

会議録	
会議の名称	平成23年度第3回清須市地域公共交通会議
開催日時	平成24年2月21日（火）午前10時30分から
開催場所	新川ふれあいセンター 2階 大会議室
議題	1 開会 2 議事 [報告事項] (1)清須市コミュニティバスの運行・利用状況について [協議事項] (1)清須市地域公共交通戦略の改訂について (2)平成24年度以降の運行事業者選定について 3 閉会
会議資料	会議次第、配席図、委員名簿 資料1 コミュニティバスの運行・利用状況概要 資料2 清須市地域公共交通戦略の改訂に向けた考え方 資料3 運行管理事業者の選定について 参考資料1 利用状況分析概要
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)	0名
出席委員	前田委員、小澤委員、谷野委員、佐野委員、伊藤委員、加藤(榮)委員、宮崎委員、加藤(博)委員、西尾委員、戸田委員(代理)、永山委員、長崎委員、喜多村委員、彌田委員、永田委員、柴田委員
欠席委員	山田委員、平松委員、渡辺委員、吉川委員
出席者(市)	なし
事務局	(企画政策課) 飯田課長、山口副主幹、鹿島係長、藏城係長
会議録署名委員	伊藤委員、加藤(榮)委員
1 開会 ●飯田課長 それでは皆様、改めましておはようございます。企画政策課長の飯田でございます。定刻になりましたので、只今から平成23年度第3回目となる清須市地域公共交通会議を開催させていただきます。 本日は、市の方から委員として副市長の永田、企画部長の柴田が出席をさせていただいておりますが、委員という立場でもございますので、進行の方は、私の方で進めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いをいたします。 先日の第2回の会議の時は、大変大雪の中、開催をさせていただきましたし	

た。本当にお寒い中、ご出席いただきましてありがとうございます。何かやっと季節も春めいてきまして、これから暖かくなってくるのかなと。またそれに伴って1人でも多くの方が、あしがるバスに乗りいただければなと思っております。ちょうどこれから、3月、そして4月というのは転入者の方の多い季節になりますので、今ですね、市民課の窓口で、転入者の方に対してもあしがるバスの時刻表をお渡しをしてですね、ぜひ清須市お住まいになられるので、あしがるバスをぜひご利用いただきたいということで、転入者の方へのアピールも強化しているところございます。

それでは会議に入ります前に、ご報告をさせていただきます。本日の会議の出席状況についてでございますが、本日は山田委員と平松委員、そして渡辺委員、吉川委員の4名が公務等でご欠席でございますので、どうぞよろしくお願いをいたします。また本日は公務などにより代理としてご出席をしていただいている委員様もお見えでございますので、ご紹介をさせていただきます。お手元に委員名簿をお付けしておりますので、それを見ながら聞いていただければと思います。委員区分第4号の愛知県地域振興部交通対策課戸田様におかれては森島様にご出席をいただいております。どうぞよろしくお願いをいたします。

それではこれより議事に入りますが、ここで議事運営につきましてお願いを申し上げます。会議でのご発言方法についてでございますが、発言いただく際には必ず挙手をしていただいき、会長の指名を受けたのち、係のものがマイクをお持ちするという、いつものルールでお願いをしたいと思います。

それではこれからの議事進行は会長にお願いをいたしますが、お手元の方にお茶もご用意しておりますので、どうぞ飲んでいただきながら、会議を進めていただければと思います。なお、ご参考までに先日名古屋市のある会議でちょっと新聞報道されたんですが、前に出てたお茶が京都の宇治茶で、なんで名古屋市の水じゃないかというのがありましたが、清須市の場合はですね、水を作っておりませんので、地元のキンビールさんのお茶ということで、地元食にこだわったお茶をお出ししておりますのでそのあたりご承知の程よろしくお願いいたします。ではこの後の議事進行、会長さんをお願いいたします。

●前田会長

はい、会長の前田でございます。これからは私の方で会議を取り回しをさせていただきます。本日は各委員さんに置かれましては、大変寒い中、新年それに年度末に置かれまして大変お忙しい中、当会議にご出席をいただきまして誠にありがとうございます。では、早速でございますが、始めに会議録署名委員の指名をしたいと思いますのでよろしくお願いいたします。本日の会議の会議録署名委員は、座席順ということで伊藤委員と加藤委員にお願いをしたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

議事に入りますが、本日はお手元のレジュメにもございますように、報告事項1件、協議事項が2件となっておりますのでよろしくお願いいたします。

始めに報告事項の議事1「清須市コミュニティバスの運行・利用状況について」を議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。

報告事項の議事 1「清須市コミュニティバスの運行・利用状況について」
事務局から説明

●前田会長

はい、ありがとうございました。只今の事務局からの最近の運行・利用状況等についての報告を受けましたが、各委員さんからなにかご意見、ご質問等がございましたら、よろしく願いをいたします。はい、どうぞ。

●佐野委員

佐野でございます。今の分析結果を聞かせていただいて、なるほどと思いました。それで、今日の参考資料が各便ごとの利用者の増減が出てるんですが、ルート改正によってオレンジルートが非常に利用が減っているということで、例えばバス停ごとにどれくらい減ったのかっていうことを調べることで、利用者がどのように動いたのかとか、もう少しその辺が詳しく分かった方が利用者の皆さんの希望だとか、なぜ減ったのかということが分かるのではないかなど。今ここを見せていただくと、人数については左にあるものを便ごとに人数分けだけがされてるような気がして、もう少し細かい分析をされたらどうかなという風に思います。

●前田会長

はい、どうぞ。事務局。

●飯田課長

はい、それでは私の方から説明させていただきます。大変恐縮ですが、参考資料 1の方ですね、分析概要ということで、全体を捉えていただくということでこのような整理をしてるんですが、内部的にはバス停ごとの増減数も掴んでおりまして、特にオレンジルートではですね、まずカルチバ新川の大幅な減少が見られると。これについては先程、担当からご説明をさせていただいた、カルチバ新川のトレーニングルームとかプールで日常的にリハビリをされてた方が、そのリハビリがもう不要になった。そういったことで利用がされなくなったということでの減少だという風に捉えております。もう 1つ増減数の多いところでは、尾張星の宮駅のバス停でございます。ここについても先程ご説明した商業施設、特にヨシヅヤでの買い物の時間が、これまでは 1 時間強確保できていたものが、ルート改正によって 50 分ぐらいに短くなった。逆に長い時には 3 時間以上次のバスを待っていなければならないということで、お買い物に際してはですね、やはり 1 時間少々というようなお時間を確保するというのが利用者の方にとって利便性が高いのかなど。少しそのあたりですね、時間の捉え方というのが前回のルート改正の時に、十分捉えきれていなかったという反省でございます。

