

会 議 録	
会議の名称	令和元年度第1回清須市地域公共交通会議
開催日時	令和元年6月27日(木) 午前10時から午前11時55分
開催場所	清須市役所南館3階 大会議室
議題	1 開会 2 議事 [報告事項] (1) コミュニティバスの運行・利用状況について (2) レンタサイクル事業の実施状況について [協議事項] (1) 清須市地域公共交通網形成計画の一部改正(案)について (2) 令和2年度清須市生活交通確保維持改善計画(案)について (3) 第2次清須市地域公共交通網形成計画の策定について (4) コミュニティバスのバス停位置の変更及び名称変更(案)について 3 その他 4 閉会
会議資料	会議次第、委員名簿、配席表 [会議資料] 資料1 コミュニティバスの運行・利用状況概要 資料2 レンタサイクル事業の実施状況 資料3 清須市地域公共交通網形成計画の一部改正(案) 資料4 令和2年度清須市生活交通確保維持改善計画(案) 資料5 第2次清須市地域公共交通網形成計画の策定について 資料6 コミュニティバスのバス停位置の変更及び名称変更(案)
公開・非公開の別 (非公開の場合はその理由)	公開
傍聴人の数 (公開した場合)	1人
出席委員	前田委員、山田委員、林委員、後藤委員、佐藤委員、加藤(榮)委員、鬼頭委員、加藤(博)委員、上井委員、渡邊委員(代理)、田島委員、小林委員(代理)、大島委員、渋田委員、宮崎委員、長谷川委員
欠席委員	安井委員、多田委員
出席者(市)	なし

事務局	(企画政策課) 後藤課長、服部課長補佐兼係長、河村副主幹、石附主査、 服部主事、次森主事
会議録署名委員	後藤委員、佐藤委員
<p>1 開会</p> <p>●服部課長補佐兼係長 ただ今から、令和元年度第1回清須市地域公共交通会議を開会いたします。 私は、企画政策課の服部です。よろしくお願ひします。 それでは、開会にあたりまして、前田会長からごあいさつをいただきたく存じます。前田会長、よろしくお願ひいたします。</p> <p>●前田会長 皆様、おはようございます。 本日は、大変お忙しい中、令和元年度第1回清須市地域公共交通会議へご出席いただきまして、ありがとうございます。 また、日頃、皆様には本会議の運営等に多大なご理解とご協力をいただいております。重ねてお礼を申し上げます。 さて、本日の会議では、「令和2年度清須市生活交通確保維持改善計画(案)」のほか、現在の「清須市地域公共交通網形成計画」の次期計画となる「第2次清須市地域公共交通網形成計画」の策定についてが主な議題となります。皆様どうぞよろしくお願ひいたします。 簡単ではございますが、これで私のあいさつに代えさせていただきます。</p> <p>●服部課長補佐兼係長 ありがとうございました。 それでは、本日の会議の出席状況について、ご報告します。 本日の欠席委員は、第4号委員で愛知県尾張建設事務所維持管理課長の安井委員と、第5号委員で名古屋タクシー協会専務理事の多田委員です。 続いて、人事異動等により本会議から新たにご参画いただきます委員をご紹介します。 まず一人目は、第1号委員の佐藤あつこ委員です。 二人目は、同じく第1号委員の鬼頭恒雄委員です。 三人目は、第3号委員で国土交通省中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官企画調整担当の上井久仁彦委員です。 四人目は、第4号委員で愛知県都市整備局交通対策課主幹の渡邊重之委員です。なお、本日は、他の公務のため、石川様に代理でご出席いただいております。 みなさま、どうぞよろしくお願ひします。 最後に、この4月から、当会議事務局長である企画政策課長が、後藤となりましたので、ご報告させていただきます。</p>	

それでは、これより議事に入りますが、ここで、事務局からお願いが
ございます。

当会議の議事録を作成するため、会議でのご発言にあたっては、次の
2点についてご協力をお願いいたします。

まず1点目ですが、ご発言にあたっては、必ず挙手の上、会長の指名
を受けてください。

2点目ですが、会長の指名を受けた委員様には、係の者がマイクをお
持ちいたしますので、その都度、ご自身のお名前を仰っていただいてか
ら、ご発言くださいますよう、お願いいたします。

それでは、ここからの進行は前田会長をお願いいたします。

2 議事

●前田会長

それでは、ここからは私の方で会議の取り回しをさせていただきます
ので、よろしくお願いいたします。

まずはじめに、会議録の署名委員を指名したいと思います。

本日の会議の会議録署名委員は、座席の順に後藤委員と佐藤委員にお
願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の議事に入ります。

本日の議事につきましては、お手元の次第のとおり、報告事項が2件、
協議事項が4件となっております。

まずは次第の順に「報告事項」についての議事を進めます。

次第にある報告事項（1）と（2）を一括して取り扱うことといたし
ますので、まずは当該資料について事務局から説明してください。

〔報告事項（1）（2）について事務局から説明〕

●前田会長

ありがとうございます。

ただいま、事務局から報告がございました。ご意見、ご質問等がござ
いましたら、挙手をお願いいたします。

●鬼頭委員

資料1のルート別の利用状況について、利用者としての意見なのです
が、東行きか西行きかで奇数便か偶数便かを分けているのに、グリーン
ルートだけ、東行きと西行きが逆になっています。これはどうしてなの
でしょうか。利用者としてはとても使いにくいです。

もう一つ、ブルールートなのですが、便名が、実際の運用はヨシヅヤ
から始まってヨシヅヤへ戻ってくるルートなのに、春日公民館で便名が
切れて、別便の扱いになるので、非常に分かりづらいです。何故このよ
うなややこしいことをしているのですか。利用者としてはとても使いづ
らいところなので、教えてください。

