

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8(2026)年度第1回みよし市地域公共交通会議		
開催日時	令和8(2026)年6月11日(木曜日) 午後2時から午後3時40分まで		
開催場所	みよし市役所3階 研修室4・5		
出席者	【会長】 松本幸正 【委員】 市古 勲 海野広三 梅川小夜子 山下正午 大杉徹 小林裕之 上原真人 小島康史(代理 板倉雄二) 山口直毅 中村雄太 内藤真一 原田光一郎(代理 山田慎児) 高臣綾子(代理 市川哲也) 加藤正治(代理 中島正人) 阿部雄一郎(代理 渡邊博之) 野澤雄二 新谷千晶 石鍋寿久 宇野百華 村田信光 成田明弘 浅井謙一 【事務局】 企画部長 企画部参事 企画部次長兼企画政策課長 企画政策課主幹 企画政策課副主幹 企画政策課主査		
次回開催予定日	令和8(2026)年10月頃		
問合せ先	企画部 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》 【企画政策課主幹】 本日は、大変お忙しい中、御出席いただき誠にありがとうございます。 本日の会議は、委員の半数以上に御出席いただいております。「みよし市地域公共交通会議の設置に関する規約」第6条第2項の規定を満たしていますので、会議が成立しておりますことを御報告させていただきます。 また、本会議は公開とさせていただきます。本日は1人の方が傍聴されている点、御報告させていただきます。 それでは、ただいまから、「令和8年度 第1回みよし市地域公共交通会議」を開催いたします。 始めに、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ます。会長よりお願いいたします。 1 会長あいさつ 【会長】 (会長あいさつ) 【企画政策課主幹】 ありがとうございました。 議事に先立ちまして、中部運輸局愛知運輸支局の山田様より、本日机上に配布しました、中部運輸局作成の「活発で良い議論ができる会議のために。」を基に、本会議における委員の方の役割等について御説明いただきたいと思いますので、よろしくお願いします。		

【山田委員】

ただいまご紹介いただきました愛知運輸支局の山田でございます。

皆様のお手元に「活発でよい議論ができる会議のために」という資料があるかと思うので、こちらをベースに簡単に説明させていただきます。

それでは1枚めくっていただいて、1ページ上段をご覧ください。先ほどの松本先生のお話にもありますとおり、全国の地域公共交通が今大ピンチですというような記載がございます。

利用者の減少から、事業者の採算が悪化し、路線の縮小や廃止といったことが、全国各地で起きております。この理由としましては、少子高齢化の伸展による利用者の減少、それによる労働人口の減少によって、ドライバーの確保が厳しくなっているところでございます。

また、少し前にはコロナによる外出自粛等もあって、そこからなかなか利用者が戻ってこないというところもございますし、昨今は、物価高や燃料高で事業者の経営が非常に厳しい状況になっているということでございます。

ただ一方で、皆様も御認識のとおり地域の公共交通というのは、そこで生活する住民の方にとっては、なくてはならない重要なものでございますし、また各地域を訪れる旅客の方の足にもなりうる、地域にとっては重要なものであるということは御認識いただけるかと思います。このような、各公共交通の現状を踏まえまして、この重要な公共交通をいかにして、今後、5年後10年後の将来を見据えて維持していけるかを今の段階から常に考えて、先を見越して行動していくということが重要になってまいります。

2ページの上段、公共交通会議というのは、地域にふさわしい公共交通をつくり上げていくために、住民や交通事業者、行政など、その関係者がみんなでこのような形で集まって、先ほど申し上げたような側面で公共交通を維持していくための様々な議論をしていく場だというふうに御認識いただければと思います。

その下に、会議で具体的に話し合うケースの1例が記載ございます。例えば運行についてであれば、ダイヤやルートの見直しについて、より使いやすいダイヤやルートがどのようなものかといった議論、また、利用者を増やすためにどんな取組ができるのか・必要なかといった議論、また、地域全体の公共交通の将来について、まちづくりの在り方も踏まえて広域的に議論をするといったようなものです。

また、公共交通の維持に関する補助金等も活用されているケースでは、補助申請に関する協議といったものも含まれてくるということでございます。

会議において出される議題について、皆さんから率直な議論、御意見をいただくというのが、非常に重要というふうに思っております。

3・4ページの横に、会議の参加者とその役割という記載がございます。様々なお立場でこの会議に御参加いただいておりますが、それぞれのお立場でどういう御発言をしていただくとよろしいのかという記載がございます。

例えば住民代表の方であるならば、日頃から感じている公共交通を利用する上での課題やお困り事といったところを率直に御発言いただければ結構ですし、地域の視点から公共交通に対する課題や必要な取組の提案といった視点で御発言いただけると幸いです。

また、ほかの皆様におかれましても、それぞれ御自身の項目のところを御覧いただきまして、そのような御発言がいただくとよろしいかなということでございます。

また5ページ以降には、交通会議をよりよく活発な議論ができるために、どういうところに注意すべきかというポイントが記載ございます。5ページに書いてありますのは、交通会議に向けた事前の準備ということでございまして、今回、会議に当たって皆さんの御手元にも事前に資料が送付されているかと思います。資料をお目通しいただきまして、気になる点であるとか、質問したい点などを事前に少し整理いただきますと、当日の会議での発言がスムーズになると思いますので、そういう点も注意していただくとよろしいかと思います。

す。

また、6 ページ下段に、学識経験者から公共交通会議をよりよくするポイント 2 つ、掲載がございます。

ポイントの 1 につきましては、地域における公共交通の役割や将来を考えて議論しましょうということでございます。公共交通と言っても、バス、タクシー、鉄道、自家用車など様々なものがございまして、それらの公共交通がしっかりとそれぞれの役割を意識した地域での活動を通じて、その地域での全体最適を目指す、そういうようなイメージで、今日議論していただけるとよろしいかと思います。

ポイント 2 のところで、お互いの立場を尊重して議論しましょうとございます。議題の内容によっては、皆様の意見がちょっとぶつかるケースも中にはございます。そういうときに、御自身の意見を強く主張されて、取りつく島がないような形になってしまいますと、なかなか協議の結論を得ることが難しいということがございますので、もしそういう議論でぶつかるようなケースがあった場合には、お互いの妥協点を少し考えながら、前向きな議論をしていただけますと、結論を得ることができるかと思いますので、そういう視点も持って発言、協議をいただけるとよろしいかと思います。

