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１回みよし市地域公共交通会議		
開催日時	令和２年６月17日（水曜日）　午後２時30分から午後４時10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　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（代理　大橋成和）　鈴木隆史 澤木徹（代理　安藤悠太）　伊與田正康　水野恭幸　新谷千晶 永井勝義　菅谷早倉　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８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・委嘱状交付** 【企画政策課長】 皆さんこんにちは。定刻になりましたので、ただいまから令和２年度第１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。恐れ入りますが、礼の交換をさせていただきますので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。 委員の皆様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、会議室を広く使わさせていただいております。また、窓等を開けたまま会議を進めさせていただきますのでよろしくお願いします。会議中の発言につきましては、マスクをしたまま発言をさせていただきます。若干聞きにくいところもあるかと思いますが、よろしくお願いします。 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】 政策推進部長の村田と申します。よろしくお願いします。本日はご多用の中、本当にありがとうございます。新型コロナウイルス感染症の中で、本日新しい工夫を少ししながら開催できることになりまして、本当にありがたく思っています。 新年度に入りまして、政策推進部では例の10万円の特別定額給付金の事務局になりまして、毎日22時、23時という日が続いていましたが、やっと落ち着き		

	まして、市内ではおかげさまで、来週早々には97%近くまで給付することができますので、先に申し述べさせていただきます。 　日常に少し戻ってきたなという感じがしておりますので、特に本日の地域公共交通会議を開催できることは本当にありがたいと思っております。地域公共交通の基本方針に基づいて、さらに関係する皆さんの意見をいただきながら、地域公共交通の連携、ネットワーク化、ITなどを取り入れた地域の交通網ができること、そういうものを目指していきたいと思っています。私も過去２回担当しており、３回目の担当部署ということになりまして、過去には路線を見直した次の年にまた見直すという、そういうことも経験しております。改善のためにどうやっていったらいいかということは、たくさん意見をもらわないと進めないということは経験してきております。少しコロナの影響で会議開催の出遅れ感はありますけど、本年度は特にさんさんバスの路線の再編、ダイヤの見直しへ向かっていく大きなポイントの年になります。多くの皆様の意見を取り入れていきたいと思っています。皆さんの意見をいただいてコラボすることで、地域福祉の向上につながるような本当のいい交通網の形成に進んでいきたいと職員一同頑張ってやりますので、どうぞ今年、よろしくお願いします。 【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。よろしくお願いいたします。 　本日の出席委員は、21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、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ことをご報告させていただきます。 　それでは、新しい委員の方もお見えになりますので、本会議の位置付けについて、改めて簡単に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に加えまして、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第６条の規定に基づく協議会組織としても、新たに位置付けをさせていただいておりますので、ご承知おきください。 　また、本日の会議から、７名の方が新たに加わっております。お手元に配布させていただいております委員名簿でご確認をいただきたいと思います。 　本来であれば、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ので、ご了承ください。 　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お願いいたします。 **２　会長あいさつ** 【会長】 　皆さんこんにちは。みよし市の地域公共交通計画につきましては、皆さんのご協力で先ほど部長さんからお話がありましたコロナ禍の問題の以前に、いろいろ皆さんに議論していただきまして、お手元にありますように、みよし市地域公共交通計画という形で、令和元年度末に策定をしていただきました。今年度からはこれを実行していくという年になるわけです。ただ、皆さんご存じかどうか分かりませんが、この５月27日に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正案が成立しております。この会議でも少しお話したかもしれませんが、２月に閣議決定されたものが国会に上程され、５月27日に参議院で可決成立という形になっています。中身については、皆さん議論された内容が多いと思います。ただ改正に基づいて、多分秋くらいだろうと思いますが、法律が施行という形になっていくと思いますが、その時には、本日出席いただいてい