●次森主事

グリーンルートだけ東行きと西行きが逆ということについてですが、昨年度実施したルート・ダイヤ改正で、乗り換えがしやすいダイヤを組んでおります。その関係で、ヨシヅヤで他のルートと時間が合うようにした結果、このような形になっています。

●鬼頭委員

そうすると、奇数便と偶数便をひっくり返しても問題ないのですか。飛行機の場合だと、東行きの便に乗って、どこかで大幅に西に戻る場合、例えば、那覇から東京まで行って、その後鹿児島で乗り継ぐといった場合には、スルーチェックインができません。そういった意味合いが出てくるのに、何故こんなややこしいことをしているのでしょうか。

それともう一つ、サクラルートは、他のルートが全て色の名前なのに、何故サクラなのでしょう。ピンクが良いじゃないですか。ピンクルートだとまずい、あるいはピンクという色に対する差別意識ですか。

ちょうど、ホワイトとブラックではブラックのほうに差別意識を傾けるのと全く同じことです。なので、ピンクバスで良いんじゃないですか。利用者からするとすごく疑問です。

●加藤副会長

便名については、ルートごとに1台のバスでずっと走っているので、最初に走るのが1便、次に走るのが2便です。グリーンだけ逆方向から出ているので、逆方向からの始発が1便になります。上り下りではなく、始発から順に1便、2便ということです。

●鬼頭委員

ダイヤビルディングの都合上ということですか。

●加藤副会長

そもそも、奇数便、偶数便がどうということではなくて、単純に、最初に走るのが1便、次に走るのが2便です。上り下りに合わせると、グリーンルートは2便、1便、4便、3便となってしまいますよね。

●鬼頭委員

今1便となっている便を、2便に変えれば良いんです。

●加藤副会長

何で変えなければいけないのですか。

●鬼頭委員

方向が異なるからです。

●加藤副会長

方向ですか。少し確認ですが、方向と奇数便、偶数便というのは、皆さん意識しているんですか。

●鬼頭委員

それは他の方がどうかは分かりませんが。

●加藤副会長

実際、停留所の時刻表には、便名は書いていないですよ。なので、関係ないのではと思いますが。

●鬼頭委員

私は、頭の中で、「明日は何便に乗る」というのを認識した上で使っています。帰りも、枇杷島駅をグリーンは何便、というふうに考えています。

●加藤副会長

そういう人もいますね。飛行機だと、901便だとか903便に乗るだとか、そういうことはよく言いますし、特急だと、信濃1号だとかのぞみ何号だとか、こちらも同様の言い方をしますが、コミュニティバスの場合でもそういう考え方もありますね。あまり考えたことがなかったです。

それより、順番に、そのバスが1番目に走るのが1便、2番目に走るのが2便としたほうが分かりやすいと思います。例えば忘れ物をしたときに、自分が何便に乗ったかを調べる場合には、4、3、6、5とか、数字が逆になっていると、使いにくいなと思います。

●鬼頭委員

今の説明ではますます納得できないのですが、とりあえず、今は本論から外れるので、この問題は保留にしましょう。

●加藤副会長

良いですけど。ブルールートは、ヨシヅヤ発着に変えたほうが良いですよ。何でこうしたんですって。

●次森主事

これも、乗り継ぎの関係で、春日公民館からヨシヅヤに向かって始発が出ているからです。

●加藤副会長

結局同じことですね。始発が春日公民館だからという。

●次森主事

そうです。

●加藤副会長

なので、もし、ヨシヅヤ発ヨシヅヤ着と書くと、1便は春日公民館からヨシヅヤまでになって、2～11便まではヨシヅヤからヨシヅヤになって、最後の12便が、ヨシヅヤから春日公民館になってしまうというこ

とですか。まあ、それでも良いですけど。

●鬼頭委員

春日公民館を始発にしているのは、何か合理的な理由があるんですか。実際に乗っていると、単なる通過駅にしか見えないのですが。そこで乗務員の交代があるとか、そういう理由があるなら分かるんですけども。バス停付近に乗務員の控え室があったりするわけでもないですよ。

●後藤課長

1便は確かに始発なんですけれども、2便以降は始発という考えは持っていません。1便が春日公民館に9時46分に到着して、2便は9時47分に出発しますので、巡回路線という考えです。

ヨシヅヤに関しては、乗り継ぎの関係である程度時間をとらせていただいていますけれども、始発云々という考え方は、ブルーの2便以降には持っていないということをご理解いただきたいと思います。

●鬼頭委員

山手線と同じ感覚ですか。

●後藤課長

そうですね。ただ、最終的には、どこが始発でどこが終点という話もつけなくてはならないので、少し違和感のある形に見えるかもしれませんが、基本的には11便全部巡回路線として走っています。

●鬼頭委員

それでも、利用者としては、何故ヨシヅヤを使って1便2便とつけていかないのかなと思います。

もう一つ、どこかの資料で、ブルールートはヨシヅヤや清洲駅へのアクセスとして利用されているという話がありましたが、このルートは巡回バスであるが故に、実際には、清洲駅—ヨシヅヤ間は使えますが、ヨシヅヤ—清洲駅間は使えません。40分以上かかりますので。これも、改善の余地がありますが、ここは今それを話す場ではありませんので、ご留意いただきたいと思います。

●後藤課長

もう一つ、サクラルートの話ですが、私は名付けたときの経緯を把握していないのですが、やはり市の花が桜ということで、それを名前に取り入れるということで決まったものと理解しております。ですので、例えばピンクを差別するとか、そういう話はなかったと理解しておりますので、ご理解いただければと思います。

●加藤副会長

清洲駅とヨシヅヤがどちらかしか行けないというのは、最初から言っていることです。ただし、それを換えようとするすると60分に1本という

ダイヤにできなくなってしまうという話です。

それから、実際に清洲駅とヨシヅヤの間を動く人がどのくらいいるかという問題です。ヨシヅヤは他の駅からも行けますので、本当にヨシヅヤへ行きたい人は、別のルートを使っただけでも可能なのではないかなと思います。