そのほかにもいろいろ書いてあるのですが、時間もございますので、説明は以上とさせていただきます。後日でも結構でございますので、お時間のあるときに内容を御覧いただけますと幸いです。私からの説明は以上です。

【企画政策課主幹】

ありがとうございました。

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、会長が議長を務めることとなっておりますので、松本会長お願いいたします。

【会長】

では御手元の次第に従って進めてまいりたいと思います。

まず報告事項(1)令和 7（2025）年度みよし市地域公共交通の利用実績についてということで御説明をお願いしたいと思います。

【企画政策課副主幹】

それでは報告事項 1、令和 7 年度みよし市地域公共交通の利用実績について説明させていただきます。説明につきましては、事務局からさんさんバスの利用実績について報告させていただいた後、民間バス、鉄道、タクシーの利用実績について、各所属委員からご報告いただきますのでよろしくお願いいたします。

資料 1 を御確認ください。1 ページ（1）「さんさんバスの年間利用者数」になります。コロナの影響で令和 2 年度に大きく落ち込みましたが、令和 4 年度に実施しました路線再編による増便、運行時間帯の見直しの効果、そして令和 5 年度から実施しました 65 歳以上無料化や新型コロナウイルスの 5 類への移行などもあり、年々利用者は増え続けており、令和 7 年度は 401,249 人と過去最高の利用者数となっております。そのうち 65 歳以上の利用者は 164,039 人となり、全体の 40.8% となっています。

次の乗継タクシーの年間利用者数ですが、乗継タクシーは、さんさんバスの利用が不便な地区において、「乗継タクシー乗降場」と「さんさんバスバス停」との間をタクシーを活用して輸送するシステムになりますが、年間利用者数は、昨年から少し減少して 1,592 人となっています。なお、グラフにおいて H24 に利用者が大きく減少しておりますが、主な要因としましては、利用の多かった豊田厚生病院をバス路線に組み込んだことによるものと考えています。

続きまして、2 ページ（3）ア「運行経費の推移」についてですが、年度別の運行経費、料金収入、補助金、運行負担金の推移になります。下のグラフの

とおり、運行経費につきましても4年度の路線の増加、運行車両の増加に伴い運行経費が増加しています。この運行負担金の主な内容につきましては、乗務員や運行管理者の人的費、燃料代、車両の車検、点検、その他整備に必要な費用となります。

次ページを御確認ください。イは先ほどの資料にありました運行負担金187,604千円を利用者数401,249人で割ったもので、利用者1人あたりの市負担分は468円、ウは運行負担金187,604千円をR7.10/1時点のみよし市の人口61,217人で割ったもので、市民1人あたりの負担分は3,065円となっており、イ、ウそれぞれ昨年度数値から減少しております。

4ページ(4)を御確認ください。さんさんバスの月別及び路線別の利用状況になります。アが3路線の合計、イがいいじゃんライン、ウがさつきライン、エがくろまつラインとなっており、赤い線グラフが令和7年度、青が令和6年度となりますが、総計、路線別で見ても概ね増加傾向となっています。

5ページ(5)をご覧ください。こちらは、バス停別の乗降者数となっています。全路線が停まり、主要な交通結節点となっているイオン三好が最も乗降者数が多い結果となっており、次いで豊田厚生病院、三好ヶ丘駅となっており、生活、通学、通勤に必要な商業施設、病院、駅は乗降者数が多い結果となっております。

6ページをご覧ください。乗継タクシーの乗降場別乗車数について、利用の多い乗降場としては、あざぶの丘地内にある筋生地区2、安立荘前の打越地区4、市役所近くの三好西口地区、そしてベイシアにアクセスできる乗降場である根浦地区1となっています。全体では前年度比で少し減少した結果となっています。以上がさんさんバスの利用実績報告となります。

ここからは民間バス、鉄道、タクシーの利用実績となりますので、本日御出席いただいている運行事業者の委員の皆様から御報告をいただきたいと思っております。

まず、ループバスについて山口委員よりお願いします。

【山口委員】

三好ヶ丘のエリア内を通勤・通学の時間帯のみ、かつ平日に運行している三好ヶ丘ループバスの利用実績は、御覧いただいたとおり右肩下がり、少しずつ減少傾向にあります。

今後も継続はしていこうと思っておりますが、市と相談しながら、今後検討していきたいというふうに思っております。

【企画政策課副主幹】

ありがとうございます。続いて名鉄バスの利用実績について、上原委員よりお願いします。

【上原委員】

名鉄バスの愛教大線、イオン赤池線、星ヶ丘豊田線といった数字については記載の通りとなります。どれもみよし市内の停留所ということで、傾向は異なるところはあるかもしれませんが、路線としては去年を超えている路線もあります。乗降数としては頭打ち、9割程度で頭打ちしているという状況になりますので、今後、違う施策で利用者を増やしていけたらいいのかなと思っております。

