊田看護大学スクールバスの路線廃止」について事務局から説明をお願いします。 【事務局】 　資料４「愛知学泉大学・日本赤十字豊田看護大学スクールバスの路線廃止について」をご覧ください。この案件は、大学が運行するスクールバスにおいて一般利用者も１乗車100円で利用できていた路線が廃止されるため協議するものです。 　まず経緯になりますが、右側の路線図と合わせてご覧ください。このスクールバスは、地域住民の一般利用ができるように平成16年10月から三好ケ丘駅から愛知学泉大学間の運行を開始し、その後、平成18年４月から愛知学泉大学と日本赤十字豊田看護大学のスクールバスが統合され、愛知学泉大学を経由して日本赤十字豊田看護大学まで運行をしているものです。 　廃止理由としては、愛知学泉大学は、現在、学生募集を停止しており、これに伴い学生のスクールバス利用者も年々減少していることから、令和２年度末で路線廃止するものです。廃止される路線は、路線図の赤い点線で示した区間になります。 　事業概要としては、系統名は三好ヶ丘線、協議路線としての路線定期運行をしており、運行回数は１日当たり16回、停留所は右側路線図のとおり三好丘小、桜公園、三好丘緑の上下線併せて６箇所です。使用車両は３両、運賃は１乗車100円、運行事業者は東伸運輸株式会社になります。 　なお、本日、運行事業者である東伸運輸株式会社の都築様に同席していいただいていますので、ご紹介します。 　参考として赤枠内に一般利用の利用者数を年度別に記載しています。過去３年を見ましても年間約5,000人の一般利用がありましたが、今年度は新型コロナウイルス感染防止のため、５月以降は一般利用ができないため、利用者は38人にとどまっています。 　なお、路線廃止されるみよし市内の区間、赤い点線の太字で示した区間ですが、三好ケ丘駅から緑丘小学校までにおいては、さんさんバス及び三好ケ丘ループバスが運行しており対応が可能となっています。 　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す。廃止はいつからでしょうか。 【事務局】 　スクールバスは、本年度末までは運行し、令和３年４月からの廃止になります。 【伊豆原会長】 　路線廃止について、１つだけ確認ですが、一般利用者は、４月が38人でそれ以降はいないという説明がありました。昨年度、利用者が5,000人いた中で、今回利用できないということで、何か市のほうにコメントなり反応はありましたか。

	【事務局】 　市には問合せ等はなく、大学にも確認しましたが、そういった問合せや苦情等はなかったと聞いています。 　なお、補足ですが、バス停、ホームページにも一般利用ができない旨を記載しています。 【伊豆原会長】 　分かりました。事務局から説明のあった経緯のとおり、廃止ということですが、協議の意図としては、スクールバス廃止について、本会議で確認するということでよろしいですか。 【事務局】 　スクールバスの路線廃止手続きに関し、東伸運輸さんが愛知運輸支局に報告する中で、100円の運賃設定での協議路線であり、廃止についても本会議で協議し承認された結果が必要ということで、議題にあげさせていただきました。 　みよし市としては、本当は市民の選択肢が広がるため、スクールバスがあると良いと思います。しかし、廃止によってその地域住民の生活が成り立たなくなると問題ですが、さんさんバス及び三好ヶ丘ループバスと重複している路線で、さんさんバスのバス停の横にスクールバスのバス停を設置している状況であり、市民の移動手段が全くなくなるわけではないため、致し方ないかと思います。 【松本副会長】 　100円で運行、つまり協議路線としてスタートしたという認識ですがよろしいですね。一般の民間運賃ではないため、廃止の場合も本会議で合意のうえで廃止する必要があります。ただ、本来であればバスがなくなるのはまずいため、代替案を本会議で考えなければいけませんが、今回は、さんさんバス、ループバスで賄うことができると思っています。 　協議路線と言いながらも、大学のバスであり、どちらかというと使わせてもらっている立場にあると思いますので、私もやむを得ないと思います。 【伊豆原会長】 　ありがとうございました。 　それでは、令和２年度末でスクールバスの路線廃止ということでご了承いただけたということでよろしいでしょうか。 （委員承認） 　ありがとうございます。 　協議事項は以上になりますが、愛知運輸支局からその他として、「公共交通あんしん利用」のチラシについてと、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正」について、２つ続けて説明いただければと思います 【吉留委員】 　お手元の資料のチラシから説明させていただきます。 　このチラシは、コロナ禍において、コロナ対策をタクシーでもPRしていくため、愛知運輸支局でチラシを作成しました。利用者が安心して乗車できるよう、ご活用いただければと思います。 　また、他の自治体では、コロナ対策として、ホームページにも掲載している自治体もありますので参考にしていただき、ご活用いただければと思います。 　もう１つ続けまして、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」と記載された資料をご覧ください。