また、サクラは、今おっしゃったように、ピンクがどうか、そういうことは全く考えていません。バスが大型になったということと、まさに五条川の近くを走っていくということで、サクラルートにしようという、これは市役所のお考えでそうなったように記憶しています。公募でどうだとかそういうものでもなくて、市としてそうしたいという考えです。特に反論するほどの問題でもなかったと思います。色であったほうが良かったんだろうなとは思いますが、桜色とも言いますし、これで良いかなと思います。

●後藤課長

やはり、市の色が桜であるということが前提にあると私は理解しておりますので、そうご理解いただければと思います。

●前田会長

皆様、よろしいですか。

市の色の設定についての考え方なども、事務局から話を聞くなどしてご対応いただければと思います。お願いいたします。

その他に委員さんからのご質問はよろしいですか。

●加藤副会長

今、はっとしたのが、私自身、便というのは、コミュニティバスなどでは言わないものと思い込んでいたかもしれません。

昨日、東浦町の方と打ち合わせをしたのですが、東浦町では便が込み入っていて、10月にルート・ダイヤ改正を行うのですが、往復でどのように名前をつけるかとか、色々と難しいねという話をしていました。

東浦町の場合はバスが4台あるのですが、4台が色々な路線を走ります。そうすると、さっきのような、このバスで1便、2便なんてつけたら、訳が分からないことになります。ある便はこっちへ行くし、ある便はこっちへ行くとなって、整理番号になりません。

ただ、清須市の場合は、同じバスが一つのルートを行ったり来たりするので、始発が1便、次が2便とつけています。方向に合わせて奇数偶数をつけるというのでしたら、例えば、上り1便上り2便という言い方もあります。ただし、上りとはそもそも何を上りと言うのかという問題もあります。市役所へ行くのが上りで、市役所から来るのが下りだとか、どうなるのかは分かりませんが、それは、よく考えてやったほうが良かったかもしれません。

また、ブルーは、おっしゃった通りかなと思います。ここは、私も、この原稿をチェックしていれば言っていたような気がするのですが、チェックしましたっけ。ヨシヅヤ発着ではなく、春日公民館で便を切るというのは、供給者の都合という印象を受けますが、どういう経緯でした

か。ここは次回考える余地があると思います。

●次森主事

ヨシヅヤで乗り換えられるダイヤというのを意識していますので、春日公民館で出発して、ヨシヅヤに向かっていくとちょうど他の便と時間が合う関係で、あくまでも出発駅は春日公民館ということにしています。

●加藤副会長

そこは良いんですけれども、時刻表上での表示として、実際はヨシヅヤで待機しますし、ヨシヅヤで乗り換える人が多いので、上と下にヨシヅヤが書いてあったほうが見やすいということです。

議論としては、むしろ、ヨシヅヤでもずっと乗っていられるということについての話のほうが出ていたかもしれないですね。ヨシヅヤからヨシヅヤまでという表示をすると、ヨシヅヤを通しで乗ることができなように見えてしまうのではという話はしていましたね。それと、実際の運用としては春日公民館から春日公民館までなので、こう書いたとうことです。

●次森主事

今の書き方は、春日公民館から春日公民館までを走っているのですが、ようにしていますが、確かに少し分かりにくいということもあるかと思っていますので、今後の検討の中で参考にさせていただきます。

●鬼頭委員

今の加藤先生のお話に賛成です。あのバスを、いっそのことヨシヅヤ春日循環という名称に変えてしまえば、そのあたりの問題はスッキリすると思いますが。実際の運用は、ヨシヅヤで乗務員交代をしていますし、10分くらい間がありますので、その間に乗り通せるのかどうなのかという疑問が出てくるのであれば、逆に循環というのをもっと明確にすれば良いと思います。

でないと、今の運用では、ヨシヅヤから清洲駅まで乗ろうとした場合に、春日公民館で一旦降車して、新たに料金を払い直して、それで清洲駅へ行くという理解が生じてしまいます。僕もはじめはそう思っていたんですよ。それでドライバーの方に聞いたら、そのあたりのことはまだ市から説明を受けていないので分からないと言われて、ひょっとしたらそういうことになるかもしれませんねとおっしゃっていました。現場でもそこで混乱が生じているので、あのルートだけは明確に循環ということを書いてしまったほうが良いのではないのでしょうか。

●加藤先生

今、大事なご指摘をいただきましたが、私もそう思いました。春日公民館で切れてしまっているのが、むしろ、そこでずっと乗り通せないのではという弊害のほうが大きいです。乗り通せても、何も注記がないので、そこでお金がかかって100円でなく200円になってしまうので

はと見えますね。

あと、利用状況の話ですが、平成30年10月にルート・ダイヤ改正をしているので、そこからどのくらい利用が増えているのか、あるいは減っているのかという、その前後が大事だということを言ってきました。なので、特に平成29年度と平成30年度の下期について、資料の赤の点線に比べて青の実線がどのくらいかという分析ですが、その時に、オレンジルートとサクラルートはあまり上がらず、グリーンルートについては大きく上がったということでした。ブルールートについては純増ですが、このあたりの理由は何でしょうか。言い換えると、オレンジルートとサクラルートが増えなかった理由は何でしょうか。

個人的な解釈としては、どうしても全体としてヨシヅヤへ行く流れが大きいので、新川地区や西枇杷島地区からヨシヅヤへ来る際に、どの便がニーズの多い時間帯に合っているのかということが影響していると思います。

先ほど話に出たように、グリーンルートとオレンジルートは全く逆に動いています。例えば、グリーンルートがヨシヅヤにいるときには、オレンジルートは西枇杷島地区のほうにいます。これは、それぞれのルートが同じ時間に同じように動いてしまうと、その方向にしか行けなくなってしまいますので、それを防ぐための配慮をしています。その結果、オレンジルートとグリーンルートは方向が逆になっています。