【企画政策課副主幹】

ありがとうございました。続いて、名古屋鉄道の利用実績について、内藤委員よりお願いします。

【内藤委員】

令和7年度のみよし市内の駅の利用状況は、三好ヶ丘駅が前年比で定期外10

	0.7%、通勤定期97.8%、通学定期97.2%、合計98.4%と前年割れになっており、2年連続の減少で、通勤定期、通学定期の落ち込みが大きいです。三好ヶ丘駅の通学定期は1日あたりの利用者が前年より45人のマイナスであり、前年度も66人のマイナスと2年間で1日あたり111人の減少となっていることから、このエリアの就学人口の減少や、学校の入学定員の減少等の影響が大きいと考えています。 黒笹駅は前年比で定期外101.1%、通勤定期99.4%、通学定期101.9%、合計100.7%と前年を上回っています。三好丘中学校の生徒様が少数ですが三好ヶ丘駅～黒笹駅間を通学定期で利用されており、黒笹駅の通学定期は1日あたりで前年より9人プラスとなっています。 コロナ禍前との比較については、通勤定期がコロナ禍で公共交通から自家用車等へシフトした利用者がまだ戻っていないものの、企業によっては在宅勤務から対面へシフトしていることで、全線では92.4%と9割以上回復しているが、三好ヶ丘駅は78.5%と8割にも届いていません。 同様に通学定期も全線が95.2%であるのに対して、三好ヶ丘駅は63.3%と7割を割り込んでいることから、三好ヶ丘駅の減少理由がコロナ禍だけの影響ではないと思われるため、今後も駅周辺の動向に注視する必要があると考えています。 【企画政策課副主幹】 ありがとうございました。最後に一般タクシーについて、山口委員よろしくお願ひします。 【山口委員】 みよし市内の一般タクシーの利用者数について、コロナ以降、コロナ禍前に戻るとは全くなく、利用者数の減少が続き、横ばいといった状況で、厳しい状況が続いておりましたけれども、おでかけタクシーの施策の影響もあって、ようやく少し、利用者が増えてきているところでございます。 【企画政策課副主幹】 ありがとうございました。本市の地域公共交通計画においても、公共交通の利用者数を目標にも定めており、利用促進に向け、引き続き密な連携をとらせていただきたいと思います。 最後に10ページ(11)おでかけタクシー運行事業の利用実績についてですが、年間で延べ6,550人の利用がありました。おでかけタクシーにつきましては、令和5年、令和6年と2年に渡り実証実験を行い、令和5年は平日のみの3か月間(12～2月)で延べ680人、令和6年は土日を含む毎日の6か月間(6～11月)で延べ2,558人の利用がありました。これらの数値を年間で換算いたしますと、令和5年が3,808人、令和6年が5,116人となり、年々増加していることから、バス停までの移動やバスの乗車が困難の方の外出手段として定着しつつあるものと考えています。報告は以上となります。 【会長】 それではただいまの御説明に対しまして、御質問御意見等ございましたらお願ひしたいと思ひます。いかがでしょうか。 【海野委員】 ループバスについて聞きたいのですが、これは平日のみの運行なのでしょうか。土日はやっていないのでしょうか。 また、旭3丁目と4丁目は、距離が近いのかなと思ったのですが、一緒にはできないのかなと。ほかの場所に変えられないのかなと思うのですが、どうでしょうか。
--	--

【山口委員】

三好ヶ丘ループバスは、平日のみの運行です。通勤・通学の時間帯に特化した運行をしております。かつては土日にも運行していたのですが、利用者数が極端に減るということで取りやめさせていただきました。

旭3丁目、4丁目のバス停については、さんさんバスのバス停と同じところに設置させていただくという観点から、そのように設置しております。

【会長】

ありがとうございました。そのほかはいかがでしょうか。

【山田委員】

10ページの一般タクシーについて、先ほどの説明でおでかけタクシーの利用が増えてきたことによって、令和7年度の数字も少し上がったという説明だったと思いますが、この数字には、おでかけタクシー分も内数として入っているという理解でよかったですでしょうか。

【企画政策課副主幹】

御認識いただいている通りとなります。

【会長】

おおむね順調だということではありますが、ループバス、そして名鉄の三好ヶ丘駅が苦戦しているという状況が分かったと思います。多分人口構成等々の変化かなと思っておりませんが、人口構成は三好ヶ丘周辺と黒笹周辺では違うのでしょうか。

【企画政策課主幹】

感覚的な話になってしまいますが、三好ヶ丘駅はいわゆる宅地開発、区画整理を行ったことで人が入っており、会社を定年された方が多くなっています。

一方、黒笹駅は、三好ヶ丘駅のあとに区画整理や住宅団地として造成をしておりますので、三好ヶ丘に比べてまだ若い現役世代の方が多いいのかなという認識を、感覚的には持っております。

【会長】

恐らくそうだなと思います。昔開発されたところの人口分布というのは、ピークが二つあり、子供たちのピークと、それから親世代のピークです。二つ山になるのですが、親世代のピークはそのまま続いていく一方、子供世代が減少していく。さらに親世代のピークはもう定年を迎えるということになっているかと思います。

それは多分、この先を見通す上でも重要だと思いますので、人口分布、年齢別分布なんかを見ておくとうよろしいのではないかなと思います。そういう意味では、一生懸命いろんな利用促進する必要はあるのですが、大きく好転していこうと思うと、人口分布を変えていく、すなわち住替えや入れ替わりが進んでいかないといけないのだらうと思いますので、これは公共交通だけではなかなか対応が難しいところだと思っております。

それからさんさんバスは、大変好調でよろしいですが、どこのバス停の増加が大きかったみたいなのは捉えていますか。

5ページを見ると、そもそも絶対数が多いイオン三好などが多いのかなと思っております。三好ヶ丘は絶対数は大きいですが、ひょっとしたら多少伸び悩んでいるようなところもあるかなと思います。

どこが増えているみたいなのは捉えておくといいと思いますので、そういったところも見といていただければと思います。

【会長】

そのほかいかがでしょうか。乗継タクシーは、数としては小さいですが、大きく増減がありますが、この辺はいかがでしょう

【企画政策課主幹】

乗継タクシーにつきましては、運行事業者のほうに聞き取りをさせていただきましたところ、やっぱり大きく減っている乗降場は、例えば通勤の方が毎日のように利用されている。そういった方の利用がなくなったため、延べ数にして少なくなっているといった原因があると認識しております。

【会長】

それも高齢化が原因ですかね。退職された、職場が変わった、車に変えたなど、一人のリピーター利用が減ると大きく減少するということです。何かが原因ではなく、個人の事情によってということです。今、こういう状況だにご認識いただければと思います。

ちなみに、さんさんバスの年間利用者数が今年度と昨年度40万人を超えております。40万人、すばらしい数だと思っております。本来、何十万人突破というのは、なにか大々的に記念行事等を行うと、市民の方に対しても宣伝になるかと思えます。

もう40万人を超えているので、50万人目指して、50万人のときには、是非大々的に50万人を達成する日に盛大なセレモニーをやっていただければと思っております。

【会長】

それでは、報告事項（2）「公共交通利用促進イベントの実施報告」について、事務局から説明をお願いします。

【企画政策課副主幹】

報告事項2 公共交通利用促進イベントの実施報告について説明させていただきます。こちらにつきましては令和7年度に実施しましたイベントになります。

順番に説明させていただきます。

「産業フェスタみよし 2025 へのブース出展」

令和7年11月2日にさんさんの郷で行われる産業フェスタで車両展示及びブース出展を行いまして、ブースではワークショップという形で子供たちに塗り絵やスタンプラリーを実施いたしました。また、さんさんバスの折り紙や乗り物カードなどを配布するなど、啓発活動も実施しました。

「バスフェスティバル」

令和8年1月25日に尾三地区自治体（豊明市、日進市、長久手市、東郷町）と調整しながら、各自治体の運行事業者様をはじめ、名古屋鉄道の方、愛知高速交通の方など多くの事業者様にご協力いただきましてイオン三好で実施したイベントになります。尾三地区のコミュニティバスを全て並べて展示するほか、写真撮影や制服体験を実施し、マイバス意識の醸成を図りました。またワークショップなどを行い、公共交通への関心を高めるイベントとなりました。

