

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3年度第2回みよし市地域公共交通会議		
開催日時	令和3年6月22日(火曜日) 午前10時から午前11時50分まで		
開催場所	市役所3階 研修室1・2・3・4		
出席者	<p>【会長】 伊豆原浩二 【副会長】 松本幸正 【委員】 原田清明 久野文仁 近藤正八 後藤由佳子 小林裕之 吉岡実(代理 臼井雅宏) 大竹宏 山口直毅 毛利康浩(代理 大橋成和) 中嶋久 山内三奈(代理 鈴木隆史) 澤木徹(代理 小嶋直也) 伊與田正康(代理 的場和靖) 野澤雄二 新谷千晶 永井勝義 菅谷早倉 酒井喜市 柴田浩</p> <p>【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</p>		
次回開催予定日	令和3年9月頃		
問合せ先	政策推進部 企画政策課 鏑木 (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】 皆さんおはようございます。定刻となりましたので、ただいまから令和3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。 初めに礼の交換を行います。恐れ入りますがご起立お願いします。一同、礼。よろしく申し上げます。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、ご出席を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い、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くようお願いいたします。若干聞こえにくいところもあるかと思いますが、職員がマイクをお持ちしますのでマイクを通して発言をお願いいたします。よろしくご協力ください。 それでは会議の開催にあたりまして、政策推進部長の村田からご挨拶をさせていただきます。</p> <p>【政策推進部長】 おはようございます。よろしく申し上げます。政策推進部長の村田と申します。本日はありがとうございます。緊急事態宣言が解除されましたが、コロナ禍ですので、広く落ち着いたところで会議が迎えられて、少し安心しております。本当にいろんな生活様式が変化していきまして、このようにパー</p>		

テーションだったり消毒とか、感染防止対策を一生懸命やって、換気、それから二酸化炭素濃度を調べたりして、会議に臨んでおりますのでよろしくお願ひします。本来だと人は、手を伸ばした同士で触れ合うぐらいの距離が一番話しやすいということですが、感染防止対策で会議室が広がるものですから、その分はマイク等を使用し、職員が回りますので忌憚のないご意見をたくさんいただきたいと思ひます。

6月25日まで議会中でして、一般質問が先週行われました。その中でさんさんバスの質問がありました。そこで1時間のうち30分ほど使っていただいて、再編に関することも出まして、この会議で行っている状況や本日協議いただく資料の内容についても少し議会の方には報告させてもらって、本日の会議で決まていくと議会の方で答弁をしたところでございます。

再編ルートについては、これまで議論いただいたとおり大きな流れを考えて、小さな変更をどうするかというところに今たどり着いたかなということですが、伊豆原会長、松本副会長に職員が何度か話をさせてもらって、いろいろご指導いただいております。特に、グローバルに考えてもいいけどローカルの部分を忘れないようにして、無くした部分は考えていかないといけないと会長、副会長から言われておりますので、そここのところをどうするか。福祉バスの精神を忘れることなくということで議会でも答弁しておりますので、相反するものを決めていかないといけないという状況になっておりますが、特にこの会議で意見をいっぱいいただいて、その後それで決まていくと、合意形成だとか、利用者の皆さんに説明するときの材料というのがたくさん残ると思ひますので、職員頑張てやっていますので、今日は本当に多くの意見をいただいて、最後の詰めの部分に進んでいきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

【企画政策課長】

議事に入るまでの進行につきましては、私、企画政策課長の富田が務めさせていただきます。よろしくお願ひします。

こ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のでご承知ください。

また、傍聴の申し出がございましたので、許可をさせていただきました。なお傍聴の方につきましては、受け付けでお渡ししました注意事項等を厳守していただきますよう、お願ひいたします。

本日の出席委員は21名で、委員の過半数以上にご出席をいただいております。「みよし市地域公共交通会議要綱」の規定を満たしておりますので、本会議は成立していることをご報告させていただきます。

また、本日の会議から1名の方が団体の役職の改選に伴いまして、新たに委員にご就任いただいておりますので、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の18番になります。みよし市商工会、野澤雄二様、よろしくお願ひいたします。本来ならば委嘱状を手交させていただくところではありますが、机上交付に代えさせていただきます。

それでは会議の開催にあたりまして、伊豆原会長よりご挨拶をいただきます。お願ひします。

2 会長あいさつ

【会長】

どうも皆さま、おはようございます。この会議もなかなか開けなかったのですが、先ほどご挨拶でもありましたように、緊急事態宣言が解除になって、ようやく皆さんとお会いできて対面で会議ができるということで、大変よかったですと思ひます。ワクチンの話がずっとテレビで流れ、それから私たちが集まるとワクチンの話になります。私も1回目のワクチンは何とか終わりましたので、ただ、皆さんまだお若い方だから、これからだというような

話になっています。多分高齢の方は、精神的には少し安心感みたいな形で動いておられるのではないのかなという感じがします。ただそうは言っても、こういった状況ですので、外出自粛ということで、私が心配するのはウィズコロナが普通になるところまで考えないといけないですが、今のご高齢の方が、自粛で家を出ないことが当たり前のようになってしまい、それが普通の生活になってしまっていると、これからこういった方の1年後2年後に対して、皆さんが本当に活動を再開してくれるかどうかという辺りを非常に気にしております。

やはりそういう意味では、さんさんバスのような外出する手段が、本当に手当をちゃんとしてあるよというようなことがされていないと、なかなか外出していこうという意識にもならない。もう1つは手段だけではなくて目的、どういったことができるのかという辺りも考えて、行政の方も一緒になって考えないといけないですが、そういう社会をこれからもう一度、再構築をしないとイケない時期にこれから差しかかってくるのではないのかなという気がしております。そういう意味で、この公共交通が果たす役割というのはすごく大きいと思います。事務局の方で、担当者の皆さんが大変苦労してくれて、皆さんのご意見、今までの委員の皆さんのご意見等を参考にさせていただいて、今日は、随分詰めた案を提出させていただいております。そういう意味で、またご意見をいただくことになるのですが、そろそろまとめの方向へも進んでいく時期が迫ってきているかなというふうに思います。そういう意味で、今日、事務局の方で説明してくれる案について、ぜひ、忌憚のないご意見をいただいて、まとめる方向を見つけていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

3 協議事項

【企画政策課長】

ありがとうございました。

次に、次第の3、協議事項に移りますが、本会議要綱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、伊豆原会長に進行の方をお願いいたします。

【会長】

それでは、ここから私の方で進めさせていただきます。協議事項が2件ございます。1つ目のさんさんバス路線等再編のルート、バス停、運行ダイヤ等（案）について議論をしたいと思います。事務局から説明をお願いします。

【事務局】

お手元の資料1、さんさんバス路線等再編についてをご覧ください。2月25日開催の令和2年度第4回会議に引き続き協議いただくこととなります。最初に再編ルート案の概要を確認ということで簡潔に説明させていただきます。

今回の再編では、これまでのくろまつくん、さつきちゃんの2路線から、赤・黄・青ルートの3路線に再編することとなります。赤ルートは、今回の再編の核となる路線で市民病院から市中心部を通り、三好ヶ丘駅を經由して、豊田厚生病院までを直線的に結ぶ速達便となります。黄ルートと青ルートは、これまでどおり各地域をきめ細かく巡回する機能を持たせつつ、南から北まで一本で繋がっていた路線を市中心部で区切ること、各路線を短くし定時性の確保に向けた路線配置、ダイヤ設定としていきます。また、なるべくルートの重複を避け、これまでバスが通っていなかった地域にも新たにバスを走らせることで、バス停まで遠かった住民の方がバスを利用しやすいルートとしています。なお、緑色で薄く囲ってあるバス停、6箇所ほどありますが、こちらはさんさんバス相互に乗り継ぐことができる乗継ポイントに

