

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6(2024)年度第3回みよし市地域公共交通会議		
開催日時	令和6(2024)年11月11日(月曜日) 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3・4・5		
出席者	【会長】 松本幸正 【副会長】 伊藤久司 【委員】 久野正博 久野文仁 上原真人 小島康史(代理加藤水竹) 山口直毅 中村雄太 高井勇輔(代理 柳原義弘) 宮川高彰 石屋義道(代理 藤原太陽) 増岡浩仁 野澤雄二 岡本重之(代理 渡邊博之) 新谷千晶 宇野百華 村田信光 鈴木哲也 山田浩昭 【事務局】 都市建設部長 都市建設部都市整備専門監 都市計画課長 都市計画課副主幹 都市計画課副主幹 都市計画課主事		
次回開催予定日	令和6年11月頃		
問合せ先	都市建設部 都市計画課 (0561) 32-8021 toshi_k@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 会長あいさつ 【都市計画課長】 本日は大変お忙しい中、本会議にご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日の会議は委員の過半数以上の方にご出席いただいておりますので、会議が成立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、ただいまから「令和6年度第3回みよし市地域公共交通会議」を開催いたします。 会議の開催にあたりまして、松本会長よりごあいさつをいただきたいと思います。会長、よろしくお願いいたします。 【会長】 皆さん、こんにちは。 だいぶ過ごしやすくなりました。11月半ばの方にはまだまだ暖かく、また今週も暑くなるということでしたが、あんまり寒くない方が多分出かけやすい、かといって暑いとまた出かけにくいということで、これが公共交通網にどういう風に効くのかというのが気になるところでございます。 この間、新聞では大東建託の幸福度ランキングという調査がありまして、日進市がこの愛知県ではナンバーワン、そしてなんとみよし市が2位ということでした。大変喜ばしいことです。その他にも指標がありまして、「住み続けたいか」このランキングでいうとみよし市は32位なのです。結構低く、日進市も31位です。さらに住み心地は、みよし市は22位、日進が18位、ちょっと上ぐらいです。ところが長久手市が、幸福度では3位ですが、先ほど言った「住み続けたい」も1位で住み心地も1位です。もう一つは、そもそも比較するのになど		

れだけ意味があるのっていうのもあるのですが、もしかすると長久手はど真ん中にリニモが通っていて、ある程度コンパクトな町だったりするということもあるかもしれませんが、いずれにしても、自治体によって幸せの感じ方、そして住みたいかどうかっていうのが大きく違ってくるのだという実態があるということがわかりました。最近、色んな面で交通の話題が出てくることが多いかと思います。つい先ごろの衆議院の選挙でもライドシェアなんていう話題、こう結構出ていたと思いますが、やはり皆さんの今後の将来にわたって交通の問題というのを身近にも自分の問題として感じてきているのだろうなと思っています。そういう意味では、住みたい、住み心地というのに交通が関係するのは間違いないなと思っていますが、この公共交通会議は市民の方々にとってふさわしい交通をつくる、そして皆さんで議論できる場ということであります。ぜひ、市民を代表して、他の関係の皆様もみよし市にふさわしい交通ができるように一緒にやっていければと思っています。どうぞよろしくお願いいたします。

【都市計画課長】

ありがとうございます。

それでは、議事にまいりたいと思います。会議の進行は、本会議規約第6条第1項の規定によりまして、会長が議長を務めることとなっておりますので、松本会長よりよろしくお願いいたします。

2 協議事項

みよし市地域公共交通計画素案（第1章から第6章まで）について
（参考資料：資料1）

【会長】

それではここから私が進行を務めさせていただきたいと思います。

本日は協議事項1件でございますが、まさにこの後のみよしの公共交通の姿をどうしていくかという絵を描くことになります。

みよし市地域公共交通計画についてご議論いただくということになりますので、ぜひ皆様方から忌憚なきご意見をいただければと思います。

それではお手元の次第に従いまして、みよし市地域公共交通計画素案第1章から第6章までについてご説明をお願いいたします。

【都市計画課主事】

本計画につきましては、持続可能な地域公共交通ネットワークを再構築し、鉄道、バス、タクシーなど公共交通全体で市民の移動の利便性を向上させるため、令和2年3月に策定しております。そして、計画期間が5年経ちましたので、本年度に計画の改定を行っているところであります。

では、1枚めくっていただきまして目次をご覧ください。

構成としましては、まず第1章「はじめに」ということで、計画の狙いや位置づけについて記載があります。（5）では公共交通の本市のめざす姿という記載もございます。

第2章のみよし市の地域概況の整理、第3章が計画改定に伴って行ったアンケート調査の結果になっております。そして、第4章では前計画の達成度評価、こちらの第1章から第4章までをみよし市の現状としまして、そこから第5章でありますみよし市における地域公共交通の課題を設定します。その後、課題に向けての地域公共交通の基本目標を設定します。その後、7章では目標を達成するために実施する事業、8章ではその計画の推進及び評価をする構成となっております。

今回の会議では、次第にありますが、第1章から第6章までについての協議をいただきます。今会議、第1章から4章までと、5章と6章の2回に分けて説明するように進めさせていただきます。なお、7章と8章の指標につきましては、次回の第4回の計画案として皆様にご確認いただく予定であります。5

章は特に課題設定、6章の目標の方向性について、計画案全体の方向性を議論することとするため、今回、1章から6章を説明させていただきます。

それでは、まず第1章「はじめに」からご説明いたします。

1ページをご覧ください。(1)計画改定の狙いとしまして、計画改定のため、基本的に前計画と同様の記載とさせていただいております。主な変更点としましては、3段落目の「その中で」以降のところになります。

その中で、令和4年にさんさんバスの路線の再編を実施しました。そして、今年度には、さんさんバス利用者が最大となった一方、鉄道民間路線についても、新型コロナウイルス感染の流行に伴う外出自粛によって利用者の減少から回復途上となっております等々の記載をしております。

2ページをご覧ください。2ページの(2)計画の位置づけ、(3)計画区域、計画区域につきましては同様のみよし市全域ということで、前回計画から大きな変更はございません。(4)の計画期間につきましても、計画期間を5年間、前回と同様の5年間の令和7年度から令和11年度としております。

3ページ、公共交通のめざす姿、こちらも前計画から大きな変更はなく「人とまちをつなぐ快適交流都市みよし」としております。

次、めくっていただきまして、4ページ、(6)上位関連計画の整理、こちらにつきましては①の「第2次みよし市総合計画」、5ページにあたります「みよし市まちづくり基本計画」、6ページにあたります「第2次みよし市環境基本計画」、こちらは最新の計画に合わせて記載を修正しております。そして公共交通に関する部分をひとつとしております。こちらも大きな変更等はないため説明は割愛させていただきます。

