

平成31年度第1回 知多市地域公共交通会議 要旨

○日 時 令和元年6月4日(火) 午前10時00分～午前11時43分

○場 所 知多市役所 3階 協議会室

○出席委員 18名

- ・知多市 副市長 立川 泰造
- ・八幡コミュニティ 会長 近藤 辰巳(代理:平松 鋼一)
- ・東部コミュニティ 前会長 前田 元己
- ・南粕谷コミュニティ 会長 江端 正雄
- ・旭東コミュニティ 前会長 森田 孝明
- ・知多市社会福祉協議会 会長 大島 大東
- ・知多市観光協会 会長 酒井 清
- ・知多市商工会 青年部長 酒井 雅充(代理:竹内 千豊)
- ・名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科 教授 松本 幸正
- ・知多乗合(株) 取締役社長 勝田 厚秀
- ・(公社)愛知県バス協会 専務理事 小林 裕之
- ・愛知県タクシー協会 知多支部長 藤田 重記
- ・愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事 盛林 克浩
- ・中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官 小川 賢二
- ・愛知県振興部交通対策課主幹 渡邊 重之(代理:児玉 朋孝)
- ・愛知県知多建設事務所 維持管理課長 永井 謙二(代理:北川 秀一)
- ・愛知県知多警察署 交通課長 西岡 基
- ・知多市 都市整備部長 安永 明久

○欠席委員 2名

- ・岡田コミュニティ 前会長 永井 延佳
- ・安全タクシー(株) 代表取締役 森川 栄二

○傍聴者 17名

○事務局 4名

- ・市民生活部長 竹内 克忠
- ・市民協働課長 渡真利 浩
- ・市民協働課 課長補佐 長谷川 一樹
- ・市民協働課 加藤 正樹

会議の経過及び発言の要旨

1 あいさつ

【会長】

コミュニティ交通あいあいバスに関して、前回の会議において、今後のバス利用の促進のため、バス路線の見直しを提案したところであり、頂いたご意見をもとに作成した路線図とダイヤ案についてご協議をお願いしたい。

また、本日は運転免許自主返納促進事業の拡充につきましてもご協議いただく。

近年、高齢者ドライバーによる痛ましい交通事故が連日報じられるなど、高齢者への交通対策が社会問題化している。

高齢者への交通支援も公共交通に求められる役割の一つであり、この拡充事業が運転免許自主返納の促進、高齢者への外出支援に寄与し、高齢者ドライバーの交通事故防止にもつながるものと期待している。

この会議は、様々な視点から本市の公共交通に対するご意見を伺うことができる、大変重要な場と捉えているので、活発なご協議をお願い申したい。

2 協議事項

(1) コミュニティ交通について

ア 運転免許自主返納促進事業の拡充について（資料1）

【事務局】

●資料1（1ページ）

「1 事業の目的」は、65歳以上の運転免許自主返納者に発行している1年間の有効期限付きの「無料あいパス」という愛称で発行している無料乗車券の有効期限を無くすことにより、高齢者の運転免許自主返納をさらに促進し、高齢者による交通事故の減少を図ろうとするもの。

あわせて、高齢者に対する運転免許自主返納の促進及び交通弱者である高齢者への外出支援として、無料あいパスの対象を75歳以上の市民にまで広げ、コミュニティバスの利用促進、利用者のすそ野の拡大に繋げたい。

「2 事業の概要」について、事業開始は令和元年10月1日を予定で、75歳以上の方が無料となるため、現在、75歳以上の方に販売している1か月1000円の定期券、「75あいパス」は廃止。

また、拡充後、無料化対象となる方たちにとって手元に残った回数券は不要となるが、回数券自体が使えなくなるわけではないことと、事業開始まで3か月間の周知期間を設け、その間に使用していただくこともできることから、払い戻しはしない。

「3 無料あいパスの発行方法」について、65歳以上の運転免許証自主返納者で、すでに無料あいパスを所持している方に対しては、パスの有効期限が切れても、引き続き使用可能であることをお知らせする。再発行希望者は、再発行が可能。

