

会議録

会議の名称	令和元年度 第2回清須市地域公共交通会議
開催日時	令和元年11月12日(火) 午後2時から午後4時まで
開催場所	清須市役所 北館2階 第1・第2会議室
議題	<p>1 開会</p> <p>2 議事 〔報告事項〕 コミュニティバスの運行・利用状況等について 〔協議事項〕 清須市第2次地域公共交通網形成計画の素案について</p> <p>3 その他</p> <p>4 閉会</p>
会議資料	<p>会議次第、委員名簿、配席表</p> <p>資料1 コミュニティバスの運行・利用状況概要</p> <p>資料2 きよす あしがるサイクルチャリ</p> <p>資料3 清須市第2次地域公共交通網形成計画策定のながれ</p> <p>資料4 清須市第2次地域公共交通網形成計画素案</p>
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	1人
出席委員	前田委員(会長)、山田委員、後藤委員、佐藤委員、加藤(榮)委員、鬼頭委員、加藤(博)委員(副会長)、上井委員、渡邊委員(代理)、田島委員、多田委員、小林委員(代理)、大島委員、宮崎委員、長谷川委員
欠席委員	林委員、安井委員、渋谷委員
出席者(市)	なし
事務局	〔企画部企画政策課(企画政策係)〕 後藤課長、服部課長補佐兼係長、河村副主幹、石附主査、次森主事
会議録署名委員	加藤(榮)委員、鬼頭委員
<p>1 開会</p> <p>(服部課長補佐兼係長)</p> <p>定刻となりましたので、ただいまから令和元年度 第2回清須市地域公共交通会議を開催いたします。</p> <p>私は企画政策課の服部です。よろしくお願いいたします。</p>	

それでは、開会に当たりまして、前田会長からご挨拶をいただきたいと存じます。
前田会長、よろしくお願いいたします。

(前田会長)

皆様には本年度第2回の清須市地域公共交通会議にご出席いただきまして、大変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つきまして、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、本日の会議ですが、現在策定中の清須市第2次地域公共交通網形成計画の素案についてが主な議題となります。皆様には是非とも活発なご意見を賜りたいと思います。

簡単ではございますけれども、これで私の挨拶に代えさせていただきます。
よろしくお願いいたします。

(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1号委員の林委員、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、第5号委員でつばめユニオン委員長の渋田委員です。

また、他の公務のため、第4号委員で愛知県都市整備局交通対策課主幹の渡邊委員におかれましては児玉様に、第5号委員で愛知県バス協会専務理事の小林委員におかれましては栗木様に、代理でご出席いただいております。

皆様どうぞよろしくお願いいたします。

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、会議でのご発言に当たっては、次の2点にご協力をお願いいたします。

まず1点目ですが、ご発言に当たっては、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おりますようよろしくお願いいたします。

それでは、ここからの進行は前田会長にお願いいたします。

2 議事〔報告事項〕コミュニティバスの運行・利用状況等について

(前田会長)

それでは、ここからは私のほう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、座席順に加藤委員と鬼頭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1件、協議事項が1件となっておりますので、よろしくお願いいたします。

まず、次第に沿いまして、報告事項についての議事を進めてまいりたいと思います。コミュニティバスの運行・利用状況等について、事務局から説明をお願いします。

(次森企画政策課主事)

【資料1、2を説明】

(前田会長)

ありがとうございました。

ただいまの事務局からの報告について、委員さんから何かご意見、ご質問等ございましたら、よろしくお願いいたします。

(上井委員)

運輸支局の上井と申します。資料2のところで、やり方を教えていただきたいと思うのですが、今回、返却ポイントを2か所にしているということで、キンビール工場については返却のみとなっております。返却したときのふるさとのやかたへの自転車の戻し方というのは、どのような感じでやっているのかを参考までにお聞きしたいです。

(次森企画政策課主事)

キンビールに返却された場合については、市内の自転車業者と契約しておりますので、キンビールに返却があると、キンビールの担当者から市に連絡が入りますので、市から自転車業者に連絡をして、回収してふるさとのやかたまで運んでいただくという運用をしております。

(上井委員)

自転車業者の回収は有料ということですか。

(次森企画政策課主事)

そうですね。1回ごとにいくらという契約をしておりますので、数台溜まってからまとめて運んでいただいております。

(上井委員)

返却は、ふるさとのやかたとキリンビール工場とではどちらが多いですか。

(次森企画政策課主事)

ふるさとのやかたのほうが多いです。

(前田会長)

ありがとうございます。

他に委員さんから何かございましたらお願いします。

(山田委員)

山田です。オレンジルートの減少の件ですけれども、ヨシヅヤより北のルートがなくなったのですよね。具体的には、どこの停留所ですか。

(次森企画政策課主事)

昨年の10月にルート・ダイヤ改正を実施しまして、具体的に言うと数が多いのですが、現在のルートで、ブルールートが春日地区を一周しているのですが、多少の違いはありますけれども、このうちのヨシヅヤから北側、春日老人福祉センター辺りまでは、元々オレンジルートが通っていたバス停です。改正前は、各ルートの所要時間が長かったため、ルートを短縮したいという考えもあり、ブルールートを新設しました。そのため、オレンジルートについてはかなりの数、20箇所弱くらいがブルールートに変わっています。

(山田委員)

オレンジルートは利用者が少ないということなのですが、ブルールートが新設されたということで、今後、このままでいく予定なのですか。何か変更するか考えていかないと、せっかくのバスが無駄になってしまうのではと思いますが、そのあたりはどうなのですか。

(次森企画政策課主事)

具体的に次にどう改正するかというのは、まだ確定していないので申し上げられませんが、昨年度の改正で、オレンジルートとサクラルートの一部がブルールートに変わっています。ブルールートは他のルートのように両方向ではなく、左回りのみのルートですが、1時間に1本バスが来て、以前サクラルートが通っていた春日地区のほとんどのバス停を回れるようにしています。ブルールートもそれなりの需要があるかと思いますので、今後どうしていくかは分かりませんが、今のルートを

軸に考えていきたいと思います。

(前田会長)

他に委員さんから何かございませんか。

(加藤副会長)

今、時刻表を見ていて、以前も指摘がありましたけれども、やっぱりオレンジルートとサクラルートで西行き東行きが逆に書いてあるのは見にくいですね。今改めて思いました。なので、少し混乱するのですが、この二つのルートで、ルートは少しずつ違うものの、大体西枇杷島会館からヨシヅヤまで1時間に1本ずつバスがあるということなので、セットできちんと見ていかないといけないのだろうなと思っています。

