

議事録

開会

事務局長

本日はお集まりいただきまして、ありがとうございます。本協議会の事務局長で常滑市企画部長の関でございます。よろしくお願いいたします。

本日は23名の委員の方、又はその代理の方が出席をしております。設置要綱に定める開催要件である、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2回常滑市地域公共交通協議会を開会させていただきます。

事務局 企画課長

議事に入る前にいくつかご案内いたします。

はじめに、お手元のマイクは、前回ご出席の皆様には繰り返しのご案内になりますが、前方の委員の方につきましては2人で一つ、据え置き型のマイクがございます。お手元中央の銀色のボタンを押していただきますと、マイクの辺りが赤く点灯し、発言できる状態になります。もう1回押していただきますと、このようにスイッチが切れる状態になります。後方の委員の皆様には、ハンドマイクをいくつか配置しております。ご利用ください。

次にこの会議室の換気でございます。厚労省が推奨する基準1人当たり毎時30m³の必要換気量を満たしております。ただ、ご発言時もマスク着用のご協力をお願いいたします。

続いて配付資料です。お手元に資料、本日お配りしました資料が2点ございます。知多乗合様より、10月1日のダイヤ改正に係る資料、1枚ペラの資料。資料4、別添4に付随するこのカラー刷りの資料。それから、資料ではございませんが、出席者の名簿とパンフレット、バス運転手のパンフレットをお配りさせていただいております。

また今回、交通協議会には議事の関係者として半田市様、武豊町様、美浜町様の交通担当者にも参加をさせていただいております。なお、協議会の議決は委員のみで執り行います。

それから議事説明者としまして、ボートレース事業局開催運営課長、また道路管理者であります、建設部の土木課長が出席しております。よろしくお願いいたします。

会長挨拶

事務局長

それでは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

改めまして、皆様おはようございます。会長を務めております副市長の山田でございます。本日はご多忙のなか、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。

地域交通公共交通計画につきましては、第1回の会議は、計画の制度的な説明が中心でございました。今回は計画の骨子や策定のために必要な調査など、少し具体的なおところをご協議いただきたいと考えております。

また、いよいよ10月から運行を始めるコミュニティバスにつきましても、ご報告をさせていただきます。こちらは、一旦は今日報告されるかたちでスタートをいたしますが、今後、

地域公共交通計画の策定と並行して、皆様方にご意見をいただきながら見直しを図っていくこととなります。

今日も活発な会議となりますように、積極的なご発言をお願いいたしまして挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

事務局長

ありがとうございました。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。座長よろしくをお願いいたします。

嶋田座長

おはようございます。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。

今、会長のご挨拶にもありましたが、今回から常滑市地域公共交通計画の策定がスタートします。いよいよ具体的に市内の公共交通をどのようにしていくのかを議論してまいります。そのような観点から、皆さんの建設的な意見ををお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

報告事項(1) 委員の交代について

嶋田座長

では着座にて早速始めさせていただきます。お手元の次第をご覧ください。

まず1番の報告事項、(1)委員の交代について事務局からご説明をお願いします。

事務局 企画課 森

事務局を務めております、常滑市企画課の森でございます。

お手元の資料1をご覧ください。6月23日の第1回交通協議会以降、皆様の人事異動等に伴いましてお2人の委員から交代の申し出があり、後任の委員に委嘱させていただきました。任期につきましては前任の残りの期間となりまして、2024年3月31日までです。

ご紹介させていただきますと、知多乗合の橋本委員に代わりまして金森委員、またCHITACAT プロジェクトの金森委員に代わりまして田中委員を新たに委嘱いたしました。委嘱日につきましては、資料の表のとおりでございます。

説明は以上です。

嶋田座長

ありがとうございました。それでは、今回新たに委員になりました金森委員、そして田中委員、それと前回、代理出席されていた磯部委員の順で、簡単に自己紹介していただきたく存じます。よろしくお願い申し上げます。金森委員からお願いします。

金森委員

皆様初めまして。知多乗合の金森でございます。

座って失礼します。この度、コミュニティバスグループが運行開始され、しかも愛知県、あるいは全国で例を見ない全車EVでの運行とのこと。市の交通政策の大きな転換点になると思います。

従前は、担当部長の橋本がこの会議の委員を務めておりました。しかし、直接地域の声をお伺いいたしたく、知多乗合のトップであります私が、今回から委員を務めさせていただくことになりました。どうぞよろしくお願いいたします。

嶋田座長

よろしくお願いいたします。では田中委員、お願いします。

田中委員

皆さんおはようございます。イオンモール常滑ゼネラルマネージャーの田中と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

直近はベトナムで5年半海外勤務をしておりました。この8月より日本に戻り、この常滑の地で着任をして業務を開始しております。久しぶりの日本で非常にワクワクしていることと、まだまだ観光気分が抜けきらず常滑を楽しんで生活しております。

ちょうどこの10月1日からコミュニティバスがスタートするというのも、ワクワクしている一因です。特にイオンモールとしては、その啓蒙活動、利用されるお客様への啓蒙活動に注力して、この地域交通を盛り上げていきたいと思っております。どうぞご指導ご鞭撻のほどよろしくお願いいたします。

嶋田座長

よろしくお願いいたします。それでは最後に磯部委員、お願いします。

磯部委員

私、民生委員児童委員の連絡協議会の会長をしております、磯部栄と申します。

お年寄りの意見をいろいろ聞いており、できましたら率直な意見を述べさせていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。以上です。

報告事項(2) 地域公共交通計画策定支援業務委託事業者の決定について

嶋田座長

ありがとうございました。それでは次第に戻り、報告事項の(2)にまいりたいと思っております。(2)地域公共交通計画策定支援業務委託事業者の決定について、事務局よりご説明をお願いします。

事務局 企画課 森

再び事務局企画課の森でございます。

お手元資料2をご覧ください。2022年度、23年度にかけて、常滑市公共交通計画の策定の支援をしていただく事業者を、公募型プロポーザル方式によりまして、日本工営都市空間株式会社様に決定いたしました。今後の計画策定に必要となります調査やワークショップの実施、またデータの分析、課題の整理、計画案のとりまとめなどを連携して取り組んでまいります。

本日は、支援事業者の日本工営都市空間様より3名の方が出席しております。簡単にご挨拶させていただけたらと思っております。

日本工営都市空間 小倉

日本工営都市空間株式会社の小倉でございます、よろしくお願いいたします。

日本工営都市空間という会社名ですが、この7月までは玉野総合コンサルタントというかたちで活動しておりました。社名が7月から日本工営都市空間と変わりましたが、皆さんと一緒に計画作りを取り組んでいきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

日本工営都市空間 杉江

日本工営都市空間株式会社の杉江と申します、よろしくお願いいたします。

日本工営都市空間 野々村

同じく日本工営都市空間株式会社の野々村と申します、よろしくお願いいたします。

事務局 企画課 森

ありがとうございます。こちらの日本工営都市空間様と事務局と連携しまして、会議の運営計画の策定を進めてまいりたいと思っております。よろしくお願いいたします。

事務局からの説明は以上でございます。

嶋田座長

ありがとうございました。業務委託事業者ということでございますが、何かご質問、ご意見はございますか。よろしいでしょうか。では日本工営都市空間株式会社様、よろしくお願いいたします。

報告事項(3) コミュニティバス (旧「(仮称) ボートレースファンバス」) の運行開始について

嶋田座長

では、続きまして報告事項(3)コミュニティバス (旧「(仮称)ボートレースファンバス」) の運行開始について、事務局よりご説明をお願いいたします。

事務局 開催運営課 中野

開催運営課の中野と申します、よろしくお願いいたします。

それではお手元の資料3に沿って説明いたします。ご覧ください。コミュニティバス (旧「(仮称) ボートレースファンバス」) は、「コミュニティバスグリーン」に今回から名称変更しましたので、改めての説明となります。

1の概要ですが、ボートレースとこなめでは、レース場のパーク化の一環としまして、「本場」「モーヴィとこなめ」及び「グリーンとこなめ」への来場者の増加と、各施設の利用促進とともに、市民、観光客をはじめ、誰でも利用可能な交通手段としてのコミュニティバスの運行を開始します。また、本市が掲げる「2050年温室効果ガス排出実質ゼロ」を目指し、とこなめゼロカーボンシティ宣言の実現に向けた取り組みとしまして、電気バスによる運行を行います。

2の名称は、「コミュニティバス グリーン」です。「コミュニティパーク グリーン」にちなんで名付けられました。「コミュニティパーク グリーン」は、ボートレース場の複合施設化、いわゆるボートレースパーク化事業の一つであります、子供たちの健全な育成と、老若男女を問わない、世代間交流ができるコミュニティの拠点としてオープンした、業界初の施設であります。以下にお示ししますのがロゴのデザインとなります。

3の運行開始日は、令和4年10月1日です。

4は導入車両及び充電設備です。まず(1)導入車両はBYDジャパン株式会社製の小型電気バスJ6都市型IIを6台。こちらは乗車定員が29人となります。充電時間は約3時間で、航続距離は200kmとなります。裏面をご覧ください。バスのデザインにつきましては、お示しのとおりです。ポートルースの1号艇から6号艇の色にちなみ、白、黒、赤、青、黄色、緑のラインで表現しております。(2)充電設備につきましては、ポートルースとこなめに2基、市役所に1基、知多バスに1基の計4基を設置しまして、運行中も空き時間等を利用し、追加充電を行いながら、安全に確実に運行できるようなダイヤを組んでおります。