それを改正したときに、ちょうど皆さんの乗りやすい便がグリーンルートに当たったのか、オレンジルートに当たったのか、あるいはサクラルートに当たったのかで変わってしまうということはあります。少し変えただけで、総数はあまり変わらないものの、今までオレンジルートに乗っていた人が、グリーンルートに乗ったほうが時間が良いのでそちらに移ることがよくあります。今回もそういうことなのか、もっと違う要因があるのか分かりませんが。ダイヤ的には結構大きく変わっていますよね。

●次森主事

オレンジルートについては、ヨシヅヤから北がほとんどブルールートに変わっていますので、そちらに移ったのではと思います。サクラルートについても、ヨシヅヤから北側のルートが少し変わっていますので、その影響が出たのではと考えています。グリーンルートについては、明確にこのバス停が増えているというようなことはありませんが、今までと走っているルートがあまり変わっていないので、需要に合ったと言えますか、増便に伴ってそのまま使われる方が増えたのではと思います。

●加藤副会長

グリーンルートは増便後もルートが変わっていないので純増していて、ブルールートも当然純増ですが、ブルールートの純増というのは、春日地区の方で改正前はオレンジルートやサクラルートに乗っていた分が移っている、プラスアルファがあるという解釈ですね。

なので、むしろオレンジルートとサクラルートが減らないのは上出来だったという見方ができます。ただ、今ご指摘があったようなことをも

う少し気をつけると、さらに使いやすかったと思うので、これから更に増やせたらと思います。

●前田会長

ありがとうございます。

事務局は、今先生からご指摘いただきました点を十分に検討して、今後対応していただきたいと思います。

他に、委員さんよろしいですか。

〔特になし〕

それでは、報告事項については、これで終了します。

引き続き、「協議事項」に関する議事に移ります。

次第にある協議事項（１）と（２）を一括して扱うこととします。

次第の順で、（１）「清須市地域公共交通網形成計画の一部改正（案）について」及び（２）「令和２年度清須市生活交通確保維持改善計画（案）について」を議題とします。

それでは、事務局から説明してください。

〔協議事項（１）（２）について事務局から説明〕

●前田会長

それでは、この協議事項について、各委員さんから、ご意見やご質問等がありましたら挙手をお願いします。

●上井委員

愛知運輸支局の上井と申します。協議事項（２）の資料４について、二点ほどお願いがあります。

昨日一昨日と、本省から、様式の修正について依頼させていただきました。本日は、それを差し替えた上で資料をご用意いただいているかと思えます。直前になってしまい申し訳ございませんでした。

それから、補助金の申請につきましては、明日が提出期限になっておりますので、そちらもよろしくをお願いします。

それと、今回資料にはついておりませんが、昨年度の補助の評価が出ております。そこで出ている評価結果、それから委員のコメントがございますので、そちらは必ず今年度事業に反映していただくようによろしくお願いいたします。

●加藤副会長

評価のコメントを読んでいただけないですか。

●上井委員

では、評価のコメントだけ読ませてください。

まず、平成３０年１０月１日のルート・ダイヤ改正について、これに伴いまして、パターンダイヤだとか、乗り換えしやすいダイヤの設定を

実施したこと、それから、高齢者の集まりに職員が直接出向いて改正の説明をしたこと、さらに、広報誌に加えてポスターやチラシの作成・配布、バス車体、バス停、ケーブルテレビ等様々な媒体の周知を行ったこと、これらは評価をします。

今後につきましては、近隣自治体との連携による広域的な交通ネットワークの確保、それから、網形成計画に沿った利用しやすい公共交通ネットワークの構築など、より一層の利用促進を期待しますということです。期待しますということは、頑張ってくださいという意味もこもっておりますので、よろしく申し上げます。

●前田会長

ありがとうございます。

事務局、委員さんからのご指導よろしく申し上げます。

委員さん、他によろしいでしょうか。

●加藤副会長

新しい委員さんもおられますので、少し説明させていただきます。

そもそも、この資料4「令和2年度清須市生活交通確保維持改善計画（案）」というのは何かというと、国から補助金をいただけるので貰っていこうというものです。これを出したら補助金が貰えるというもので、しかも締切が明日に迫っていると。この影響で、私はこの10日間で14もこの会議に出ているので、頭が混乱してきます。昨日も飯田にいました。

そういう状態なのですが、その対象年度が、10月から9月ということです。6月の末に申請すると、その年の10月から9月まで補助金が貰えるというものですので、この令和2年度というのは、令和元年10月から令和2年9月までであるという、これを覚えておいていただくと良いかなと思います。

また、網形成計画とは何かという話で、色々な名称の計画があって面倒なのですが、今の協議事項(2)の計画は、国から補助金を貰うための計画、それから網形成計画は、この会議で作るもので、非常に分厚い計画なのですが、これから何年間かは清須市の公共交通をこういうふうにやっていきましょうねということが書いてある計画です。これは、新しい委員の方にはお渡ししていますか。

●次森主事

お渡ししています。概要版も合わせてお渡ししています。

●加藤副会長

分かりました。これを全部読むのは非常に骨が折れますが、清須市の計画は他に比べて比較的読みやすいかと思います。

この計画は、全国に515あるのですが、計画の期間は、通常は10月から9月までではなくて、4月から3月までになっています。なので、さっきの資料1で出てきた年度というのと、補助金申請の時に、何人乗ったかとかいくら補助金が必要かというのでは、年度が半年ずれてしまっています。そこで、資料3では、そのあたりを考慮して目標設定を少

ご質問も無いようですので、ここでお諮りします。
本件に関しまして、事務局案のとおりご承諾いただくということによろしいでしょうか。

[異議なしの声]

ありがとうございます。

それでは、これで協議事項の議題（１）と（２）を終わります。
続きまして、（３）「第２次清須市地域公共交通網形成計画の策定について」を議題とします。

それでは、事務局から説明してください。

[協議事項（３）について事務局から説明]