あと、これまでのルートが一部ブルールートに分割しているので、その分、乗り継ぎはあると思いますが、ある程度ブルールートに乗客が流れたということもあります。オレンジルートは以前が便あたり7.0人で、今は3.8人ということですが、7.0人というと、乗客定員が8人なのでぎりぎりです。もちろん乗ったり降りたりするので、常に7人乗っているわけではありませんが。ちなみに今日私が乗ってきたバスも6人乗っていて、私を入れて7人になったので、かなり一杯でした。これがあまりに高すぎても、先ほど出てきたように、タクシーの追車をしていかなくちやいけなくなります。とても経費がかかる話ですし、タクシーが来るまで待っていただかなくてはいけなくて、乗客の方はすぐに目的地に行けなくて時間も読めないということになってしまうので、これもほどほどでないといけないと思っています。

そういう意味では、オレンジルートは決してすごく少ないというわけではないと思うのですが、まだ伸び代が作れるものなので、これもサクラルートと一緒に使ってくださいねということをごきちんと言っていくことが必要です。比較的乗りやすいとか、そういうことを。サクラルートは車両が大きくて乗りやすいので、もしかすると、そっちのほうがかかれていられるかもしれませんが、両方とも使ってもらえるようにするというのには必要なのかなと思います。

また、これは少し精査する必要がありますが、ある時間帯が元々すごく乗車が多いということが結構ありまして、そこにオレンジルートとサクラルートのどちらを走らせるのかというのが変わってしまうと、がらっと状況が変わることもあるので、そこは前のダイヤと前の各便の乗車状況を見て判断する必要があるのかなと思います。

今回はちょっと間に合いませんが、便ごとの偏りがどうなっているか、大まかに午前が多くて、午後が少なくなってくるというのは分かるのですが、おそらく、8時台、9時台、10時台と見たときに、どこが多いか、少ないかという傾向が

あって、それがどちらのルートに入っているのかで変わってしまうことが考えられるので、そこを見ていただくといいのかなと思いました。

それから、ここは本質的なことですが、ブルールートと他のルートの乗り継ぎが多いと思いますけど、乗り継ぎが必ずしも明確ではないので、単純に一つのルートを二つに分割したら、一人が二人になっていることもあり得るわけです。とはいえ、ヨシヅヤに行かれる方が多いので、そんなに多くはないとは思っていますけど、そのダブルカウントがあるというのは注意しなくてはならないと思います。

どうやって乗り継ぎを見るかという、今は一日乗車券を奨励していて、一日乗車券を利用される方は乗り継ぎのときにお金を払わなくてもよくなるので、そのチェックをどうやってやるのかと考えると、実は乗り継ぎというのはそう簡単に計れません。これがICカードになっていたら全部分かるわけですけど、そんなのを入れられるものでもないで、1日くらいヨシヅヤで調査するとかしたほうがいいのではないのでしょうか。今はそこが分からないので、これは課題なのかなと思います。網形成計画を策定するので、策定するまでの間には、それを調べたほうがいいのかと思います。

グリーンルートは追車が多くなっていることから言えるのですが、飽和に近くなっています。伝統的なルートで非常にいいところを走るルートなのだけれども、車両を大きくできません。今日乗ってきた須ヶ口から市役所の間でも道幅がぎりぎりのところばかりで、とても厳しいのですが、かといって増便もできないので、非常に苦しいところなのですが、個人的には最終的に1時間ヘッドで2台が走るルートになるのかなと考えています。今だと2時間ヘッドで走っているのですが、1時間に1本走るようになるとそこまで偏りはなく、1便あたりも、今は6人ですけど、4人とかに下がってくるといいのかなと思います。また本数が増えることによって、4人から5、6人となっていくといいなと思っていますが、増車したばかりですので、今すぐできることではないので、自分の中では今後2、3年の課題なのかなと思っているところです。

あと、あしがるサイクルについてですが、こういうふうになるのはやむを得ないと思っていますが、今、見ていて気づいたことがあります。今、名古屋市が自転車活用計画の策定を進めていて、私も委員で入っています。その中で実はあしがるサイクルを例に出していて、鉄道とか主要なバス停からフィーダー、つまり端末でレンタサイクルが借りられるというのを名古屋市内の色々なところで展開したらどうかという提案をしているところです。策定は今年度末か来年度初めくらいで、そこからやるので、何年後になるのか分かりませんが、名古屋市でそういう展開が出てきたとしたら、清須市でもその流れでやっているとなるといいなと思っています。まだ予告でしかないのですが、名古屋市でそういうことができる可能性が出てくるのかなと考えています。

もう1個ありまして、今、M a a Sという言葉が出てきていますけど、M a a S

というのは、M o b i l i t y a s a s e r v i c e、サービスとしてのモビリティ、これを日本語で言っても意味が分からない謎の言葉ですが、簡単に言うと、例えば、皆さんが東京とか豊橋とか行くときに、どうやって行くのかスマートフォンだとか携帯で検索することがあると思いますが、そこにあしがるバスも検索されて、更に乗合タクシーとか普通のタクシーも同じように、バスがないところはタクシーで行けると検索ができて、タクシーだと予約しないといけないかもしれないので、予約するならこのボタンを押すと予約ができて、そのとおりに行ったら、予約されていて、「お待ちしておりました」とタクシーに乗っていける。それだけじゃなくて、降りるときに「お金もスマートフォンからいただいております」と、お金を払うこともない。つまり、検索、予約、配車、決済がスマートフォンを使うと全部手間なくできるというシステムが今、全国色々なところで実験されていて、その中にレンタサイクルの予約も入ってくると考えられています。例えば新清洲駅に行ってレンタサイクルを借りたいと思ったら、その検索の中に新清洲駅でレンタサイクルを予約する方はここを押してくださいというのが出てくるような時代が数年でやってくる。そのときに、そこにレンタサイクルがなかったら押せないで、名古屋市ではそういうことをやろうとしています。そのため、名古屋市の駅では出るけど、清須市に入ったら出ないとなったときにどうなのかということを数年で考えていかないとはいけません。数年というのは、網形成計画は来年度から5年間なので、その間にそういうことが起こるかもしれないということを予告しておきたいです。逆に言うと、早すぎたことをやっていたのかもしれないとも言えます。仕組みとしては昔からできたことだけど、単独でやっても、ホームページだとかを見てあしがるサイクルがあると気づいて乗る人は少なかったと思うのですが、M a a Sというのは、そういうのが全部同じサイトから見られます。全てがそのサイトを見れば載っていて、予約もできるとなっていたら、皆それを見るので、そのときにそこに載っていないと、本当に存在しないのと同然になってしまうのがM a a Sの怖いところです。清須市もそういう流れがあることを忘れないでください。IT絡みのことは実施されると早いので、あっという間に、こんなのがあったのというところから、そんなのも知らないのとなることがありますから、そこは注意が必要なところかなと思っています。私自身も置いていかれないようにしますが、清須市も忘れないようにと思ったときに、あしがるサイクルがもう1回そういう形で浮上してくることもあるだろうなと思っておいていただけたらいいなということをお話しておきます。これはこの後の網形成計画の策定でも関係することかと思っています。