次に第2章「みよし市の地域概況の整理」について、7ページをご覧ください。(1)みよし市の概況整理ですが、上位機関や国勢調査の最新情報を基に前回計画から更新しており、新たな記載、掲載している情報等はございません。そのため簡潔にご説明させていただきます。①の人口の推移と将来見通しでは、図の2-1ですね。平成29年までは急激な人口増加傾向が続いておりましたが、令和5年現在では微増傾向が継続しており、図の2-2では高齢化についても緩やかに進行する見通しとなっております。

めくっていただきまして、②人口集中地区の変遷についてです。下の図を見ていただきますと、順番に青、緑、黄色、オレンジ、赤の順に人口集中地となっていきました。市役所周辺を中心に徐々に拡大していき、鉄道駅周辺では平成17年頃から拡大してきております。

9ページをご覧ください。主要施設の立地状況となっております。市の主要施設や商業施設を路線バスやさんさんバスでアクセスできるようになっております。

10ページは通勤・通学の流動。図の2-5を見ていただきまして、矢印が太いほど人数の多さを示しています。豊田市や名古屋市とは結びつきが多くなっていることがわかります。

11ページは(2)公共交通の現状整理についてですが、国土数値情報、また各社様のウェブサイト情報等を基に最新の情報に更新させていただいております。①は公共交通路線網により人口カバー率は96.6パーセントとなっております。

12ページを見ていただきまして、②につきましては各交通機関のサービス水準です。こちらも名古屋鉄道ウェブサイトだったり、豊田市の情報を記載しております。

次、めくっていただきまして、14ページ、3の利用状況の整理におきまして、第1回公共交通会議の基、最新の情報へ修正しました。(a)の鉄道、(b)路線バスの名鉄バスは、コロナの影響で令和2年度に落ち込みましたが、5年度現在では増加傾向にあります。15ページのループバスについては、5年度から土日祝日の運行が取りやめとなったことなどの影響によりまして利用者が減少しております。16ページの(c)さんさんバスについて、こちら、令和4年度に路線再編などもあり、令和5年度では過去最高の利用者数となっております。

下が乗継タクシーの利用者数となっております。17ページから図の2-12、下の2-13、次のページの2-14、こちらがさんさんバスにかかる経費に関するグラフとなっております。(d) 一般タクシーの利用者数となっております。令和2年度に落ち込んでから横ばいとなっております。

続きまして、(3) 周辺自治体の交通分析及び整理につきましては、愛知県をはじめとする各近隣市町の最新の公共交通計画から引用しております。19ページでは愛知県の地域公共交通計画、20ページは日進市の交通計画、21ページ東郷町の交通計画、22ページは豊田市、23ページは刈谷市となっております。

続きまして、第3章各種利用実態及びニーズ調査の実施・分析について説明いたします。こちらは前回の第2回公共交通会議で報告しました内容を計画に反映させたものになります。(1) は各種アンケート調査の実施、調査の概要となっております。市民アンケート、バス乗降調査、バス利用者アンケートを行いました。25ページの(2) 調査結果につきましては、①の市民アンケート調査について掲載をしております。こちらにつきましては、前回会議にて報告しましたので少し割愛させていただきます。

少し飛びまして34ページ、こちらも前回会議で報告しました住民懇談会の結果を掲載したものとなっておりますので、割愛させていただきます。

続きまして、第4章前計画の達成度評価につきまして、現在の交通計画における目標指標の達成度状況になります。①の公共交通のめざす姿の目標指標としましては、コロナで落ち込んだ各公共交通機関は利用者の回復も見られておりますが、まだコロナ前には戻っておらず、令和5年度現在では「目標値に達成しておりません」としております。令和5年度時点の評価値、そして目標値と比較して「達成しておりません」としております。

36ページを見ていただきまして、公共交通全体の不満割合の減少という目標指数についてです。目標値としましては、平成30年度、前計画策定時は現況値未満を目標値としておりますが、令和6年度のこのアンケートにつきましては数値上では0.3パーセント減少のため「目標を達成しました」と記載しております。ただし、0.3パーセントの減少ということなので、ほとんど変わらなかったという認識でございます。

37ページ、②の基本目標Ⅰにつきまして、名鉄豊田線、名鉄バスともに現況値以上を目標としておりました。令和5年度現在の実績では共に達成はしておりません。下が参考に現況値と評価値を比べたパーセンテージの表となっております。

38ページの③基本目標Ⅱについては、さんさんバスの利用者数となっております。こちらは令和5年度実績では目標を達成しております。

39ページ④基本目標Ⅲにつきましては、案内や情報に関する不満割合の減少を目標指数としております。図4-4行き先案内や時刻表の見やすさ、図4-5乗継情報や案内のわかりやすさを見ていただくと、両項目とも平成30年度より増加しておることがわかります。そのため「目標を達成しませんでした」としております。路線再編の影響などもあり、行き先がわかりにくいといった意見があった一方で、グラフにまた再度見ていただきますと、満足と回答した割合も多く増加したことがわかります。

続きまして、⑤基本目標Ⅳ、乗り方教室の実施についてです。産業フェスタであったり、バスフェスティバルなど、地域や市民と連携・協力した取り組みを実施したため、評価値として令和5年度は4回としております。

第1章から4章まで、以上で説明を終りとします。

【会長】

ありがとうございました。

本日は、まず6章までについて皆さんにご議論いただきたいですが、それをさらに2分割して、まずは現況と前計画の評価というところまでに関してご説明いただきました。ここまでにに関して、ご質問、ご意見等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

前半は資料のバージョンアップといいますか更新ですので、こんなデータも加えてもらいたいとか、こんなデータが揃わないのかなといったようなところがございますらいただければと思います。それから、意識調査のところは、そのうちの抜粋ということで載せさせていただきました。それから、前計画の評価ということになります。数値といたしましては、利用者数については結構厳しい。ただ、さんさんバスだけは達成しているというような状況であります。それから、満足度も全体では良かったのですが、わかりやすさといったような点では残念ながら不満の点も高まってしまったというようなことでもあります。

いかがでしょうか。

【新谷委員】

これからの課題にしていくのであろう部分で、39ページに表示に関する割合が出ていますが、満足、やや満足も確かに広がっているのですが、不満、やや不満を10パーセントとか15パーセントというのは結構多いと感じました。

何が不満なのかというのかがわからなくて、やはり原因がわからないと改善できるのかできない問題なのか、また改善するとしたらどういうことができるのかということを考える糸口がないなと思いました。