「乗り方教室の実施」

令和8年2月9日に中部小学校の2年生66人を対象に市役所の駐車場でさんさんバスの役割や車両装備の説明を聞き、乗車体験などをしてもらうことによって、自分たちの生活を支える公共交通の役割を気づく機会とし、公共交通をより身近に感じてもらうことを目的で実施しました。下に実施状況の写真を掲載しております。

「さんさんバスの日」利用促進イベント

	みよし市では令和4年度に毎年3月の第三日曜日をさんさんバスの日と制定しており、さんさんバスの日に合わせて実施しているイベントになります。 昨年度は令和8年3月15日にイオン三好ショッピングセンターにご協力いただき実施しました。ここでもワークショップを行ったり、グランパスとコラボした啓発品の配布、当日さんさんバスに乗りいただいた方への記念品の配布や、今回もイオン三好さんにご協力いただき、商品券等がもらえる抽選会なども実施しました。また、高齢者のさんさんバスの利用促進を図るため、バスロケーションシステム体験会を行いました。その他、さんさんバスの日の認知度上昇及び利用促進をはかるため、今年もイベント当日は無料乗車DAYとして、さんさんバスの全路線無料化も実施しましたところ、1,153人にさんさんバスを利用いただきました。以上、報告事項2の説明となります。 【会長】 それでは、ただいまの説明について、御意見・御質問等ありましたらお願いいたします。 【海野委員】 ①②④について、来場者の年代別って分かるのでしょうか。また、③は中部小学校のみですが、ほかの小学校でも実施するのでしょうか。 【企画政策課主幹】 来場者の年代別の数字は把握しておりません。また、③の中部小学校につきましては、小学校から実施の依頼があり開催させていただいているという状況となります。 【会長】 ②④はアンケートを実施されていますが、年代は聞かれていませんか。 【企画政策課主幹】 アンケートに年代の項目を設けていません。 【会長】 アンケート項目に年代の項目を加えてもいいかもしれないですね。 感覚的には、②は親子連れが非常に多いです。逆に高齢の方は非常に少ないです。それもあって④では、高齢の方々を念頭に置いてバスロケーション体験イベント、体験会も企画いただいたということでもあります。 そういう効果を見るという意味でも、年代っていうのを見ておくといいかもしれません。今年度に検討して下さい。 それから、③の乗り方教室の対象小学校は手上げ方式ですか。 【企画政策課主幹】 今までの経緯としては、こちらから全校に照会をかけておらず、中部小学校から毎年、実施の依頼を受けて実施しているということでもあります。 【会長】 一部だけではなく、いろんな小学校に向けて、御希望があればやりますよという形。実際には、事業者さんの御協力も要るので、そんなたくさんやれるとは思いませんが、やれる範囲でいろんな小学校、小学生に体験いただくと良いので、ぜひ公平に機会を与えてあげられる方法を御検討ください。 【山田委員】 ④のバスロケーションシステム体験会は、高齢者向けの取組をされたということですが、実際どんな感じだったのでしょうか。また、高齢者の人がどんな
--	--

ことを知りたい、教えてほしいとかのアンケートや話を聞いて次につなげていくということが必要だと思いますが、結果および今年度どのようなことを高齢者向けに進めていくかの考えがあれば伺いたい。

【企画政策課主幹】

高齢者向けの乗り方教室は、乗り方は当然承知だと考え、昨年度検討した結果、より便利にさんさんバスを利用いただくという観点で、バスロケーションシステムの紹介を、さんさんバスの日の利用促進イベントに合わせて実施させていただきました。

利用者の方は、スマートフォンを持っていたとしてもなかなか使いこなせていないという部分もあるため、さんさんバスのバスロケーションシステム利用を推進しました。今年度についても、同じような形で周知を図ってまいりたいというふうに考えております。

【会長】

このまま続けていただいて、また改善すべきところが出てきたら改善していくということでよろしいかと思います。このようなイベントが実施されたということで御承知おきいただければと思います。

では、報告事項(3)「令和8年度地域公共交通事業計画案」について事務局から説明をお願いします。

【企画政策課副主幹】

令和7年度地域公共交通事業計画について説明いたします。ここでは、今年度の公共交通に関する事業及び会議について説明させていただきます。

改めてとなりますが、本会議の目的ですが、地域にふさわしい公共交通を作り上げるために話し合いをする組織として、住民代表、交通事業者、行政機関の方などで構成されており、本市が令和7年3月に策定したみよし市地域公共交通計画で定めた目標の達成に向け、事業を実施していくこととしています。

協議内容としましては、公共交通の運行について、地域公共交通計画について、公共交通施策の推進についてなどとなっております。

地域公共交通会議の開催予定については、今年度は会議を3回開催する予定としています。第1回は本日の会議であり、公共交通計画の評価や補助金に係る協議事項などであり、今後は事業の報告やその他、本市から提案する協議、報告事項の報告を予定として記載しています。

また、本会議はコミュニティバスだけでなく、公共交通全体について議論する場であるため、委員の方から御提案、情報提供いただける内容がありましたら、お話いただく機会を設けさせていただきますので、よろしくお願いします。

次に、4事業計画についてですが、

地域公共交通会議は今年度は3回開催を予定しており、乗り方教室も開催に向けて調整することを予定しております。

次に利用促進策として、乗り方教室やイベント等の実施も随時予定しています。

11月と3月には市主催のイベントを、2月には尾三地区合同のイベントを記載していますが、その他連携可能なイベント等がありましたら、積極的に参加する予定ですので、情報提供いただけますと幸いです。

おでかけタクシー運行事業については令和6年度までの実証実験を経て、令和7年度本格運行となりました事業になります。4月1日に協定を締結いたしまして、毎日運行しています。

次に「デマンド型交通実証実験」として、あざぶの丘地区、三好丘緑六丁目と三好ヶ丘駅を結ぶ乗合のデマンド型交通実証実験を現在行っています。こちらの実証実験では利用者にアンケートを実施しており、12月頃集計・分析が完了する予定となっております。

説明は以上になります。

【会長】

ただいまの件に関しまして、御質問御意見等ございましたらお願いします。

これは例年どおりということですか。今、事務局からありましたが、何かほかにあれば情報提供いただければ協力するところは協力するということです。バスフェスティバル、さんさんバスの日、産業フェスタのブース出展等々、交通事業者の皆さんに大変御協力いただきますが、今年度もどうぞよろしくお願いいたします。