過去に無料あいパスの発行を受けたが、パスを廃棄、紛失してしまった方は、市からのお知らせ文書と身分証明書を持参して申請していただくことでパスを再発行する。

新規に申請する方はこれまでと同様、運転経歴証明書または運転免許取り消し通知書と取り消しとなった運転免許書のいずれかをお持ちになって、申請していただくことで発行する。

●資料1（2ページ）

75歳以上の市民については、年齢と本人確認のため身分証明書をお持ちいただき、申請していただく。

「4 無料あいパスのデザイン」について、現在のデザインを踏襲し、自主返納者と75歳以上でデザインは区別しない。

「5 市民への周知方法について」は、報道機関への情報提供のほか、広報ちた、ホームページ等への記事の掲載、公共施設、バス車内、老人クラブ、沿線主要施設、知多警察署などにポスターの掲示やチラシ配架などを予定。

拡充後に75歳を迎える市民への広報は、後期高齢者医療保険の被保険者証の発送にあわせてチラシを同封してお知らせする。

●資料1（3ページ）

「6スケジュールについて」、10月1日の施行にむけて、準備を進めていきたい。

〈主な質疑、意見等〉

【副会長】

今回、高齢者の方々の事故を防ぐために、運転免許の自主返納を促すための一方策として、無料あいパスを拡充するという事で、社会的には正しいというか望ましい方向だと思うが、もともと75歳以上は無料だったのが、財政負担ということが問題となって有料化に進んだという経緯があり、少し市の方針が変わってきていると思われる。

時代とともに変わるのは構わないが、いわゆる公共交通だけではなく、その他全体の高齢者に対する福祉施策等も含めた方針についてお話しいただきたい。

【事務局】

75歳以上を有料化した当時には発生していなかった問題として、超高齢社会が進展し、後期高齢者も増えてきたことで、全国的に高齢者による交通事故が増えてきている。

当時は、公共交通は移動の利便性のみを考えていたが、新たに安全面を考慮に入れて、施策を転換したもの。

【委員】

知多バスの路線バスの利用者も対象になるのか。

【事務局】

対象となるのはコミュニティバスの利用者のみで、路線バス利用者は対象外。

【副会長】

この会議で考えなければならないのは、無料によってあいあいバスの利用者の方々は喜ばしいことだが、一方で知多バスやタクシーの利用が減るという影響があること。

安ければ全てが良いということではないということも念頭に置いたうえで、これが果たして相応しいのかどうかということを考えなければならない。

【委員】

コミュニティバスについては値下げあるいは無料化になるが、知多バスについては、消費税増税に伴い値上げになるという状況になっている。

市からは運行補助金をいただいているが、利用者の方にとっては負担増になり、事業者としては風当たりが強くなる。できれば市民の方に御理解いただけるようご配慮願いたい。

【事務局】

コミュニティ交通は、民間のバス路線の運行では収支が取れないようなところで、交通空白地となっているところを運行している。

コミュニティ交通は、実際にはバスの便数が少なく、行きも帰りもコミュニティバスで、という利用が難しく、帰りは路線バスやタクシーを利用しなければならない方もお見えになるということで、コミュニティバスの利用促進をタクシーや路線バスの利用促進にもつなげることができればと考えている。

【委員】

今、お話しいただいているように、待ち時間でタクシーをご利用いただくというような、親和性はある。

東浦町では、免許返納時にお渡しするプレミアとして、バスの回数券かタクシーチケットのどちらかをチョイスしていただくという仕組みを作っていた。

その波及効果が東海市に及び、今は半田市でも検討されている。

今すぐに、というような話ではないが、次の展開があるとしたら、タクシーチケットの配慮もいただければ、より良いのかなということで事例として紹介させていただいた。

【副会長】

事例紹介ということで、また、そんな検討が必要な時には参考にしていただきたい。

それでは今回、運転免許自主返納事業の拡充ということで、無料あいパスの拡充についてご承認いただいたということで、よろしいか。

【委員】

異議なし。

【副会長】

それでは会議として承認いただいたので、10月1日から施行できるよう、事務局は手続きを進められたい。

イ バス路線の見直しについて（資料2）

【事務局】

●資料2（1ページ）

「1 経緯と経過」について、前回の会議にて提案したバス路線の見直しに対して頂いた意見を踏まえ、路線図とバスダイヤの案を作成し、提案するもの。

「2 現行コースの特徴と課題」について、北部コースの特徴として、朝は通勤及び通学目的で、昼間時は西知多総合病院や駅利用者の足として使用されている。課題としては、沿線に商業施設がないことから、買い物目的としては使用されておらず、また、沿線住民が少なく利用者数が伸び悩んでいる。