5の運行概要の運行路線及び運行本数は、往路復合計となります。まず常滑北部・市役所線は農協北部センターと常滑市役所・市民病院を結ぶ路線で、運行本数は13本です。続きまして、常滑北部・大野線は矢田公民館と大野町駅を結ぶ、朝と夜の便で4本です。続きまして、常滑中部市役所線は常滑駅と市役所・市民病院を結ぶ路線で、運行本数は50本です。次にポートルースとこなめ周遊線です。こちらは常滑駅を起着としまして、ポートルース、イオンモールを周遊する路線で、運行本数は19本です。次に常滑南部・上野間線は、常滑駅と名鉄上野間駅を結ぶ路線で運行本数は17本です。常滑南部・武豊線につきましては、常滑駅と知多武豊駅を結ぶ路線で運行本数は15本となります。なお路線図や時刻表、新設のバス停などの詳細につきましては、別添4のコミュニティバス グルーンの詳細で示しているとおりでございます。

(2)運賃体系につきましては、無料とさせていただきます。

(3)その他として、路線やダイヤ、運賃などは、今後の利用状況を踏まえ、常滑市地域公共交通協議会の意見、協議等を参考に見直しを図っていく予定でございます。

説明は以上とさせていただきます。

質疑応答

嶋田座長

ありがとうございました。それではこの件で何かご質問、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。

では、まず私から。資料2ページ目にあるバスのデザインについてお尋ねします。ポートルースにちなんで6色とのことでございますが、この6色と運行路線を合わせるわけではないとお聞きしています。

事務局 開催運営課 中野

路線とは一致しておりません。

嶋田座長

わかりました。いろいろなカラーのバスが運行していますので、混乱も予想されます。利用者が混乱しないように、何か工夫をしていただく必要があるかと考えます。もちろん、行き先表示など、目立つようにはすると思います。だから、カラーによって路線が決まっているわけではないということは、周知しておいたほうが良いと思います。これは要望です。

他に、小林委員お願いします。

小林委員

再確認をお願いします。

運賃が無料となっています。前回の会議で確認した際、「今年度中は無料」と言われたような気もしますが、本日の資料にはその詳細は記載されていません。

県内でも無料運行の事業者、市はあります。長年、無料をやってきた関係で、有料化しようと思ってもなかなか調整がつかず、なかなか議論が進まないというところもあります。やはり他にも、市町村をまたぐ民間事業者の路線もありますし、そこはもちろん県や国からの補助金をいただいてやっておられると思います。

しかし、補助金をもらったからと言って、決してその路線が黒字になるわけではありません。会社が持ち出すということもあります。これだけ無料の路線、充実した路線ができると、当然(競合路線の)利用者も減っていくと思われれます。最後に説明される知多バスさんの資料も今拝見しますと、この系統、この新設路線によるかはわかりかねますが、本数を減らされるのではないのでしょうか。そうすると利用者はますます減るではありませんか。やがて廃止になったら、今後交通計画を作っていく上で、市町村をまたぐ幹線と位置づけられる民営バス、そういうものはなくなっていく可能性があると思います。

タクシー事業者も高齢者の無料チケットなどがあります。しかし、それ以外の助成というのはほぼないわけです。今までタクシー事業者さんはコロナですごく利用者が減り、県内でも廃業や撤退している事業者がどんどん進みます。ですから、こんな便利な無料のバスが出来上がると、またまた利用者が格段に減り、ほとんどタクシーが常滑市からいなくなるのではないかと非常に心配しています。

また、これから交通計画を作るにあたって、いろんな事業をやっていくと思います。このコミュニティバスに限らず、他の地元の民営バス、鉄道、タクシーがいろいろな役割分担を持って連携しながらネットワークを作っていきます。そのような中で、それも何かやりにくいという状況になると思います。今一度、無料の考え方と、いつまで無料とされるのか、バス業界って少々変わっており心配していますので、お尋ねしたいです。

嶋田座長

では事務局をお願いします。

事務局 開催運営課 中野

無料期間のご質問です。

バス自体についてはボートのファンバスというところの位置づけもございまして、当初無料をとらせていただいております。

実際に走っていく上で、路線や利用状況を踏まえ、この会議の場でいろいろな意見を出し合っていただき、良い方向に改善していければというところもあります。

運賃につきましては無料ということで、有料にしたときに利用者の反発等も出ることは当然想定されています。有料に伴ってサービスの向上や路線の見直し等図りながら、利便性の向上とあわせて、有料化にできるようなところに持っていければと考えております。

嶋田座長

小林委員、いかがでしょうか。

小林委員

今後会議の中で見直しを検討されるということもありますので、ぜひともそういったことを毎回確認させていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

山口委員

今、開催運営課長から話がありましたが、第1回目の話のときには、今年度については無料というお話をさせていただきました。今のところ決まっているのは、今年度ということでございます。

今後の話については、この協議会の中で皆さんいろいろなご意見いただきながら変えていくべきところは変えていく、というようなことになろうかと思えます。よろしくお願いいたします。

嶋田座長

当面と言いますか今年度ということでしたら、利用者にはその変更、周知をしてください。

やはり一旦無料にしてしまうと、有料にするときに大分やはりいろいろ意見が出ます。その辺は注意していただきたいと思えます。

この会議をスタートする前から、もう無料というのは決まっていたので、その辺は要求したいと思っています。他にいかがでしょうか。

村田委員お願いします。

村田委員

着座にて失礼します。

この前、我が家にもこのパンフレットが入っていたと記憶しています。前回の会議のときに発言をさせていただきましたが、今までの市の北部バスが、常滑市が運行するこちらのバスに置き換わる点です。

パンフレットの配布後になると思いますが、何かそういう混乱している状況のような意見の問い合わせ等があったのでしょうか。まずそれをお聞きしたい。

それから、バス停が今後変更等されて、この新しい名称にかわっても同じもの、ということをも市民に啓蒙啓発するために何か考えられている施策等がありますか。

ありましたらご意見、現在決まっている段階で結構ですのでお答えいただければと思います。

事務局 市民協働課 伊藤

事務局の伊藤と申します、よろしくお願いいたします。

ご質問の問い合わせ等については、基本的に北部バス、コミュニティバスですと北部エリアのものになります。

バス停については、既存のもの置き換えになります。一部、バス停留所の変更というところ、2ページ目です。変更のところに、久米公民館及び小倉天神社バス停につきましては、バス停の看板の位置が変わりますが、それ以外に大きく変わることはありません。

現在、広報で周知させていただいています。それとともに、既存のバス停では、バス停位置が変更される地図を添付、新設停留所付近の状況も掲示し、周知を図っているところであります。

嶋田座長

村田委員いかがですか。

村田委員

ご回答ありがとうございます。これは意見になります。

やはり置き換えが進むにあたって、今まで市の運行していた北部バスが置き換わるという認識がまだ弱い感じが少々あり、感覚的に危惧しています。そういう意見も少しもらっています。

ですから、パンフレットを全戸配布していただいていると思いますが、背景や見通しといった記載が一切ないので、非常に混乱するのではないかと。急にパンフレットが配布されただけでは、市のバスがそのままこのバスに置き換わったという認識にはならないのではないかと懸念があります。

それから、デザインも今回ブルーです。コミュニティバスに置き換わるので、見ため的にも既存と同じものであると視認がしにくいのではないかと懸念しております。

もし今後バスを更に再啓発をされるという機会がありましたら、もう少し丁寧に背景をきちんと書いていただくということと、バス停が今までどこにあったのかを、マークにしたりしてください。

なるべく誤解が起きないように配慮とかあらゆるメディアを使ってやっていく必要があるのではないかと考えます。その辺を汲んで、今後参考にさせていただければと思います。これは意見です。

嶋田座長

ありがとうございます。事務局ぜひ今の重要なご指摘かと思しますので、ご検討いただけたらと思います。佐野委員から、次いで金森委員にお願いします。

佐野委員

佐野と申します。

資料3の記述を見ていると、運行主体というのはどうなのだろうと少々悩んでしまいました。ここの中の記述というのは、ボートレースとこなめという表現、それと名称の部分についてはボートレース場の複合施設化の事業の一つで、事業主体ですよね。

そうすると、ボートレース場自体が、逆に言うとこれは施設の送迎バスの感覚で運行しているのを路線バスとしての、メリットを付加しておこなっているので、ボートレース施設のバスという感覚で運行する考えでいいのでしょうか。それともこれは、常滑市自体が逆に行っているのか、どちらですかというのをお聞きしたいです。

嶋田座長

事務局お願いします。

事務局 開催運営課 中野

お答えさせていただきます。

事業主体としましてはボートレース事業部が行います。ファンを運ぶためだけのバスというよりは、ボートレース場として地域貢献といった意味も含めましてレース場にも来ていた

たくし、日常生活の足としても活用していただいて、その延長線上にボートレース場が来るという認識であります。「どちらかがどちら」ということではございません。

他のレース場ですと、駅からレース場直結のかたちでファンバスというようなことをされているレース場もまだかなり多くあります。そういったところですと、やはり利用者の減少に伴って一気に廃止というようなこともなっております。当レース場は、日常生活としての利用、また、レース場の中にも子供の遊び場があります。健康増進ができる「コミュニティパーク グルーン」という公園施設もありますので、そういったところを含めて、市民のみならず、広くは観光客の方などにも使っていただけるような趣旨でございます。

