

議事録

開会

事務局長

本日はお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日、21名の委員、又はその代理の方が出席しております。設置要綱に定める開催要件であります、半数以上の委員の出席を満たしておりますので、2022年度第3回常滑市地域公共交通協議会開会させていただきます。

今回の交通協議には、議事の関係者として半田市・美浜町・武豊町の交通担当者にご参加いただいております。

なお、協議会の決議は委員のみで執り行います。また、オブザーバーとして常滑市市民生活部長の水野が出席しております。よろしくお願いいたします。

それでは、はじめに開会にあたりまして、会長よりご挨拶をお願いいたします。

山田会長

本日はご多忙のなか、お集まりいただきましてありがとうございます。また、ワークショップからご参加いただいております委員の皆様方には、引き続きの会議となります。大変恐縮ではございますが、どうぞよろしくお願いいたします。

常滑市では、先日の寒波でめずらしく積雪がありまして、多くの市民が自家用車を使えない環境を体感されました。大変な中、市民の移動を支えてくださいました鉄道、バス、タクシーの交通事業者の皆様方には、感謝を申し上げます。

自家用車を使わず、「バスなら走っているのではないか」と、バス停に人が殺到し、満員で乗れなかったというようなことを伺いました。あるいは時間どおりに来ず、長時間待たされて「どういうことだ」ということもありました。グリーンが走っていなければ、そういうことにならなかったと思うのですが、市としましても、新たな課題として認識させていただきました。市民の皆様も思わぬ形となりましたが、公共交通の役割を考えていただくきっかけになったのではないかと考えております。

さて、今回の議題は地域公共交通計画策定の背景の素案と、市民利用者アンケートの案になります。皆様には、忌憚のないご意見・ご発言をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局長

それではこれより議事の進行を座長をお願いしたいと思います。座長よろしくお願いいたします。

嶋田座長

こんにちは。座長を仰せつかっております、大同大学の嶋田でございます。

ワークショップからご参加いただいている皆様は、本当にお疲れ様でございました。

先ほどワークショップでも申し上げましたけれども、様々な問題・課題につきまして、共有が出来、非常によい機会であったと考えております。

また、引き続きこの協議会でも忌憚のないご意見をお願いしたいと思います。この

協議会からご参加くださった皆様も、忌憚のないご意見をどうぞよろしくお願ひします。

それでは、さっそく進めさせていただきますが、議題に入る前に、今回も委員の交代があったそうです。事務局からご説明をお願いします。

事務局

市役所企画課の森でございます。

資料はございませんが、昨年12月1日に、市の民生委員・児童委員連絡協議会の会長が交代になりました。その日付をもちまして会長になられました伊藤様に委嘱をいたしましたのでご報告致します。任期は前任委員の残り期間となり、2024年、来年の3月31日までとなります。説明は以上となります。

嶋田座長

はい、ありがとうございます。ということでございますので、皆様よろしくお願ひいたします。

では、前回代理の方が出席されていた土方委員と、今回新たに委員になられました伊藤委員に簡単に一言自己紹介とご挨拶をいただけたらと思います。よろしくお願ひします

土方委員

教育長の土方宗広でございます。

1回目、2回目は代理で課長が出席したと思いますが、私が参加させていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

伊藤委員

昨年の12月1日より常滑市民生児童委員の連合会長になりました、伊藤文一と申します。どうぞよろしくお願ひします。

今日この会議に初めて参加させていただきますと、山田副市長とは100人委員会以来のことでございます。100人委員会もそうでしたが、参加される皆様のご意見をいろいろ出していただいて、まとめていくということは非常にいいことだと思ひます。たまたま私、今回この民生委員の立場です。どちらかという、お年を召したかたの代理として出てきておりますので、その点をよろしくお願ひします。以上です。

1 協議事項

(1) 地域公共交通計画の背景・目的について

嶋田座長

それでは議題に移りたいと思ひます。

お手元の次第をご覧くださいませでしょうか。

協議事項3点、それから報告事項3点です。順番に進めてまいりたいと思ひます。まず協議事項(1)地域公共交通計画の背景・目的について(素案)です。事務局よりご説明をお願いします。

事務局

事務局森でございます。

A4横の資料1の表紙をめくっていただきまして、2ページから説明いたします。

少し長くなるかもしれませんが。座って失礼させていただきます。

はじめに、地域公共交通計画の策定にあたりまして、まず1として、「公共交通をめぐる環境」を整理させていただきました。

2ページの左上が「利用者をめぐる変化」となっております。人口減少、少子高齢化が進み、公共交通の利用者が減少しております。また、地方では車社会が広がっており、車に便利なまちになっている一方で、家から歩ける範囲で商店などが減少して、車がないと生活に困る人が生じるようになってきております。

次に、右上が「交通事業者をめぐる変化」でございます。

交通事業者は、当然民間事業でございます。事業継続のため、利用者の減少に合わせて減便や路線の統合・廃止といった対応もとってまいりました。また、労働力人口が国の全体で減っていく中、新型コロナウイルス感染症拡大によって外出自粛の影響が直撃しました。先が見えない中、運転手をはじめとした従業員の離職が相次ぎ、人手不足に拍車がかかっている状況です。

こうしたコロナ禍より前から、地方の交通事業者の経営環境というのは大変厳しい状況でしたが、コロナを経て現在では更に厳しい環境に置かれているという状況です。

このような状況で住民の皆様の移動手段を確保するため、現在様々な取り組みが各地で実施されております。

かつては民間事業者が中心的な役割を担った公共交通ではありますが、行政が担う事例が増え、人の移動を支える役割、この分担というものが大きく変化してまいりました。

しかし、これまで民間の事業者が採用してきたビジネスモデルでそのまま行政が引き継いだとしても、やはり事業継続というのは難しい状況です。これは現在、行政にとっても公共交通の維持にかかる費用が大きな負担となってきております。矢印下の、背景を赤で着色しているところ、公共交通の分担です。そのまま行政に変えたとしても、維持することはやはり難しいままであるということです。

今後はこれまでのやり方、運営方式だけでなく、交通モード、実際に使う乗り物や仕組み、また受益者が誰であるかといった位置付け、また新しい技術やビジネスモデルなど、地域の公共交通について抜本的な見直しが必要というのが現在の環境だと考えております。

3ページをご覧ください。

ここからが「2 常滑市の現状・特徴」、すなわち計画の背景にあたる部分になります。

はじめに(1)クルマを使えず生活に困る人が増えています。

市には鉄道や知多乗合の路線バスなどの公共交通がありますが、一部地域はこうした民間の交通がない空白地域となっております。こうした空白地域には、昨年の10月からコミュニティバス「グリーン」が走っております。しかし、バスの沿線であってもバス停と距離、又は高低差があるような場所では、高齢者や障がい者が利用しづらいという指摘もいただいております。