●前田会長

はい、ありがとうございます。他に委員の方、何かご質問、ご発言でもよろしいですので、よろしく願いします。よろしいですか。

他にご質問もないようですので、これで報告事項の 1 を終わりたいと思います。

次に協議事項に入ります。議事 1「清須市地域公共交通戦略の改訂について」を議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。

協議事項の議事1「清須市地域公共交通戦略の改訂について」事務局から説明。

●前田会長

はい、ありがとうございます。只今、事務局から運行ルート・ダイヤ改正等の特に2点に絞りましたので、計画案の説明がございました。この協議事項について、委員さんからご意見、ご質問等がございましたらよろしくお願いをいたします。はい、どうぞ。

●伊藤委員

伊藤です。基幹ルートは40分から50分ということで、時間お示しいただいたんですけど、オレンジルートとグリーンルートですね、時間は大体どのくらいの予定なのかですね、お聞かせいただきたいと思っております。

●前田会長

事務局よろしいですか

●飯田課長。

はい。現在ですね、ルート・ダイヤの検討を合わせてしておりまして、これも次回会議には本日いただいたご意見をふまえてお示しをしていきたいと考えておりますが、グリーンルートについては西枇杷島庁舎、ヤマナカ方面に行きませんので、短縮ができるものと考えております。現在概ね60分でございますが、それが若干短くなって、その分便数を増やしていけるというように考えております。

一方、市の北側をカバーするオレンジルートは、今度は春日地区の一部と、そして新川の北側、西枇杷島の北側をカバーすることになりますので、ここは現在の1時間を少々越える1時間30分に近いようなかたちになってくるかなと思っております。

ただ北側をカバーするオレンジルート、1時間30分近くかかることとしても、私どものあくまで想定でございますが、春日地区の北側から西枇杷島地域の東側まで、1番端から端まで乗車されてその時間でございますので、基本的にはそういったご利用というのは、ほとんど考えられないのかなというように思っております。庁舎へのご用向きであれば、春日地区から西枇杷島庁舎までお出かけいただかなくても、清洲庁舎や市役所の本庁舎で用事は済むと考えておりますし、駅のご利用ですとJRの清洲駅、またはお買い物ですとヨシヅヤ清洲店やマックスバリュをご利用されるので西枇杷島方面までのご利用はないのかなと。

一方西枇杷島地区の方が、春日の北部の方までご利用があるかというところ、これも多くのご利用というのは見込めないのではないのかなと思っておりますので、時間が若干長くなっても、ご利用には大きな支障をきたさないのではないかと考えておりますが、そのあたりの考え方もふまえてご意見を拝聴できればというふうに考えております。

●前田会長

はい、ありがとうございます。委員の方々よろしいですか。はい、どうぞ。

●加藤委員

加藤です。ダイヤ改正において、なぜ清洲城があるのに清洲城というバ

ス停が作れないのでしょうか。両方のところでバス停があるからという理由でしたら、やはり清洲城は我が市にはメインだと思いますので、必ず清洲城というバス停は欲しいと思います。

●前田会長

はい、事務局よろしいですか。

●飯田課長

はい。ここで1つ皆様方にご意見としてやはりお伺いしたいのは、まず、私どものあしがるバスの運行目的がですね、高齢者の方や主婦層の方の日中の移動の利便性の向上をさせていくと。ご利用の主なものとしては、買い物へのご利用ですとか、駅へのご利用、そして公共施設へのご利用。確かに清洲城も公共施設の1つには入るんですが、それよりは近くの清洲市民センターですとか、総合福祉センターへ日常的にお風呂に入りに行くとか、生涯学習活動に参加するためにご利用になられるということの方が、清洲城へお出かけいただく確率よりは遥かに高いのではないかなというふうに思っております。清洲市民センターのところであれば、清洲城まで歩いていただいて5分もかからない場所にございます。また一方総合福祉センターも同じでございます。

ただし、ご意見のご趣旨として、清洲城という名前のバス停がそもそもないのがってというような点については、これまでの地域公共交通会議でもご意見としていただいておりますので、現在、清洲市民センターのところは括弧書きではございますが、清洲城東というバス停の括弧として名前も付けさせていただいております。一方清洲総合福祉センターのところは、括弧書きとして清洲城西という風に表示もさせていただいて、清洲城にお出かけいただく時には、この2つのバス停のどちらかをご利用していただければというふうにご案内もしていると。そういった考え方で現在は対応させていただいております。以上でございます。

●前田会長

はい、よろしいですか。はい、どうぞ。

●加藤委員

加藤です。今のお答えありがとうございます。よく分かりますが、5分だからと言っておられました、5分というのはやはり子どもを連れてた方、ご婦人の方ですと、5分というのは長いんです。それと駅が我が市には8つほどありますよね、色々、JRも入れまして。そこから乗ってこれるような仕組みにはなっているのでしょうか。どの駅からか。それをお聞かせいただきたいと思います。

●前田会長

はい、事務局よろしいですか。

●飯田課長

はい、まずどの駅から清洲城へ行けるかというお尋ねでございます。まずオレンジルートで清洲市民センター（清洲城東）と清洲総合福祉センター（清洲城西）というのをまずカバーしております。ですので、オレンジルートで駅に結接しているのは、東から順に申し上げますと名鉄の下小田井駅、JRの枇杷島駅、そしてちょっと本数が少ないですが、城北線の尾張星の宮駅。その4つでカバーをしております。あとグリーンルートの方ですと、清洲総合福祉センターに結接をしております、清洲城西という

バス停になりますが、こちらは東側から JR 枇杷島駅、そして名鉄の二ツ杵駅、そして須ヶ口駅、そして丸之内駅、そして名鉄新清洲駅から清洲城方面へお出かけいただけるようにはなっております。

それで、5分っていうのが、赤ちゃんを抱えたお母さん方には長いんじゃないかというご指摘もございます。この辺はまた、皆様方によくお考えをいただきたいということでございますが、先日の会議でお示ししたアンケートでも、またこれまでの公共交通会議のご意見でも、利便性の向上を図るためには、便数を増やしていただきたいというご意見が多い状況であるということは、委員の皆様もご存知のことだと思います。現在の3つの3台のバスで便数を増やすには、やはりバス停を絞っていく必要があると思っています。先日のアンケートでも、バス停までの距離が少々長くなっても良いと、それで便数が増えるならというアンケート結果もございます。ですので、そういったアンケートの結果もふまえて、バス停の数を絞ってもですね、絞った上で便数を増やしていくかどうかについて、お考えいただいて、その案として今日資料2の右側のですね、特にグリーンルートですと、ヤマナカとか西枇杷島庁舎に行かなくなると。その面ではご利用の方にご不便をかける面もあると思っています。ただ、その分乗車時間が短くなって、便数も若干ではございますが増えていく。どちらを選択していくべきなのかということになってくるかと思っています。一旦私からのご説明は以上でございます。

