

会議録	
会議の名称	平成24年度第2回清須市地域公共交通会議
開催日時	平成25年3月12日（火）午後3時から
開催場所	新川体育館 1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 (2)清須市レンタサイクルの実施状況について (3)アンケート調査の実施について 〔協議事項〕 (1)地域公共交通確保維持改善事業に関する実施状況の確認、評価について 3 閉会
会議資料	会議次第、配席図、委員名簿 資料1 清須市コミュニティバスの運行・利用状況概要 資料2 清須市レンタサイクル事業の実施状況 資料3 清須市コミュニティバス利用者、非利用者アンケート調査について 資料4 事業に対する事後評価について
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、山田委員、谷野委員、平松委員、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、柴山委員(代理)、林委員、長崎委員(代理)、河合委員、彌田委員、柴田委員
欠席委員	吉川委員、永山委員、永田委員
出席者(市)	なし
事務局	(企画政策課) 葛谷企画部次長兼企画政策課長、加納副主幹、鹿島係長、藏城係長、小出主査
会議録署名委員	谷野委員、佐野委員
1 開会	<p>●葛谷次長</p> <p>定刻となりましたので、只今から平成24年度第2回清須市地域公共交通会議を開会いたします。</p> <p>私は、昨年10月の人事異動により、企画部次長兼企画政策課長を拝命いたしました葛谷でございます。本日の進行を務めさせていただきます。</p> <p>私は清須市地域公共交通会議の立ち上げまで携わっておりましたが、その後は人事異動によりコミュニティバスからは離れた部署にありました。</p>

その間に、委員の皆様のご尽力と熱意あるご審議のおかげで、現在のコミュニティバスの運行につながっていることを感謝いたします。

これからも、委員の皆様と一緒に「きよす あしがるバス」をさらに良いものにしていきたいと考えておりますので、ご指導、ご鞭撻を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

それでは、会議に入ります前に、ご報告させていただきます。

人事異動により、委員のご変更がございますので、ご紹介をさせていただきます。委員区分第5号の旅客自動車運送事業者及び関係団体の職員の方ですが、つばめ自動車株式会社社長室長の河合英利様に新たにご就任いただきます。これからお世話になりますが、よろしくお願いいたします。

続きまして、本日の会議の出席状況についてでございますが、本日の欠席委員は、吉川委員、永山委員、永田委員の3名でありますので、よろしくお願いいたします。

なお、本日は他の公務により、委員区分第4号の愛知県地域振興部交通対策課柴山様におかれては森島様に、委員区分第5号の愛知県バス協会長崎様におかれては富山様に、代理として出席いただいております。

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。

会議での発言方法についてでございますが、会議で発言していただく際には、必ず挙手をしていただき、会長の指名を受けた後、係の者がマイクをお持ちいたしますので、その際、ご自身のお名前をおっしゃっていただきご発言していただくといった形でお願いいたします。

それでは、このあとの議事進行は、会長にお願いをいたします。

#### ●前田会長

それでは、これからは私の方で会議の取り回しをさせていただきます。よろしくお願い致します。

はじめに、会議録署名委員の指名をしたいと思っております。本日の会議の会議録署名委員は、座席順に谷野委員と佐野委員にお願いしたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。

議事に入りますが、本日は、報告事項が3件、協議事項が1件となっております。

では、まず報告事項の議事(1)「清須市コミュニティバスの運行・利用状況について」及び、議事(2)「清須市レンタサイクルの実施状況について」を一括して議題といたします。それでは、事務局から説明してください。

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」及び(2)「清須市レンタサイクルの実施状況について」事務局から説明

#### ●前田会長

それでは、只今の2件の状況報告について、ご意見、ご質問等がありましたらお願いします。

それでは、加藤先生に講評をお願いできればと思っておりますが、加藤先生いかがでしょうか。

●加藤副会長

貝塚資料館のチラシを見ますと、交通案内に星の宮駅から徒歩10分、名鉄名古屋本線新清洲駅から徒歩30分、JR東海道本線清洲駅から徒歩35分とあります。しかし、これはあまり歩かないですよ。

清須市は駅が9つあるとはいいながら、なぜ、わざわざこんな遠いところを記載しているのか疑問に思います。こういうのは、少し現実的ではないですよ。しかし、新しく駅を造るわけにはいかない。もちろん、一番近い星の宮駅から行けばいいんですが、10分と遠い。

資料2になりますが、レンタサイクルでは、貝塚資料館だけではなく、清洲城も行きやすいです。レンタサイクルは市民向けではないんですよ。市民の方で新清洲駅に駐輪して自転車に乗るという方はあまりいないと思いますので、市外の方へ向けてなんですが、これについて、ホームページとかで、市外の方へ向けて宣伝をどうやってやるか。あるいは名鉄さんと何かできるかどうかということをよく考えてほしいということです。それによって、貝塚資料館の入場者数の結果が変わってくると思います。

