

令和2年度第2回尾張旭市地域公共交通会議 会議録

- 1 開催日時
令和2年11月18日（水）
開会 午前10時
閉会 午前11時30分
- 2 開催場所
市役所 講堂2
- 3 出席委員
伊豆原 浩二、金谷 康正、加藤 肇、渡邊 幸江、大坪 和子、
成瀬 史宣、吉岡 実、横田 太、中根 純、小林 裕之、多田 直紀、
佐藤 幸太、上井 久仁彦（代理出席）、安藤 悠太（代理出席）、
野田 憲司、臼井 武男
計16名
- 4 欠席委員
増岡 浩仁
- 5 傍聴者数
5名
- 6 出席した事務局職員
都市計画課長 伊藤 秀記
都市計画課長補佐 國光 盛夫
都市計画課主事補 藤井 康平
- 7 議題等
 - (1) 11人未満の車両の導入について（協議事項）
 - (2) 車いす対応の実施方法等について（報告事項）
 - (3) 市営バス利用券の利用状況等について（報告事項）
- 8 会議の要旨

1 あいさつ

（事務局）

＜事務局あいさつ（省略）＞

（部長）

皆さん改めまして、おはようございます。

都市整備部長の臼井と申します。会議の開催にあたり、一言ご挨拶申し上げます。

先ずもって皆さん、本日は、大変お忙しい中、本会議にご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、日頃から、本市行政、とりわけ地域公共交通の充実に、格別のご理解とご協力を賜っておりますことに対し、この場をお借りして厚く御礼申し上げ

げます。

公共交通を取り巻く環境は、昨今の新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、大きく様変わりしました。

緊急事態宣言以降、「外出の自粛」や「テレワークの実践」など、社会情勢の変化に伴い、公共交通の利用者は大きく減少しました。

しかしながら、公共交通は、緊急事態宣言下においても、休業要請の対象外となるなど、地域の「くらしの足」を守るため、運行が継続されてきました。

本市の市営バスにおきましても、一時期は利用者数が前年と比べ半分以下という状況もありましたが、運行事業者の豊栄交通様のご尽力により、車内の消毒や換気に加え、乗務員の健康管理など徹底したコロナ対策を実施して、利用者が減少する中でも運行を継続してまいりました。

去る10月15日からは、市営バス利用券の全戸配布による「外出支援」を行ったこともあり、最近では、前年の9割程度まで利用が回復してまいりました。

現在、新型コロナウイルスの第3波襲来が取り沙汰されており、まだまだ安心できる状況ではありません。

今後におきましても、しっかりとした新型コロナ対策を実施しながら、安全安心にご乗車いただけるよう努めてまいりますので、皆さま方におかれましては、より一層のご理解、ご協力をお願い申し上げます、私の挨拶とさせていただきます。

皆さん、本日はよろしくお願いいたします。

(事務局)

それでは、具体的な内容に入ります前に、3点ご連絡がございます。

<「新型コロナウイルス感染症拡大防止について」のお願い(省略)>

<配布資料の確認(省略)>

<構成員の紹介(省略)>

(会長)

本日は協議事項が1点、報告事項が2点、その他が1点で、全体で4件になります。よろしくお願いいたします。

それでは、議題の1「11人未満の車両の導入について」事務局から説明してください。

2 議題

(1) 11人未満の車両の導入について

(事務局)

議題1に入ります前に、4枚目の「令和2年度第1回地域公共交通会議(書面開催)

結果」をご覧ください。

＜「令和2年度第1回地域公共交通会議（書面開催）結果」に基づき説明（省略）＞

それでは、議題の1「車いす対応車両（11人未満）の導入」について、担当よりご説明させていただきます。

＜資料1及び追加資料1に基づき説明（省略）＞

（会長）

ただいま、11人未満の車両の導入について今の説明で、ご意見、ご質問ありますでしょうか。

（構成員）

今回の「11人未満の車両の導入」につきましては、これ自体に意見はありませんが、いくつか確認したいことがあります。

老朽化に伴う車両の買い替え計画があると伺っています。車両更新時に今回の「11人未満の車両」はどうするのか。現段階で何か考えがあれば教えていただきたい。もう一点は、乗れる・使えるバス停の制約があるのかないのか。資料3を見ると、どこのバス停でも使えるように見えるが、道路の構造上や交通の問題等で使えない場所はないのかを教えていただきたい。3つ目は、車いす利用者がバス停まで移動していただくことに難儀があると思っています。あさび一号に乗れないことへの対策は必要であると理解はしているが、本来の目的は自宅から最寄りの行き先までご案内することだと理解しております。その点に関して、都市計画課だけで考えるのではなく、福祉部門や市民、車いす利用者の方々からも意見をしっかりと聞くべきことが一番よいと考えます。

