

議事録

開会

事務局長

おはようございます。

本日は早い時間にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本協議会の事務局長を務めます、企画部長の関でございます。どうぞよろしくお願いいたしますします。

さて、本日は24名の委員、また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ります、半数以上の委員の出席を満たしておりますので、第5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。

今回の交通協議会には、議事の関係者として半田市様、美浜町様、武豊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。本日、武豊町様は少々遅れておりますけれども、参加していただく予定になっております。よろしくお願いいたしますします。

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をしております。

それでは、はじめに開会にあたりまして、会長より挨拶をお願いいたします。

山田会長

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。委員の皆様におかれましては、早朝からお集まりいただきまして誠にありがとうございます。

また、今日は多くの傍聴の方にもお見えいただいております。部屋に入りきらないような状態でご迷惑をおかけしております。モニターで会議の様子をご覧いただくようになっておりますが、よろしくご容赦のほど申し上げます。

さて、昨年6月に第1回のこの協議会を開催してから1年と少しが経過いたしました。これまでの間、10月に運行を始めたコミュニティバス グルーンの利用者が増え続けております。市民や地域を訪れた方々に、徐々に定着してきているように感じております。通勤・通学で毎日混雑をしている便がある一方で、利用が伸び悩んでいる路線などもございまして、様々な課題が見えてまいりました。

こうした点の改善につきましても、地域公共交通協議会でご審議いただきます、地域公共交通計画に反映してしっかり対応していく必要があると感じております。

さて、今回の議題は地域公共交通計画の柱となります基本方針、そして目標の素案をお示しさせていただきたいと考えております。これまでの協議やアンケートの結果を踏まえまして、計画書の形に落とし込んだものであります。皆様方からのご意見を踏まえ、今後計画書の案へ、案へと磨き上げをしていくものとなります。

忌憚のないご意見、ご発言をよろしくお願いいたしますを申しあげまして、挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたしますします。

事務局長

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

嶋田座長

座ったまま失礼いたします。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。本日は協議会の後に、試乗会が用意されております。円滑な議事進行に努めて参りたいと思いますので、ご協力の程よろしくお願ひ致します。

では早速参りたいと思いますが、議題に入る前に委員の交代がありましたので、事務局からご説明をお願いします。

事務局

事務局企画課の森でございます。着座にて失礼させていただきます。

前回対面で開催いたしました2月の交通協議会以降に、新たに委員となられました会員の方をご報告いたします。

4月1日付で名古屋鉄道の花村委員、愛知県知多建設事務所の水田委員、中部運輸局愛知運輸支局の宮川委員、愛知県警察常滑警察署の江口委員、愛知県都市・交通局交通対策課の石屋委員の5名、5月15日付で常滑市議会の成田委員、6月19日付で愛知県タクシー協会知多支部の藤田委員、7月1日付で中部国際空港の渡辺委員の8名に委嘱させていただきました。任期は前任委員の残りの期間となりまして、来年3月31日までとなります。

本来であれば、一言ずつご挨拶を頂戴すべきとは存じますが、お時間の都合もございます。割愛し、こちらの報告をもって代えさせていただきます。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す。ただいまのご報告のとおりでございますので、皆様よろしくお願ひ致します。

今年度、初めての協議会となります。次第にはございませんが、中部運輸局愛知運輸支局の本田様より交通協議会や地域公共交通計画についてリーフレットを用いて、ご説明いただきたいと存じます。本田様よろしくお願ひいたします

本田委員

中部運輸局愛知運輸支局の本田でございます。よろしくお願ひいたします。着座で失礼いたします。

お手元に配っていただきました、「活発で良い議論ができる会議のために」といったパンフレットに基づきまして、公共交通協議会の意味合い的なものを、簡単ではありますが説明させていただきますと思います。よろしくお願ひいたします。

では、1枚めくっていただき、左側の部分でございます。

今年度最初の公共交通協議会ということで、新しく委員になられたかたも少なからずいらっしゃるということです。再確認の意味を含め、いろいろ説明させていただきます。

鉄道、バス、タクシー等のいわゆる公共交通は、全国的に長らく減少傾向続いております。特に地方部においては、顕著に減少傾向があり、路線の縮小、あるいはいろいろな運行の廃止といった危機が全国的に広がっているという状況です。

こういった厳しい状況のなかで、地域の公共交通を維持・存続していくためには、一体何が必要なのか、といったことですが、まずもって、地域の方々をはじめとした関係者みんなが当事者意識を持って公共交通を考えていただくと、意見を出し合っていただくといったことが必要ではないかと考えられております。

そういった関係者で話し合う立場といたしまして、この公共交通協議会といったものが設置されているところでございます。

様々な立場の委員が多く選任されております。それぞれの立場・視点で公共交通に対する意見、あるいは想いを出していただくことが、今後の公共交通の改善の糧となると思っております。忌憚ない意見を積極的に出していただければと思っております。

また、委員個人のお考えのほか、所属される団体組織、あるいはご家族の方々からいろいろな意見を積極的に聞き取り、今後のこの公共交通協議会の場で積極的に出していただくといったことで、よりよい案の議論に膨らんでいくのかなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

3、4 ページ目に、各委員に期待されている役割といったものを簡単にまとめさせていただいております。時間の関係もありますので、またゆっくりご覧になり、今後の議論の参考としていただければと思っております。

4 ページ目以降は、様々な公共交通会議に関する参考事項を取りまとめさせていただいております。こちらにつきましても、会議が終わってからでも結構です。またゆっくりご覧いただければと思います。

私からは以上でございます。

協議事項(1) 2022 年度決算について

嶋田座長

それでは議題に移りたいと思います。お手元の次第をご覧くださいませでしょうか。協議事項としましては、本日 3 点ご用意されております。

まず(1) 2022 年度決算について、議題といたします。事務局よりご説明をお願いいたします。

事務局

事務局の企画課森でございます。A 4 横置きの資料 1 をご覧ください。

2022 年度の決算を取りまとめましたので、ご報告をいたします。

はじめに歳入でございます。

1 番目の負担金は、計画策定や本協議会の運営に充てるため、市から本協議会に支出されたお金でございます。協議会側では、収入というかたちになっております。金額は 802 万 4,000 円でございます。

2 番目の補助金は、計画策定に必要な調査などの費用に充てるものとして、国から補助をいただいたものでございます。昨年度は 187 万円が交付されております。

3 番目の繰越金は、前年度決算の剰余金を繰り入れるための科目でございます。本協議会は昨年度設立されたばかりですので、前年度からの繰越金の収入はございませんでした。

4番目は諸収入・雑収入で、3つの収入のいずれにもあたらないものを計上しており、1,044円でございます。このうち1,000円につきましては、この協議会設立時に資金管理を行うため、金融機関に口座を開設いたしました。その時点で協議会が現金を保有していませんでした。口座開設時に必要な預入金1,000円として事務局長個人より借入れ、預金として充てたものでございます。残りの44円につきましては、口座残高に対する利子になります。

続きまして歳出です。

はじめに、運営費のうち会議費でございます。

報償費は、協議会にご出席いただきました委員の方、又はその代理の方にお支払いした報酬でございます。また、そこから源泉徴収し税務署に納入してきている源泉所得税も含めております。金額23万5,000円でございます。

需用費は、会議の際にお出ししているお茶等に係る費用で1万1,196円でございます。

続きまして、事務費のうち需用費でございますが、委員の皆様へ初回にお配りしたファイルなど、事務に関する消耗品の費用で、9,715円でございます。

続きまして、委託料ですが、こちらは資料の取りまとめ、またアンケート調査、計画策定の支援業務を委託している費用で、929万5,000円でございます。

最後に予備費でございます。こちらは当初の予算に計上していなかった費用に充用させていただきます。

金融機関への振込手数料、及び口座を開設した際に事務局長から借り入れた1,000円の返済を含め、2万5,904円でございます。

詳細は、資料の別紙のとおりでございます。

これらの歳入、歳出にかかる調書、通帳などにつきましては、5月22日に監事土方委員に審査をしていただきました。結果は土方委員よりご報告をお願いいたします。

土方委員

幹事の土方でございます。審査の結果につきまして、ご報告をいたします。

2022年度の歳入歳出決算につきまして、去る5月22日に確認をさせていただきました。

資料1別紙4ページの「決算審査意見の提出について」をご覧ください。

決算書等の書類に基づき、事務処理及び予算執行について、内容を確認いたしました。その結果、審査に付された決算諸表はいずれも正確であり、会計処理手続きにつきましても適正であると認められました。また、決算内容及び予算執行状況は、適正に表示されているものと認められました。

