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４回みよし市地域公共交通会議		
開催日時	令和３年２月25日(木曜日) 午前10時から午前11時53分まで		
開催場所	福祉センター３階　大ホール		
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 大羽慎佑)　鈴木隆史　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 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３年５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２年度第４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。恐れ入りますがご起立をお願いします。 一同礼 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、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。 感染予防対策のため、席の間にパーテーションを置き、窓も少し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、マスクを着用したまま発言いただきますようお願いいたします。お聞き苦しいところもあるかと思いますが、ご協力をお願いいたします。 それでは会議の開催にあたり、政策推進部長よりご挨拶をさせていただきます。 【政策推進部長】 コロナ禍の中、ご出席いただきありがとうございます。場所も確定申告などで市役所の大きい会議室を使えないこともあり、いつもと違う会場とさせてい		

	ただきました。 　本年度中に何とかさんさんバスの路線再編に向けて、めどがつけられるというところで、遅れた分を取り戻せたような気がしております。 　福祉バスの精神を残していくということでお願いをして参りましたが、新しい生活様式、社会保障、公共交通の観点から、ハイブリッドでさんさんバスをやっていくということで、ニューさんさんバスのスタートを今目指しているわけであります。 　ただ、福祉と便利な移動という二つの側面があり、どちらを取るかというのが非常に難しいところですが、そこの部分について皆さまからご意見などをもらって、少しでも勇気を持って進めていきたいと思っております。 　特に福祉の方では、本人が安全というだけではなく、見守っている家族だとか、身内も安心して送り出せるようなバスに、また移動の方では、皆さんバスに乗ったら早く目的地に着きたいと思いますが、どうやって両立するか、多くの利益と個人の利益が相反する部分も多少あると思いますので、遠回りするのか、グルグル回るのか、その辺も含め、皆さまのご意見を聞いて決めていきたいと思っております。 　それともう一点明るい話題ですが、さんさんバスのデザインがかなり煮詰まってきましたので、カラー刷りでお配りさせていただきました。明るい色使いで街の中に明るさを届けたいというコンセプトもありますので、この後説明をさせていただきますが、カラー刷りよりも、本当はもう少し明るいビビットな色だということで、デザイナーの方たちもいろいろなデザインを考えながら、新しいさんさんバスにふさわしいデザインができたと思っています。また、行き先の表示などでも工夫を加えていきたいと思っていますので、ご意見等いただきながら、バージョンアップしていきたいと思っております。 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、公開となっておりますので、ご承知おきください。 　現在、会議の出席委員は20名となっております。委員の過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。 　また、本日の会議から、１名の方が役職の変更に伴いまして、新たにご就任をいただいておりますので、ご紹介をさせていただきます。委員名簿のナンバー13番の名古屋鉄道株式会社中嶋久様でございます。 　なお、中嶋様から、本日ご欠席のご連絡をいただいております。よろしくお願いいたします。 　それでは次第に沿って、会議を進めさせていただきます。 　はじめに、伊豆原会長よりごあいさつをいただきます。 **２　会長あいさつ** 【伊豆原会長】 　皆さまおはようございます。 　先ほどお話がありましたが、このような状況のため、対策をとって会議をさせていただいております。いつもより大きめの声でご発言いただければと思います。 　今回は、事務局からかなり詳細に検討した案を出していただきました。前回までは、ざっくりとしたルート案という形で皆さまからご意見をいただいて、大きな方向性を決定してきましたが、少し具体的に、先ほどもバスのデザインについてお話がありましたが、ルート、それからバス停の位置、ダイヤ等の案が記載された資料が、皆さまのお手元にもあるかと思います。

	この案にこだわっているわけではありませんので、これをベースにしながら、ここはこうした方が良いのではないかというような前向きなご意見をいただいて、何とか令和４年度春からの路線再編に向けて、良い案を作り、市民の皆さまにメッセージとして出していけるような形にしていきたいと思っていますので、忌憚のないご意見をいただけたらと思います。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。 【伊豆原会長】 それでは、お手元の次第に沿って進めていきたいと思います。本日の会議は、概ね１時間から１時間半程度で終了したいと思います。限られた時間ですが、先ほど申し上げたように、ご意見をいただいて少しでも前に進めていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。 それでは、協議事項１「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」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のルート、バス停、運行ダイヤ等（案）について」と記載されたＡ３の資料をご覧ください。 前回会議において、さんさんバス路線等再編に向けての基本方針を承認いただきました。 今回は、その基本方針にある再編後ルートイメージ図に基づいた、実際のルート、バス停、運行ダイヤ等の案をお示しするものです。 再編ルート案としては、赤・黄・青ルートの３路線に再編をします。赤ルートは、今回の目玉となる路線で、市民病院から市中心部を通り、三好ケ丘駅を経由して、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で、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い地域にも新たに通ることで、バス停まで遠かった住民の方が、バスを利用しやすいようにしていきます。 具体的には、赤ルートの三好ケ丘駅から線路沿いに進み、旭４丁目に至るルートを新設します。同じく赤ルートで三好丘小学校から三好丘６丁目の間では、令和元年８月に開館した地区拠点施設であるおかよし交流センター付近を通るルートを新設します。黄ルートでは、三好丘６丁目から福谷に至る間において、市営住宅や県営住宅、福祉施設の近くを通るルートを新設します。 また、住宅開発された愛知大学跡地や、福祉施設がある三好特別支援学校の北側にも新たに乗合タクシー乗降場を配置することで、さんさんバスへの乗継が可能となるように配慮していきます。 また、薄い緑色の丸で囲ってある市中心部や三好ケ丘駅のバス停においては、乗継ポイントとして、さんさんバスを相互に乗り継ぐことができるバス停となり、バスを降りる際に、乗継券を受け取ることで、新たに運賃を支払うことなく、別系統の路線に乗車できる場所になります。 この乗継ポイントに関連し、昨年８月20日の第２回会議でお示しした、乗継を必要とする人の割合について確認します。平成30年度に実施したバス乗降調査を基に、現在のルートを新しいルートに置き換えた場合、どれほどの人が乗継を必要とするかというデータをここで振り返りたいと思います。