【会長】

それでは協議事項に移ります。協議事項(1)「地域公共交通計画の事業評価(案)について」について、事務局から説明をお願いします。

【企画政策課副主幹】

協議事項1については資料4-1、4-2で説明させていただきますので、お手元にご準備ください。

こちらは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、地域公共交通計画で定めた目標指標に対する事業評価を毎年度実施することとされており、達成状況、取組内容等について、本会議で御協議いただくものになります。

みよし市地域公共交通計画では、指標を9項目設けており、資料4-1の目標については、この計画に基づいた9つの指標について令和5度の実績値である現状値と、計画最終年度であります令和11年度での達成目標を記載しています。それでは、令和7年度における指標ごとの達成状況・分析等について説明させていただきます。併せて資料4-2のみよし市内公共交通全体の利用者数を参考にご確認ください。

資料4-1の様式一番上の行の名鉄豊田線の市内にある2駅の年間利用者数となりますが、計画目標年間1,962,296人に対し、実績は1,953,325人で目標未達成となっております。分析につきましては、現状未達成であるが、一部の路線で増加している。通勤・通学者等の移動手段としての役割を果たしている。としており、次年度に向けた取り組みとしては、アプリ等の周知、またイベント時に啓発品等の配布による利用促進を図る。としています。

次に2行目、名鉄バスの市内の年間利用者数につきましては、計画目標年間550,501人に対し、実績は536,291人で目標未達成となっております。分析につきましては、現状未達成であるが、一部の路線で増加している。通勤・通学者等の移動手段としての役割を果たしている。としており、次年度に向けた取り組みとしては、イベント時に啓発品等の配布による利用促進を図る。等としております。

次にさんさんバスの年間利用者数について、計画目標年間400,000人に対して、利用者が401,249人となり目標達成となっております。分析につきましては、路線再編による増便、ルート見直しやコロナの5類移行、65歳以上の無償化により、利用者数が増加し、結果利用者は過去最大となったとしています。今後も地域住民の移動手段としての役割を果たしていく必要があるとしております。評価・次年度に向けた課題や取組ですが、利用促進イベントのさらなる実施、SNS等活用した情報発信等としております。

次に三好ヶ丘ループバスですが、計画目標年間17,612人に対し、実績は13,876人で目標未達成となっております。分析につきましては、利用者は減少しており、現状未達成であるが、通勤・通学者等の移動手段としての役割を果たしている。としており、次年度に向けた取り組みとしては、バスロケーションシステムの周知、またイベント時の啓発品等の配布のほか、SNS等を活用した情報発信による利用促進を図る。としています。

次に一般タクシーですが、計画目標年間55,000人に対し、実績は57,639人で目標達成となっております。分析につきましては、一般タクシーを活用した施

	策を含め、地域住民の移動手段としての役割を果たしている。としており、次年度に向けた取り組みとしては、引き続き、バスの利用が困難な方の移動手段の施策として周知を図る。としています。 次に公共交通に関するイベントの実施件数ですが、計画目標年間6回に対し、実績は4回で目標未達成となっております。達成状況につきましては、利用促進イベントに合わせ3回、市内小学校の生活科授業において1回実施した。としており、次年度に向けた取組ですが、イベントの継続実施、小学校等への呼びかけを実施する。近隣市町や交通事業者等、商業施設等と連携し、参加者の増加を目指す。としています。 次に、「自宅からバスで行くことのできる施設」の認知度、公共交通の利用割合につきましては、令和11年の公共交通計画の見直しを行う際にアンケートを実施し評価を行う予定をしております。 最後になりますが、低公害車両の導入割合につきましては、計画目標年間22.0%に対し、実績は18.0%で目標未達成となっております。達成状況につきましては、現状未達成であるが、今後、車両を更新する際に低公害車両への導入を積極的に取り入れる。としおり、次年度に向けた取り組みとしては、交通事業者と本市に関連する公共交通の運営状況や各種事業などの情報共有・連携を図る。としています。 以上が説明となりますが、本評価は、この会議で協議いただいた後、国に提出をする予定としています。 【会長】 ただいまの説明について御意見・御質問等ありましたらお願いします。いかがでしょうか。 【海野委員】 達成された目標は、再度数値を高く変更するのでしょうか。 【企画政策課主幹】 計画の中の目標は、そのままです。例えば、さんさんバスの乗車人数は40万人ということで変わりはないですが、もう達成したものについては、それを上回る目標を設定して、さらなる上積みを図っていきたいというふうに考えております。 【会長】 計画は、令和11年の目標値となっておりますので、未達成だからといって必ずしも悲観は必要ないですが、達成したものに関しては、計画自体の目標はそのまま置きながら、毎年さらなる上を目指した目標を設定していこうということです。 【会長】 1番右の備考欄が、前年度と比較した部分のため、未達成であっても、前年度より増えているということであれば心配ないと思います。 【会長】 名鉄バスに関しては、目標の達成には至っていないが、少なくとも前年比3,903人増なので、一応目標に向かっているということで、いいということですね。 一方で、名鉄電車は、まだ目標未達成かつ、昨年度より減少している。これは先ほど御報告にあったように三好ヶ丘駅の落ち込みが大きいということだったと思います。 それから、三好ヶ丘ループバスも同じで、未達成ながら減っている。これも三好ヶ丘駅の利用が減少しているということで、この問題はみよし市として大き
--	--