●前田会長

はい、ありがとうございます。委員の方々よろしいですか。はい、ありがとうございます。はい、小澤委員。

●小澤委員

小澤です。加藤副会長にちょっとお伺いしたいんですけども、今、前のプロジェクターであしがるバスのこういった路線図が出ていて分かりやすいことは分かりやすいんですけども、これが時間の経過ごとに今バスがどこを走っていると、どっち向きで走っているかといったソフトっていうのは開発難しいですか。そうすれば、そういったものができればダイヤ変更したりした時ですね、どちらにバスが向かっているか。先程、この減少の理由の中で同方向に向かっていたり、待ち時間が増えたとか、そういった意見があるものですから、もしそういったソフトが開発できれば、時間短縮して見れば、今グリーンルートのバスがどっち向いて走っているか、オレンジがどこを走っているとそういったことを分かりますので、非常に便利かなと思うんです。ただ今度、基幹ルートを入れてということになると、また運行が複雑になって、どちら向きに行って、乗り継ぎができるのかということが非常に難しいことになりますので、こういった絵で直接見えれば非常にありがたいと思うんですけど。どんなものでしょう。

●加藤副会長

つばめ自動車さんの方であれですか、GPSは積んでおられましたっけ。であれば全く問題なく位置把握はできますよね。その位置把握は。2つには積んでない。積んでないといっても別に買えますよね。

●喜多村委員

2つには今は現状では付いていません。タクシーは全車付いております。

●加藤副会長

GPSというのは位置が衛星がありまして、そこから電波を受けて、それでどこか分かるというそういうものですけど、それが非常に安くなりましたから、精度も数メートルとか、お金を出せば1メートル以内という感じで精度が高くなってますので、今どこに自分がいるかということは、例えばGPSじゃなくても携帯とかでも可能ですが、それによって位置がどこか分かりますから、それはあとはどういうふうに、例えばインターネットとか携帯で表示するかというソフトウェアがあれば特に難しくはないと思います。例えば、みよし市ではもう10年前からやってたことでして。ただ10年前はめちゃくちゃ高くって、今の何十倍も高かったというその時代からやっていたことでして、それをずっとやってきたのもったいないでもう止めるというような状況です。ですので、清須市が今からやってもいいのかもしれませんが、ただ、それでもそれなりのお金がかかることは覚悟しないといけません。本当に実際にあしがるバスをご利用される方が端末とかを使って今どこにいるかということ把握するっていうことが必要な方なのかどうかということをよく見極めないといけないのかなと。

昔ですと、名古屋の市バスなんかでもありますが、停留所にいたら分かるという。あと何停留所で、例えば、今いるところの2停留所前にバスがいますとか、まもなく来ますとかいう、バスロケーションシステムと言われるものが、名古屋の市バスでもありますが、あれもそれなりにやはりそういう設備を設置すれば結構高いものになります。ということなんで、あしがるバスのような本数の少ないのものについては、かなりもったいないかなという気もします。だから1番いいのは携帯とかでインターネット使って情報を流すことなんですけど、どのくらい役に立つのかちょっと分からない。年間で100万円単位、1,000万円とかじゃないと思うんですけど、100万円単位では間違いなくかかるだろうなど。変な話、それやったらバス1台走らした方がいいんじゃないかというレベルじゃないかなと思っています。

●小澤委員

すいません、小澤です。ちょっと説明の仕方が悪かったかも分かりませんが、そのそういった利用者が使うというわけじゃなくて、こういった検討会とかですね、そういったところで、例えばパソコンでどこのバス停の名前とバス停の時間をパソコン、ノートパソコンでもいいんですけど入れておけば、前のスクリーンで、オンラインとかGPSを使うわけじゃなくて、この時間にはどこにバスがどっち向いて走っているっていうことが検討できるんじゃないでしょうか。というだけのことであってGPS使って現在どこをバスが走っている用じゃなくてですね、ルートを検討する時に会議で使いたいと思ったわけなんですけど。それは時刻表とですね、この絵だけじゃ分かりにくいものですから、それを動画にしてですね、例えば、10倍の速さに動かすとバスがどういう風にどっち向いて動くっていうそういったのができないかなと思っています。

●飯田課長

会長。

●前田委員

はい。事務局の方でよろしいですか。

●飯田課長

はい。今、小澤委員がご発言のご趣旨は、たぶんルート図とダイヤと別々になってるんで、なかなか見比べて検討していくことが難しいので、要は1つになったような資料があって、実際この今、画面上です、私がカーソルを動かしてはありますが、こういう風にバスが今、時間的にこういう風に進みますよというふうに分からないでしょうかというご発言のご趣旨だと思っておりますが、なかなかちょっと画面上で動かしていくのは難しいかなと。一度調べてはみますが、もしそれができない場合は、このルート上にですね、主なバス停これくらいの時間に到着しますよというような、何かそういう工夫を、次回の詳細なダイヤをご検討いただく際にはご用意していきたいなと思っております。以上でございます。

●加藤副会長

要するに、ダイヤがありますので、例えば9時だと西枇杷島庁舎にオレンジルートが西行きがいますということで、9時1分、9時2分と1分ごとにどこにあるかっていうのをバスの車の絵でもおいて、それを1分ごとに作って行ってパラパラめくっていけばできるということなんで、人力かければ一晩ぐらいでできる。私はちょっとあまりやりたくないですけど、一晩学生に頼んでやってもらうほどの意味があるのかどうかというのにはちょっと考えなければいけません、そういうレベル。

●前田会長

はい、ありがとうございます。よろしいですか。はい、他に委員の方。はい、どうぞ。

●永山委員

名古屋タクシー協会の永山です。ちょっと事実誤認があったらお詫び申し上げますけど、何点かお聞きしたいことがございます。

それで、これまでの経緯をふまえてですね、路線の抜本的な見直しを図ると、非常に大事な計画だろうと思うんですね。それで先程事務局からもお話がありましたように、大体年間の利用者が2万8千人ぐらいということで、静止状態といいますかね、これを前後した利用者数ということがまず、基本的にバス路線を編成を考えていく上で基本的な状況かなということが1つ。

これを見ますと人口、乗車数からしてもそうなんです、やっぱり役場だとかね、買い物、あるいは病院と、よく言われる交通空白地帯を解消するという認識の上での利用者が多いのかなと。ですからその運行目的については、基本的にそういった状況をきちんと認識して投資していくというお考えが示されているここは非常に妥当かなとこのような認識をとっています。それでこの現在の3路線は変えないと。市の財政状況の問題もあるでしょうから、バス3台の運行での体制で見直しを図ると、こういう市当局のお考えだろうと思うんですが、右側のA4を見ますと、基幹路線と支線路線という編成でバス路線の再構築を図るとこういうことなんです、基幹路線というのはここに示されていますので、合併した4町を含めた南北を貫くというかたちになってはありますが、この中でちょっと誤った認識かもしれないんですけど、今度オレンジとグリーンですか、南北に分けた支線をそれぞれ編成するということなんです。それでこれはですね、この分け方は、少し私の間違いかもしれないんですけど、これ逆に南北じゃなくて東