佐野委員

すいません、確認です。

そうするとこれは常滑市のバス、コミュニティバスだという認識でよろしいですか。責任の所在も結局のところ常滑市にあるという判断でよろしいですか。わかりました、ありがとうございます。

嶋田座長

運行主体も書いておいたほうがいいかもしれません。市が運行するコミュニティバスです。その辺は混乱しないようにお願いします。

金森委員が先に手を挙げておられましたので次、まず金森委員。

金森委員

金森でございます。

先ほど、今年度中は無料だということで、会議の場の中で議論を踏まえて有償化も検討していくということでございます。テクニカルな部分でお話しします。

事業用自動車して緑ナンバーの登録手続きをしておりますが、貸切の登録をしております。登録替えをしなければならなくなるということでもありますとか、あるいは運賃箱を付けておりません。運賃箱の設置、あるいは路線認可の取得が必要です。今は貸切ですから路線運行認可は取っていませんけれども、認可を取っていかねばなりません。そういった所定の手続きは、それなりのリードタイムがあるということをご理解いただければと思います。

したがって、例えば来春から転換するのでありましたら、具体的な月数はわかりませんが、最低でも3か月ぐらい前には意思決定をしていただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

嶋田座長

これもいい要望です。

谷地委員お願いします。

谷地委員

谷地でございます。

さきほどの運営主体の確認です。ボートレースは常滑市の会計とは別、企業会計です。運営主体ということは、いくら委託費がかかったり、あるいは場合によってはどこかから費用を持ち出したりすることが出てきたときに、ボートレースのほうの会計での委託費としてお支払いになるのか、それとも常滑市が、要するに常滑市の会計としてお支払いになるので

すか。それによって、結局運営主体がどこかとなろうかと思いますが、その辺はいかがでしょうか。

事務局 開催運営課 中野

運営主体は企業会計、ボートのほうで行っておりまして、そちらから費用を捻出します。

谷地委員

そうすると、ボートレースが運営主体ですか。

嶋田座長

山口委員お願いします。

山口委員

ボートレースが平たく言うとスポンサーということになりますが、ボートレースといえども施行者として常滑市です。最終的な責任がどこにあるのかということ、常滑市ということになります。

嶋田座長

ということで、谷地委員、市ということでよろしいでしょうか。

赤羽委員お願いします。

赤羽委員

愛知県交通対策課の赤羽と申します。

先ほどバス協会の小林委員からも発言ありました。要は、民間バスとコミュニティバスとの役割分担といいますか、すみ分けといいますか、当然公費が入る分、普通に勝負していくと民間バスのほうが弱くなってしまいます。そういうところからの心配だとは思いますが。まさにそういったことをこの場で会議をして決めていきます。会議で議論をして決めていくというのが、先ほど前の資料にもありました公共交通計画というものだと思います。

日本工営都市空間さんが受けられ、これから2か年かけて作っていくよということで、提案があります。

その計画の中に、ぜひ民間バスとここでやられるグルーンの役割の違いというか、「こちらはこういう役割と目的を持っているんですよ」、「こちらはこういう目的ですよ」、「両方やっていく必要があります」、というような記述をぜひ加えていくべきかと思います。

お金の話を言いますと、例えば、知多バスさんが運行されている半田・常滑線という路線がございます。こちらは今、国庫補助の対象であります。先般の地方公共交通活性化再生法の改正によりまして、補助と計画の連動化が必要となりました。つまり、その計画に位置づけのない路線については今後、国庫補助の対象になりません。

そういった面からも、例えば今、半田・常滑線という路線が補助対象となっていますので、今後も補助を受け続けるためには、どこかの地域公共交通計画に位置づける必要があります。

その「どこかの」というやや濁した言い方をしたのは理由があり、「愛知県として県内の路線を面倒見ますよ」という作り方も当然あります。それに対して、沿線の市町村が連携してこの路線を位置づけます、それぞれの計画に整合性をもって位置づけますということと両方できます。

ただ残念なことに、県の責任もありますが、どのようなかたちで、どの路線をどの計画に位置づけるかということは、全く白紙の状態でございます。県が計画を作るということもまだ何も決まっていない状態で、先に計画を作り走り出される、ということであれば、ぜひそういったことも踏まえて計画を作っていただくと非常にありがたいと思います。

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。非常に重要なご指摘であったと思います。

事務局 企画課 森

事務局の森でございます。

愛知県様のご指摘につきましては、本日ご参加、同席いただいております半田市さんとも連携しながら進めてまいります。

半田・常滑線については、今回置き換えではなく引き続き民間路線が残るということもございます。運行の継続、また、半田市立半田病院の移転に合わせまして地域全体の公共交通ネットワークも大きく変わってくることも想定されます。

そういったこともしっかり今回策定する計画に位置づけて明確にしていきたいと事務局では考えております。以上でございます。

嶋田座長

よろしく申し上げます。それでは久保田委員、お願いします。

久保田委員

地元のタクシー事業者としていくつか伺いたいです。

運行主体が常滑市だということですが、車両は知多バスさんにそのまま渡されていると思います。これはのちのち入札になり事業者が変わる可能性はありますか。

事務局 開催運営課 中野

現段階では知多バスさんです。地元でバス運行事業をされているからです。

今後につきましては、「どのような運行がいいのか」とか、路線や運行形態等もまた協議等が出てくるかなと思います。そういったものを考えながら最適なものにしていきたいです。

現実的に入札のできるのかどうかまで、現時点ではそこまで考えておりません。申し訳ございません。

事務局補足

もともと知多バスの路線を転換すること、有料運行の可能性も検討していたことから、現時点では知多乗合(株)に委託しています。

久保田委員

地域公共交通会議をずっと待ちわびておりました。この機会にこういう地域公共交通会議を開いてくださるのはとてもありがたいことです。

しかし、結果的に私だけでなく、多分タクシー事業者みんな同じことを言うと思うのですが、結局このバスのためだけに開かれている地域公共交通会議のような気がしてなりません。ずっとバスの話をしています。

実際運行でも、先ほど小林委員もおっしゃっていましたが、知多バスさんがコミュニティバスを運行されます。今、知多バスさんで運行されている路線が縮小してもコミュニティバスが新しく始まったから、知多バスさんは会社としては何も影響ないでしょう。

我々タクシーに対する影響が如何ほどのものか、といった聞き取りは全くないまま、地域のことなのでバスの運行に賛成してもらえますかと。前回の会議で、正直言うと賛成せざるを得ない中賛成でした。

先ほどの無料の話でも、市のLINE登録などで、現時点で特に期限の定めもなく無料だということがもう地域に知れ渡っているわけです。「当面の間」ということも、です。前回議題になりながら、期限もなく無料であることが現時点も出ています。

この先も(そういう認識が)広まっていくとなると、正直地元のタクシー会社としては、苦しいコロナも乗り越えたと言い切れませんが、ここからタクシー事業者としてもっと頑張っていこうと思っているなかで、だいぶ出鼻をくじかれたような気持ちもあります。感情的な部分を入れてお話しするべきことではないかもしれませんが。

もう少し本当にその地域の公共交通で、住民の方がどのような輸送手段を必要とされていて、どのような足が本当に必要で、どのようなことに困って、ということにもっと目を向けていけるような会議になればと思っています。

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。

事務局 企画課 森

ご意見、誠に指摘のとおりでございます。

今回、知多乗合さんのバスを転換するというかたちで、廃止とセットでコミュニティバスの運行が始まることにはなりました。当然地域のタクシー事業者様や他の交通事業者様にも影響があることは、我々市としては認識をしています。

そのような中、一方で喫緊の課題として、知多バスさんの赤字路線であった常滑南部線への対応なども総合的に踏まえて、今回10月から運行開始させていただくことになりました。

今後、計画策定の中では久保田委員や小林委員がおっしゃったような、各交通機関の役割分担というのは、きちっと明確にしていきます。

タクシー、バス、コミュニティバス、また鉄道、さらには今後広がっていきだろうデマンド交通。それらをそれぞれどのエリアに、どのような形で入れていくといいか、というマスタープランのようなものを作っていきます。

その策定の際には、交通事業者様へのヒアリング等も検討しており、この次の協議事項でご説明する予定です。

協議では存分にご意見等をぶつけていただきまして、それをしっかり計画書に盛り込みたいと考えています。

当面の間影響はあるかもしれませんが、どうか一緒に運行にご協力いただけたらと思います。よろしく願いいたします。

嶋田座長

タクシーも公共交通ですので、本当に地元からタクシーがなくなってしまう可能性も将来的にあり得ます。

大事にしたほうがいいと申しますか、いざというときのタクシーとは、そういう公共交通の意味もありますので、しっかりと計画していきたいと考えております。

残念ながらこの無料にするときはこの会議で議論していません。議論をしていなくてスタートしているという段階でしょうか。

他にいかがでしょうか。本田委員お願いします。

本田委員

運輸局の本田です。

先ほどのお話と若干かぶる部分ですが、コミュニティバスと銘打たれて、市民のためのバスだということです。

一般的にコミュニティバスを運行するに際しては、市民の方、利用者の方の意見・要望などを広く汲み取って運行すべし、と考えられているものです。

今回残念ながら、知多バスさんの運行あるいはファンバスへの引き継ぎとして、そういった市民の方々の要望等を特に汲み取ることなく切替え・シフトチェンジするかたちでの運行かと思っております。