	いと思っております。 繰り返しになりますが、公共交通だけで簡単に片づく問題ではないのですが、問題認識しながら、ほかの部署とも協力し、ぜひ多くの方々が利用できるようなそんな環境をつくっていければというふうに思っております。そのほかいかがでしょうか。 【新谷委員】 達成状況分析とあるのですが、これはどちらかというと評価という感じで、名鉄豊田線もバスも書いている言葉がほぼ同じになっています。やはり減少を解消していく上では、現状を分析するという視点で、もう少し具体的な分析の文章を入れていただけると、その後の課題への取組が確認できるかなと思います。 【企画政策課主幹】 名鉄豊田線と名鉄バスの書きぶりが一緒になっておりますので、今後事業者、運行事業者の皆様とも連携を密にしながらしっかりと現状分析、課題の把握を進めてまいりたいと考えております。 【会長】 国に出すときに直したほうがいいなと思うのですが、これまでの議題で確認した増減の内容をまとめて、修正してはいかがでしょうか。 名鉄豊田線に関しては、黒笹駅は増加しているものの、三好ヶ丘駅で減少。その理由として考えられるのが、通勤通学定期の割合の低下ということでした。 名鉄バスに関しては、全6線で増加していたためこの形でよろしいです。分析という意味では、前回は何線で増加していた、特にどの路線の増加率が大きかったなどを含める。 さんさんバスに関しては、最後の文章を消し「過去最大となった」まででよいですね。 三好ヶ丘ループバスは、現状未達成であり、通勤通学利用者の影響によるものと思われる。 一般タクシーは、一般タクシーを活用した施策によって増えたため、その結果利用状況が増えたという形でよろしいでしょうか。 そのように修正することを前提としまして、この地域公共交通計画の事業評価を提出するという事でよろしいでしょうか。 【委員一同】 異議なし 【会長】 ありがとうございました。それでは、そのように修正して提出させていただきます。修正内容は、私が確認させていただきます。 【会長】 次に協議事項(2)「令和9(2027)年度地域公共交通計画別紙について」について事務局から説明をお願いします。 【企画政策課副主幹】 資料5-1をご覧ください。 地域公共交通計画に基づく事業のうち、地域公共交通の維持に対する支援として、地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統の運行に対し、国からの補助金が受けられることとなっております。 地域間幹線系統ですが、複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バスは
--	---

	「地域間幹線系統」として、交通ネットワークの背骨となり、利用者の様々な移動を支える上で重要な役割を果たしており、本市においては、豊田市と接続するさんさんバス「いいじゃんライン(拠点連携線)」及び「さつきライン(三好黒笹線)」の2路線が地域間幹線系統に位置付けられています。 地域内フィーダー系統ですが、複数の市町村をまたがって走る路線が地域間幹線系統であるのに対し、自治体内を走行し、地域内の移動を支える路線が「地域内フィーダー系統」であります。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として位置付けられており、地域内フィーダー系統として認められるためには、地域間幹線系統と接続している必要があります。本市においては、「くろまつライン(福田明知線)」が市役所周辺で地域間幹線系統と接続することから、地域内フィーダー系統に位置付けられています。 地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統について補助金を申請するにあたり、地域間幹線系統と地域内フィーダー系統を地域公共交通計画の本体に位置付けるとともに、毎年度、地域公共交通計画別紙を作成し、本会議で協議される必要があります。その後、6月末までに本会議において協議された内容を踏まえた地域公共交通計画及び別紙を国に申請する必要があります。認定された場合は、事業後に補助金の申請が可能となります。 資料右側に移りまして、スケジュールですが、バス年度は10月から翌年9月までとなりまして、今回の申請は令和9年度申請であり、令和8年10月から令和9年9月までの事業計画となります。 それでは、資料5-2をご覧ください。 地域公共交通計画別紙案になりますが、1.さんさんバスを維持する必要性としては、拠点連携線及び三好黒笹線については、地域幹線系統に位置づけられ、市中心部から市北部の鉄道駅、市域外の病院への移動を可能としており、通勤・通学、通院、買い物・飲食などの移動を確保するため、重要な役割を担っております。 福田明知線については、フィーダー系統に位置づけられ、鉄道や地域間幹線がない市南部地域で運行しており、地域内の日常生活を支え、通院、買い物・飲食などの移動を確保することができている。また、市中心部の交通結節点において地域間幹線系統と接続しており、市北部への移動、また、民間路線による東西の移動も可能にしていることから、市内全域並びに市域外への移動を支える重要な役割を担っており、それぞれの系統が、市民生活に欠くことのできない需要に対し、重要な路線であるため、必要不可欠であることを示しています。 2.(1)事業の目標ですが、令和4年度に路線再編を行ったこと、令和5年5月にコロナウイルス感染症が法律上の5類に移行されたこと、令和5年4月以降、65歳以上のさんさんバスの無償化が開始されたこと等で利用者は毎年増加しており、令和7年度の利用実績は過去最高の401,249人となりました。令和7年3月に改訂した公共交通計画では、令和11年度の利用実績の目標を40万人としましたが、現時点では目標を達成した状況にあります。しかしながら、本市の人口は今後大幅な増加が見込まれない状況であること等を考慮し、また、公共交通の維持・安定を図る必要があること、今回が計画1年目の実績であることから、前年実績値から増加した値を目標と設定しています。 次のページをご覧ください。3.2の目標を達成するための事業としては、公共交通事業者、近隣自治体と連携した、交通結節点での利用促進イベントの実施、乗り方教室の実施、待合環境の整備、バスロケーションシステムの利用方法の周知などを示しています。 ここで資料5-3を御確認ください。 令和6・7年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について簡単に説明させていただきます。みよし市では地域間幹線系統、地域内フィーダー系統と全路線が該当しますが、市が生活交通確保維持改善計画を策定し、計画に基づき実施した事業を自己評価という形で一次評価を行い、本協議会に置いて協議いただき国に提出いたしました。この一次評価に対して国が二次評価した
--	--

	結果となります。 資料５－３裏面の期待する取組として、３点記載がありますが、１点目、２点目について計画別紙３．２目標達成のための事業に、バスロケーションシステムの利用方法の周知、待合環境の整備として記載させていただいております。 以上が申請にあたっての別紙案の概要になりますが、この別紙案につきましては、事務局で愛知運輸支局様と調整させていただきながら手続きを進めさせていただきますので、大枠につきまして承認いただければと考えています。説明は以上です。 【会長】 それではただいまの件に関しまして御質問御意見等をお願いします。いかがでしょうか。 国からの２次評価ということで、資料５－３で御説明いただきました。国からの、乗り方教室を拡大しなさいというのと、バス停の乗降場において分かりやすさを改善しなさい、という内容はどこに入れたのでしょうか。 【企画政策課副主幹】 ３．２に記載している「乗り方教室の開催」および「バスロケーションシステムによる運行情報の提供及び利用方法の周知」に含んでいるという認識です。 【会長】 学生以外に向けた乗り方教室の実施が要求されているような気がしますが、どのように考えていますか。 【企画政策課主幹】 イベントの中で、小学生に限らずバスロケーションシステムの案内をしながら、乗り方についてもご案内できればと考えております。 【会長】 昨年度の３月２７日に通知が届き、今年度、高齢者を対象として乗り方教室をやるのは難しいと思っています。そのため今回は、バスロケーションシステムの体験会で分かりやすさの周知とあわせて、乗り方の案内もイベントで行うということによろしいですね。 そういう意味では、「バスロケーションシステムの運行情報の提供及び乗り方を含めた利用方法の周知」にしましょうか。 分かりやすさというのは、待合環境の整備の中に入っているということですか。 【企画政策課主幹】 そのとおりです。バス停に６５歳以上の方が無料ですという案内や、料金箱に６５歳以上の方は無料ですという周知を今年度しておりまして、それらは待合環境の整備として考えております。 【会長】 待合環境の整備の中に含めてあるということではありますが、それが明示されてないので、明示したらどうかと思います。 イオンでの乗り継ぎが多いと思いますが、看板などは出していないですか。乗り継ぎ案内のチラシを置くなど、工夫の余地はありませんか。 【企画政策課主幹】 イオンの店内にモニターがあるので、何か表示できないか検討させていただきます。
--	---