それから資料1ですが、利用者数が4割増という数だけ見てれば非常によかったなということですが、問題点がない訳ではなく、乗継券が1ヶ月に44.3枚というのは、1日に2枚しか出てないという数なので、往復で考えると1日1人しか使っていないので、少ないですよ。

これには理由があって、時刻表を作られるときに事務局の方でもつばめ自動車さんの方でも考えていただいて、乗り継ぎがしやすいダイヤがあるんですが、時刻表を見ただけでは分からない。本当は、これに乗るとこれにつながるよという乗り継ぎが分かるように、きちんと周知をしていかないといけないのかなと、私は思います。

他団体で、よく見受けられるのは、停留所に張り出している時刻表に、この便はここで乗り換えるところに行けますよというのを書いて、それをそのままコピーして地域に配るのは多いですね。

なるべくいろいろなものを作らないように、同じもので配れた方がいいと思います。停留所の時刻表をそのまま配るのは簡単だと思います。最近、ここ10年ぐらいのところはみんな携帯で停留所の時刻表を撮って、必要なときに確認する人が多いですよ。それと同じようなかたちで、先に市民に配ってしまうという方法です。そういうことだって、あっていいと思います。

バス会社の中には、そのままPDFにして各自でダウンロードしてプリントアウトしてください、というのがありますが、そのように、できるだけ省略化するのもいいのではないかなと思います。

あと、利用状況も改正後は、いかにも増えそうところで増えたということですが、現在のところ1年目で4割増です。7月、8月は小学生など学生が休みなので多いということですが、他の要因として図書館の影響もあるかもしれないですね。図書館は学生がよく利用するので、時期的なものだけでなく、増えたのかもしれない。

いつも言っているんですが、利用者はルート改正後は、1年目で増えて、2年目でも結構増えて、3年目ぐらいで落ち着いてきて、4年目からは減少になる。大体そういうパターンなので、次年度もこれよりも1割か2割

ぐらい増えてくるところが目標となってくるのかなという感じです。

あと、この冬は寒かったので出控えもあったということだと思います。今年も、4月、5月、6月といい天候であれば、また1割か2割増えてくるのが通常ということで、それくらいいくかどうかを見ていただくことが必要であるということです。

ルートとしては、新しい道路ができてくるということで変更があるかもしれませんが、当面は変更することも考えられないので、今年、来年ぐらいはコミュニティバスのPRをどうやっていくかにかなり労力を割いた方がいいのかなと思います。これは住民、利用者の委員の方もそういうところに意見を出していただけるといいかなと思います。

●前田会長

ありがとうございました。委員さん他に何かございませんか。

はい、小澤委員さん。

●小澤委員

小澤です。ルート改正後は、車椅子の利用者の方はみえましたか。

●藏城係長

7月7日以降、車椅子の利用ができる車両であるポンチョを導入しましたが、現在のところ車椅子の利用者の方のご利用はございません。

●小澤委員

ホームページに「きよすあしがるバス」のページがあるんですが、乗車にあたってのお願いに、「一人で乗降車できない方は、付き添いの方と一緒に乗降車してください。」という文章があるんですが、これはポンチョでも同じですか。

●藏城係長

はい。基本的な考え方は同じでございます。

ポンチョについては、車椅子が利用できるバスではございますが、運転手が進んで乗降を手伝うというような考え方ではなく、基本的に介助者の方がみえれば、介助者と乗降はしていただいて、乗られた後に固定などはやるんですが、進んで乗務員が乗降をお手伝いさせていただくというようなことではございません。

ただ、どうしても1人で乗降ができないということであればお手伝いさせていただくこともあります。これは、事業者の方にも確認をさせていただいております。

●小澤委員

ポンチョに関して、車椅子で乗れることの宣伝は何らかの方法で行っていますか。

●藏城係長

バスに車椅子がご利用いただけます、というシールが張ってある状態で

す。

●小澤委員

ホームページやバス停にはそういった表示はないわけですか。バスに車椅子のマークが張ってあるだけということですか。

●藏城係長

現在のところ、車両が3台ございますが、残りの2両が車椅子対応ではございませんので、バス停に表示というのは今のところはさせていただいていません。

●小澤委員

できれば、せっかくいいバスが入ったわけですから、車椅子の方でもご利用できることを、もっと宣伝した方がいいのではないかという気がしています。よろしくお願いします。

●前田会長

よろしいですか。他に委員さんご意見はございませんか。  
はい。山田委員さん。

●山田委員

山田です。バスの利用者なんですけど、かなり増加したということはいんですが、バス停利用者下位10箇所というのがありますね。どうも地域が限定されてきているように思うんです。これからのコミュニティバスの利用を上げるには、こういう少ないところをいかに増やしていくかということを考えないといけないと思います。市民全てがあしがるバスが走っているのを知っているのかは疑問です。全く知らないという人も何人か知っていますので、もう少し広報で呼びかけをすることも大事なかなと思います。よろしくお願いします。