以上で、審査の報告を終わらせていただきます。

事務局

土方委員ありがとうございました。

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。

昨年度の決算について、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。

私から非常に細かい点でございますが、**資料1** 2歳出の会議費の2行目の決算額が11.196となっています。1万1,196円ですので、(小数点ではなく、位取りの)カンマにしてください。

事務局

大変失礼いたしました。修正いたします。

嶋田座長

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

特にご質問等なければ、採決に移りたいと思います。

ただいま事務局からご説明がありました2022年度決算につきまして、認定承認することにご賛成のかたは挙手をお願いいたします。

賛成の方が3分の2以上ですので、事務局から提出された決算を認定といたします。事務局は、今年度も引き続き適切な予算執行の方をお願いいたします。

協議事項(2) 地域公共交通計画の基本方針(素案)・目標(素案)について

嶋田座長

では、次第の協議事項(2)に参ります。地域公共交通計画の基本方針(素案)・目標(素案)についてです。事務局からご説明をお願いします。

事務局

はじめにA4横の**資料2**をご覧ください。

1、素案の取りまとめについてです。これまでの交通協議会での議事や各種調査の結果を踏まえまして今回、計画書のかたち・形式で素案を取りまとめいたしました。計画書は、より多くの人に読んでいただけるよう本編と資料編に分けました。本編はおよそ30~40ページ程度になるようにまとめていきたいと考えております。本編の素案が【別添1】、資料編の素案が【別添2】となっております。

本議題では、【別添1】計画書素案本編の流れに沿い、基本方針素案・目標素案を含めて支援業者の日本工営都市空間の担当者からご説明させていただきます。それでは、【別添1】をご覧ください。

日本工営都市空間(株) 野々村

では、ここから、日本工営都市空間の野々村が【別添1】に沿って説明をさせていただきます。

最初に、計画書の最終形がイメージしやすいように今回、計画書形式でまとめていますが、今後検討する部分については一部空欄になっている箇所があります。その点ご了承ください。

また、今回の意見募集の対象としている部分をメインに説明させていただきます。時間の関係で一部割愛させていただくところもありますが、よろしくをお願いいたします。

では、【別添1】の目次をご覧ください。1、計画策定の目的、2、基本的な事項、3、常滑市の現況と課題、4、公共交通の将来像、5、施策と具体的な事業、6、計画の達成状況の評価、7、将来に向けて というような構成になっております。

次に1ページです。計画策定の目的として、今回この地域公共交通計画は、本市の様々な課題を明確に把握し、市民や市を訪れる人が必要なときに必要な移動ができるまちというのを目指すために公共交通施策のマスタープランです。そのため、常滑市地域公共交通計画を策定します。

計画の位置づけとしては、常滑市第6次総合計画を上位計画として常滑市都市計画マスタープランをはじめとする市の関連計画及び県計画等々、整合・連携を図りながら策定を進めていきます。

続きまして2ページをご覧ください。

基本的な事項としまして、まず2-1、計画の区域・期間です。今までの協議会でもご審議いただいたところではありますが、(1)計画の区域は空港島を含む常滑市全域、そして近隣自治体とのアクセスについても計画の範囲を含めて各自治体と連携して施策を展開していきます。(2)計画の期間としましては、2024年度～2028年度の5年間を基本としています。最終年度を常滑市第6次総合計画とあわせて一体的なまちづくりを目指します。

2-2、対象となる公共交通機関は、今回本市内を運行する公共交通機関のうち、鉄道、バス(知多バスとコミュニティバス グルーン)、タクシーを対象とします。これらの公共交通機関以外にも福祉送迎、企業送迎シャトルバス、ボランティア輸送など、市民・来訪者の移動を支える公共交通についても連携を図っていきます。

3ページをご覧ください。

ここからは常滑市の現況と課題です。現況と課題については、先ほど説明がありました【別添2】にデータやグラフ等を基に、具体的に取りまとめています。詳細はこちらをご覧くださいいただければと思います。計画書には特に重要な部分を抜粋して記載しております。

まず位置、地形として、本市は海に面している西部で標高の低い地域が広がる一方で、内陸部は丘陵になっており坂も多いという現状があります。特に、東部の阿久比町、半田市、武豊町との境界では比較的標高が高い地域が広がっています。

人口については、高齢化率が2020年に25%を超えており、特に青海地域・南陵地域では30%を超えています。市の将来推計では、2055年には34%まで高齢化率が上昇する見込みです。

観光について、本市は中部国際空港・愛知県国際展示場・イオンモール常滑などの施設が立地しており、広域からも多くの方が訪れています。

施設の分布状況は、スーパーマーケットや病院は青海地域の西部、鬼崎地域、常滑地域に集中しており、南陵地域にはほとんど立地していません。

公共施設は常滑地域に市役所、市民文化会館が立地しています。体育館や公民館、図書館などは各地域に立地しております。

次に市内の公共交通の現状です。鉄道の利用実績は2020年度以降、新型コロナの影響により利用者は大きく減少しています。駅ごとに見ると、特急が停車する中部国際空港駅と常

滑駅の利用が多くなっています。また、駅までの移動手段は、ほとんどが自動車、二輪車、徒歩であり、他の公共交通から鉄道に乗り継ぐ人は多くないのが現状です。

知多バスは常滑駅と知多半田駅等を結ぶ地域間系統、半田・常滑線と空港島内を運行する空港貨物地区循環線が通っています。実績としましては、2020年度以降鉄道同様、新型コロナウイルスの影響により利用者は減少しております。

コミュニティバス グルーンは運行開始から利用者の増加が続き、2023年5月には月間あたり延べ3万人を上回っております。便別に見ると、平日朝に常滑駅に向かう便や夕方以降に常滑駅を出る便の利用が多く、通勤、通学の利用者が多いということが窺えます。地域別に見ると、北部エリアは午前の一部を除き利用が少なく、特に北部・大野線の夜便は利用者が極端に少なくなっています。また、中部エリアのうち、中部・市役所線は平日の利用が多いものの休日は利用が少ない状況ですが、ポートレースとこなめ周遊線は、休日の利用が多くなっています。南部エリアについては、平日、休日によらず利用が多くなっております。実績に基づく運行経費は、単純計算ですが利用者1人あたり約800円になっています。

タクシーは市内にサンレー交通、名鉄知多タクシーの2社の営業所があるほか、安全タクシー、知多つばめタクシーが常滑駅に乗り入れています。

4ページをご覧ください。「その他」とありますが、今挙げた公共交通以外のものを挙げています。

市内にはCHITA CATプロジェクトのシャトルバスや青海ボランティア隊、社会福祉協議会による移動支援があります。

CHITA CATプロジェクトのシャトルバスは、イオンモール常滑と中部国際空港を結んでいます。以前は毎日運行していましたが、新型コロナウイルス影響で現在は日曜日のみとなっています。青海ボランティア隊の移動支援につきましては、道が狭くバスの運行が難しい青海団地の住民を対象に、スーパーや病院への医療支援を行っております。

公共交通空白地についてです。人口密度が高い地域の多くは、駅から800m以内、知多バスやコミュニティバス グルーンのバス停から300m以内に位置していますが、常滑地区の中央部、南陵地区の北部で人口密度が高い交通空白地というのが見られます。

交通事業者の経営環境は、新型コロナウイルスの影響を受けて運転従業員で多くの離職者が出ており、現在もコロナ前の体制が確保できていないという現状があります。

5ページをご覧ください。アンケート調査の結果を載せております。

アンケート調査については、**資料2**【別添2】35ページにアンケート調査の概要を載せていますので、こちらを説明させていただきます。

市民アンケートは15歳以上の市民1,500人を対象として、地域別・年齢別に抽出しております。配布数が1,500通に対し、回収は701通でしたので回収率は46.7%です。そのうち、Web回答率は28.1%でした。