(前田会長)

ありがとうございました。

ただいま色々ご指摘があった点、事務局のほうで検証をしていただきたいと思います。

その他、委員さんからよろしいでしょうか。
報告事項については、これで終了させていただきます。

2 議事〔協議事項〕清須市第2次地域公共交通網形成計画の素案について

(前田会長)

引き続きまして、協議事項に関する議事に入りたいと思います。お手元の次第のとおり、清須市第2次地域公共交通網形成計画の素案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します。

(次森企画政策課主事)

【資料3、4を説明】

(前田会長)

ありがとうございました。

ただいま事務局から説明がありました素案について、委員さんから何かご意見、ご質問等ありましたらお願いします。

(上井委員)

率直な感想なのですが、全体的に色々記載はしていただけていますが、文字が非常に多いので、例えばタイトルを分かりやすく表示したりとか、或いは課題をまとめたものであったり、基本的な方針について視覚的に図を使ったり、見せ方を工夫していただけると、市民の方にとってもより見やすくなるのではないかと思います。

もう一つ、今後実施していく事業ということで、55ページ以降に記載がある中で、市民の参画をしていただく事業というのが12、13、14にあります。できたらもう少し市民の方が主体となって清須市の公共交通を盛り上げていくような観点のものがあるといいかなと思っています。

それから、細かいところで恐縮ですが、説明にはなかったところで、19ページの真ん中辺りに城北線の運行サービスレベルが低いという記載があるのと、25ページに名古屋市交通局の路線バスで停留所が1か所しかありませんと書いてありますけれど、当事者が見ると、ちょっと当たりが強いかないかなと思われそうですので、もう少し柔らかい表現で淡々と事実を書いていただければありがたいと思います。

それから、26ページにあしがるバスの運行概要がありますが、ヨシヅヤや市役所、駅はルートが重複するところもあるので、何か説明があるといいのかなと思います。

(前田会長)

ありがとうございます。

その他、委員さんから何かございましたらお願いします。

(鬼頭委員)

鬼頭と申します。説明の中であまり触れられていなかったワークショップなのですが、実は私は発熱でこの日休んでしまったのですが、この中で利用者としては看過できない点があります。

41 ページに、車が使えない人の4分の1程度しかあしがるバスを利用していない、認知できていないということが書いてありますが、これに対して、どう対応していくかというすごく大きな問題があります。また、43 ページに、自家用車をやめることができるという回答している人でも、あしがるバスにはほとんど乗ってもらえないということが出ています。

それから、51 ページに利用者の不安感が色々書いてありますね。私の印象では、昨年 10 月のダイヤ改正前と後でドライバーの様子がだいぶ変わってきています。前はいつも使っている人が多いので、利用者の個々の状況を踏まえていて、手助けしたり、声をかけたりという親切な対応が目立って、いいなと思っていましたが、10 月頃から新しいドライバーになって、そういうことがほとんどなくなって非常に雑な対応になってしまいました。そういったことがこの中のどこかに書いてあったのですけれども、車内での案内は運転士によって個人差が大きいとか、バス停をパスされてしまったとか、大きなカートを持っていたら乗せてもらえなかったとか、そういうことが出てくるのではないのかなと思います。

利用者としてドライバーの定着率の悪さというのは非常に気になっていて、何人かのドライバーと車内でちょっとだけ話したことがあります。待遇が悪すぎる、これに尽きると言っていました。こっちは 100 円しか払っていないから、あまり大きなことは言えないなと思いつつも、そうですねとか言っていたのですが、この辺をどうしていくのかということも一つ大きな問題で、運賃が安いからサービスが悪いのは当たり前というのは、特にコミュニティバスとしてはちょっとまずいだろうと思います。

もう一つは、つばめ自動車の問題でしょうけれども、ドライバーのネームカードを入れていないことです。以前は皆さん入れていたのですよ。ところが、10 月のダイヤ改正の辺りで新しいドライバーが増えてから、ネームカードが入らなくなりました。これは、つばめ自動車がドライバーにネームカードを入れるなと求めているのかと思うのですが、いかがなのでしょうかね。というように、利用者からすると非常にやりにくいというのはあります。

それから、話が戻って申し訳ないのですが、自転車を使うというのは、私は非常にいいことだと思います。いいと思うのですが、この辺りは車の走り方がめち

やくちやで、ウィンカーを出さずに曲がるとか、被せて右折、左折してくるとか、それから横断歩道では絶対に停まらないとか、こういう徹底した交通法規の無視を容認しているようなところですよ。私の感覚では、ジャカルタとかサイゴンを歩いているみたいな、そんな危険性をしょっちゅう感じています。そういう中で自転車をたくさん走らせたときに果たしてどうなるのか。6年間くらい住んでいたベルリンというのは自転車専用のレーンがあったりして、完全に車と分離しています。特に私は中心部に住んでいたこともあったのですが、中心部では車の走り方を非常に制限しています。もっとよく知られているのは、ウィーンでして、街中には車は基本的に乗り入れられないし、スピードは30km以内に制限されるとか、トラムを追い越してはいけないとかいうルールがはっきりしています。そういった歩行者とか交通弱者と言われるような弱い立場の人達を守るようなルールがない中で自転車を多用するということは極めて危険ですよ。

先ほど加藤先生から名古屋市の話が出ていましたけど、名古屋市も同じことで、名古屋市は自転車だけじゃなくて、歩行者すら地上を歩かせないようなまちづくりを中心部でしています。こんなまち見たことないですよ。バスロケーションシステムとか、確かにそういう便利なものは欲しいのだけれども、もっと基本的なところから変えていかないといけないだろうということがあります。