	現在のくろまつくんでは最大で約14%、さつきちゃんでは最大で約４%の利用者が乗継を必要とするというデータが出ています。 今回の再編は、今まで乗り継ぎなく利用していた人が、なるべくストレスが少なく、スムーズに乗り継げるように、様々な視点で考えていきます。 続いて２ページをご覧ください。 この乗継ポイントの中で、再編後も３路線が乗り入れるアイモール・イオン三好店での状況を見ていきます。 令和元年度の年間乗降者数は、くろまつくん、さつきちゃん合わせて78,484人になります。全バス停の中で最も利用者が多く、市中心部にある大型商業施設であり、乗継ポイントとしても全体の核となるバス停であると認識しています。 左側の時刻表は、再編後のアイモール・イオン三好店バス停のダイヤ案であり、現状考えられるモデル例として表しており、今以上にたくさんのバスが停まるというイメージを掴んでいただければと思います。 ここで、本日お配りした資料１参考「アイモール・イオン三好店バス停移設予定地」と記載されたＡ３資料をご覧ください。 こちらはイオン三好店の敷地内の図面になります。現在のバス停は、店舗の北側に面したレストラン街付近で、この場所では１台しかバスが停まるスペースがなく、駐車場の通路も狭いため、一般車とすれ違うのもギリギリの状況でした。そこで、再編に合わせて、アイモール・イオン三好店にもご協力いただき、バス停移設の検討を進めています。 移設先は、食品売り場がある東入口付近で、整備後は複数台のバスが停まることができるように改修します。このエリアの駐車場は、一方通行であるため、今よりも安全に通行できるものと考えております。 また、食品売り場は午前８時に開店するため、早朝からの利用者にも対応し、かつバス待合の環境にも優れており、隣接する名鉄バスとの乗換えにも適していると思われます。 他に、市役所バス停においても、再編に合わせて、バスベイを広げる整備を進め、合わせて２か所の整備を進めていきます。 資料２ページにお戻りください。市内全体における移動という観点では、赤ルートと青ルートの乗継を特に考慮する必要があるため、詳しく見ていきます。 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分けて考えていきます。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分程度で乗り継ぐことができるように設定します。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アイモール・イオン三好店バス停で、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極力対応していきます。 右側の時刻表では、青ルートと赤ルートの乗り継ぎが10分程度で行える場合の時刻を抜粋しています。左側は北へ行くための青ルートから赤ルートへ乗り継ぐケース、右側が南へ行くための赤ルートから青ルートへ乗り継ぐケースになります。バスは遅れて到着することもあるため、乗継時間は何分くらいが最適かという検討は必要ですが、乗継時間は大体これぐらいになるというイメージで捉えて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。これ以降は、赤・黄・青ルートのサービス水準の目安とダイヤを確認していきます。 まず、今回の路線等再編における幹線として、南北移動の軸となる赤ルートです。ルートは、市中心部の都市中心拠点などと、市北部の駅前拠点や人口集積地といった、本市の拠点相互の連携に加え、市外医療施設へのアクセス利便性の向上を図るための速達性を持たせた南北公共交通軸を形成する路線です。 路線距離は、みよし市民病院行きが15.0㎞、豊田厚生病院行きが15.5㎞となります。所要時間は50分から60分、運行間隔も同じく50分から60分となります。運行時間帯は６時台から21時台、バスは3台で運行します。

	懸案事項として、ベイシアへの経由を挙げています。ベイシア三好店は、市内の主要集客施設として、利用者が多く、市民アンケートでも、バスで行きたい施設の中では、アイモール・イオン三好店に次いで第２位になっており、市民の日常的な生活利便性を確保し、バス利用の増進を図る観点から経由する必要があると考え、赤ルートに組み入れております。ただ、店舗が開いていない時間帯の早朝便を現在同様、カット便とすべきかどうかという検討が必要であり、懸案事項とさせていただいております。 右側の赤ルートバス停一覧では、先ほどご説明した乗継ポイントとなるバス停が５か所、新たなルートを通ることによる新設バス停が４か所、また、バス停における鉄道、路線バス、乗合タクシーとの接続を表しています。 なお、新設バス停の名称は現時点で決まっていませんので、今後バス停にふさわしい名称を検討し、次回会議において名称をお示しする予定です。また、既存バス停の名称についても、現状と合っているか検証をしていきます。 続いて４ページをご覧ください。こちらは赤ルートのダイヤ案になります。実際の便数や運行間隔、所要時間、運転手の休憩時間などを記載しております。 なお、現在の運行事業者にもダイヤ等の確認は行っております。 続いて５ページをご覧ください。こちらは黄ルートのサービス水準の目安です。ルートは、市中心部から市北部をきめ細かく回る路線となります。 次に路線距離についてですが、訂正があります。イオン三好店行きの19.0kmは誤りで、正しくは22.0km、また黒笹駅行きの20.4kmも同じく誤りで、正しくは22.5kmとなりますので、申し訳ありませんが訂正をお願いいたします。 所要時間は概ね70分、運行間隔は概ね60分、運行時間帯は６時台から21時台、バスは３台で運行します。 黄ルートもベイシア三好店を経由しますが、赤ルート同様に店舗が開いていない時間帯の早朝便をカットすべきか検討する必要があり、懸案事項としております。 右側の黄ルートバス停一覧では、乗継ポイントとなるバス停は、赤ルートと同じ５か所、新設バス停が１か所になります。 次に６ページをご覧ください。黄ルートのダイヤになります。運行間隔は60分となるため、各バス停では毎時同じ時間帯での発車となります。 次に７ページをご覧ください。青ルートのサービス水準の目安です。ルートは、市中心部から市南部をきめ細かく回る路線となります。 路線距離は、明知下公民館行きが16.7km、福田児童館行きが16.0kmになります。所要時間は概ね50分、運行間隔は概ね50分から60分、運行時間帯は７時台から22時台、バスは３台になります。 懸案事項は、グリーンセンターバス停位置としており、現在、道路上にバス停がありますが、安全性の面で問題があり、近くにあるグリーンセンター敷地内へ移設させていただくことも視野に入れ、農協側と協議をしているところです。移設ができない場合は、反対行きのバス停１か所に集約することも考えられますが、その場合、余分にバスが走行する必要があり、時間もかかってしまいます。なお、現在のグリーンセンターバス停の年間利用者数は、令和元年度実績で1,263人と多くないため、場合によってはバス停の常設をやめることも視野に入れ、代替案を検討する必要があると考えます。 なお、今回の資料としては、右側バス停一覧のナンバー９番にあるとおり、バス停を反対行きの１か所に集約し、引き続きバス停を設置したパターンとしています。 次に８ページをご覧ください。青ルートのダイヤ案になります。アイモール・イオン三好店バス停のダイヤをご確認いただきたいと思いますが、到着から発車まで３分、または６分としており、この停車時間内に先ほど説明した赤ルートのダイヤをはめ込んで接続させることで、乗継を踏まえたダイヤとしております。 以上が各ルートにおける特徴やダイヤとなります。 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。皆さまからご意見をいただきながら、次回会議以降で正式名称を決めていきたいと考えています。 　次に資料１参考をご覧ください。こちらは路線再編にあたって、市で台数配置や費用を検討したものです。今回の再編においては、バスは９台としていますが、事前に最適なバス台数を検討するため、８台とした場合、９台とした場合、双方のメリット、デメリットを検討した結果をご説明します。 　まず、バス８台とした場合のプラス要素としては、輸送効率や収支率が９台より高くなる、マイナス要素は、乗継の待ち時間が９台より長くなることなどがあります。 　バス９台とした場合のプラス要素は、乗継時間の短縮効果が８台より大きい、赤ルートと青ルートの乗継頻度が高い、乗車の分散により車内の密回避でコロナへの配慮ができる、弾力性があり、移動需要に応じて乗継を考慮したダイヤ設定がしやすくなります。マイナス要素は、８台に比べて収支率が低くなり、輸送効率が低くなることなどがあります。 　次に資料の右側ですが、再編に係るバス台数に応じた経費見込の検証になります。現行の６台のバスである令和元年度実績をベースにすると、８台にした場合、市運行負担金は現行の約1.5倍、９台では現行の約1.8倍が見込まれます。これにより、バスが増えてサービス水準が上がると、市民１人当たりの負担額、利用者１人当たりの負担額は増加し、収支率は減少していくことが分かります。 　以上のとおり、再編において市で台数配置や経費の検討を重ねた結果、最終的にバス９台で進めていくということで、今回の案を提示させていただきました。台数が増えることで収支率は下がりますが、今後もバスに乗っていただくための乗り方教室などの様々な利用促進に努めていきます。 　以上が令和４年度春の路線等再編に向けたルート、バス停、運行ダイヤ案になります。本日は、ルートとバス停位置の確認、また運行ダイヤについて、乗継ポイントにおける時間調整や早朝のカット便の検討などを含めてご確認いただきたいと存じます。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。大変中身の濃い形で検討していただいておりますが、何かご意見等いただければと思います。よろしくお願いします。 【鈴木委員】 　愛知運輸支局の鈴木です。よろしくお願いします。 　二点ほど質問させていただきます。前回会議は代理が出席していたため、すでに説明があったら申し訳ありません。 　令和４年度春の改正ということなので、当初予定よりも半年ずれたのかなと思いますが、改正までに会議がどのぐらいあるか、また、微調整等も必要になると思いますので、スケジュールが分かれば教えていただければと思います。 　次に、ダイヤで１か所気になったのは、乗継においてどこまで担保するのかといったところにも関連してくるのですが、２ページで青ルートの乗継の記載があり、２分程度で設定されています。渋滞箇所がみよし市内でどの程度あるのかは分かりませんが、２分で足りるのかという点が気になります。青ルートに乗り換える人がいた場合、青ルートのバスがそれを待つのかどうか、イオンの停車場でバスが複数台停まれるということを前提として、青ルートに乗り継ぎたい人がいた場合に、２分で足りるのかという点と、青ルートの内容を見ていただくと分かるのですが、運転手の休憩時間について計算すると、福田児童館行の９便以降は、15分ぐらいしか取れない計算になると思いますので、乗継を待った場合、積み重ねで詰まるのではと思います。まずは、青ルートのバスは、赤ルートのバスが来るまで待つのかどうか考えていただきたいと思います。渋滞が予想されるのは、朝夕の時間帯で、おそらくお昼の時間帯は良いと思います。また、イオンの駐車場内が特売日などにどの程度混雑するのか分からないので、その辺のチェックもしていただくと良いと思います。