利用者アンケートは公共交通利用者に主要駅で調査員の手配りによって配布しました。配布数1,163通に対し354通の回収でしたので回収率は30.4%です。そのうちWeb回答率は28.8%でした。

具体的なアンケート結果に関しては、資料2【別添3】に市民アンケート調査の回答結果、そして資料2【別添4】に利用者アンケートの回答結果を載せております。こちらをご覧ください。計画書資料2【別添1】には抜粋した結果を載せておりますので、こちらで説明させていただきます。

鉄道に関し、定期的に週1回以上利用していると回答した人は、常滑地区で20%以上、大野地区と常滑地区で20%程度と多い一方で西浦地区、三和地区では少ない傾向にあります。鉄道の満足度については、満足と感じている人は全体の20%程度を占めており、特に大野地区と常滑地区、鬼崎地区の満足度が高くなっています。

バスの利用状況については、利用しない人が全体の75%を占めており、週1回以上利用する人が全体の4%程度です。バスの満足度については、満足と感じている人は全体の10%程度です。地区別では常滑地区の満足度が高く、その他の地区では低い傾向にあります。

グリーンを知っていると答えた人は、全体の82.6%を占めています。知っている人のうち、実際利用したことがある人は25%程度となっています。

タクシーは利用していない人が全体の80%程度を占めています。利用する人の中でも月に1回もしくは月に1回未満の人が多いことがわかります。

続きまして利用者アンケート調査に進みます。

鉄道の利用目的は通勤が一番多く、次いで買い物、飲食・娯楽になっています。

知多バスの利用目的についても通勤が一番多く、次いで買い物、飲食・娯楽となっています。

グリーンの利用目的は買い物が一番多く、同じバスであっても知多バスと利用目的の違いが見られます。

6ページに移ります。今まで説明した現状を踏まえ、課題を示しております。

市内には地理的に駅やバス停から距離がある公共交通空白地域や、高齢者などが利用しづらい実質的な交通空白地域が点在しており、車を自由に使えない人の移動手段の確保が必要となっています。

施設の分布状況は、青海地区や南陵地区において、鬼崎地区や常滑地区と比べてスーパーや病院が少なく、徒歩圏内で日常生活を送ることが難しい現状があります。こういった地域で安心して住み続けるためには、目的地となる施設とその利用者の属性に合わせた公共交通機関の整備が必要です。

公共交通につきましては、どの公共交通事業もコロナの影響で利用者が減少しており、テレワークやネットショッピングなどの生活様式の変化に対応して、持続性を高める取り組みが必要であります。

コミュニティバスについては、路線・停留所ごとの利用者数にばらつきがあるため、的確な周知活動や路線・停留所ごとの利用者数の分析から、ニーズを把握し、誰もが利用しやすい運行ダイヤ、ルートを検討する必要があります。

人の動きにつきましては、本市から周辺地市町村への移動の多くが自動車を利用している人が多いのです。特に半田市との移動は、知多バス半田・常滑線があるものの、ほとんどが自動車で移動していることから、バスが利用しづらい要因があると考えられます。

その他、2025年の半田市立半田病院の移転に伴う地域の公共交通網の見直しを見据え、関係市町と連携して、将来のビジョンを共有することが必要であります。

続きまして7ページに進みます。これらの課題等を踏まえ、公共交通の将来像を記載しております。

目指す姿と基本方針としましては、黄色の枠で示す第6次常滑市総合計画に掲げる目指す姿の実現に向け、公共交通における本市の基本設計方針を設定します。この基本方針は、前回までの協議会で目指す姿として挙げていた4つを基本方針として設定しております。

8ページには、現段階での本市の将来ネットワークのイメージ図を載せています。

広域交通として鉄道、地域間交通として知多バス、コミュニティバスというように、将来ネットワークを形成していく想定です。

9ページは公共交通の役割分担です。

現段階ではと空欄となっておりますが、次回以降の協議会で記載する予定です。

10ページは各主体の役割です。こちらも次回以降の協議会までに当事務局内で検討し、記載する予定です。

11ページは基本方針と施策です。先ほど挙げました基本方針1から4に対し、本計画期間内で実施する基本方針に対応した施策をこちらに示すように考えております。施策それぞれの具体的な事業内容について、12ページ以降のようなかたちで整理を想定しています。具体的な事業内容と、その下に実施したいスケジュールを記載します。次回以降の協議会でお示しをして、協議していく予定です。

少しページが飛びます。16ページをご覧ください。

計画の達成状況の評価です。事業の評価方法として、以下の図に示すような計画の達成に向けた関係者の役割を明確にし、評価等をしていきます。常滑市地域公共交通協議会があり、そこに市民、行政、交通事業者等が参画し、協力、連携していく。それにより、計画の達成状況の評価していくという体制です。

17ページをご覧ください。

計画の達成状況の評価方法です。こちらも基本方針1から4それぞれについて目標と具体的な目標値を示します。次回以降の協議会で協議していく予定です。

最後の18ページは将来に向けてです。現時点では将来に向けての対応を頭出し、項目を挙げておりますが、こちらについても次回以降の協議会までに示し、協議していく予定です。

以上で資料2【別添1】を基にした説明を終わらせていただきます。

事務局

ありがとうございます。

それでは、資料2に戻っていただきまして、2、委員からの意見募集についてです。

今後、事務局において、ただいまお示しさせていただいております計画書（素案）から、計画書（案）への取りまとめを進めて参ります。

取りまとめを進めるにあたりまして、本日この後の質疑応答やご発言をいただくほか、委員の皆様からご意見を募りたいと思っております。2週間後の7月28日を目処としまして、【別添1】、【別添2】、計画の本編・資料編、その他【別添3】、【別添4】アンケート結果

の詳細を参考にいただきまして、お気づきの点、事務局の素案で不足している点などを事務局までお寄せいただきたいと思いますと考えております。

様式は来週にでも準備して、またお送りさせていただきたいと思います。任意の様式に書いていただいても結構です。日頃感じていること、皆様が周りから聞くこと、些細なことでも結構でございます。多くの方にとってよりよい公共交通となるよう、幅広くご意見をいただきたいと思います。

3、意見募集の対象の表中に、1点誤りがございましたので修正をお願いします。表の右側、下から2つ目、「4-5 本市の将来のネットワーク」となっておりますが、「4-2」が正しいものでございます。大変失礼いたしました。公表している資料なども後日差し替えをしましたら、記載させていただきます。意見募集の対象でございますが、先ほど説明させていただきました【別添1】、計画書素案で具体的に記載しお示ししている項目でございます。そのほか現時点で空欄になっている項目につきましては、この後、協議事項3で説明をさせていただきますと考えております。

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。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いたします。

いかがでしょうか。事務局のご説明にありましたように、2週間後までに意見を募集することとございますが、ここで確認したいことや何かあれば忌憚のないご意見をお願いしたいです。

村田委員をお願いします。

村田委員

青海ボランティア隊の村田と申します。

資料2【別添1】11ページの基本方針と施策です。

基本的に流れ的には全般、僕はこういうまとめ方でいいかなと思っております。前提として、公共交通というのは、どうしても市民側に与えるものというような印象と申しますか…。実際現場と一緒に高齢者輸送などをやっているのと、確実に目指すところはこれです。

大きい動脈みたいなものだけでは、末端の毛細血管までなかなか行き渡りません。結局、どうしてもそういうところが出てきてしまう実情が何となくあるのではないかと認識をしております。その中で、基本方針と施策と対比されて書かれています。特に基本方針3、安全・安心な暮らしのため、みんなで支える公共交通という兼ね合い・意味合いの中に、市民同士の支え合いを公共交通の概念に入れていくのかどうか。一応確認したく、実際昨夜アンケート資料を熟読させていただきました。資料2【別添3】11ページに住民同士の送迎の状況について、非常におもしろいデータが出ていたと感じました。送迎をしてもらったこともなければしたこともない、という市民が80%以上。

末端の公共交通の実情を考えていくと、特に三和地区、青海地区の一部もどうしても道路が狭すぎます。住民で「ちょっとどこかへ行きたい」と声をかけあい、連れていってあげることも実はちょこちょこ見かけます。