設定し、乗継券を受け取ることで運賃100円のまま別系統の路線に乗車することができるようになります。以上が再編ルート案の概要になります。

1 ページは、2月の会議でいただいたご意見や、会議後に市役所内の各部署等への意見聴取を行って、再編に対する意見を集約し、2月の会議ベースのルート図に事務局の考え方を記載して整理したものになります。まず左上の①をご覧ください。三好ヶ丘駅の黄ルート、赤ルート相互の乗り継ぎとして、黒笹地区と市役所中心部を移動する際、黄ルートと赤ルートの乗り継ぎが想定されるため、乗継時間に配慮をしていきます。その下の②では、三好ヶ丘駅における鉄道との乗り継ぎとして、市外から鉄道を使って市内へ帰ってくる人を想定し、バス最終便については、鉄道との乗り継ぎを特に考慮します。③では、黒笹地区のバス停位置として、現在のさつきちゃんルートである黒笹駅東バス停は、再編ではバスルートから外れるため、代わりに乗合タクシー乗降場として黒笹地区2を新設し、これまで利用していた人が乗れなくなることがないようにしていきます。また住宅開発が進む愛知大学跡地に乗合タクシー乗降場として黒笹地区3を新設し、いずれも黒笹駅へ接続をさせます。④のグリーンセンターバス停は、バス停背面が河川であり、バス利用者が安全に待つスペースがなく、乗降者数は年間約1,000人と限られていることから、既存バス停に変わる乗合タクシー乗降場を新設し、これまで利用していた人が乗れなくなることがないようにしていきます。⑤では、赤ルートは速達性を持たせた路線であり、保健センターを経由しないルートとし、時間短縮に努めていきます。⑥では、全ルートの市民病院乗入として、2月の会議では、全ルートが市民病院へ乗り入れなくてもよいのではないかというご意見がありましたが、市民病院は、市の主要な拠点であり、どのルートからもアクセスできるようにすることが重要であり、また、乗継ポイントとして設定するため、全ルートを乗り入れることが望ましいと考えます。上の方にいきまして、⑦では、新規バス停②を当初検討していましたが、三好ヶ丘駅からも近く利用者も見込めないということで、設置しないことといたしました。⑧では、赤ルートのコースについてです。赤ルートは速達性を重視しつつ、黄ルートとの重複を避けるため、本来であれば、三好ヶ丘6丁目バス停の先の交差点をすぐ左折して、今点線で示しているとおおり、三好ヶ丘小学校へ直行するルートがルート本来の趣旨に合致しているところですが、新たに地区拠点施設として整備したおかよし交流センターや、住宅地の中心部を通る新たなルートとして、バス停を新設することで、時間としては約3分多くかかることとなりますが、多くの利用が見込めると考えます。他のご意見として、赤ルートも桜公園から桜5丁目に至る現在の黄ルートと同じコースを通り、おかよし交流センターへ向かうルートが良いのではないか、というご意見もありました。現在はくろまつくんとさつきちゃんの2路線が通っていますが、再編後は黄ルートのみ1路線となることから、運行本数が減少することに対するご意見となります。再編後は、1路線当たりの本数は増加するため半減とまではいきませんが、トータルではこれまでより便数が減ることとなります。その対応案として、現在、民間事業者が運行する三好ヶ丘ループバスが朝便と夜便のみの運行しております。三好ヶ丘駅の接続に対しては、同じルートを通っているため、今後、さんさんバスとさらなる連携を図っていくことで補完できないか、検討と調整をしていきたいと思っております。

ここで本日お配りしています三好ヶ丘ループバス時刻表をご覧ください。裏面を見てくださいと、時刻表になっております。先ほどご説明したように、平日の朝便は、6時台から8時台まで7便。夜の時間帯として18時台から22時台までの12便が通っております。先ほどご説明したとおおり、具体的には運行時間帯を拡大し、日中も運行できないかということになります。こういった検討を進めていく中で、これについては費用対効果を含めた運行経費について、特に検討が必要と思われれます。続いて⑨の説明です。これまでバスが通っていなかった地区を、黄ルートが通るようになり、きたよし地域

包括支援センター付近にバス停を設けることで、高齢者や近くにある市営住宅からの新たな利用も見込めると考えます。⑩では、これまでの案では、ベイシアは乗継ポイントとしていませんでしたが、市中心部と三好ヶ丘駅の間であるベイシアも乗継ポイントに加えることで赤ルート、黄ルートの乗り継ぎを考慮していきます。⑪ではアイモール・イオン三好店バス停は、利用者が最も多く、乗継ポイントとして中心的な役割を果たすバス停であるため乗継時間に特に考慮し、バス停位置も現在のアイモール側から食料品売り場がある東入口側へ移設し複数台のバスが同時に止まれるように改修をしていきます。これにより、営業時間が長い食品売り場がバス停に近くなり、名鉄バスと乗り場も近くなるため、利便性向上に繋がると考えます。⑫では、南部地区から乗継ポイントである市民病院へ向かう青ルートは時間がかかるという意見です。再編後においてもこれまでと同じルートになるため、所要時間は今までどおりとなりますが、この地域を通る便数は増え、また市民病院に接続する乗合タクシー乗降場はこれまでどおり4箇所ありますので、バスの通ってない地域は引き続きカバーしていくこととなります。以上が2月の会議等での意見を踏まえ、事務局にて検討を重ねてきたルートにおけるポイントになる部分を、書き出したものになります。

2ページをご覧ください。再編ルート案として整理したものになります。後程、ルートごとにご説明しますが、新設バス停やバス停名の変更と乗り合いタクシー乗降場の新設も含めた最新のルート案です。特に市役所周辺のバスルートは複雑で、左側の拡大図で示していますが、ルートごとに通るバス停順も異なります。ここで本日お配りした資料1参考をご覧ください。ルートの行き先ごとに、市役所周辺のバスルートを整理したものになります。市役所、サンライズ、保健センターの3つのバス停は安全性などを考慮して、すべて片側のバス停として集約されているため、バスは市役所周辺を周回することになります。赤ルートは先ほどご説明したように、保健センターを通らず、最短で市役所周辺を通るルートとなり、黄ルートと青ルートは、保健センターを通り、市役所周辺は同じルートで運行することになりますのでご確認いただければと思います。

続いて3ページをご覧ください。ダイヤ改正のポイントになります。概略図にありますとおり、各ルート3台ずつで運行するダイヤとします。また、朝夕のピーク時は、最大運行ダイヤとし、日中はなるべく、毎時、同じ時刻にバスが来るようなパターンダイヤとすることで、利用者にわかりやすいダイヤになるよう努めていきます。特にアイモール・イオン三好店は、市中心部にある大規模商業施設であり、全バス停の中で最も利用者が多く、乗継ポイントとしても全体の核となるバス停であり、ここでの乗り継ぎを重視したダイヤ編成としています。その中で市内全体における移動という観点で、赤ルートと青ルートの乗り継ぎを特に考慮する必要があり、北へ向かうための青ルートから赤ルートへの移動、その逆の南へ向かう赤ルートから青ルートへの移動について、どちらもアイモール・イオン三好店バス停において、概ね10分以内で乗り継ぐことができるように設定をします。また、赤ルートを南北に移動する幹線として捉え、青ルートのバスを赤ルートのバスが到着する時間に合わせて一定時間、乗継のため停車させることにより、青ルートと赤ルート相互の乗換えに対応をしていきます。右側が乗継時刻表になり、先ほど説明した内容を表したものになります。また左側のアイモール・イオン三好店での時刻表をご覧くださいとわかるように、時間当たり6本以上のバスが発着することになります。黄ルートは利用者にわかりやすいようすべてパターンダイヤとしており、赤ルート、青ルートも日中の時間を中心に極力パターンダイヤを取り入れております。以上が改正のポイントになります。

ダイヤ編成にあたっては、2月の会議で出たご意見などを踏まえ、様々な検討を行いました。一例として、バス台数の配置を朝夕の時間帯においてルートにとらわれず、フレキシブルに運用し、基本は各ルート3台のところ、例えば、朝夕のピーク時は、青ルートから赤ルートへ1台移動させ、幹

線となる赤ルートは4台体制にしてより多くの本数を運行し、また日中は各3台に戻すことなども実際にダイヤを組んでみて検討しましたが、結果としてイオンで乗り継ぐための接続がうまく合わなかったり、バスの入れ替えなどで回送するための時間的なロスもあることから、効率的なダイヤとはなりません。他にも試行錯誤し、幾つものダイヤのパターンを検討した結果、各ルート3台ずつに固定して運行する、現在のダイヤの形が最もわかりやすく効率的であるというのが事務局の考えになります。

次に4ページをご覧ください。これ以降は、赤、黄、青ルートのサービス水準の目安をまとめたものと、右側がバス停一覧になります。右側の赤ルートバス停一覧では、乗継ポイントとなるバス停が6箇所。新たなルートを通ることによる新設バス停として、No. 3の「旭集会所」、No. 6「おおよし交流センター」、No. 7「みどり保育園」の3箇所があります。バス停の名称については、公共施設等の利用者にとってランドマークとなる名称や、周辺の地名など、利用者の方にわかりやすいような名称となるようにしております。既存のバス停の名称についても、No. 22はもともと「市役所西」でしたが図書館学習交流プラザのそばにあるため、「サンライブ」に名称変更をしています。

次に5ページをご覧ください。赤ルートの実際のダイヤ案になります。実際の便数や運行間隔と所要時間、運転手の休憩時間などを記載しています。こちらは、イオン三好店での青ルートとの乗り継ぎを考慮したダイヤを設定しています。

また、さんさんバスはこれまで休日ダイヤを設定していませんでした。ダイヤの方に青く囲ってあるところがあります。こちらは、今回の再編を機会に、休日ダイヤを導入すべきか一度協議いただければと思ひまして記載をさせていただいております。始発便と最終便2便を、全ルート、土日祝日に運休するダイヤとさせていただいております。令和元年度の実績で、休日の1便当たりの利用者を見てみますと、便により多少ばらつきはありますが、土曜日の始発便、最終便ともに、平均で5人から10人の利用があります。日曜日の始発便は特に利用者が少なく、平均で5人以下、日曜日の最終便は5人前後の利用となります。土曜日よりも、日曜日の方が利用者が少ない傾向が見られました。再編後は、現在よりも始発便、最終便ともに運行時間が少し延びることになり、単純に比較はできませんが、休日は利用者が少ない中でも、一定の利用があります。これについてご意見をいただいた中で休日ダイヤを設定するメリットというのが大きくなければこれまで同様、休日ダイヤは導入せず、平日便と同じダイヤ編成で運行していく方向で考えております。