ページをめくっていただきまして、4ページをご覧ください。

グラフもあわせて載せておりますが、常滑市では75歳以上の方、またその単独世帯が増えており、免許返納また病気や障がいなどによりまして、自分でクルマを使えない人、見え

ない世帯というのが増えてきていると推測しております。生活にクルマが必要な地域や、鉄道・バス、こういったものが利用しづらい場所があるわけです。クルマを使わずに生活に困る人が増えており、大きな課題と考えております。

こうした課題に関しましては、下の青い枠囲みのところ。「生活にクルマが必要なところや鉄道やバスが利用しづらいところでも、生活に困らない」こういったものを目指したいと考えております。

続いて5ページをご覧ください。

(2)通勤・通学に便利で、住み続けたいまちを目指しています。

2005年の中部国際空港開港以降、市の人口は転入超過によって増加しており、新しく開発された住宅地を中心に子どもの人口も増加いたしました。新型コロナ拡大の影響を受けて2020年以降、人口は若干減少しておりますが、コロナ収束後、空港利用者の回復に伴いまして再び転入超過に転じると予想されております。

ページをめくっていただき、6ページをご覧ください。

次は生まれた年度ごとの年齢別人口の推移、つまり同い年の集団の動態というものをグラフに表してみました。こちらを見ますと、また別の傾向が見てとれます。常滑市では20代前半まで人口が増えていきますが、20代後半になりますと減少する傾向が顕著になっております。特に女性は近年、増減がより顕著です。転職や結婚などをきっかけに転出しているのでは、と考えております。常滑市には多くの若い人が転入してきてはいるのですが、その後定着していないのではないということが窺われます。活力ある地域をつくっていくためには、転入した若い人に常滑市に住み続けてもらうための取り組みというのが重要だと考えております。

こうした課題に対しましては、公共交通の面では若い転入者が住み続けたいように通勤・通学、生活の面で便利で暮らしやすさを目指したいと考えております。

続きまして7ページご覧ください。

(3)人口を大きく上回る観光客・交流人口が訪れます。

新型コロナ拡大前の常滑市にはピークで年間440万人の観光客、また1,260万人の飛行機の利用客が訪れておりました。また、空港島では2017年以降、様々な施設が開業しまして、飛行機に乗る人に加えて観光、ビジネス展示会、コンサートなど多様な目的で人が訪れるようになり、数日間にわたって常滑市に滞在する方々も今はいらっしゃいます。

今後、新型コロナの影響から早期に地域が回復し、さらに成長していくためには、観光客、交流人口に市内各地を回遊していただく、こういったことが重要になります。

こういった課題に対しまして、観光客、交流人口が市内各地を訪れて賑わうというのを目指したいと考えております。

ページをめくっていただきまして、8ページをご覧ください。

ここからは交通事業者の現状・背景になってまいります。

(4)交通事業者の経営環境で、やはり悪化しているということです。

先ほどもご説明しましたが、新型コロナ拡大前から交通事業者は厳しい経営環境に置かれていました。それに加えて、新型コロナ、さらには最近ですと電気代・燃料費の高騰、

こういったもので経営環境というのがより悪化していると考えられます。それに対しまして、まちづくり、こちらのほうでは日常生活に必要な移動ができるよう、誰でも気軽に使える公共交通が求められるようになってまいりました。また、タクシーは早朝・深夜でも走っていただきますし、直接目的地に行けます。いざというときの移動を支える重要な、地域で安全・安心に暮らすのには欠かせない公共交通であります。

このように公共交通は、地域社会に必要な不可欠ではあります。しかし、地方では交通事業者が撤退してしまい、住民の移動手段の担い手がない、というような事例もございます。一度交通事業者が撤退してしまうと、なかなか復活、戻ってくるということは稀で、地域社会にとって深刻な影響があります。

そこで常滑、この地域でも鉄道・バス・タクシーなどの交通事業者が事業を続けられるよう、地域全体で公共交通を考え支えていくということが必要と考えております。

こうした課題に向けましては、安全・安心な生活環境を維持するため、みんなで公共交通を支えるといったことを目指したいと考えております。

続きまして9ページをご覧ください。

(5)運転手をはじめ交通事業に関わる人手が不足しているということです。

日本では労働力人口の減少に伴い、あらゆる業界が人手不足に陥ると予想されております。公共交通というのは不規則な勤務があること、また、多くの人の命を預かる責任の重さ、こういったことから、なかなか他業種と比べても人材確保というのが難しい面がある職種だと考えております。

このままでは、私どもいろいろな取組みを考え、利用促進に取り組もうとしても、安全な輸送に必要な人手が不足します。そもそも十分な移動手段、輸送力が確保できないということも想定されます。

公共交通の維持には、利用者が安全に移動するために必要な人手を十分に確保することも重要だと考えております。労働力人口が減少していくなかでも輸送力を確保できるよう、新たな技術、サービス、ビジネスモデルの検討導入に向け、地域・行政・事業者が連携して取り組むことが必要です。

こうした課題に対しては新たな技術、サービスやビジネスモデルを取り入れ時代、社会の変化に対応する方向を目指したいと考えております。

ページをめくっていただきまして、10ページをご覧ください。

最後に「3 公共交通施策の『将来の姿』」こちらが計画の目的となります。

公共交通施策に取り組む上で将来の姿は非常に重要でして、今回5年間の計画を作る間だけでなく、その計画期間後も、将来の姿に向けて取り組みを続けていくことが必要な分野です。そこで公共交通に求められることを計画期間によって途切れることがない、将来の姿を計画の目的として設定したいと考えています。

ここでは、これまで示した5つの目指す方向性を改めて4つに整理させていただいております。

①住んでいる誰もが不便なく、生活に必要な移動ができるまち、②観光客が行き交い賑わうまち、③安全・安心な暮らしのための、みんなで支える公共交通、④新しい技術やしぐみによる、時代・社会に対応する公共交通です。

先ほども申しましたとおり、本市では将来の姿を公共交通計画の期間によって途切れることがなく、その後も地域の公共交通を維持活性化するための基本的な理念として位置づけたと考えております。

今回、委員の皆さまからこちらの背景・目的についてご承認をいただきましたら、計画案に取り入れて進めてまいりたいと考えております。

説明は以上でございます。

嶋田座長

はい、ありがとうございました。

それではただいまの件、何かご意見・ご質問ございましたらお願いいたします。

事務局

事務局から補足になります。机にあるマイクは、右のボタン押していただくと、マイクが赤く光ります。それから発言していただきますと、マイクが音声を拾います。今回初めて使用されるかたもいらっしゃると思います。遅れましたが、改めてのご案内でございます。お願いいたします。

嶋田座長

ありがとうございます。

いかがでしょうか。

はい、村田委員お願いします。

村田委員

ご説明ありがとうございます。意見です。前回の議論を受けて、背景と目的が非常にわかりやすく整理されたというのが率直な意見です。

そのうえで今回、背景・目的を設定する際、少々難しかった部分や、まだ課題だと思える部分があれば、お聞かせいただきたいと思います。大方本当によくまとまって整理されていると僕は思います。ありがとうございます。