そういったものをうまく議論の中に活用していけないでしょうか。手法の話になりますので細かいことは割愛しますが、例えばイメージとして、お互いがフォローをし合えるような仕組みの構築とその広報、それに対して不安要素を取り除くための施策の検討が議論の中にあってもいいのではないかとということです。

そのあたりについて、ご検討いただけるのか、意味合い的に外れていくものなのか、皆さんの意見をお聞きしたいなと思い、発言させていただきました。

嶋田座長

ありがとうございました。事務局から、はい、お願いします。

事務局

ありがとうございます。

アンケート結果では、特に「公共交通の代わりにならない」と書かれるかたが結構多かったです。

やはり何かあったときの保障や、相手が見えないといった点をご不安に思っているいらっしゃいます。ある程度きちんと事業者さんが管理されている公共交通に対する信頼というものも、垣間見えたと感じました。

ただ一方で、おっしゃるように常滑市は非常に道が狭く、公共交通の事業者さんがお持ちのバスやジャンボタクシーでは、なかなか輸送が成り立たないようなエリアもございます。そのなかで、そのようなところに入り込んでいく手法の一つとして、当然検討する必要はあるとは思っております。

また、一方で不安の解消もおっしゃるとおりです。多くの方が不安に思っている点もございます。それに対してどのようなものが効果的なのか、何らかきちっと担保しなければ利用していただけないと考えております。それらについて、計画の5年間でどこまで進められるか、という点はあるかと思いますが、いただいたご意見について、検討することを盛り込む方向でいければと思います。5年間の中で実現までいくわけではないとは思いますが、実現していく場合に必要な、不安解消の手法などの点は検討したいと思います。

嶋田座長

村田委員、いかがでしょうか。

村田委員

回答ありがとうございます。ぜひ今回、役割分担を比較的明確にしていっていただきたいまちづくりの基本方針から出ていますけれども、住民みんなで支え合うというキーワードがあります。そういった意味合いで、公共交通を考えていく上では、不安解消にも努めたうえで、やはりお互いが当事者だという意識、市民自体も空いた時間で支え合い、もう1回繋ぎ直すことをこれからしっかり積極的に打ち出していいただければと思います。ありがとうございました。

嶋田座長

ありがとうございました。今ご指摘・ご意見いただいた点は、**資料2**【別添1】11ページの基本方針3に、みんなで支える公共交通と謳っていますし、その施策として(2)地域で

公共交通を支える体制の構築や、(5)福祉、NPO等との連携について、こういったところが村田委員に今ご指摘いただいたところと関係しているように思いながら書いておりました。

事務局いかがでしょうか。このあたりで考え、施策を提示していきますか。

事務局

現時点での11ページの整理ですと、座長がおっしゃる(2)、(5)のようなところに入ってくるかと思います。(地域で支え合う交通について)もう少し踏み込んで記載する必要があるようでしたら、そこは次回お示しする案までに検討を深めたいと思います。

嶋田座長

私もいろんな市町村でこういった会議をやっていますが、やはり小さな交通に困っているところは本当に多いです。これは私達の研究課題でもありますが、私も一緒に検討させていただけたらと思っております。ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。

なかなか難しい用語などもあるかもしれません。どんなことでも結構でございますが、確認しておいたほうがいい項目、希望があればお願いしたいと思います。

はい、久保田委員お願いします。

久保田委員

今の村田委員の意見に関して、少し述べたいことがあります。

実は、以前から村田委員や公共交通事業者であるタクシーと、今ボランティアでやられている輸送手段との兼ね合いを個人的に議論したりしています。

そのような機会が今までも何回かありましたが、住民輸送手段と現状でいくと、業界はどうしても「何か白ナンバー輸送みたい…」となってしまいます。要は、責任の所在がどこにあるのかが心配だよねという目線です。僕ら営業ナンバー持っている事業者からすると、大丈夫なのかなと懸念しています。

ただ、資料の中で何回も何回も出てくる言葉ですが、実態として僕ら公共交通事業者が今本当に人手不足にも悩まされています。先ほどのご発言にもありましたが、実際のところ本当にその毛細血管の先の先まで、輸送手段としてきちんと届けられるのかということ、正直難しいところがあります。

僕が一交通事業者の社員として改めて申し上げますが、公共交通事業者である僕らタクシーと住民が協力し合って実施する住民輸送も含めて地域の公共交通をしっかりと考えていけば、より強いまちになっていくのではないかと思います。

僕の見解です。公共交通事業者としても、今まで白ナンバー輸送はどちらかということ、「僕らの仕事をとられてしまう」という見方も正直言うと公共交通事業者としてありました。

でも行き届かないという現状を、僕ら公共交通事業者も受け入れなければなりません。逆にそこは住民同士でやっている輸送と僕ら公共交通事業者とがしっかりとタッグ組んでいけるような会議に今後なっていければいいと、改めて僕は思います。

嶋田座長

ありがとうございます。これもご意見として承っておいてよろしいでしょうか。

事務局、何かありますか。

事務局

久保田委員、ありがとうございます。

住民の方のアンケートとして、事故など万一の際の不安というのが、やはりこの住民同士の輸送について多くありました。皆様のご意見として出てきておりますので、私どもも、どのようにして不安を解消していくか、交通事業者の皆様の知見、ノウハウみたいなものをどこまで浸透させることができるか、また制度的に規制官庁の方にお認めいただけるかといった点。久保田委員がおっしゃったように、交通事業者と実際に住民輸送を担われる方とのミックスは非常に重要と考えております。今、それぞれの方からこのようなご意見をいただき、双方がタッグを組む方向でこれから計画案に含め、深めていけるのではないかと考えております。

嶋田座長

念押しではありませんが、一応、交通空白地帯に入れていくのであり、どの地域でもやるというわけではないと思います。その点を注意していただきたいです。

もう1点確認ですが、福祉有償運送を常滑市で実施されていますか。福祉有償運送、有償運送は他の地域には結構入っています。社会福祉協議会とかNPOがやっているところもあります。

事務局

市内では、常滑市社会福祉協議会と愛光園の2法人が実施しています。

嶋田座長

結構それも他の地域で問題になっています。やり手がいないわけです。そのあたりも「連携」と書いてありますので計画書で触れておく必要があると思います。

他にいかがでしょうか。どうでしょうか。

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。

資料2【別添1】16 ページ、計画の達成状況の評価です。フロー図で関係者の協力・連携を図示していただいたのは非常にいいかたちだと思っております。

公共交通関係の法律の活性化再生法なる法律が改正となりました。ここに図示されていたような公共交通事業者と行政、市民との連携により、地域公共交通に取り組むのですが、なかなかこの形だけでは減少傾向、先細りであるという現状です。

今後この法律の改正により、様々な関係者、分野と連携しながら、公共交通を検討していくべしといった考え方が示されました。公共交通事業者、行政、市民のみならず、本当に様々な分野があると思います。観光、医療、教育、商業等いろんな分野・資源、考え方あると思います。常滑市内における様々な知見や意見を取り入れながら進めていっていただければと思っています。

16 ページのこの三者のみならず、いろんな分野を巻き込んだ形の取組みをしていただければと思っています。先ほどの話にあった11 ページに(4)商業施設との連携、(5)福祉、NPO 等との連携といった考え方が若干は示されております。けれども、こういった部分を

本当に積極的に自然体で検討し、取り組んでいただければと思っております。よろしくお願いいたします。

事務局

ありがとうございます。

本協議会には、CITA CAT プロジェクトという形ではございますがイオンモール常滑様、また観光協会様、教育ということで教育委員会教育長様にも入っていただいております。そういった観点も含めて、もう少し色を濃くする必要があると、ご意見いただき、認識したところでございます。どんな場面であっても、ヒトは移動するものですから、特に国の方針もそのようになってきているということ踏まえるようにいたします。

嶋田座長

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

特に4章は協議事項のテーマであります。基本方針のあたりで何か確認したいことなどございませんか。

村田委員、お願いします。

村田委員

度々すみません。あともう1点だけ確認をさせてください。

基本方針と施策です。やはり安全・安心な公共交通と考えていくと、どうしても持続可能な方法という観点で誰が受益者負担にしていくのか、それとも誰がそういう費用を負担していくのか。どうしても行政コスト、運行コストの話は避けて通れない議論だと思います。