	ます愛知運輸支局の鈴木委員にいろいろと教えていただきまして、皆さんと議論しながら法律に基づく方向へ今後、若干修正するということも有り得るなと思っております。そうは言いながらも、みよし市は地域公共交通計画という形で法改正を先取りしておりますので、今年度から、先ほど部長さんのあいさつでもありましたように、さんさんバスの路線再編について本日も議論していただけたらと思いますので、本日はちょっと時間的に制約がありますけど、どうぞ忌憚のないご意見をいただいて、みよし市の公共交通のサービス向上、市民の皆さんのサービス向上に資することができればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。 ３　協議事項 【企画政策課長】 　ありがとうございました。 　それでは早速、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します。 【会長】 　それでは、お手元の次第に沿って議事を進めていきたいと思います。協議事項が２つ、報告事項が３つということになっています。 協議事項１　令和２年度みよし市地域公共交通に関するスケジュール（案）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。座りまして説明をさせていただきます。 　資料１をご覧ください。今年度のスケジュールは、みよし市地域公共交通計画の事業スケジュールに基づき、主に下記の項目について協議、実施してまいります。 　１の地域公共交通会議等の開催予定としては、地域公共交通会議は今年度４回を予定しており、この後ご説明しますさんさんバス路線再編に向けての基本方針（案）を今回の会議で承認いただきますと、９月頃を予定として、基本方針をパブリックコメントにかけて広くご意見をいただきます。その後、10月頃の第２回会議では、パブリックコメントで出された意見への対応と、それを踏まえたさんさんバス路線再編に向けての基本方針の決定、12月頃の第３回会議では、基本方針に基づく、さんさんバス路線再編のルート、バス停、運行ダイヤ等のより具体的な検討を行い、令和３年２月頃の第４回会議では、記載してありませんが、第３回会議に引き続き路線再編のルート、バス停、運行ダイヤ等の検討を行い、併せて令和３年10月からの再編運行に向けた周知・PRの実施についての検討を予定しています。 　２の各種事業としては、９月から10月頃にバス乗り方教室・公共交通を考える意見交換会を予定しており、乗り方教室と併せて、路線再編に向けての基本方針を説明したうえで、テーマに沿って意見交換を実施します。10月から11月頃には、バス停ベンチ・雨よけの設置として、現在設置がなく乗降者数の多いバス停を選定して待合環境の整備に努めていきます。また、令和２年度の半年程度を予定としてキャッシュレス決済導入に向けた試行を行い、くろまつくん３台に決済端末を設置して電子マネーの利用状況を把握し、路線再編以降の本格導入を検討していきます。なお、電子マネーは、WAON、nanaco、楽天Edy、iDの4種類が対応予定です。公共交通機関で利用の多いマナカなどの交通系ICカードも併せて導入を検討しましたが、現状では導入に至りませんでした。その他、多言語に対応したバスマップ作製や各種利用促進を随時進めていきます。 　資料１の説明は以上ですが、事前にいただいた質問への対応としまして、本日お配りしましたＡ３の質問事項取りまとめをご覧ください。資料１の質問は

	２つありまして、１つ目として、２月頃に再編の周知が始まるので、12月頃が再編運行の承認になるのか。というご質問です。対応としては12月頃の第３回会議で再編運行の承認をいただきたいと考えますが、場合によっては、令和３年２月頃の第４回会議でも検討いただくことを想定しています。 　２つ目の、パブコメは、ららぽーとのオープン前か後ろか。というご質問です。ホームページ等で確認しますと、ららぽーとは本年度９月のオープン予定となっており、同じく９月を予定しているパブリックコメント期間中に、ららぽーとがオープンする可能性があります。以上が質問への回答となります。 【会長】 　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。 　ご質問の中でららぽーとの関係もありましたが、これについても、こういう状況ですので、適宜パブリックコメントを含めて整理していただくことになるかと思います。他にご質問はいかがですか。もしなければ、こんな形で進めさせていただくということでご了承いただいてよろしいでしょうか。 　異議もないようですので、このスケジュール案に基づき進めてまいりますので、よろしくお願いします。 　次に協議事項２　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、先ほどのスケジュールとも関連しますし、この基本方針（案）がメインになると思います。事務局より説明をお願いします。 【事務局】 　資料２をご覧ください。基本方針については、昨年12月の会議、３月の書面会議でもご確認いただいており、バックデータなどの参考資料の整理や見やすくするための体裁の整理は行っていますが、基本的にこれまでの会議を踏まえた内容になっています。資料の構成としましては、これまでのさんさんバスの経緯、再編の目的、再編の予定、路線再編に向けての地域公共交通計画での位置付け、路線再編の全体方針、運行目的、個別方針を示しており、今回特に協議いただきたいルートイメージの３案を中心に説明させていただきます。 　それでは１ページの（１）経緯の次にあります、（２）再編の目的としましては、高齢化の進展や運転免許返納者の増加が見込まれ、さまざまな移動目的に対応する市民の移動手段として、さんさんバスの果たす役割がますます重要になっており、近年バス利用者が伸び悩んでいる状況でありながら、市民アンケートでは今後もさんさんバスに期待する声があり、こうしたことから、公共交通であるさんさんバスにしかできない役割を担っていくため、路線等の再編を行うものです。（３）再編の予定としては、令和３年10月からの再編運行開始を目標として、先ほどお示ししたスケジュールに沿って地域公共交通会議を開催し、令和３年４月から９月までの間に、運輸支局への運行認可申請ののち、再編運行の周知・PRを実施します。 　２ページのさんさんバス路線再編に向けてのみよし市地域公共交通計画での位置づけとして、この基本方針の策定にあたっては、みよし市地域公共交通計画に記載されている４つの基本目標の具体的展開を基に、右側４ページ以降にあります全体方針等を定めます。特に再編に関わる部分としては、計画の基本目標Ⅱの内容となります。 　３ページのさんさんバス路線再編の全体方針は、 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項目を全体方針といたします。 　４ページの運行目的では、コミュニティバスであるさんさんバスとして５つの運行目的を定めます。 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」に対応した運行目的となり、関連するアンケート調査結果などのバックデータも考慮して現状に即した内容としています。 　