●前田会長

はい、事務局はそのようによろしくお願いいたします。他に委員さん何かございませんか。

特にないようですので、これで報告事項の議事(1)(2)を終わります。

続きまして、議事(3)「アンケート調査の実施について」を議題といたします。それでは、事務局から説明してください。

報告事項(3)「アンケート調査の実施について」事務局から説明

●前田会長

ありがとうございました。それでは、この報告について、ご意見ご質問等がありましたらお願いします。

はい、小澤委員。

●小澤委員

小澤です。実は、市内のツジ薬局さんのチラシで先日発見しました。そのチラシに、あしがるバスがツジ薬局清須店の東外町のバス停に停まります。それで、グリーンルート、サクラルートにてご利用になれます、と記載がありまして、バスにてご来店いただいた方には、金券100円プレゼントと宣伝がついているんですが、こういうことをやっている事業者がどれくらいあるのか分かりませんが、できればバス停の近くの事業所や病院にもアンケートをとって、こういった形で還元する気があるのか聞いてみてはどうでしょうか。もし、そういったところが多いようでしたら、回数券みたいなものをつくった方が事業者も使いやすいのではないかと思います。

●前田会長

ありがとうございます。他に委員さんご意見、ご質問なんでもよろしいのでよろしく願いいたします。

はい、山田委員さん。

●山田委員

山田です。アンケートをやられるということなんですが、非利用者の実態ということで、利用してない人にバスの利用度はどれくらいですかとか、利用の意向とかあるんですが、このあたりはどう理解すればよいですか。

●藏城係長

非利用者のバスの利用度ということなんですが、アンケートを実施する際には、今日は自家用車で来ているけど、普段はバスに乗ったことがあるよとか、そういった意見もあるかと思いますので、非利用者が本当にバスの存在を知らないのか、たまたまここに来るときは、自家用車だけ、どこか行く時にはバスを利用しますよ、とかそういったこともお伺いできればと思います。

●前田会長

ありがとうございます。他に委員さん何かございますか。はい、西尾委員さん。

●西尾委員

愛知運輸支局の西尾と申します。アンケートの項目なんですが、清須市さんの場合、従来からアンケートをやってみえると思うんですが、今回設定してみえるアンケートの項目が、継続性という意味から同じような項目になっているかという点を確認したいということと、昨年7月の改正以降初めての調査ということでもありますので、この再編によってどんな変化があったかということをご個別に尋ねて意見を求めておくことも大切かなとも思いましたので、ご検討いただけたらと思います。以上です。

●藏城係長

すみません、説明が不足しておりましたが、利用者の方に対しましては

ルート改正前と比べまして、バス停までの距離、時間をおおよそ計るんですが、何分程度遠くなったか、近くなったかということ、もしくは変わらないのか、ということをお伺いしようと思っております。

あと、1点目の継続性ということでございますが、利用者の方については利用経験ということで、いつぐらいからご利用されてみえるか、というようなことも今回聞いていきたいと思っています。

利用者の実態の乗車・降車場所、利用目的、利用頻度というのは毎回お伺いをしているところでございます。それに加えて、今回のルート改正以降、今お話をさせていただきましたバス停までが遠くなったのか近くなったのか、利便性ということでルート改正以降、利用するのに便利になったのか、不便になったのか、変わらないのかというようなことも聞いていきたいと思っております。

#### ●前田会長

ありがとうございます。他に委員さんよろしいですか。

ご質問もないようですので、これで報告事項の議事(3)を終わります。

続きまして、協議事項の議事(1)「地域公共交通確保維持改善事業に関する実施状況の確認、評価について」を議題といたします。

それでは、事務局から説明してください。

協議事項(1)「地域公共交通確保維持改善事業に関する実施状況の確認、評価について」事務局から説明

#### ●前田会長

ありがとうございました。只今事務局の方から協議事項につきまして、実態だとか、今後の目標だとか、改善案だとか、利便性のいろいろな考え方等の説明がございました。委員さんからこの協議事項につきまして、ご意見、ご質問等がありましたらお願いします。