嶋田座長

事務局いかがでしょうか。

事務局

難しかった部分といいますと、概ね全部というのが正直なところですが。やはり地域にはいろんな方がいらっしゃるのです。なかなか我々だけでは十分に整理できない、取り入れきれない部分があったのではないかと考えております。2回目の会議から3回目まで期間が空いたのも、何度か練り直しながら設定した部分があったからだと思います。

まだ決して十分ではない部分もあるかと思えます。今日いただくご意見を付け加えながら進められればと考えております。

以上です。

嶋田座長

はい、村田委員。

村田委員

ありがとうございます。本当にご苦労されたと思い、私も意見を言ったほうなのです。ご対応いただき、ありがとうございます。

今回これで背景と目的をきちんと整理できれば、今後は手法について、なるべくブレない議論が進むかと思います。そのあたり首尾よく進めていただければと思います。ありがとうございます。

嶋田座長

どうもありがとうございます。

他にいかがでしょうか。ご意見とかご質問、佐野委員お願いします。

佐野委員

愛知県タクシー協会の佐野と申します。いつもどうもありがとうございます。

公共交通会議でここまで踏み込んで書いていただくことは、本当にありがたく感謝しております。

ここに書かれたとおり、交通事業者、バス事業、我々タクシー、現在非常に苦労しています。同様に、ご利用の方々に対しても非常に迷惑をかけている状態だと認識しております。

この中に書かれている要員の不足によりまして、この寒い中で長時間も待たれる方、こういった方々も増えていることも重々承知しております。何とか全員の輸送、最後まですることを目的に行っております。

ただ、まだ回復するまでに時間がかかりそうで、引き続きご迷惑をおかけすると思います。何卒よろしく願いいたします。どうもありがとうございます。

嶋田座長

はい、どうもありがとうございます。

他にいかがでしょうか。ご意見、ご質問でも結構です。

はい、富田委員お願いします。

富田委員

こういうのはどうかと考えます。4ページに目指す方向性として、「生活にクルマが必要のところや鉄道やバスが利用しづらいところでも、生活に困らない」とあります。これは公共交通だけで考えるのでしょうか。私は観光協会の立場で出席させていただいてはいますが、本籍では地元のケーブルテレビの事業者でもあります。

公共交通でできる範囲と、むしろ例えば病院やスーパーなどは今の時代、インターネットを介してできることもたくさんあります。ですから、そういうものとうまくミックスしてやっていくことが、本当の意味での市民の皆さんのためになるのかなと、通信事業者の一員として思っています。

ただ、今回は公共交通の会議であります。その議論をここへ入れてしまうと、混乱してしまいます。そして1事業者としてそういうものを「本当に提供できるのか」と言われますと、またいろいろ思うところもあります。

ですから、他の事業とミックスしていくには、それなりの課題もあります。しかし、確実にIoTとかDXの技術はどんどん進んでいきます。もしかすると、そういうものでカバーできることがいくつかあるのでないかなと思います、一言申し上げさせていただきました。

以上です。

嶋田座長

はい、ありがとうございます。

いかがでしょうか、事務局ただいまのご意見。

事務局

9ページに「新たな技術・サービス」とあります。そういったところも含めてこちらに書かせていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

嶋田座長

この9ページにDXとかそういうことも含めた意味での新技術というか、そういうことで理解してよろしいでしょうか。

ざくっとまとめてはいますけども、今後どういうふうな展開になるのか将来が見えませんが、とりあえず今は新技術、少々ぼんやりとした抽象的な書き方にはなっていますけれども。いろいろここに含まれているということでお願いたします。

他にいかがでしょうか。筒井委員お願いたします。

筒井委員

中部国際空港の筒井でございます。

7ページにおいて、私ども空港のこともしっかり引き継いでいただきまして、大変ありがとうございます。

今私も少し状況をお話し申し上げますと、今年度は大体570万人くらいの予想でございます。ピーク1,260万人でございましたので、4割強の戻りというところなんです。来年度、大体800万~900万人に何とか戻りたいなと思っております。再来年には(ピーク時の)1,260万人を達成し、さらに超えていきたいです。そして2027年~2030年ぐらいまでには、2,000万人を目指したいなと思っております。

そういう意味で、この地域との観光も大変重要なポイントになってくると思います。今回ご記載いただきまして、大変ありがとうございます。

我々としても、できる限りのご協力をさせていただきたいと思っております。引き続きよろしくお願いたします。ありがとうございます。

嶋田座長

他にご意見、ご質問いかがでしょうか。

わかりにくい用語などありましたら、ご指摘いただければと思います。

よろしいでしょうか。

はい、では本田委員お願いたします。

本田委員

運輸支局の本田でございます。

佐野委員の意見とほぼ重複する部分ですが、かなり運送事業・運輸業界に突っ込んだご意見をいただきまして非常に感謝しております。内容につきましては、賛成というところです。

9ページの運輸事業の人材不足、非常に悩ましい問題で全国的な課題となっているところです。それに触れていただき感謝します。目指すべき方向性として、新技術・サービス、ビジネスモデルとあります。これによって全てがドラスティックに、人材不足が解消されるわけではないということです。それが残念な部分です。

来年の4月から運送事業の労働ドライバーの労働時間にさらに規制がかかり、今まで以上に厳しい状況になります。やはり新技術とともに、何とかドライバーになる人を増やしていくスタンスも必要だと思っています。基本的には運送事業者が新しい人を入れられるようにすべきところですが、各自治体におかれましては、協力できることがありましたら一緒に考えていただければと思っています。バスなどにつきましても、運送事業者が人材に応じた提供できるレベルというものがあります。その時々、ドライバーの数に応じたかたちの適切な台数設定等々、協議を密にしながら今後長期的に考えていただければと思っています。よろしくお願いします。

嶋田座長

何かドライバーを増やすようなことは、入れたほうがよろしいでしょうか。

本田委員

簡単に増やせばいいのですが、皆さん四苦八苦している部分です。書けたらよいですが、実現できるのか、といった部分があります。皆さんが心の内に持っていたいただければと思います。

嶋田座長

労働時間が絞られると、さらに給料が上がらず、また人手が増えずという、悪循環に入っていくような気がします。

他いかがでしょうか。

特に他にご意見がなければ、決議を採りたいと思います。事務局から決議の方法をご提案いただいています。

はじめに、資料1地域公共交通計画の背景・目的について承認するか決議を採ります。承認された場合には、資料1に追加、補足したいことがある委員からご意見を伺いたいと思います。