次に、東部コースの特徴としては、東部地区住民の利用率が高く、市西部の商業施設やクリニックなど、買い物、通院目的として日常的な利用をされている。課題としては、朝倉方面行きの最終便が14時30分発と早く、梅まつり期間の観光客の利用が進んでいないことに加え、朝倉方面行きは便数が1日4本と少ないため、東部地区住民にとって利用の足かせとなっている。また、東部地区は、巽が丘周辺に出店していたスーパーマーケットが閉鎖したことに伴い、住民の買い物対策を求める声が上がっている地区でもある。

●資料2（1、3ページ）

「3 見直し案」についての「（1）路線について」は、資料2の3ページ、統合コースバス路線図（案）を参照。統合コースのルートは、図面の太いピンク色で示しており、北部と東部のルートをベースにした循環左右回り路線コースの改訂版で、左右回り共に「朝倉駅」を起終点とし、寺本駅前を經由して、矢印付近の「長曾橋西」という交差点で右折して図面下側の現状の東部コースに向かう左回り（反時計回り）コースと、直進して図面上側の北部コースに向かう右回り（時計回り）コースに分かれる。

統合のメリットとして、巽が丘駅周辺の北部コースと東部コースのルートの重複が解消され、路線の効率化、運行経費の削減が図られる。

また、東部コース、特に分岐点の長曾橋から巽が丘駅の沿線住民が西知多総合病院に乗り換えなしで直接行けるようになる。

なお、前回の会議でいただいたご意見を取り入れ、東部地区住民の生活圏を考慮し、東海市の南加木屋駅と中平地のバス停に乗り入れをするようルートを変更している。

変更によってルートから外れる地区についてはバス停もなく、利用者への影響はない。

●資料2（2、4ページ）

次に「（2）ダイヤについて」は、資料2の4ページ、統合コースダイヤ（案）を参照。上の段が循環左回り（反時計回り）コース、下の段が循環右回り（時計回り）コースのダイヤとなっている。

現行のコースと新コースのダイヤが比較できるよう、矢印の左側が現行の北部コースと東部コースのダイヤ、右側が統合した循環コースのダイヤとなっている。

ダイヤの見直しのポイントとして、通勤通学など現状の利用者への影響を少なくすることを第一に考え、さらに新たな利用者の獲得を目指した。

具体的には、一点目、東部地区住民の買い物対策及びバス利便性の向上のため、循環右回りコース（下の段）の4便と6便、青色に着色した時間帯を増便。

これにより昼間時間帯における高齢者の利用者数の増加が予想され、バス利用の増加が高齢者の自動車使用を抑制し、高齢者ドライバーによる事故防止が期待される。また、右回りの6便は、梅まつり期間中の梅の館から帰宅する観光客の利用増にも期待。