●前田会長

それでは、この協議事項について、ご意見、ご質問等がありましたら挙手をお願いします。

●上井委員

愛知運輸支局の上井です。確認なのですが、市民意見交換会は、何名くらいの規模を想定されていますか。

●次森主事

今想定しているのは、５０名程度です。

●上井委員

これは、広く老若男女問わずということによろしいですか。

●次森主事

そうです。できるだけ幅広い年代の方に来て頂ければと思っています。

●上井委員

これは、一回で全部やるということですね。

●次森主事

そうです。

●鬼頭委員

抽象的なことですが、コミュニティバスをどうしていくかということと、もう一つ、将来的に、清須というまちをどういうふうにしていくのか、というビジョンがないと、どうも空回りし兼ねないと思います。

というのも、北名古屋市なんかと比較するとよく分かると思いますが、清須市は、市の核がないんです。北名古屋市は、西春駅という駅を中心に、ある程度施設が揃っていますが、こちらにはそれがありません。

さらに言うと、バスなどを補完するタクシーですが、表向きは２４時

間配車と書いてありますが、実際には、例えば名鉄タクシーなんかは19時くらいにリクエストすると、車がないと言って断られます。朝も、8時以前の予約はできません。

さらに、これは、市の方がどう考えているか非常に関心があるのですが、清須市になる前、清洲町の時代に、たまたま昔から知り合いだった海部俊樹先生に、JR清洲駅の西側に改札口を作れないかという話をしたんです。無人で、自動改札にして時間をある程度限定して作れないかと。もしあれが西側にできるのであれば、清洲のまちの人間は非常に楽になるという話をしたんですが、あの駅は稲沢市にあるので、稲沢市は清洲町民が利益を得ることはできないと言われました。清洲町に至っては、あれは稲沢市のものだから問題にならないとも言われました。

JR東海も、両市町がそう言っている以上、どうしようもならないと。ただ、海部さんがそれをどう説明したのか分かりませんし、私が最初に話したときはまだあの方は文部大臣だったので、その後どうなったのかよく分かりませんが、とにかくそういった改善をする気はないなというのが実感としてあります。

それからもう一つ、名鉄電車が今度高架化するという計画があります。現在の祖父江街道と名鉄線の交差点あたりの踏切ですが、あのあたりには昔、西清洲という駅がありました。あれが廃止されたんです。高架化に伴って、あの駅を新たに作るという、そういう動きはできないのかと思います。高架化が進めばスペースがとれますので。

あと、JR清洲駅、名鉄新清洲駅、JR枇杷島駅、あのいずれかが核になるようなまちづくりをしないと、核のないまちになってしまうという危機感を強く持っています。先日も火事がありました。美濃街道の跡が今も残っているところがあります。戦争で焼け残った場所なのですが、これを観光資源にするための何らかの方法を取れないのだろうかと思います。

もう一つ、勝手な感覚なのですが、ブルールート奥のほうに入っていくと、まだのどかな農村地帯に入っていきます。あの雰囲気は是非残して欲しいなという勝手な感想です。ただ、それが観光資源にどのくらいなるかというのがちょっと分からないんですけども、とにかくそういう感覚を持っています。田んぼの中に高速道路が走っているというのは、僕自身とても新鮮でした。普通高速道路というのはビルの谷間をぬって走っているという感覚があったので、あれは新鮮でした。

良い部分、悪い部分、色々あるんですけども、今の状態だと、人口が減る20年～30年後、清須というまちはどうなってしまうのかと非常に強く思います。市の職員の方は、そういう将来的な問題を前提として、コミュニティバスの路線をどうするか、というのを是非やってもらいたいと思います。

清須市は、4つの町が合併した市ですから、色んな公共施設がバラバラにあります。これも何とかしないと、利用者としては非常に不便です。私の場合ですと、選挙に行く場合、投票には行けません。足がないからです。だから、ここまで来て、期日前投票をしています。それより他に方法がないんです。とにかく、自家用車に頼らなくても良いまちをいかに作るかです。

ちなみに僕は、学生時代の経済学の先生は宇沢弘文先生という方で、「自動車の社会的費用」という本を書いています。僕としては、それを皆さんに呼んで欲しいと思います。

また、たまたま僕の経済学の先生に玉野井芳郎先生という、環境経済学にいらした方がいるのですが、そういったことも頭にあって、皆さんにもそのことをインプレッションしていただいて、考えていただきたいと思います。具体的な問題でなくて申し訳ないんですけども。清須のまちに対して本当に思います。以上です。

●前田会長

ありがとうございます。委員さんから色々のご意見がありました中で、市で対応できるところは対応していただき、また、コミュニティバスの運営に反映していただきたいと思います。

他に、委員さんから何かございませんでしょうか。

●加藤副会長

今の話で、少し良いですか。ここで宇沢先生の話が出ると思わなかったのが驚きました。宇沢先生は、ノーベル賞をとるかもしれなかった素晴らしい先生で、「自動車の社会的費用」というのは私自身が環境の研究をするきっかけになった本ですから、ずっと持ち歩いてはいませんけど、ちゃんと持っています。とても読みやすく、もう30年以上経ちますが、今でも全く古くないというか、とても良い本です。普通の本屋に売っていると思いますので、是非読んでいただきたいと思います。うちの客員教授もやっていたので、私が送迎したりしていました。

色々とお出たんですけども、市の全体の方針というのは、総合計画であるとか、都市計画マスタープランなどで示しています。今、マスタープランを見ていますが、そういったものをきちんと見て、それをふまえて網形成計画を作れということになっています。資料5①の左真ん中あたりに、「上位計画における位置づけ」というのが書いてあって、これをふまえるわけですが、とはいえ総合計画などで公共交通をきちんと書いていないものも多いです。つまり、市役所の中で公共交通というのが十分メジャーな政策として位置づけられていない自治体がまだまだ多くて、清須市の場合でもそうだと思います。