次に6ページをご覧ください。黄ルートのサービス水準の目安とバス停の一覧です。乗継ポイントとなるバス停は赤ルートと同じ6箇所、新設バス停は新たなルートを通ることになる、No. 19「寺田橋東」の1箇所になります。また、乗合タクシー乗降場は先ほどご説明した黒笹地区で2箇所とさんさんバスのルートから離れた地区で福祉施設がある付近に「打越地区4」、東側の方になりますけれども、を設け計3箇所新設し、黄ルートに接続させます。

7ページをご覧ください。こちらは黄ルートダイヤ案になります。運行間隔は60分とするため、1日を通して、どのバス停でも毎時同じ時刻で運行することになります。続いて8ページをご覧ください。

青ルートのサービス水準の目安とバス停一覧になります。乗継ポイントは4箇所となります。No. 3は、もともと「わらび福祉園」という名称でしたが、施設の名称が変更になったため、今回付近の地名から、「西荒田」に名称変更をいたします。またグリーンセンターバス停に代わる乗合タクシー乗降場として、「三好上地区」を設けます。また三好特別支援学校がある、既存の「打越地区3」には、新たに青ルートの打越バス停からも接続させることで、利便性の向上を図ります。

続いて9ページをご覧ください。青ルートのダイヤ案になります。

No. 10のアイモールイオン三好店バス停では、赤ルートへの接続のため、約10分間バスが停車することとしています。このルートのバスの停車時間内に赤ルートのダイヤをはめ込んで接続させることで、先ほどご説明した乗り継ぎを踏まえたダイヤとしています。以上が各ルートにおけるダイヤ案になります。なおこれまで赤ルート、黄ルート、青ルートと称しているのは、資料にもあるとおり、あくまで仮称になります。バスは再編後、これまでのくろまつくん、さつきちゃんの2つのデザインではなく、新たに1デザインとなります。この1デザインで3ルートを見分けることにおいて、視覚的にわかりやすい3つの色をルート名称とすることで、バスのルートを示すマグネット表示やバス停の識別をしていければと思いますので、赤ルート、黄ルート、青ルートを正式名称として参りたいと考えます。

これ以降のページ、10ページから13ページまでは、先ほどご説明した新設バス停の設置予定位置、14ページから17ページまでは、乗合タクシー乗降場の設置予定位置になります。

本日の会議で、ルート、バス停について了承いただければ、下部にありますように、公安委員会や道路管理者、地権者と具体的な調整を進めて参ります。

長くなりましたが、以上が令和4年度春の路線再編に向けたルートバス停運行ダイヤ案になります。ルート等に加えて、休日ダイヤ導入の可否、3ルートの名称を赤・黄・青とすることについても協議いただければと思いますので、よろしくお願ひします。

【会長】

はい、ありがとうございます。

ただいま、かなり詳しく説明をしていただきました。そういう意味で先ほど土日祝日のダイヤの話と、それから名前の赤・青・黄。二つについてはちょっと後で、皆さんにお諮りしたいと思います。今のルート、それからバス停、ダイヤ等についてのご質問でも結構ですし、ご意見でも結構ですが、いただけたらと思います。どちらからでも結構ですが、いかがでしょうか。

【鈴木委員】

愛知運輸支局の鈴木でございます。

質問になりますが、まず、ルートについては、A案、B案、C案というふうないろいろ案を出しながら進めてきたことを当然理解していますが、今この案でいくということになると、結局今この書いてある道路をバスは通れますかということをごどこまで確認しているのかということの確認をしておきたいところです。停留場はちょっと置いておいたとしてもまず、そもそもその道路は通っていいかどうかという、そこがあるかなと思いましたがその確認です。

それと前回、松本副会長の方からだと思いましたが、アイモールで名鉄バスの乗継のことをおっしゃっていたと思うのですが、ダイヤを見る限りこれだけではちょっとわからないので、名鉄バスでの乗り継ぎってというのは何か考えておられるのかどうか。

この以上2点です。お願ひします。

【事務局】

最初のご質問について道路の確認ということですが、道路は市道と県道等がありますが、道路管理者の方には、今回のルートの再編ということで、事前に担当の方へルート案をお送りし、意見照会をさせていただき、現状特に問題ないだろうということは聞いております。

2点目の名鉄バスとの接続についてということですが、現在、特にサンラ

イブのところ、名鉄バスの三好バス停がありますので、乗継ポイントにはなると思いますが、平日は各路線、1時間当たり2本程度運行しており、例えば、星ヶ丘豊田線につきましても、1時間当たり2本以上ありますので、細かい接続時間というところまでは確認できてないですけど、概ねバスが来る近い時間で、接続できるというふうに思っています。

【会長】

他にいかがでしょうか。

【原田委員】

三好上区長の原田と申します。

今回のルート案の中で、1ページのところで、先ほど説明があった⑧の赤ルートのコースっていうところで、三好丘地区は今までくろまつくとさつきちゃんが同じコースを走っていたのが、赤コースが一部ショートカットして新たな路線になります。それに対して、三好丘桜とか三好丘緑のところでは本数が減ることなので、これをループバスで補完して検討調整を行っていきたいという説明があったのですが、このルートを決める上での一つのポイントになるのかなと思ひまして、これによってどれぐらい減ったのかというところが単純に2分の1に本数が減るのかなとは思ひますが、それをループバスでカバーするとした場合、今、つばめさんがやってらっしゃると思ひますが、そこを肩代わりし、同じような本数をカバーしていった場合に、どれほどの費用負担が発生するのか。そういったところも踏まえて、カバーするのだという、だからこの新しいルートはこういうことで決めていくのだという、そういうストーリーがあればいいかなと思ひのですが、そこはまだ検討中ということでしたのでそれはやるという前提で検討を進めていらっしゃるのか。次回に、補完するための費用負担がどれぐらいかかるのか、という説明がなされるのか。併せて、今回のルートの再編、それから台数を増やすことによって、どれほどの費用負担になるのか。従前と比べて、市民1人当たりの負担額がどれぐらいになるのか。昔、バスを運行する初めの頃、市民1人当たり1,000円程度の費用負担が妥当ではないかというように、議論があったのを記憶していますが、この再編によって、市民1人当たり幾らぐらいの負担をもって、利便性を向上していきますと、そういう説明がちょっと、市民に対しては必要なのかな。それによって、今現行が各路線、1日に何本運行しているのが、何本に増便されますということによってその利便性が高まる。さらに直行となる三好丘と中心地を結ぶルートが作られるというメリットについて、そういったことで市民の皆さんのご理解をいただけるということも必要かなと思ひて、その辺ももしわかったら、次回のところでも示していただけたらと思ひます。以上です。

【事務局】

今のご質問いただいたところで、本当に肝の部分だと思ひますので、今現在の状況を説明しながらの回答になりますけどよろしくお願ひします。

まずループバスで補完するという部分、この1ページのところを見たらうと、その黄色いラインのところを、同じように三好丘のところ、くろまつくとさつきちゃんが回っていたところに、それを直行便ということで、中心部からみよし市内の駅である三好ヶ丘駅へ先に行こうという形をとって、点々のところは通らずにやっぱりおかよし交流センターを通過するという形に変更をする。再編ということで考えているのですが、その分、回っていた部分がなくなったということです。それについて実際の利用者のことを考えたり、それから日中昼間の利用者の人数、それから愛知つばめ交通さんに話を聞いてみますと、土日は本当に乗ってこないよとか、昼中も少ないよとか、どういう人が利用しているのかとか、そこに行く子どもさんたちはどこからの利用とかいろんなことを聞きながら、現在、調整している内容

は、平日の日中にどう補完していくか。さっきも資料を出させてもらいましたが、昼中の部分をさらに追加していく部分と、朝夕方は少し時間を詰めて多くできないかっていう部分を検討調整と意見交換し、それから実際の利用者のこと等を聞きながら進めております。その時に、今の愛知つばめ交通さんはこの今運行しているだけでもかなり厳しい運営状況ですので、原田委員が言われたとおり、ただでやってもらうとかそういう話ではなくって、これを業務委託していくのか、補助金を出してやっていくのか。そのあたりのことは今調整しておりますが、金額的にはバスを買うよりは高くないと思いますので、そんな感じで考えております。この前の議会でもそういうことを今調整しておるといことを言わせてもらいましたが、今ここで数字的なものとか、その辺まではまだ便数も決まらないものですから、本当に潤沢に補完していくのか、平日の一番多い部分を補完していくのかその辺りを今考えております。

費用につきましてはこの再編で、1人当たり、これまでみよし市が、現在は市民1人当たりが約1,200円で負担していて、運営していましたが、今回9台体制で行いますと、約2,100円ということで、900円ぐらいの実質的な負担増になります。近隣を調べていきますと、大体2,000円少しオーバーのあたりが多いというかその辺が普通にありますが、ただうちは、運賃100円、ワンコイン100円で乗車を続けていこうと思っていますので、そのあたりのことも出てきますが、あくまでも100円でやっていきたいというふうに議会の方でも答えさせてもらっております。再編に当たり、今の案にプラスして、三好ヶ丘ループバスを加えて補完をしていこうと思うと、その分が負担には実際ありますので、その分がまたオンされて、1人当たり50円とか100円とかその金額のアップに繋がっていくというのが現状でございます。これまでの福祉バスの負担から、速達性を持たせることで負担が皆さんちょっと多くなりますけれども、これで社会保障としての移動を保障していきたいというのが考え方です。以上です。長くなりましたすみません。