資料のその他の部分に書いてありますが、今後につきましては会議の意見等を参考にしながら見直しを図っていく、とあります。やはり利用者や市民の方々の意見というのを反映させることが一番重要な内容であると思います。

運行開始後になってしまいますけれども、積極的に市民や利用者の方の意見を汲み取って、利用しやすい運行になるよう努めていただきたいと思います。お願いしたく、意見として述べさせていただきます。

嶋田座長

ありがとうございます。事務局何かご意見に対して、コメントはございますか。

事務局 企画課 森

事務局の森でございます。

全くご指摘のとおりかと存じております。しっかり計画策定の中で様々なご意見をいただきながら、また先ほど申しましたけども、周辺の市町村と一体となってネットワークというかたちでできるように、いろいろな方々のご意見をいただきたいです。

この会議でもこれだけの方にお集まりいただいております。様々なご意見をぜひ私どもにぶつけていただきまして、よりよいものに皆様と一緒に作っていきたいと思います。よろしく願いいたします。

嶋田座長

よろしく申し上げます。他にいかがでしょうか。

磯部委員どうぞ。

磯部委員

以前に確か、ロータリークラブ、ライオンズクラブ等々でそういう観光協会と合わせてバスを運行したことがありましたが、廃止となっています。

ですから、今回改めて市民のためということで、こういうかたちになりました。やはりどこに重点を置くのかということです。

これは民生委員の立場として言うならば、やはり買い物弱者と言われる人たちがもっともっと外に出て、よくフレイル予防という言い方をしていますけども、寝たきりにならないよう外へ出るというのが大きな目的でもあるわけです。

そうした場合、2つの目的を一緒にして協議していくのは難しいような気がします。

そこで、もう一つそういう買い物弱者に対するきめ細やかな交通手段があってもいいように思います。今見ていると、カインズに寄るためには多屋公園という停留所に行けばいいはずですが、ただ、そうして外に出たい人というのは、旧道にたくさん住んでいるのです。新しく移り住んできた若者のところに停留所を置いても、多分そういうお年寄りはなかなか利用しにくいのです。このような現状もあるものですから、2本立てで考えていってもいいのではないのでしょうか。

一緒にすること自体少々無理があるような気もしないでもありません。ご提案させていただきました。以上です。

嶋田座長

ありがとうございます。あと、事務局何か、ご意見に対してコメントはございますか。

事務局 企画課 森

事務局の森でございます。

今後の調査の中でこういったエリアに、そうした高齢の方や体の不自由な方が多く住まわれているのか、統計データなどを見ながら、まず可視化、見える化ができるのではないかと考えております。

そういったなかで、必ずしも今回のコミュニティバスに限らず、例えばフレイル予防、高齢の方でバス停と家の間、バス停と目的地の間といった移動に課題がある方には、その課題にふさわしい交通モードを用意することが必要だと思えます。

必ずしもバスという1つの手段だけで地域の交通を維持していく考えではありません。

いただいたご意見も反映させていきたいと考えております。以上でございます。

嶋田座長

公共交通の場合、一定のある程度のトリップと言いますか、そういう移動のときの議論です。

フレイル層とか短距離の、本当にちょっとしたトリップとなりますと、歩行補助とか、今の小さな交通です。小さな交通をどのようにしていくのかというのはまた別途、別の部局で検討しないといけないなと思っております。

実は私の大学でも、いろんなちょっとした電動スクーター、折りたたんで持ち運びもできるシニアカーみたいなものを地域に貸し出しています。ボランティアです。

それで少し移動してもらおうといったことを今取り組んでいます。小さな交通も別途交通計画として非常に重要です。公共交通とは別に、また市としても検討していただきたいと思っています。

これは日本全国どこでも同じ、今課題を持っています。ちょっとした移動で困っている方は非常に多いものですから、それをどうするかというのは、交通計画全般の課題になってきます。我々研究者としても今そういう研究課題に取り組んでいるという現状でございます。よろしくお願いします。

他にいかがでしょうか。

佐野委員、お願いします

佐野委員

何度もすみません、タクシー協会の佐野と申します。

いくつかの市町村で公共交通会議に参加をさせていただいております。よく、タクシーが公共交通と(認知や認識を)されていない、というふうには訴えています。まず、その公共交通会議の考え方というのは、補助金をもらうためにあるわけではないということです。

そこから考えると、最初にあるのは、電車が走っていましたが、で基幹となる路線バスがあります。路線バスから先、じゃあ交通空白地帯の方々へ、その地域としてどういう輸送手段を探すか。先ほど嶋田先生がおっしゃったとおり、小さな輸送手段も当然その中にはあると。そういったことからまず考えてって、どのような形でできるのかと。

今の話で、補助するのはバスであってもいいし、逆に言ったらタクシーでもいいのです。そういうところをやはりこういった公共交通会議で議論していただきたいというのが、希望です。本音です。

交通手段というのは別に制約があるわけではないし、今は新しいものもたくさんできています。あとからできていたから、こういう協議会というのはそういったものを見ながらいろんなことができるという立場にあります。

いろいろな周りのところも参考にさせていただいて、常滑市民の本当に交通空白で困っている人たちにどのような輸送手段が提供できるのかということ、建設的にやはりこういう会議で議論していただくとタクシー事業者も含めて非常に嬉しいというふうに思っております。よろしくお願いします。

嶋田座長

承知しました。議論してまいりたいと思います。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょう。特になければ、一応ここまでが報告事項ということでございましたので、次の本日の協議事項に移りたいと思います。

2 協議事項(1) 常滑市地域公共交通計画の骨子(素案)について

嶋田座長

先ほどから出ています、新しい常滑市地域公共交通計画の骨子(素案)について、事務局よりご説明をお願いいたします。

事務局 企画課 森

それではお手元の資料4をご覧ください。説明に少々お時間をいただきますので、着座にて失礼させていただきます。

前回の会議での説明と一部重複になりますが、はじめに地域公共交通計画についてご説明させていただきます。

地域公共交通計画とは、地域にとって望ましい旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランでございます。国の地域公共交通の活性化・再生の促進に関する基本方針に基づきまして、常滑市地域公共交通協議会で協議を重ねて作成をしております。鉄道、バス、タクシーなどの既存の公共交通を活用したうえで、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送、また病院・商業施設等の送迎サービス。さらには物流サービス等の地域の多様な輸送資源を最大限活用することによって、持続可能な地域旅客運送サービスの確保を目指す、というものになります。

法令により計画に記載をしなければならない事項、また記載するよう努める事項が定められております。

資料1 ページの下段になります。記載しなければならない事項、まず①基本的な方針、②計画の区域、③計画の目標、④目標を達成するために行う事業とその実施主体、⑤計画の達成状況の評価に関する事項、⑥計画期間、⑦その他計画の実施に関して、地方公共団体が必要と認める事項、計画を策定する常滑市が必要と認める事項でございます。

また、記載するよう努める事項としましては、⑧目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項、⑨都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項、⑩観光の振興に関する施策との連携に関する事項、⑪これらのほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に関し配慮すべき事項となっております。

ページめくっていただきまして2 ページを御覧ください。これらの法令で定められております記載事項を踏まえまして、事務局で昨年度計画が策定されました近隣の豊明市などを参考に、計画の骨子の素案をとりまとめいたしました。

あくまでも素案でございますので、今後計画の策定を進めるなかで、例えばこれを本編・資料編ですとか、基本計画・実行計画編といったような2段階の計画としていくことなども検討してまいります。

簡単に説明を申し上げますと、まず序章といたしまして計画策定の目的。第1章には計画の基本的な事項。第2章には常滑市の地域特性と現況。第3章には各種調査・分析と課題整理。第4章には公共交通のめざす姿と基本方針。第5章は目標の達成のための事業。第6章に、計画の達成状況の評価について。第7章に、将来に向けてというような構成を現在素案として考えております。後ほどまたご説明いたしますが、こちらの素案については協議事項として皆様のご意見をいただく予定でございます。

続いて3 ページを御覧ください。こちらにつきましても協議の事項となります一部の事項の素案でございます。計画に記載をしなければならない事項につきまして、一部項目は今回事務局の素案として提示をさせていただきたいと思っております。

まず記載しなければならない事項の②、計画の区域でございます。こちらは空港島を含む常滑市全域を対象としたいと考えております。ただし、常滑市だけでなく近隣自治体等との連携によって市外とのアクセスについても政策を展開したいと考えております。

この区域にしようと考えている理由でございますが、空港島で働く人の通勤や空港および国際展示場を起点とした観光客の移動というのも、住民の足だけではなくて本市の公共交通にとっては非常に重要な要素であると考えからです。そういったことを踏まえまして、空港島も含めて、市全域を計画の区域としたいと考えております。

また、隣接自治体と広域での計画策定をしている事例として、いくつか県内外ではございます。既に半田市さんや武豊町さんでは計画を策定済みということで、今回は常滑市単独で計画を策定しつつ、事業や取り組みの面で周辺地域と連携を検討していきたいというふうに考えております。

また⑥計画の期間につきましては、こちらは2024年度から28年度の5年間としたいと考えております。常滑市では、まちづくりの総合的な指針である第6次常滑市総合計画の計画期間が今年度2022年度から28年度の7年間となっております。地域公共交通計画の計画期間を5年間とすることで期間を揃えて一体となったまちづくりの取り組みが期待できると考えております。

ただし、先ほども申し上げましたが、2025年に半田市立半田病院が移転する予定でございます。そこに伴って地域の公共交通ネットワークの大きな見直しが生じるものと予想されます。その点につきましても計画期間の途中の大きなポイントとしてしっかり盛り込んでいきたいと考えております。