【会長】

では、「乗り継ぎ案内を含めた待合環境の整備」でどうでしょうか。国からの評価に対して、乗り継ぎ方法に戸惑うことがないようにモニターで案内いただけるということで、ちゃんと国からの評価に対して対応していることを、計画に盛り込んだという形になるかと思います。

繰り返すと、「乗り継ぎ案内を含めた待合環境の整備」、「バスロケーションシステムの運行情報の提供及び乗り方を含めた利用方法の周知」というふうに修正させていただき、国から期待されることには対応しているということにしたいと思います。

皆さん、こちらでいかがでしょうか。

【委員一同】

異議なし

【会長】

ありがとうございます。ちなみに、この計画は非常に大事でして、国からの補助金をもらうために皆さんの承認が要る計画です。

国からの補助金は、さつきライン、いいじゃんライン、くろまつラインの全路線に対して交付を受けています。ちなみにいくら交付されていますか。

【企画政策課副主幹】

地域間幹線系統が1,436万7,000円、地域内フィーダー系統が412万8,000円となっております。

【会長】

約1,800万円を国からもらっております。その分、みよし市からの税金の支出が減っているというのは、大変ありがたい金額だと思っています。

そして、補助金をもらうためには、計画が必要となります。これは、先ほど海野委員からも指摘がありましたが、公共交通計画で立てた目標は達成しているため、令和9年度はより高い目標に設定しました。そして目標を達成するために3-2の事業を実施しますという建付けです。事業に関しましては、皆さんや、交通事業者、商業施設とともにやっていきますという計画であるため、御承認いただいた皆さんにも御協力いただくということになります。

【会長】

ちなみに、10月から来年9月までこの計画が実施され、翌1月に自己評価をすることになりますので、ぜひ目標達成に向けて、御協力をお願いしたいと思います。

改めて、令和9(2027)年度地域公共交通計画別紙について、ご承認いただくということでよろしいでしょうか。

【委員一同】

異議なし

【会長】

愛知運輸支局と事務局で事務手続き上の確認をしながら、手続きをしています。文字とか数字の修正があり得ますが、それは事務局に一任させていただきます。

【会長】

次に協議事項(3)「令和7(2025)年度歳入歳出決算報告について」について事務局から説明をお願いします。

【企画政策課副主幹】

協議事項3について説明させていただきます。資料6をご覧ください。

決算報告の概要としましては、さんさんバスの運行に関する補助金、さんさんバス車両の購入に関する補助金が国から交通会議の口座に振り込まれ、運行に関する補助金は運行事業者様へ、車両購入に関する補助金は市へ振り込む、そして振込手数料は市から交通会議に振り込まれるという内容となります。

歳入歳出決算額としましては、それぞれ33,496,540円でした。

歳入につきましては、負担金として振込手数料が770円を2回分で1,540円、交通会議から運行事業者への振込1回、市への振込1回分となりますが、市から振込を受けました。補助金につきましては、地域幹線系統確保維持費国庫補助金が14,367,000円、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金が4,128,000円、公有民営方式車両購入費国庫補助金が15,000,000円を国から振り込みを受けました。

歳出につきましては、事業費として地域公共交通確保維持事業の地域幹線系統が14,367,000円、フィーダー系統が4,128,000円、公有民営方式車両購入費国庫補助金が15,000,000円となりました。これらの国から受けた補助金を運行事業者、市へお支払いしたものととなります。また事務費ですが、これらの補助金について1回ずつ振込を行いましたので振込手数料として770円×2回で1,540円となりました。

次に裏面の監査書を御確認ください。

令和7年度みよし市地域公共交通会議の歳入歳出について、みよし市地域公共交通会議会計規約第9条第2項の規定に基づき、令和8年4月30日に、監事の新谷委員に会計監査を行っていただき、適正に執行されていることを御確認いただきました。

説明は以上となります。

【会長】

ただいまの説明について、御意見・御質問等ありましたらお受けします。いかがでしょうか。

協議会で補助金を受けるのは今年からですか。

【企画政策課副主幹】

今年からです。

【会長】

少し説明を加えますと、3,349万円という大きな額がこの会議体に入っております。これは法律が変わり、今までは国の補助金そのまま事業者に渡っていたのですが、お金の流れが見えないということがあり、一度会議体に入るようになりました。