西で分けるという考えが1つないのかということが1つ。それから、合併した市域の範囲が非常に南北に長いような市域のかたちをしておりますので、そのへんとですね、それぞれオレンジ、グリーンの南北の流れが、先程言った目的に沿ってこういった支線の路線にした方がより市民が使いやすいんだということなのかなと思いますが、ちょっと整理した方がいいですができませんがね。そこを感じたのが1つですね。

それともう1つは、今度は3番、運行計画は非常に分かりやすく整理されていますが、3番の基幹型路線、支線型路線の導入の課題の中で、3番は公共施設が新しくできるわけですから、その利便の確保というのは一般的なことなんですけど、1番と2番がいわば課題と。経路がどうしても長くなる。そこは見直しをして乗車時間を短縮して3台の戦力の中で、できるだけダイヤも増やせればなということだと思っております。ここでは計画に具体的に示されておりませんので、そこまではちょっと具体的にどのようなグリーンとオレンジの路線が編成されてダイヤが少しでも増えて、そういった運行目的に沿った利用者、乗車するのに、乗車しやすくなるのかちょっと分からないわけですけども、そのようなことをちょっと感じました。よろしくお願ひします。

●前田会長

はい、事務局よろしいですか。

●飯田課長

はい。非常に大事な点のご指摘をいただきましてありがとうございます。特に1点目のご発言があった市内を、2つのエリアに分ける時に南北、現在資料2でお示ししている南北でございましたが、東西に分けるという考え方もあるんじゃないかということところはごもっともなところで、先日の会議でも1つそういう考え方もあるのでという図をお示したんですが、やはり私どもも、再度ご利用の状況を考えてところ、やはりもっとも今、ご利用者の多いのは3つのルートとも商業施設であるヨシヅヤ清洲店だと。これが市の1番西側にあると。東西に分けると、東側のこのルートはヨシヅヤには行かなくなる。非常にそこがですね、不安要素でございまして、これを南北に分けるとですね、2つのバスともヨシヅヤには行くと。先日、先程ご紹介したみよし市への視察の中でも、みよし市でもイオンへのご利用が約半数を超えるような状況ということもあって、やはり1つ核となる商業施設への足を確保するということが、やはり買い物にお出かけになる方の利便性を図っていくことになるのかなと。そういう考えで東西でなく南北という風に整理をさせていただきました。

あと確かに公共施設へのご利用も多いんですが、例えば西枇杷島庁舎の場合はですね、主に建設部が入っております。一般の市民の方が建設部へお出かけになる用事っていうのは極めて少ないのではないのかなと思っております、そういった意味でこれまで西枇杷島庁舎には2つのバスが乗り入れをしていたんですが、グリーンルートって方は止めていこうと。ただし、その代わり基幹型バスは、これは乗り入れて庁舎をつないでいこうといった考えでいるということで一旦説明を終わらせていただきます。

●前田会長

はい、よろしいですか。ありがとうございます。はい、佐野委員どうぞ。

●佐野委員

佐野でございます。非常に難しい判断のところ、100人が100人満足していく路線というのは難しいというふうに思います。先日、みよし市の視察に行かせていただきましたけど、大変財政が豊かで、今年度からは6台8,500万円を予定しているというところ。そして朝は7時台から夜9時半ぐらいまで、次までも年代も各層全てまんべんなく、利用されていて市民の完全な足となって年間25万人も利用があるところとは、目的も満足度も自ずと変わってくるのではないかというふうに思います。そんな中で清須市、前回の時に事務局から北と南ですかね、2つの素案ということで出されまして、私も乗り継ぎをすればそれも良いのかなと思っていましたけど、アンケートでは52.6%でしたか、乗り継ぎがあると利用しないという声がありまして、乗り継ぎというのは若いものの考えかなと思ったんです。今回、この案が提示されまして100%これで良いとは言えないかもしれないけれども、どこかで妥協しなきゃいけないという部分で、基幹のバスを利用して、この線が今のところ妥当かなと。とりあえずこれで走らせてみて、どうしてもという声があれば、また考えるということも良いのかなと思います。

●前田会長

ありがとうございます。これはご意見ということによろしいですか。はい、ありがとうございます。はい、小澤委員。

●小澤委員

小澤です。これちょっと極端な話になりますけれども、商業施設ヨシヅヤ清洲店の利用が1番多いということはもう皆さんご存知だと思いますけど、例えば西枇杷島の近くですと、ヨシヅヤといたら東芝のところのヨシヅヤになりますよね。そちらの方のヨシヅヤのことを考えれば、西枇杷島の方がわざわざ清洲のヨシヅヤまでバスに乗って行かなくても、橋を渡った向こうは名古屋市ですので、バス停を設ける必要なしと。直通でヨシヅヤに入っていけばまた別のルートも考えられるのではないかと思います。実際はモゾが1番大きいんですけど、やっぱり上小田井までですと、やはり非常に距離がありますので、このへんで西枇杷島地区でヨシヅヤといいますと、まず清洲じゃなくて向こうの方が頭に浮かびますので、ちょっと今、頭に浮かんで余分なことかも分かりませんが、発表させていただきました。

●前田委員

はい、ありがとうございます。一応小澤委員のご意見でよろしいですね。はい、ありがとうございます。他に、どうぞ。

●長崎委員

すいません。ちょっと私の聞き違いかも分かりませんので、確認と合わせてなんですけど、今回この議論しているのは7月6日までと7月7日以降の話という整理になっているかと思うんですが、この資料2の右ページの中では、新しいルートというのは、基幹だけしか示されていないという理解でよろしいですかね。でゾーンの中にどういうルートを引くのかという具体的な話は今後の検討というふうに、先程ご説明あったかと思うんですが、そのスケジュールがどうなっているのかということが確認できないと、7月7日以降の議論ができないんじゃないかと思えるんですが、そのへんはどんなものでしょうか。というのは、7月7日に向けてという議論

を進めるにあたっては、ルートがあってルートの是非と、手続き的なタイムスケジュールが必要になってくるかと思うんですね。そのへんのご説明をいただいた上で判断をしていくとなるのかなと。皆さんが仰った意見もそこに反映してくると思いますので、ご説明いただけたらと思います。

●前田会長

はい、事務局の方お願いいたします。

●飯田課長

はい、今回はですね、大きなルート・ダイヤ改正だと考えておりますので、ステップを踏んで段階的に案をお示しして、ご意見を拝聴して成案作りに向けて取り組みを進めていきたい、そんな思いで今日もゾーニング案というところまでをお示しをさせていただきました。