4ページをご覧ください。こちらは計画策定までの流れをご説明させていただきます。概ね3つのステップに分けて進めてまいります。それぞれのステップで日本工営都市空間様と連携しながら取り組んでまいります。特にこのSTEP1にあります調査の詳細につきましては、このあと別添の資料で説明いたしますので、そこでいろいろご意見をいただけたら、と思います。

最後に5ページでございます。本協議事項のとりまとめです。

後ほど調査の内容についての説明等を終わりました後、先ほどお示ししました計画の骨子素案、また計画に記載する一部の事項の素案、この2点となります。

まず計画の骨子は、大まかな章立てや計画全体の構成について皆さんの承認をいただきたいと考えております。本日いただきました意見を採り入れて計画案として反映していきたいと考えております。

また計画に記載する一部項目につきましては、いずれも計画の根幹になります。今回、その区域と期間をしっかりと固めて計画の対象、謳うべき範囲を定めていきたいと考えております。こちらについてもご承認を後ほどいただければと考えております。

続きましてご意見を頂戴したい事項でございます。この後説明をさせていただきます、調査や分析、ワークショップなどの対象者や実施方法につきまして、より良いものとするために皆様からのご意見を賜りたいと思います。

それでは別添4の資料につきまして、日本工営都市空間様よりご説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

日本工営都市空間 杉江

日本工営都市空間の杉江と申します。

それでは調査の概要についてご説明させていただければと思います。長くなりますので、私も座って説明させていただきます。失礼いたします。

まず、お手持ちの別添4と書かれた資料をご覧ください。今回の地域公共交通計画の作成の際に実施する調査といたしましては、1ページにあるようなかたちで大きく4つの調査を予定しております。

1つ目が、市民アンケート調査ということで、市民の移動ニーズ、公共交通への認識等対し、公共交通の改善・潜在的利用ニーズを把握することを目的としています。対象につきましては、高校生以上ということで15歳以上の市民を対象に今年度の11月頃の実施を予定しております。

公共交通利用者調査につきましては、駅を中心とした路線バスの利用状況の把握、実際にバス利用者への転換が可能かどうか把握しようとするもので、公共交通の利用者を対象にこちらも今年度の11月頃を予定しております。

3つ目は、地域ワークショップです。利用者目線での利用推進策、地域で実施できる事業についてのアイデアを収集する機会、ということです。常滑市内の中学校区が4校区ありますので、それぞれの校区の代表者を募集しまして行いたいと考えています。実施時期につきましては、年明けの1月から2月頃を予定しています。

4つ目は、交通事業者のヒアリングということで、事業者さんの立場として、現在公共交通が抱えている課題・利用動向、今後の取り組み等について把握します。それとともに、また今後定めていきます実施事業についても、このヒアリングの場で調整をさせていただきたいと思っております。対象としましては、名古屋鉄道さん、知多乗合さん、タクシー協会さん、そしてサンレー交通さんにもご協力いただきたいです。また高校・病院等といった公共交通の利用が多いと見込まれる施設を対象としたヒアリング等も考えております。実施時期につきましては、交通事業者さんについては今年度の12月から1月頃と、次年度、施策が概ねとりまとまってきます6月から9月頃にも、再度お願いしたいと考えています。病院等につきましては、今年度12月から1月頃の実施ということで予定させていただいております。

続きまして、次ページを跳ねていただきまして、市民アンケート調査のもう少し具体的な内容についてご説明させていただきます。体制につきましては先ほど述べさせていただいたように高校生、通学で公共交通を利用することが想定されますので、15歳以上の学生市民ということで1,500人を対象にしております。1,500人とした理由としましては、下記のとおり必要なサンプル数を計算しまして、回収率40%を想定して設定しております。必要なサンプル数につきましては、本日机上に配付いたしました、カラーの【参考】市民アンケート配布数についてという資料がございます。国が「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」というものを発行してございまして、基本的にそこでサンプル数の算定式が提示されております。それに基づいて設定しています。今回アンケート調査につきましては、地域別の違いといったのも把握したく、地域別、地域ごとの集計も一定数の信頼性を保つため、各地区の誤差率10%を想定としてサンプル数を算定しております。地区の人口に応じて必要なサンプル数は変わってくるのですが、【参考】で示したように、母数にあまり拘わらず、必要

なサンプル数が概ね収束してきます。したがって、今回は概ね 100 通ぐらいを各地区で最低限集めたいと考えております。トータルで 563 通の配布サンプル数が必要で、逆に回収率が 100%を目指すというのは難しいです。市町その他の調査等での回収率を参考にしますと、40%程度を想定しています。想定回収率 40%程度、すなわちトータル必要サンプル数 563 通を得るためには、1,400 通以上の配布が必要です。そこで今回の配布数は、キリのいい 1,500 通を設定しています。配布は、郵送で行い、回収は郵送及び Web での実施を予定しています。Web でアンケートに回答できるような仕組みを導入しまして、直接調査票にご記入のうえ郵送でご返信いただいてもいいですし、スマホ等の Web 上で時間のあるときに回答をしていただける、複数の回収方法を採用することにより、回収率を上げたいと考えております。

続きまして 3 ページ目、市民アンケート調査の内容です。こちらはまたたき台の段階ですが、このような内容を聞きたいと考えております。

まず日常行動の状況、2 つ目に地域公共交通の評価ということで、認知度や満足度・重要度、あとは未利用者に対する利用意向を聞きたいと思っております。

3 つ目としまして、今後の施策の参考とするために施策の展開に関する設問、そして最後にクロス集計等を行っていく関係上、個人属性などです。

あとはソーシャル・キャピタルという地域力を少々盛り込みます。実際、将来的に地域ができる役割分担、先ほど少しお話がありましたが、公共交通の役割分担の中で、地域にどのようなことができるのかといったことを把握するためです。そこで、ソーシャル・キャピタルによる地域力の把握というのも少し考えたいと思っております。

続きまして 4 ページ目です。市民アンケート調査の分析手法の 1 つとして、クロス集計をします。地域別や年齢別、あと免許保有や返納の状況といったようなものを織り交ぜて集計することにより、より踏み込んだニーズ等を把握していきます。もう 1 つはポートフォリオ分析、CS 分析という分析手法がございます。アンケートの中で各交通手段の項目を重要度と満足度からそれぞれ点数化して、その組み合わせによって優先性の高い政策を抽出していきます。満足度が低くて重要度が高いものを、一番重点となる政策として持たなければなりません。また、そういった手法や観点で政策の抽出に必要な分析を行っていきたいと思っております。その他、アンケートは、せっかく皆さん方に公共交通のことを PR できる手段であるとも考えました。モビリティマネジメントの観点から、車の使い方、公共交通の利用促進に繋がるような施策を同封して少し PR をしていきたいなと考えております。

続きまして 5 ページ目、公共交通の利用者調査です。この中で大きく 2 つございます。1 つ目が実際の公共交通を利用する人として駅を利用する人を対象にして駅で配布するアンケートと、あと空港の利用者、こちらの周辺のホテル利用者等へ Web での調査も別で考えてございます。配布回収方法につきましては、鉄道駅において調査員が調査票を配布しまして、回収用の封筒で郵送する方法と、市民アンケートと同様に Web でも回答できるようにしたいと思っております。ホテル利用者につきましては、基本的にはホテルはスマホ等で予約するかたも多く、QR コード付きのチラシをフロントで配布していただく方法で今後ホテル側と調整していく必要があります。設問項目につきましても、交通結節点に鉄道利用者数

と鉄道利用する人とホテルを利用する人で少々内容を変えていきたいと思っております。利用者数につきましては、OD利用頻度・利用目的等々のお話になります。空港利用者につきましては少し観光面を考慮したような質問も入れていきます。分析につきましては、市民アンケート同様にクロス集計とCSポートフォリオ分析といった分析手法を考えております。

6ページ目は地域ワークショップです。市内の中学校区4校区の代表者を対象に行いたいと思っております。募集方法につきましては、現時点で考えていますのは、広報・ホームページなどで募集することと、あと自治会等の地元組織経由で選出していただくことを考えております。テーマとしましてもこちらはまだ案の段階です。生活行動(行き先・手段など)と、現時点での問題点、地域公共交通のあり方、いわゆる料金負担、あとは地域との協働の考え方といった身近な内容でできるようなテーマとしていきたいと思っております。

実施方法につきましては、グループごとにテーマについて検討していただきまして意見交換をします。最終的にはふせん等で整理して発表していただく形式を考えております。資料の右下に他都市での例を載せました。こういったかたちでいろいろな意見を出していただいて、とりまとめ意見として整理してきます。そして、各テーブルに私共ファシリテーターがつきます。全体ファシリテーターとしましては、座長であります嶋田先生に今お願いをしております。

最後に、事業者等ヒアリングを考えております。交通事業者さんにつきましては、知多乗合さんコミュニティバス、タクシー協会さん、サンレー交通さん、あとは青海ボランティア隊というボランティア輸送されている方達を対象とさせていただきます。主なヒアリング内容としましては、利用状況、今後の考え方等をお聞きすることと、交通事業者さんにつきましては、次年度、実施する事業の内容や目標の設定についても調整させていただければと思っております。高校につきましては、常滑高校さんを対象に通学状況や通学の問題点等をヒアリングします。常滑市民病院と半田病院さんにも今後統合というお話もありますので、公共交通の乗り入れ等についてお聞きしていければと思っております。その後社会福祉協議会さんや常滑観光協会さん等のヒアリングも検討しております。調査については以上でございます。