次に二点目、東部地区内の狭い道路でのすれ違いが生じないようにダイヤ調整をした。す

れ違いの個所はダイヤ案の黄色の着色区間になり、片側1車線のある道路で、小型バスがすれ違っても交通に支障がない地区としている。

三点目、利用者の多い知多翔洋高校前の停車時刻を維持、四点目として利用者の少ない夕方時間帯の最終便を前の便と統合して減便し、運行経費の節減を図っている。

次に、五点目、利用者にわかりやすいよう、現行のコースと同じように、同じバスが一つのコースを連続して走行できるように調整。

六点目は、昼間時間帯の買い物客のため商業施設での滞在時間を考慮。

以上が、今回作成しました路線及びダイヤの見直し案の説明。

●資料2（5～8ページ）

なお、今回示した案について、資料2の5～8ページにある利用者アンケートを行い、利用者の実態把握と案に対する意見を募り、見直し案に反映していきたい。

令和2年4月の運行開始を目指し、利用者アンケートの実施、運行事業者との実走試験等を行い、詳細をつめたうえで次回のこの会議にお諮りしたい。

〈主な質疑、意見等〉

【委員】

東部地区では公共交通機関に対する課題があり、先般の交通会議の中で出させていただいた意見に対して、非常に前向きにご検討いただいた。

実際に動かしてみなければ分からないが、東部地区としてはありがたい案だと思う。

また、商業施設での滞在時間も配慮されており、ありがたく思っている。

さらに、西知多総合病院まで乗換せずに行ける地域が増える、あるいは名鉄の南加木屋駅との連結ということに関しても、大変ありがたく思っている。

【委員】

手続きについて、今回増えるバス停は東海市の管轄になる。警察や道路管理者など所管エリアがまたがっているので、手続きが別々になるかもしれない。

その辺もしっかり加味し、スケジュールに余裕をもって臨んでほしい。

【委員】

以前の市民病院が東海市に移転し、非常に遠距離になった。

市の最南端に位置し、市内で最も高齢化率の高い南粕谷地区では常滑市民病院にお世話になっている高齢者が非常に多い。

今回東海市への接続に関しては充実が図られたが、南の常滑市への接続についても同じように検討されたのか、もしあったとすれば具体的にどのように考えているのか、お聞かせいただきたい。

【事務局】

今回のバス路線の見直しについては、南部、北部、東部の市内の3コースがある中で、南部コースは最も利用率の高いコースであり、今回は利用率が低い2路線について、利用率の向上を検討した結果、この統合コース案に至ったもの。

南部コースの見直しはということですが、今回の統合コースに対する評価も参考に検討を進めたいということと、協議事項の「(2) デマンド交通の検討について」でも考えを述べさせていただきたい。

【委員】

今回の見直し案を見ますと、1時間15分程度の長大路線となっている。道路事情が良く分かならすが、渋滞で遅れて運転手が休憩できないとか、運転手のハンドル時間とか拘束時間の基準などに抵触することがないように、検討はされたか。

【事務局】

道路事情による遅れの心配については、現行のダイヤをもとに作成しているが、今後、実走試験を行い、実現性のあるダイヤかどうか検証していきたい。

また、運転手への配慮については、余裕を持ったダイヤにしていきたいと思っている。労働基準に抵触しないよう、ダイヤについては交通事業者と相談しながら詰めていきたい。

【副会長】

ダイヤ案を見ると、朝の1便と2便が13分と15分しか余裕がないので、試走してみても、あまり渋滞に巻き込まれるようであればダイヤ調整が必要になるかもしれない。

後は逆に、空きすぎな気もするが、無理に増やしても運行経費が上がるので、丁度良いところに入れているということだと思われる。

【委員】

もともと北部コースは知多市と東海市を結ぶ地域間幹線系統の路線であり、以前は国の補助を受けていたが、利用者が少ないということで要件を満たせずに、補助を受けられなくなった路線だが、見直しによって利用者数の増加が見込まれるようであれば、補助路線としての地域間幹線系統への位置づけを申請することができる。

令和2年の10月から申請するため、今年の年末頃に愛知県から照会をかけるので、輸送量が要件を満たせるかどうかを確認していただき、エントリーしていただきたい。

手続きとしては愛知県交通対策課からバス対策協議会へ申請することとなる。

【副会長】

ルートについては意見無し。ダイヤについては試走したうえで必要に応じて今後調整、バス停の位置については、道路管理者や警察と十分協議して手続きを進めるということで、事務局案のとおり見直しを進めることについてご了承いただけたということによりよろしいか。

【委員】

異議なし。

【副会長】

承認いただけたので、より具体的な形で次回の公共交通会議で合意が得られるよう、準備を進められたい。

【事務局】

利用者アンケートの案について、説明。

アンケートは2枚組になっており、1枚目はアンケートへの協力依頼と見直し案の概要を記載、2枚目がアンケート用紙になり、2枚目のみ提出していただく。

6月の末頃から7月にかけて2週間程度、バス車内にアンケート用紙と回収箱を設置。質問の1つ目は「ご自身について」ということで、年齢は60歳以上の方については、今後の無料あいパス等の施策の参考とできるように、5歳刻みとした。