はい、佐野委員さん。

#### ●佐野委員

佐野でございます。この会場に来まして資料4が差し替わりましたので、ちょっと人数について変わっておりますが、生活ネットワーク計画に基づく事業の評価がBというところを見ると、オレンジルートもグリーンルートもサクラルートも最終便です。

最初に頂いた4ヶ月間でオレンジルートの6便なんですけど、4ヶ月間で利用者が111名です。120日間で111名ということは、延べ人数ですので、例えば2人で使ったとしたら、55便となり、65便がいつも空で走っていることになります。これが3人で使っているとしたら、もっと空で走っているということになります。

今回の資料で少し人数は増えておりますけど、1ヶ月間で174名の方の利用ということなんですけど、たまたま利用者に伺ったときに、この17時半から18時半、19時近くのこの時間帯は夕食準備をしているので、とてもバスには乗らないという声を聞いたんですね。

また、夏と冬とでも違うと思うんですが、いつも空で走っていますと、

市民から見るとあのバスは役に立っているのかと、いつも空で走っているのではないかという声も出てしまいますので、一度このアンケート調査と同時に最終便のどこの区間がよく使われていて、どれくらいの人で利用されているのか、延べ人数なのでよく分からないんですが、そのあたりも一度調査してみたらどうかなという気がいたします。

●鹿島係長

最終便の問題につきましては、今回のルート・ダイヤ改正から始まったことではなくて、毎回見られる傾向でございます。先程、佐野委員もおっしゃられたとおり、やはり、冬場は日が早く落ちるということで、便を追うごとに利用者数が減っております。しかし、夏になってくるとまた盛り返してくるということでございます。

また、アンケートを取る時期にもよるんですが、今回のルート改正で若干最終便の到着時刻が遅くなりました。短くなったときなどにつきましては、夏などは長く運行してほしいという声もありまして、季節ごとに最終便を運行する、しない、というところも含めまして、また、アンケート調査等を含めて、利用者動向についてしっかり把握していきたいと考えております。

●山田委員

山田です。交通不便地域の対象人口という図面の中に、交通不便地域指定地域でバス停から半径300m以内と書いてあるんですが、ここの区域の方のバス停利用状況というのはどうなっていますか。

それから、僕の勘違いかもしれませんが、④の対応（Action）のところから上から3行目のコミュニティ紙、広報紙の紙の漢字は、誌ではないんですか。紙で合っているんですか。

●鹿島係長

清須市の広報紙はこちらの紙の漢字を使用しております。

交通不便地域の利用状況につきましては、1つ1つのバス停の利用状況、どこのバス停で何人乗ったのか、何人降りたのかというのは資料として取りまとめをしているんですが、こちらの交通不便地域のバス停というかたちでまとめたものはなく、1つ1つの個々のバス停のものしかありません。また後日改めて皆様方には交通不便地域の指定を受けた地区のバス停の利用状況と、そうでないところの利用状況については、書面をもってお送りさせていただきたいと思っております。

●加藤委員

加藤です。今年もダイヤが変わらないということですので、せめてこの願いを聞いていただけたらと思ってマイクを取りました。

グリーンルートなんですが、私は芳野公園のバス停がなくなって、二ツ杵の東口のところを利用させていただいています。

時刻表ですと、ヨシヅヤに着くのが10時前なんですが、いつも遅れて到着するので、開店を待つことなく入れるんですが、15分後に折り返しのバスが入るんです。それに乗らないと、次は2時間半後の12時30分



にしか乗れないんです。せめて、30分もしくは1時間遅れて3台のバスのうち1台来てくれば、朝1番で行って、買い物して帰ってこれると思うんです。

買い物して2時間半後のバスを待つのは、ちょっと待つのが長いです。皆さん一緒のお考えなのかは分かりませんが、買い物して午前中に帰れるバスがあるといいと思いますので、その点について考えていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

●宮崎委員

宮崎と申します。バス利用者は現在のところ多いので、好評なのかもしれませんが、湯吉郎の朝の便がないのは困っています。ルート改正前の時間だと9時台にあったんですが、現在だと11時ちょっと前しかありません。何とかできないかなと思っています。現在のルートはお客さんが多いので言いづらいですが、できたら何とかできないかなと思いました。

●鹿島係長

利用者のご意向等もお伺いしながら、考えていきたいと思っています。

今回のルート改正というのは、図書館に10時あるいはヨシヅヤに10時ぐらいに行きたいという声が多かった結果をふまえてルート改正をしております。

委員がおっしゃられたように、湯吉郎に朝早く行きたいという声が大きくなれば、我々の方としましては、このままこのダイヤで運行するということではございませんし、今回のルート改正で芳野公園等が通らなくなったんですが、このままずっと改正しないわけではございません。