７ページからは個別方針となり、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。その下の参考における関連する資料の中で、表４－１のさんさんバスの運行時間では、１便あたりが１時間15分程度と長大路線となっており、途中で遅延が発生すると、終着地まで遅延が続いてしまう状況にあることが分かります。また、８ページ図４－１の今後の運行のあり方では、各アンケートとも市中心部で乗継をすることで１便あたりの運行時間を短縮する考え方を、約６割の人が支持しているという結果が出ています。図４－２、４－３は、平日における各路線の利用者のバス停間の移動を表しており、くろまつくん、さつきちゃんどちらも市中心部をまたいだ利用は少数であり、市中心部と各地域を結ぶ利用や市中心部と豊田厚生病院を結ぶ利用が多いことが分かります。これらのアンケート結果やバス乗降調査の結果も踏まえルートの方針を定めています。 　10ページからはルートの方針に基づく、再編に向けた大まかなルートのイメージを示しており、10ページ以降にあるＡ、Ｂ、Ｃ３案のルートイメージ図のそれぞれの考え方は、右上の枠内に記載しており、左側の路線の色と対応しています。３案に共通する内容としては、赤の線で示した市役所周辺と三好ケ丘駅、豊田厚生病院を直線的に結び、速達性を持たせた路線を新設し、南北公共交通軸となる路線とすることです。10ページＡ案の考え方として、赤色の速達性を持たせた路線の他に市役所周辺で全ての路線に乗り継ぐことのできる路線配置とすること。オレンジ色の線のように、市役所周辺とおかよし地域、きたよし地域を巡回・連絡する路線とすること。青色の線のように、市役所周辺となかよし地域、みなよし地域を巡回・連絡する路線とすること。以上の考え方のもとＡ案は３路線となります。その下の網掛けの部分ですが、Ａ案を項目ごとに評価を行い、◎５点、○３点、△１点として評価したものです。Ａ案のルート設定の考え方として特徴的なのは、黄、青ルートは都市中心拠点を中心に南北地域を各路線でカバーするため地域間の利便性も確保されるという点です。長大路線の解消の項目では、南北の長大路線を解消し、市役所周辺を中心としたルート設定を行い、各路線とも長大路線が解消されることで、運行頻度を高めることが可能であること。市役所周辺へのアクセスでは、各地区から乗継なしで利用可能であること。南北公共交通軸は、３案に共通しますが、市役所周辺～三好ケ丘駅～豊田厚生病院相互を連絡するルートを配置すること。乗継ポイントとしては、同じく３案に共通しますが、市役所周辺、三好ケ丘駅でのバス相互の乗継利便性を確保できること。乗合タクシーは、交通空白地帯の解消として、現行と同規模のサービスを行うこと。路線の分かりやすさの点では、Ａ案は３路線であるため、路線数がＣ案より少なく、乗継ポイントでの案内表示が複雑になりにくいこと。利用者の移動は地域間の移動に対応しているが、一部ＯＤでは乗り継ぎが必要であること。 　その下に出てきます、将来都市構造とは、総合計画や都市計画マスタープランにおいて市内の重要な拠点を示したものになりますが、将来都市構造の連携としては、都市中心拠点、駅前拠点、産業・流通拠点等の各拠点相互を移動が

	可能であり、１回の乗継で市内のどこへでも行けるルート設定としていること。広域的移動は、３案に共通しますが、三好ケ丘駅、黒笹駅で名鉄豊田線、市役所周辺で名鉄バス、東名三好インターチェンジ周辺で高速バスとの連携を確保していること。以上のことから、A案の評価項目として◎は５つあり、市役所周辺へのアクセス性、南北公共交通軸、乗継ポイント、将来都市構造との連携、広域的移動の各項目は、A案のメリットとして高い評価となり、逆にデメリットである△の評価項目はなく、A案は合計37点という評価点になります。 次に12ページＢ案の考え方は13ページに記載がありますように、赤色の速達性を持たせた路線の他に、市役所周辺で全ての路線に乗り継ぐことのできる路線配置とすること。オレンジ色の線のように、市役所周辺ときたよし地域、おかよし地域、みなよし地域を循環する路線とすること。青色の線のように、市役所周辺となかよし地域、みなよし地域を循環する路線とすること。以上の考え方のもとＢ案は３路線となります。 その下の網掛けの部分ですが、B案のルート設定の考え方として特徴的なのは、黄、青ルートは比較的広域的な利用圏域となる一方、路線距離、所要時間が長大化するという点です。Ｂ案は、評価の高い◎の項目は５つあります。南北公共交通軸となるルートができること、乗継ポイントでバス相互の乗継利便性を確保できること、乗合タクシーは、現行の乗合タクシーのエリアをバス路線でカバーできるなど、現行と比較して運行エリアの縮小が可能であること、将来都市構造との連携として各拠点相互の移動が可能であり、１回の乗継で市内どこへでも行けるルート設定であること、広域的移動として、他の公共交通機関との連携を確保できること。以上がメリットになります。評価の低い△の項目は２つあり、長大路線の解消につながらず遅延が発生する可能性があり、運行頻度を高めることが困難であること。利用者ＯＤでは、一部で乗継が必要となること。以上がデメリットになり、B案は合計33点という評価点になります。 14ページＣ案の考え方は15ページに記載がありますように、赤色の速達性を持たせた路線の他に、地域路線を設けることで１つの路線を短くするとともに、地域をきめ細かく巡回・連絡する路線とすることであり、緑の線はおかよし地域を巡回する路線とし、オレンジ色の線は市役所を中心としてきたよし地域を巡回・連絡する路線とし、左下の青色の線はなかよし地域を巡回・連絡する路線とし、右下の紫色の線は市役所周辺とみなよし地域を巡回・連絡する路線とすること。以上の考え方のもとＣ案は５路線となります。その下の網掛けの部分ですが、Ｃ案のルート設定の考え方として特徴的なのは、赤以外のルートは各地区をカバー圏域とするため路線機能が明確化される一方、乗り継ぎが発生するという点です。Ｃ案は評価の高い◎の項目は４つあります。長大路線の解消として各地区を中心とした最短ルートを設定し、各路線とも長大路線が解消されることで運行頻度を高めることが可能であること、南北公共交通軸となるルートができること、乗継ポイントでバス相互の乗継利便性を確保できること、広域的移動として、他の公共交通機関との連携を確保できること。以上がメリットになります。評価の低い△の項目は２つあり、路線の分かりやすさでは、５路線のためＡ、Ｂ案と比較して路線数が多く乗継ポイントでの案内表示が複雑となり、路線図や時刻表の情報量が多くなり分かりにくくなること。利用者ＯＤでは、一部で乗継が必要となること。