では、資料1の全体について、承認するかは挙手をお願いいたします。(賛成の挙手を)数えてもらえますか。

ありがとうございます。賛成が2/3以上ですので、協議会として承認といたします。

続きまして、何か追加・補足する項目などがございましたら、挙手をお願いいたします。いかがでしょうか。

はい、村田委員お願いします。

村田委員

ありがとうございます。先ほど交通事業者の方々も、抱えられておられる問題をお話しされました。労働時間の規制強化や急には労働力を回復できないなど、それぞれ課題をお持ちだということは十分認識しております。

そのうえで、この方針が採択されましたので、これに沿ったかたちで行えるといいです。そしてワークショップでも意見が出ましたが、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、誰がどういう役割を担っていくのか。地域ごとで実情が違うという意見も出ました。そういったことを踏まえて、お互い協力を起こし合いながらしっかりと良いかたちをつくりたいです。

みんなで交通事業者の状況をわかったうえで、例えばそれが我々ボランティアでできることなのか、それともタクシーの皆さんでやっていただくのか、デマンド輸送などの方法も合同で考えていかなきゃいけないのか。これは、多分皆さんと力を合わせてやらせていただくことかなと考えます。そのような点も議論が深まり、計画で触れていただければと思います。

嶋田座長

ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

修正する部分はありますか。

事務局

今の村田委員からのご指摘は、今後いろんな課題が見えてくるということです。鉄道・バス・タクシー、それぞれ役割分担を明確にしていく必要があるよというようなご趣旨かと思えます。そのあたりについては、背景・目的から課題、それに対する取組みのなところを議論していくということでもよろしいでしょうか。

嶋田座長

ここに背景・目的には触れないということですか。

事務局

「少し触れてほしい」ということであれば、そのような文言を少しつけ加えたいと思えます。事務局としても村田委員がおっしゃった役割分担的なことは、今後進めていきたいと考えています。

嶋田座長

村田委員いかがでしょうか。特に修正なしでよろしいですか。

村田委員

修正なしで結構です。この中に協力し合って支えていくところに多分意味合いが含まれていると思えます。その確認です。

嶋田座長

その確認ができたことはよかったと思えます。ありがとうございます。

他に何か追加・補足する項目・事項ございましたら、挙手をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

谷地委員

内容については、全くこのとおりで結構だと思いますが、1点発言します。

あくまで常滑市を中心とした意味づけと申しますか、地域公共交通計画の背景・目的とわかります。しかし、先ほどワークショップでもどこかのグループから出ていましたが、名鉄にしても、知多バスにしても、あるいはタクシーにしても、常滑だけの道ではありません。今日いらっしゃる半田・美浜・武豊などとも密接な関係があると思います。ここで議論するのが適切かどうか私にはわかりませんが、そういう他の地方公共団体との協働について、どこかでやっぱりご議論・ご検討をしていただいたほうがいいのではないかと思います。いかがでしょうか。

嶋田座長

はい、いかがでしょうか。

事務局

谷地委員、ご意見ありがとうございます。

そういう意味で、今日も半田市さん・美浜町さん・武豊町さんにもお越しいただき、今後いろんな他市町さんとも広域に考えていく必要があることを事務局は認識しております。今後、またそれぞれの方と協議してまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

嶋田座長

この章では触れないということによろしいでしょうか。

谷地委員、いかがでしょうか。

谷地委員

いいです。

嶋田座長

他に追加・補足を希望する項目ございましたら、いかがでしょうか。ないでしょうか。

では特にないようでしたら、この背景・目的についてご承認いただいたといたします。ありがとうございます。事務局で計画書の取りまとめをお願いいたします。

では次の議題に移ります。

(2) 市民・利用者アンケートについて

嶋田座長

事務局からご説明をお願いいたします。

事務局

再び企画課の森でございます。

A 4 縦の資料 2、それと本日机上配付させていただきました「公共交通に関する市民アンケート」、また、「常滑市公共交通利用者アンケートのご協力をお願いします」こちらのアンケートの案をご覧ください。

こちら基本的には以前お配りした資料・骨子に基づきまして計画策定を支援していただいています、日本工営都市空間様からご説明をお願いしたいと思います。

日本工営都市空間(株) 杉江

私、日本工営都市空間の杉江からご説明させていただきたいと思います。

資料 2 です。

まず、市民アンケートの骨子からご説明させていただきます。今回計画策定にあたりまして広く市民の方の交通行動及び公共交通の利用状況等を把握するために市民アンケートを実施したいと考えております。

概要としましては、15歳以上の市民1,500人を対象とし、抽出は地域別・年齢別で設定する予定であります。

具体的な配布数は、資料の下の方をご覧ください。国交省が出しております『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き』にある算定式に基づいています。回収率40%を想定し、それぞれの地域に必要な配布数を設定します。

詳しい説明は割愛させていただきますが、このようにある程度、根拠のある成果性の高い配布数を設定しています。

次のページは具体的な設問の内容です。設問とその目的についてご説明させていただきます。

最初にフェイスシート(回答者の基本属性)を把握する内容でございます。設問として、居住地・年齢・職業、免許証の有無と返納、地域力などを把握していきます。目的はクロス集計の基礎データ・運転免許の返納の移行条件などを把握するためです。ソーシャル・キャピタル、いわゆる地域力を把握し、将来的な地域との協働におけるデマンド運行などのモデル地区選定の参考にと考えております。

2つ目は普段の交通行動における目的別の外出です。目的ごとの交通手段・頻度・移動が不便かどうか、公共交通転換の可能性を把握します。目的としては、目的ごとの外出頻度を調べることで、市民の皆さんの外出状況、自由な移動ができているかどうかを把握します。そして、公共交通への転換の可能性を検討するためです。

3つ目です。鉄道、バス、タクシー、公共交通それぞれの利用頻度、駅までの移動手段とその理由をお尋ねしたいと思っております。鉄道利用状況を調べる目的としましては、利用状況と今後の課題、将来の優先施策を検討するためです。バスも同様です。利用頻度や理由、そしてコミュニティバス グルーンが新たに運行を開始しています。グルーンに関する設問を考えております。

私としましては、路線バスグルーンの利用状況を調査することで、利用頻度、現在の課題、将来の優先施策について把握していきたいです。

タクシーの利用状況も、利用頻度・理由、公共交通としての認知度といったことです。タクシーは公共交通としての位置づけがありますので、公共交通であることをご存知かどうか、特出しで切っていきたいと考えております。タクシーも現在の課題、将来の優先施策について把握することを目的としています。

最後に、自由意見の記述も設けています。

一応こちらの骨子に基づきまして、本日追加でお手元に配付させていただいたものは、まだたたきの段階です。

設問の具体的な内容について今回説明はいたしません、参考までにご覧いただけたらと思います、配付いたしました。

続きまして、公共交通利用者アンケートの骨子についてご説明させていただきます。

公共交通利用者に配布するというので、今考えておりますのが、鉄道駅において調査員が手配りで配布する形式です。

配布する駅としましては、市内の主要駅である常滑駅・りんくう常滑駅・大野町駅などで各 500 通の配布を考えております。

あわせて前回ご意見いただきました、空港島の企業の従業員さんにも依頼したいと考えております。こちらは Web アンケートの形式で対応したく、調整をさせていただきたいです。