この内容がわかると、次にどうしていくかということの議論ができるかなと感じました。

【会長】

おっしゃられる通りだなと思います。評価はされていますが、そもそもこの評価がなぜこうなったのかの分析が必要ではないかということです。事務局としてその辺をどう捉えているのか。事務局、いかがでしょうか。

【都市計画課主事】

利用者アンケートの回答で不満と回答していただいた方には、何が不満かといった内容と一緒にアンケートでお答えいただいているものがあります。確認したところ、やはり路線が増えたことによってバス停の時刻表が見にくい、乗り換え案内がわかりにくい、乗り継ぎの仕方についてもう少しわかりやすくしてほしいなど、やはり路線の改編の伴った不満の内容が多く見られます。事務局としましても、そのアンケート内容を踏まえて改善していくべき内容であるということを理解しております。

【会長】

バス路線が増えたし途中で切れたりもしたので、より乗り継ぎを自分で探すのがわかりにくくなった、あるいはイオンでバス停は集約されたのですが、全部があそこに来てしまうことによってどの場所で乗っていいのかわかりにくくなったとか、なんかそんなことが想定されるのだろうかということもあります。一方で、わかりやすい、わかりやすくなったという方も見えて。例えばネットで検索できるような方はもうそれで十分出来るのかもしれないし、そういう自由記述以外にも、属性別の集計もしていただくとよろしいですね。

あと、現況のところで、各交通事業者さん等々の数値もありましたが、これに関して、もし補足などがあれば、また補足いただければと思います。

例えば一般タクシーについては、新型コロナで落ち込んでいますが、回復に向かっていませんというような記載になっています。ループバスについては、土日祝の運行取りやめなど、運行便数の減少の影響により利用者数が減少しています。路線バスは令和5年現在では増加傾向にありますといった少し明るい記載になっていますが、何かご意見、コメント、補足いただければと思います。

【山口委員】

タクシーについては、本当にこのような状況なのですけど、名古屋都心部ではもうほぼコロナ前を超えるぐらいの状況になってきています。この地域、豊田の現状なども、このような状態ということでもあります。戻らないなという、苦しんでいるというような実態があるということです。今後も継続してお客様が増える努力をしていきたい思います。

【会長】

ありがとうございます。

名古屋の方ではコロナ前まで戻ってきているわけですね。

【会長】

では二極化という感じですね。名古屋の方は戻ってきたけど地方の方はなかなか戻ってこない。

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

【宮川委員】

ちょっと数字は出ないと思いますが、今のタクシーの需要について苦しいというお話があったのですが、利用状況を見ると、その移動需要自体が減っているのか、他のものに転換しているのか。タクシーの先ほどの話ですけど、もし移動需要自体が減っているのであれば、それに合わせた目標値の設定でいいと思います。もし、自動車の方に移行しちゃっているってことであれば、何らかの形で公共交通についてももう少し復帰するような目標設定とかがあると思うので、何かそういったデータとかあれば教えていただけたらと思うのですが。

【都市計画課主事】

アンケートの中で、現在の需要自体のものはないのですが、今後どの機関を利用されますかといったアンケート結果がありまして、さんさんバスが特に少し他の公共交通機関と比べて多い結果となっています。

需要については、今後はどういった調査等をしていけばそういう実態とかも掴めるかというのは、愛知運輸支局さんだったり事業者さんだったりと一緒に相談させていただければなと思います。

【会長】

今回、この先どの交通手段の利用が増えそうかを聞いています。多くの交通機関において、交通手段の利用が増えそうだというような結果でしたか。

【都市計画課主事】

そうですね。減るといったことよりも増えるといった割合の方が、どの公共交通機関も多い結果となっております。特にさんさんバス、タクシーが特に他の機関に比べて多いといった結果でした。

【会長】

ということで、おそらく市内の移動で公共交通を利用しようというご意向が高まってきていて、さんさんバスもしくはタクシーということです。そういう意味では、タクシーは先ほど見込みないということだったのですが、需要の構造は変わりそうなのですけど、一般の方々のご利用というのはこれから高まってくる可能性は十分あり得るなという気はしています。

それから、宮川委員が言った、需要自体が減っているのではないかとということですが、おそらくその辺になると、市の調査というよりは国の方の調査という結果を待たないといけないと思っており、皆さんが期待しているのはパーソントリップ調査の結果報告ということだと思います。

人自体が動かなくなっていて、特に若い人たちは本当に悪くなってきて

いるというような傾向が明確になるのではないかなという気がしております。ちなみに、お年を召した方々、特に75歳以上の方々はすごく出てくる、出歩くという状況が見えて取れているという状況ですね。

宇野委員、いかがでしょうか。

【宇野委員】

私は結構外に出歩く派ですが、弟は出歩くというよりは家でゲームをするとか、そういうことの方が多いかと思います。

外になにかちゃんとした用事がないと行かない。自分からは積極的に動かない感じがあるので、他の学生さんとかもそういう方が多いのかなとは思いますが。

【会長】

まさにおっしゃられる通りで、情報化の波の影響なのだろうなという気はします。環境負荷は軽減しましたので環境面的にはいいのかもしれませんが、動かなくなると交流も減ってしまうという、ちょっと残念な結果になってくるといこともかもしれません。

はい、ありがとうございました。

では、後半のご説明、お願いいたします。

【都市計画課主事】

では、第5章みよし市における地域公共交通の課題について説明いたします。41ページをご覧ください。

こちらが先ほどご説明しました第2章から4章の整理結果となっております。

2章から4章までの整理結果としまして、みよし市の地域概況、人口は微増傾向だが継続するとともに緩やかに高齢化が進行している。人口集中地区も拡大していますよといった地域概況です。その次、公共交通の現状整理。名鉄豊田線の利用者は新型コロナウイルスの影響により大きく減少しましたが、5年度現在では回復傾向が続いています。三好ヶ丘ループバスの利用者数は令和2年から4年まで増加していますが、運行便数の減少により5年度では減少しております。などの公共交通の現状の整理を記載しております。

その次は各種利用実態、ニーズ調査としましては、さんさんバスの運行について、認知度は97.1パーセントと高い中で、自宅からバスで行けることのできる施設については48.4パーセントで半数以下であったり、全体の満足度は不満の割合が満足を上回っている状態等々、各種アンケートや調査によって分かったものになります。

42ページめくっていただきますと、計画目標の達成度評価について利用者数に関する目標については、さんさんバスを除いてはコロナの影響で利用者数が減少となっていたため、目標が令和5年度時点では未達成。全公共交通の不満割合は0.3パーセント減とほぼ変わらないですが、数値上、現状値未達とする目標を達成しております。