以上がデメリットになり、Ｃ案は合計31点という評価点になります。 以上がルートイメージ３案の概要と、評価内容になります。この基本方針を固めていくうえで、ルートイメージ３案をずっと持ち続けるわけにはいきませんので、このあと協議いただき、１つの案に絞っていただきたいと考えますので、よろしくお願いします。 続きまして、16ページの（２）バス停の方針では、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。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。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ます。 18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。 20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。なお、運賃に関連する障がい者、高齢者への支援について、少し触れておきたいと思いますが、運賃の方針のとおり、受益者負担の観点から全ての利用者の運賃を100円とすることを基本としつつ、障がい者、高齢者の方への運賃の支援を行ってまいります。障がい者への支援として、障害者手帳をお持ちの方の運賃を福祉施策により助成する制度を今月６月１日から新たに始めましたので、後ほど報告事項で説明させていただきます。高齢者への支援として、運転免許自主返納者への閉じこもりを防ぎ、外出機会の応援等を目的として、さんさんバス回数券2,000円分と交通系電子マネーマナカ3,000円分を交付し、支援を行っています。 23ページをご覧ください。中ほどの仮シミュレーションは、運賃とも関連する運行経費や収支率の話になりますが、今後の路線再編を見据え、バスサービスを1.5倍相当とした場合の仮シミュレーションになります。地域公共交通計画では、持続可能な地域公共交通を確保するため、効率性や生産性の視点も考慮した取組を進める、としていることから、サービス拡大によって効率性や生産性の視点も考えていく必要があるために、サービス拡大の仮シミュレーションを掲載しています。バスを現状の６台から３台増車し、1.5倍相当となる９台とすると、運行経費も1.5倍となりますが、収入である補助金は現状どおり２千万円とします。利用者数は現状の1.1倍と仮定し、308，649人、運賃収入は1.1倍と仮定し29，100千円とします。この場合における①市民一人当たりの市負担額は2,142円で、現状1,202円の約1.8倍、②利用者一人当たりの市負担額は424円で現状262円の約1.6倍、③収支率は16.2％となり、現状21.9%より5.7％低下します。結果として、バスサービス拡大により、市の負担額は増大し、収支率は低下することが想定されます。この仮シミュレーションは、今後の再編においても効率性や生産性の視点も考慮する必要があるため、参考で掲載しています。 24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、車いすでの乗車が可能な現状のような車両（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、小型バスで運行することを掲げています。 資料２の説明は以上ですが、事前にいただいた質問への対応としまして、先ほどのＡ３の質問事項取りまとめをご覧ください。資料２の質問は５つありまして、１つ目として、第２回会議で基本方針が決定されると、ルートについても一番評価が高いＡ案になるのか。というご質問です。ルートについては、先ほどご説明した３案をこの協議いただき、１案に絞った上で、パブリックコメントを行い、10月頃の第２回会議で基本方針を決定いたします。２つ目の、再編運行計画の決定はいつ頃の会議で決まるか。というご質問です。資料１の１つ目の質問への対応と同様になり、12月頃の第３回会議で再編運行の承認をい

	ただきたいと考え、場合によっては、令和３年２月頃の第４回会議でも検討いただくことを想定しています。３つ目の、バス停設置について、バス停車やバス待ちの安全性の確保あるいは周辺交通への影響を避けることを明記する必要は無いか。というご質問です。バス停やバス待合環境の安全性を考慮し、周辺交通への影響に配慮したバス停設置に努めていきます。４つ目の、市として、他の施策における受益者負担の考え方は、というご質問です。サービスを利用する人には相応の負担をしてもらう受益者負担の原則を基本的な考え方としています。５つ目の、また、運賃100円とその考え方の整合性は、というご質問です。市民や利用者が気軽に乗ってもらうコミュニティバスという目的や性質に応じ、費用全体のバランスを見ながら、100円という運賃を設定しています。以上が質問への回答となります。これで協議事項である資料１、資料２の説明と各質問事項への対応となりますので、協議のほど、よろしくお願いします。 【会長】 ただ今、さんさんバス路線等再編に向けての基本方針について、委員の方からのご質問を含めてご説明いただきました。事務局は、３案をずっと持ち続けて検討していくのではなく、できるだけ１案に絞っていただけたらということです。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。 【鈴木委員】 昨年度までの議論がどこまでされたか分からないですが、７ページのルートのところで、長大路線を解消し、というのがあります。結局、長大路線だと何が問題なのか、それが書いていないので伺いたいです。７ページの一番下の吹き出しで、路線の終着地近くでは、大きな遅延が発生することがあります。と書いてあるだけで、実際どうなのかよく分からないので教えていただきたいです。あと、８ページ図４－１さんさんバスの今後の運行のあり方で、アンケートを基に６割の人は支持しており、逆に４割の人は反対ということなので、乗継をしたいわけではなく、多分、便数を増やして欲しいということではないかという気はします。一方でＯＤを見ますと三好ケ丘駅にダイレクトに多くの移動があるということが特に触れられていない中で、Ａ案、Ｂ案、Ｃ案とも三好ケ丘駅へ経由してから豊田厚生病院へ行くということなので、その辺は説明がいるのではないかと思います。一つ目に長大路線で何が課題なのかということ、二つ目に三好ケ丘駅へ寄ることになった経緯について、ご説明いただきたいと思います。 【事務局】 企画政策課の近藤と申します。先ほど１点目に言われた７ページの路線の短縮化のところでの問題点では、現行の実態として事業者ヒアリングを昨年度まで行ってきました。