	【事務局】 企画政策課の近藤です。ご意見ありがとうございます。 まず、会議のスケジュールについては、今年度はこれが最後かなと思っております。来年度につきましては、合計４回を予定させていただいております。５月の下旬から６月上旬ぐらいに令和３年度の第１回会議を予定していますが、今日の内容をもう少し揉んだ形にして提示させていただき、会議の中で決めていければと思っています。第２回会議は、夏ぐらいかと思いますが、最終的に調整した結果をご確認いただく予定です。第３回、第４回については、再編内容をどのように市民の方などに周知していくかなど、手法についても考えていく予定です。 二点目の乗継の担保の話ですが、２ページを例に見ますと、７時59分から８時１分で２分設けていますが、正直内部でも原案は作らせていただいたものの、担保はどうなのかというところをもう少し揉む必要があると考えています。 実際バスルートについては、基本的には赤、黄、青ルートについて、現行のバスルートを通っている場所が多くありますので、それをベースにしつつ交通事業者からのヒアリングで渋滞ポイントを把握できていますので、ヒアリングを踏まえて、このダイヤ案とさせていただきました。 また、追加でお配りした「アイモール・イオン三好店バス停移設予定地」の資料をご覧いただきますと、今までは専門店街の方にバス停があったわけですが、この付近は構内道路で非常に行き来があり、バスが通り抜けていく際にクラクションを鳴らされたこともあって苦労していたということですので、今回アイモール・イオン三好店さんにもご協力、ご理解いただき、東側に移設することが可能になりました。これによって何が良いかというと、道路の一部は一方通行になっており、路線バスの誘導線を引いたりしながら、少しでも渋滞解消になると考えています。また、利用者にとっては、イオンの食料品売り場に近く、バス運行時間よりも店舗の開店時間が長いことなどがあげられます。 青ルートのバスがどれだけ待つのかですが、今のダイヤ設定では、赤ルートについては、タッチアンドゴーでいき、青ルートについては、一部で３分または６分待つ設定にしていますので、なるべく待ち時間を少ないようにしつつ、状況によっては、運用の中で、愛知運輸支局さんや交通事業者との協議になるかと思いますが、特に最終便だとか、赤ルートで北から南へ帰ってきて最後乗り継いで帰る場合、バスに無線を搭載していますので、連絡をとりながら、なるべく着いたら行ってしまったということがないよう対応していけたらと思います。 【伊豆原会長】 ありがとうございます。またお気付きの点がありましたらよろしくお願いします。他にいかがでしょうか。 【岡本委員】 岡本でございます。バスの利用者としてお聞きします。新しくルートができますが、縁石をまたいで乗るバス停が現在もあると思います。高齢者からすると、バスに乗る際、縁石でつまずいて転倒する危険性があり、安全に乗降ができる環境づくりをしてほしいと思いますが、いかがでしょうか。 【柴田都市建設部長】 都市建設部長の柴田です。よろしくお願いします。 ご質問いただいた件について、やはり縁石を取れるところ、取れないところがございます。それなりの幅員が確保された部分については、現地確認をした上で担当課とも調整しながら対応することになると思いますが、市道だけでなく県道にもバス停がございますので、基本的には今と大きくは変わらないと思っています。

	【伊豆原会長】 　安全性の話で、もうされているかもしれませんが、危険なバス停について利用者にヒアリングするのも一つの方法かもしれません。 【事務局】 　貴重なご意見ありがとうございます。 　今後、高齢者の利用だけでなく、若い世代の方にもバスに乗っていただく事が必要かと思いますので、ハード面については、道路管理者や警察にもご協力いただきながらやっていく必要があるかと思っています。 　また、ソフト面では、例えば車椅子を利用するお年寄りや、ベビーカーを持って乗られる方がいた場合は、なるべく乗りやすいようにステップを出すだとか、実際今もやっていただいてはいますが、さらにサポートをしながら少子高齢化と言われる社会に対応できるよう、運用面でも工夫していきたいと思います。 【伊豆原会長】 　身体障がい者の方への対応も含め、ハード面だけで全て補えるとは思いませんので、利用者に手を貸してあげるだとか、お手伝いするだけで解決することもありますので、ソフト面も含めて考えていけると良いと思います。 　他にいかがでしょうか。 【久野委員】 　民生委員の久野といいます。 　懸案事項のベイシア三好店についての意見ですが、赤ルートの早い時間帯で北行ではベイシア三好店を７時19分、南行では７時43分となっています。ベイシアは、９時開店の認識でいますが、ベイシアの周辺に住宅もあり、朝利用されている方が何人いるのか統計上お分かりかと思いますが、やはり赤ルートはできるだけ時間短縮、特に朝は、出勤の方とか学生さんだとかが駅まで早く行きたいという要望もありますので、削れるところは通過して、すぐ北部小学校へ行くルートが良いと思いますが、いかがでしょうか。 【事務局】 　ご意見ありがとうございます。 　ベイシア三好店については、コロナ禍の時短営業は別として、平日は10時から20時まで、日曜日は9時から20時までとホームページに記載がありました。 　実際、ベイシア三好店の年間利用者が約36,000人ということで、アイモール・イオン三好店、豊田厚生病院に次いで３番目に利用者数が多いバス停です。先ほどおっしゃられるように、路線の時間の短縮化について、朝便でベイシアから何人の方が利用しているか、本日資料は持ち合わせていませんが、朝便については、 現状もスキップしており、特に苦情は出ていないため、一つの手法と思っています。 【伊豆原会長】 　他にいかがでしょうか。 【水野委員】 　商工会の水野です。 　バスの台数を検討した結果、９台にしたとのことですが、これを10台、11台にした場合、市の負担はいくらになるのか、また個人の利用料金は据え置きでやっていけるものなのか、一度お聞きしたいと思います。 【事務局】 　ずばり負担額がいくらかをお答えするのは、少し厳しいかもしれませんが、