普段の自動車の運転については、バスを利用する方の自動車の利用状況について確認するための設問。

問2は「このバスの利用目的」。鉄道やバスへの乗り継ぎについては、他の交通機関への乗り継ぎ状況を把握し、ダイヤの微調整の参考とする。

問3は、「路線の見直しに対するご意見」で主に自由記述欄。

1枚目の左下にQRコードを記載しており、スマートフォンからも回答できる。テスト用のアンケート様式で実際に回答もできる。6月16日まで利用できるのもので、ご意見等いただきたい。

【副会長】

見直しの路線をオレンジ色とピンク色で表示しているのは、現在の東部と北部のバスの色を意識してのことだと思うが、色弱の方は見分けがつかないのではないかと思う。色彩のバリアフリーの基準に合わされたい。

【委員】

変更後にも効果検証のために実施すると思うが、調査として精度を上げていくということであれば、調査対象者をある程度絞り込んでやっていくということも必要。

【副会長】

見直しの前後で利用者ごとの状況変化を捉えようということだが、現実的には非常に難しい。全体としての変化を把握することしかできないと思われる。

【事務局】

見直し後のアンケートのことも考えながら反映できるところは反映させたい。

【副会長】

見直し後のアンケートで、見直し前も使っていたか、使っていた場合には比較してどうかという設問を設ければ、事前と事後の変化を捉えることはできる。

ただし、回答者の数によっては、統計的に意味があるかどうかも違ってくる。工夫をしながら委員の意見を反映されたい。

(2) デマンド交通の検討について（資料3）

【事務局】

これまで、路線バス、タクシー及び、コミュニティバスにより、市内の交通空白地の解消を図ってきたが、市民からは市内公共交通の充実を求める声は年々大きくなってきている。市内には、すでに地区住民のボランティアで移動サービスを実施している地域もあるが、高齢者が高齢者を移送する現状について、安全面において不安があると聞いている。

こうした現状と、昨今の高齢者が加害者となる事故の増加を受け、住民の利便性はもちろん、安全面からも市内の交通環境を充実させることは喫緊の課題となっており、デマンド交通の導入について検討を始めたもの。

●資料3

「1 目的と背景」について、一つ目として、高齢者世帯の増加に伴う交通不便者の増加とともに、高齢者が加害者となる交通事故が増加し、利便性の面からだけでなく、安全確保の面からも運転免許自主返納後の交通手段を確保し、自主返納を一層促進することが求められていること。

二つ目はデマンド交通の導入により、コミュニティバスの見直しをすすめ、市内全体の交通環境の改善を期待するもの。

三つ目はサービスの提供を受ける側、する側、双方にとって、移動手段の確保は重要な課題となることが予想されること。

四つ目は移動支援による健康寿命の延伸。健康で生き生きとした生活を長く送っていただくためにも、移動支援が重要となっている。

次に「2 実施に向けての検討課題」について。

一つ目は交通手段の検討で、持続可能な交通手段とするためには利便性と安全性の確保が必須で、これをクリアするには地域の皆さんによる主体的な取り組みと、交通事業者の皆さんの協力が不可欠。そのためにも、導入するデマンド交通は既存の交通手段との連携が可能な手段としなければならない。

次に二つ目はデマンド交通の実証実験の実施・継続・本運行の要件の検討。実証実験の実施が本運行に移行するための既得権とならないよう、利用率や収支比率などで明確な基準を設け、本当に必要なサービスを提供できる環境を整える必要がある。

三つ目は「実施地域の決定について」。デマンド交通は市内の限られた地域で提供するサービスであり、その効果が市内全域に波及することが前提でなければならない。地域ごとの高齢化率やこれまで市に寄せられた公共交通に対する要望などを踏まえた上で、導入に向けて積極的な協力が得られる地域を選定することが重要となる。