【会長】

ありがとうございます。何かありますか。いいですか。

今のお話は、いわゆる今度の各路線3台体制、全9台体制にさせていただくわけですから、かなりの投資があるということですよ。それを市民の皆さんがどう判断していくかっていうのはこれからまた考えないといけない話だろうと思います。評価していく必要があるかと思えます。今のループバスの話は、今先ほど原田委員からのご指摘がありましたが、実行するということか、何とかループバスでサービスを向上する方策を今前向きに検討していると、こういう話でいいですね。

【事務局】

コースが1つ通らなくなった事実と、これまでこの地域のルート上は愛知学泉大学のスクールバスと看護大学へ行くスクールバス、これも地域の方が利用できていました。それが撤退ということで、バスがなくなってしまったので、その上にさらにまたさんさんバスが1路線少なくなるっていうことは、地域の移動を見ていく中で、何かしらの手当てがやはり必要だということで、前向きというよりも、そういうふうにやっていきたいというふうに今調整を進めています。以上です。

【会長】

ありがとうございます。それでは他にいかがでしょうか。ご質問、ご提案でも。はいどうぞ。

【大橋委員】

交通運輸産業労働組合の大橋です。よろしくお願ひします。

赤ルートの終点、豊田厚生病院ですが、終点、豊田厚生病院に着いてから、次の発車までが15分とか19分とかあると思いますが、そのバスの待機場所はどこか考えていますか。そこはおいでんバスの通過点になっているので、ロータリーのところに待機されると、おいでんバスの通過に邪魔にならないような何かそういう考え方をしているのか、ということをお聞きしたいです。

【会長】

はい。お願いします。

これは厚生病院だけじゃなくて、市民病院も同じですよ。再編の待機場所という意味では。両方ともお答えいただければありがたいです。

【事務局】

はい、ありがとうございます。

赤ルートの豊田厚生病院ということで、現在は経路のみということで終着ではないですからバスは待機してないのですが、今後待機していくということで、事前に調整の方はさせていただいております。豊田厚生病院、豊田市役所には事前に出向きまして、台数と便数が増えますので、バスの待機場所として、おいでんバスさんと競合しないような形で、待機するためのお願いはさせていただいております。今後につきましては、運行事業者同士の調整というのも一つあると思いますので、具体的なダイヤが決まりましたら調整を進めていきたいと思っております。

また市民病院につきましては、こちらの方も、終着となるわけですが、市民病院は市の管理になりますので、通院の方の送迎とか、出入りも結構多いですのでそういった場所に支障にならないような場所に待機できるよう、現在調整しております。

【会長】

よろしいですか。そういう労働条件の話も含めて、検討してくれていると思いますのでよろしくお願いします。はい。ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。はいどうぞ。

【永井委員】

先ほども乗継という話も出ていたところなんですけども、3ページにあるような改正のポイントの図にあるように終着のバス停といいますか拠点と、それから乗継の結節点といいますかすごく基本的にとらえて構成されていますが、結節点を逆に生かせるというか、この利用者が快適に過ごせるという施設の連携が非常に喜ばれると思っておりますのでこれから先決まってきたあと、後からやるというよりは、その先も見ながら、同時にはできなくても、もともと待合環境の整備ということも意識されているとは思っておりますけど、もっとプラスアルファで、時間を快適に過ごせる、2分、3分の乗り継ぎだけど、次のでもいいやみたいな、そういう施設との連携が喜ばれると思っております。買い物とか娯楽とか、含めてそういう結節点がそうなれば、非常に安定して安心して利用できるのではないかなというふうに、今回のいろんな検討の中で、プラスアルファも含めて検討いただければと思います。

利用者の視点としてですが、というのは他のバス停の写真があと10ページ以降出てきますが、このポツンとあるところではなくて、結節点は非常に時間を快適に過ごせるといったような施設の連携があると単なる待合場所とかバス停でなくて、プラスアルファで、考えていただくと非常に利用者は嬉しいのかなと思っております。あと利用者も安心して使ってもらえるし、ソフト面の工夫がこれからされていくのかなというふうに、このポイントを見ながらちょっと感じたところです。

あと1点ITSといいますか、そのITの関係でいきますと、そういう結

節点にこそ、バスロケのモニターといいますか、以前も検討されたかもしれないですけど、ひまわりネットワークのチャンネル、全部じゃなくてその一部に、例えば、バスロケの運行状況とかが見えているとか、災害時によく災害情報がテレビのはめ込みでありますけど、ああいうのがわかるとか。というのがもしひまわりネットワークさんのチャンネルの中にはめ込みとか、場合によっては、このバスに動画のカメラがあって法的にちょっとどうかわかりませんが、街の中の映像で雨が降っているか混んでいるか、渋滞しているかが分かるかそういうライブ配信みたいなやつが、駄目だって言うかもしれないですけどそれをすると、南北10キロ東西5キロと言われるみよし市の我が街の状況が実はこれでわかるし、何か街が活性化しているかちょっと今日は、ひっそりしているかっていうのもちょっとわかるとか、そういう、昔駐車場の案内システムで満空情報があって満車になるとみんな嫌がりますけど、商業者の人は満車になってこれは非常に経済が活性化しているみたいですねと、そういうバロメーターにしていたのも思い出しますが、そういうせっかくみよし市さんも入っているひまわりネットワークさんもあるので、そういったことも、バスロケのお金をあまりかけずにやれる方法ということができればなというふうに、ちょっと考えていただければなと思います。今回のいろんな検討の中でちょっと思い付いたことですけども、またご検討いただければと思います。よろしくお願いします。

【会長】

はい、ありがとうございます。事務局の方で何かお答えできますか。

【事務局】

はい。ありがとうございます。待合環境につきましては大変重要なことだと思っております。

今回イオンのバス停を改修するにあたりまして、イオンさんにも協力をいただきまして、バス停に複数台止まれるように整備していくのですが、その中で、バス停の雨よけ、そういったものを整備していくのはもちろんですが、あとはバスロケのモニターも整備をしていきまして、店内の方でもそういった待てるようなスペース、パブリックスペースがあるようですので、そういった場所に、モニターを置いてもいいよということも言われておりますので、他の乗継ポイントを含めて待合環境の整備に努めていきたいと思っております。

またITSの視点ですけれども、現在バスロケのモニターというのは、市役所、サンライブ、市民病院に設置しております。先ほど申し上げたように、新たに乗継ポイントに加わる場所につきましては、極力、バスロケのモニターを設置していきたいというふうに思っております。

あと少し余談かもしれないのですが、バス車内にデジタルサイネージということで、こちらは有料広告なんかを掲載したり、あと行政情報を掲載できるようなシステムがございまして、今そちらの方、事業者の方を選定して準備をしていく段階なのですが、再編におきましては、バスの運転席の後ろにサイネージを設置しまして、利用者の方にわかりやすいバスの案内なども含めて提供していければというふうに考えております。

【事務局】

さらに、事務局でも一生懸命やっているのですが、言われたとおりに、この目に見える形で、例えば足元なんかにも表示をしたりだとか、それからいろんなバス停にちょっとした工夫でさんさんバスの宣伝ができるだとか、話は変わるんですけどどうちも下水道の普及率が愛知県で2番ですが、これまでマンホールカードっていうのがなかったものですから、マンホールカードを作りましたら、配布初日に400人もの方が、カードを取りに来てくれたと。見える化したり何かちょっと工夫をすることで、さんさんバスにまた

意識が行ったりだとかちょっと乗ってみようかみたいなふうになればと思っておりますので、いろんな工夫を目に見える形だとか、わかりやすい形をとすることは取り組んでおりますので、またちょっと楽しみに応援していただきたいと思っております。

【会長】

はい、ありがとうございます。

今、永井委員からもお話あったように、あまりお金かけずに上手にやる方策というのはやっぱりみんな考えていくっていうのはすごく大切だと思います。ぜひよろしくをお願いします。

はい。他にいかがでしょうか。お願いします。

【副会長】

いろいろ検討いただいて、すごく良くなったなという印象を持っております。その中でいくつか心配な点もあるのでちょっとご確認させて欲しいのですが、まずさっき鈴木委員からもお話ありました名鉄バスの乗り継ぎ、時間本数も多いので大丈夫だろうということなのでそれで結構ですが、一応確認だけはして欲しいなと思っております。例えば数分ずらすともっと便利になるようなことがあれば、そこは修正するとかってことも可能性としてあり得ると思っておりますので、念のため確認だけしてもらいたいかなと思っております。全部合わせるのとは不可能だと思っております。もし、ちょっとの移動で可能、良くなるなら、変更も検討いただくと良いかなと思っております。

それで、そうしますと、アイモールのところにさんさんバスが4台集結しますよね。さらに場合によってはそこに名鉄バスも来るということになると思いますが、それはもうアイモールさんにご協力いただけるので十分なスペースはあるということではよろしいのですか。