そこの中で、特に朝便と夕便、通勤と通学の多い時間帯において、どうしてもバスの遅延が発生しており、途中まではいいが、だんだん遅れてきて、全体で１時間15分ある路線だと45分位のところで遅延が発生すると、その後ずっと遅延を引っ張るというのが事業者ヒアリングや市民からの苦情とかで寄せられていますので、そのあたりを明確化した中でコメントさせていただきたいということを、ご指摘を踏まえて思いました。 それから三好ケ丘駅にダイレクトに結ぶというところで、北の玄関口は三好ケ丘駅があり、みよしの中心というのは、この市役所を中心としてサンライブや市民病院などの公共施設、公益施設があるこの市の中心を結ぶということではあるのですが、都市計画マスタープランや総合計画においても、三好ケ丘駅は拠点の位置づけをさせていただいており、また、なぜ拠点かというと三好ケ丘駅については、年間約360万人の利用する駅であり、そこから名古屋方面や豊田方面への通勤に使われている拠点ということがあります。そうしたことから、みよしの中心と三好ヶ丘を結ぶことによって、住民の多い三好ヶ丘との連絡性を担保するということを考えておりますので、ルートイメージにある赤い

	路線を考えた、設定したということになります。 【政策推進部長】 　追加になりますが、今、担当の方から説明させてもらったところですけども、長大路線でなぜいけないかという部分は、市役所方面から三好ケ丘駅に行くのに、浄水駅近くの豊田厚生病院へ回ってそのエリアに入るまでにもその手前でぐるぐる回り込んでいる。そうすると直接三好ケ丘駅に行きたい人たちが、ぐるっと回っている時間が長く捉えられるということで、三好ケ丘駅で降りる人の線が細い、太いという話はありますが、豊田厚生病院で先に降りて、地下鉄を使うということもあるわけで、本来、名古屋に行く場合は、三好ケ丘駅の方で降りたいとか、色々なニーズが隠れているということがあることも付け加えさせてもらいます。 【鈴木委員】 　そうすると参考で付けてもらうのは、ＯＤだけじゃ足りなくて、パーソントリップとかの情報もあるなら、それで補完してもらったほうが良かったのかもしれないです。朝夕の遅延に関しては、根幹にあるのは何ですか。渋滞とか乗客の乗降ですか。 【事務局】 　この地域の特性として自動車産業があるということで、朝は西の方から豊田市に向かって行く通勤の車両が多く、逆に夕方にはトヨタ自動車の社員の退社ということで、みよし市からすると東から西へという交通が多くなるということで車の交通渋滞ということが一番多いと捉えています。名鉄バスやタクシー会社さんも同じような感覚かと思います。 【会長】 　運行本数を増やしてほしいという市民の要望は大変多いだろうと思います。今の長大路線のまま運行本数を増やすのは、大変難しい状況になるということを踏まえて長大路線の話は整理されていくことになり、データの話は市民アンケートや利用者アンケート等を行っているのでもう少し補足資料として整理してよいと思います。 【久野委員】 　この会議の場では、ルートの３案のどれがいいか各委員が意見を述べるということでしょうか。今の時点での意見、質問はどういう形で進めていくものかお聞きします。 【事務局】 　ルートやダイヤなどいろいろな観点で資料を出させていただいており、たたきとしては今お示ししているものになります。ただ、ルートはたたきと言いながらも３案が絞り切れていないので、今回の会議でいろいろな観点からご意見をいただき、できれば絞り込んで、次のステップは絞り込んだ後にパブリックコメントにかけていきたいというと考えています。今後、実際にルートを図上に置いた中で実際の乗り降りであるＯＤを検討していきたいと思いますので、ルートは本日の会議で絞り込みをいただきたいと思います。 【久野委員】 　つまり皆さんがこのルートがいいです、ということを積極的に発言し、最終的には多数決で決めるということでしょうか。 【会長】 　皆さんからご意見いただいて、１案に絞ることができればと思います。今回

	絞り込みができなければ、３案併記で具体的な運行ルート、運行本数等を整理していくことは難しく、そのままパブリックコメントを実施するというわけにはいかないと思います。遅くとも10月には１案に絞っておく必要あるので、そうした観点から皆さんよりご意見をいただきたいと思います。 【久野委員】 私個人としては、一番評価点は低いですがＣ案がいいと思います。路線数は増えますので予算的な面で大変かと思いますが、行きたいところに最短で行けるうえ、バスの遅延も路線が短いので発生しにくいということ。乗継が２箇所のところもありますが、大多数は１箇所で賄えること、三好ケ丘は地域内で回れるという利点もあるので、以上の理由から点数は低いですがＣ案がいいと考えます。 【会長】 三好ケ丘は朝晩にループバスも走っており、本数も多いです。このあたりを踏まえてＡ案、Ｃ案の折衷案を検討するという手もあるかもしれません。 【岡本委員】 ３案の評価を見てみますと、良い所、悪い所ありますけど、個別に変えてみることはできますか。我々は路線の分かりやすさという点では、複雑だと乗りにくいと思います。Ａ案、Ｂ案は路線数がＣ案より少なく複雑ではないと書いてありますが、総合点の評価は何点が最高ですか。Ｂ案、Ｃ案の良い所をＡ案に組み込むことはできないでしょうか。 【事務局】 点数は４５点が満点の中、それぞれの点数になっています。Ａ案ベースで考えながらＢ案、Ｃ案の良い所の要素を組み入れたベストミックス的な発想については、根本的にできる部分とできない部分はあると思いますが、ミックスする考え方もあると考えます。 【会長】 どれかの案をベースにして他案の良い所を組み合わせることはあり得ますが、全ての良い所をミックスするのは難しいと思います。どれかを中心にして、他案の良い所を組み込むことを考えたらどうか、というご提案だと思います。 【副会長】 各案を比較するために前提条件を明確にしたほうがいいと思います。例えばＡ案とＣ案を比べると、見た目にはＣ案は路線数が多く、よく見えます。実際は車両数が限られている中で、Ａ案とＣ案でどれぐらいサービス水準が変わるのか考えると、それほど大きく変わらないと思います。 また、Ｃ案は車両も増えそうなイメージを持ち、各路線にバスが何台も走っていてピストン輸送しているというように見えるが、実はある路線を走ったら、別路線を走るというようなこともあるのではないでしょうか。そのあたりを補足いただけますでしょうか。 【事務局】 特にＡ案、Ｂ案は、バスは所定の路線のみ走っているイメージと考えます。Ｃ案は今の車両の中で回そうとすると、ルートイメージなので何とも言えませんが、時間帯によっては複数路線をバスが順番に回ることも想定されます。ある程度の路線長を考えるとＣ案のオレンジ色路線は単独、赤色は単独になるかと思います。現実的には終点での折り返しや、限られた車両の中で効率性を考慮して運行することになるので、台数を増やすことを考えていく中で、運行の密度の問題については、各案をベースにした中でこれから台数を検討していく