なお、案内や情報の割合については、2つの項目とも未達成といった目標の達成度評価となっております。

これらを基に、みよし市がめざす将来像、上位関連計画の総合計画、まちづくり計画や公共交通を取り巻く法制度や社会情勢の変化、地域公共交通のR・デザイン、カーボンニュートラルの実現に向けた取組、運転手不足等々を踏まえて、市の公共交通のめざす姿があらわす状態と比較検討し、本市の課題となるものが以下の3つとなるように設定いたしました。

課題1既存の公共交通ネットワークの利用者数の回復・向上、課題2利用につながるわかりやすさに関心の向上、課題3公共交通に関する新たな技術や状況への対応を設定いたしました。

43ページの課題1をご覧ください。

これまでの整理結果で多くの公共交通において利用者の減少から回復に向かっていますが、まだコロナ前に戻っていないことがわかりました。一般タクシーでは令和2年から横ばい状況であるなど、各交通機関で好調・回復基調という状況でないこともわかりました。一方で、さんさんバスは過去最高の利用者数となり、日常的な生活交通としての利用が定着していることがうかがえます。そして、みよし市総合計画では各公共交通の機能に応じたサービスを確保、維持、改善していくことで持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ることとし、まちづくり基本計画では鉄道、路線バス、タクシーなどの公共交通相互の連携を図ることが求められています。そして利用者の減少が続いた場合には減便、または廃止の可能性が出てきます。その場合は、みよし市の公共交通のめざす姿、そのめざす姿があらわす状態のうち、多様な交通モードにより誰もが公共交通を利用した快適な暮らしが実現されている状態として既存の公共交通ネットワークを維持していくためには、利用者が定着しているさんさんバスをはじめとし、各公共交通の利用者数の回復または向上することが必要と考えまして、課題を既存の公共交通ネットワークの利用者数の回復・向上と設定いたしました。次の44ページは参考に利用者数の各公共交通の推移を掲載しております。

2つ目、利用につながるわかりやすさと関心の向上です。図5-8行き先案内や時刻表の見やすさ、図5-9真ん中にあるグラフ、乗り継ぎ情報や案内のわかりやすさの満足度を見てみますと、前回結果より不満と回答した割合が多少増えております。こちらは令和4年の路線改編により、充実した反面、案内のわかりやすさが低下していることが考えられます。また、市民アンケート調査によると、みよし市の公共交通に関して知っていることについて、市内をさんさんバスが走っているでは97.1パーセントありますが、一方で実際に利用するために必要な情報である、自宅近くのバス停で行ける施設を認知している割合は48.4パーセント、半数を下回っている結果となりました。時刻表の見やすさや行き先案内、乗り継ぎ情報のわかりやすさについて不満割合が増加していることで利用するために必要な情報が周知されていないという状況は、市の公共交通のめざす姿があらわす状態のうち、子供から高齢者まで誰もが利用しやすく、わかりやすい移動環境が整っている状態から離れた状態となっております。わかりやすい情報を行うとともに、その情報を市民または利用者が積極的に受け取る意識が醸成されることが必要と考えまして、課題を利用につながるわかりやすさと関心の向上と設定いたしました。

3つ目、公共交通に関する新たな技術や状況への対応です。様々な社会情勢の中で、環境負荷の低減や持続可能な地域社会の形成に向けて、人にも環境にも優しい車両への更新が求められています。そうした中、本市内の一部ではハイブリッド車のバスやタクシーが導入されていますが、さんさんバスにおいては導入しておりません。一方で、運転手は全国的に不足している状況にあり、バスの減便等々が取りざたされております。本市においても、住民懇談会では駅に待機しているタクシーが少ないといった意見もありました。現在はさんさんバスに適した低公害車両は国内で製造されていない状況ですが、今後、適した車両が登場する可能性もございます。また、全国的に運転手不足への対応として自動運転の実証実験が各地で実施されていたり、日本版ライドシェアと呼ばれる事業が解禁されたりしています。こうした社会情勢に合わせるとともに、新しい技術や車両の登場に柔軟に対応していくことで、みよし市の公共交通のめざす姿があらわす状態のうち、多様な交通モードにより、誰もが公共交通を利用した快適な暮らしの実現と地域環境への負担が軽減される状態につながると考えまして、課題を公共交通に関する新たな技術や状況への対応と設定いたしました。

続きまして、6章地域公共交通の基本目標について説明いたします。47ページをご覧ください。

公共交通のめざす姿と課題と基本目標の関係についての表になります。市の公共交通のめざす姿があらわす状態から現況、調査結果の差から課題を設定い

たしました。そして、めざす姿があらわす状態を実現するために課題から基本目標を設定しました。

基本目標Ⅰ持続的な公共交通の運行確保を目指すため、利用促進策を推進します。基本目標Ⅱ公共交通の重要性を理解し、みんなで育む意識を醸成します。基本目標Ⅲ新たな公共交通の環境に対応するため、関係者が一体となった取組を展開します。としました。

48ページが基本目標の展開方針のそれぞれになります。

基本目標Ⅰの展開方針としては、最初のポッチ、名鉄豊田線や名鉄バス、三好ヶ丘ループバス、一般タクシーにおいては減少した利用者の回復が進むよう、変化した生活様式に合わせた利用促進策を推進します。次は、さんさんバス乗継タクシーにおいては、路線再編によって拡充されたサービスを使いこなす利用促進策を実施します。これらの基本目標に対して想定する目標指針の例としまして、各公共交通機関の年間利用者数、また公共交通の人口カバー率などを想定しております。

基本計画Ⅱにつきまして、公共交通の重要性を理解し、みんなで育む意識を醸成します。こちらにつきましては、公共交通が理解され、かつ利用されるよう、わかりやすい情報提供をデジタル、アナログの両面でそれぞれ展開します。「公共交通に関する様々な情報を市民が受け取り、学ぶことができるようにします」などをしております。これらの基本目標に対して想定する目標指針の例としましては、公共交通利用説明会の開催回数、公共交通の利用割合、また、前回会議でも少し話題になりましたさんさんバスの日の認知度なども考えております。

基本目標Ⅲにつきましては、新たな公共交通の環境に対応するため、関係者が一体となった取組を展開します。市内における新たな住宅地や商業施設等の開発による公共交通運行への影響に関して、庁内で情報共有するとともに、関係者と連携・協力し対応します。本市に関連する公共交通の運営状況や各種事業の情報共有・連携を交通事業者と図ります。などとなっております。これらの基本目標に対して想定する目標指標としましては、複数の関係者が連携して実施した取組の件数と、みよし市内を運行する環境負荷の低いバス・タクシー車両の導入台数としております。目標指標についてなどは、指標の算出、検証方法なども見据えて、また今後設定していく必要があるため、またこの会議等で委員の皆様のご意見を頂戴できればと考えております。