今回の基本方針と施策の中には、あまりそういうキーワードが入っていないような気がしています。方針を示すのだけれども、将来像としてはやはりこういう人たちが負担をして広くこういうふうやっていくといった、コストの部分です。

懸念しているのは、アンケートの中で費用負担に対する抵抗が常滑市特有で、顕著な傾向が出ているような感じがしています。要するに、「サービスは利用したいのだけれど、お金は払いたくないよ」という風土があると感じます。しかし、当然そういうところもお互いが歩み寄って、「ここまでは出せません」という人、本当に無理だったら無理な人の対策、方法が必要です。みんなを取り残さないために、どうしても収入が限られているかたについてはフォローしていく必要があるでしょう。そういったコスト面、費用面の議論について確認をさせてください。

事務局

ありがとうございます。

常滑市では、コミュニティバスが大々的に無料で運行しております。先ほど、【別添1】の中でも簡単にさらっと触れていますが、単純計算1乗車あたり800円程度のコストが今かかっています。これは本当に単純計算で、予算額をざっくり現状の利用人数で割っただけですので、比較できるものではないと思っています。

おっしゃるような持続可能性という面で、コストは非常に重要な観点かと思っています。ただ一方で、お金を取ればすぐにコストが回収できるかということ、なかなかそういう話でもないと考えております。それにかかる設備投資や手続きなどのコストも生じます。また、例

えばバスが有料だった場合には、今に比べて乗降に時間がかかったり、乗り方がわからないという方が増えてしまったりと、いろいろな問題が起こるかと思います。

そのような点を踏まえながら、単純にお金だけで見るのではなく、お出かけが増えることによる波及効果など、全体を考慮しながら考えていく必要があると考えております。

持続可能性という観点をもう少し、付け加えたほうがいいというご指摘については、少し深めていきたいと考えております。

嶋田座長

是非そのあたりをご検討いただきたいと思います。

村田委員、お願いします。

村田委員

ご回答ありがとうございます。

公共交通というのは、先ほど久保田委員からもありましたが、タクシー会社さんならではの安心、それは交通事業者としての安心ですよ。グリーンも結局打ち上げ花火で終わってしまうのではないかと、という懸念がやはり市民の中にも多少あります。頼り切っているものかどうかということです。

したがって、持続可能な方法について、こちら側が何か提示、例えば「これはちゃんとやっています」と言えれば、「安心、信頼していい」と市民も感じると思います。そしてそれが利用促進につながります。持続可能性の意味合いでも、今後議論を深めていければと思います。ありがとうございます。

嶋田座長

ありがとうございます。

今ご指摘いただいたような点は、市民アンケートなどで関係する設問はありましたか。

事務局

アンケート結果では、自由意見の中で色々いただきました。中にはかなり辛辣な表現もあり、今回お示した資料には全ては記載していませんが、料金に抵抗がある方と、持続可能性についてご不安の声もたくさんございました。アンケートの中で、運賃に関する考え方をイエス・ノーで問うような良いところ・悪いところ等の質問もございました。

自由意見の中でもむしろ、少しでもお金を取って整備してほしいというような声もございましたし、サービスがだいぶ良くて今後も続けられるか不安と思われる意見も散見されました。一方で、無料を継続してほしいというお声もあるので、両論だったのかなと考えております。

嶋田座長

ありがとうございます。他にご意見・ご質問ありませんか。

富田委員、お願いします。

富田委員

観光協会の富田でございます。よろしく申し上げます。

資料2【別添1】8 ページに近隣の市町とのネットワークイメージ図があります。当然、常滑市に近隣市町の方がお越しになります。また、逆に市民が外へ出ていくときのイメージ

だと思われます。このようなイメージは、11 ページの基本方針でいうと、どこのどれにあたるのでしょうか。私は観光協会の者ですので、観光の一部だと言えば当然方針の2番のところに入ってくるのかと思います。

近隣の市町の方ですと、特に観光客というわけでもない、生活の一部としての利用というような意味もあるのではないのでしょうか。私なりにいろいろ意見を考えてみようと思ったときに、どこに続くのかといった点をお尋ねしたいです。

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

ありがとうございます。

今回のイメージ図は常滑市を中心としたネットワークをイメージとして置いております。11 ページですと、基本方針の1が主だった視点で、(1)利便性の高い公共交通網の構築です。

誰もが不便なくといった観点がございましたので、例えば北部の新舞子から大野のあたりを拠点、そこは実際生活されている方にとって、拠点になっている部分があるのかというものがあります。

武豊町さんは市の南の生活圏です。矢印は常滑市の中心をまっすぐ結んでいますが、この矢印をどのようにするかまだ考えています。

半田と常滑の間は、鉄道がないことや、周辺地域で人口が多く、行政・商業機能が揃っているエリアということでために描いてございます。

また、常滑市から美浜町の高校に通学するお子さんも結構いらっしゃいます。市内に限らず生活に密接しているところを拠点として、緑の丸を配置してイメージしています。

常滑市民の生活について、実際の行動を踏まえ、市外であっても丸を配置しているというイメージで捉えていただく形になり、基本方針1が一番近いと思われます。

富田委員のおっしゃる「観光客」は、こうした人流のイメージでは落とし込めてない可能性があるかと思います。ご意見として承りたいと思います。

富田委員

今の事務局の説明でわかりました。ありがとうございました。

嶋田座長

11 ページの基本方針2の(1)観光地に行きやすい公共交通網の構築に、少し関係してくると思います。観光地も点在していますので、観光拠点等も幹線の公共交通網として事務局でご検討いただければと思います。

他にいかがでしょうか。

もう一度事務局に確認させていただきたいのですが、この意見の募集は28日までとのことですが、具体的にはどの資料でしたでしょうか。

事務局

資料2の3にある項目でございます。

嶋田座長

これで皆さん書けますか、大丈夫ですか。対象は結構広いですね。

私の手元にはありませんが、回答書があるのですね。

事務局

回答書はまだございません。基本的には任意の書式のほうが自由にご記載いただけると思っています。

嶋田座長

では、自由に書ける回答書を別途お渡しするということですね。

事務局

データでお送りくださるのでも結構です。Word で書いていただいてもいいですし、イメージだけでも結構です。様式に限りませんが、改めてご案内はしたいと思います。

嶋田座長

様式なしでもいいかもしれません。何かあれば書きやすいかもしれません。

事務局

検討いたします。何ページのどの部分かを書いていただく欄を作るなど、少し検討してまたご案内いたします。

嶋田座長

本日は計画書の素案ということで、特に何かを決定するということではございませんが、他によろしいでしょうか。確認しておきたいことなどはございませんか。

村田委員、お願いします。

村田委員

度々すみません。思い返したことがあります。

まちづくりという観点から、というようなことがありました。例えば、公共交通のどこかにスーパーが建ち、そのスーパーが建ったところに団地ができました。そこに合わせて市がそういうルートを組み込むといったことです。まちづくりの観点からすると、交通空白地帯にスーパーを誘致しましょうといった逆の発想になるのではないのでしょうか。

他の市町村にはまちづくり課などそういうものが結構あるのですが、常滑市はどうなのでしょう。

事務局

常滑市では「都市計画マスタープラン」というものが10年に1度改訂しています。それぞれのエリアを、どういった地域に位置づけ、街の機能を適正に配置していくかというような計画です。その計画を外れるようなまちづくりは、まずないと思っております。

嶋田座長

私も参画させていただいており、非常に重要な視点です。

今、村田委員にご指摘いただいた点は重要で、専門的には交通まちづくりと言っています。現状の交通網にまちづくりや土地利用を合わせていくという考え方です。非常に重要な点であり、それも踏まえていろいろ計画して参りたいと思います。ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では皆様からいろいろなご意見を募っております。どうぞよろしくお願い致します。