	今の計算ベースでいくと、バス１台あたり2,000万円ぐらいの増加になると思っています。そのため、９台では1億8,000万円の全体経費が、10台でいくと2億円ぐらいになると思います。 　その中で、何台が最適なのかというところですが、これまでの経緯でいくと、最初は２台でスタートをして、その後４台になり、平成24年に現状の６台になりました。そして、令和４年春頃には、今の試算では９台として、1.5倍のサービスに拡大していこうと考えています。 　先ほどお話がありました、バスの台数を10台とした場合では、収支率はおそらく14％くらいまで落ちるのではないかと思っています。市民あたりの負担額についても、おそらく2,000円台の中盤から後半になるかと思っています。市としては、参考にもありますが、近隣市町の状況を考慮し、収支率なども活性化再生法の中で問われてくることも承知していますので、全体のバランス、豊田厚生病院にも乗り入れることでの地域間幹線の補助金などを考慮すると、９台で何とかサービスを高めていきたいと思っています。 【事務局】 　水野委員がお話しされた運賃について、追加でご説明させていただきます。 　資料１参考に、市民１人当たりの負担額比較を記載しており、各市のデータを基に、独自で割り返した数字になります。運賃を200円としている自治体もありますが、みよし市は100円でいきたいと思っています。２つのコインではなく、ワンコインで、往復すると２つのコインで済むように何とかキープをしていきたいと思っています。そうすると、台数もできるだけ抑えながら、運行事業者には、休憩時間などで少し苦しい部分も出てくると思いますが、負担額については、他市町と比べてもほとんど変わらない金額で運行できるというのが今回の提案になりますので、今後も100円として運行していきたいと思っています。 【水野委員】 　運賃を200円とした場合、市民１人当たりの負担額が、少なくなるシミュレーションになるのではないですか。 【事務局】 　運賃が200円の負担になると、割り返して当然ですが、その分利用者の負担が増えますので、参考資料は、運行事業費に対し、どれだけ負担があるか割り返しただけですが、利用者の負担が増えれば、その分運行負担金は減ってきます。 【水野委員】 　運賃を200円にしてバスをもう１台増やすことはできないのですか。 　そうすれば、現在50分から55分の運行間隔が30分から45分間隔ぐらいになるのではと思いますがいかがでしょうか。 【事務局】 　今おっしゃられたように、利用者の負担を増やしてサービスを拡充していく考え方もあると思います。このことについては、本会議にも諮り、ご意見もいただいてきました。今回の案を作成する前に、パブリックコメントにも出させていただき、さんさんバスの路線等再編に向けた基本方針の中で、運賃という項目も挙げていましたが、逆の意見もありまして、半額、場合によっては無料というご意見もいただきました。 　サービスのバランスの中で、落としどころとしては、さんさんバスの路線等再編に向けた基本方針で議論を経た中で、受益者負担の観点が一つと、誰もが気軽に乗車できて、過度な負担とならない手軽な料金ということで、100円で落ち着かせていただいております。 　よろしくお願いいたします。

	【伊豆原会長】 他にいかがでしょうか。 【鈴木委員】 今のお話を聞いていて、別に100円がおかしいわけではないので、計画に書いてあるならばそれで良いと思います。他市の事例としては、一宮市が昨年から運賃を200円に上げていますが、実は、その後乗客が減ったということがありますので、100円が200円になるから、運賃収入は２倍かと言われると、２倍にはならないのが現実だと思います。 他にも100円から200円など運賃を値上げしている自治体がありますので、事務局で調べ、また紹介していただけると良いかと思います。 利用者が減らないようにする工夫ですが、例えば小牧市では、往復券を作っています。最初から往復前提で、往復券を持っていれば１日中乗り放題としています。また、値上げ後は、定期的に利用される方に対して、定期券を作るだとか、防ぐ方法はいろいろあると思いますので、研究していただけると良いかと思います。 あと、資料１参考にあるとおり、市の運行負担金は、台数が増えるごとにだんだん上がっています。おそらく人件費が一番の要因だと思いますが、やはりドライバーが増えれば、その分経費が上がってしまいますし、最近ではドライバー不足が深刻であり、ある程度お金を出さないと来てくれないといったことがありますので、そこについても、シミュレーションをしていただいた方が良いかと思います。そして、今後のためにもバックデータとして資料に載せていただいた方が良いかと思いますので、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。ご指摘だと思います。よろしくお願いします。 値上げという言い方が良いか分かりませんが、日進市でも料金が100円から200円になっています。尾三地域内のことはよくご存じだと思いますので、聞き取りなどをしていただければと思います。 料金の話というのは、微妙な話ですので、今の段階ですぐに実行するわけにはいかないかもしれませんが、いわゆる効率性についても考えていく必要があると思いますので、事務局でまた考えてください。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】 バスの台数、本数は多ければ多いに越したことはないと思いますが、重要なのは、市としてどういうサービスを提供するかという方針を明確にしておくべきだと思っています。どのサービス水準で市民の移動を支えていくのか、そこを明確にしておく必要があると思います。 また、９台でもやり方によっては効率的にできると思っています。 ８台での運行についても考えられていたと思いますが、そうするとプラス１台の使い方について、いろいろなパターンが考えられると思っています。 例えばですが、南北の赤ルートを幹線として育て上げようとした場合、もちろん南北の移動がたくさんあることが前提になりますが、赤ルートを４台として、より便数を多く運行しながら、あるいは通勤・通学の利用者が多い朝夕の時間帯だけ、その１台を赤ルートに配置して運用することも考えられると思いますので、ダイヤ等を組むのは大変ですが、いろいろな組み方が可能だと思いますので、もう少し柔軟に考えていただいても良いかと思います。そうすることで、絶対数を増やさなくても利便性を上げることは可能だと思いますので、まだ時間的な余裕もありますし、ぜひ検討いただければと思います。 また、細かな点についてもいくつかお話しさせていただきたいと思いますが、今回、ダイヤが１時間に１本、さらには１時間を切るような間隔となっている路線もあり、非常に良いと思っています。

	黄色コースが60分間隔だと思いますが、これはすごく分かりやすくて、時間帯によって、何分なのかを気にせずに、自分のところのバス停にはいつも３分に来るとか、いつも15分来ることになります。これは、パターンダイヤと言われていますが、利用促進に繋がると言われています。そういう意味で、例えば53分間隔でバスが来るのと、１時間に一本で必ず同じ時間に来るダイヤでは、どちらが効果的かを考えた場合、おそらく後者だと思います。 45分間隔ぐらいまで短くなるならば、パターンダイヤでなくても良いと思いますが、今回のダイヤ案ではそこまで短くなってはいないので、パターンダイヤというのも一つ考えられても良いかと思います。 それから、赤ルートの速達性を高めようと思うと、今回新規で三好丘の団地の中に入られておりますが、赤ルートを速達便として考え、黄ルートでこの地域をカバーするのもあり得るかと思っています。新規のバス停付近の方々がどういった場所に移動するかを考えながら、果たして赤ルートで乗り入れた方が良いのか、黄ルートで乗り入れた方が良いのか、再検討してもらっても良いかと思います。 それから、アイモールは、全路線が乗り入れることになりまして、ターミナル的な意味合いが強まって良いなと思っています。アイモールには、名鉄バスも入っていますので、名鉄バスも一緒に考えて欲しいと思います。アイモールに来ると赤池にも出られるし、三好丘にも行けるし、もちろん南の方にも行けたり、あるいは知立にも行けたりということで、かなり広域な移動拠点にもなりうると思っていますので、乗継に関しては名鉄バスとの乗継も考慮して考えてもらいたいと思います。 先ほど、鈴木さんも言われましたが、遅延してしまうと乗継できないということがありますので、そこを吸収できるようなダイヤにしたほうが良いと思います。そういう意味でも、53分間隔よりは60分間隔にして、そこで吸収するような形もあり得ると思っています。 それから、今回三好ケ丘駅と浄水駅など電車との乗継もあると思いますが、電車のダイヤとの関係があまり話されていなかったと思いますので、そこも確認してもらうと良いかと思います。一番嫌なのは、電車が到着したタイミングでバスが出発してしまうようなことは避けて欲しいと思いますので、今後、詳細を詰める際には、ぜひご確認いただければと思います。 最後に、ダイヤと直接関係ありませんが、乗合タクシーについてで、黒笹地区の方は、黒笹駅バス停が最寄りバス停になりますので、そこまでタクシーが使えると思いますが、駅まで行くためだけでも利用できるのですか。 【事務局】 ご意見ありがとうございます。 黄色ルートがパターンダイヤで60分間隔ですが、赤ルートでも約53分ないし55分で運行予定としています。これを例えば60分にした方が、より利用者が増加するのではないかということでよろしいでしょうか。 【松本副会長】 おっしゃるとおりです。 【事務局】 いただいたご意見につきましては、事務局でも検討させていただきます。 【松本副会長】 あるいは、先ほど言ったように、朝夕だけでもバスを１台一つのルートに組み込んで、間隔をもう少し短くするのも手だと思います。 要するに、バスの運用自体を変えることによって、朝夕の時間帯を増やしながら、昼間は１時間に一本のパターンダイヤなど、いろいろなパターンはあり得るなと思っています。いずれにしても、パターンダイヤは分かりやすくて良