あともう1つ、認識の問題なのかもしれませんが、19ページにJRは日中1時間あたり4本運行されていますと書いてあります。15分ヘッドで走っていると。それが便利だというような書き方をしているのですが、本来であれば3、4分に1本来いよという感覚です。山手線とか中央線や丸の内線で7分待たされたら、もう怒れてきますよね。

それから、城北線に関しては、元々の計画があったように、環状線として運行すれば、大きな赤字を出すこともないし、そもそも城北線の存在が名古屋駅では分からないというおかしなことが起きています。そういうことも含めて、清須市としてどうやって全体としての体系をまとめていくかは、すごく大変な問題だなと私は思っています。他にもあるのですが、とりあえず長くなりますのでこの辺で終わりにします。

(前田会長)

今、鬼頭委員が言われましたことに関して、バス運行事業の関係の充実とか色々な研究課題があると思いますけれども、事務局としてどういう方針で今後いかれるかということを発言していただければと思います。

(後藤企画政策課長)

ネームプレートの件は、一度つばめ自動車に確認してみます。

JRの本数については、どうしても運営形態の考えもありますので、JRに対し

てお話しはできるとは思いますけれども、例えば電車の本数を増やしてほしいということはなかなか難しいと思います。

横断歩道とか自転車のマナーの関係は、今日、西枇杷島警察署の交通課長さんにも出席していただいておりますけれども、最近では、横断歩道での停車についてはかなり強化されていると警察のほうから聞いております。

自転車専用道路については、清須市の中では正直なところ難しいです。市全体として取り組んでいるのは自転車のマナーの向上です。右側を走行しないことを徹底するというのをずっとやってきています。毎朝通勤、通学の様子を見てみると、右側を通る自転車がどうしても多いので、それがなくなることによって、事故が減ってくるであろうと、交通安全協会などに協力いただいたうえで、警察の指導も受けながら進めているところで、一つずつ解決に向けて努力しているということでございます。

網形成計画につきましては、清須市の中でのよりよい公共交通にしていきたいということがありますが、バスや電車の本数は、それぞれの体力というものがありません。電車は先ほど 15 分ヘッドという話がありました。バスも 2 時間ヘッドが普通です。ただ、どうしても市や J R、名鉄の体力がありますので、そこも加味しながら、こういう計画を練っていく必要がございますので、そういうこともあるのだという認識をいただいたうえで、計画策定をしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(鬼頭委員)

若干私の言い方がまずかったのですが、19 ページの J R や名鉄、城北線の運行について、肯定的に考えちゃうとその先ないよということなのです。とにかく清須市というのは、新幹線ののぞみの停車駅からたった 6 キロから 7 キロしか離れていないところなのです。そうすると、四谷や千駄ヶ谷くらいですね。そういうロケーションにありながら、こういう状態にあるということを満足しないでくださいという意味で言ったことなのです。

それから、自転車の運転ですけど、自転車が歩道を走ってもいいじゃないか。あれだけ車がめちゃくちゃ走るのだから。めちゃくちゃ走る車に対して自転車はちょっと弱過ぎる。ここら辺の車というのは、車同士は譲り合ったりしているのです。だけど、歩行者に関しては何で歩行者がそんなところを歩いているのだというような走り方をします。警察も全く取り締まりをしません。野放し状態になっています。野放し状態になっているから、30 キロ制限の道を 60 キロで平気で走るし、右折ウイカー出しながら左折してくるし、信号無視を平気でするし、止まれがいっぱいある生活道路の真ん中を 60 キロくらいで突っ走ったりしてしまうのです。私が前に住んでいた世田谷とか目白では、ちょっと考えられないことなのです。前に名鉄タクシーの運転手に怒ったのですが、住宅地の中を走るときには、止まれの

表示があったら時間がかかっても構わないから必ず止まるように言うと、運転手はこっちのほうの客はそこでいちいち止まっていたら怒られると言うのです。認識が全く違うのですよ。そういう土壌が違うということが私は非常に恐ろしいことだと思って、もっと歩行者とか自転車を優先できるようなまちづくりをすることを前提にバスを走らせていくことで、結果としては温暖化の問題にも対応できるようになってくるということなのだろうと思うのです。車に乗るのが当たり前だという発想がまずいけないと思うし、これを書いた人達もたぶん毎日の通勤は車だからこういうことが平気で書けるのだろうなと私は思います。

私は運転免許を持っていません。ベルリン滞在中に失効してしまったので。けど免許がなくても、必要に応じて外務省の公用車を出してもらっていましたので、特に問題なく生活できました。ところが、こっちへ来て、本当に陸の孤島なのですね。

(前田会長)

ありがとうございます。

その他、委員さんからご意見等ございましたらお願いします。

(山田委員)

今日説明を聞いていて思ったのが、障害者の方の利用率というのが分からないのですけれども、障害者のために車椅子でバスに乗れるようにしましたよね。車椅子の利用はどのくらいの頻度があるのですか。

(次森企画政策課主事)

車椅子については、全ての方にバスを使っていただくために乗れるようにしていますが、障害者の方の集計はしていないので数は分かりません。

(後藤企画政策課長)

付け加えると、福祉バスではないものですから、そういう統計は取っていないということです。車椅子の方がどれだけ乗ったかというのは取れるかもしれませんが、障害者の方は車椅子だけではないので、その辺についての統計は難しいと思います。

(山田委員)

もう一つ、説明の中で適切な運用をしますということを言われるのですが、どのように適切に運用をされるのでしょうか。

(後藤企画政策課長)

言葉の綾になるかもしれませんが、適切な運用というのは正しく運用していききたいということでもあります。間違った運用というのは変かもしれませんが、公共交通がよりよい形になるような運用をしていききたいということで、そういう言葉とっていただければと思います。

(前田会長)

ありがとうございます。

他に委員さん、何かございましたらお願いします。

(多田委員)

名古屋タクシー協会の多田と申します。度々会議を欠席することがあって、大変ご迷惑をおかけしています。

そういう最中であって、私が知らないだけかもしれませんが、教えていただきたいと思うのですが、40 ページで市民ニーズの把握を目的に調査をされたということで、これが2年前の調査なのですけれども、2年経っているとだいぶ意識も変わっているのかなということと、コースも増えたりしていると思うのですが、新たな調査は特にお考えではないのでしょうか。

(後藤企画政策課長)