事務局 企画課 森

説明が長くなりましたが、本協議事項につきまして、説明は以上でございます。

嶋田座長

ありがとうございました。地域公共交通計画の骨子素案と調査の概要についてご説明いただきましたが、何かご質問、ご意見等いかがでしょうか。

筒井委員どうぞ。

筒井委員

中部国際空港の筒井でございます。ご説明ありがとうございました。

地域公共交通計画の中に空港島を含む常滑市を位置づけいただきまして本当にありがとうございます。

ただ調査の内容で大変気になった点でもあります。私ども空港、延べ人数でいうと1万人ほどの方が勤務されています。そういうことが全く考慮されていない調査になっているような気がします。そのあたりのお考えは、どのように考えてみえるのか。

それから、海外からお見えになった方がこの地域を見る観光の連携という点はいかがでしょう。かねてからいろいろお話を申し上げたのですが、まだ考慮されていないような気がします。今後進められるのかを教えてくださいたいと思います。

嶋田座長

事務局いかがでしょうか。

事務局 企画課 森

ありがとうございます。

そういったご指摘を今日いろいろいただいて、もう一度我々でしっかり揉みたいと思います。

延べ1万人という方の通勤の足というのも非常に地域の中で地域公共交通全体を支える重要なボリュームだとは思っております。また、訪日観光客につきましては、コロナの収束状況や入国者数等も踏まえながら、いわゆる宿泊者の調査とセットでどこまで取り入れていけるのか。これらは今後検討させていただきたいと思います。

ご提案として受け止めさせていただきたいと思います。

筒井委員

しっかり取り組んでいただけるとのことです。よろしいですか。

今回の調査内容を見ると、観光という要素は全くないと私としては感じました。その点、前回は第1回の会議でもしっかりお願いをしましたが、そのあたりの連携というところは大変重要ではないのかと考えます。これは弊社に対しても、常滑市からしっかり要請のあった内容です。そういう意味でもしっかりお考えいただきたいと思っております。

嶋田座長

今の件、別添4の資料の5ページが関係すると思います。中部国際空港利用者につきましては、Webアンケートということが、これはどのように実施されるのでしょうか。あとどのくらいの数を配布するなどです。もう1点、設問項目に観光に関する設問というのは入っているようですが、こういったイメージなのかを掻い摘んでお聞かせください。

日本工営都市空間 杉江

ホテル利用者につきましては、周辺ホテルのフロントでチラシを配布します。まだこちらの思いに留まりますが、チェックインされたかたにQRコード付きのチラシを配布して、そこで時間のあるときに回答していただきます。チラシの印刷さえできれば、配布数に関してはある程度対応できるかと思っております。

あとはどのホテルを対象にするかですが、ホテル事業者さんの協力次第と思っております。その辺は事務局さんと市と調整していきたいです。

アンケートの設問に関する内容ですが、具体的な設問については、今後の検討になってきます。こちらでも空港さんのご意見と同じように、市からも観光について少し把握したいです。特に常滑市を通過するだけではなくて常滑市にも来ていただけるような施策を考えたいの

で、それに関連するような設問を少し考えます。ただ単に、今回の公共交通という計画なので、それに将来の公共交通をどのように絡められるかがわかる設問を今後検討したいと思っております。

また、アンケートの時期が11月頃ということですので、この辺りを説明できる機会もあるかと思っております。いろいろな意見を踏まえながら、説明内容を検討していきます。よろしく願いいたします。

嶋田座長

中部国際空港はホテルだけでなく、鉄道駅のところにも一応国際空港駅入れたらいかでしようか。

筒井委員

すいません、ホテル利用者っていう観点がどうなのかをまずご指摘をさせていただきたいです。やはり空港から出発されるときにご利用される方が大変多いかという気がしております。

そうすると、この地域を目指してくる方の本当の意味でのニーズというのがあまり把握できないのではないのかという気がします。そういう観点でぜひ調査対象をご検討いただけるというのではないかと思います。

嶋田座長

事務局でご検討いただけたらと思います、よろしく願いします。

村田委員、次、赤羽委員。

村田委員

ありがとうございます。

2つほど質問させていただきます。まず、今回この骨子を見させていただいて、一番問題だなと感じたのは、この計画策定の背景と目的を設定しないままに手法の話になっているところだと思います。

先ほどのように、観光なのか福祉なのか、いろんな複合的な問題をはらんでいる中で、まず一番、ここの計画の策定の背景と目的をきちんと議論する必要があることがまず1点。これ意見です。それがないと、それによって手法とやり方が大きく変わってくると思います。そのあたりは事務局としてはどのようにお考えなのかをまずお聞きしたいです。

2点目です。今回の空港島を含む常滑市全域ということで書かれていますが、非常に唐突感を感じます。何か具体的にもう決まっている施策があるのでしょうか。そういったことも踏まえた上でこれを今日協議して決めなければいけない理由について簡潔にお答えいただきたいと思っております。

嶋田座長

2点、お願いします。

事務局 企画課 森

ご質問ありがとうございます。

まず1点目の背景と目的というところでございます。

今回協議会の場でその部分を積み上げるという作業を、おっしゃるとおりしていないというご指摘はごもっともであります。

この地域公共交通計画自体が、法に基づく趣旨があるということです。策定の背景としましても、その法令で定められたかたちで、村田委員がおっしゃったような福祉や住民生活、また観光、そういった移動を地域として活性化・維持再生していくという法の趣旨というのがあるということです。

それを常滑市もその趣旨に則ってやっていくということで、この協議会で議論するというよりは、法令に合わせていくということです。そういった作業を1つ飛ばしてしまっているように伝わってしまっているようでしたら、少々説明不足であったと反省しております。

「全て、より取り見取りで取り組んでいきます」というようなことが、ここ(背景・目的)の部分には載っていく形になるのではないかと思います。また、それぞれの目的に合わせて、それぞれ章立ての中でまた少しずつ縦割りをしながら、「こういった面ではこういった施策が必要です」といったことを書いていくことになろうかと考えております。

2点目の「空港島を含めた」という記述ですが、当然にこの計画の範囲というのは常滑市全域ということをお我々としては元から想定しておりました。その中であえて空港島というのを付け加えたのが、なかなかの市の政策全体の中で、空港島というのは特殊な地域として認識されがちな面がありました。しかし、空港島にも路線バスがあるということ、沢山の方が通勤しているということ、さらには観光の起点ともなっているということもあり、あえて「空港島も含めて常滑市です」と明確に示す意図として「空港島を含めた」という記述をさせていただきました。「陸地側だけではないですよ」という意図で書いたものでございます。

嶋田座長

村田委員。

村田委員

回答ありがとうございます。

まず、法的なもの確かにあるかもしれないのですが、調査をするにしても地域特性やいろんな状況は多分変わってくると思います。ですから、常滑市として、まず計画策定のその背景と目的はやはりある程度作っておく必要はあるかという感じがしています。そうでなければ全国で一律に同じような背景目的でやるということになってしまうので、という理屈ではありませんか。

したがって、やはり国からのそれを受けた上で常滑市としてこういうふうな計画策定に至った背景と目的、そこには当然観光の要素ということもあります。地域事業者さんの公共交通をされている事業者さんのことももちろんあるでしょうし、老人福祉介護もあります。高齢化率も今、常滑市は愛知県の中では高くなってきていると思います。そういった他エリアとの違いをきちんと踏まえた上で、方法の話をもとめられるワンクッションがやはり必要かと思います。

その部分にはぜひ前向きにまず少し背景・目的について示していただいた上で、それに基づいてこういう方法だという順番で皆さんにご説明いただくと一番理解が早いかということだと思います。

あと2つ目のご回答もありがとうございます。空港島が順番としてボンと出てきてしまっていました。地域公共交通自体が空港島中心かのように見えてしまいました。視覚的なこともあるのですが、常滑市全域ということで「(空港島を含む)」というような書き方でもよかったのではないかと思います。これは意見です。

嶋田座長

ありがとうございます。運営局の本田さん、今の件でサジェスチョン何かございますか。

本田委員

確かに事務局のおっしゃるとおり、各市町において公共交通機関、地域公共交通計画作成義務を求められているところで、それにまとめてやっていただいている部分です。

お話にあったとおり、地域特性は本当に各自治体によってまちまちです。まずそこをしっかりと分析していただいた上で様々なデータ取りや意見等を確認した上で、計画策定が進んでいく必要があると思います。その部分をまずしっかり事務局内で組んでいただいて、それに対して市民の皆様にはこちらの協議会で提示してことが必要かなと考えています。

嶋田座長

ありがとうございます。そういう意味では資料の2ページにございますが、第1章・第2章は並列といいますかどちらかといいますと、まず第2章があって、第1章があるのかもしれませんが。これは特に順番は決まっているわけではないのですか。

事務局 企画課 森

まだあくまでこういう組み立てですという、現在の想定のものでございます。

嶋田座長

その組み立ても検討いただければと思います。よろしくお願いします。

では赤羽委員お願いします。

赤羽委員

計画における調査の概要に4種類ほど調査の内容が書かれています。方向に関して3つほど質問と確認をさせていただきます。

まず1つ目、地域ワークショップの対象は中学校区4校区の代表者とのことです。4校区の中に空港島も入っているのでしょうか。

嶋田座長

いかかでしょうか。

事務局 企画課 森

空港島は入っていないです。

赤羽委員

そうすると、先ほど筒井委員の発言にもございましたが、1万人という人数からのその通勤需要が存在すると、これは明らかに地域特性です。地域ワークショップをするのに、どうしてその意見を拾う術がない。村田委員もおっしゃいましたが、地域の特性を踏まえた計画にすべきだ、ということであれば、その地域の特性をわざわざ拾いに行かないように見えます。