次の議題に移る前に、休憩でしょうか。

事務局

はい、では 10 時 35 分に再開させていただきます。

協議事項(3) 地域公共交通計画に定める事業の検討について

嶋田座長

皆様お揃いのようなので、議事を再開いたします。

協議事項の(3)に参ります。地域公共交通に定める事業の検討について議題といたします。

事務局よりご説明をお願いします。

事務局

A 4 横の資料 3、事業の検討について をご覧ください。

先ほどと似たようなお話になりますが、事業の検討に係る意見募集になっております。こちらは今後、計画に記載する役割分担で具体的な事業、またその達成状況など事業に関わる部分につきまして、今後事務局が素案の取りまとめを進めてまいります。先ほどの計画書では空欄でご紹介した部分でございます。ここにつきまして、ぜひ委員の皆様からご意見をいただきたいと考えてございます。

後ほど説明しますが、資料には参考としてテーマの例を裏面に挙げております。必ずしも資料 3 の裏面にある範囲に限定するものではございません。些細なことでも結構です。幅広くお願いいたします。

また、こちらにつきましても先ほどと同様、2 週間後の 7 月 28 日を目途にご意見いただきたいです。2、意見募集の対象は、先ほどの資料 2 と逆に、こちらに示している計画書素案で空欄になっている部分です。裏面 2 ページになります。

繰り返しになりますが、ここでお示ししているものは、あくまで事務局で取りまとめている一例でございます。一般的に言われるようなことが多いかとは思いますが、事務局として考えているアイデアのようなものを一通りお示しして説明いたします。

まず「公共交通の利用に関すること」をお伺いしたいと思います。どちらかという、利用者側の目線に近いものであると考えております。

駅やバス停から離れたところの移動の確保、バス停を使ってもらいやすい環境にするための改善、利用する際の不安を少しでも和らげるためのわかりやすい運賃体系、電車とバスの接続、バスの混雑の事前予想など、利用者目線で公共交通に関することをお伺いしたいと思います。ここに挙げた具体例はバスに関わることが多くなっていますが、鉄道やタクシー、さらには新しい技術モビリティを用いた公共の交通についてもアイデアなどをいただけたらと思っております。

続きまして「それぞれの交通機関の強み・弱みや役割分担に関すること」です。これはどちらかという事業者側の目線に立ってご意見をいただきたいです。

例えば、鉄道ですと大量の人を速く運ぶことができます。また線路が専用のルートですので、比較的時刻が正確ということもあります。一方で維持コストが非常に高額であるのは、鉄道の特徴と考えております。

バスは鉄道に比べると少ないかもしれませんが、(運転手)1人でたくさんの人を運ぶことができます。一方で駅や鉄道に比べると、どうしても地図では見つけにくいので、バス停や路線の認知が十分でない部分もございます。道路混雑の影響を受けてしまうことや、バス停を設置できる場所が、道路事情によって意外と難しいといったこともございます。

タクシーは、狭い道路も入っていくことが可能なほか、好きな目的地に直接行けます。早朝、深夜といった時間帯にも運行していただけるといったことがございます。一方で、少ない人数で乗るとどうしても1人あたりの負担が高くなってしまふことが弱みというところでございます。

一部は利用者の方からみた意見に近いものもあるかもしれませんが、それぞれの交通事業が最も活躍できる部分を明らかにしていき、計画に取り込んでいきたいです。ぜひ利用者側の委員も含めて事業者側の視点でご意見をいただきたいです。事業者様にも、私達の公共交通はこれが少々苦手、バスはこれが得意でこれが苦手というような感じで考え意見をいただくと助かります。

次に「担い手不足への対応や働きやすい環境づくりに関すること」でございます。事業者、またお勤めの従業員・労働者のかた、そして地域が一つになって人手不足に立ち向かっていく必要があると考えています。

直接的に従業員の待遇を改善することは、これは事業者と従業員、国などの規制官庁の取り組みになるため、地域ができることは限られるかもしれません。しかし、地域としてできることを計画に盛り込みたいと思っています。

例えば、移動の需要に合わせて地域公共交通網の構築です。極端な言い方をしますと、空気輸送のために資格を持つ運転手さんを配置してしまうことがないよう、公共交通を地域で考え、人材が減っていく中でも運行を持続できるようにすることです。また、運転手の方が少しでも働きやすい環境にするため、例えばトイレや休息場所が確保できるようなところに起終点を置くようなバスネットワークや、その折り返しの時間をしっかり確保するといったようなことです。あとは近隣施設にご協力いただけるよう、あらかじめ行政などが調整するといったようなことができると思っております。

人材確保に繋げるために、公共交通に関わる仕事を知ってもらう機会を地域としてしっかり作っていく。また一方で将来にわたって公共交通を維持していくためには、自動運転などの先進技術といったものが活用できないかということも、人と技術が相互に協力できるようなかたちに積極的に地域として調査・研究していくことを例として挙げています。例と言いますか、事務方の意見のようなかたちで挙げております。

「公共交通にやさしいまちづくりに関すること」です。これはいろいろあるかと思えます。例えば、自動車を運転する際に公共交通が安全に運行できるよう、気にかけて運転を市民の皆さんに啓発するなどです。バスが停留所に停車したときに、無理やり追い抜いてしまったりしないことなどですね。バスが法定速度で走る後から追いかけることをしないなど、ごくごく当たり前の交通ルールですけども、そういった共存する運転、道路環境をつくって共有しましょうということ。また、交通事業者の状況や人手不足といった交通事業全体を取

り巻くことを、地域として住民のかたに知っていただき、公共交通に対する理解を促進することもあげられます。

公共交通機関の強みやポテンシャルが生かされるまちになるため、ご意見をいただいて計画に盛り込みたいと考えています。かなりここで具体的に例を挙げてしまいました。繰り返しのようになりますが、あくまで一例でありまして、よく言われているものも多いかと思います。

皆さんからいただくご意見というのは、そのまま計画の材料として取り挙げるものもあるかと思います。幅広いご意見はもちろんですけれども、常滑ならではのアイデアや取組みなど、皆様の日頃の事業や生活の中でお感じのことございましたら、ご提案、ご意見いただけると幸いです。

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。

こちらから皆さんからご意見を募集するというところでございますが、何かご確認したいことがございましたら、いかがでしょうか。

先ほどの基本方針などに関する事、こちらは施策や事業になりますけれども、わかりますか。難しくないですか。

分けるのは事務局で分ければいいので、**資料2**と**資料3**を併せてご意見をいただいてもいいような気もいたしますが、いかがでしょうか。難しいような気がします。

事務局

そのようにさせていただきます。どちらかにこだわらず何でもご意見いただいて、こちらで振り分けさせていただきますと思います。

嶋田座長

そうしないとどこに該当するのかというのが、市民の皆さんはなかなか難しいかと思えます。よろしくをお願いします。

はい、橋本委員、お願いします。

橋本委員

日頃大変お世話なっております、知多乗合の橋本でございます。

まず1点確認ですけども、この意見の中心は事業者目線のご質問に対しては、事業者が答えろということでは、決してない、ということよろしいでしょうか。まずそれが1点目です。

事務局

はい。皆さんが気付いたことを何でもいただきたいと思えます。必ずしもご自身の立場の視点で意見を言っていたくのではなく、本当に皆さんがお気づきになったところを全部盛り込んでいきたいと思えます。必ずしも事業者だから事業者のことについて述べる、といった必要はないかと考えております。

橋本委員

わかりました。ありがとうございます。

これを見ながら自分で考えるときは、逆に利用者目線で意見を出してみようかなと今考えていました。と申しますのも、どうもバスについてニーズとサプライが全然マッチしていません。我々バスというのはこういう乗り物であり、きっとお客様はこれを求めているはずというような、どちらかと言うと事業者が持っている古典的な常識というのでしょうか。それに従ってルートやダイヤを考えて、走らせてみたらお客様がついてこない。たまたま何かの機会にお客様と直接お声・意見を交換させていただく場面があると、実は求められていることが全然違っていたということは、往々にして起きています。

ということは、事業者目線で「鉄道とはこういう乗り物です」、「バスはこうあるべきです」と事業者が意見として出していくだけでは多分、何か一方通行の、とても独りよがりな意見の集約です。それがそのまま計画に載ってしまっても、あまり意味がないのかなと思います。