	いということです。 【事務局】 　例えば、昼間はパターンダイヤで、朝夕は少しパターンが変わってしまっても良いものなのでしょうか。 【松本副会長】 　良いと思います。 【事務局】 　ありがとうございます。また検討していきたいと思います。 　アイモールだとか名鉄バスとの乗継については、時刻だとか乗継について、名鉄バスさんのダイヤも含めて考えさせていただき、利便性についてもアピールできたらと思っています。 　また、関連で三好ケ丘駅や浄水駅との乗継、いわゆる電車への乗継ですが、現在名鉄電車さんが、2019年の３月に改正されたダイヤがホームページにも出ていますが、電車の本数が１時間当たり上り下りで各４便、多い時間帯では６便ありますが、大体その時間とは合うように検証させてもらいました。 　ただ、最終便については、一部修正が必要な点があると分かってきましたので、ご指摘を踏まえ、修正していきたいと思います。 　乗合タクシーについては、基本的にはバスとセットで考えていますが、バスの延長が乗合タクシーですので、バスに乗るということを前提としていますが、実際には、乗合タクシーのみ利用もできると承知はしております。 【松本副会長】 　バスに乗ることで、認めているということですね。わかりました。 　最後にもう一点だけお願いしたいのは、ベイシアさんとか、あるいはメグリア、アイモールなど商店がありますよね。そこへ訪れた方が、買って順序良く帰ってこられるかどうか、チェックはぜひお願いしたいと思います。 　また、病院について、市民の方はみよし市民病院と豊田厚生病院をどう使い分けられていますか。 【事務局】 　医療圏のことは詳しくありませんが、一般的に一次、二次、三次医療に分けられており、順に地域の診療所の次にみよし市民病院、その次に豊田厚生病院があるというように思っています。 【酒井委員】 　以前、市民病院の事務局長をしていましたので、少し補足させていただきますと、そういった区分けもありますし、地理的な問題もありまして、北の地域に住む方が豊田厚生病院を利用されている方が多いかと思います。 　先ほど事務局からの説明があったとおり、基本的に初歩的な診療は開業医中心になり、みよし市民病院が一部そこを担っていると考えています。 【松本副会長】 　ありがとうございます。 　そうすると、実は市役所周辺から市民病院までのルートは、ごちゃごちゃしていると言ってはいけないですが、多くの路線で乗り入れてしまっている感じがします。例えば、市民病院に北から訪れる方がそこまでいないという前提で、赤ルートは市役所止まりにしてしまい、速達性を高めてあげるのも一つだと思っております。 　それから、市民病院に通院する方は、症状の重い方ということになりますので、そういった方はおそらくバスでは行かれないですよね。おそらくお見舞い

	には行くと思いますが、市役所あるいはアイモールで乗り継いでもらって、黄ルートや青ルートで市民病院に行くのも一つあるのではないかと思いました。 　買い物だけでなく通院等についても、朝行って帰って来られるかどうか、病院についても開業医さんということですので、そこへ行ってバスで帰って来られるかどうかぜひ確認をお願いしたいと思います。 　以上でございます。 【伊豆原会長】 　ありがとうございます。 　時間帯別のデータが取れるのであれば分析し、難しいかもしれませんが、今お話に出ていた市民病院やベイシアを含め、利用状況をチェックしていただくと良いかと思います。 　また、先ほどベイシアのお話が出ましたが、朝便でベイシアをスキップした場合、乗合タクシーでベイシアまでつないでいる乗降場があります。駅へ行きたい人はベイシアではなく、北部小学校まで乗合タクシーをつなげられれば駅まで行けますので、そういった配慮もできる範囲データを基に検討していただければと思います。 　名鉄バスとの乗り継ぎ、乗り換えについても、名鉄バスさんともお話をしていただけると大変ありがたいと思いますのでよろしくお願いします。 　事務局はタイトなスケジュールになるかと思いますが、夏過ぎから秋ぐらいまでには、ほぼ確定したいと思っています。お気づきの点がありましたら、前向きなご提案をいただけたらと思いますので、事務局にお電話なり何らかの形で、ご提案いただけると大変ありがたいなと思いますのでよろしくお願いします。 　このテーマについては、いただいたご意見を含め、もう少しチェックしていただきたいと思います。よろしくお願いします。 　それでは、協議事項二つ目の「さんさんバス新デザイン案について」事務局から説明をお願いします。少し時間が押しておりますが、よろしくお願いします。 【事務局】 　資料２の「さんさんバス新デザイン案について」をご覧ください。 　昨年12月の会議で、路線等再編に向けたさんさんバスのデザインについては、全路線統一のデザインとなる、ワンデザインで進めていくことでご承認をいただきました。 　デザインについては、現在のくろまつくん、さつきちゃんのデザインを作成したデザイン会社に依頼し、作成をしています。 　デザインのポイントとしては二点になります。 　一つ目は、全路線統一の１デザインとするため、通勤・通学、買い物・飲食などの利用目的があり、幅広い年代の方が利用する中で、一目でこれがみよし市のさんさんバスだとわかるデザインとすること。二つ目には、１デザインにすることから、くろまつくん、さつきちゃんのイメージを踏襲しつつ、新たなデザインとすることとしています。 　今後の車両に関するスケジュールとしては、本年４月に再編に向けた新規バス車両を購入するための入札で、新デザインを含めた仕様で発注します。また、既存のくろまつくん、さつきちゃんのバス車両を新デザインに順次塗り替え、令和３年度末を目途に、再編運行開始に向けた全路線統一のデザインに置き換えていきます。 　次に、新しいバスデザインとして、２ページをご覧ください。 　こちらはＡ案となり、全体では今までのデザインを踏襲しつつ、親しみやすさや可愛さの要素を取り入れたレインボーカラーで構成し、色鮮やかでバスが通ると明るい雰囲気になるような虹が拡散してまちを明るく彩るイメージとなっています。正面は赤やオレンジで始まり、そしてブルーとカラフルに色が変化していき、背面はグリーン系になります。車体の前後左右には、本市の特産品である柿、梨、ぶどうのイメージカラーを活用して、三つのルートを表示した