委員のご指摘のとおり、2年前の調査を載せております。この調査につきましては、平成30年10月1日のルート・ダイヤ改正に向けてやらせていただきました。先ほどの説明にも少しありましたが、来年度、この平成30年10月1日のルート・ダイヤ改正がどのように皆様方に受け止められているかというアンケートを計画しております。それで、また改正が必要であればやっていきたいと考えております。

(多田委員)

昨年の10月1日のダイヤ改正のアンケートは必要なことだと思うのですが、今回計画策定の大元となる調査でありますので、その辺どうなのかなという単純な疑問です。

それから、タクシーの宣伝になってしまうかもしれませんが、タクシーはこれから劇的な変化をしていきます。ITを使って色々な乗り方ができます。既に10月末から全国で、全ての事業者ではありません、ごく一部の事業者ですけれども、スマートフォンを活用して、AからBまでタクシーの運賃いくらですということが事前に分かるような運用が、実際に行われております。名古屋でも大手の事業者が中心となってそういう取組をやっておられます。更に色々なものがこれから出てまいります。相乗りであったり、乗り放題であったり、これから順次、国土交通省の制度ないしは法律改正を経て、色々なものが出現をしていくのだらうなということ

予想しております。

タクシーの宣伝が下手なのですけれども、そういうことをどうやって皆様方にお知らせをしていくのかということは今、協会の中でも色々考えているところでございまして、53 ページですね、Ⅱの公共交通を利用しやすい環境整備の推進ということで、公共交通というのは何もバスだけじゃありません。タクシーをどうやって活用していくのか、このあしがるバスだけでは、おそらくカバーできない部分が相当あるはずですので、そういったものをタクシーとどうやって分担しながら、タクシーの情報を提供していくのか。こういう考え方もひょっとしたら必要ではないのかなということ、11月27日になりますが、名古屋市とその周辺部の交通圏の自治体の方、全てにご出席いただきタクシー活性化協議会を開催させていただきます。会長には加藤先生がお就きになっておりまして、加藤先生に議事の進行をお願いするわけですけれども、今回偶々清須市さんは計画策定の段階にあるので、そういったものを計画の中にどうやって盛り込んだらいいのか、又は盛り込めるのか、そういったことを少し議論させていただく予定です。本日は偶々ちょうどいいタイミングでありましたので、そういうことも前出しでご案内させていただきましたけれども、計画の中に入れる、入れないという議論もあれば、チラシ、広報紙に掲載をする方法もあるわけですし、実際にそういう自治体さんもございます。そういう中でタクシーをこれからどうやって皆様方に便利にお使いになっていただけるのか、こういったことをタクシー協会、事業者も真剣に考えていきたいと思っております。そういった部分についても自治体の皆様方とこういう計画というレベルなのか、広報というレベルなのかは分かりませんが、今後議論をさせていただきたいと考えているところでございます。

(前田会長)

ありがとうございます。

その他、委員さんから何かありましたらお願いします。

(加藤副会長)

色々な論点が出たので、ちょっとどこからいったらいいのか分かりませんが、横断歩道の一時停止率というのはJAFさんが毎年調査をしておられて、その結果がどうなっているのかというのを報道でも見たことがあるかもしれません。一番真面目なのは長野県。長野県というのは皆さん本当によく横断歩道で一時停止されて、それに対して子どもさんなんかは130度くらいのお辞儀をして、ありがとうございますと言って渡っていくという、とても清々しい光景が見られて、これが全国だったらいいなと思います。長野県は58.6%、愛知県は22.6%、実は愛知県は高いほうで、全国で6番目、東京都は2.1%で42番目です。全国平均は8.6%となっているということですし、これを見ると愛知県は高いように見えるので、本当かな

と思っているのですが、この現実を踏まえた議論はしないとはいけません。

ちなみに、先に言うべきでしたけど、警察さんとはつばめ自動車さんがおられるので、先ほどのご意見に対するご見解を今言ってもらったほうがいいのかと思います。この会議はそういう方がいるので、ここで言うていただかないと意味がないと思いますので、今はバックデータを申し上げましたけど、よろしければお願いします。私から勝手に指名するのも恐縮ですが。

(田島委員)

横断歩道に歩行者がいるのに止まらないというところは危惧しております、横断中の死亡事故というのはこれまで非常に多く発生しております。現在、愛知県の交通死亡事故は128名、昨年対比マイナス35か36名だと思いますけれども、非常に減っております。これは昭和44年に1年間に912名の方が亡くなられた年を考えると本当に大幅に減っております。人身事故も県内で約2万件、約13%減少ということで、様々な施策が功を奏しているのではないかと感じております。

それで22.6%でしたか、全国的に高い水準にはあるのですが、100台のうち20数台。取り締まりをかなり強化しております、歩行者妨害については私が白バイに乗っていた頃から、とにかく取り締まりをやるということで、よく名大病院のほうに行ったりとかしてやっていました。それから、愛知県は私の体感としては横断歩道で止まるようになったと思います。他方で他県に行くと止まらない状況もあり、この辺の都道府県の温度差というのは非常に高いのは事実です。長野県や静岡県もそうなのですが、非常に意識が高く、愛知県も更に意識が高くなった要因の一つとして、4年前に一宮市で則竹さんという子どもさんが死亡事故、ながらスマホといえども、実際は横断歩道上の死亡事故というところで、取り締まりだとか、広報・啓発活動を強化した結果ということもあります。

また、ついでにもう一つ言わせていただきますと、免許証を自主返納していただいた方にあしがるバスの1年間の無料パスということで、清須市さんに広報をご協力していただいております、私は免許の窓口近くに座っているものですから、1年間の無料パスをくれと、いきなり来ることもあります。その件に関しては丁寧に説明をして、説明の紙をお渡しして、喜んで帰っていただいております。今年に入ってから東京とか福岡で高齢者による悲惨な死亡事故を受けて、自主返納がかなり増えておりますので、返納していただいてコミュニティバスをどんどん利用していただくという好循環が特に清須市内で生まれていってくれればいいかなと思っております。

(加藤副会長)

ついでながら、前にも紹介したかもしれませんが、3月に愛知県の高齢者の交通安全対策グランドデザインが策定されて、それに基づいて特に高齢者について

は、免許返納もしていただかなければいけないし、運転される方、自転車、歩行者も対策が必要であるというものです。こんなグランドデザインを出しているのは愛知県だけということですが、私自身が策定に参加して色々申し上げておりました、地域公共交通会議を含めて、自治体の公共交通の利用を促進することと連動してやらなきゃいけないということを7本柱の最初に掲げたというのも、県警の計画なのかと疑われるほどの内容ですが、ここまで力を入れてやっています。もちろん計画が策定されただけなので、そこから浸透するまでには何年もかかるわけですが、スタートはきっているんで、これは県警にもずっとお願いしているんですけど、地域公共交通会議をもっと宣伝してそういう一環としてもあるのだと、もっと浸透させていかないといけないと改めて思っておりますので、清須市もそういうふうを考えていただきたいです。