市内の交通環境の充実とともに、安全なまちづくりを進めるために重要な施策ととらえており、ご協力をお願いしたい。

【委員】

目的と背景の（４）移動支援による健康寿命の延伸に関連して、社会福祉協議会が主催する、移動支援をテーマにした会議に年に数回出席している。

その中で、高齢になって車にも乗れなくなり、運転免許を自主返納する時が来るが、その時になってから考えるのではなく、その前から自分がそうなった時の生活スタイルを意識して、体験していくことが大事だということが話された。

デマンド交通ということで、非常に期待の高い検討をしていただいていると思うので、こんな検討もされているということを早い時期に広報していただきたく、将来の生活スタイルを考える機会としたい。

また、市としてバス利用を促進したいというPRを強化してもらうことで、そうした考えの方が増えることにもつながると思われる。

【副会長】

大変重要なお指摘をいただいた。今回、デマンド交通を検討するにあたって、先ほど事務局からは、地域によってニーズが違って、相応しい手段も異なるという説明があった

が、それを地域の皆様と一緒に考えましょうということ。そういうプロセスを経ながら、地域にとって一番重要なのは何か、ということを経験の方々と一緒に考えてみる、それが地域の方々にとっては、自分たちが免許を返納したときに何をしようか、あるいは、どういう手段があれば良いのかということを考える機会になるということ。

そのためには、プロセスの中で一緒に考えませんかということをお声掛けする。そして実際にコミュニティ会長さん等を通して集まっていただくというような場があると良い。

また、利用促進のPRが足りないということで、先ほどのアンケートを見ても、皆さんに利用してほしいという思いが十分伝わらないということであり、そういうメッセージを入れていくことが大事だということ。

【事務局】

先ほどバス路線の見直し等も認めていただき、知多市の公共交通も新たな動きを見せ始めたところであり、成功させるにはPRは非常に重要な要素であると考えている。

皆様にご意見をいただきながら、利用促進が進むように効果的にPRしていきたいのでご協力をお願いしたい。

【副会長】

知多市では市民参加型の施策が進んでおり、返納の前から自分たちの生活を考えるという機運があるということは素晴らしいことであり、地域と一体となって進めてほしい。

ただし、その時に大事なことは、そこが一人勝ちするのではなく、市全体として良くなるような形となるように事務局あるいは関係者の皆様方が、意見を出し合って情報提供していかねばいけないということ。

【委員】

デマンドというところ、公共交通の一翼を担うタクシーも活躍しているという事例が全国にある。タクシー事業者も少しでもお役に立ちたいという気持ちは持っているが、いかにせん運転手不足で要望に応えられていないという現実がある。

タクシー事業者としてはギブアップせずにはできる範囲で、何が出来るかということを経験局とも皆様とも協議させていただきたい。

ただし、近隣のデマンドの事例では、バス停に対してタクシー停を設け、そのタクシー停からバス停に時刻表通りに到着するという目論見で実施しているが、結果的にバスに間に合わないことも少なくなく、中々上手く機能していないという例もある。

デマンドではなく、普通のタクシー事業に対して行政が、タクシーチケットみたいなことで簡単に対応していただく案もあるのかなと思っている。

運転手不足もあり、地域の細かなニーズに対応できないということもあるが、朝と夕方を外し、午前10時から午後4時の昼間時間帯であればこういう対応ができるなど、時間帯を切っていくことで可能性も見えるので、その辺を根気よく相談しながら、対応できることはしたいと思っている。

【事務局】

地域の皆様の要望と事業者の皆様の実情を理解し、お互いできる範囲で協力し合うことが、実現可能な新たな交通手段を作り上げていく上では重要なことになると考えているのでご協力願いたい。

【副会長】

協力したいということを出していただけた。限界もあるということだが、その範囲の中でやれる方策を当然考えていかなければならない。地域によって相応しい形が異なるので、どれくらいの利用が見込めて、どこへ行きたいのか、そこにタクシーの配車が可能なかどうか、ということも含めて今後一緒に検討していければ良いということ。

そんな中でデマンドもあれば、タクシーチケットの配布が一番効率的かもしれないという意見もあるので、これらの内容を今後検討していくということ。

【委員】

南粕谷地区にはお助け会という会があり、約50名程度の方がボランティア登録していただいている。通院のための移動サービスや障子貼りなどを、高齢者でできる範囲のお手伝いを行っている。