	マークを貼り付け、各路線を分かりやすく表示していきます。なお、記載してある南北ルートなどの名称は、先ほどの赤ルートなどと同様にあくまで仮称として入れております。ルート表示した車体に貼り付けるマークにつきましては、正式なルート名が決まりましたら、バス購入とは別で作成をしていきます。 　次に３ページのＢ案をご覧ください。 　３本の横ラインで、３路線であることを強調したデザインで、モチーフに３つの特産品の色を用いて、３路線を色分けしたものです。 　続いて４ページのＣ案をご覧ください。 　このＣ案もＢ案同様に、３路線を強調したデザインとなり、全体に３つの特産品の半透明のカッティングシートを貼り、楽しいイメージを持たせています。 　以上が３案の概略になりますが、事務局としては、この３案の中で最初のＡ案、２ページのデザインが新デザインとしてふさわしいと考えます。 　理由としては、再編に向けて統一デザインとなる９台で運行するため、これまでのさんさんバスのテイストを残しつつ、今回のリニューアルで、色鮮やかなレインボーカラーとすることで、コロナ禍の中、明るい雰囲気や可愛さ、親しみをまちなかに届けるイメージとして最適であると考えるからです。 　なお、前回会議において、新デザインの決め方に関するアイデアをいただきましたが、スケジュール等を検討した結果、バス車両の発注の都合上、時間も限られるため、基本的な考えを明確にし、デザイン案を作成させていただきました。 　つきましては、全体のカラーリングやイメージ、雰囲気などの大まかな方向性をご確認いただいた中で、Ａ案として異存はないか、この場で協議いただきたいと存じます。よろしくお願いします。 【伊豆原会長】 　ありがとうございます。いかがでしょうか。 【事務局】 　少し補足させていただきます。 　先ほどの説明でも、触れさせていただきましたが、前回の会議で公募したらどうかというお話もありましたが、スケジュールの関係でなかなか厳しいということが分かってきましたのでこういう形にさせていただいたところではあります。いただいたご意見を違う部分で活用できるのではということで、補足ですが、今後車内の新しい音声案内を作っていく必要があります。その際、地域だとか、各エリアの小学校高学年ぐらいになろうかと思っていますが、そうした方の声を行先の音源とするなどして、地域と一体となり、バスの愛着を深めていく手法にしていきたいと思っています。 　また、行先表示の関係で、バスの横などにマグネットで大きく表示させていくとありましたが、さらに前方だとか、行先の電子表示方向幕がありますので、そういったところアピールしていきたいと思っています。 　また、関連ではありますが、IT絡みで車内に電子広告を導入し、行政情報だとかも入れていく取組なども進めていきたいと考えていますので、補足として説明させていただきました。 【伊豆原会長】 　デザインだけでなく、車両に関連するサービスも含めてご検討いただいているということだと思います。ただ、デザインについては、今日ぐらいで決めていかないと４月の発注に間に合わないので、全員のご了解をいただけるかは分かりませんが、ご意見いただいて、方向性は決めておきたいですが、いかがでしょうか。前回会議で一つの統一デザインでいくと決定はしております。 【永井委員】 　確認だけですが、塗装をするという前提で、リードタイムなど出されている

	と思いますが、バスの大型車両の塗装やラッピングは分かりませんが、普通だと５年以上もつ耐久性のフルラッピングとかだと、大体バスができてからラッピングしたりするということで、３ヶ月前ぐらいにデザインも決めておけばよいラッピングもありますが、現行のバスも多分塗装されているとは思いますが、そういった制約があるため、４月発注ということでしょうか。 　あと、デザインが結構無難なものになっていると思いますので、あまり異論のある方は少ないかとは思いますが、結構Ａ、Ａ´、Ａ´´みたいな感じにＡ、Ｂ、Ｃが見えてきたので、この中でどれが良いかという議論は、なかなか進みにくいかなと少し思いました。 【伊豆原会長】 　今のご意見について何か事務局でお話できますか。 【事務局】 　最初におっしゃられたラッピングについては、塗装とラッピングを併用した形になります。現行のバスも併用しており、車両の業者にも確認し、耐久性等を含め併用を考えています。また、期間内での新規バスの納品、既存バスの塗り替えをしていく移行期間も考え、このスケジュールとさせていただきました。 【事務局】 　デザインについて、少し踏襲した感じもありますが、デザイン会社から提供されたデータを見ると、紙ではどうしても変わらないように見えますが、かなりビビットでクリアな明るい色を使っています。本日データで見ていただこうと思っていましたが、会場の関係でできませんでした。色の明るさと雰囲気は、かなり変わるとデザイナーも自信を持っていましたので、デザインは踏襲していますが、イメージは変わると思います。 【伊豆原会長】 　くろまつくんとさつきちゃんのイメージは残しつつ、少し斬新なデザインにする、そしてこれがさんさんバスだよとアピールしていこうという話だと思います。 　デザイン案Ａ、Ｂ、Ｃがありますが、Ｂの方が良いというふうに、ご意見がございましたらお受けしますが、もしそうでなければ、それほどこだわりを持つというものなのか分かりませんが、事務局からの提案について何かありましたらお願いします。 　もう一つは、先ほどアナウンスについてお話がありました。デザインも大切ですか、アナウンスだとか、車両というハード面だけではなく、車内の使い方、アナウンスの仕方、そういったところも比較して、やっぱり新しいさんさんバスだということが分かるような方法を考えていくと良いと思いますので、ぜひアナウンス等についてもご意見がありましたらお願いします。 　（意見なし） 　バスのラッピングと塗装の組み合わせについては、技術的な話でしょうから、耐久性等も含め専門の方と相談をしていただければと思いますのでよろしくお願いします。 　アナウンスについては、地元の小、中学生の人にやっていただくとか、いろいろなやり方があると思います。また、バス停の色の使い方や表示の仕方など良いアイデア、知恵を出し合っていくことがすごく大切ですので、事務局でも検討してご提案をいただけたらと思っています。よろしくお願いします。 【伊藤久司委員】 　マグネットについては、今後決定していくとお話がありましたが、Ｂ案では柿、梨、ブドウが描かれています。バスのルートを示す役割ももちろんありますが、前回会議でも意見があったように、走る広告塔という意味合いもあると思

	います。そういった意味で考えると、みよし市として何をアピールしたいか、私自身みよし市と事業をやらせていただいている中で、あまり知られていないかもしれませんが、みよし市にはマスコットがいますよね。みよし市として、もっと浸透させたいという思いがあるならば、デザインに入れることも一つの案だと思いますし、まちを走るバスは非常に格好の場所なので、マグネットをそういうスペースとして考えられるのも一つの案かなと思いました。 【伊豆原会長】 ありがとうございました。 大変良いご指摘だと思います。先生がおっしゃられたように、知恵の出しどころかなと思いますので、検討をしていただきたいと思います。 マグネットのデザインについては、確定させるまでに少し時間は取れるのでしょうか。 【事務局】 ご意見ありがとうございます。 おっしゃるとおりで、バス全体のデザインについて、今回決定させていただき、マグネットについては、まだ案の段階ですので少し余裕があります。 【伊豆原会長】 ルートの名称もまだ正式に決まっていませんので、今後決めていくということですね。 【事務局】 デザインについては、さんさんバスと分かるように、ルートが分かるようにし、それを含め今おっしゃられた市のイメージのところについて、次のステップで検討できればと思っています。 【伊豆原会長】 例として、習志野市では、バスの上にピーナツが乗っていますよね。ご存知ですか。そういった事例もありますので、皆さんで知恵を出し合えたらと思います。時間的にも余裕があるかと思いますのでよろしくお願いします。 なお、バスの全体のデザインとしては、Ａ案ということでお願いしたいと思います。よろしくお願いします。 【松本副会長】 一点だけ気になるのが、基本的には赤、青、黄ルートで３色がバスマップとかバス停などに使われると思います。その際、赤が色あせてオレンジになってしまわないか心配で、見分けがつくことがすごく大事だと思いますので、紙に載せたときとか、耐候性で時間が経っても見分けがつくような色でぜひお願いしたいと思います。あと、ご高齢の方、あるいは弱視の方も見分けが難しかったりもするので、そういった方へのご配慮もぜひお願いします。 【事務局】 ありがとうございます。情報提供ですが、バリアフリーの観点から、色の色相のことも検証はさせてもらっています。色あせについては、確かにあると思いますので、頭の中に入れていきたいと思います。 【伊豆原会長】 よろしいでしょうか。 それでは、このような方向で進めさせていただきたいと思います。 次に、報告事項について二つありますが、併せてご報告いただけたらと思います。よろしくお願いします。