	ことになると思います。 【副会長】 　台数などの未確定部分があるということですが、増車した中で各路線に何台を割り当て、何台が走るかによってだいぶルートのイメージが変わってくる可能性があると思います。今の想定で結構ですが、各路線何台が走るイメージをしているか教えてください。 【事務局】 　ルートを絞り込んで詳しく路線を作っていく中で何台にするかを考えていき、最後の段階で運行密度等を考慮して台数を決めていきたいと考えています。暫定的にＡ案で考えられるのは、３路線で３台ずつの計９台と考えることもできますが、基幹となるのは赤色と黄色の路線になると考えられます。青色は他と比べて路線が短いので場合によっては、台数を減らしても今よりピッチが高められることも考えられます。台数を増やすと収支率が下がりますので、採算性を考慮して試算する必要があります。 【副会長】 　車両数はルートがおおよそ決まった時に検討してもらえるということですが、１案に絞る時に各路線は何分毎にバスが来るかということがすごい大事だと思います。また各案でその時間が変わってしまうのか皆さん知りたいと思います。仮にほぼ30分に１本だということであれば、それを前提に話し合ってもらい、サービス水準が分からないとＡ案、Ｂ案、Ｃ案を決めづらいはずです。イメージでいいので各路線何分くらいでバスが来るのか教えてください。 【事務局】 　現時点で、明確に各路線でずばり何分と答えることができないのが現実です。ただし、現状としては１時間に１本程度の密度であり、それよりも良くしたい思いは持っていますので、各案とも今よりは多少ピッチを高められるよう、１時間に１本を50分に１本なのか分かりませんが、今よりも縮めていくことを考えています。具体的に何分に１本というのは答えることができないのが現実です。 【政策推進部長】 　先ほど松本副会長が言われたところが肝だと思います。そこのところを先に見せておいて、ルートイメージを選んでもらうということだと感じました。今の資料でお示ししているデータで委員の皆さんに判断してもらうのは、難しい部分もあると思います。久野委員が言われた三好ケ丘の部分は、ループバスが補完していることが資料から伝わらない部分がありますし、どれくらいの頻度なのかというのがポイントになると思います。これらを今からすぐ資料として出すことができませんので、予算を含めて現状の大まかな形で進めるのは難しいと感じますので、ルートイメージを絞っていく中で、この先の再編のスケジュールが少し変わってくる可能性も考えないといけないかもしれません。 【会長】 　３案を併記しながら今後進めていくのは事務局の作業も大変になると思います。今のところＢ案のような循環型の長大路線の形はないのかなと感じます。循環型は一方通行にしてしまうとサービスが悪くなるので、両方向にしないといけないし、台数もかなり確保しないといけません。岡本委員が言われるようなＡ案とＣ案をミックスした形が良いのではないかという話になります。 　１案に絞るのはなかなか大変ですが、Ａ案、Ｃ案を残してチェックしながらミックスする案も考えていくことができるかどうか。事務局としてはそのあたりいかがですか。

	【事務局】 　会長が言われるようなミックスしたものをルートイメージとして、資料を修正する中で考えてみたいと思います。現実的に見てみますと、A案を細かく分解したのがC案に近く、A案よりピッチをあげたものがC案になりますので、ミックスした中で改めて整理してみると、A案ベースを考えたときに、北部のオレンジ色の路線を少し解体する形がA案、C案の折衷案ではないかと考えます。 【会長】 　みよし市の都市構造からみて、北部の三好ケ丘駅、黒笹駅、豊田厚生病院の３つの拠点と、市役所や市民病院、イオン三好店などの中心市街地の拠点をうまく結ぶという考え方は間違いではないと思います。B案のような循環型でいくのかA案、C案をミックスした形で進めるか、いかがでしょうか。 【副会長】 　A案とC案は基本的に一緒で、何が違うかというとA案の南部の青ルートは、C案では途中で路線が切れており、乗継が発生するということで、C案は途中で降ろされるということになります。そこは運用だけの問題であって、基本は一緒になり、運用の部分は後で検討すればいいと思います。議論は循環型B案か、考え方が同じであるA案、C案のどのタイプにするかということになります。B案は空白地が確かに減りますが、一方で居住が少ないところも通るので非効率ではあります。そういう意味では、A案、C案と、循環型のB案を比べて、循環型が良いという意見がなければA案を基本として進めていく。ただし、C案のように途中で路線を切るかどうかは運用面も含めて、乗継の方法も含めて、要はどこでバスを待つのかということは、皆さんで検討していけばいいのかと思います。 【会長】 　循環型のB案を落とすかどうかの議論だと思います。循環型だと長大路線となり遅延が解消できないことが、評価点が低い理由だと考えます。 【新谷委員】 　私の場合ですと、どのルートがいいかと聞かれた時に、例えば通勤、通学に対応したルートとして設定していますとか、買い物、通院の利便性を高めたルートとして設定していますとか、病院へ直結をしているなど、各ルートのねらいとか、路線毎に普通に走ると何分くらいで着くのかということが関心のあることでして、さんさんバスの利用目的に対応するルート設定を今回しましたというご説明いただくと、それぞれの意図が分かると思います。私たちは利用する市民に代わって委員として声を出すわけなので、私たちにとって利用しやすいものか判断しやすい情報を提供いただけたら良かったと思います。 　資料１ページで、アンケートにおいてさんさんバスに期待する声はあるけど、利用者は伸び悩んでいるということが書かれており、そのことに対してルートを作る時にどのような原因があるかを分析されたのかということと、対象をどう考えたのかを説明の時に一緒にしていただけるとより分かりやすいかなと思いました。 【会長】 　スケジュールでは、パブリックコメントは９月頃となっていますが、若干ずらすことは可能ですか。10月に第２回会議を予定通り行うのか、それより前にもう一度会議をやってパブリックコメントをするということは可能ですか。