公共交通利用者アンケートの目的は、利用者の利用状況の把握、将来の還元策の対応ということで考えております。

市民アンケート・利用者アンケート、どちらも今回紙による配布となります。回答については、Web アンケートにも対応できるようにそれぞれ QR コードをつけます、スマホで読み込んでいただければ、インターネット上で簡単に回答できる仕組みも取り入れていく予定です。

具体的な設問と目的につきましては、利用者アンケートも最初にフェイスシート(居住地・年齢・職業、免許の有無・返納など)をお尋ねします。

次に、メインとなる公共交通の利用状況について、鉄道・バス・タクシーの利用頻度、業務に利用する区間など、利用状況を把握するための設問となります。

公共交通利用者アンケートは、公共交通を利用している人も、利用しない場面があります。利用しない場合、それがどのような目的の移動や場面であるのかもお尋ねします。

次は公共交通の満足度です。鉄道・路線バス・タクシー、続いて良いところ・悪いところをお尋ねしまして、将来の優先策を把握するための材料として質問を設定したいです。

最後に、こちらも公共交通に関する意見を自由にご記入いただいて、様々な意見を取り込んでいきたいと考えております。

利用者アンケートも、現時点での設問・選択肢などの案としてお配りいたしました。参考までに目を通していただければと思います。

アンケートについては、以上でございます。

事務局

ありがとうございます。

事務局からの補足です。今日お配りしました、少々厚手のペーパーの案につきましては、先ほども申しましたように、まだ敲き台です。多少、誤字・脱字もまだ残っているものです。

実施までまだ少し時間がありますので、もう少し項目を精査し、整える作業をやっていきます。私ども事務方としましては、あまり設問数を多くしすぎると、どうしても回答率が下がってしまうという懸念もあります。いろいろお尋ねしたいところですが、分量はこれぐらいに収めたという点もご理解いただければと思い、補足とさせていただきます。

議題につきまして、説明は以上になります。

嶋田座長

はい、ありがとうございました。

それでは、ただいまの件で何かご質問・ご意見ございましたら、お願いします。

いかがでしょうか。

はい、村田委員、お願いします。

村田委員

北部と中部と南部、かなり交通状況が違うというような話も共通の認識になりつつあるかなと思っています。この抽出の方法でそのあたりの地域実情といったこと、あとは特に高齢者です。グリーンが今どういう世代がメインで利用されているのか見えにくいところが正直あります。やっぱり世代感といいますか、年代ごとに交通行動はかなり変わってくると推測されます。

地域性と、その世代のあぶり出しはこの評価方法で一応網羅できそうなのかということですので。その点だけ確認のために質問させていただきます。

嶋田座長

はい、ありがとうございます。

事務局いかがでしょうか。

事務局

ありがとうございます。

市民アンケートにつきましては、属性としてお住まいの地区、年齢など計5項目を入れております。それぞれクロス集計をするための材料にもなります。特に地区ごとの配布数につきましては、地区ごとでも人口が異なりますので、人口に応じて一定の誤差率の範囲内になるように按分した数を配布する予定でおります。

また、年代に関しましては、もう少し実際の年代の人口バランスに応じた配分が必要かどうか、支援業者と検討してまいります。いずれにしても十分なサンプルになるような手法をとっていきたいと考えております。

以上です。

嶋田座長

はい、村田委員お願いします。

村田委員

ありがとうございます。

なんとなく今日のワークショップでもいろいろ課題点が共通で、皆さんで共有できたところですよ。そのあたりの仮説ベースの裏付けにのちのち役立つような、抽出の方法については工夫をお願いしたいと思います。

意見です。ありがとうございます。

嶋田座長

ありがとうございます。

こういうのは、やはりランダム・無作為に抽出しなければいけないということもあります。(説明にあった抽出方法も)正解です。三和と大野、この2つの地区をまんべんなく取りたいわけですが、実際にどのように回答者を抽出するのですか。要するに、ごちゃまぜで無作為抽出をしないとうまくいかないということです。

事務局

これは総合計画策定時などでもアンケートの際にやっていますが、基本的には住民基本台帳ベースで条件ごとに人数を設定して、ランダムで拾っています。

嶋田座長

住民基本台帳の番号で、上から何番目・何番目とずっと拾っていただけますか。

事務局

そのうえで既定の地区・世代ごと必要な配布数を拾っていきます。

嶋田座長

わかりました。ごちゃまぜの状態を選んでいただければ、統計的には問題ないかなと思っています。よろしくをお願いします。

他にいかがでしょうか。

ちなみに、この配布数のところに必要配布数は下の計算 N 値から出した n の値だと思えますが、追加配布数とは何でしたでしょうか。余裕を見てということですか。

日本工営都市空間(株) 杉江

今回 1,500 通を配布したいときに、まずは最低限必要な配布数として各地区約 100 通ずつ配布して 40%の回収率で割り戻します。そうすると、大体地区全体で約 960 通になります。これはサンプル数の精度確保のために、地区の人口の多寡によらず必要な配布数です。

配布総数 1,500 通からこの必要配布数 960 通を除いた 540 通については、各地区の人口に応じて配分を上乗せとして配布するというようなかたちです。

嶋田座長

1,500 ありきということですね。本当は 960 でいいところ、1,500 配りたいということですね。

日本工営都市空間(株) 杉江

余裕をもって配りたいことと、当初は括弧書きで書いていた青海と南陵を三和・大野、西浦・小鈴谷に分けたとしても配布できるような形で考えており、1,500 通がベースになりました。

ただ、大野地区の人口が少ないため、6 地区に分けて必要数を配布すると、人口に対する割合が非常に高くなってしまいます。1 世帯で複数人に届くということも考えられました。よって、そこは 4 地区で配布することになりました。

市全体としても必要な誤差・信頼度考えても、これぐらいであれば十分取れると考え、設定いたしました。

嶋田座長

はい、結構かと思います。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

アンケートのほうもちょっとご覧いただき、何か気になった点などございませんか。

確かに結構長いです。

はい、久保田委員お願いします。

久保田委員

久保田です。

このアンケートを市民の方に依頼するにあたって、市民が答えるメリット、おまけが付いたらいいと思います。何かもらえたりするなど、メリットを見出せることはできないでしょうか。

事務局

そういった特典付きが回答率は良いのですが、なかなかそういうものをつけることもできずと、いうところでは。何か委員の皆様でご協力いただけるのであればお願いしたいと思います。一つよろしく願いいたします。

嶋田座長

企業の方でノベルティなど何かありましたら、宣伝にもなりますのでどうぞご協力お願いしたいと思います。お願いします。

久保田委員

はい、ありがとうございます。

何かそういうメリットが出せれば、もっと回収率も上がって、真剣に答えてもらえるのではないかと思います。何かぜひそういうことがあれば、何か出せるものがあるか持ち帰って話をします。