以上で5章、6章についての説明を終わります。

【会長】

前半の現状分析から、まず課題を出していただいております。

課題については42ページの3つ課題を掲げていただいて、その課題への対応ということで基本方針を3つ掲げていただいているということになります。したがって、この基本方針に沿った形でこれからいろんな取組みが位置づけられていくということになりますので、まさに今後のみよしの公共交通がこうなっていくということで、非常に重要な柱ということになります。これで本当にあっているのか、あるいは不足しているところはないのか、そういった面も含めて、ご意見いただければと思います。

宮川委員、お願いします。

【宮川委員】

議論に入る前に確認ですが、既存の名鉄バスさんは当然として、さんさんバスも含めて、基本的には今の形を維持するということで、47ページにあげてあるような取組みを進めるという作りということによろしいでしょうか。

【都市計画課主事】

はい。既存の公共交通を維持するために、減便等々になってしまわないように、利用者の回復・向上をしていくことを課題と目標としております。

【会長】

前回の計画ではさんさんバスの見直しを行っていかうというものが位置づけられておまして、それに従って見直しをして、増便、ルートの再編を行ったわけですが、今回は今あるさんさんバスを含めて、既存公共交通として、利用促進を図っていきたいということです。

その他、いかがでしょうか。久野さん、お願いいたします。

【久野文仁委員】

基本目標Ⅱで情報提供をデジタル、アナログの両面でそれぞれ展開しますとある。デジタルの分野はすごく発達しているので色んな形で対応できるようになっていますが、さんさんバスを利用される方については、まだまだアナログの方が多くはないのかなってことを思います。ぜひ、表示のことや乗り方など色々なことについても、アナログ分野での展開も力を入れていただけるといいかなと思います。新しいシステムになった場合に乗り方についてすごく説明される方がある期間みえて、すごく懇切丁寧に説明されていました。とてもいいことだなんていう風に思っていたんですが、今もうそういう方はみえないので、アナログでのこういう対応の仕方についても力点入れていただけるといいかなということに思います。

【都市計画課主事】

目標指標でもあります、公共交通の利用説明会の開催回数というところが、そのような部分も含まれております。みよし市では、小学生向けの乗り方教室の昨年度も実施し、今年度も10月に実施をしました。しかし、現在では高齢者に向けて開催がみよし市としてはできていないといったところも把握しておりますので、イベントも含めて、そういった実際にお話しするような機会を少しでもこう増やしていければと考えています。

【会長】

デジタル、アナログの両面でそれぞれ展開しますというのはありますが、特にさんさんバスの利用者層をみれば、アナログでの展開というのが特に望まれているということだと思います。すなわち、利用者に応じた形で情報提供をするということが必要だということだと思いますので、ただ単に両方やります、ではなくて、それぞれの利用者に応じた形で、特化した形で情報提供をしてくださいということだと思います。

ありがとうございました。

【新谷委員】

課題2の45ページ、下から3行目のところ、分かりやすい情報提供を行うとともに、その情報を市民・利用者が積極的に受け取る意識が醸成されていることが必要とありますが、やはり自分たちの公共交通を自分たちが利用するんだという意識を持っているかどうかで、色んな情報を発信したとしても、それに関心を持ち受け取ろうとしなければなかなか届いてはいかないので、その部分をどういう風に醸成していくのかというのが、この基本目標の中にもう少し盛り込まれるといいと感じます。

【都市計画課主事】

まず利用の分かりやすさと関心の向上っていったところが今回の課題の2として設定してまして、皆さんが自分たちでバスを運行していく、乗らなければ減便してしまう、廃止してしまう、そういう意識づけが重要だと考えておりますので、そういった方法を今後、施策として、実際具体的にどういったことをすれば市民の方が自分たちで育むという意識づけをつくれるっていったところを考えていく予定です。

【会長】

言葉で書くのは簡単ですけど、じゃあどうやってやるのだということですよ。これはみよしに限ったことではなくて、他の自治体での同じように悩んでいるところだと思います。答えはないということですので、ぜひいろんな方々のお話を聞きながら、また市民の方々からも直接お話聞きながら、どうやって伝わるのだろうか、どうやったら乗って意識してもらえるのだろうか、そういったところを探りながらやっていくというのが大事だなと思います。私のイメージは、これはやりますというよりは、市民の方々と対話を重ねながらやっていくのだという、そういう姿勢でいいのではないのかなと思います。時間もかかるし、大変な手間もかかるのだと思いますが、こうひとりひとりと対話を重ねながらこうやっていくということで公共交通の利用促進という意味では、そういったもう人海戦術でやっているようなところもあって、結局それが功を奏しているっていうようなところもあります。そういった姿勢というところを書き込んでおくか、あるいはこれだっていうのがもしあれば、それを書き込むということだと思います。また今後、次回皆さんにご検討いただくので、それまでにいい内容の記載をください。

その他、いかがでしょうか。

【増岡委員】

基本目標Ⅲの新たな公共交通の環境に対応するための、課題3に新型の車両を導入したりして環境の負荷の軽減を図るとありますが、その意味合いでいくと、新たな公共交通の環境負荷の低減に対応するためとか、そのような書きぶりの方がなんとなくしっくりくるのかなっていうような風に思いました。その辺りはニュアンス的にはどうですか。

【会長】

課題3のところで書かれていた内容と、このタイトルとして出てきた新たな公共交通の環境に対応するためには、少し齟齬があるのではないかと。確かに新たな公共交通の環境って言われると、いわゆる地球環境の環境ではなくて、公共交通を取り巻く環境というような形でも読めてしまうので、少し意味を取り違えてしまう可能性がある。それよりは直接的な表現にしてはどうでしょうかというご提案だと思いますが、いかがでしょうか。

【都市計画課主事】

48ページの基本目標Ⅲの新たな公共交通の環境といったところは、そのポッチを見ていただきますと、市内における新たな住宅地や商業施設等の開発の運行の環境影響等に関しての情報を共有するであります。下には公共交通の運営状況、各種事業の情報共有など、こちらは運転手不足についての、その公共交通の環境もあります。なので、様々な意味の環境というところが含まれている記載とさせていただいております。

【会長】

だから公共交通を取り巻く環境を含めた環境だと。いわゆる取り巻く社会環境というのと、本当の意味の地球環境という2つが同じ環境の中で書かれているのですが、46ページは地球環境で締めくくられているのに、48ページのところ、あるいは47ページの基本目標の環境は社会環境になっているわけですね。