	ループバスの件も一緒でも良いかと思いますが、また後でご報告いただければと思います。 【事務局】 資料３「さんさんバス電子マネー決済サービスの試行結果（暫定）について」をご覧ください。 ８月の第２回会議においてご説明し、キャッシュレス決済サービスの導入に向けた試行結果が、暫定ではありますが、大体の傾向がつかめましたので、ご報告します。 実施期間は令和２年９月から、令和３年２月末までの６か月間、対象路線は交流路線のくろまつくん３台となります。今年１月末までの５か月間の利用者数は右側の表のとおりで、合計で延べ269人の方のご利用があり、そのうちWAONが128人の利用で一番多く、比率としては47.6％、次いでnanacoが72人の利用で26.8％となりました。９月から１月までのバス利用者数は50,319人で、これに占める電子マネー決済利用者数、269人の割合は、0.53％となりました。 参考として、利用者の主な意見としては、交通系電子マネーが使えないなら利用しない、ワンタッチで使えず面倒、乗車時の決済に時間がかかり、バス発車が遅れるため、他の乗客に迷惑がかかる。1,000円で11枚つづりの回数券を購入した方がよい。ワンコインの100円乗車で使えるので、電子マネーを使わなくても良い、などの意見がありました。 今月末まで試行事業は続きますが、現段階における今後の対応及び方向性としては、要望が多い交通系電子マネー導入について、改めて関係機関に確認したところ、システム改修等に億単位の費用がかかることが想定され、さんさんバスへの導入は、現時点では困難と考え、今後も県MaaS推進会議などを通じて、引き続き関係機関に協議し、働きかけをしていきます。今後は、電子マネーの導入経費も考慮しながら、利用者の利便性を高められるよう、QRコード決済を含めた様々な導入検討を引き続き行い、みよし市地域公共交通計画に掲げるキャッシュレス決済の導入を進めていきます。 今後も導入に向け、さまざまな研究や検討を進めていくこととします。 資料３につきましては以上です。続いて、報告事項２の資料４「地域公共交通確保維持改善事業・事業評価」をご覧ください。 こちらは、さんさんバスの交流路線と生活路線については、市域をまたいで運行するバス路線として、地域間幹線系統という名称で、国から運行事業者に対して直接補助される路線になります。こうした路線につきましては、その１年間の実績、利用状況等を踏まえ、今後どうしていくかということを、自己評価、事業評価として愛知県バス対策協議会が県内の市町村を取りまとめた上で、国へ報告するものです。 この資料については、県が国に報告した資料の抜粋した内容になります。 この事業評価は、令和元年10月から令和２年９月までの期間となり、利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響により減少しておりますが、複数市町をまたぐ幹線系統として、市をまたぐ利用者は２系統とも全体の約１割となり、広域的な路線の役割を果たしているため、今後も利用者の利便性が向上する運行に努め、令和４年春の路線等再編につなげていきます。 本年度、国から受けるこの補助金としましては、さんさんバス２系統に対し、合計で2,123万8,000円が運行事業者の愛知つばめ交通へ交付される予定です。 報告は以上です。 【伊豆原会長】 ありがとうございました。 ただいまの報告事項について、何かご質問、ご意見ございましたらお受けしますがいかがでしょうか。

	【鈴木委員】 　時間が少し押している中、申し訳ありません。資料３で電子マネーの決済利用者数が269名ということでしたが、269回ということでよろしかったですか。というのは、例えば１人が複数回使ったとか、複数人でまとめて決済した場合、１人としてカウントされているのか気になりました。ピッとかざした時の回数かなと思ったので、その点について教えていただければと思います。 　あと、その時間がかかりすぎるという話が資料にも書いてありますが、どの決済方法で一番時間がかかるのか分かれば教えていただければと思います。 【事務局】 　269名につきましては、タッチをした回数になります。 　時間がかかるということですが、端末の方で、クレジットと電子マネーと選択ができる画面になっていますので、運転手が電子マネーと選択した後、電子マネーが四種類ありますので、お客さんが指名された電子マネーを選択し、最後に100円という金額を確定することになりますので、その運転手の操作において、少し時間がかかってしまうというご意見になります。 【伊豆原会長】 　決済に使用する電子マネーごとにかかる時間についての比較は、今のところされてはいないということで良いですか。 　nanacoは時間がかからないけど、WAONは少しかかるよといったことはないですか。 【事務局】 　電子マネーは四種類ありますが、時間については、どれも同じだと聞いています。 【永井委員】 　ITとかITSについて長年やっており、前回も事務局にお聞きしましたが、やはり交通系電子マネー、manacaやSuicaというのは、普通の鉄道や一部鉄道構内のコンビニとかでも使用できますが、非常に便利で即時決済も１円単位の細かい料金でも対応できるものですが、おそらくこれまでの歴史で端末とセンターの設備などで、セキュリティの利用データがものすごくハイスペックになっていて、車のETCもそうですけど、高速道路に使われていますが数百万から数千万という設備費もかかったりしてきているので、なかなか一般の駐車場とかマンションのセキュリティに使おうという応用が遅れてきています。この交通系電子マネーも、そういったところがあるのかなと思いました。名鉄の駅も名鉄バスもありますので、manacaを持っている人が多い中、今回カザッピという端末にかざして電子マネー決済ができるようになって、どんなものか気になっていましたが、やはり遅いのかと、運賃が100円ですのでコインを入れるのに比べて時間はかかってしまうと思いますが、それを利用する人が気にするぐらい時間がかかってしまうのかと思いました。最近では、PayPayとかスマホのカメラで読み取るQRコード決済も出てきています。QRコード決済の方が時間はかかってしまうと思いますが、それに変わる何かもっと早い決済サービスが、ニーズとしては全国のコミュニティバスでもあるのではないかと思います。今後、規制緩和など、愛知県MaaS推進会議においても、国への陳情ということで、しっかり吸い上げさせていただきたいと思いますが、カザッピの実力というのはそういうものだったのでしょうか。 【事務局】 　向いている方向は、おそらく皆さん同じだと思います。あとは、いろいろな業界の関係のことだとかあろうかと思います。実際、今使っているカザッピについて言いますと、システムとしては、一般的に商業系のところで使うことを想