本日のご意見等をふまえて、このゾーニング案から更に具体的なオレンジルート、グリーンルートのルート・ダイヤについては、大変恐縮でございますが、3月中にもう一度、第4回のこの地域公共交通会議を開催させていただけないかという風に考えております。3月中に7月7日以降のルート・ダイヤ案を成案としてお示しをさせていただくと。

もう1つはですね、このあとの協議事項になりますが、運行管理事業者の選定というのをこの3月に企画提案、プロポーザルというかたちで実施をしていくと。このゾーニング案に基づいてのプロポーザルというかたちになってまいります。これも3月中には事業者の候補者の方を選定をして、国土交通省はじめ、各種行政機関への事務手続きといったのを4月から随時開催して、7月7日に間に合うように取り組んでいきたいと考えております。一旦以上とさせていただきます。

●前田会長

はい、どうぞ。

●長崎委員

たびたびすいません。今のお話ですと3月中にルートを固めるというお話でございますが、今、次の議題ということでお話があったので、そこに踏み込んで確認をさせていただきたいんですけど、その選定案の中でスケジュールとして3月9日から3月23日までの期間で企画提案の募集を行うと書かれてございますが、これ募集をかけるにあたって、ルート案を示さないということなんですか。ていうのは、具体的な構想がなくてプロポーザルをかけるということだと、ルート案も含めてプロポーザルにかけるという話に極端な話になってしまうという気がするんですね。その整理はどのようなかたちになっているんでしょうか。

●飯田課長

はい、そのあたりはですね、資料2の左側に先程ご説明申し上げた運行計画の表をお示ししております。例えば運行系統は3路線で、どのような車両を導入していくとか、運行時間帯も朝8時台から夕方6時台まで。このような運行計画案をお示ししていて、どんなバスでどのような時間帯で走っていくのか。そしてゾーニング案もお示ししておりますので、基本的にはこの内容で事業者間の評価というのは可能ではないかなと、事務局としては今のところさせていただきます。

●前田会長

はい、ありがとうございます。委員さんよろしいですか。他に委員の方

よろしいですか。はい、どうぞ。

●西尾委員

すいません。愛知運輸支局の西尾と申します。資料2の左側ですね、方向性というところでですね、支線として区域内の各拠点を結ぶというような位置づけが示されておりまして、今回ゾーニングを少し前回から変更られて、この中を走るということなんでしょうけど、ヨシヅヤについては利用者が多いということで各路線とも乗り入れをするというふうに受け取ったわけなんですけど、基本的な方向性として、青色の幹線とグリーンとオレンジの支線という位置づけがあるんですが、この感じを見てると、3路線ともなんか同じようなレベルにあって、幹線支線というイメージが少し持ちにくいかなという感想を持ったんですね。支線幹線という位置づけは言葉尻のことだけかも知りませんが、ちょっとそのへんの位置づけというんですかね、幹線、支線から幹線に乗り継ぐようなそういうところがイメージされてるかどうかということのを少し確認させていただきたいという風に感じましたでよろしくお願ひします。

●飯田課長

はい、まず幹線型と支線型の大きな違いはご説明をさせていただいた中にございましたけど、まず、使用車両が大きく異なるということでございませう。幹線型の車両の方は、乗車定員33人程度の車両を導入していく。支線型の方は現在のあしがるバスということで乗車定員12人、これを活用して、定員超過時の処置としては、現状の例えば事業者の方であればタクシーを配車していただくと、そのようなかたちで、車両の区分を明確に分けると。

もう1つは、やはり幹線型の方は便数を増やしていくということで、便数を増やすためには、先程申し上げた走行時間を40分から50分の範囲内に収めていくということでオレンジ、グリーンの支線型とは、便数の差もつけていると。その中でどのように接続性を図っていけるかといったところは、今、事務的に検討を進めさせていただいております。一旦以上とさせていただきます。

●前田会長

はい、ありがとうございます。よろしいですか。はい、ありがとうございます。他に委員さんご質問等ございましたら、よろしいですか。先生、総括で何か。

●加藤副会長

幹線ルートについては、広い道路を走っていく案なので、これ距離は結構あるんですが、早く走れそうだということなんで、現在の3往復から5往復ないしは6往復ぐらいまでケアするだろうと。グリーンルートについてもそうですね、5ないしは6ぐらいまで増やせないかなということを考えております。オレンジの北部については、古城あたりも春日もカバーしていくので今の3ぐらいしかできなさそうであるということなんですけど、あとヨシヅヤの議論もあったんですが、ヨシヅヤはちょっと入れないという選択肢もなくはないんですが、たぶん入れないとオレンジルートの利用も半減するだろうと思われるんで、やはり入れといた方がいいだろうと。乗り継ぎをさせようと思つくと、実は今回やはり1番の問題点というか、ちょっとよくなかった、事前にはよく分からなかったんですが、やっ

てみてよくなかったのは、これも事務局からの説明からありましたように、オレンジルートとグリーンルート、同じような時間に西枇杷島の方から来て同じぐらいの時間にヨシヅヤに行くというそういう設定だったんですが、これはとにもなおさず、本庁舎とかそういった交わるところで相互に乗り換えができて、今資料2の右側の地図にあるようなオレンジとグリーンの両方へそこで乗り換えたら行けるということだったんですが、そういう需要は極めて少なかったという結論。むしろ、そのことによって実質的に清須の方は南北に動きたいということだったんですが、以前は実は反対側に走っていたんでグリーンがヨシヅヤから出ると、同時ぐらいに西枇杷島の方からオレンジが出るということだったんで、非常に本数が多かったんですが、同じ時間に同じ方向に走るものだから、本数が半減して、遅く出る方が利用者が極めて少なくなっちゃったと。そういう後で考えれば非常に単純明快のことだったとなると、やはり南北に走らざるを得ない。だからこうなったということにして。前回の大雪の時にはむしろ南北に仕切った、北側を走る南側を走るということをやったんですが、そういう風にやると実は、南側の中、北側の中だけ動く人が多くないということだったんでやはりそれは難しいだろうと。

東海道線を境に分けているのも、東海道線は非常にこの市域を分断しているんで、本来でしたら分断しているからその間を移動できるようにということも考えなくてはいけないんですが、それについては、幹線ルートが西枇杷島から本庁舎、南入ってまた春日へ行くということでこれでやっているということにして、あとオレンジとグリーンは東海道線の左側と右側をそれぞれカバーするというので良いんじゃないのかなということこの案になっているので、概ね私はこれでいいんじゃないのかなと。あとはダイヤを注意するというのでいいのかなと思っています。

あとは、確認したいのは幹線が清洲駅へ行かなくていいのかどうか。清洲駅も広くありません。本当に乗り入れられるかちょっと分からないぐらい。それから本庁舎は大丈夫ですかね。本庁舎は問題ありませんか。