例えばですが、ここで言う中学校区の代表者で地域ワークショップをされることは、比較的标准な調査方法ではないかと思います。その上で「常滑市としてのその特色を拾っていく」ということであれば、空港島の従業員の方を対象にしたワークショップがあってもいいのではないのでしょうか。

嶋田座長

事務局いかがでしょうか。

事務局 企画課 森

こういった形のワークショップになるかわかりませんが、空港会社さんとの調整も当然必要だと思います。おっしゃるように、1万人という数字はかなりの規模だということは確かにそのとおりです。しっかりその点も検討を含めていきたいと思います。

赤羽委員

ありがとうございます。拾っていく意思があるというご回答をいただいたということだと思います。

それから2つ目です。これはちょっと内容的に日本工営都市空間さんに直接お聞きしたほうがいいかもしれません。公共交通利用者調査のところで、対象は公共交通利用者で、調査内容を見るとODや移動利用の目的というところがあるので、いわゆるPT調査のような内容で実施されるのでしょうか。そういった理解で正しいですか。

嶋田座長

いかがでしょうか。

日本工営都市空間 杉江

そのとおりです。基本的にはヒアリングといいますかアンケートのようなかたちです。1人ずつ聞いていくのも時間がかかりますし、今のコロナ禍ということもあります。アンケート調査のような形で調査票を配布して、その中でODや利用目的といった日常の利用状況の確認等も含めて、各調査をしていきたいと考えております。

嶋田座長

赤羽委員いかがでしょうか。

赤羽委員

この手の計画を策定して、計画実行していきますよという話になりますと、大体よく見られる施策として利用促進というのが挙げられます。利用促進ということは、今まで乗ってない人に乗ってくださいということだと思います。大部分の利用促進というのは、それに対して、利用者からしかデータが取れないように思うのですが、利用されていないかたの動向やデータというのは、こういった取り方をされるのでしょうか。

嶋田座長

いかがでしょうか。

日本工営都市空間 杉江

非利用者につきましては、今回市民アンケート調査も行います。そこで公共交通の利用状況をお聞きし、そこで利用しない・利用の頻度が少ないような人と、よく利用する人、これもクロス集計が可能だと思います。そこでどのように異なっているのかという分析が可能で

あると思っております。利用している人の実際の意見というのは、従来、他市町の市民アンケートの傾向では、利用する人のほうが少ないです。そこは利用者の実際の調査で把握し、その辺はすみ分けて考えていきたいと思っております。

赤羽委員

この2つの調査を組み合わせることで把握が可能であるというお答えなのかと思いました。

プラスアルファでの情報提供を申し上げると、最近国のほうでビッグデータを交通施策に活用しなさいということをして盛んに言われるようになってきています。例えば、そういったデータの活用の仕方では何か考えられていることはございますか。

嶋田座長

いかがでしょうか。

日本工営都市空間 杉江

弊社でKDDIさんの携帯位置情報のデータを持っております。そこで移動の動向、例えば施設にどのくらいの地域の人が、どの時間帯に行く人が多いといったデータ分析は可能です。こちらでも実施することにしております。

嶋田座長

よろしいでしょうか。

赤羽委員

ありがとうございました。

嶋田座長

そうですね、だから市民アンケートで常滑市に住まわれているかたの意見を聞け、利用者にも聞くことができます。あとは利用していない従業員さんです。そういったところをどう補填するかということかと思っております。よろしくお願ひします。

他にいかがでしょうか。金森委員、お願ひします。

金森委員

今座長からもございましたが、利用していない、特に島内で働いているかたが1万人いらっしゃるのとこのことです。弊社が運行しています島内循環バスの利用人員と著しく異なっているということもあります。その辺りの、利用しない理由などを少し掘り下げていただければと思います。

それから、公共交通利用者調査において、駅で配りますという点に加え、要望でございますが、バスの車内やタクシーでもお願ひしたいです。具体的に利用されているかたのご意見を聞きたく、多分この調査の仕方ですと、ほぼほぼバス・タクシーは漏れてしまうのではないかなと思います。ぜひそこはお願ひしたいと思ひます。

嶋田座長

事務局いかがでしょうか。

日本工営都市空間 杉江

この辺は、例えば事業者さんと調整してどこまで可能かということと、あと今回Webアンケートも実施することになっております。直接調査票を受け取っていない人も、例えばですが、市のホームページにそのアンケートのリンクを貼っておいて、そこから移動利用して

いる、また、たまたまその調査日は使っていないけど、他の日は使っているかたの意見も把握できるかと考えます。その辺は少し検討させていただければと思います。

嶋田座長

ぜひその辺も検討していただけたらと思います。KDDIなども、属性まではわかって、移動する理由までは全くわかりません。利用しない理由も、です。そういうのはやはりもう、アンケートをとるしかないのかと思っています。よろしくお願いします。他にいかがでしょうか。

特に本日、一応合意をしていただきたい点として、資料4の3ページにあります、計画の区域。これは概ね大体皆さんこれでいいというご意見かと思っています。あと計画期間、5年間の計画を立てるということでございますが、この辺もいかがでしょうか、特にご異論等ないでしょうか。よろしいでしょうか。これからこの先いろいろ具体的な第3章、4章と進んでいくにあたって様々な意見を頂戴することになるかと思っています。

村田委員をお願いします。

村田委員

ありがとうございます。確認をさせてください。今日のこの協議が終わった後に速やかにアンケート的なものなどを実施するようなイメージを今策定されている感じですか。そういう理解でよろしいですか。

嶋田座長

事務局いかがでしょうか。

事務局 企画課 森

アンケートの実施時期などにつきましては、日本工営都市空間さんからご説明させていただいた時期で、早いものと11月頃から始めたいと考えております。

この時期に設定した理由としましては、まずコミュニティバスグリーンも運行が始まってからある程度の期間というのが1つあります。3回目以降の会議に向けて時期的な調整を図った結果でございますが、アンケートの対象者として、直接市民にお願いする分に関しては比較的スムーズに進むと思います。一方、各事業者さんに協力いただくものは、これから事業者さんと実施時期ですとか実施方法の調整をさせていただくので、まだ少し前後してくる可能性はあるかなと考えております。

村田委員

ありがとうございます。やはりアンケート方法については、目的がはっきりしないのに何か調査だけを先行して実施するというのは本末転倒のような気がします。

ちゃんと大きな目的やその背景的な設定を済ませた上でそれに合致するような調査内容になっているかどうかという検証がいるのではないのでしょうか。できればもう一度そういう形かたちで皆さんに方法や背景等を理解していただく。その上で、仮説を持って調査をし、それについて一定の結論を得て、ちゃんと議論できるように望みます。これは意見です。

嶋田座長

事務局いかがでしょうか。スケジュール的なこともあるかと思いますが、いかがでしょうか。

事務局 企画課 森

そういったご指摘も踏まえてもう一度精査させていただきます。可能な限りそうしたいです。

しかし、皆様にこのようにまた集まっていただくのはなかなか大変だと思います。そういった計画の背景などをどのようなかたちで皆様にお示しした上で、アンケートに移るかはその方法も含めて、もう一度しっかり支援業者と事務局で一度持ち帰らせていただきたいと思います。

嶋田座長

そのアンケート内容もこの会議では確認しないで進める方向でしたでしょうか。見ていただくのもいいと思います。具体的なアンケート票を提示し、どういうアンケートにするのかを見ていただくことはできませんか。

事務局 企画課 森

このように集まってということまでは難しいかと思います。もちろん実施する前にいろいろご意見が頂戴できる機会があれば、と思っています。方法も含めて検討させていただければと思います。

嶋田座長

そうですね、ぜひご検討ください。他にいかがでしょうか。

久保田委員どうぞ。

久保田委員

ピントがずれた話にもなるかもしれません。よろしいでしょうか。

アンケートは是非、例えばタクシー用ならタクシー用、バス用ならバス用といった、的を絞ったアンケートを取るのもありかと思います。事前にやはり事業者や各その地域の担当、民生委員さんなども出ていただいています。その民生委員さんたちにも何かいろいろ周知して確認してもらってというのがいいと思います。

実際コミュニティバスのパンフレットが今日配られています。コミュニティバスのパンフレットの中にタクシーの案内を載せていただいています。本当にありがたくて、やってよかったと思っています。これはあの、1つの意見としてシェアさせていただきます。

嶋田座長

ありがとうございます。アンケートの件はぜひ事業者には確認をお願いしたいと思いますし、委員の皆様にも確認する方法を検討ください。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

本田委員お願いします。

本田委員

資料4の3ページで⑥計画の期間です。策定が22、23年の2年度ということで、「策定」とだけざっくり書かれています。後の調査事項の中で調査時期、各時期謳っていただいている部分ありますが、調査以外にもいろんな計画を策定する上でいろんなタスクもあると思います。もう少しこの策定の中身のスケジューリングを細かに書いたものをまた提示していただければというお願いでございます。以上です。