なので、逆に総合計画にインプットしていけるようなものとして我々の網形成計画というのを作っていかなくちゃいけないということを認識しなくてははいけません。逆に、総合計画というのは大きな議論の中で、清須市はこういうふうになっていったら良いだろうということは言っている中で、その中で、公共交通がどう貢献できるかというのもよく考えていかなくてはならないと思います。これは、一度きちんとディスカッションしないといけないところかなと思います。

駅の話が出ましたが、清須市には9箇所、JR清洲駅を入れると10箇所の駅がありまして、この市の大きさの割には多すぎると言って良いくらい多いです。しかも、どれも駅周辺がきちんと整備されていなくて、以前は尾張星の宮駅が一番整備されているよねと話していました

が、URさんの事業で枇杷島駅の東口が綺麗になりました。ただし、市の中心というにはほど遠い立地条件にある中で、人口密度は高いけれど、いわゆる核となるところがないという問題について、どうしたら良いかというのは、ずっと懸案です。

ですが、駅の前にきちんと土地がなければできないので、やはり枇杷島駅か、あるいは新清洲駅になるのかなと思っています。とはいえ、清洲駅だとか須ヶ口駅も拠点駅になるので、なかなか悩ましいのですが、それぞれの駅をどう活用するかという視点だけはやはり持ったほうが良いと思っています。

事前の打ち合わせで、事務局にはこういった話をしています。例えば丸の内駅だとか下小田井駅は、探せないですよ。市民の皆さんでも、そこへ行けと言われてきちんと行けるかという、実は迷ってしまったりすると思います。古くからある駅でもあるので、駅から降りたら行けるけど、駅へ行こうとすると行けない、あるいは車だと全然行けないということがあるので、案内看板くらいつけたほうが良いのではと思います。そういうふうに、せっかくある駅の価値を高めるということも大切です。

この地域公共交通網形成計画は、コミュニティバス計画ではなくて、清須市全体の公共交通をどれだけ便利にして、使いやすくして、市の更なる発展のために使えるかという計画ですから、駅の価値向上というのを是非やって欲しいということは以前もお願いしましたが、今話を聞いて改めて思った次第です。

清洲駅は、本当に、稲沢市内の駅であるというのがネックですね。清須市としてここを発展させたいと思っても、稲沢市のもので、難しいですよ。あそこを稲沢市から欲しいくらいですね。そうすれば何でもできるんですけど。ですが、少なくとも駅のほんの近くまでは清須市ですので、そこまでもできることはあると思いますので、よく考えていく必要があるのではないのでしょうか。

本来であれば、稲沢市だって西から入れるようにしなくちゃいけないのだろうと思いますが、それは我々が言っても、稲沢市は稲沢市で色々考えていると言われるでしょうから、そこは稲沢市さんがどう考えるか今後も見たいと思います。

あと、タクシーの件がありましたけど、今日はタクシー協会の専務理事の多田さんが来られていないので、もし来られていると色々おっしゃると思いますが、実は、タクシーは、名古屋市を中心として、名古屋交通圏というタクシーの営業エリアがあるんです。そこで協議会を作っていて、今のようなことも、問題になっています。

名古屋市内は良いけど、外へ出ると、朝晩は呼べないことが多くて、これは、つばめさんがいらっしゃるので何かおっしゃりたいことがあるかもしれませんが、それをどうするかは、全国的に問題になっています。その会議では、前田会長も委員になっていただいていますね。もしよろしければ、私が会長なので、鬼頭さんも委員になっていただいて、ご発言いただくと良いのではないですか。今は、タクシーも公共交通という位置づけになって、もっと色々やっていかなきゃいけないという流れです。

全国にも同じような協議会があるんですが、あまり機能していない協議会が多くて、良くないと思っています。名古屋は、タクシー会社さんにとって嫌なことであってもきちんと取り上げてやっていくというふうに、そうでなければ僕は会長なんてやりませんと言って、やっています。よろしければ、そういう論陣を張られる方は何人いらっしゃっても結構ですので、後で、連絡先を多田さんに伝えておきましょうか。

どうしても、タクシーは清須市だけでなく周辺全体で動いているので、そっちでやったほうが良いと思います。名古屋で営業しているけれど清須市にも来るといふところも含めて、名古屋の色々な事業者さんに訴えてやっていかななくてはなりません。

清須市にあるタクシー会社さんはもちろんですが、そういった周辺も含めてやるということで、タクシーについては、きちんこの計画でももう一回位置づけて考えてもらいたいんです。そういったことも積極的にこの会議で言っていただければ良いなと思っています。

● 鬼頭委員

清洲駅で降りて、名鉄タクシーに乗ろうとすると、電話しても来てくれないんです。もう車がないと言って。それで、大里まで行くんです。大里で名鉄に電話するとすっと来てくれるんです。だから運転手さんに聞くんだけど、それは会社を取り次ぐので分からないけれど、清須市のほうは営業所が西春に行ってしまったから、無視されてるんじゃないのという話をされます。

● 加藤副会長

清須市だと行きたがらないでしょうね。迎えに行く距離のほうが長くて、有償距離が短いからです。踏み切りも、止められるとなかなか時間がかかりますし。JRの東側というのは本当に、空白なんですね。やっぱり考えなきゃいけないところです。これは、稲沢市が一番考えるべきだと思いますけど。

● 鬼頭委員

二十何年間か東京に住んでいたのですが、名古屋は本当に移動に困るんです。移動に困るといふのは、面倒くさいだけではなくて、お金がかかります。東京にいたときは、本当に、簡単に移動することができました。