●飯田課長

はい、同規模の車両で走行実験をしておりますが、本庁舎の乗り入れは可能でございます。

●加藤副会長

低床であっても問題ない。

●飯田課長

可能でございます。

●加藤副会長

大丈夫ですか。意外と底をすったりすることがありますので、それちょっと注意、せっかくの新車がいきなり底をすったらちょっと縁起悪いので。実は施設に乗り入れるというのは、結構底をすることがありますので、そこもよく確認しないとイケないことです。

あと、清洲城の話も出たんですが、本当は乗り入れた方がよいとは思いますが。ただ、途中で通るんであればというぐらいの感じかなと思っています。今、(清洲城西)(清洲城東)とあるんですが、括弧外してもうちょっとちゃんと名称として位置づけるのかなとか。あと総合福祉センターが着終点にもしなるとすれば、もうちょっと行けば正門ですので、それにつ

いては延長するとかいうこともあるかなとそんなことをちょっと考えたりもしています。どうでしょうかね。清洲駅の扱ってというのはどう考えますか。やはりこのルートを見ると、東側から回り込んで図書館に行くかたちなんですけど、東側ってというのは駅から遠いので需要があるんじゃないかと思われまじけども、その需要が清洲駅かヨシヅヤかという需要なんです、ヨシヅヤへ行かれる方は問題ないんですが、清洲駅は行けないので、大丈夫かなというのとはありません。このあたりの方のお考えが分かるといういなということです。それもそうですし、現在このあたりの方は清洲駅どのくらい行かれていますかなというのが分かっていたら教えてください。

●飯田課長

はい、資料右側の図の方をご覧いただきながら説明をさせていただきますと、現在サクラルートは春日地区をぐるっと1周回るかたちにさせていただいております。今回、幹線型のバスのルートを春日町の東側、旧サクラルートですね、東側を一部重複して走るようにしております。このあたりにはペガサス春日という特別養護老人ホームとかもあるんですが、こちらの方はどちらかというとも人口集積が少ないと。この春日公民館から北側の地域とかの方がですね、JR清洲駅の方へよくお出かけになるというように私どもでは分析をしまして、新しいオレンジルートの方はですね、まだ事務局の原案でございますが、春日庁舎、または春日公民館を着終点として少し上の方へ行って、そしてJR清洲駅の方へ乗り入れていこうと。そうすることによって、より早くJR清洲駅の方へ行けるのではないかという風に考えておまして、基幹型の幹線ルートのバスの方は、JR清洲駅へ乗り入れなくても、新オレンジルートの方で対応が可能になると事務局としては考えております。

●加藤副会長

個人的にはこの幹線は沿線があまり住んでないところを走っていくので、例えばキシのあたり、キシ清須店のあたりとかも、本来でしたらキシも多いところなんですけど、通らない。それから今の春日もそうなんですけど、市場とか春日郵便局の方を通った方が人が多いと思うんですが、反対側の方が少ないところを通っている。それから宮重とか遠いところが利用多いと思うんですが、そこまでは行かないといったことなんで、大丈夫かなという懸念はあります。確かにあまり利用のないところは早く走った方がいいのは間違いないんですが、本来利用の多いところもパスしちゃっているとすると、これは速く走るんですがガラガラで走るということになっちゃうんで、大丈夫かなというのがあります。だから本当にこの幹線ルートで固定していいかもまだちょっと個人的には分かりません。ただ清洲駅が入るかどうかということだけは決めておかなければいけないかなと思ってまして、オレンジルートの方で清洲駅へ春日から循環、循環なのかどういうやり方か分かりませんが、きちんと確保できるかたちを最低限とる。それでも3循環ぐらいしかとれないですね。3循環ぐらいで本当にいいのかという不安ですね。そうすると基幹ルートは5便は走ってくるので、入れといた方が無難という考えもあります。そのあたりってどのくらいシミュレートされたのかちょっと確認しときたいです。あとそもそもポンチョは今の清洲駅のあたり市場とかこの狭い辺を通れるのかどうかもあります

ね。そのあたりどうでしょう。

●飯田課長

はい、走行上物理的には可能だという風に判断はしておりますが、やはり春日地域の利用者数、またそれは人口からみた利用者数とかも判断いたしまして、オレンジルートの方から全く春日へ春日図書館とかへ行きやすくするという風に考えております。またサービスの頻度ですね、頻度においても3便での対応が可能で、現状のサクラルートから劣るわけじゃなく、同等水準は十分確保できると考えております。

●加藤副会長

あと、懸念されるのはグリーンは特に需要が多いと思いますが、グリーンからきちんと幹線に乗り換えられないと、グリーンの新川のあたりだとか清洲の西の方から全く春日へ春日図書館とかへ行きやすくするという改正のはずなんです、行けないということになるんで、だからこそ幹線ルートとグリーンルートは本数同じにして同じ時間に、例えば清洲庁舎であるとかヨシヅヤに行かないと、例えば県営新川住宅のあたりからはもう本当にヨシヅヤ専用バスになっちゃうということにはちょっと注意しなくては行けない。だからそのへんはよく確認する必要がある。何しろこれはどこのこういった会議でもそうなんです、ルートばかり見ちゃうとダイヤの大切さを忘れてしまって、これも今のダイヤもそうなんです、いくらルートを吟味してもダイヤがちゃんと作りこまれていないと生活パターンに全然合わないとか、同じような時間に同じような方向へ走ってっちゃうということになっちゃうので、そこをよく確認して、次回はダイヤもきちんと出して、こういう風に午前中には買い物には朝の何時台と何時台と何時台で行けますよとか、図書館は何時台に乗ってここで乗り換えてこういうふうに各地に行けますよとか、そういったこともふまえて資料を出していただきたいという風に考えております。あと、あれですね、ちょっと資料3に繋がる話が長崎委員からありましたが、これ3月中にやらなくては行けないんですね。

●飯田課長

はい、仮に現在の事業者でなくて新たな事業者が候補者となった場合の事務手続き上の期間とか調整の時間を考えるとですね、3月中に選定をしていくのがベターじゃないかという風に考えております。

●加藤副会長

ただ実際問題ルート決まっていなくて何キロ走るかわからないので、例えば見積額をいくらにするのか結構難しいですね。ただ、岐阜なんかそんなパターンでして、ルート最後まで決まらないんですね。ですから、受けたらいくらで受けるっていうんじゃなくて、キロ単価いくらでうちはやりますっていうそういう入札をされています。そういったことをやればできるのかもしれませんが、今ちょっと資料3はあとの話題なので、混ぜてしまったんですが、これは要するにルート検討をどういう風なスケジュールでやっていったらいいのかっていうことで非常に関係があることなんで、逆に言うと7月7日が決まっている以上、どういうスケジュールにするかが自ずから決まってくるって。あるいはどういう事業者選定方法にするかっていうのも自ずから決まってくるって。そのあたりは特に支局さんとどれくらい打ち合わせされてるのかも後で確認し