広く事業者でない方から、事業者目線で意見をまとめると、いろんな要望だったり期待すべきことの羅列だったり、言いなりかねないという懸念はあります。ただ、そういった中で何か見つかるものがあります。今、我々が考えている方向性は、ユーザーはちょっと違うことを求めていることを見つける材料になっているのではないのでしょうか。それを確認させてください。利用者目線は利用者が意見をすべきところ、事業者目線は事業者が意見を出すべきところではない、決して固定したものではない、広く意見を求めるというような形で組み立てていきましょう。ということでよろしいでしょうか。

事務局

おっしゃるとおりでございます。

嶋田座長

ありがとうございました。よろしく意見をお願いします。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、特になければ先ほどの資料2と資料3を併せて、ある程度皆さんが意見を書きやすいような書式にさせていただきます。それで後日またご案内いただければと思います。

事務局が皆様の意見を見て、これから素案を取りまとめる上での材料にしていきます。どうぞご協力のほど、よろしくお願いします。

では特になければ協議事項はこれで閉じまして、報告事項に参りたいと思います。

2 報告事項

嶋田座長

報告事項が4点ございます。一括でご説明いただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。

事務局

事務局より報告事項ご報告させていただきます。

まず報告事項1、今後の予定についてです。資料4をご覧ください。

こちらは今後のスケジュールを取りまとめたものでございます。来年3月末に地域公共交通計画の策定を目指し、段階的にお示ししております。

今後、事務局におきまして今回いただいたご意見、またこれからいただくご意見、また各種アンケート調査、あとこれから来週空港等の従業員の皆様に利用者アンケートを Web でお願いする予定でおります。こういった結果を含めまして、事業の素案を取りまとめ、諮ってまいります。

この素案につきまして、次回、10 月前半頃に開催を想定している第 6 回の交通協議会でお示ししたいと考えております。

またその後、今回また次回でいただくご意見を踏まえまして、いよいよ計画書案のとりまとめをいたします。こちらの計画書案につきましては、年末 12 月頃の第 7 回交通協議会においてお示しを予定しております。

第 7 回交通協議会で計画書案のご承認をいただきましたら、年明けにパブリックコメント、市民の方々に対してご意見照会というかたちをとります。その中で大きく変更を要するような意見がございましたら、年度内にもう一度第 8 回を開催することもございます。現時点では第 8 回は予定とさせていただきます。

これらの段階を経まして、来年 3 月末に計画書として完成をする予定でございます。

なお、表の最も一番下の欄に 2025 年、半田病院店に向けた交通網の事前検討というふうに記載してございます。2025 年春に半田市立半田病院の移転が予定されており、もう 2 年を切っている段階でございます。計画完成からではなく、計画策定と並行して半田市様や関係者を交え、あらかじめ情報収集や事前の調査検討を少しスタートしていく必要があるかと認識しております。

こちらでも報告できる内容につきましては、中間報告というかたちで皆様にもご案内できればと考えております。よろしくお願ひいたします。

続きまして報告事項 2、市民ワークショップの開催結果についてです。[資料 5](#)をご覧ください。

去る 6 月 10 日、市民アンケートの回答者で参加を希望した方、また民生・児童委員の方にお集まりいただき、4 中学校区にわかれてワークショップを開催いたしました。

その結果を[資料 5](#)にまとめてございます。取りまとめをお願いしました支援業者からご説明させていただきます。お願ひします。

日本工営都市空間(株) 野々村

それでは、[資料 5](#)に沿って、市民ワークショップの開催結果について説明させていただきます。

今回の市民ワークショップは、

- ・地域の将来交通のあり方、持続可能な公共交通のための地域や利用者の役割等を意見交換する
- ・地域で守る公共交通意識の醸成に向けて、住民が公共交通について考える機会にする
- ・地域で公共交通を守る体制づくりの基礎とする
- ・利用者目線での利用推進策や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する

ことを目的として実施をしました。

実施時期と対象は、先ほど説明がありました6月10日、青海、鬼崎、常滑、南陵の4地域の代表者です。

議論の方法は、グループごとに意見交換を行い、意見を記入した付箋を模造紙に貼り付けて意見を整理していくという方法をとっています。

テーマにつきましては、こちらに示していますように、テーマ①として「みんなが外出で困っていることを考えよう！」そしてテーマ②は「公共交通を維持するためにできることを考えよう！」の2本立てで議論を進めていきました。

めくっていただき、2ページ以降にグループごとにテーマ別の生の意見をまとめています。今回の説明では割愛いたしますが、ご覧いただければと思います。

最後の6ページに、「各グループから出た意見からわかる主な課題・対策等」としてまとめています。

青海地域では、「駅や最寄りのバス停までが遠い、行きたいところまでのバス停がない等の理由から、車がないとどこにも行けない。」との意見から、「公共交通のダイヤやルート等と住民の行動ニーズの乖離」という課題が見られます。「グルーンのバス停がどこにあるかわからない、バス停までが遠い等の理由から、運行していることは知っているが、利用したことがない」との意見から、「さらなる周知・PR活動等をわかりやすい情報提供」の必要があります。また、「お試し乗車券等による乗り方教室や体験の場の提供」も考えられます。

「外出意欲の低下、ボランティア輸送のルートはニーズに合わせてくれるが、乗れる人数が少ない」という意見から、「乗合・シェアリングによって外出意欲の向上と地域の向上、地域力の向上」が考えられます。「朝夕の通勤・通学と帰宅時の駅へのアクセス性向上」という意見から、「朝夕限定の駅への急行便等の検討」が考えられます。

鬼崎地域では、「高低差の大きい地域であり、坂道等が高齢者やからだの不自由な方にはバス停が近くてもバス停まで歩くことが困難」という意見があります。「駅やバス停までのラストワンマイルの確保」が挙げられます。また、「普段よく行く病院や商店への足がなく、複数の目的地を回るためには車でないと不便である」という意見から、「公共交通のダイヤやルート等と住民の行動ニーズの乖離」が課題として挙げられます。「時間帯によっては誰も乗っていない便がある」とのことから、「利用実態に応じた車両の大きさの検討」を進めていく必要があります。「支払方法が現金のみであるため使いにくい、バス停にベンチ等があると使いやすい」との意見から、「バス待ち環境の改善や支払い方法の多様化等による利便性の向上」が挙げられます。「現在はグルーンの料金が無料であるため助かっているが、今後維持していくためには有料にするべきである」という意見があり、こういった「有料化によるさらなる利便性の向上」というのも考える必要があります。「バス停の位置がわからないため、利用したいときに使いづらい」という意見から、「さらなる周知・PR活動とわかりやすい情報提供」が挙げられます。

常滑地域は、「路線の運行本数・バスの停留所数の割に公共交通空白地がある」という意見から、「駅やバス停までのラストワンマイルの確保」が考えられます。また、「バス停に屋根がなく、雨天時の乗降が大変である」ということから、「バス待ち環境の改善等による利

便性の向上」ということが挙げられます。また、「公共交通と環境・健康面の関連付け」ということで、そのような「周知・PR活動もしていくべき」といったことが考えられます。

最後に南陵地域です。「常滑駅への利便性が低い、名鉄武豊駅が近いため常滑駅に行くより武豊駅を利用する、市役所に行くためには常滑駅を経由する必要がある、手間がかかる」ということから、「公共交通のダイヤやルート等と住民の行動ニーズの乖離」がみられます。また、「現在はグルーンの料金が無料であるため助かっている」。先ほど出ましたが、「今後維持していくためには有料にするべきである」という意見から、「有料化によるさらなる利便性の向上」を検討する必要があります。「若年層に乗り方を教え、利用者を増やす」という意見から、「お試し乗車券等による乗り方教室や体験場の提供」を進めていく必要があります。最後に、「公共交通の利用を通じて地域の活性化」という意見から、「バスを使ったイベントの実施、バス車内に広告スペースを設け、地域企業とのタイアップ」を検討していく必要があります。

これら今回の地域ワークショップ体験は、先ほど説明しました計画書に反映し、今後事業等を検討していくうえの材料にしていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

市民ワークショップに関する結果の報告は以上です。

事務局

ありがとうございます。

報告事項3、4については、当初資料配布による報告とさせていただき予定でございましたが、少々時間があります。**資料6**のグルーンの実績について、簡単にご紹介させていただきたいと思っております。