僕は、自分自身が今、免許を持っていません。免許を持っていないとか、失効してしまったからです。ベルリンにいる間に更新時期を迎えてしまって、大使館に手続きに行ったのですが、もう遅くて、間に合わなかったんです。それでもう、取っていないんですけど、東京にいるときは別に苦労しませんでした。必要に応じて、もし車が必要になった場合は役所が公用車を出してくれたり、あるいは、ここに警察の方がみえますけど、私が乗った車を成田までパトカーで警備してくれたり。それは、航空警察が多かったですけど、実際にそういうことを東京ではやっていて、割と楽だったんです。

名古屋にきたら、本当に何も無い。親の介護があつてこっちに来たん

ですけど、こっちにいますと、本当に出不精になってしまう。出て行くのが面倒で、不動産広告を見ていたって、何々駅から徒歩35分とか平気で書いてあるんです。陸の孤島というのはすごいなと思いました。

そういうことを総合的に考えて都市計画を作った上で、公共交通をどうしていくかを考えないと、場当たりのことをやっても何の意味もありません。

これは、事務局の方にお尋ねしたいのですが、今日のこの会議の集合時間を10時にされた理由は何ですか。何でそういうふうに質問したかと言うと、あしがるバスを利用してここに来る人のことを考えていないんです。それは、役所の皆さんが、公共輸送機関で通勤していないからです。だから実際にこうやって話をしても、リアリティを持ってそれをやってみないと分からないので、できることなら、市の職員がこの先、2年間くらい、自家用車での通勤を一切禁止して、雨の日も風の日も雪の日も、必ず公共輸送機関で出勤するような生活を送ってみると、このまちの公共交通がいかにお粗末かよく分かると思います。

色々な人に話をしているときに、ベルリンやウィーンに行くと、日本にいるのと同じ感覚で電車に乗って移動できるという話をするんです。ですが、そういう経験がないと、右往左往してしまっても結局移動できない。結局、このまちには、何の心配もないというのが、一旦外へ出ると、途端に社会性を失ってしまう。そういうことを考えていただきたいです。

●前田会長

委員さんありがとうございます。

事務局、委員さんの言われることはもっともではありますが、その中でできる範囲内で今後の事業に反映していただければと思いますので、よろしくお願いします。

他に委員さん、ご質問よろしいですか。

それでは、ご質問もないようですので、ここでお諮りします。

本件に関して、ご承認いただくということで、よろしいでしょうか。

〔異議なしの声〕

それでは、これで協議事項の議題(3)を終わります。

続きまして、(4)「コミュニティバスのバス停位置の変更及び名称変更(案)について」を議題とします。

それでは、事務局から説明してください。

〔協議事項(4)について事務局から説明〕

●前田会長

それでは、この協議事項について、ご意見、ご質問等がありましたら挙手をお願いします。

●上井委員

愛知運輸支局の上井と申します。

今日、資料の差し替えがございましたが、事前に運輸支局に資料をいただいておりますので、認可申請でなく届出で大丈夫ですので、変更予定日を入れてくださいということで差し替えをお願いしました。

今日、尾張建設事務所さんが欠席ですが、今の事務局の説明によると、道路管理者との協議は全部整っているということでよろしいですか。

●次森主事

こちらは市道になりますので、市の担当課と既に調整しております。

●上井委員

市道ですね。分かりました。

●前田会長

ありがとうございました。その他に委員さんからご意見はよろしいですか。

ご質問もないようですので、ここでお諮りします。

本件に関して、事務局案でご承認いただくということで、よろしいでしょうか。

〔異議なしの声〕

それでは、これで協議事項の議題(4)を終わります。

以上で、本日予定されておりました議事は全て終了いたしました。

長時間にわたり、慎重にご審議いただきまして、大変ありがとうございます。

ここからは、次第の「3 その他」に移ります。

事務局から報告事項等がありましたらお願いします。

●服部課長補佐兼係長

今日は、長時間にわたってご協議いただき、ありがとうございました。事務局からご報告とご案内をさせていただきます。

本日の協議事項(2)でご承認をいただきました「令和2年度清須市生活交通確保維持改善計画」につきましては、いただきましたご指摘を踏まえて、必要な修正をした後に国土交通省へ提出させていただきます。

続きまして、協議事項の(3)で少し触れさせていただきましたが、7月27日(土)の午前10時から市役所で市民意見交換会を開催します。あしがるバス車内にチラシを掲示し周知する予定ですが、本日会議にご出席いただいております市民委員の皆様にも、是非ご参加いただければと存じます。また、お知り合いの方にもお声がけいただければと思いますので、ご協力のほどよろしく申し上げます。

事務局からは以上です。

●前田会長

ありがとうございました。

最後に、この他のことで、何か委員の皆様からございますか。

●加藤副会長

今、紙を配らせていただきます。

その前に二つほどありまして、市民意見交換会の話が出ましたけど、清須市はこういうのをやったことがなかったと思います。他のところでは、私自身も結構参加していて、例えば半田市では、11箇所を4日間でまわりました。

言い合いになることもありますが、そのくらいやらないと本当の意見は聞けないと思うので、この機会に清須市もそういうことをやっても良いのではないかということで、事務局に提案させていただいて、やることになりました。私自身、前日は新潟なので、新潟にそのまま泊まろうかなと思っていましたけど、体調を整えてこちらに来ます。簡単に、公共交通の大切さを僕が説明したいと思っていますのでよろしくお願ひします。

それから、今配られましたけど、これは7月29日にうちでやるシンポジウムのようなものです。去年7月に豪雨がありまして、色んなところで大被害がありましたけど、その中で、呉市の事例を取り扱ったものです。呉市は、周りが山と海に囲まれているので、国道も鉄道も高速道路も全部寸断されてしまって、船でしか広島に行けないという状況になったときに、どうやって回復したかという話を、このリーダーになった呉高専の神田先生をお招きして、話していただきます。

是非関係の皆さんに出ていただきたい、聞いていただきたいと思います。それ以外の方であっても、興味があれば、300席用意していますので、どんどん来ていただければと思います。