【事務局】

現在のイオンの方には1台しかバスが停まるスペースはございませんが、再編に向けて、東側に移設にあたりまして、名鉄バスさんを含めて最大4台、止まれるように整備をしていきます。

さんさんバスにつきましては先ほどのご説明のとおり、青ルートが2台同時に止まって約10分間停車する間に赤ルートが来ますので、そこで3台止まることは想定されますが、黄ルートは、なるべくこの時間と重ならないようにずらしまして、青2台、赤1台、合計3台が同時に止まることできるようになります。また別にイオンは起終点となることもありますので、バス停とは別にバス待機スペースとなる場所を確保していきます。

【副会長】

赤も3分差だから、信号1つで、おそらく3分までいかないけれど2分何十秒ぐらいの差で来ると思うので、多分同時に4台集結することもあり得ると思っておりますが、それは後ろに退避する場所があるということですか。要は、ちょっとその辺のキャパシティー的なところもよく考えといてくださいということですか。それが1点目です。

それから2点目ですが、基本的には青と赤の乗り継ぎはしっかり考えていただいております。それから、青から赤もそうですが、ちなみに青から黄というのは、需要としてはなかったということではよろしいですか。また確認してください。OD取っていると思っておりますので、青から黄についてです。黄というとしおみの丘とか南筋生とかこの辺との行き来だと思うので、多分この辺公共施設はないから大丈夫だと思うのですが、或いは、黒笹駅なども問題ないと思っておりますけど、ちょっとその辺だけご確認いただくと良いかなと思っております。

それから、市役所周辺、さらに、アイモールは同じバス停に違う方向のバ

スが集結することになりますよね。特に市役所周辺は、片側の全部一方通行とか同じ周りになるので、同じバス停から、北へ行くのも南へ行くのも西へ行くのも東へ行くのも全部出ていくことになるので、間違いなく乗り間違いが発生すると思います。それをいかに防ぐかです。先ほど色で分けるということもありましたが、色でも分けながら、さらに行き先を必ず、出発するときに運転手さんに言ってもらおうか。かなり工夫していただかないと間違いです。今、バス乗られる方って、バスに乗るまでスマホを見ていまして、大体目の前にバスが来て何も考えずそのまま乗っちゃうので、乗ってみたら逆向きだったって結構あると思います。細心の注意を払ってその辺の工夫はしっかりやっていただく必要があると思っています。

それから先ほど方向幕とか、色で分けると言われましたが、目の見えない方もみえますので、それだけでは不十分ですので、必ず音でもアナウンスするとか、その辺をしっかりとやってください。これは本当に心配ですね。何かちょっとその辺の手だても考えといてもらおうといいなと思っています。

それから、先ほどのループバスの件ですが、もし、ループバスにもこれからみよし市さんがいろんな補助もしながら、場合によっては協議路線にしていくということ考えた場合であれば、ループバスにこのおかよし交流センターとか、この新規③、④ありますよね。ここをループバスにも回ってもらおう。その代わり赤はあくまでも速達性を高めるために、もともとの点線にしてしまう。その意図は、要はループバスも一緒にみよしの公共交通の中に体系としてしっかり位置づけようということであれば、そのループバスで他の今まで回ってないところもちょっと3分増えるということですが回っていただきながら、そこを毎朝毎朝回ってもらおう。夕方も昼もという考え方もあり得るかなと思ったので。ただこれはループバスとの検討が今後進むということであれば、ちょっと今回の再編には間に合わないかもしれませんのでそれはその時で、また今後検討いただければと思います。ループバスの活用ということであればそういう視点も出てくるかなというふうに思っております。

それから名前ですが、赤・黄・青のみではわからないなと思います。住民の方でかなり慣れてくれば赤・黄・青で少なくとも判別つきますけど、外から来た人間にしたら何が赤で何が黄で何が青ってちょっとわかんないなと思ひまして。できたら地名なり場所なりがあった方がいいのかなっていう気もしないでもないですよ。例えばですけど、これがいいかどうか別に南部とか北部とか赤は北部シャトルにすると南部ライナーにするとか、そうするとイメージが湧くなと外から見てもイメージが湧くと思います。ただ、その名前だけの色はついていきます。そうすると色でも判別つくし、名前でも判別つくし、外から来るとそのイメージが湧きやすいと、そういうこともありかなと思っています。それは皆さんのいろんなお声を聞きながらでもいいかもしれません。

ただ先ほどのITSの話とかぜひ、これはちょっと路線とかに関係ないのですが、お願いしたいと思っています。先ほどマンホールカードという話ありましたが、すごいですね400人。ある自治体はバスカードを作っていて、そんなのをやっていただくといいのですが、マンホールカードもバスカードもマニアの方々が取りに来るのであって、多分利用者の方々とはちょっと違うなど。だから、利用促進に繋がるかどうかかわからないですが名前を広める効果はあるかなというふうに思っております。

最後にG T F Sもぜひお願いしたいです。もちろん今でもやっていただいています、リアルタイムのG T F Sを、せっかく今回リニューアルするので、同時に情報提供いただくと良いかなと思っていますので、事業者さんと協力しながらそのようなこともトライしてもらおうといいかなと思います。

すみません、長くなりました。以上でございます。

【事務局】

特にルート名については、確かに今の直感ですけど赤、黄、青っていう事務方私どももしっかり3つ分かれていていいかなと思いましたが、言われてみると、どこ行くのか全くイメージ湧かないなって今、思いましたので、色は色で分けてわかるようにして、そこにやはり何かこう南ルートとかそういうのをわかりやすく追加したりということを検討させていただきます。

【副会長】

ごめんなさいもう1つだけ。

わからないので教えて欲しいのですが、総合体育館ってありますよね。ここはご利用ないのですか。その意味は高校生とか中学生とか行ったりしないのですか。ここは市の総合体育館ですよ。子どもたちが、市の総合体育館で、周りも運動公園等で陸上競技場やテニスコートがありますけど、テニスコートなんか最寄りのバス停なんかもありますけど、そこからあと少し距離は確かにありますが、そうすると、黄色は地域のいろんな所をグルグルグルグル回るので黄色ぐらい入れてあげたほうがいいのではないかなと思ったわけです。ただ道があるのかどうかわかりませんが、いわゆる子どもたちが自分たちだけで行けるというのはすごく大事な環境だと思います。毎回お父さんお母さんが送り迎えしないといけない。そうじゃない、ちゃんと公共交通で自分たちだけで行けるというような交通環境を作ってあげるって大事ななと思いました。ちょっとこの周辺の道路環境わからないので、1つの案というのはあり得るかなということです。以上でございます。

【事務局】

現在のルートも再編後のルートも総合体育館は通っておらず、ルート図を見ていただくと赤い点線が書かれており、赤ルート、黄ルートから接続するものです。これは乗合タクシーを表しております。三好池の東側、西側から乗合タクシーを接続するというところで、こちらは平成30年から接続しており、令和2年度の利用者が約30人。令和元年度につきましては、70人弱の利用がございます。

【副会長】

逆だと思います。バスで行けないからみんな車で、或いは自転車で行かざるをえないのですが本当は、やっぱり特に子どもだと思いますが、集まるようなところは本当はバスで行けるといいなと思いました。ニーズがないならそれで結構です。ありがとうございました。

【会長】

ニーズといいますか、そういうことが、子ども、小中学生等々含めて出れば、当然、考えていくのだらうと思います。そこら辺はまたちょっとチェックをしていただければと思います。よろしくお願いします。

【近藤委員】

1つお聞きしたいなと思ひまして、現在の利用なさっている方で年代別の利用状況は出ているのでしょうか。といいますのは、例えば70代以上の方がどれぐらい使っているとか、中学生高校生の通学時はどれぐらい使っているとか、そういうものは出ているのですか。

【会長】

はい。どうぞ。調べていますよという話をちゃんとしておいてください。

【事務局】

ありがとうございます。平成30年度でアンケート調査を実施しまして、その際にニーズを把握するというところで、市民アンケート、あと65歳以上の市

民アンケート、利用者アンケートを実施いたしました。詳細な資料は持ち合わせていないですけど、年代別の利用状況、利用目的、利用頻度というのも確認はしております。

【近藤委員】

現在のものはないのですか。最新は平成30年というのは今聞きましたけども。

【事務局】

はい。平成30年以降につきましては、個別の調査をしておりませんので、手持ちとしてはございません。

【近藤委員】

それでは、もう1ついいですか。私いきいきクラブですけども、そういう状況がわからないと、例えばいきいきクラブの60、70歳以上でもいいですが、どれぐらいの利用者さんがいるなんてことは、わかっていただかないと、もう1つこれから進めるのに、ちょっとご苦勞で申し訳ないのですが、例えば移動需要もほとんどの方が病院なのですね、いきいきクラブという。買い物もあるかもしれませんがほとんどが病院です。病院を利用するのに、例えばもう80歳以上になりましたら、料金は無料ですとか、そういうことをちょっと考えていただきたいなと思いますが、どうでしょうか。費用がかかって仕方がないということであるかもしれませんが、それぐらいのことは1つ考えていただきたいなというふうに思います。今言ったように再度年齢別のものを、至急出していただきたいなというふうに私は思います。利用者の方が例えば、今言った70代、年配の方が非常に多いだとか、通勤、通学に使っている方が多いだとか、いろんなケースがあると思いますが、ぜひ1つそのところを、再調査していただきたいなというふうに思います。