さらに会議体から事業者に支出するかは決めればいいですが、みよし市は事業者に出しているということで、大きなお金のやり取りが生じています。

【会長】

新谷さん、会計監査ありがとうございました。問題ないことを新谷さんに確認いただきました。

それでは、他に御意見がなければ、異議なしとしてよろしいでしょうか。

【委員一同】

異議なし

【会長】

次に協議事項(4)「デマンド型交通実証実験の運行区域拡大について」につ

	いて事務局から説明をお願いします。 【企画政策課副主幹】 協議事項 4 について説明させていただきます。 地域公共交通の維持・確保に向け、公共交通の不便地域を対象としたデマンド交通の実証実験を現在実施しておりますが、本実証実験に合わせて、既存の公共交通（コミュニティバス等）の運行ルート上にも対象区域を拡大し、検証を行うこととしています。この現在行っているデマンド交通の内容ですが、利用ニーズの高い三好ヶ丘駅と、交通不便地域である三好丘緑六丁目、あざぶの丘地区にそれぞれ 2 か所設置した乗降場を結ぶ運行を行っており、利用者の予約内容に応じて A I が最適な運行経路を計算した結果に基づき運行を行うものとなります。 本検証につきましては、コミュニティバスの路線と重複する区域にデマンド交通の乗降場を設置することで、互いに及ぼす影響を調査し、将来的な路線再編や効率的な公共交通ネットワーク構築に向けた検討材料を得ることを目的としています。 概要ですが、事業名はデマンド型交通実証実験、運行日は平日のみ、運行時間は午前 6 時から午前 9 時まで及び午後 5 時から午後 8 時までとなります。運賃は 1 乗車あたり 1 0 0 円、運行車両数は 2 台で、利用方法は電話またはインターネットによる事前予約となり、運行事業者は愛知つばめ交通様です。 追加する乗降場につきましては、運行区域図の赤丸のとおりで、それぞれさんさんバスのバス停、緑丘公園、緑一丁目、三好丘緑があり、運行区域としては、三好丘緑三丁目、三好丘緑四丁目、三好丘桜五丁目となります。 運行開始までのスケジュールとしましては、本会議にて御協議いただいた後、今月中に乗降場の決定、道路運送法等の各種手続き、7 月中に運行開始を予定しています。効果検証としましては、運行区域毎の利用状況、利用者数の推移、既存公共交通機関への影響、運行区域拡大による乗合状況を確認いたします。 説明は以上となります。 【会長】 ただいまの説明について、御意見・御質問等ありましたらお受けします。いかがでしょうか。 【山田委員】 今後の流れや、今の検討状況について詳しく知りたいです。乗降場の決定が 6 月中ということで、まだ完全に確定していない状況だと思うのですが、今のくらいの検討状況、関係者との調整状況なののでしょうか。 また、運行開始まであまり時間がない中で、周辺地域の利用者への周知方法をどうされるのでしょうか。 【企画政策課主幹】 乗降場の検討状況でございますが、現状から 3 か所増設をさせていただきたいと考えております。 具体的には、その近辺のこの記載の区域になりますけれども、まだ実際には確定はしておりません。本会議で御承認いただきましたら、速やかに具体的な乗降場所の選定作業に着手する予定でございます。場所の選定段階から、所轄警察署と協議を行い、安全性の確保、及び必要な手続を進めてまいりたいと考えております。 周知につきましては、新たに対象区域となる場所へのポスティング、ホームページ、公式LINEによる配信など、SNSを活用した様々な媒体を通じて、周知を図ってまいりたいと考えております。
--	--

【会長】

これは、21条ですか。

【企画政策課主幹】

その通りです。

【会長】

21条ということですので、本来、承認は必要とはいいたしませんが、地域の方々、そして各交通事業者への影響もあるということで、この会議で皆さんから意見を求めるということになっております。

ほかにご意見等はいかがでしょうか。

【内藤委員】

チョイソコみよしは、9月30日までということですが、7月中旬からの2か月ちょっとで効果検証ができるという認識でしょうか。また、9月30日までとなっていますが延長する予定はありますでしょうか。

【企画政策課主幹】

実証期間でございますが、現在のところ9月末までを予定しております。この実証をどういった形で調査分析するのかといったところでございますが、別途、調査フォローアップ調査業務を専門のコンサル業者に委託しております。そこと連携しながら、利用状況や課題を把握し、進めてまいりたいと考えております。

【会長】

そのほかはいかがでしょうか。この実証実験が始まったのは何地区ですか。

【企画政策課主幹】

蒔生地区です。

【会長】

いわゆる交通空白地域であり、オンデマンド交通を導入しようということが入ってきたものであります。

今回は、その目的がさらに拡大いたしまして、既存公共交通との役割分担を今一度検証するためにも使いたいということになっておりますので、枠組みとしては変わったと御認識いただければと思っております。

ただ、今後の利用状況を考えたときに、定時路線のバスとオンデマンド交通との役割、あるいは連携の仕方というのは間違いなく必要になってくると思いますので、今回かなり限られた範囲ではありますが、そこも見てみようというのが事務局の考えということでよろしいですか。

ちなみに、三好ヶ丘ループバスは大変厳しいという状況でしたが、今回三好ヶ丘ループバスへの影響もかなり出てくるのではないかと思います。いかがでしょうか。

【企画政策課主幹】

本地域につきましては、三好ヶ丘ループバスに加えて、さんさんバスも運行している地域でございます。当然、既存の公共交通への影響といったところも、可能性としてはあるのかなと考えております。そういった、既存交通への影響も含めて詳細に調査分析をさせていただきたいと考えております。

【会長】

山口委員いかがですか。

【山口委員】

運行時間帯も運行日も重なる事業でございますので、ある程度の影響は少なからずあるかなと思っておりますが、先ほどの資料でバス停別の利用者数を見ても、そこまでではないかなというふうに思っております。どの程度影響があるか、見させていただきたいと思います。

【会長】

ありがとうございます。今の段階では、影響はあるかもしれないけど、影響を見るという意味で、認めましょうということによろしいですかね。

【山口委員】

はい。

【会長】

ちなみに、大学は休日もやっているのですが、土日祝が休みだと大学へ行けず、困ってる学生が結構います。逆にオンデマンド交通がその代替や補完の役割をしてもらえるようになるといいと思いました。このようなことも含めてニーズ調査をしていただけるといいです。

【会長】

そのほかのご意見はいかがでしょうか。

実証実験ということで、しっかり検証ができるような体制で臨んでいただければと思います。そして、これがふさわしいのかどうか、結論をしっかりと出せるようにしてもらえればと思います。

それでは特に御異論ないようでございますので、この事務局の提案の形で進めようということによろしいでしょうか。

【委員一同】

異議なし

【会長】

その他に移ります。

4 その他の情報提供として、委員の皆さまからこの場でお話いただけることがありましたらお願いいたします。

【山田委員】

情報提供ということで、お手元に両面刷りのものを配付させていただいております。みよし市内にカヌー競技場がございます。競技期間中は、周辺道路や主要駅等の利用者が増えて、道路も渋滞することが予想されますので、周辺地域の方々にそこら辺の事情を事前に知っていただいて、交通混雑緩和のため、移動を控えていただいたり、自家用車での外出を競技時間帯だけでも少し控えていただけますと、混雑の緩和につながるため、是非ご協力をお願いしたいということでの情報共有でございます。よろしくお願いいたします。

【会長】

ありがとうございました。

予定の時刻となっておりますので、ここまでとさせていただければと思います。皆様方の御協力に感謝申し上げます。

では進行を事務局にお返しいたします。

【企画政策課主幹】

長時間にわたりありがとうございました。様々な視点から貴重な御意見をいただきありがとうございました。今後もより良い公共交通の実現に向け、関係

	機関の方々とも調整をさせていただきながら、事業等進めさせていただきます。 次回会議の開催日時につきましては、10 月頃を予定しております。決定次第、御連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。 これをもちまして、「令和 8 (2026) 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。 本日はありがとうございました。 —閉会—
--	--