それから、3つ目ですが、これは警察さんから紹介していただいたら良いのですが、最近高齢者の皆さんの事故が多いので、去年の後半に、愛知県警さんが、どうやったら交通事故を減らせるかというビジョン作りの委員会を開催されまして、そこに私も何故か委員として出ていました。運輸局さんも出ておられましたし、もちろん県の方も出ておられました。

その結果として、県警のHPにも出ていますが、こういうことをこれからやっていかなきゃいけないし、県警としてもこういうことをやるというのをまとめたものが載っています。その中で、7つの柱が出ていまして、1番目の柱が、公共交通利用促進となっています。

そもそも高齢の運転手さんからアンケートをとりますと、これは本当に驚いたのですが、高齢になればなるほど、運転に自身があると答える人が多いです。それから、自分は安全について意識が高いけど、講習会とかそういう勉強は一切したことがないとか、そういうとんでもない結果が次々と出てくるんです。これはどうしたら良いのかと思いました。まずは自分の運転というのがどうなっているのかをドラレコで見るとかして、自覚をしていただかなくてはいけないと思いました。

そうすると、次に出てくるのが、今鬼頭さんからも話が出たように、そうは言っても車は便利で、車を辞めたら一体どうして暮らしていくの

かという問題です。やはりそういうときには、公共交通がきちんとしていないといけないとなると、警察さんはそこは権限がないところですが、公共交通を便利に利用できる姿というのは、やはりやっていかなきゃいけないということで、ビジョンの一番に上げられました。これは、公共交通の観点から見てもとても重要なことです。

先ほど言い忘れてましたが、ガソリン助成のことがありましたよね。あんなことやっていて良いのかと。資料のどこにありましたっけ。

●次森主事

資料5です。

●加藤副会長

資料5ですね。タクシー料金・ガソリン費用助成制度の実施というのが載っていますが、これは今もやっているんですよ。公共交通が不便なところではガソリン助成が重要なのですが、便利にしていこうというのに、このまま継続して良いのかというのは、非常に問題ではないかと思えます。ただ、その時に、そんなことしたって使えないじゃんと言われてたら、言われないようにしなくてははいけません。そこは我々に突きつけられた課題だと思います。

そうやって、もともと自分は運転に自信がないから免許を辞めようと、あるいは、持つてはいるけど車は辞めようという人たちが、その後引きこもったりしないように、それまでと同じが一番良いですが、せめてきちんと出掛けられるようにしていくのが、網形成計画のとても大事な課題であるということを、我々は再認識しなくてははいけません。

あともう一点ですが、ちょうど一昨日の25日に、国交省からプレスリリースが出ました。そこに、地域交通フォローアップイノベーション検討会というものの取りまとめの報告書が出ています。国交省のHPの新着情報を見ていただくと書いてあるので、特に市の担当は必ず熟読していただきたいです。

これは、去年の11月から10回に渡って行われた会議で、私も委員として参加していました。要は、来年の10月に、道路運送法と、地域公共交通の活性化再生法を改正するので、その原案の骨子を作ったということです。つまり、その報告書を見ると、来年10月にどういうふうに法律が変わるかというのが何となく分かるものです。もちろん、今報告書に書いてあることを条文にするにあたっては、財源があるかとか、色んな先生方に納得していただけるかとか、色んなことをやっていかななくてはならなくて、僕は何か知らないけどそういうことを手伝わされる人間なので、これからやっていきます。

大枠はそういうふうに、新たな公共交通の制度、まさに先ほどの交通事故の抑止であるとか、そういうことも含めて、もっと腰を入れてやらなくてはならない中で、自治体もやるが増えるし、色んな手助けも出てくるという、そういう法改正なので、まずは読んでいただければと思います。私自身がそういう作業に関わるので、最新情報をお伝えしますから、それを網形成計画にも反映して行って欲しいです。

なので、これはそんな空中戦のお話ですけど、皆さんは、忌憚のない

ご意見を言っていていただいて、できることとできないことがある中で、できることが増えてくると思っていたら良いのかなと思います。私も色々やっていますが、全国でどうかというのと、それを清須市でどう実現していくかというのを両方引き続きやっていきたいと思いますので、是非お付き合いいただければと思います。よろしくお願いいたします。

●前田会長

ありがとうございます。その他に、県の交通対策課の方、こちらは皆様へのご説明はよろしいですか。

●石川委員

県の交通対策課の石川と申します。

皆様にお配りしたエコモビの関係でございますけれど、県では、車や公共交通、自転車、徒歩などを賢く使い分けて、それぞれの環境負荷であったり、あるいは地域公共交通の維持、そういったことを考えた生活をしていきたいと思いますという取組を行っています。

この推進表彰というのは、そうした活動をしている、例えばエコ通勤をしているだとか、エコの実践を行っている団体だとか、そうした方たちの取組を表彰するというものでございます。もし皆様のお近くの企業やNPO団体さんなど、何かそういった情報をお持ち、あるいは、皆様の会社で実践しているということがございましたら、是非この推進表彰、こちらの応募をいただきたいです。

県の健康維持を含めての賢い交通行動と言いながらも、今日のような地域公共交通の維持にも繋がっていく活動でもございますので、今後ともこうした活動について、ご理解とご協力をお願いいたします。以上です。

●前田会長

ありがとうございます。事務局、他にはよろしいですね。

それでは、長時間ご協議いただきまして、ありがとうございます。

これもちまして、令和元年度第1回清須市地域公共交通会議を閉会いたします。皆さん、ありがとうございます。

今後ともよろしくお願いいたします。

4 閉会（午前11時55分）

問い合わせ先	企画部 企画政策課 052-400-2911 内線3213
--------	----------------------------------

会議の経過を記載して、その相違ないことを証するためここに署名する。

会 長 前田 繁一

署名委員 後藤 美奈子

署名委員 佐藤 あつ子