【会長】

今のご指摘については何かお答えできることはありますか。

去年今年にはコロナの影響で随分、通常とは違っている可能性は高いことだと思いますが、令和元年あたりのデータがあるかどうかというところを含めて。確か平成30年あたりですと、みよし市のさんさんバスの利用者は、高齢者だけじゃなくて若い皆さんも、子どもさんたちも大変たくさん利用があるというふうにデータはあったと思います。いろんな年齢階層の方が使ってくれていると。

よくあるのが、高齢者の方がほとんど使っていて、若い人はほとんど使っていないというところが結構周辺にはありますけど、そうじゃなくて、それはアイモール・イオンとか、いろんな施設と繋がりがあって、大変いろんな年齢層の方に使っていただいているよという報告は、前からあったと思います。それも含めて、今年度調査できるのかどうかちょっとわかりませんが、そこら辺について何かお答えできることがあったら教えてください。今再編ですからこれすぐに今年度の話になるかどうかちょっとわかりませんが、お願いします。

【事務局】

ご意見どうもありがとうございます。まず、年齢別の調査ですけど、以前は平成30年にやったものを元に地域公共交通計画というのをまず定めさせていただきまして、またそれをもって、今回の路線等の再編の方針を決めさせていただいて、本日に至っているところなので、過去に今はちょっと古いデータかもしれませんがそれをもとに今回、順番に再編の方を進めさせていただいております。

またご意見いただいたように、そういったアンケートはやっていきたいと

は思っておりますが、年齢別というのはなかなか難しいかなと思っておりますが、機会があればぜひやっていきたいと思っております。

意見をいただいた中で、高齢の方、特に病院の利用者が多いのではないかとということも踏まえまして、今回、市民病院には全路線が到着するように計画させていただいておりますし、豊田厚生病院の方も行くようにさせていただきました。また、高齢者の方の料金についてなんですけど、さんさんバスの運営としましては、無料にするとかそういうことはできないと思っておりますが、市役所として、高齢者の方のさんさんバスの料金については、無料の方を検討させていただいておりますので、またそれが決まりましたらご報告ができるかなというふうには思っております。現段階ではちょっと検討という形になっておりますので、ご理解の方いただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

【会長】

はい。よろしいですか。

料金の話は、料金体制のルールを変えるのならここで議論しないといけないですね。

【事務局】

ちょっと説明の仕方が悪かったかもしれないですけど、現在、障がいをお持ちの方につきましては、料金はかかりますが、福祉の方でその料金を助成するという形をとらせていただいております。それと同じような形で、高齢の方が利用されれば、料金はバス料金としてはかかりますが、福祉の方でその料金を助成するというような形で、その辺を検討させていただいておりますので、市役所で、市全体として、料金を支援していきたいというふうにご考えておりますので、お願ひします。

【会長】

料金体系は変えずに、仕組みの中で整備をしていくとこういう形ですね、そういうふうを考えればいいですね。ちょっと料金の話は多分、非常にわかりにくい話なので、大変だと思いますけども、体系そのものは変えず、今のままの中で、どうやっていわゆる負担をどこでどういうふうに負担をするかと。こういった辺りを整理したいとこういうふうにご考えているということですね。

【事務局】

その辺の検討を始めさせていただいたところなので、よろしくお願ひいたします。

【会長】

はい。よろしいですか。

ちょっと料金とかそれについては、またこの議論の中で次のステップあたりで整備をすることになるかなと思っております。これはいつも路線の再編だけじゃなくて、他のことも関連してきますので、いろいろところで検討なり、いろんなご意見をいただけたらというふうにご思いますのでよろしくお願ひします。はい。他にいかがでしょうか。

【鈴木委員】

愛知運輸支局の鈴木です。追加ですみません。

今日の資料でいきますと、バス停の写真がついたA4の紙が何枚かあるかと思っております。この中で、昨今いろんなところで、要はバスの停車中に歩行者とそれ以外の車とか自転車とかいろんなもので、交通事故が頻発することがありますので、その注意喚起をしたり、そもそもその停車環境に問題があ

れば、それ改善していただくというような取組を今しているところですが、今、こればらばらと見ると、さんさんバスの新設バス停に関しては、交差点の途中にあるとか、横断歩道にかかるとか視覚を遮るような、というのは見当たりませんが、今この三好丘旭集会所だと、カーブの途中にあるのかなということで、申請の部分はまた確認をお願いしたいなということです。おめくりいただくと、あと、打越地区4という乗合タクシーの乗降場所、14ページにあります。これ多分、三叉路じゃないかなと思います。なので交差点の中に止まりますよという話だと、さすがに交差点の中で止まるのはどうかとなります。タクシーであってもその辺はちょっと気にしていただいて、ずらせるものなら、ずらしていただく。そのような配慮をお願いできればと思います。以上でございます。

【会長】

はい。ありがとうございました。大変いいご指摘いただきました。バス停については、何か今のお話でありますか。

【事務局】

ありがとうございます。

バス停につきましては一番は安全に止まれて事故のないような形で設定をしたいと思っております。また道路上に置くもの、または施設の敷地内におけるところとそれぞれあると思いますので、こちらの今の14ページのところにつきましては、福祉施設に近い場所ということで、交差点を避けるような形で、タクシーが安全に待てる場所ということで、また施設側とも調整を進めていきたいと思っております。

【会長】

はい、ありがとうございます。

ここは管理者、道路管理者とか、交通管理者、その他、地元の方とか地権者とかいろんな形で調整といいますか、確認をしていただくことになるかと思っております。これから今日、皆さんから承認いただいたうえで、次のステップとして確認に入ると、こういうことでいいですか。

他にいかがでしょうか。もしなければ、今、いろんなサービスの中で、ソフト的なサービスとか、チェックの話、それから料金も含めて負担の話もいただきまして、こういった公共交通サービスを展開する上で、いろんな面でまだまだ検討していく必要があるかと思っております。先ほど松本先生からご指摘のあった音声のサービスというのはすごく大切に、バスロケで見えればいいという話ではないと私は思います。やっぱり、例えば、私の街では、具体的に言っていないかどうかわかりませんが、イトーヨーカ堂では、もうすぐバスが来ます。と、館内放送をやってくれます。そうするとその放送があると、バスが来るなってわかるので、それまで安心してお買い物できたりそこにいることができます。何もバス停の前に座ってなくてもいいわけですね。そういうような、不自由な方、いわゆるハンディをお持ちの方にもわかるような、だから目でわかるそれから耳でわかる。こういうサービスをしていくというのはすごく大切だと思いますので、これはイオンモールなのか、この市役所なのかと色々な話ができます。そういったところでも、検討していただければ、より良いサービスになっていくのだろうというふうに思います。

そういうのは、これからもう1つ、ステップをレベルアップして、検討していただけたらと思っておりますが、今日はそういう意味では、基本的なルートと、それからバス停と一応ダイヤまで検討していただきました。皆さんのご質問等々につきまして、話をお伺いしていると、ご忠告をいっぱいいただいておりますが、基本的なルート、バス停、運行ダイヤについては乗り継

ぎをしっかり考えなさいという話の一つありますが、ルート、バス停については、ほぼ、ご質問がないような感じがしましたが、ここらあたりは、ほぼほぼに議論が尽きてきたかなと思います。これから、あと1年、来年の4月から運行の予定を考えているわけですね。とすると、少なくともあと半年のうちには全部決めなきゃいかんということになります。年度内じゃなくて、年内には全部セットができて、そして年明けにはもう住民の市民の皆さんにちゃんとPRできるような仕組みにしていかないと多分間に合わないということですので、この次のステップへ行こうとすると、ルートとバス停については、今日、皆さんからご質問があまりなかったのでは皆さん、ご了承いただけるかなと。ダイヤについては少しまだあるかもしれません。先ほどの赤ルートと青ルートとの話は出ておりますが黄ルートと名鉄さんの話とか、ちょっとチェックをしていただくことがあるかとも思いますがそれはちょっとお願いしておくとして、ほぼ基本的なところが、決めていただければ、次のステップに進むことができるかなというふうに思います。そのあたりについては皆さんご了承いただいたということでもよろしいでしょうか。

あとは、ループバスとの関係とか、そういうものも関連しますので、これはまた事務局の方で検討してもらって、行政の方で検討していただくということになるかと思っておりますので、よろしくお願ひします。

それから、土日のダイヤについては、ご意見、ご質問がなかったですが、これについては今は土日ダイヤってないですね。一番初めと一番後ろをカットすると、すごい経費が軽減されるというような話であれば、ちょっと気になります、何かそこら辺ありますか。一般的には、半分くらいまで間引きしちゃうというのが結構多いわけですが、そうじゃなくて始発と最終発を、という2つぐらいだったら本当にすごくどうでしょうねという感じがしていますが何か事務局としては、これはできれば土日ダイヤにしたいというような意見、意向がありますか。なければ、皆さんにまた諮られたらと思います。