たいなと思います。

●前田会長

はい、ありがとうございます。他に委員さんご質問あれば、よろしいですか。はい、どうぞ。

●宮崎委員

宮崎と申しますけど、この地図を見ますと止まるか止まらないか分かりませんが、今度の新しいルート名鉄の西枇杷島駅と書いてありますよね、そこがちょっと気になって。今度ルート改正の時、止まるのか止まらないのか、ちょっと教えていただけたら教えてください。

●前田会長

はい、事務局よろしいですか。

●飯田課長

はい、新ルートにおいても名鉄の西枇杷島駅への乗り入れではなくて、二ツ杵駅の乗り入れでという風には現状のところ事務局では考えております。

●前田会長

よろしいですか。はい、佐野委員どうぞ。

●佐野委員

申し訳ございません。みよし市へ行きまして1つ考え方として路線を考えるのにあそこの場合は、交流路線と生活路線という2つの路線でこのバスを考えておられました。私は今ちょっと加藤副会長のお話伺いながら道路事情があるんですが、この幹線の考え方として、公共の場所、駅というところを歩いていくという、だから清洲駅というのは1番春日の方も多し、入れた方がいいのではないかなと。そういう大きなこの路線をこの道路事情があるので、それをこの幹線道路でポンチョを使って使うみたいな考え方もありかなと思います。

●前田会長

はい、ありがとうございます。事務局。

●飯田課長

交流路線、生活路線という考え方も実はあってですね、どちらかと申しますと、私どもの幹線ルートが交流路線、オレンジとグリーンが生活路線で細かく回るといような考え方を持っています。生活路線ともいえるオレンジのルートのバスでですね、JR清洲駅へ乗り入れる方が、より多くのバス停を回って駅へご案内できるのではないかなと、そんな考え方も持っています。

●前田会長

はい、ありがとうございます。他によろしいですか。はい。

●加藤副会長

確かにみよし市は、交流路線と生活路線というのがあるんですが、経緯はもともと交流路線はバス、生活路線はマイクロバスでした。交流路線の方が利用が多いと思われて生活路線は細々としたところを走っていることだったんですが、今はどちらも同じ車になっていまして、市の担当者の方も以前おっしゃっていましたが、今となってみたらあまり違いはないということになっちゃうと。交流路線はサツキちゃんというのが走ってまして、生活路線はクロマツ君っていう名前ですが、どちらも同じような感

じになっちゃっています。でもそれを思い出してみたら、ちなみに昨日は私もみよし市にいたんですけど、午前中。今のお話を伺うと今、幹線、支線と言っているのはまさに清須で交流路線、生活路線というのが相応しいのかなという気がしまして、とっちゃいますか。これは。その名前を。本家はもう意味のないような、いつまでこだわるのかなと思っているんですが、いいかもしれませんね。今清須にこれ。幹線は交流路線、支線の今までの車両で走る2路線は生活路線。こういった方がまさに合うかもしれませんね。

●前田会長

はい、ありがとうございます。まだまだ他に委員から色々ご意見、ご質問等があるかと思いますが、ここで本件について1つ、この協議事項について、お謀りしたいと思いますがよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。では本件に関しましては、加藤先生からも総括をいただきまして本当にありがとうございます。各委員からも色々ご意見、ご質問等承りましてありがとうございます。本件に関しましては改訂の考え方の案として今後、改訂していくことで、ご承認いただくことでよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。異議なしの声をいただき、ありがとうございます。それでは、これで、協議事項の議事1を終わりたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

続きまして、協議事項の議事2「平成24年度以降の運行事業者選定について」を議題といたします。それでは事務局から説明をお願いいたします。

協議事項の議事2「平成24年度以降の運行事業者選定について」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。只今、事務局から説明がありましたこの協議事項について各委員からご意見、ご質問等がございましたら、よろしくお願ひいたします。

●飯田課長

会長、ちょっと私の方から補足でご説明をさせていただきます。先程バス協会の長崎委員からルートが全部示されていないと企画提案のところ困難なところも出てくるんじゃないかというご指摘なんですけど、先程加藤先生からご説明のあったキロ当たりの単価というのもありますし、もう1つはですね、私どもが想定しているのはグリーンとオレンジルートに関しては片道何キロで計算してくださいというような仮説条件を立てて提案していただくことによって、事業者間の評価というのは可能であるのかなと考えておりますので、そのあたりもふまえて、ご意見拝聴できればと思っております。

●前田会長

はい、ありがとうございます。委員の皆さんどうでしょうか。はい、どうぞ。

●長崎委員

いくつかちょっと確認なんですけど、実は愛知県バス協会へのご案内をと

ということでお伺いさせていただいているんですが、これタクシー協会の方はお伺いになっていらっしゃるのかということが1点ですね。それから3月9日からということですが、その内容等について私どものようにお送りいただけるのはいつ頃になるのかということですね。それと条件の中で具体的にどの程度で示されるのか分かりませんが、先程単価の取り方とかですね、キロの話について一応ご検討されるという話ですけど、その中に車両の手当てをどうするかということがですね、この表の中には示されておりませんので、織り込んでいただく必要があるのかなということとかですね、場合によっては具体的に示した方がいい場合のものもあるんじゃないかなという気もするんですけど。

それとスケジュールの中で企画提案審査会というところで評価を行うということですが、その評価というのはどういうかたちでなされるのかという、今ここで示されていないので、差し支えなければちょっとお話をいただきたいなということと。

ちょっとあっちこっち話が飛んで申し訳ございませんが、このタイトルのところで平成24年度以降の運行管理主体事業者選定についてという表現があるのと、(2)のスケジュールのところ、下のところになお書きで運行事業者として選定しという表現になっているんですけど、これ統一していただいた方がいいのかなと。運行管理主体事業者という表現っていうのはちょっと耳慣れない表現、私、個人的には耳慣れない表現ですので、そのへんの整理をお願いできたらなとちょっと思います。それとまた飛んで申し訳ございません。先程車両のことを申し上げたんですが、実施方針等の中で⑥のところ、実施体制の設備等というのが書いてあるわけですが、改めての話ですが、車両を含めてどういうことを求めているのかということをおぼろしく分かりにくいということで、全体的に評価基準の中で具体的に示せるものは示していただいた上での方がよろしいのかなと思ってございます。それと関連するところで企画提案で予備車という表現が挙がっているわけですが、これはどちらが用意するのかという先程の車両に絡んでくるわけですが、これ見る限りは、運行事業者側で用意するようなスタンスに見えるわけですが、そのへんも少し整理していただいた方がよろしいのかなと。あと、震災対応等とかですね、自然災害のことを入れられているのは、タイムリーで今後コミュニティでも求められていくことなんで、これは評価させていただきたいと思います。それともう1つ評価させていただきたいのは、最後に運行経費の話。大いにしてコミュニティの入札の時に、評価の中で経費っていうのが前面に出てくるケースが非常に多くなってきて、そこはどうなのと申し上げてきてる中で、適切な見積もりを確認した上でということを取り入れていただいていることは評価させていただきたいと思います。ちょっと雑多で申し上げましたが、よろしく願いいたします。