【都市計画課副主事】

両方含むのかも文章で分かりやすくするように少し修正させていただきます。

【会長】

社会環境、地球環境と書いてもらった方が明確になると思います。そういう形でわかりやすさが大事ですだと思います。

その他、いかがでしょうか。

じゃあ私から一点。さっきのお話なのですが、もう需要自体が減っているのではないかというような話がありました。現実には色々調査を見ると、どうも減っているのだというのが見えてきています。それから、おそらく名鉄バスさんも含めて名鉄の鉄道さんも、もう100には戻らない前提ではないかなと思うのです。すなわち、回復というのはもう望まない方がいい。違う形で、昔の状態に戻ることは諦めて、違う需要を生んでいくということが必要だなと思っています。そういう意味で課題1「既存の公共交通の利用者数の回復・向上」の回復・向上がいいのかなという気がしています。数だけであればそれで悪くはないと思うのですが、なんとなく我々の意識として回復という言葉があると、前に戻るのだというのが頭の中にあって、そこで思考が停止しちゃうような気がする。そうでなくて、違う需要を生み出していかないといけない。今までとは違う利用者数、利用者の方々に利用いただく、そこを考えないといけない、それはまた新たな取組みが求められているのだと思います。そういう意味で回復っていうと、なんかもうみんな待っていればいいって思ってしまう。もう単なるマインドだけの問題なのですが、いわゆる回復イコールただ待っていればいいということではないという認識を持っていただいて、それを言葉に表すといいなという意味であります。

そこじゃないでしょうかというのを示すためにも、この言葉を使うのはどうかという気がします、いかがでしょうか。

【都市計画課副主事】

利用者数といった数だけで追ったもので、まずは各交通機関の利用者数を現状よし市のめざす姿と比較し、コロナ前まず戻さないといめざす姿とならないのかなという解釈の基、まずは回復。そして、さんさんバスに関しては過去最高ではありますけれども、路線再編をしたという経緯がありますので、一概には言えないっていったところで向上といった記載になります。今ぱっといい言葉が思いつかないので、再度、言葉も含めて検討させていただきます。

【会長】

ありがとうございます。タクシーについては、みよしでは先ほどまだまだ利用者の数が戻っていないということですが、他の地区で聞くとコロナ前以上に利用があるっていうのはよく聞きます。それは何かというと、昼間の利用なのです。昼間の利用がものすごく増えてしまって、今タクシードライバーさんが不足しているので、それで困っているっていうようなことですから、そういった今までとは違う利用が増えて、コロナ前以上に増えているという事例も見えてきていますので、そこを目指さないといけない。

ご意見いただければと思いますが、いかがでしょうか。

もう一点、48ページの基本目標Ⅲの想定する目標指標であります。ここにさんさんバスの収支率、利用者1人当たりの公費負担額というのがありまして、これ決して悪い目標ではないと思っていますし、これをおざなりには出来ないと思っています。ただし、この目標を達成することを是とする場合、さらに利用者数が伸び悩んだ場合、この場合何が是となるかという投資を減らすことになります。もうどんどん、どんどん減らせればいい。そうしたら収支率は上がりますし、利用者1人当たりで公費負担額も上がってくるのです。では、これは市民の望む姿なのか。ただし目標としては正しい方向に動いていくのですよ。という意味で、私はどこの自治体さんでも言いますが、これを目標にすべきではない。ただし、これは確認すべきだとは言っています。青天井ではない。なので、絶対確認はしないといけない。ただし目標にしちゃいけないと言っています。例えば、今回目標指標ということで入れていただいているが、目標指標と確認指標ということで、少し分けていただいてもいいかと。目指すべ

きは正しい方向を目指す。という意味で、確認というところは入れていただいてもいいかなと。指標化しますとその指標だけが、策定された時は皆さん魂をお持ちですのでその魂を持って目標を達成しよう、その意味は利用者を増やしてこの目標を達成しようという思いがありますが、代が変わってきますと、数値だけを見ていくことになります。まず、数値さえ達成できればいいでしょう、だったら便を減らせばいいでしょうということになってくるので、そうなるのを防ぐという意味であります。1つの意見としてお聞きいただければと思います。

その他、いかがでしょうか。

【村田委員】

公共交通ネットワークの利用者数の回復・向上というところで、先生は新たな需要ということで、見直しをかけていく中で、先生にお伺いした。公共交通のめざす姿ということで、本市の地域公共交通に求められる役割の中の2番で、この外出機会の増加っていうところをあげているのですが、これは利用者数の回復とか向上とかとは少し違う要素があるような気がするのですが、先生、どんな風に思われますか。

【会長】

ここは、私は本質だと思ってまして、先ほど、新たな需要と申し上げましたが、例えば最近の若い人たちは出歩かず、ネットで物事が済んでしまう。そして車にも乗らなくなってきたということなのですが。いや、そうではなくて、何か特別な理由がないと出ていかないということなのですが、その特別な理由ができるといいと思う。そういうのを作ってあげることによって、実際に外出する機会ができてくるということだと思っています。これがいわゆる、これは新たな需要になるのですが、新たな需要によって利用者数が増えていくということに繋がっていくのだなと思っています。それは、何が出来るかって言いますと、まさに町のにぎわいを創出することだと思ってまして、今、色んなところで駅前再整備とかをやりながら、にぎわいの創出っていうのを取り組んでいます、まさにそういったところに寄与していくのだなという風に思っていますので、本当はそこが重要です。ただし交通分野でそこを描くのは非常に難しいと思いますので、そこは明確には書けないかもしれませんが、きっとそういう思いはお持ちなのだろうなと思いますし、みよしの場合は都市計画課が所管でありますので、ぜひ、まちづくりと連携しながら、そうやってお出かけを創出するようなそんな町のつくり方、あるいはそういったことを作ってもらうというのも望ましいことだなと思います。

【村田委員】

一緒だと思ったのですが、ネットワークが便利になったから出かけるだけじゃなくて、外出機会の増加っていうのをこのところに入れていくのは難しいかと思いますが、表現の仕方や考え方の中でまた考えていきたいと思います。ありがとうございました。

【会長】

おっしゃられる通りだと思います。

変化した生活様式に合わせた利用促進策を推進しますっていうのが、まさに今、言われたことに関係するなと思っています。基本目標Ⅰの1つ目の黒ボツのところです、名鉄豊田線や云々って書いてありますが、最後も変化した生活様式に合わせた利用促進策を推進しますというのがあって、これがおそらく外出機会の創出に繋がるようなことはやってもらえると、非常にいい風だと思っています。