【事務局】

説明の中でもお話させていただきましたが、少ないながらも一定数の利用がございますので、そういった方が乗れなくなることがないように、基本は現在のダイヤと同じように平日ダイヤで1年間通していくという形がいいのかなというふうには思っております。一応試算として、経費の方も少し運行事業者の方に確認はさせていただきました。仮にですが休日を120日程度と考えますと、1日当たり3ルートで12便が減便になり、年間通して約1500便が土日休日として削減できるということで、経費で削減できるのは燃料代の部分と、運転手の勤務時間を減らしていくよう調整しまして、年間数百万円ぐらい削減できるのではないかとことは試算で出ております。

【会長】

ありがとうございます。

ということで、少し運行してみて、もう1回この形でやってみて、やっぱり皆さんもうここはほとんど使わないよって話があれば、少し考えていただくというようなことが必要かなと思いますので、今までどおりの形でいきたいと思いがいかでしょうか。よろしいですか。ありがとうございます。

ということで、あと、ルートの名称については先ほど松本先生からありましたが、この頃、結構いろんな名前が出ておりますよね。岐阜へ行くと連節バスを清流ライナーという名前で行っており、このみよし市ではくろまつくん、さつきちゃんと愛称を募集しながらやりましたが、赤ルート、黄ルート青ルートだけだとちょっと寂しいなという感じがします、あと半年ありますから名前を愛称も考えて、本当にみよし市のライナーみたいな話もいかと思いますので、ちょっと名称については、アイディアを皆でちょっと出

し合っただけるといいかなという、ここで決めるというのではなくてもいいかと思しますので、もしアイデアなりありましたら皆さんでちょっとこんなんでどうだっという話もしていただきたいです。公募していくまでの時間は難しいと思しますので、この会議で決めておきたいと思しますのでどうぞアイデアがあったら、事務局の方にもお伝えいただけるとありがたいです。そんな形でいかがでしょうか。よろしいですか。

先ほど鈴木委員からもいただきましたが、今後バス停の調整に入っていく、道路管理者、交通管理者と協議を進めていただくとか、地元の皆さん、地権者さんとも協議を進めていただく必要がありますので、もしよければ、ご了承いただいたということで検討に入るということを見せていただきたいと思しますが、いかがでしょうか。よろしいですか。ご異議ないようでございますので、それではそんな形で、次のステップに進ませていただくということで、ルート、バス停については、今日承認はいただいたということで進めさせていただきます。ありがとうございました。

あとループバスについては、今度の会議までには整理をしていただくということでよろしいですか。年内ということですから、早めに行かないといけないので、大体そんな形でいいですか。次の会議ぐらいまでに目処はつけられるかなと思します。お願いします。

【事務局】

ループバスにつきましては、年内もしくは年度内になるかもしれませんが、いろいろな方面の調整が必要なものですから、なるべく早く、方針を決めてこの会議の方に報告をさせていただきたいというふうに思っておりますので、お願いします。

【会長】

お金の話もありますから、これは議会の方にもお願いしないといけないわけですね。予算的な話をちゃんとしないといけないので。多分予算の話からすると、年内ぐらいが1つの目処かなという感じがしますので、大体そこら辺が、期限ぐらいかなと思します。ぜひそんなことは頭に入れながら調整をしていただけたらというふうに思します。よろしくお願いします。

他に何かございましたらお受けしたいですが、いかがでしょうか。よろしいですか。ありがとうございました。

【会長】

そうしましたら、このさんさんバスの再編案についての議論はここまでにして、次の令和4年度の生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統）（案）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】

最初に本日お配りしました資料2参考をご覧ください。令和4年度生活交通確保維持改善計画地域内フィーダー系統についての資料になります。こちらは5月の書面会議の際に送付した資料になります。こちらで地域間幹線系統と地域内フィーダー系統との関係を整理し、今回の議題である生活交通確保維持改善計画についてご説明します。少し内容がわかりにくいですが右側のイメージ図をご覧ください。地域間幹線系統は、複数の市町村に跨って走る広域的な路線バス、すなわち幹線であり、本市においては、豊田市の豊田厚生病院へ乗り入れている現在のくろまつくん、さつきちゃんの2路線が該当し、毎年国から約2000万円の補助金が運行事業者に支払われております。再編後は、赤ルートと黄ルートが豊田厚生病院に乗り入れることで、引き続き地域間幹線系統に位置付けられる見込みとなっております。これに対し、地域内フィーダー系統は、地域間幹線系統を補完する路線、すなわち支線として、地域内で運行されるものであり、今回の再編により、市の南部を走る

ことになる青ルートが市役所周辺で赤ルート、黄ルートに接続するため、新たに地域内フィーダー系統に位置付けられる予定です。国庫補助金である地域内フィーダー系統補助の申請にあたっては、右上のスケジュールにありますとおり、令和4年度事業として申請をします。バス年度でいうところの、令和3年10月から令和4年9月までの事業期間になりますので、そのうち、再編後の令和4年4月から9月までの半年分が、今回該当をします。申請を行うにあたっては、地域の実情に応じた生活交通ネットワークを確保、維持するための計画として、本市が生活交通確保維持改善計画を策定する必要があり、国への計画認定申請を6月末までに行う必要があるため、今回協議をいただくものです。

次に資料2をご覧ください。目的としまして、路線再編を踏まえ全ての系統を市中央部で結節させ、乗換機能の充実を図ることや、高齢者人口の増加により、運転免許返納等による移動困難者の増加が今後も続くということ踏まえ、地域住民の移動手段を将来にわたって確保、維持することで、みよし市の公共交通の目指す姿である「人とまちをつなぐ快適交流都市みよし」の実現を図ることを目的に運行をしていきます。また必要性として、地域間幹線系統と地域内フィーダー系統を相互に接続させることで、市内全域、市外への移動が可能となり、様々な移動目的に対応して市民生活を支える上で欠くことのできない重要な路線となります。また、市内のどこに住んでいても利用できる利便性の高い交通網を構築し、市民の移動や外出を支えていくために必要不可欠となります。

右側の(1)事業の目標としては、新型コロナウイルスの影響もあり、利用者数が落ち込んでおり、こうした影響がしばらくの間続くと想定されます。利用者数を試算することは現段階では困難であることから、目標値については、令和元年度の既存ルートの実績に基づき設定をしています。高齢化が進展する市南部の集落と市中央部を結び、市民生活に欠かせない路線として、今後も利用者数が増加すると見込み、令和4年度目標は、補正再編後の半年分として35,000人。令和5年度目標は71,000人、令和6年度目標は72,000人と、毎年1,000人ずつ増加を見込みます。なお、この目標値は本市の地域公共交通計画の目標値との整合性を図ったものになります。

(2)の事業の効果としては、市南部の通勤・通学、通院、買い物・飲食などの生活交通を確保することができ、市中央部で、地域間幹線系統と地域内フィーダー系統が結節することで、市内全域及び市域外への移動が可能になり、鉄道駅へのアクセスも可能となります。この目標を達成するために行う事業及び実施主体として、さんさんバスの確実、安全な運行はもちろんのこと、地域公共交通計画に基づく各種事業や利用促進、新型コロナウイルス感染防止対策を徹底していきます。

2ページをご覧ください。予定している運行内容としては、本日協議していただいている路線再編案に基づくルート、ダイヤを記載しています。ダイヤにつきましては今後、少し変わる可能性もありますので、変更を予定させていただきます。3ページの右側、21番、利用者等の意見の反映状況として、地域公共交通計画策定時に実施した利用者アンケート、住民懇談会の開催や、路線等再編に向けての基本方針を定めた際のパブリックコメント等、公共交通利用者を含む多くの市民意見を反映した内容となっております。説明は以上になります。協議のほどよろしく申し上げます。

【会長】

はい、ありがとうございます。

みよし市の場合は今走っているさんさんバスは両方も、県の地域間幹線系統で補助をいただいているということになりましてフィーダー路線については、今度が初めてになるわけですね。この資料は、そういう意味で初めて作成になります。

今ご説明ありました。何かご質問がございましたらお受けしたいと思いま

すがいかがでしょう。どうぞ、はい。お願いします。

【鈴木委員】

たびたびすみません、愛知運輸支局の鈴木です。

まず、多分ご存知ない方もいると思いますので、簡単にご説明しますが、要するに補助金、国からの補助金をもらうための計画というふうに割り切っ
て見ていただければいいと思います。実際みよし市内の地域公共交通をどう
していくかという話は、公共交通計画というのが別途ございますので、全体
像としてはそこを見ていただく。それぞれ路線に対して、路線ごと切り分け
て、補助制度がございますので、そのご活用を今回していただけるというこ
とになったかということですので、議題1のところ、検討ございましたと
おり、青ルートが今のさんさんバスからちょっと切り離されてしまうという
ことで、もともとこの青ルートの部分も含めて、幹線系統と言いますけど、
この資料2の参考に書いてあるとおりですが、豊田市の方に路線として跨っ
ているというふうなことになりますので、そういったことを要件としなが
ら、実はもう今の時点で補助金が出ていることになります。ただ、これは
ルートをただ単に切ってしまうとみよし市内で完結している路線になってし
まうので、その補助金の対象から外れてしまいます。今回、このフィーダー
系統っていうものに位置付けをしていただくことで、引き続きこの青ルート
の部分も補助金が出るというようなことで、ちょっと事務局と相談して、整
理をさせていただいたということです。次にスケジュール的には、資料2の
参考の先ほどご説明あったとおり右上のところですが、何で今これやらな
きゃいけないのということですけど、実はこの補助金の年度が10月から9月を
1年度としております。来年4月に再編をされて、補助金の年度でいきます
と令和4年4月から令和4年9月分というものが、まず、来年度の予算で補
助金を受けられる金額になります。ただ、4月からスタートするものを、
その前の年度に決めるというふうルールになっていましてその締め切りが
実は6月末ですので、来年4月の話ではあります。この6月末までに、こ
の計画を国の方で受付をさせていただいて、補助金が出るかどうかの審査
が、9月末までにわかるというような立て付けになっていますので、ちょっ
と先ほどの目標のところでも、要は4月から再編で9月までの半年間で目標
が切れており、その令和5年度目標というのは、令和5年度の予算で、補助
金がもらえる、目標値ということなので令和5年の目標となっていますが、
それは令和4年10月から、令和5年9月、令和6年度なるとその1年ごと
ということですので、ちょっと通常の会計年度と年度がずれていますので、そ
の辺はわかりづらいかと思います。時期的に6月に決めたものを10月から運
行開始して、補助金が来年度末にもらえると、そのようなスケジュールでご
ざいますので、ちょっと補足をさせていただきました。