嶋田座長

事務局いかがでしょうか。そういう予定でしたでしょうか。

事務局 企画課 森

今回はあくまで総合計画との対比で計画期間だけが出ていますが、当然今後工程、細かな工程といいますか、そういったものが徐々に決まってくると思います。準備でき次第、当然お示しさせていただく予定でございます。

嶋田座長

ではよろしく申し上げます。他にいかがでしょうか。特にないでしょうか。ないようでしたら、協議事項ですので、ちょっと採決をさせていただきたいと思います。

まずお諮りさせていただきたいのは、計画骨子素案ということで、資料の2ページに関しては、いろいろご意見いただきまして章立てや構成の検討は要すると思います。ただ、このそれぞれの章の内容についてはお認めいただけますでしょうか。大体こういう内容を検討するよということでもよろしいでしょうか。

では概ねこういうかたちで計画を立てていただきたいと思います。ありがとうございます。

それから3ページです。これに関して計画の区域、計画の期間でございますが、これもよろしいでしょうか、ご異論ないでしょうか。ありがとうございます。あとは調査の概要です。調査のところもいろいろご意見いただきましたので、それは事務局でまたご検討いただきたいと思います。

3 その他

嶋田座長

ありがとうございます。それではそのようなかたちにさせていただき、次第に戻ります。3番その他でございますが、事務局から何かございますか。

事務局 企画課 森

ご協議大変ありがとうございました。しっかり踏まえてまた皆様に情報をお示しできればと思います。

それでは冒頭ご案内いたしましたとおり、本日知多乗合様から、10月1日からのバスのダイヤについて、資料をご提供いただいております。恐れ入りますが金森様、簡単なお説明をいただければと思います、よろしく申し上げます。

金森委員

知多乗合の金森でございます。A4縦の本日お配りしました「資料 知多乗合」と右方に書いてございますペーパーをご覧くださいければと思います。

10月1日に事業計画変更を予定しております。その常滑市内関係部につきまして、ご説明申し上げたいと思います。

1でございますが、ほぼほぼ中身といたしましては、今回はグリーンの運行開始に伴う措置がメインでございます。1つは、市役所・病院と上野間を結びます、我々常滑南部線と言っておりますが、これの廃止。2番目に、半田常滑線の常滑駅と、それから市役所・市民病院を結ぶ区間の廃止。3点目でございますが、りんくう常滑駅の停留所廃止に伴う系統の見

直しでございます。いずれもグリーンの輻輳区間の解消を目的としております。一方で、常滑駅周辺におきましてはバス停3つ分ぐらいが引き続き輻輳するということでございますので、その部分に関しては利用動向を注視してまいりたいと思っております。

なお、2に記載のとおり、こちらが一覧表でございます。市内の当社路線の計画変更についてまとめておりますのでご確認いただければと思います。半田常滑線におきましては日当たり1または1.5回の若干の減便。それから島内循環です。貨物地区循環線におきましては2割から3割の減便でございます。半田・常滑線の減便に関しましては、昨今のコロナ以降の利用動向から考えますと、実はさらに大幅な減便が必要なところですので。少し様子を見る意味合いで、繋ぎ変え、あるいは朝のラッシュ時間、2台は必要なくて1台で走れる、というところで調整にとどめさせていただいております。貨物地区におきましては、先ほども少し意見で述べさせていただきましたが、コロナ禍以降の需要の戻りが他の路線と比較し、極端に悪いことを踏まえた対応でございます。やむを得ない対応だにご理解いただければありがたいと思っております。

それから3でございます。半田・常滑線、常滑駅発着の改正時刻を記載しておりますのでご参照いただければと思います。10月1日以降乗り場も変わります。また、網掛け部分の変更点でございますけれども、繋ぎ回りの関係でかなり変更箇所が多い改正となってしまいました。ただ一度担当に確認させましたが、電車接続に関しましては意識したダイヤとなっているとのことです。

なお、本日ご説明がありましたコミュニティバスに関しましては、当社が受託運行をさせていただきます。当該のEVバスでございますが、今日までに弊社の本社に到着いたしました。明日登録、乗務員の車両教習、充電装置等の取り扱いの習熟、それから路線教習というのをもう随時今実施しておるところです。抜け漏れなく準備を整えていければと思っております。安全安心な輸送サービスを提供させていただけるよう全力を尽くしてまいります。

一方、FCVは若干の経験はございますが、EVバスというものの実運用は実は私どもは初めてでございます。何かと至らぬ点がありましたら、ぜひお気づきのかたはお声がけ、ご指摘いただいて改善に繋げていきたいと思っております。

どうぞよろしくお願いたします。私から以上でございます。

事務局 企画課 森

知多乗合様ありがとうございます。それともう1点、本日愛知県バス協会様よりチラシを本日配付させていただきました。バス協会様、ご説明お願いできますでしょうか。

小林委員

バス協会の小林でございます、いつもありがとうございます。少し時間をいただきましたので簡単に、このオレンジ色のチラシについて紹介させていただきます。

皆さんご承知のとおりどの産業も人手不足という状況であり、バスドライバー不足も深刻でございます。バスドライバーはコロナ以前から不足してしまっていて、バス業界の最重要課題でございます。今コロナ禍で貸切バスは、学校の教育旅行や遠足以外は観光の仕事はほとんどないという状況です。大手の事業者さんは貸切バスの運転手を路線バスで使ったりして凌いでいるところですので。

昨日も新聞紙に出ていました、Go To トラベルに代わる全国旅行支援というものが今月の末から再開されるとのことです。こういう情報もありますので、今後需要が回復しますと途端に乗員不足が顕著になるといった状況でございます。

この合同就職説明会、来月15日に開催するわけですが、愛知県の事業者を中心に東海4県の大手バス事業者、今のところ17社が参加する予定です。皆様こういうバス業界の厳しい現状をご理解いただきたいと思います。また、広く関係者や興味のあるかたにお知らせ願えればありがたいと思います。私からは以上でございます。ありがとうございました。

事務局 企画課 森

バス協会様ありがとうございました。続きまして資料等はございませんが、事務連絡になります。

今回、初めて出席された委員には後日報酬の受け取り口座につきまして、直接ご連絡を差し上げますのでよろしくお願いいたします。前回報酬をお支払いさせていただいた口座などに変更があるかた、また、前回のご辞退されていましたが、今回受け取られるなど変更があるかたにつきましては、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9月末を目指して手続きを進めさせていただきます。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した。本日ご用意された議題はこれで全て終了ですが、委員の皆様から何かご発言などはございますか。他にないでしょうか。

特にないということでしたら本日の議事は終了いたしまして、進行を会長にお戻しいたします。よろしくお願いいたします。

山田会長

長時間にわたりまして大変活発なご議論をいただき、誠にありがとうございました。

私も大変勉強になると同時に、この問題はつくづく難しいと思った次第でございます。この会議は、別に補助金のためでも、アリバイ作りのために行うわけでもないつもりでございます。

先ほどアンケートも、それから、いろんな計画の趣旨目的の問題につきましていろいろご意見をいただきましたが、可能な限りそれを反映させていただきたいと思っております。

また、コミュニティバスのためだけにこの会議を開催しているわけでもございません。タクシーを含めた全ての公共交通機関を考慮に入れて、常滑市にとってより良い公共交通のあり方とは何かということを皆様でご議論いただきたいという趣旨でございますの。どうぞよろしくお願いいたします。

コミュニティバスにつきましては、事前の調査や配慮が少々足りないのではないかと、先ほどの無料の話につきましても、見切り発車ではないかというようなご疑念も皆さん中にあるのではと思っており、実は私もそういう気持ちもございました。

しかし、今日皆様のご意見いろいろ伺っておりまして、2つのことを思い出しました。1つは一昨年からでしょうか。お遅ればせながら75歳以上の高齢者の方、障がい者の方の知多バスさんの運賃無料化を実施しました。

もう少し乗っていただけのではないかなと思っていましたが、こちらが想定したほどではありませんでした。市長が各地域を回ると、「とにかくバスを」、「無料にしてくれたら乗ります」と言うのですが、実際蓋開けてみると、そうではないような結果があり、これは残念でした。

もう1つは昨年たまたま、国からコロナ関係の交付金が来たものですから、それを使ことにしたときの話です。ワクチン接種を名目にして、でも他に使ってもいいですよ、ということで75歳以上の方にタクシー券を配らせていただきました。それで担当課は、最初に2,000円分を持ってきましたが、「2,000円分じゃ駄目だ、5,000円にしてください」と言って、5,000円分配らせていただきました。でも、利用率が思ったほどではなかったのです。

何に使ってもいいはずなのに、それも地区を分けずに全地域に配りましたが、確か利用率は20%ぐらいでした。市民の方々がどういうふうに関心・行動されるかというのは、予測やデータだけではなかなか読みにくいということを、今日皆様方のご議論を伺っていて、思い出したところでございます。

コミュニティバスは、やはり目的があまりはっきりしていない、ずれているのではないかなどですいろんな課題があると思いますが、これは走らせることによって、今度はきちっとデータがとれると思います。なるべくいろいろ工夫をしてデータをそれで取って、それを元に皆様方でよりよいあり方をまたこの場でご議論いただければ幸いですと考えております。

そういうことで、会議以外にも、おそらくメールが行ってこのアンケートでよいか、何か言うことになるかもしれません。大変、お時間と労力を割いていただくようになるかもしれませんが、引き続きどうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は大変ありがとうございました。

事務局長

これにて第2回の交通会議を終了させていただきます。誠にありがとうございました。