道路が狭いこともあって、自転車の話が出ていますけれど、名古屋市についてはごく一部の話しかしませんでしたけど、やはり自転車のマナーが悪いということはどうしたらいいのか。そのときに歩道か車道かという命題が出るんですけど、法律上は車道と決まっているので、車道なのですね。だけど、名古屋市の場合にご指摘のように名古屋走りじゃないですけど、車の運転が荒い人が見受けられることもあって、昔から歩道が広いので、歩道だったところが車道だとなってきて、名古屋市としてはどうしていったらいいのかというのは今検討しているところです。清須市の場合は歩道があまりないところが多く、車道も狭いのでどうしたらいいのかというのが課題ですけど、私自身はこの会議でそれを言っているといけないのですが、清須市役所のどこかできちんと議論してほしいところかなと思っていますので、問題提起しておきたいことではあります。

それから、鉄道が不便かどうかということですけど、東京と比べたら全国どこでも不便なので。逆に東京はおもしろくて、私は昨日、明日と東京ですけど、名古屋だとそんなになく駆け込み乗車が東京だとよくあるというのは、東京の人は忙しい人が多いのと、何で2分後に来るのに駆け込むのかと、名古屋だと10分に1本しか来ない名城線でも駆け込みはほとんどないと。本当に住みたくない場所だなと思って私は東京に行かなかったという人間ですけど。名古屋はそういうくらいのところでした、不便か便利かというのは、そう書くと価値観が入るので、人によって便利だと思うけど、不便だと書いてあるというのは注意しないといいところでした、15分に1本だから便利とは書かないほうがいいのかと思っています。15分に1本というのをありのままに、まずどういうふうを活用できるのかというのを検討したほうがいいのかをきちんと書いたほうがいいのかと思います。では、15分に1本を増やせるのかというのは、これは増やせたらいいんですけど、これを書き出すと、とても大変なことになるのだろうなと思っています。この会議自体、地域公共交通活性化再生法に基づく会議なので、本来だったらJRさんとか名鉄さんとか東海交通事業さんとか名古屋市交通局さんもいなきゃいけない会議なのですよ

ね。ただ、私がこの会議で一回もそういうことを言ったことがないのは、出てきていただいても申し訳ないなと思うからです。たぶんJRさんとか名鉄さんは声をかけたら出てきていただけるはずですよ。どこでも行くとおっしゃっていました。ですが、ここだと両社の方に出てきていただいても、やっていただけることが少ないのではないかなと思います。もちろん清須市で何をやっているかを聞いていただくというのもあるべきなので、聞いていただくためにお呼びするというのも悪くはないと思いますけど、やはり来ていただけると、やっていただきたくなることも色々あるので、やっていただけることがどのくらいあるのかということを見ると、あまりこの地域だとないのではないかなと思っていて、今まで言ってこなかったというのがあります。

だけど、計画策定の中ではJRや名鉄、城北線、市バスをどう使うのかというのは書いていないといけなことです。書きたければ書くではないです。それが、この素案にないのです。昔はそこまでうるさく言わなかったのですけれど、きっとこれから出していく網形成計画だと、支局的には、或いは本省的には、ないのはどうなのという話になってくるのかなと思っています。だから、多くの計画で、前のほうには城北線はこうだよ、名鉄線はこうだよと書いてあっても、計画の中身にはそこに対して何をしたらいいか書かないというのが見受けられますけれど、それは本省的には、おたくの地域は名鉄とかJRというのは公共交通とみてないのですかと思われるので、そう思われなようにちゃんと公共交通として、そういった元々あるものをどう活用するのいいのかということは書いておかないといけなという意識はもっておいていただきたいです。それがあって、足りないところをあしがるバスでやっているという認識なので、きちんと書かないといけなかなと思います。これは今足りないところだと思います。

タクシーも同じで、活性化再生法においては公共交通とみなされているものですし、当然タクシー会社さんに色々頑張っていたかかないといけなところがあるので、多田さんにも頑張っていたかかないために、ここに来ていただいて、ちゃんとタクシー協会のこの地域の皆さんに言っていただく、やっていただく。その代わりに計画に何を書いてほしいのかということをご提案いただきたいです。これは多田さんに対するお願いです。そのことと、11月27日の活性化協議会においては、私が会長ですけど、前田さんは委員ですね。この名古屋交通圏の中の活性化協議会のメンバーである自治体の皆さんには、新しく網計画を策定するときには、きちんとタクシーの役割とタクシーをどう活性化するのかということは必ず書いてくださいと申し上げているのに、自分のところの計画に書いてなかったらこれは話になりませんので、これは書いていただきたいです。書いていただくに当たっては、先ほどの名鉄さんとかJRさんだとお願いすることがないのであれなのですが、タクシーはここに委員としておられるので、何をやっていただけるのかということをきちんと宿題として多田さんに渡しておくので、次回の1月のときにこういうのを書いて

ほしいと、是非我々はこういうふうに貢献していきたいと。これ、多田さんに言っているのですよ。協会に加盟しているタクシー会社は全部やらせるから大船に乗った気分を書いてくれと言っていたように、ちゃんと準備をしていただきたいなと思っています。それがまた私にその会議で返ってくるということになるのですけど。

あと、障害者の話が出ましたけど、先日も名古屋市交通局の市バスで二人乗りのベビーカーが拒否されたというニュースが出ましたが、本当に拒否されたのかドライブレコーダーを全部見て確認したけど、そういう事実は確認できなかったということが出ていました。あれが本当か嘘か分からないので、また交通局に聞いてみようと思っていますけど、ベビーカーを乗せたとか車椅子の方に乗っていただいたというのは、日報とかにきちんと書くべきことじゃないのかなと思っています、これもつばめ自動車さんに後で話していただきたいと思いますが、乗務員さんにどういうことをやっていただくかということも含めて、やはりここはやっていただきたいというのはきちんと設定する必要があると思っています、私は車椅子の方の利用状況というのは必須じゃないのかと考えます。車椅子だけが障害者ではないので、車椅子はとらなくてもいいということではないわけですから。そう勘違いをされる方がいるけど、そうじゃない。全部とれないので一個もとらないというのは、とんでもない話で、とれるところはとって、でも全体じゃないよというのが正しいやり方です。