ここの協議会でやっていただきたいのは、この、補助金をもらうその必要
性、今回は、その幹線の系統に繋がっているよということの確認をしていた
だくということ、使われ方、この青ルートに関して、こういう位置付けでこ
うやって使ってくよということが、その必要性なり目的のところを書いてあ
れば、それでいいかなと思います。あとは目標値に関しましては、もう事務
局より説明があったとおり、今の時点でぎりぎりでは本当にこの推計値合っ
ているのかというのは、今多分この市町もそうですが、わからないという
ことだと思いますので、現状出せる数字のところを書いてもらうのが精一杯
かなというふうに思っています。そのあたりをちょっとチェックしていただ
くということだと思いますので。全く参考までですが、もらえる金額とし
ては1年間走るパターンでいきますと令和2年度予算ですと、国の予算があっ
たので、その補正もかかっていますからちょっと定かではないですけど、大
体500万円ぐらいをみていて、あとは人口密度によって市町ごとに違うとい
うような形です。なので、最低でも500万円ぐらいあるのではないかなとい
うふうに思いますが、全国の自治体で、結局お金の取り合いになりますから、そ

こでの割り算というふうなことになりますので、目安として、令和2年度は大体500万から上ってということでしたということです。

長くなって申し訳ないですが、資料2参考の右上のところに、事業評価というものが、右の方にあるかと思えます。これは結局、補助金をもらったら、1回振り返りなさいということになりますので、この地域内フィーダー系統がこの目標値に照らし合わせて、どういうことになったか。あと、その年度において、この協議会もしくは事業者の方で、どういうものに取り組んだかっていうのを、ちょっとおさらいしていただくという場面も今後出て参りますので、そのように、また、よろしく願いいたします。以上でございます。

【会長】

ありがとうございました。この補助金の仕組み、予定を丁寧に説明していただきましてありがとうございます。

何かご質問ございましたらお受けしたいですが、はい、どうぞ。

【新谷委員】

すみません。1つ意見というか質問と重なりますが、この計画を作成して、申請をしていくというのは大賛成ですが、1ページのところの3のところにある、2の目標達成するために行う事業というところで、新型コロナウイルスの感染予防対策と書いてありますが、これはむしろ、感染予防対策とともに、運行継続対策というか、予防して、どのようにこのバスを継続運行するのかという対策が必要ではないかなと思います。それがないと、日常生活を支える公共交通として、必要度が高ければ高いほどきちんと継続運行が求められるので、それにどう対策をとるかというので、ちょっと括弧内に記載してあるものでは感染予防だけですので、今、小さい事業を、BCPと言われるくらい、いろんなところで今やっていることを自然災害、コロナだけではなくていろんな災害があった時にもどう継続するかが求められているわけなので、6月末までというスパンの中で、それを記述がどのくらい載せていかないといけないかはわからないですが、この文言が気になったので、意見として出させていただきます。

【事務局】

新谷さんからいただいた意見はそのとおりでして、実は議会でも言われましたが、去年、私ども不慣れな状況の中で、コロナ対策という中で、1週間ぐらいバスを止めてしまいました。その時に大変おしかりを受けるかなと思ったら皆さん応援していただいて受け止めてくれたということですけども、愛知つばめ交通さんの方でも、どうやったら止めなくて済むかということ、社内でやってもらっていますから、それをもとに見える形にして、表現していきたいと思えます。実際にこれまで話していたんですけど、朝礼の時から検温とかいろんなことをやっておりますので、その部分も含めた中で表現していきたいと思えます。ありがとうございました。

【会長】

他にいかがでしょうか。どうぞ。

【副会長】

新型コロナの感染状況が見通せない中で、一応もう、地域公共交通計画で掲げた目標を達成するというので、その姿勢はいいと思えますし、ぜひそこを目指したいと思っています。とはいえやはり感染状況、この先も心配な点も多々ありまして、そういう状況の中で、例えば各種イベントで乗り方教室やるのとか、商業施設と連携して何か利用促進やるのということになると思えます。これはやはり状況によってはできないということだと思えますの

で、そこは変えたほうがいいかなと思っています。すなわちなお書きで、なお新型コロナの感染拡大状況によって事業の中止もありうるということを書いておかないと、皆さん何でもかんでもやるの、利用促進のためにやるの、と思われてしまうので書いておいていいかなと思います。同じように目標も、このような高い目標掲げておりますが本当にこの後の状況によってわからないので、新型コロナ感染状況の拡大によっては、目標を下回ることもありうるというふうに書いておいてもいいかなと思います。以上でございます。

【会長】

はい。助け船をいただいたのですが、事務局は何かありますか。

【事務局】

はい。どうもありがとうございます。ご意見のように修正させていただきたいと思います。ありがとうございました。

【会長】

はい。他にいかがでしょうか。

1つだけお願いですが、ご了承いただく前にフィーダー系統としてまだ運行してないわけですから、この6月末までに申請しないと間に合わないのととりあえず皆さんにこういう文章を見ていただいて、予定の形で申請させていただきますけど、中身について例えば先ほどの運行の状況を運行計画とか、運行内容等、予定しておりますけど、ここについては、ひょっとすると、申請内容が、修正を必要となる場合もあるかと思います。これは今、支局の鈴木委員からもご指摘いただいて、やっぱり次のステップでは、修正をして、もう1回申請するというのも、あり得るということをご皆さんにご了承いただいた上で今回の資料の申請にしたいと思いますが、それについては、皆さんご了承いただけたらというふうに思います。よろしくをお願いします。

それからもう1つはこれ、先ほど、地域間幹線については、県の方で申請していただきますが、これは県の方で、赤ルート、黄ルートまだ名前は、決まっていませんけれども、この路線については引き続き、地域間幹線という形で位置付けていただけているというふうに解釈しておけばよろしいですか。

【鈴木委員】

現時点では決まっていないので、今のくろまつくん、さつきちゃんの形で、申請は出させていただきます。それで、青が決まった段階でそちらに関しては変更をかけてということですけど、その時は、もちろん県の方で事務的な処理は要りますので、また決まり次第、その辺は調整させていただきます。

【会長】

ということで、この10月以降、今年の10月から来年3月までのものについては、実は県の方の地域間幹線系統として県の方で、補助申請をしていただく。ですから、補助金が中途でなくなっちゃうとかそういうことはなくて、この再編の場合は、来年4月からの部分についてはとりあえずこんな形で申請させていただきますが、その時にまた修正し、申請という形にさせていただくと、こういう位置付けですよね。そこら辺はちょっと説明なかったもので、そういう意味ですので今年度の10月から来年3月までは、現在のくろまつくんとさつきちゃんの2ルートの形で、地域間幹線で補助金を申請していただく。来年4月以降についてはこの形にもう1回申請をし直していただくという形に、手続き上はなります。そういうことを念頭に置いていただいて、ご了承いただけたらというふうに思います。よろしいでしょうか。

この会議でご了承いただかないと申請ができませんので、皆さんのご了承いただいたということで進めさせていただきます。よろしくお願ひします。ありがとうございました。

それでは一応ここまでは予定された議事ですのでマイクを事務局の方にお返しします。

【政策推進部長】

現在この会議室の中のCO₂の濃度ですけれど、570となっております。1000を超えると危ないというふうになっておりますので、環境的には大丈夫だったというふうには確認をしております。大変ありがとうございました。

【企画政策課長】

ありがとうございました。

これで、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、会長と調整させていただき決定してまいります。決まり次第ご連絡させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

本日は長時間にわたりありがとうございました。

以上をもちまして令和3年度第2回みよし市地域公共交通会議を終了させていただきます。最後に礼の交換をさせていただきますので、ご起立の方お願ひします。一同、礼。ありがとうございました。

出口に消毒液を用意させていただいております。お使いいただきたいと思います。また交通事故等に注意をしてお帰りをいただきたいと思います。大変ありがとうございました。

—閉会—