もう1点よろしいですか。公共交通機関利用者アンケートのほうです。こちらは主要な駅で配るとあります。これは例えばタクシー車内での配布の協力をしてもらうようなかたちをとっては駄目でしょうか。

嶋田座長

ご提案いただきましたが、いかがでしょうか。

事務局

ありがとうございます。

事業者の運転士さん等で調整やご協力がいただけるのであれば、前向きにお願いしたいと思います。また後ほど、調整させていただければありがたいです。よろしく願いいたします。

嶋田座長

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

公共交通利用者アンケートは手で配布されるということです。一応ウェブQRコードを貼っておいて、Webでも紙でも両方で答えられるのですね。

あまり封筒が大きいと受け取ってもらえないことも考えられます。折るなどしてください。これは私の経験上、名古屋市内で結構大きいものを渡すと、カバンに入らないということで、受け取ってもらえないのです。返信用の封筒に、あらかじめ折り入れて渡すのがいいかなと思います。また葉書程度でチェック回答できるものは、結構回答率が高いです。工夫していただくといいかなと思いました。よろしく願いいたします。

他にいかがでしょうか。

では、特にご意見がなければ、現時点ではお認めいただいたとします。アンケートの実施には、もう少し時間があるそうですので、この後また何かご意見出てきましたら事務局までお寄せいただければと思います。

いつまでにご意見をいただくとよろしいですか。

事務局

ひとまず今月内でお願いします。

嶋田座長

ゆっくりご覧いただいて、何かございましたら事務局までお寄せください。
ありがとうございます。では次の議題に移ります。

(3) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金にかかる第三者評価委員会提出資料について

嶋田座長

事務局よりご説明をお願いいたします。

事務局

市民協働課の伊藤と申します。よろしくをお願いいたします。

着座にて説明させていただきます。

当協議会においては、地域公共交通計画作成に向けて、各種調査を実施、又は実施予定であります。この調査事業に係る費用については一部国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を受ける予定となっております。補助金の認定を受けるため、当協議会の調査事業に対する自己評価を提出することとなっております。よって、自己評価案を作成しましたので、協議事項として提出した次第であります。

また、中部運輸局が行っている第三者評価委員会において、当協議会が選抜を受けたことから、指定様式、中部様式において資料の提出を行います。

この中部様式に沿って自己評価についてご説明させていただきます。A 4 横資料3 をご覧ください。

令和4年度地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要をご覧ください。

1枚めくっていただき、地域公共交通調査事業の必要性についてご説明します。

調査の背景および必要性については、本市の公共交通ネットワークについて記載するとともに、交通空白地があること。コロナの影響による利用者減少から各事業者の業績が悪化しており、対策が必要であることを記載させていただいております。

そこから適切な対策を講じるために、地域にとって最適かつ持続可能な公共交通を構築することを目的として、地域公共交通計画を作成することが必要であり、またそのために、住民の移動手段やニーズ、既存の公共交通の利用状況を把握するためアンケート調査や各駅における情報調査等を行うものでございます。

右側の図については常滑市の公共交通ネットワークをお示ししております。

次のページをご覧ください。

次のページについては、交通空白地について、視覚的に見えるよう路線バスおよび鉄道の路線図を常滑市のメッシュ人口図、総人口と65歳以上の高齢者人口にそれぞれへ落とし込んだ図となっております。

次のページをご覧ください。

地域公共交通調査事業の内容と結果についてご説明いたします。

事業内容につきましては事業者ヒアリング、市民アンケート、公共交通利用者調査、乗降調査、ビッグデータを活用した現状分析となっております。

事業者ヒアリングの調査結果としましては、各事業者から見た常滑市内におけるコロナ前から現在に至る、人の移動傾向の変化や公共交通の抱える課題を把握することができたとしております。

次のページをご覧ください。

市民アンケート調査、公共交通利用者調査については先ほど説明しましたが、令和5年4月に実施する予定となっております。

続きまして乗降調査につきましては、コミュニティバス グルーンの全路線、各便、各バス停の乗降数について調査・集計するもので、令和5年3月から実施する予定であります。

ビッグデータを活用した現状分析については、ビッグデータの人流データを活用し、人口移動傾向を把握するため、現状分析を実施しました。

分析結果の一部として、来訪者の居住地や年齢、訪問が多い時間帯等の特性について示しております。

次のページをご覧ください。

協議会の開催状況につきましては、本日行いましたワークショップを含む第3回までの協議事項等について調査事業に係る事項のみを抜粋して、示させていただきます。

次のページをご覧ください。

地域公共交通調査事業の結果と活用についてご説明します。

調査結果の地域公共交通計画への反映については、当該調査事業で把握した結果を踏まえ、公共交通に係るニーズに対応するため、多様な交通モードを活用し、かつ、持続可能な公共交通サービスの確保を実現するための常滑市の公共交通のあり方を示す、常滑市地域公共交通計画を策定すること。

また、住民の外出時の移動手段やニーズを把握し、地域住民等の意見を反映させた計画とすること。

そして常滑市の第6次総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画との整合を図って計画を作成することとしております。

下段表については今後のスケジュールについてお示しさせていただきます。

令和6年3月に計画策定、公表を予定しております。

続いて別紙1及び1-2につきましては、ただいまご説明いたしました内容に自己評価を付した補助金の認定を受けるために提出する様式となります。

自己評価については、AからCの三段階評価のうち、B評価としております。本年度計画していた調査事業の一部が来年度の4月に実施する予定となったことを受け、B評価といたしました。

以上で資料の説明を終わらせていただきます。

嶋田座長

はい、ありがとうございました。

2月15日に中部運輸局の第三者評価というのがございまして、そこで発表される内容でございまして。何かご質問・ご意見はございませんか。

このパワーポイントもこういう様式がもう決まった形でしょうね。

最後のこの2ページも、もう様式が決まっています、字が小さくて申し訳ないです。様式がこのようになっているということで、ご了承ください。

本田委員、補足などいかがでしょうか。

本田委員

運輸支局の本田でございまして。

今ほどご説明いただいたように2月15日に事務局のほうで、第三者評価委員会を受けていただくこととなります。

毎年度、事業に取り組んでいただいた市町さんにおいては、その年度取り組んだことについて、いわゆる振り返りを行っていただきます。そして、次年度あるいは将来的により事業を効果的に実施していただくために、自らの評価、それを基に第三者評価委員会学識経験者の先生方からなる第三者評価委員会で自らの振替に対して、指導やアドバイスを受けていただきます。それを翌年度以降に生かすこととなります。つきましては、このような様式で出していただきます。

ご説明いただいたとおり、今年度常滑市さんの実施事業が若干遅れ気味な部分がありました。したがって、お出しできる部分があまり多くはありませんが、取り組んだ部分は積極的に述べていただいて、学識の先生から今後の取り組みに向けて、いろんなアドバイス、意見をいただければと思っております。前向きにご参加ください。