●前田会長

はい、事務局よろしいですか。

●飯田課長

はい、内容についてご評価もいただきましてありがとうございます。私どもとしては、あくまで適切な価格でより良いサービスを実現していくためのご提案をいただきたいということで、必ずしも価格だけでなく質的な

部分も当然評価のウエイトに重きを置くものでございます。そういった点をぜひご認識していただいた上でですね、いくつかご質問いただいた点について回答させていただきますと。

タクシー協会さんの方で、失礼しました。タクシー協会さんも通じて提案募集をしてはということですが、これは前回2年前の時にですね、バス協会さんを通じてということで、タクシー協会さんの方には、特にそのルートは使わせていただきませんでした。改めてまたこの会議が終わってからタクシー協会さんにご相談をしていきたいなと思ってます。

あと、今回お示ししたのは企画提案書に記載を求める事項という着眼点でございまして、詳細には募集要項の中で、例えば、先程ご質問のあった車両の手配、これは事業所さんの方でお願いをするとか、予備車両についても事業者さんの方で用意していただくとか、そういった詳細の内容については企画提案書の募集要項の中でしっかりとお示しをしております。

そしていつバス協会さんの方へお渡しができるかといいますと、逆にいつまでにご用意した方がいいのか、そのあたりこの会議が終わった段階でご相談をさせていただければという風に思っております。

あと、ご指摘の文言の整理の方は留意して整理をしていくと共に、評価については、資料3の右側の企画提案項目ごとに、あらかじめ配点を設けまして、その配点に基づきまして、各委員、この審査会の委員の中ですね、点数を付けていくと。その点数の中で最終的には相対的に評価をしていくというような内容でございまして。一旦ご質問に対する回答は以上とさせていただきます。

●前田会長

はい、ありがとうございます。委員さんよろしいでしょうか。ありがとうございます。他に委員さんご意見、ご質問等ございましたら。よろしいですか。はい、他にご質問等がないようでございますので、ここでお謀りしたいと思います。本件に関しましてご承認いただくということでよろしいでしょうか。はい、異議なしというお声ありがとうございます。それではこれで協議事項の議事2を終わります。それでは確認のために本日の議事の整理の方、事務局の方からお願いをいたします。

●飯田課長

はい、まとめということで2点。本日はまず、7月6日までは現状のルート・ダイヤで運行をさせていただくと。そして7月7日にルート・ダイヤ改正をして、新たな体制で運行を開始するとそれについては基幹的なルートと支線的なルート、これは先程加藤先生から交流と生活という名称を使ってはというようなご提案もございましたので、これはまたご相談をさせていただきたいという風に思います。そして3月に新たな事業者の方を募集していくというかたちになってまいりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

そして、ここです、愛知県さんの方から少しご紹介があるということで、会長、愛知県さんの方へちょっとマイクの方をお預けします。

●前田会長

はい、分かりました。

●森島委員

貴重なお時間いただきありがとうございます。愛知県交通対策課の森島

と申します。愛知県の交通対策課ですね、この3月に行いますイベント2件簡単ではございますが、ご紹介させていただきます。1つが青い紙の方なんですけど、愛知エコモビリティライフ実践促進モデル事業成果報告会と申しまして、車、公共交通、自転車、徒歩などを賢く使い分けて生活していきましようという声かけを愛知県の方でやっておりまして、それに則する事業を行っていただいている方に、自営の発表をしていただく会を3月15日木曜日に予定をしております。コミュニティバス関連ですと、武豊町さんとかですね、南知多町さんがやってらっしゃいますコミュニティバスの事例発表もございますので、ご都合のつく場合はぜひ参加いただきたいと思っております。

もう1つ、うぐいす色の方の紙でございますが、ITS親子見学会と申しまして、いわゆるカーナビとかですね、そうしたいろいろな道路交通システムを使ってより便利な、車を使った便利な社会はこうなりますよというようなことを、親子で体験していただく無料のツアーをしております。3月27日、28日の2日間なんですけど、ネックス・プラザさんかデンソーさんのギャラリー、それから豊田市さんにあります交通安全学習センター等をバスに乗って無料で回るというツアーでございます。いずれも3月12日月曜日が申込期限となっておりますが、もしご興味等がございましたら、ぜひお申込み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。

●前田会長

はい、ありがとうございます。以上で本日予定されておりました案件全てを終了いたしました。皆様ご協力ありがとうございました。最後に委員さんの方から何か特にございましたら、はい、どうぞ。

●佐野委員

時間が押しているのに申し訳ございません。現在利用させていただいているつばめ自動車に1点ちょっとお願いをしたいと思っております。ちょっと前のことですが、あるご婦人が、大腿骨骨折をされて、ご主人が脳梗塞をしているということもあって、いつもはご主人に送っていただいていたんですが、その日初めてあしがるバスに乗ってみようと思われて乗られたんだそうです。たぶん骨折をされたあとで乗り降りにたぶん時間がかかったんじゃないかと思うんですけど、運転手さんの方から「あなたには専用の運転手がいるね」と言われたと。そのことで初めて乗ったバスで大変なショックを受けられて閉じこもってしまわれたということがあって、もう二度とあしがるバスには乗らないというお声があったんだそうです。アンケートを見ましてもほとんどの運転手さんは大変親切だとかこういうお声がある中でたまたまだと思うんですが、悪気があったわけでもなく、そんなようなことがあったようで、本人にしてみたら大変嫌な思いや悲しい思いをされたということがちょっと私の耳に入りまして、つばめ自動車さんとしても職員の皆さんに接客のあり方とかそういうことをご指導されているかと思っておりますが、だれが言ったとかそういう犯人探しではなくって、今後弱い立場の方も乗られるということをご承知の上で、またこういうことがないようによろしくをしたいという風に思っております。時間が押しててすいません。

●前田会長

はい、ありがとうございます。最後に事務局の方から報告事項がござ

いましたら、お願いいたします。

●飯田課長

はい、どうもありがとうございました。先程ご説明したように3月中にですね、最後第4回目の会議を開催させていただきたいと思います。また日程調整をさせていただいた上でご連絡をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

●前田会長

はい、ありがとうございました。これをもちまして平成23年度第3回清須市地域公共交通会議を閉会といたします。長時間本当にご苦勞様でした。

閉会

問い合わせ先	企画部 企画政策課 052-400-2911 内線4016
--------	----------------------------------

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 伊 藤 益 臣

署名委員 加 藤 榮 子