今後は、皆様方のご意向ですとかアンケート調査の結果を受けて、地域公共交通会議の場で皆さんにご協議いただいた上で、ルート・ダイヤ改正をしていきたいと思っていますのでよろしく願いいたします。

●前田会長

はい、ありがとうございます。他の委員さんよろしいですか。関係機関の委員さんでご指導とかご意見などがございましたらいただければありがたいなと思います。いかがでしょうか。

●森島委員

愛知県の交通対策課でございます。柴山の代わりに来ました森島と申します。よろしく願いします。

③の地域公共交通に関する具体的取り組みに対する評価（Check）のところなんですけど、今日新しく平成25年2月の数値に置き換わった資料を頂いたんですが、鉄道駅におけるバスの利用者の人数を見ていきますと、一番下の方に鉄道駅のバス利用者数に減少傾向がみられると最初の資料ではなっているんですけど、それほど気にされることではないかなと思いました。

それに、3月分の数値が加わると、ほとんどの駅で利用者数が上回るでしょうし、実際1年間の利用者数を集計し、中部運輸支局さんに出されるときには、また改めてこのあたりを検討されるとよろしいではないかと思

いますので、よろしくお願ひいたします。

●鹿島係長

ありがとうございました。提出までに時間がありますので、そちらもしっかり見極めた上で、こちらの文言等につきましては、先程のアドバイスも踏まえて変更させていただきたいと思ひます。ありがとうございました。

●伊藤委員

伊藤です。この地域公共交通会議ですが、できるだけ早くお知らせをしていただきたいと思ひます。

大体の月でいいんですが、昨年も10月か11月に開催するという大まかな予定でしたので、私の予定が立てられませんでした。できるだけ出席したいと思っております。旅行の予定もあったんですけど、キャンセルしまして、会議の通知を待っていたんですけど、来ないものですから予定も立てられませんでした。

次回の会議は6月頃ということでお話があったので、その月はできるだけ旅行は避けたいと思ひています。できれば年間の予定を早めに教えていただきたいと思ひます。

●葛谷次長

予定では10月ということとなっていたんですけど、開催できずに申し訳ございませんでした。

来年度も24年度ベースで行きたいと考えておりまして、25年度は6月とあと年末ぐらいで1回と年明けてから1回と考えてはいるんですが、次の6月のときに明らかにして次の会のことを申し上げていきたいと思ひますのでよろしくお願ひいたします。今回は申し訳ございませんでした。

●加藤副会長

今、日程の話が出たんですが、本来でしたら連携計画の中に大体このくらいにあるという日程をきちんとスケジューリングをしておくといいと思ひます。

例えば、今回ですと資料4です。これを国がいつまでに提出してくださいというのがあるわけなので、そこから逆算して、そのための会議はここでやらなければいけないというのが、ある程度決まってきます。

ただ、ちょっとご注意いただきたいのが、今この評価に絡む25、26年度の日程については国の検討会で検討中でして、私も委員ですけど、実は紛糾しています。

いろんな考え方があって、自治体の日程もみていかなければいけないし、今この資料に出ている補助金は10月が年度始まりで9月が年度終わりなんです。ところが、今評価しているというのは不思議ですよ。それが疑問点なんでどうしたらいいかと検討しています。来年度の5月に会議をして、7月の会議で決めることを予定してします。

いずれにしても、分かり次第、愛知県の皆さんに早くお教えしたいなど

思います。

それから、資料4の中身なんですけど、最終便だけを別にしていて、要するに系統が違うということになっています。国への申請の際は、起点からどこを通過してどこまで行くかというのが違うと区分が違ってしまいます。ですので、同じ路線でも、例えば、福祉センターに入るか入らないかで違うものとなっていますね。しかし、この程度でしたら同じ系統でもいいのではないかと思いますがいかがでしょうか。

また、目標も合計で立てていますよね。ですから、これは一緒に評価していいと思いますがどうでしょう。

その件についても、現在検討会で議論しているんですが、同じ系統で少し違う、また、違う系統でも少しだけ違うのであれば、一群としていいと思います。そうすると、2つ合わせればA評価になります。だから、今回はA評価でいいと思います。

つまり、先程佐野さんもおっしゃいましたが、最終便は少ないに決まっているんです。ところが、全部の便が同じだけ乗るということにして目標を立てているのでこういう評価になりますよね。

課題に、最終便だけの目標を立てる方法を考えないといけないと書いてあるんですが、これはナンセンスだと思います。だからそんなことはやらないで、国の規定でも同じ路線で一体として評価していいこととなっていますので、これは合計していいと思います。