市民意見交換会については、ああいうやり方でいいのかどうかと思いながらやりましたが、結果的にはいい議論ができて、ここで見ていただいても、それなりのことが書いてあるのかなと思います。これを起点にして、ここが問題だと今日鬼頭さんからご指摘がありましたけど、そういうことが出てきただけでも意味があったと思っています。これをどう反映するかというのは、この計画の策定でこの後やっていかなくはいけません。やはりこういう視点が必要じゃないのかと思います。

利用されている方に色々聞くのは車内でもできるけれど、利用されていなくて興味がある方というのはとても大事なので、そういう方に出てきていただいて、こういうのをやるのは、私は毎年くらいあってもいいのではないかと考えているので、それを施策として入れていただけるといいなと思っています。

アンケートをとらなかったというのは、アンケートをとらない代わりに、この意見交換会をやったと考えていて、昨年10月の改正がどうだったかということについて、来年やっていくというのは、本来でしたら計画策定のときにやるのが普通ですけど、今回はむしろ議論ができるといいなということで意見交換会をやったというふうに捉えていまして、来年度アンケートをやって、本当に大きな見直しが必要であったら、計画の改訂を考えると考えた方がいいと思っています。計画ができれば5年間固定ということは、私は全く考えていないし、私がやっている計画はよく改定しています。もちろん改定しないように心がけてはいますけど、改定すべきだっ

たら、しないといけないので、そのアンケートの中で何か致命的な問題が出てきたら改定しなければいけないという態度で臨めばいいと思っています。言い換えると、今回の意見交換会の結果を踏まえた内容になっていないといけないということなので、その点は不十分だと考えます。

あと、お願いしたいことが一つあって、62 ページの計画の最後のところに評価というのはありますけど、これは私がやっている自治体では全て、こういう意味のないことは書くなと申し上げています。そうではなく、この地域公共交通会議が一体どういうスケジュールで開催されて、担当課の色々な取組だとか、補助のスケジュールだとか、議会の審議のスケジュールだとか、或いは調査をいつやるかといったことを含めた5年間のスケジュールをきちんと書いておいてほしいです。それから、それぞれの調査とか議論が次のどこに反映するかというのも書いたようなスケジュールを作っておいてほしいと考えていて、これはどこの自治体でもお願いしていることなのですが、それを皆さんで共有することで、次の会議で何をやっていいののかということ、事務局がもし異動されても分かることですし、我々のほうもそれを見れば、次は何月頃にあるから何をやっていいのかが明確になります。そういうスケジュールをきちんと書くことが、実は62 ページに書いてあることを実質化することになります。これは計画ですから、計画を見て何をやっていいかわからないと意味がないので、こういう抽象的なことではなく、具体的なスケジュールに落として作っていただきたいということをお願いしたいです。

以上、色々言って恐縮でしたが、ご質問とかあれば伺いますし、今日とても大事な会議なので、言いたいことは言っておいたほうがいいのではないかと考えています。

(上井委員)

先週の金曜日に事務局の方には、岐阜県中津川市の例をメールでお送りしております。今の加藤先生がおっしゃったPDCA、最後の評価のところとか、割と分かりやすくまとまっていたりするものですから、それらを参考にしながら作成していただければと思います。

(前田会長)

ありがとうございます。

(大島委員)

つばめ自動車の大島と申します。先ほど鬼頭委員が言われたことについてお答えしておきます。

まず、名札の件ですけれども、これは非常にまずいことですので、再度掲示することを厳命いたします。ただ、理由だけ説明させていただきたいのですけれども、

ルートの中で乗務員の交代がございまして、ダイヤが遅れている場合についてということだと思しますので、これは再度厳命しまして忘れることが絶対にならないよう指導いたします。申し訳ございませんでした。

それから、対応が悪いという件ですけれども、基本的にはお荷物を持っている方には、降りて乗務員が載せるという指示を出しております。ただ、これも時間的な余裕がなく、お客様が載せられたほうが早いと判断した場合は、わざわざ降りて乗務員が載せるとことはしていない可能性がございますので、これも時間が若干遅れても載せるようにと再度指導いたします。

最後、待遇が悪いから、そんなことまでやっつけられないというお話でしたけれども、待遇改善は進めております。現実には待遇はかなり改善されておりますので、我々もそういったことを理由にされないようにしておきますので、ご容赦いただきたいと思っております。

それからもう一つ、障害者の件ですが、これは毎日の報告書に何ルートのどこのバス停でどういった方が乗られたかを記載して上げるようにいたします。

(前田会長)

ありがとうございます。

(加藤副会長)

乗務員の接遇の件は、とても悩ましいところで、正直ここ2、3年は乗務員のほうがとても上位というか、売り手市場になっているという現実があって、全国的に接遇の悪化も見られるし、そもそも人が足りていません。足りないので、休日出勤しないといけないというのも増えていて、どうしても同じ人でもモチベーションが下がったりとか、イライラすることが多くなったりということが起こっている状況にあって、そういう中で乗務員の取り合いもあって、人件費がどんどん上がっているということで、清須市でもコストアップがあったのではないかなと考えています。私の見ている中でもここ数年で3割から4割くらい上がっている状況になっています。これはどこの自治体でも、何でこんなに上がるのかということですけど、そうしないと乗務員が確保できない、或いは、気持ちよく働いてくれないのが現実になっています。それはそうなのだけど、だからといって、好き勝手やっつけいいということでは全然違うことなので、これは鬼頭さんのご発言はとても大事なことで、乗っている方から見てそういうふうに見えたら、これは問題なので、ここで言うていただいてとてもありがたいことです。なので、そういうことを踏まえてきちんとやっていただきたいというのはあります。そのことと、清須市のコストがどうなっているのか詳細の数字は見えていませんけれども、たぶん上がっていると思います。そうすると、それに対して色々ご意見が、特に議会から出ると思います。当然無駄遣いしていいということとは全然違うけれど、今本当に色々な分野で

人手不足な中で、運転業務は最も不足している業務です。有効求人倍率を見ると他よりもずっと高い状況になっているので、そこから見ていただいても、本当に足りないということ。足りないので、今まで真面目にやっていた人でもモチベーションが下がるということになっています。だから高くてもいいとか、さぼってもいいとかとは違うのですが、このことは念頭に置いておかないといけないということは、ここで皆さんが意識共有しないといけないところだと思っています。