	定したものです。おそらくお店とかだと、多少待つということは許されるのかもしれませんが、車両、乗合バスとなると、やはり一般的な交通系電子マネーのmanacaだとかSuicaと比較すると、やはりまだまだ時間がかかるということが、今回の課題であると認識していますので、少しでも手間を省いていけるような工夫を何とかできないかというところで、業者と話しているところです。 【永井委員】 　ありがとうございます。後出しじゃんけんでも結構ですので、制度も変わったら、さまざまな対応もできるかと思いますのでぜひ着目をしておいていただければと思います。 【伊豆原会長】 　はい、ありがとうございます。これは、技術的な話も含めてだと思いますので、敏感にアンテナを張っていただいて、キャッシュレスの方向性として、皆さん同じ方向であると先ほど事務局も言ってくれましたが、そういう意味で、アンテナを張って、情報を集めながら、検討を進めていくということでお願いしたいと思いす。 【松本副会長】 　今回の結果が多い少ないが問題ではなく、少ないからやめるという話でもなくて、その次の理由を見越してのキャッシュレス決済なので、0.53%だからやめましょうではなくて、キャッシュレスができる、バーコードができる、イコールMaaSに繋がる、予約ができるということにつながってきますので、この仕組みをぜひ続けて導入をお願いしたいと思います。 　そして次を見据えていただければと思います。 【伊豆原会長】 　はい。そういうことだと思います。 　また情報集めていただいて、この場で皆さんにご披露できたらお願いしたいなと思いますので、よろしくお願いします。 　他にいかがでしょうか。もしなければ、今の報告事項については、確認させていただいたということで、進めさせていただきますが、よろしいでしょうか。 　（異議なし） 　それでは、確認させていただいたということで進めさせていただきます。 　その他の「三好ヶ丘ループバスについて」よろしくお願いします。 【山口委員】 　愛知つばめ交通の山口と申します。日頃は、当社の事業に対しまして、ご支援賜りまして、ありがとうございます。 三好丘地区において、当社の運行させていただいております三好ヶ丘ループバスの今後の方向性について、少しご報告をさせていただきたいと思います。 　資料５をご覧いただきたいと思いますが、まずバスの運行の経緯ですが、平成16年９月まで運行されておりました路線バスの三好ヶ丘団地線の運行終了に伴い、地域住民の朝夕の通勤・通学の足の確保を目的として、当社にて路線を踏襲させていただき、平成16年10月から、三好ケ丘駅と三好ヶ丘団地内をつなぐバスとして運行を開始しました。 　当初は、会員制の貸切バスとしての運行でスタートしましたが、平成20年、当会議におきましてご承認いただき、一般乗合バスとしての運行へ移行しまして、現在まで運行を続けさせていただいております。 　事業概要につきましては、２番に記載のとおりでございますが、平日は朝７便、夜10便の計17便運行、土日祝日については、早朝時間帯と、夜遅い時間帯の運行を除きまして、朝４便、夜８便の計12便運行を行っております。 　今後の方向性ということでございますが、平日についてですが、当会議で議論を重ねております、さんさんバスの路線等再編に合わせまして、ループバス

	の運行時間の調整を検討させていただいて、再編後のさんさんバスと重ならないよう配慮したダイヤの見直しを行いたいと思います。併せて、先ほども話に出ておりましたが、現在の名鉄電車の三好ケ丘駅の着発時刻に合わせて運行時間の調整も行いまして、利便性の向上と、利用促進につなげていきたいと考えております。そして土日祝日についてですが、従来より地域住民の通勤・通学の足の確保を目的とした性格上、平日に比べて利用者数がかなり少なくなる傾向にありましたが、引き続き運行を継続してきました。ですが、さんさんバスの路線拡張やダイヤ改編など様々な要因から、全体的に三好ヶ丘ループバスの利用者の減少が続く中、2020年度においては、コロナ禍における影響を特に受けておりますが、４月から９月までの土日祝日１日当たりの利用者平均が11.7人と減っております。また、１便当たりの利用者も0.98人と非常に低迷しました。また、2019年においても、2020年より利用者は多いものの、１人当たりの平均利用者数が2.3人と低迷しております。 　コロナ後の回復も、特に土日祝日については、大きく見込めないのではないかと考えております。従いまして、先ほどの平日の運行ダイヤ改正に合わせ、土日祝日については、運行の停止を視野に入れた見直し、検討を考えております。 　報告は以上です。 【伊豆原会長】 　今のご報告に対して、何かご提案、ご質問でも結構ですが、ございましたらお受けしたいですが、いかがでしょうか。 　土日祝日の運行停止については、来年の４月からということで考えておられるということでよろしいですか。 【山口委員】 　はい。さんさんバスの改編に合わせ、スケジュールを組んでいきたいと考えております。 【伊豆原会長】 　ということは、土日祝日について、運行停止をしたいということでよろしいですか。この場ですぐに、良いですよとか結論を出す必要はないと思いますが、そういった考えだということでよろしいですか。 【山口委員】 　はい。そういった方向で検討していきたいと考えています。 【伊豆原会長】 　分かりました。 　ループバスは、朝晩運行しており、三好丘地区の足になっていると思いますが、平日については、さんさんバスと調整しながら良いサービスを展開していく、土日については、ちょっと考えざるを得ないかなと、こういう話だと思います。コロナの影響も受けていると思いますので、大変だと思いますが、何かご質問、ご提案等ございましたら、お願いします。 　（意見なし） 　愛知つばめ交通さんには、さんさんバスも含めて、いろいろご検討いただいていますから、同じ仕組みで乗れる、いわゆる同じチケットで乗れる形になっていますよね。ですから、このさんさんバスのサービスと一緒になってやっているということは、すごく大切なところだと思いますので、三好丘の皆さんが使いやすいなという形になっていけると大変ありがたいと思います。ただ、土日については、三好丘地区は、高齢化と言って良いのか分かりませんが、結構リタイアされた方も増えつつあると思います。その点も含め、地元の皆さんともご相談なり意見をお聞きになっていただけたら、やっぱりあった方が良いけどお金が要る、やはり事業はこのようにできていますから、時間かけてご検討い

	ただけたらと思います。来年度１年間ありますので、チェックしていただければと思います。よろしくお願いします。 　他に何かご意見等はありますでしょうか。 　（意見なし） 　今日の議題はこれで以上となります。今回、ご意見を多くいただきましたので、少し時間が超過してしまいました。大変良いご意見をいただいたと思います。どうもありがとうございました。 　それでは、事務局へお返しします。 【企画政策課長】 　大変ありがとうございました。 　本日予定をしておりました議案につきましては、これで終了とさせていただきます。会議終了にあたりまして、政策推進部長よりご挨拶をさせていただきます。 【政策推進部長】 　本当にありがとうございました。長時間にわたり、コロナ禍の中でご協力いただきありがとうございました。机上に二酸化炭素の濃度を測る機械を置いていまして、途中休憩を入れるかどうかと思っていましたが、1,000ppmを超えるとかなり汚れているということですが、外が450前後に対して、先ほど500を少し超えたところでしたので、空気自体は少し綺麗かなと思います、本会議では、このようなことも役所対応しております。 　あと、ショートカット便の話で、経由地をどうするか、それから時間、ダイヤの組み方、今からいろいろ加味する要素がありますので、また勉強しながら進めていきます。 　本日いただいた意見を参考に頑張っていきますので、また情報提供などさせていただきながら、時間だけは追いかけていきたいと思いますので、これからもご協力をよろしくお願いします。 　説明でうまく伝えられていない部分があったかもしれませんが、直接的にまたお電話等いただければ、ありがたいです。今後のさんさんバス路線等再編に向けてご協力をお願いしたいと思います。本当にありがとうございました。 【企画政策課長】 　今年度最後の会議ということですが、皆さまのご任期は、３年のため、今回で終了となります。しかし、引き続き皆さまには、地域公共交通会議の委員として、ご承認の方お願いをさせていただきたいと存じます。中には、役職や改選に伴い、交代となる方もお見えになるかとは思いますが、新たに各所属の方に確認をさせていただきます。その際にはよろしくお願いいたします。 　次回の会議につきましては、調整させていただいた上で、またご案内をさせていただきますが、５月中下旬、６月上旬ぐらいの予定としております。 　本日は、長時間にわたりご審議いただきまして大変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４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。恐れ入りますが、ご起立お願いします。 　一同、礼。 　【閉会】