以上ありがとうございます。

嶋田座長

安藤委員、はい、お願いします。

安藤委員

第三者評価委員会提出資料の協議事項であれば、4ページの「イオン常滑」を「イオンモール常滑」に訂正をお願いしたいと思います。

嶋田座長

はい、ありがとうございます。失礼しました。

事務局

すぐに訂正いたします

嶋田座長

そうですね、お願いします。はい、ありがとうございます。重要ですね。

他に何かお気づきの点ございませんか、皆さまいかがでしょうか。

これももう時間もないので今日、本日もしあればご意見をいただきたいです。いかがでしょうか。ざっと目を通していただいて、他にないでしょうか。

改めて事務局のほうでも一字一句もう1回見直していただければと思います。

内容的にはよろしいかと思っております。

では特にならなければならぬ、ワークショップから参加のかたもだいぶ長丁場でお疲れです。ご意見なければもう採決に移らせていただきたいと思います。

では決議を採りたいと思います。この事務局案を承認するかは挙手をお願いいたします。

ありがとうございます。賛成が2/3以上ですので、協議会として承認いたします。

それでは事務局のほうで2月15日、第三者評価委員会での説明をよろしくお願いいたします。

以上で協議事項は終了いたしました。次第の2、報告事項にまいります。

2 報告事項

時間の都合もごございますので、事務局から一括してご説明いただき、質疑応答を行わせていただきたいと思います。

では事務局、よろしくお願いいたします。

事務局

事務局より報告事項を一括して説明させていただきます。

まずA4縦資料4をご覧ください。

こちらは事業者ヒアリングを実施した結果となります。

12月から1月にかけて、交通事業者をはじめ観光客や地域の高齢者の移動に関わる団体や労働組合のかたなど、8つの事業者団体の皆さまにヒアリングをさせていただきました。お忙しいところご協力くださり、誠にありがとうございました。

今回ヒアリングをさせていただきました内容は、本来であれば本日お示ししたいところですが、いろんなことをご回答いただいております。中には公表できる・できないという部分もごございますので現在公表につきまして、確認作業を進めているところです。取りまとめができましたら、改めてご報告させていただきますと思います。

続きましてA4横資料5こちらは先ほど協議事項3で伊藤から説明があったものの中にも含まれておりましたが、今後のスケジュールでございます。

前回の協議会では大枠のスケジュールのみでございましたが、今回は調査の時期などを項目ごとに整理させていただきました。

来年度の協議会の開催日程はあくまで目安ではございますが、最大で4回程度を予定しております。

A4横資料6をご覧ください。

こちらは、コミュニティバス グルーンの10月～12月の実績になります。

ページをめくっていただき、2ページをご覧ください。

1 概要となります。まず、(1)計測方法ですが、現在は運転手の目視により便ごとの利用者を計測しております。計測は便単位で、乗車した区間が、路線の始発から終点でも途中の1区間だけでも同じ1人として計上されております。

なお、3月からはシステムにより停留所ごとの乗降者数を把握し、地域公共交通計画の策定やダイヤの路線見直し等の基礎中数値として取り扱う予定となっております。

(2)実績についてです。運行を開始した10月から12月までの3ヵ月の実績になります。一日あたりでは約770人が利用しております。1便当たりの利用者数は、12月になって若干減少しましたが、冬休みや年末休みの影響を考慮すると、増加傾向が続いていると考えております。

ページの下段には路線ごとの特徴を、3ページ以降にはいくつか実績のグラフを載せておりますが、時間の都合もあるため詳細の説明は割愛させていただきます。

報告事項の説明は以上となります。

嶋田座長

はい、ありがとうございました。

それでは何かご質問・ご意見ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

最後のグルーンの実績でございますが、廃止前と今の状態と比べて手応えはいかがでしょう。

事務局

北部バスとグルーンにつきましては、便数また時間帯も違うものですから、ひとえにどれぐらい増えたかということの評価に繋げるには難しいかと思っております。南部路線は元々乗合路線でやっておりましたので、知多乗合様いかがでしょうか。

橋本様

日頃大変お世話になっております、知多バスです。本日は金森に代わりまして私、橋本が代理で出席させていただいております。

常滑駅から南の美浜町へ向かう9月30日までは知多バス常滑南部線という名前で走っておりました。これは平日の調査ですと、20本走って1日あたりおよそ60人でした。つまり、1台のバスに平均すると3人しか乗っていないという寂しい部類の路線でした。グルーンに置きかわりまして、スタート直後から「これはすごいぞ」と見ていましたら、今は一日250人以上の方々に乗車されます。

60人だった路線が250人を超えるという、実は4倍以上の伸びを見せている状況でございます。無料という強いインパクトもおそらくあるのでしょう。我々も周知をしっかりとすることができていなかったという反省点も含め、今は驚きとともに毎日集計をして月ごとに市へ報告をさせていただいております。南部エリアのグルーンに関しては、そのような状況でございます。

嶋田座長

料金抵抗もそんなにあるとは思えないです。いくらでしたでしょうか。

橋本委員

端から端までいくらだったか、ちょっと忘れてしまいましたが、14.5kmほどの路線でしたので、100円、200円といった額ではないですが、実際には終点まで通しで乗るお客さまは割と少なかったそうです。平均像でいうと、1人のお客さまが3~4kmぐらいで、頑張れば歩けるけれども、バスに乗っていけば15分程度というお客さまが一番多い路線でした。

今グルーンに変わって特徴的なのは、もっと短い区間のご乗車が非常に増えてきました。そういうニーズ・需要があるのでしょうか。そういう短距離のちょっとお買い物に出かけると

というようなニーズを、我々はしっかり拾いきれてなかった振り返りとともに、今グルーンの南部エリアも含めて運行を引き受けさせていただいておるとい状況でございます。

嶋田座長

グルーンが走ることでいろいろ見えてきましたね。

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。ヒアリングや今後のスケジュールについてもいかがでしょうか。

本田委員、お願いします。

本田委員

運輸支局の本田でございます。

公共交通は、その地域全体のネットワークとして捉える必要があるというところでは。グルーンは非常に好調といったところはお詳しいと思いますけれども、その反面それによって事業者路線バス、あるいはタクシーがどういったような影響を受けるといった部分も検証する必要があるのかと思っています。

その部分を事業者さんの肌感覚で結構ですので、影響の有無を教えていただければありがたいです。

嶋田座長

いかがでしょうか。

佐野委員

先ほどから申し上げていますが、実際我々が供給できるタクシーがだいぶ減ってしまっています。ですので、グルーンが運行されている状況があるので、お客さまが困らなくて済む部分というのもあることも認識しています。

呼ばれても行けないという状態がやはり続くことがあります。正式な数字を出すことは、非常に難しい状況であるとお伝えさせていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