あと、気になったのは、5ヶ月間であれば、これはむしろ12分の5の目標を書いておいて、1年間でいくらっていうのに対して達成率何パーセントと書いてあるので分かりにくいです。5ヶ月は12分の5でいくらだけど、それに対して何パーセントです。また、冬なので少ないので、それを見たら目標達成はいつているんじゃないですかというのを書くというのでいいと思います。

結果的には評価Bはなくなり、全部Aになると思います。ですから事業実施の適切性も一緒にいいです。

ただ、佐野さんがおっしゃったことは本質的なことで、ずっとそうなんですけど、清須の場合は往復してくると最終便が18時台の終わりぐらいに必ずなります。その時間になってくるとお年寄りなどはほとんど乗らないということなんで、本当にいるのかといつも問題になってきますね。

それと、加藤さんがおっしゃったことも関係していて、以前ですと、オレンジルートとグリーンルートが逆に出ていました。つまりオレンジルートが西枇杷から出たら、グリーンルートは逆に清洲から出る形です。そうすると、交互になるんでよかったんですが、今度のルートは、図書館に行きたいということがあったんで、みんな同じ時間に同じ方に向かうようにしたんです。そうすると、それによって、ヨシヅヤとか本庁舎とかで同じような時間で来るので乗り換えして行けるという方を重視したので、実はヨシヅヤとかに行って帰るとというのが、9時台、10時ちょっと前に着くけど、帰りは12時ということになってしまう。

どうしてかと言うと、一往復するとどうしても2時間以上かかってしまうから。逆に、ヨシヅヤから春日に行っても30分ぐらいで戻ってきてしまうから30分ぐらいで買い物しないと2時間半ぐらいになってしまうということですよ。

結局何を重視するかでルートは決まります。ですので、例えば、図書館へ行く乗り継ぎの方をやめて、ヨシヅヤで1時間ぐらいでちょうど帰れるのを重視するか。図書館は思ったより行ってないということなんでヨシヅヤを重視するかですね。そういうのが今後は議論として出てくるのかなと思います。

最終便は大体そうなんですけど、最終便で帰る方はその前の便で行っての方も多と思いますので、最終便をカットすると最終便の1つ前とか、もう1つ前が減るということ。ぱっと見では、乗っていないのですが、やめると他にも影響するというので、これはよく議論しないといけません。

これは以前からも思っているんですけど、現在は9時ちょっと過ぎから出るダイヤなんですけど、もうちょっと早くしてもいいのかなと思うんですが、早くするとヨシヅヤが10時よりかなり前になるんで、やっぱりこれもまずいということで、結局ヨシヅヤ10時だから出るのが9時すぎに必然的になります。それで2往復から3、4往復すると、最終が18時何分とか19時何分になるっていうのはずっとやっているんですよ。

これは、非常に難しくって、僕の中では、18時台の時間をせっかく走っているんですけどもっと乗りませんかといったキャンペーン的なことをやってはいかがでしょうか。この時間なら貸切感覚ですよとか言うに乗ってないということバラしちゃうんでいけないですけど、是非この時間もあるんで、暗くもなってくるんで乗られると便利なんじゃないですかとPRしてみるのもあるのかなと。1日1人でも2人でも乗ってこれば非常に大きい結果ですからね。そういうのをちょっとやってみたらどうかなと思いました。

こちらのパワーポイントで作った資料は非常にまとまりがいいのかなと思います。森島さんのコメントにもあったんですが、駅関係が割合としては減少しているところがあるんですが、全体として増加しているんで、それは他が増えているということです。つまり、図書館や他の施設が増加しているということで、決して悪いことではないのかなと思います。

ただ、この補助制度はフィーダー系統とって、駅や主要なバス路線に接続する系統ということなので、国に説明するときにはフィーダーとしてきちんと機能しているということがアピールになるんです。

実は中部運輸支局管内でみると、ほとんど乗り継ぎがないという系統もあります。でも、接続というか、くっついているんで補助対象だから補助金を貰おうという悪質なものもあります。それよりはきちんと乗り継ぎもあるということを言っているんで、減ったからどうというのはあまり関係ないのかなと思います。

元々、接続ダイヤとかでもないのだから、これが北設楽郡あたりに行くと、16日にダイヤ改正になるわけです。JRがダイヤ改正したら2時間に1本ぐらいしか電車がなくて、電車とバスがつながっていなかったら、誰も乗らなくなるから、JRが改正したその日にバスも乗り継げるように改正をします。でも、清須はそんなことをしなくてもバスよりも電車の方がずっと本数が多いところですから、しなくてもいいわけですので、そこを改善するという必要なくて、あえて言えば、駅のバリアフリーをよくするとか、駅の停留所の位置をよくするとかですから、その辺は