こういう実態があるということだけご承知おき頂き、今後の検討を進めていただければありがたい。

南粕谷地区は昭和47年当時に新日鉄の団地として1000戸程度の規模で開発されたが、今は70歳代や80歳代となってきて、空き家も40戸ほどあるような状態となっている。そういった中で高齢者が高齢者を助けているような日常生活を送っているの、少しでも利便性のある施策が展開していただけるようお願いしたい。

【委員】

地域は異なるが、路線バスの日長団地線という路線がある。南粕谷との距離もそんなに遠くない地域だが、路線バスとコミュニティが一体となって何かやれないかということも含めて考えていただきたい。

例えば新舞子の駅と結ぶということや、路線バスとコミュニティバスのコラボレーションということも一つの方法だと思われる。

事業者としては、日長団地線は非常に厳しい路線と捉えている。ここ以外にも朝倉団地線についても見直さないと、昨今の状況では路線を維持するのが難しくなっている。

コミュニティバスと一体的に見直していきたいという考えも持っているのご指導をお願いしたい。

【副会長】

それも非常に重要な視点。全てをデマンドでドア トゥ ドアではなく、バス停までをデマンド、あるいは民間バスと乗り継ぎ、そこに乗り継ぎ割引を導入するという仕組みも出てきた。いろいろなやり方があるため、協議しながら良い方向性を見つけられると、利便性が一層高まる可能性もある。

何かの一人勝ちは決して望ましい姿ではない。何かで全部をやってしまうということは、それが終わると全て無くなってしまいうということになるので、いろいろなものがあるということがすごく大切になる。

そういう意味でボランティア移送サービスは、コミュニティの形成や地域のつながりという面では意味がある一方で、事故の心配や、高齢に伴う継続性の心配もついてくる。

ある自治体では、高齢者は頼まれたら断りましょう運動というものが進められているが、それが良いことなのか現段階では分からない。

だからと言って全部行政に任せて良いのかというと、そうではなく、バランスが一番大

切になる。0か1ではなく、それぞれに相応しいものを作ることが重要。

【委員】

知多市の今後の公共交通に関する施策として、今回デマンド交通の導入について考えていただけるということはとても良い取り組みだと思う。

今後5年程度の知多市における公共交通のビジョンを定め、一貫性のある交通施策を展開するために、地域公共交通網形成計画を策定するということがもご検討いただきたい。

【副会長】

一本筋の通った交通政策を実現していくためには、目標を掲げていくということは大切だと思うので、ご承知おきを。

【委員】

ただ今説明があった交通網形成計画について、今後、是非策定に向けてご検討いただきたいが、策定するための調査事業に対する補助制度もあるので、前もって愛知運輸支局の企画担当までご相談いただきたい。

【会長】

もともと知多市のコミュニティ交通は、バスを走らせることが目的ではなく、いかにまちづくりに生かすかということ念頭に置いてスタートしている。

そういった意味で、各コミュニティの皆様方から地域と一緒に考えてやっていきたいというご意見をいただけたことは、本当にありがたいと捉えている。

以前、この地域公共交通会議のスタートの時に担当課長を務めており、その当時は日長台地区と岡田地区では、路線バスに乗る会を作っていたが、かなり効果があったと記憶している。

また、先ほど路線バスが値上げになるというような話があったが、知多市の場合は日中の午前8時から午後4時までは乗車賃の上限が200円に設定しており、そういった意味では皆様の負担増を抑えられるのではないかと考えている。

今後も皆様方のいろいろなご意見を参考に、このデマンドも含めていろいろと検討させ

ていただきたい。職員も地域の方に出向き、お話しさせていただく。

【副会長】

それではデマンド交通の検討に関しては特にご異論もなく、ご承認いただいたということで、よろしいか。

【委員】

異議なし。

【副会長】

今後は地域の方々と一緒に取り組んでほしい、それから交通事業者さんとも良く協議しながら地域全体として相応しい形を是非とも実現していただきたい。

3 その他

特になし。