想定する目標指標のそこには利用促進策による増加数なんかを目標にしてもらってもいいなと思ってまして、すなわち、イベントもやりっきりじゃな

	くて、やったらそれによって何人増えたのかというのも数えて、そしてそれを目標に入れましょうということでもあります。参考にしてもらえればと思います。 その他、いかがでしょうか。 市民の方々に一言ずつ、もし何も意見がなかったら感想でも結構ですのでお願いしたいと思います。 【久野正博委員】 今、この時代にはそぐわないような意見だと思いますが、大昔にかえってどこでも乗降できるように。現在、みよしのさんさんバスの停まるところは普通の道路で止まるが、乗りたい人は例えば赤いハンカチでしたらバスが止まってくれるだとか、自分の降りたいところですよすぐに止まっていだけるようなことをやると、お客さんが増えるのではないかなと思います。 【都市計画課主事】 現状は、他の公共交通事業者さんとの兼ね合いもありますので、すぐに対応というのは難しいと思います。なるべく公共交通に乗っていただけるような仕組み、交通ネットワークっていったところを考え、市民に公共交通を身近に感じてもらえるようなネットワークは作っていききたいなとは思っております。 【会長】 言われるのはもっともなご意見で、それはそうやってどこでも乗れてどこでも降りられるようになればすごくいいですね。ただ、現状の法律の下では難しいです。ただ、みよし市の中でもフリー乗降が可能な場所はあるかもしれません。ただ、そこでそういうご要望があるかどうかもう考えないといけません。そこはぜひ事務局、ご検討ください。そして、交通安全上問題もなく、そしてフリー乗降ができるのであれば、そこは実現いただければと思います。難しければ難しいで、そこは現状諦めてもらわないといけません。これは制度の問題ですので、制度自体が変わっていく可能性はあると思います。日本の交通行政あるいは交通管理と言いますか、その部分が変わっていけば変わってきますので、いずれそんなのが許されるような時代が来るかもしれませんので、諦めずに目指していければと思います。 【久野文仁委員】 さんさんバスの利用等について、もっともっと知っていただけることを色々な機会を通してやっていただけるといいかな。今、いきいきクラブさんは非常にたくさん、それぞれの行政区ごとで行事やられている。そういう行事の折に関係者の方がさんさんバスの利用について少し説明するような機会を作っていただくと、すごく認知されていくのではないかなと思います。免許を返納された方がさんさんバス利用して、買い物行っているよ、とても私便利になっていますよっていうような、そういう体験談も、そういう場でしていただく、情報交換していただく、そういう機会があるといいかなという風に思っています。以上です。 【会長】 大変いいヒントですね。これが次回、取組みの中にそういったところを踏まえて検討いただければと思います。 【都市計画課主事】 実施施策の中でぜひ入れさせていただければと思います。 【野澤委員】 ちょっと関係ない話かもしれませんが、私はこの会議に出て、バスに乗らな
--	---

いかんと思ひまして、先日、夜遅かったのですが雨の中、最後のバスに乗りました。家の方へ行くバスと思ったら、違ひまして、ベタベタになって家に帰り、ちょっとトラウマになってしまひまして。あの時、運転手に聞けばよかったのか、それとも知ったかぶりして乗っちゃったら、思ひぬ、逆方向に行っちゃって、ちょっと辛い思ひをした。一緒の色で一緒のバスで一緒の方向に行って、途中から全然違う方向に行っちゃい。パニックで、途中で止めてくれって言ったけれど止まってくれなかったの、また今後色々勉強したいと思ひますが。以上です。

【都市計画課主事】

そういった乗り間違ひがあるという声や問い合わせをいただいております。事務局としても、今、ラッピングとしては統一するといった方向で再編の時に会議等も含めて決定した中でより間違ひが少ないように対応させていただきたいと思っております。

【会長】

やっぱりバスは不便ではなくて不安なのです。バスは不安な乗り物なのです。知っている人にしてみればなんでもないことなのですが、初めての人にとってみると不安だらけなのです。今、言われたように、どこ行くかわからない、どこで降りたらいいかわからない、どう乗ったらいいかわからない、どうお金払ったらいいかわからない、もうわからないものだらけなのです。ただ、やはりこう慣れちゃっている我々は、それが当たり前だよなって思ひて、ついついそこを情報発信するのをおろそかにしてしまうのですが、やはり初心にかえって、初めての方でも、初めての子ども、例えば子供ひとりでも乗れるような、そんな乗り物にしていけないといけません。改めてやっぱり初心に戻って、そこを立ち返ってやっていきましょう。

【新谷委員】

みよしの中だけ走るさんさんバスだつていう強みが反対に私は感じていて、やっぱり使いこなして楽しもう、さんさんバスに乗りまくって、楽しむイベントみたいなのをやれたらいいなつて思ひています。そうなると、楽しいから乗る、面白いからやろうつていう感じになって、市外に行かない。すごいセーフティーネットがあるわけなので。野澤さんのお話を伺ひて、乗り降り自由は難しいとしても、間違つたつていう時に降りるだけ自由にしてくれるといいのかなと思ひます。

【都市計画課主事】

バスがその目的地への手段じゃなくて、乗ることの目的となると、子供であつたり、また家族でといった機会があると思ひますので、そういったことも含めて考えていきたいと思ひます。最近でいえばバスフェスティバル、尾三市町で、他の市町と協力して、みよしで乗り継いだら隣のあそこまで行けるよとか、東郷町のあそこでもバスで行けるよつていうのを知ってもらふ機会といったイベントも実施しています。

バスを途中で降りられればいいというお話ですが、法律で決まっております、乗降場所つていったところは利用者の方には申し訳ないですが、ご理解をいただくところにはなるかなと思ひております。以上です。

【会長】

ありがとうございます。使いこなして楽しもう。こういうワードがちりばめられるつていうのは大事で、みんなで育むつていいなと思ひのですが、やっぱりワクワクするような楽しいものだつていう、そういうワードも入れましょう。それから使いこなすというのが今、みよしに走っている公共交通、それを知つていただいてそして使いこなす。さらに使いこなすのも楽しみながら使い

こなすのだっていうこの姿勢ですよ。やっぱりこういうのが大事だなと思いました。

ちなみに乗り過ごした場合の高速道路は最近、逆走が大きな問題になっていまして、降り過ごした場合、行き過ぎちゃった場合、次のインターでお申し出くださいって書いてあります。やっぱりそういう失敗される方もいるのだという前提の対応がされているのです。でもバスは先ほど言ったように一見さんしか乗れない仕組みなのに、わかんないことだらけなのに、その失敗した方々に対してのケアって何にもないのです。結果として途中で降ろすことはできないのですが、もし降りそびれた場合は一言ドライバーにお声がけくださいとか、行き先が不明な場合は一言ドライバーにお声がけ、止まっている場合であつたらいいですね。ぜひ、初めての方々も戸惑わずに乗れる、そして困ったらすぐ運転手さんに聞いても問題ないのだということがわかるような形にしてみようというかなと気がしました。