特に問題がないのかなと思います。

ただ、枇杷島駅が東と西にあるのが、先日私の知り合いがそれを間違えて乗り遅れたというのを言っていました、本当はどちらかに統一してあるのが一番いいかなと思います。グリーンルートが西でサクラルートとオレンジルートが東ですので、駅を降りたときに書いていないので、これはちょっと注意した方がいいかなと思います。JRさんは駅にそういう表記をあまりしてくれないので、ちょっと大変なんです、本当は統一した方がいいかなと思っています。以上です。

#### ●加藤委員

ちょっとお聞きしたいんですが、芳野公園の前に清須市のコミュニケーションとかいうビルができたんですが、そこにはバスは対応しないんですか。

#### ●鹿島係長

今すぐ、ルート改正というわけにはいきませんので、また利用状況等を把握しながら、適切な場所にバス停の方は設置していきたいと思います。今、おっしゃられているのは、水の交流ステーションであり、市の方で建設しております。しかし、現在工事中ですので、状況やバス停の置く位置につきましても、西枇杷島警察ですとか道路管理者とも相談しながら、設置する場所について決めていきたいと考えております。

#### ●西尾委員

先程、加藤先生にご指摘を頂いた件で、まず資料4の同じ系統で若干立ち寄りの場所が違うということで、評価を分けている関係につきましても、国の立場としてはなかなか言いにくい部分があったわけなんです、市としてルートごとにトータルでサービスを提供しているという位置づけがあれば、まとめて評価していただくことは一向に差し支えないと考えていますので、その辺はご検討いただきたいと思います。

ただ、これも佐野さんからお話があったように、事務局では把握ができていたかもしれませんが、今回こういう資料を出すことによって最終便がこんなに乗ってないんだと分かったのも事実だということも思えるわけですから、こういう補助金の評価でトータル的に全体評価をするというものの以外に、普段の資料の出し方として、便別の利用者数がどうなっているとか、もっといえば、資料1にもありましたが、利用の多いバス停と少ないバス停が書いてあるんですが、何人ぐらい乗っているんだろうとか、そんなことも気になってきたりするものですから、そういった視点で、資料を作っていただけといいのかと感じました。

それから、スケジュールのお話も出たわけですから、できれば今回の会議で25年度の取り組みについて少しお話が出るとよかったかなと感じたところがありました。

それで、清須市は平成21年に作った地域公共交通戦略に基づいて連携計画がつけられていて、その計画が3年間だったということで、昨年継続して取り組んでいきますとお決めいただいているわけなんです。それで連携計画の方は実は3年間の実証運行をやるという事業が書いてございま

して、それが終了しているものですから、おそらく連携計画という位置づけの中でやっていくのは、あしがるバスを継続的に運行していくというイメージがあるのだらうと思います。

そういう位置づけから国に提出していただいているネットワーク計画に基づいて運行を継続していくことを位置づけたと私は理解しているんですが、コミュニティバスの運行を行っていくというだけでは、少し寂しいという感じで受け取っております。戦略の中にも利用促進だとかその他事業も書いてありますので、25年度以降について、Actionプランといえますか、行動計画としていつまでにやっていきますというような取り組みをスケジュール的に示していただいて、それに基づいて地域公共交通会議の場で協議していく、そういった位置づけを明確にさせていただくといいたかなと感じましたので、またご検討いただきたいと思います。以上です。

●鹿島係長

今、頂きましたアドバイスは次回の地域公共交通会議の資料作成などにも反映していきながら、計画にもいろいろご指導いただきながら皆様方にお示しをしていきたいと考えておりますので、その節はご協力の程をよろしくお願いいたします。

●加藤副会長

関連して、私も連携計画は21年から23年で計画して、24年は延長3年間同じかたちでやるという話で、納得していたんですが、よく考えたらダイヤ・路線を変えていますし、本来でしたら連携計画は、清須市総合計画などと連動するのが望ましいと思います。

つまり、連携計画そのものは、以前は23年度までは国の補助と連携していましたので、補助の年限である3年間というのが一般的にあったんですが、今は連動してないんで、むしろ、市のスケジュールと連動した方がいいと思うんです。

その方が、市としてこういう施策をやるんで、その一環としてこの計画を作ったということですからね。

清須市の上位の交通戦略というのはどういう年限でしたか。全部3年で、連携計画と同じでしたか。

●佐野委員

前回、質問させていただいたときに、市の方ではそういう計画、例えば道路についても考えておりません、一切進んでいませんとおっしゃっていました。加藤先生がそれに対して5年とか8年とか市の計画に合わせて計画するべきだと発言されました。年数だけ3年と決めたんです。もう少し市の方できちんと考えるべきではないかと思います。