だから何をするかということでは、私の中では、あしがるバスの乗務員というのは、カッコいいとか、すごいと思われるようにしていただきたいし、我々もありがとうとか言っていけないといけないというのはキャンペーン的にやっていけないのではないかと考えています。私は最近降りるときに、運転手さんに必ずありがとうございましたと言うように、以前はそこまでではなかったのですが、今はどこへ行ってもそうするようにしています。そうでないと申し訳ないなという気持ちもあるので。客だから当然だろうと今まで思っていた人もいたかもしれないけど、今そうじゃない世界に入っているというのは皆さんにもっと広めていってほしいのではないかと考えています。最後のは個人的な意見です。

(前田会長)

ありがとうございました。

他に委員さんから特にございませんか。

(渡邊委員 (代理))

細かいところで恐縮なのですが、59 ページのバス情報のオープンデータ化の達成指標について、令和6年度までに実施ということで書いていただいております。オープンデータ化の推進というのは、G T F S 化のことを主に指されているかと思っております。G T F S 化は先ほど加藤先生がおっしゃられたように M a a S を進めていくうえでの基礎的なとても大切なデータ化だと思っております。県内の中でも既に25%、12、3市町村でG T F S 化が完了しており、今後も県内市町村でG T F S 化が加速していくと考えております。愛知県としましても、来年度、県内市町村の担当者向けに勉強会を開催することを現在検討しております。我々もノウハウがあれば、担当者とともに頑張っていきたいと思っておりますので、一緒にやっていたらと思います。

56 ページのあしがるバスの年間利用者なのですが、平成30年度で約7万人、令和6年度で10万1,100人、1日44便あって、365日のうち3日間運休するので、ざっと計算すると、およそ12万人前後が利用者のほぼ最大値とすると、令和3年度や令和4年度には飽和していきます。そうすると、増車等も考えなければいけないものですから、3.3%の伸びというのは厳しいのではないのでしょうか。増車も含めて検討されるということであればよろしいのですけれども、現状の車両を

維持するのであれば、もう少し整合性がとれるように数字を作っていた方がい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。

今のご意見について、事務局いかがですか。

(次森企画政策課主事)

オープンデータ化については、G T F S化と、それを更にホームページに載せて、外部の方がデータを使えるようにするところまでと思っています。G T F S化は去年から進めてはいるのですけれども、以前お話をさせていただいたように引継ぎの件とか、やり方とか、あとホームページに載せようとする、どういうふうに使ってもらうかといった規約もいるかと思うので、その辺りも見据えてこういう形で載せております。

バスの利用者については、現時点で明確なことは言えないのですけれども、今は利用が伸び続けていますが、以前からどこかで止まるのではないかと加藤先生からも言われていることや、既にグリーンルートは飽和に近づいていることなど、状況を見ながら考えていかなければいけないところではあると思うので、ご意見を参考に改めて検討させていただきます。

(前田会長)

ありがとうございます。

他によろしいですか。

この協議事項につきましては、先生始め各委員さんから多面に渡りましてご指摘、ご意見のあった点を十分考慮して、これを踏まえていくことを事務局に是非ともお願いしたいと思います。

それでは、ここでお諮りしたいと思います。本件に関しまして、事務局からの素案について、ご承認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を終わります。

本日予定されていた議事は全て終了いたしました。長時間に渡りまして、慎重にご審議いただきありがとうございます。

3 その他

(前田会長)

次に、次第の「3 その他」に移りたいと思います。
事務局から報告事項がありましたらお願いします。

(次森企画政策課主事)

事務局から一点ご案内をさせていただきます。

先ほど資料3でもご報告させていただきましたが、次回の令和元年度第3回の清須市地域公共交通会議について、本日、開催通知を机上配付させていただきましたとおり、令和2年1月9日(木)の午後2時から、本日と同じこちらの会場での開催を予定しております。新年早々の開催となりますが、ご出席いただきますようよろしくお願いいたします。

事務局からは以上です。

(前田会長)

ありがとうございます。

次回の会議よろしくお願ひしたいと思います。

最後にこの他のことでも何か委員さんからご意見等ございますか。

(加藤副会長)

告知みたいなことで恐縮なのですが、今週の金、土、11月15、16日に大同大学で福祉と交通の連携を考えるセミナーを開催します。15日の午後1時から夜の懇親会まであって、16日は9時から4時くらいまであったと思います。もちろん全部参加しなくても部分的にでもよいのですが、私が15日の午後に20分くらい講演します。それから、16日の朝にはつばめ自動車の天野会長にもお越しいただいて、トークバトルみたいなのをやろうと考えています。

それ以外にも移動ネットあいちさん主催ということで、普通の公共交通だとなかなか利用ができないような方はどういうふうにしたらよいのかということがベースにあって、今元気な方でもそうになってしまうかもしれないとか、逆に公共交通のほうでちゃんと配慮すれば、今なかなか使えないような人も使えるようになる。実際名古屋市でもバリアフリーのノンステップバスが100%になって、車椅子の方も最近たくさん乗り降りしている状況。それによって、ベビーカーも乗りやすくなっている。そういうふうにな名古屋市は着実に進んでいる。そういうようなことをどうしていったらよいのかということをお福祉と交通の関係者が集まって話をするという機会です。網計画を策定するのにも役立つ内容だと思いますので、是非出ただければと思っています。私のホームページの上のほうにも載っています。

ちなみに、これは清須市のみに関係することかもしれませんが、16日は夕方までそのセミナーがあるのですけれども、名古屋大学で16日の午後に伊勢湾台

風がもう1回来たらどうするかというシンポジウムを開くことになって、講演するように言われ、本当は大同町にいないといけないのですが、教員として断れなかったので、16日の午後は名古屋大学で講演します。伊勢湾台風が来て今年で60年でするのでシンポジウムを開くということで、東海豪雨で大きな被害があった清須市さんにとっては他人事ではないことだと思いますので、そういう方面に興味があるのであれば、是非来ていただきたいと思います。二つも宣伝して恐縮ですが、清須市に関する話題だと思いましたので紹介させていただきました。

4 閉会

(前田会長)

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

どうもありがとうございました。今後ともよろしく願いいたします。

問い合わせ先	企画部 企画政策課 電話 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 加藤 榮子

署名委員 鬼頭 恒雄