久保田委員

私も同感です。コロナで落ちた数字なのか、グルーンで落ちたのか、さらにコロナで落ちたのか。

実は先ほどワークショップでもお話したのですが、確かなデータはさっぱりわからないのです。乗務員さんがお客さまの声を聞いてくると、「グルーンに乗ってみたけど、私はタクシーのほうが良かったわ」とか「私はバス停が遠くてね」など。「不便だわ」といった方がタクシー需要として改めて戻ってくるような感じです。

まあ私としては、そういう意味ではグルーンが走り出して日数が経っていくと、逆にまたいい形で情報交換していけば、より良いものができるのではないのでしょうか。現時点ではお客さま目線として、少々高いお金を払ってでもタクシーに乗るか、少し頑張っても無料のグルーンに乗るかを葛藤しながら乗る住民の方もいらっしゃるのではないかなと、推測しております。

嶋田座長

何とか共存方法を見出していければいいかなと思います。

はい。ありがとうございます。ぜひよろしくお願いします。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。
では特にないようですので、これは報告事項ということでお認めいただきます。
それでは報告事項も終わりました、次第の3 その他です。

3 その他

事務局から何かございますか。

事務局

事務局から事務連絡が3点ございます。

まず1点目、昨年12月までに2回協議会がございました。この協議会につきまして個人名義で報酬を受け取られました方には、1月中旬に源泉徴収票をお送りいたしました。所轄税務署にも確認しておりますが、本協議会の委員報酬は、地方公共団体の審議会等の委員報酬として、給与所得となります。確定申告の際はご注意ください。

2点目です。今回初めて出席されました委員の皆様には後日、報酬の受け取り口座についてご連絡を差し上げますのでよろしくお願いいたします。

また、前回までの受け取り口座から変更がある方、前回辞退された方で今回お受け取りになる方、こういった変更をされる方は個別に事務局までご連絡をお願いいたします。なお、支払いは今月末2月28日を予定しております。

3点目。過去2回の協議会の議事録につきましては、市のホームページに掲載してございます。概要版と会議録の両方がホームページに載っておりますので、ぜひご参考にしていただければと思います。

事務局からは以上でございます。

嶋田座長

ありがとうございます。

ただいまの件で何かご質問とかございますか。よろしいでしょうか。

また今後出てきましたら、事務局に直接お問い合わせいただければと思います。よろしくお願い致します。では本日ご用意いただいた協議事項・議題は全て終了いたしました。最後に委員の皆さまから何か特にご発言などはよろしいでしょうか。

はい、橋本様お願いします。

橋本様

知多バスの橋本でございます。今春の改正で、常滑エリアでも路線バスの改正がございます。

今の最終の関係先との調整を進めておりまして、時刻の関係で何かまた決まりましたらホームページやバス停で周知をしていきたいと思っております。

実は先般の10月1日にグリーンが始まるタイミングにも路線バスに合わせて一部の見直しということでダイヤ改正をしました。中身を前広にお伝えしたつもりでしたが、実は伝わっていないところが多々ありまして、各方面にご迷惑をおかけしました。

今回はかなり前段階から、趣旨や内容を各方面に伝えながらやっています。実際にどこのダイヤを改正するかというと、空港島内でございます。「ダイヤ改正にあたって意見も聞い

て欲しい」という空港島内で働く方々の団体がありましたので、直接お会いをして、色々意見を伺いました。「昼間はそこまでバスの本数は不要」、「ミュースカイなど便利な鉄道に接続するようなダイヤをお願いしたい」といったご意見です。我々もやっぱり空気を運んでいるような時間はしっかりと見直しをして、継続を図っていかなければいけません。あるいは、お客さまのニーズや期待があるのなら、それにはしっかりと応えていかななくちゃいけないというようなことです。

今回、長い期間、関係各位と話をしながら、あるいはその話の内容を空港会社様にもしっかりと投げかけ、今最終の調整をしております。空港島内のダイヤだけ局地的な改正なのですが、そこを変えると当然常滑駅の今まで空港行きだったバスが一部常滑駅止めになります。

また常滑市内・半田市内でも一般の路線バスに乗って通われている小・中・高校生がいますので、動かせないダイヤとして学童・生徒さんにもしっかりと配慮しながら、ご迷惑をおかけしないようなかたちで今、最終の調整を進めております。

名古屋鉄道様が3月18日に春の改正をするということでございます。今、その改正に合わせて準備を進めております。今日は皆さんにお示しする時刻表のようなものはありませんが、最終調整で固まりましたら、また広く皆さんにご周知させていただきながら進めていきたいと思っております。この場をお借りして予告をさせていただきます。よろしく願いいたします。

嶋田座長

他に委員の皆様から何か。佐野委員、お願いします。

佐野委員

皆さまにご迷惑をおかけしておりますが、名古屋では12月に運賃改定を行いまして、愛知県タクシー協会内も今、運賃改定の申請審査を支局様にお願いしている段階でございます。

もし審査が通るような状況がありましたら、また支局様から金額の公示という形で出てくるかと思っております。先ほどからずっとお話があるとおり、交通事業者は非常に厳しい状況に陥っております。嶋田座長がおっしゃったように、中にはその乗務員の待遇改善というものも含まれておりますものですから、何とぞご理解のほどよろしく願いいたします。

嶋田座長

はい、他に花村様、お願いします。

花村様

名古屋鉄道の花村でございます。

お時間がかかなり進んでいるところで申し訳ございません。先ほど知多バスの橋本取締役からもありましたが、私どもも3月18日にダイヤ改正を行います。

今回、常滑線は大きくは変わっておりませんし、常滑市に関しては特に影響がないというものでございます。しかし全線にわたっては、やはりコロナの影響で落ち込んだ需要があります。そこに少し供給を合わせていくというかたちになります。

全体で見れば少し減便、車両の編成、短縮などもございます。その点でまたまた皆さまには大変ご迷惑をおかけしていると思っております。本日もご出席いただいた半田市様や美浜町様、武

豊町様のほうの河和線に関しては、少し減便もございました。また、知多新線自体はワンマン化というところも、大きな影響としてはございます。

私共も大変心苦しいところではございますが、経営の正常化という点で皆さまにご理解いただければと思います。

私から以上です。

嶋田座長

他に委員の皆さまからご発言はございますか。よろしいでしょうか。

ではないようでしたら、これで議題全て終了いたしましたので進行を会長にお返しします。

よろしくお願いいたします。

山田会長

本日は長時間にわたりまして、また遅くまで熱心にご議論いただきまして、貴重なご意見、貴重な情報提供となり、誠にありがとうございました。

私、個人的には1回、2回で本当にうまくいくのか、進むのだろうかと大変危惧しておりました。3回目の会議でようやく計画策定が動き出すかたちになりましたが、今後は、本日も承認いただきました内容に基づきまして調査・分析を進めてまいります。よろしくお願いいたしますを申し上げます。それでは以上で協議会を終了いたします。

本日は誠にありがとうございました。