資料6はA4横のホチキス留めの資料でございます。利用の実績を計測するにあたりまして、条件をまとめさせていただいております。

まず利用者数をカウントするために、乗降カウンターというものをつけています。こちらは予備車に導入されていないこともありまして、日ごとや便ごとなど総利用者数をカウントするには従来どおり運転手さんが目視でカウントした数を用いることとしております。一方、停留所ごとの利用者数は、運転手さんの目視による計測は行っておりません。カウンターシステムを用いた数字で算出しております。ただし、予備車が運用された便は、測定できませんので、平均値で示したいと考えております。1ページ目の下半分に【具体的な例】として単純化したものを挙げていますが、停留所ごとの数字は予備車が運行した第2便の数字を除いた平均値を出します。全体の合計は、運転手さんがその便あたり、目視でカウントした数を用いて実績としております。これら前提条件を元に、これまでの実績をまとめております。

2ページは文字で概要を書いており、詳細、参照するページを示されています。

まず、(1)利用者数の推移です。これは3、4ページにグラフがございます。10月の運行開始以来、利用者数は増加傾向でございます。5月は3万0,338人、1日あたり980人ほどが利用しています。路線別にみますと中部・市役所線、南部・上野間線は、若干横ばい傾向が見えております。北部・大野線は増加傾向ではありますが、他の路線に比べると利用者が少ない状況が続いております。

(2)は平日・休日の利用状況です。北部・大野線、中部・市役所線を平日に比べると、休日の利用者が顕著に少ない状況です。一方で、ポートルースとこなめ周遊線は休日のほうが利用は多いという状況です。

(3)は停留所ごとの利用状況です。こちらは6ページに主な停留所ごとの平均の値を示させていただいています。ポートルースとこなめ周遊線や南部・武豊線(休日)は、起終点のどちらも利用が多く、双方向に移動する方がおり、全区間利用者が多いのではないかと窺えます。一方で、他の路線は駅などの他の交通との結節点や、中心地の方に行くと利用が多く、末端に行くほど利用者が少ないというような状況が見えております。

(4)は北部バスとの比較です。7ページにグラフがございます。北部バスは昨年9月まで市が運行していたコミュニティバスで、10月にグリーンに再編されました。こちらは利用者総数が大きく増加し続けております。これは北部バスが1日3往復6便/平日のみの運行であったのに対し、現在は1日8.5往復17便/毎日の運行になりました。1便あたりの利用者数は、単純に割り算するため、転換前より減っておりますが、利用者の総数としては大きく増加している状況でございます。

現在5月までの実績で取りまとめておりますが、このように適宜実績などの報告をして参りたいと思います。

報告事項4、コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入についてです。こちらは資料7、配付のとおりでございます。「バス予報」というシステムを導入させていただきました。ぜひ皆様もお使いの際にはQRコードなどから読み取っていただきまして、バスが今どのあたりを走っているのか、どのくらいの遅延なのか、ご利用の際のご不安解消のためにお使いいただければと思います。

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す。資料4から資料7についてご報告いただきました。何かご質問・ご意見がございましたらお願いいたします。

いかがでしょうか。

はい、赤羽委員。

赤羽委員

愛知県交通対策課の赤羽と申します。

資料6のグリーンの実績についていくつか教えてください。冒頭にある乗降カウンターシステムはどのようなシステムを使われているのか。それから、システムでとっているデータというのは、いわゆるそのバス停ごとに乗った人・降りた人をカウントしているものなのでしょうか。それともいわゆるODのように、どこで乗った人がどこで降りたかというデータをとっているものなのか。この2点について教えていただきたいと思います。

事務局

乗降カウンターシステムは、本協議会の調査の一環として現在導入しているものでございます。ユニ・トランド社のシステムを使っております。

カメラは出入り口の車内にそれぞれ設置しています。そこを通過する人をカメラで認識し、通信してバス停ごとにカウントしております。赤羽委員がおっしゃったOD、どこで乗った人はどこで降りるかまでは、把握はできていません。単純に乗り降りした人数をバス停ごとに集計しているものでございます。

以上です。

嶋田座長

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

確認ですけども、ワークショップは私も参加させていただきました。**資料5**の最後に課題をまとめておられます。

これに関しても、この計画書には反映していますでしょうか。

事務局

ワークショップを実施した時期が先月の10日です。必ずしも全部ではありませんが、重なる部分はあるかと思っています。今後さらに素案を作っていく上では、アイデアとして採り入れるものがあるかと思っています。

嶋田座長

アンケートなどと同様に、3章に反映していただくといいのではないかと思います。ありがとうございます。お願いします。

他にいかがでしょうか。

グルーンの利用者数が月3万人を超えたということです。私に関わっている東海市は3つの北ルート・中ルート・南ルートという環状のコミュニティバスも回していますが、大体3万少々、同じぐらいです。ただ、人口は東海市のほうが多いので、結構利用者は多いのではないかなと思います。だからそれだけやはり需要が見えてきたと思います。

いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では特にご意見等がなければ、次第の3番目その他でございます。事務局からお願いいたします。

3 その他

事務局より事務連絡でございます。

1点目でございます。本協議会では協議会にご出席いただいた委員のかた、及びその代理のかた、代理で出席いただいたかたには報酬をお支払いさせていただいております。

今回初めてご出席いただいたかたには、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。なお、ご所属の都合などによって辞退を希望される場合には、様式をご用意いたしております。報酬受け取りご辞退の手続きをお願いいたします。また、以前からご参加いただいているかたで、受け取りの方法、受け取り口座に変更があるかた、受け取りの有無を変えるかたがいらっしゃいましたら、個別に事務局までご連絡をお願いいたします。お支払いは7月末を予定しております。またご案内をいたします。

2点目、このあと午後にかけて知多乗合様の半田・常滑線及びコミュニティバス グルーンの試乗会をご案内しています。こちらは専用便を運行するわけではなく、通常の運行

の便に試乗していただきます。多少混雑もあるかと思いますがご容赦をお願いいたします。ご参加される委員の方、議事関係者の方、また随行の方は、この後 11 時 50 分市役所 1 階車寄せまでお集まりください。よろしくお願いいたします。

事務局から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。

本日ご用意いただきました議題は全て終わりましたが、委員の皆様から何かご発言などございますか。

藤田委員、お願いします。

藤田委員

愛知県タクシー協会の藤田でございます。今日は我々タクシーに絡む事業のことについてもこのようないろいろな意見募集をしていただいて、本当にありがたいと思っています。

ただ、我々事業継続の中で 1 点懸念がございます。それはタクシー事業者の中で、いわゆる L P ガスを燃料とした車を保有している者です。L P ガスのスタンドが次々と撤退し、運行の不安が出てきています。協議会で直接議論することではないかもしれませんが、計画素案最後の 18 ページ「将来に向けて」7-3 交通事業者の事業継続という項目があります。こういったところで触れていただけないかと思っております。

特に公共交通計画は、どちらかというと言管轄省庁は国土交通省さんになりますが、エネルギー問題ですと別の省庁になります。そういうところでやはり自治体に非常に期待をしたいところがございます。

以上でございます。

嶋田座長

他の委員の皆様何かご発言はございませんか。よろしいでしょうか。

なければ私の進行はここまでにさせていただきます、事務局にお返しいたします。ありがとうございました。

事務局長

嶋田先生ありがとうございました。

それでは閉会にあたり、会長より一言お願いいたします。

山田会長

今回も大変熱心なご議論を賜りまして、誠にありがとうございました。今回は初めて計画書というかたちでお示しをいたしました。まだまだ空欄もございます。修正するところも多々あると思います。皆様方には大変ご負担をおかけしますが、ご意見をいただきまして、採り入れてよりよい地域公共交通計画にしていきたいと考えております。

先ほど村田委員さんからお話をいただきましたが、読むべき資料は膨大でございますし、大変なご労力をおかけします。けれども、これから作っていく計画が行政の視点だけにならないよう、皆様がたからのご意見は大変貴重なものだと考えております。ぜひともよろしくお願いいたします。

それでは以上で本日の協議会を終了いたします。ありがとうございました。