	略すと地域公共交通活性化再生法になりますが、令和２年11月27日に一部改正の施行となっていますので簡単にご説明します。まず、「地域が自らデザインする地域の交通」について、もともと地域公共交通網形成計画がありましたが、名称が地域公共交通計画に変更されます。何が変わるかですが、今後は計画作成自体が努力義務となり、計画そのものに数値目標を定めるなど、単に補助路線だけでなく交通ネットワーク全体で考えていくための改正になります。 今後は、計画自体が補助金とリンクしていくこととなり、計画がないと国の補助金を受けられなくなる仕組みになっていますが、国としては、公共交通をより良いものにするため、改正に至ったものです。 また、道路運送法も同日施行となっています。主な改正は、自家用有償旅客運送になっています。今までは、地域住民のみ対象でしたが、今後は観光客を含め来訪者についても輸送が可能となっています。 あとは、今後、地域における協議の促進として、新たに乗合バスから新規参入等の申請があった場合は、国から地方公共団体に対して通知する仕組みができました。コミュニティバスについては、本会議で諮ることとなりますが、バス事業者の乗入れについても、乗入れがあった場合は国から地方公共団体へ通知することとなっています。 以上が簡単ではございますが説明になります。 今後は、公共交通会議自体の重要性が増してくると思います。委員の皆さまにも忌憚のないご意見をいただき、公共交通がより良いものになるよう協議を進めていただければと思います。よろしくお願いいたします。 【伊豆原会長】 ありがとうございます。５月に国会で成立して、11月27日に施行され、改正された地域公共交通活性化再生法について説明をいただきました。今度のみよし市の地域公共交通計画については、改正された法律案に基づいた形で踏襲していただきたいと思います。ひょっとするとプラスアルファが出てきた場合は、本会議で議論しながら事業展開していくことになると思います。 基本的には努力義務ですが、各市町で作りなさいということです。みよし市は、策定していただいていますので良いかと思います。 中身については、一度目を通していただくと、こういうことを考えているのかとお分かりいただけると思います。MaaSについても出てきていますが、ICTを活用した新たな技術の検討ということで、動向を敏感にチェックしていくことが大事だと思います。 ご説明いただきましたが、ご質問等はありますでしょうか。 【松本副会長】 せっかくなので教えてください。この地域公共交通計画は努力義務になり、策定しないと国の補助を受けられないということでしたが、地域公共交通利便増進事業とは何でしょうか。 【吉留委員】 地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業になります。 例えば、等間隔運行、定額制乗り放題運賃、乗継ぎ割引運賃（通し運賃）、自家用有償運送から旅客運送事業への転換等の取組が対象となり、従前の地域公共交通再編実施事業の内容を更に充実させた事業となります。 実施にあたっては、地域公共交通計画において、利便増進事業の概要を定めたうえで、利便増進事業を実施しようとする者等の同意を得て当該事業の実施計画である利便増進計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることとなります。

	【伊豆原会長】 　再編実施計画が使いにくいという話もあり、いわゆる等間隔運行とか、いくつかの交通事業者が同じ時間帯に走っていた場合に、同じ時間帯ではもったいなく、上手に走れば等間隔で走れます、というようなことを独禁法も特例という形で協議しながら、利便性を向上させる方策を考えようというものだと思います。再編計画を策定し、事業者と一緒にもう少し乗継運賃だとかを柔軟に考えようというものだと思います。 　等間隔運行や乗継割引については、どちらかというと名古屋市など規模の大きい地域で起きることだと思いますが。 【松本副会長】 　みよし市でも名鉄豊田線や名鉄バスさんとの乗継割引でもできると思いますので、可能性は広がると思います。 【伊豆原会長】 　そうですね。本日は、名鉄バスさんにも出席いただいていますので、乗継の仕組みについても、検討していけると良いと思います。上手な使い方を考えていくことが大切だと思いますので、新たなご意見があればいただければと思います。 　他にいかがでしょうか。よろしいですか。 　法改正については、みよし市だけでなく他の市町でも情報が出てくると思いますので、その際は愛知運輸支局で情報を得てもらい、本会議で共有してもらえればと思います。 　また、永井委員がお話されていたように、他の参考になる事例があれば教えていただけると良いと思いますので、よろしくお願いします。 　今回用意した協議事項等は以上となりますが、委員の皆さまには何かご意見等あればいただきたいと思います。 　他にないようですので、進行を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。 　次回会議の開催日時につきましては、会長と調整のうえ決定してまいりますが、予定としては２月中旬から３月上旬を予定しています。 　次回の会議では、具体的なルート、バス停、ダイヤ等の素案をご協議いただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。 　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、「令和２年度第３回みよし市地域公共交通会議」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―