●加藤副会長

すみません、同じことを言ったんですね。同じことをいろんなところで言っているんで忘れていました。来週、再来週も会議が8個か9個ほどあるんですけど、その中の3つか4つは言わなければいけないと思っています。みんな国が3年だから3年って決めてしまっているんですよ。国が

補助金くれなかったら忘れちゃったみたいなことで、これは自治体として情けない話です。そうではなくて、うちはやらなければいけないから、やりたいからやっているんだということであれば、それでは、うちはこういうスケジュールだからこうなんだというので決めるべきだと思います。

西尾さんがおっしゃったように Action プラン的に具体的にこうやるといので詰める方がいいのか、Action プランって、どちらかという和生活交通ネットワーク計画ですよね。ただ、利用促進とかっていうのはないから、そういうのも含めて連携計画そのものをちょっと中間改定する方がいいのかもしれないですね。

ちなみに、私が出席している市町村の中で、松阪市は計画を1年に2回くらい変更したりします。連携計画はいつも憲法になぞらえるんですが、本来この会議は連携計画を作って実施する会議という法律上の定義なんで、だからいろいろ状況が変わったら連携計画も変えていって、それに基づいて実施するという事なんです。普通はあまり変えることはしないんですが、松阪市さんの場合は、最初から各地域のバスは住民が協議会を作って決めていくということにしています。ですので、毎回会議ごとに計画が変わるといのか補足したり、より詳しくなったりする。あるいはダイヤ改正で変わるみたいなことをやっているんですね。

この場合でも、3年って言っているんですが、そんなに固く考えないで途中で状況が変わったんで変わりますというのでもいいのではないかなと思います。

その意味では、25年の6月、次のフィーダー計画はどうするんですか。今日の資料4は4月末ですかね。これで4月末に我々はこれくらいできましたよという自分の評価を出して、5月に運輸局で第三者評価を受けて、その結果をふまえて、6月に新しい計画を出すときに連携計画の見直しもしておくといいかもしれません。

そのときに、改めてスケジュールも伊藤さんがおっしゃったような1年間のスケジュールリングもお示しするというのがいいですね。

そういうことは考えてみたらどうですか。

#### ●鹿島係長

総合計画については一昨年度改正して28年度までの10年間というのもございます。昨年の会議のときに加藤先生、佐野さんからも指摘がありまして、それを受けて総合計画の改定の時期をふまえて、計画の策定が必要だということは承知はしておるものですから、具体的にどの時点でどういうふうに直していくかというものを、少し精査をしながら、また皆様方にお諮りをしたいと思います。

#### ●前田会長

ありがとうございます。他に委員さんございませんか。ご質問もないようですので、ここでお諮りいたします。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。

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)を終わります。

それでは、以上で本日本日予定されていた議事は全て終了いたしました。確

認のために、本日の議事を整理して、事務局から説明してください。

●藏城係長

長時間にわたりまして、ご議論ありがとうございました。まず、報告事項の中で、いろいろPRが足りないなどのご指摘をお受けいたしました。その点については事務局の方でも真摯に対応していきたいと思えます。

山田委員さんの方から交通不便地域のバス停の利用についてということで、資料の方をまた改めて作成させていただきまして、委員さんの方にはお配りさせていただきたいと思っております。

3点目の協議事項の自己評価については、また細かい修正等はございますが、基本は今回ご議論をいただいたかたちで、先程、西尾様からもお話をいただきました系統を分けなくてもいいのではないかとということもございましたので、そのあたりについて、運輸局様と細かく調整をしていつて修正をさせていただきたいと思えます。以上でございます。

●前田会長

ありがとうございました。最後に、委員さんの中で何かお聞きになりたいことがございましたら、お願いいたします。

その他、事務局から報告事項はありますか。

●藏城係長

最後に1点。先程から何度かお話させていただいておりますが、次回の会議の予定ですが、6月中に開催させていただき予定でございますので、また早めにご案内の方をさせていただきます。

あともう1点、せっかくですので今日のお話の中でも何度か出てきております利用促進について力を入れていこうと事務局の方でも考えておりますので、是非委員の方々もバスを利用してどういうふうに利用して、どこに行けますよ等のプランを作って行きたいなと思えますので、良いご意見等がございましたら、事務局の方に教えていただきたいと思います。以上です。

●前田会長

それでは、これもちまして、平成24年度第2回清須市地域公共交通会議を閉会いたします。

長時間熱心にご協議いただきましてありがとうございました。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

閉会

問い合わせ先	企画部 企画政策課 052-400-2911 内線1224
--------	----------------------------------

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 谷 野 嘉 一

署名委員 佐 野 富美子