	【事務局】 本日のご意見を踏まえて、考え方を整理させていただきます。場合によっては、スケジュールがずれるかもしれませんが、資料を整理した中で、８月か９月に再度、会議を開催し、会議前に資料を送付した中で、事前に意見照会して整理した上で、会議で検討するという手法も考えられます。 【会長】 今の話ですと、９月頃に予定しているパブリックコメントを後ろにずらし、その前の８月９月あたりで皆さんからご意見をいただくために会議を設けるということになります。先ほどご指摘いただいた何分くらいで運行できるかなど、想定できる範囲の情報を整理して資料を送付し、事前に皆さんから意見をいただいて整理した上で、会議を開催するという形でよろしいでしょうか。 【副会長】 今後、詳細な検討をするためにある程度ルートイメージを絞ったほうがいいと思います。その中で先ほど申し上げたＢ案はないのではないか。Ａ案、Ｃ案は、ルートはほぼ同じで違いは運用だけになり、具体的な部分は今後示してもらえればいいと思います。Ｂ案で何がＡ案と違うかというと、Ａ案とＣ案は、基本は現状のルートをほぼカバーできており、今まで使っていた人は新ルートでもほぼ同じように使えます。ところがＢ案は、今まで使っていた人が使えない地域がかない出てくる。これは非常に大きいところで、これを皆さん受け入れますかというのが一つ。その代わりＢ案は、乗合タクシーは走っていたが、今までバスが走ってなかった地域に新しく走るということになり、具体的には豊田市との境界付近を南北に走る黄色の路線と、東名三好インターチェンジ付近から黒笹の方に抜けていく路線は新しく乗れるようになります。一方で、今まで走っていた真ん中のあたりは路線が無くなってしまいます。このような説明をしてもらいながら、目的地については、どの路線も病院、駅、買い物施設に行けるんですよね。３案でどこかに差をつけているということではないと思います。では、今まで使えていた人が使えなくなってしまうＢ案を残していくかということになります。個人的には今まで使えていた人が使えなくなってしまう再編は、さすがに厳しいと思います。基本的には今まで使えていた人が使えるというルートがいいので、すなわちＢ案を落としたうえで、さらにご検討いただくというところまで合意いただくといいかなと思いますがいかかがでしょうか。 【会長】 もう一度議論をするチャンスがあるなら、副会長が今おっしゃったような部分を委員の皆様が分かりやすいように整理し、もう少し踏み込んだ検討をしたうえで、次回会議を開催し、次のステップに進んでいくやり方もよろしいと思いますが、皆様いかがでしょうか。他にご意見ございませんか。伊藤委員いかがでしょうか。 【伊藤委員】 Ｂ案を除いた形でいいと思います。 【会長】 Ｂ案については、乗合タクシーの利用がすごく多い場所があるなど、どうしても行かなければならないケースがあるかもしれませんので、そのあたりはチェックしながら、Ａ案、Ｃ案ベースで次回、再度議論していただくということでいかがでしょうか。他にご意見あればおっしゃってください。 【政策推進部長】 今日の議論でたどり着いたところが答えだと思ってＡ案、Ｃ案をベースと

	し、新谷委員も言われた通勤、通学、病院等それぞれの利用目的も考慮してハイブリッドでやらないといけないのと、三好ヶ丘ループバスも明記させていただき、運行の時間帯や台数もある程度分かるように見える化した資料を次回お示しさせていただき、事前に資料を送付する中で意見をもらえるような形で取りまとめします。 【会長】 今言われたような形で進めていきます。何か意見があればその際にお願いします。 協議事項については、以上になります。次に報告事項１から３までをまとめて事務局より説明をお願いします。 **４　報告事項** 【事務局】 報告事項１、令和元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３をご覧ください。 １ページでは、年間利用者数として、令和元年度は280,590人で、前年度と比べて3,248人で約1.2％増加しました。平成28年度の301,581人をピークに減少傾向でしたが、令和元年度に増加に転じ、新型コロナウイルスの影響はあったものの、全体の傾向として外国人利用者が増えたことが増加の要因と考えられます。 参考になりますが、県の調査である「市町村における自主運行バス等の運行状況」の調査結果を見ますと、令和元年度の県内のコミュニティバス全体の利用者数は、前年度と比べ約2.0％減少という結果になっています。２ページの乗合タクシーの年間利用者は、令和元年度1,478人で、前年度に比べ230人減少し、こちらは新型コロナウイルスの影響により利用者が減少したと考えます。３ページの運行経費については、先ほど再編時の仮シミュレーションとリンクする部分ですが、令和元年度の運行経費120，934千円に対して、26，455千円の料金収入と、20，989千円の補助金、こちらは国の補助金で地域公共交通確保維持改善事業費補助金になり、こちらでまかなっています。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年から受けられる補助金になります。運行経費に対する残りの73，490千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21．9％になります。グラフにあるように平成17年度、平成24年度に運行経費が大きく増えているのはバスを増車し、それに伴い運行経費が上がっているためです。５ページの月別利用状況では、イのくろまつくん、ウのさつきちゃん、ともに３月は新型コロナウイルスの影響により前年度に比べて利用者が減少し、全体では３月の前年同月比で約23％の減少になりました。なお、年度を跨ぎますが、影響が続いている令和２年３、４、５月の３か月間で比べると前年同月比で約44％の減少となります。飛びまして10ページはバス停別乗降者数になり、アイモール・イオン三好店が78,484人と一番多く、次いで豊田厚生病院が61,839人で２番目とおり、商業施設や病院、公共公益施設への利用が多いことが分かります。11ページはバス停別の対前年度増加人数順です。左上のしおみの丘が前年度と比べて倍近く増加しており、理由としては昨年度あたりから比べ外国人の方が、しおみの丘バス停近くの事業所へ通勤するのに、多く利用していただいているためと考えられます。一方、右下の豊田厚生病院は3,471人の減少、三好ヶ丘駅は2,354人の減少となっており、どちらも鉄道駅と接続していることから、新型コロナウイルスの影響による公共交通機関の利用を控えたり、外出自粛のためではないかと推測されます。 飛びまして18ページの三好ヶ丘ループバス、19ページの愛知学泉大学スクールバスの一般利用客の利用状況も減少傾向にあります。20ページの名鉄バス愛教大線の市内バス停における利用、その下のイオン赤池線のイオン三好店バス