【宇野委員】

2点ありまして、ひとつは、さっきのデジタルとアナログの表示なのですが、三好ヶ丘駅にデジタルの電光掲示板で、今、さつきラインがどこにいるのかと、くるまつラインがどこにいるのか、全部一目で分かる表示があつて、私が見てもわかりやすいなっていると思うので、みよしのイオンとかも乗り継ぎとかで使う人は結構多いと思うので、みよしのイオンとかにもそういうのがあつたらみんな使いやすいかなと思いました。

もうひとつは、さっき大雨で濡れてしまったって話していたと思うのですが、バス停に屋根がないというのが結構多いので、屋根があるとバスを待ちやすいかなと思いました。

【都市計画課主事】

三好ヶ丘駅にある掲示板ですが、分かりやすいというお声をたくさん高齢者の方からもいただいております。現在は市役所、サンライズ、イオン、三好ヶ丘駅、みよし市民病院に設置しております。切れているとすぐに連絡が入って、事務局が駆けつけるぐらいに皆様気にされているので、そういった声があることが有難いなと思っております。

二点目の屋根についてですが、今、計画でもありますバス停環境の整備といったところについても進めさせていただいております。色んなところのバス停の屋根や、ベンチと一緒に設置を考えているところもありますが、道路の幅の都合上ですね、できないところもありますが、利用者が多いところから順に今進めております。

【会長】

今のみよしのイオンにもあるということですが、今後、増やす、増やさないというのはあるのでしょうか。

【都市計画課主事】

現状は増やす予定はありません。

【会長】

全く同じものじゃないにしても、そういった便利だと思われるような情報提供はこれからも整備していくのですよね。

【都市計画課主事】

そうですね。課題でも分かりにくさ、見にくさっていったところも入っておりますので、今後も分かりやすいように整備をしていければなと考えております。

【会長】

バス停環境の整備も、もちろん物理的に、あるいはそこを制度的に不可能なところもありますが、可能なところについては設置していくという方向は、今回の計画でもどっかに位置づけられるということによろしいですか。

【都市計画課主事】

はい、位置づけられる予定です。

【会長】

特に社会資本総合整備交付金など、国の補助金によってバス停環境の整備も可能になってきていますので、ぜひ積極的に活用いただきながら、利用者の方々にとって快適に待てるような空間を作っていただければと思います。

【宮川委員】

フリー乗降の関係ですけど、少し補足させていただきますと、フリー乗降については現行制度でもできないわけではないのですが、例えば、急に降りたい方がみえて、運転手さんがブレーキを踏むと、後ろの車の方に、いきなりブレーキ踏んだようになってしまい、ちょっと事故とかの可能性があると、何もないところで降りたい方が手を挙げた時に運転手さんがそれを見つけてブレーキを踏む、というところがございます。一定の交通量の安全が確保できるようなところであればできますが、街中など、そういったところだとやっぱりバス停があるのでバスが止まるかもしれないという予想運転をしていただくという前提でということもあります。逆に言うと、先ほど申し上げたような交通量の少ないところであればできる可能性はあるので、その辺はご検討いただけたらと思います。

もう1点、ちょっと「使いやすい」というか「わかりやすい」のところですけども、先ほどデジタルとアナログを両方ともバランス良くっていうお話がありましたが、例えばお年寄りのサロンとかで色んな教室とかやってみえると思うので、スマホ使い方教室のいつとしてバスの乗り方について教材として扱ったりなど連携して、情報提供する、そういった情報の機会を増やすことで浸透するきっかけになることもあるかなと思いますので、ご検討いただけたらと思います。

【会長】

ありがとうございました。

今のご意見も踏まえて、今後修正いただければと思います。

その他、いかがでしょうか。

【副会長】

基本目標と展開方針のところで、議論が色々ありましたけど、ポッチのところで具体的に分かるものもありますし、最初の変化した生活様式に合わせてと書いてあるところや、路線再編によって拡充されたサービスを使いこなす利用促進といった具体策はあるのかなと。先ほども議論ありました簡単なところで、耳障りが非常にいいので、ぜひこの辺のところの具体策を次回までに出していただけると非常にありがたいかなという風に思います。

他の目標の2や目標3は具体的なものもでてるので、ちょっと具体的なもので魅力あるのを今後出していただける良いなという風に感想を持ちました。

【会長】

はい、ありがとうございます。

そういう意味では、次回の事務局から出される提案が大変期待されているとこだと思いますので、しっかり考えてきてもらえればと思います。ありがとうございました。

	【会長】 ありがとうございました。今日たくさんご意見いただきましたので、いただいた意見を参考に、修正、そして今後の施策を考える上で反映してもらえればと思います。 (3) その他 情報提供 【会長】 それでは(3)その他情報提供ということで、宮川委員お願いします。 【宮川委員】 2点、情報提供させていただきます。 まず1点目のチラシは、中部運輸局は例年定期的に、公共交通に関する情報発信のためのシンポジウムを行っております。今年は11月21日に今池ガスホールで、課題解決のためのデジタル技術の活用と題しまして、様々な事例やデジタルをどうやって使うか、そういったところの情報提供を行う予定でございます。ご興味がありましたら、お越しいただくとともに、関心のありそうな方に、情報提供していただけたらと思います。会場だけでなく、ウェブもご覧いただけますので、よろしくお願いいたします。 2点目のチラシですが、こちらは2年目になりまして、公共交通のフォトコンテストということで、主に中高生を対象とした公共交通にまつわる写真を撮っていただくものです。応募していただきますと中部運輸局で表彰するという仕組みになっております。応募期間が既に始まっていますが、来年の1月31日までございますので、お子様やお孫様、あるいは関係する方にお知らせいただいて、ぜひ公共交通に関心を持っていただく、写真を撮って応募いただくように、ご協力いただけたらと思います。よろしくお願いいたします。以上です。 【会長】 ありがとうございました。 皆様方、今日もありがとうございました。 いろんなご意見いただいたこと、感謝申し上げます。 それでは、進行を事務局にお返しいたします。 【都市計画課長】 長時間にわたりまして、皆様、お疲れ様でございました。 皆様から、様々な視点からの多くのご意見いただきましたので、これを計画に反映させながら、次回の会議で第7章と第8章を含めた計画案全体を、また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。 次回の会議の開催日時につきましては、12月20日金曜日、午後2時からを予定しております。 ご案内につきまして、後日、送付させていただきますので、ご確認のほど、よろしくお願いいたします。 それでは、これをもちまして令和6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。大変お疲れ様でございました。 —閉会—
--	---