	停も前年度に比べ減少しています。21ページは豊田～赤池間を結ぶ星ヶ丘豊田線で、３月は減少しているものの、令和元年度は前年度を上回り路線全体で約127万人の利用がありました。 　その下の名鉄豊田線の黒笹駅、三好ケ丘駅の乗降者数は、令和元年度は約483万人の利用があり、近年は横ばい傾向となっています。23ページ以降は本市の公共交通体系をまとめた資料となりますので、御確認いただきたいと思いますが、説明は省略させていただきます。 　資料３の説明は以上ですが、事前にいただいた質問への対応としまして、先ほどのＡ３の質問事項取りまとめをご覧ください。 　資料３の質問は３つありまして、１つ目として、民営路線バスの利用状況は。というご質問です。先ほどご説明したP18～21に各路線の乗降者数を記載しており、各路線とも利用者数が減少する中、名鉄バス星ヶ丘豊田線は、令和元年度に約127万人の利用があり、前年度より増加しています。 　２つ目として、最新の新型コロナウイルス対策の影響は、というご質問です。先ほどの説明のとおり令和2年３、４、５月の３か月間のさんさんバス利用者は前年同月に比べ約44％減少しています。 　３つ目として、新型コロナウイルス感染防止対策は、というご質問です。さんさんバス、三好ヶ丘ループバス、名鉄バスそれぞれの感染防止対策を記載しており、車内換気や消毒、また、乗務員に対する検温、マスク着用の徹底などの対策を行っています。以上が資料３の質問への対応となります。 　次に報告事項２、さんさんバス臨時運休の経緯についてご説明します。資料４をご覧ください。 　ご存じの方も多いかと思いますが、さんさんバス運転手に新型コロナウイルスの感染が疑われる事例が確認されたため、令和２年４月10日（金）午後３時以降に出発する便から４月16日（木）最終便までの臨時運休をしました。詳細は経過のとおりでして、運転手が診察を受けた結果を踏まえ、新型コロナウイルスの感染はないと確認し、また、念のためさんさんバス全車両の消毒を実施しました。以上の経緯を踏まえ、さんさんバスの安全を確認しましたので、関係各機関と調整し、４月17日始発から運行を再開しましたので、報告させていただきます。今回のさんさんバス臨時運休については、さんさんバス利用者、市民の皆様を始め、多くの方に大変なご不便やご心配をおかけすることになり誠に申し訳ありませんでした。資料４の説明は以上ですが、事前にいただいた質問への対応としまして、先ほどのＡ３の質問事項取りまとめをご覧ください。 　資料４の質問は２つありまして、１つ目として、利用者からの苦情等は、というご質問です。利用者や市民からの問合せは、電話で市役所に約160件、運行する愛知つばめ交通㈱に約100件の、合わせて260件ほどありました。問合せ内容としては、該当運転手がいつどのバスに乗っていたか、運行再開はいつ頃か、という内容が多くありました。 　２つ目として、また臨時運休への対応は、というご質問です。バス運休にあたり、全バス停への張り紙や区長さんへの連絡、運輸支局や報道機関を含めた関係機関への連絡などを行い、運行再開に向けては、全車両の消毒を実施し、全バス停への再度の張り紙を始め、運休時と同様の対応を行いました。以上が資料４の質問への対応となります。 　次に報告事項３、障がい者のさんさんバス料金助成についてご説明します。資料５をご覧ください。この料金助成制度は、日常生活における移動時の経済的負担を軽減し、社会参加の機会の拡大及び閉じこもりの予防を図り、心身障がい者の福祉増進を図ることを目的としています。みよし市に居住しており身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者手帳の交付を受けている人を対象として、さんさんバス利用料金全額を助成するものです。この助成制度は、バス運賃体系は変えずに、利用助成券を使用した利用者数に応じ、市の福祉施策として運

	行事業者に料金分を支払う仕組みになり、令和２年６月１日（月）から開始しています。資料５の説明は以上ですが、事前にいただいた質問への対応としまして、先ほどのＡ３の質問事項取りまとめをご覧ください。 　資料５の質問は３つありまして、１つ目として、障害者手帳の範囲はどうか。というご質問です。先ほどご説明した３つの手帳の所持者が対象となります。２つ目として、介助者または付添人はどうか。というご質問です。障がい者の方が乗車する場合の付添人である介助者については、今まで同様に無料になります。３つ目として、乗車は有料乗車として集計するか。というご質問です。障がい者が乗車した無料分は、福祉施策からその無料分の料金をバス事業で受け、収支上は、バス料金収入として集計します。以上が資料５の質問への対応となります。報告事項の３つの説明と各質問事項への対応となります。よろしくお願いします。 【会長】 　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。 【鈴木委員】 　16ページの乗合タクシーの乗降場別乗降者数については、先ほどさんさんバスの説明で、しおみの丘バス停は外国人の方は通勤で利用するという説明がありましたが、しおみの丘バス停と接続する乗合タクシーは、外国人は使っていないのか。また、タクシー乗降場で利用が多く３桁の利用者がいる乗降場は、特定の利用者による利用なのか教えてください。 【事務局】 　しおみの丘バス停を利用する外国人の方は、接続する乗合タクシーは利用していないと運行事業者より聞いております。タクシー乗降場の利用者が多い箇所を含めた全体の傾向として、通勤、通学での利用や、高齢者の方が買い物や通院で使われるなど、特定の利用者による利用が多いと伺っています。 【会長】 　他にご意見がなければ、３件の報告事項については皆様で確認をしていただいたということで整理をしておきたいと思います。他になければ、進行を事務局にお返しします。 【企画政策課長】 　皆様大変お疲れ様でした。これで予定しておりました議事は、全て終了いたしました。 　次回の会議の開催につきましては、内容を会長と調整させていただき、ご案内をさせていただきますので、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。大変お疲れさまでございました。これをもちまして、令和２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。 　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―