ここからはタクシー部門からの要望となります。

タクシーはドアツードアですので、ぜひ活用について考えていただきたい。ローザの買い替えの中で話題は活性化してくると思います。ポンチョのように車いすごと乗れる車両なら問題ないと思いますが、道路の関係で厳しいと考えられます。その時は、福祉券の拡大など、福祉部門との連携、市民の声を聞くなど対応していただきたいです。また、タクシー業界として協力できることがありましたら、ぜひ対応させていただきたいです。

（事務局）

1点目の今後車両を更新した際の「11人未満の車両」の取扱いについては、今回の車両は予備車でもありますので、車いす対応のみではなく乗りこぼし対応にも使わせていただきます。今後、車両更新する際は既存の方法か新しい方法をとる

かはわかりませんが、乗りこぼし対応の際には引き続きこの車両を使用していこうと考えております。

2点目のどこの停留所でも利用可能かという点につきましては、基本的にはすべての停留所で対応していきたいです。しかし、車両の安全性等につきまして、引き続き運行事業者とともに検討してまいります。

3点目につきましては、地域公共交通会議としても、市民や車いす利用者の声に引き続き耳を傾けて課題の対処に努めてまいります。

(構成員)

バスの買い替えについて、地域公共交通会議の皆様や市民の意見をよく聞いて考えていってほしいです。加えて、バリフリ基準の適用がありますので、そこを優先的に考えていただき、それがどうしてもできないからこうするという考えがないと受け入れられないと思っております。

(会長)

ありがとうございます。ご指摘のとおりで、バリアフリー法に適合できないということは、あさび一号の実証実験走行の時から課題です。残念ながら、日本車では、バリフリ基準に適合しているものがポンチョしかない。そうすると、霞ヶ丘あたりの細い道路が苦勞することになり、道路整備の問題も関係してきます。そういう部分も含めて考えていく必要があると思います。すぐに対応できるかは別として、そういう方向は抑えていくことを考えて、皆様に報告なり行っていくことが大切だと思います。

福祉との関係については、ご指摘の通りだと思います。ぜひ、福祉関係と連携をとって調整、協議は行っていってほしいと思います。すでに行っているかもしれませんが、やっていただきたいという意思の再確認ということでよろしく願いいたします。

(構成員)

長い間、色々な課題がある中で、今回の車いす対応車両の導入にあたり、地域公共交通に車いすを取り入れていこうという流れに置いて行かれず良かったと思います。運行していく中で新しい課題が見つかっていくかもしれませんが、第1歩が動き出したことに感謝いたします。

ハイエースの導入ということで、車両の幅などを聞いてまいりました。同型の車両が一般の介護タクシーで使われていることや私が関わっている方で人工呼吸器などの大型の医療機具を携えている車いす利用者の車いすの幅が68cmということでした。このハイエースが対応できる車いすの幅が72～78cmになりますので問題ないと考えられます。

とにかく具体的な第1歩を踏み出せて良かったという感想です。

(会長)

ありがとうございます。

今の幅で対応できる車いすの大きさは限定されるので、ご利用がある時は丁寧にそのことを話し合っただけで欲しいです。すべての車いすに対応できるかといわれるとそこまでは難しいことが考えられますので、先ほどの福祉の話にもつながりますが、介護タクシーなどについても考えていくことが大切だと思います。

他にご意見のある方はいらっしゃいますか。

特にないようですので、この「11人未満の車両の導入」については同意いただけたということで進めさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(全員異議なし)

全員のご同意をいただいたということで、次に進めさせていただきます。

それでは、次は報告事項に移りたいと思います。

「車いす対応の実施方法等について」です。先ほどの構成員からのご指摘も含めて、事務局から説明をお願いいたします。

(2) 車いす対応の実施方法等について（報告事項）

(事務局)

それでは、議題2「車いす対応の実施方法等について」ご説明させていただきます。

<資料3に基づき説明（省略）>

(会長)

ただいま、「車いす対応の実施方法等について」説明がありましたが、質問等ありますでしょうか。

(構成員)

私は、以前から尾張旭市地域公共交通会議に参加しており、この車いす対応の仕組みについて理解しておりますが、初めてこの説明を聞いた方が理解できるかという点と難しいと思いますので、分かりやすく周知することが重要だと思います。時刻表どおりに運用する、ルート上を走るといったことなどが理解されずにタクシーと混同してしまう可能性がありますので、そうした点を周知していくことが課題になると思います。もう一つは、受診の際の帰りの時間は見込み辛く前日に予約することが難しいので、先ほどの説明で、当日でも柔軟に対応してもらえるのはありが

たいのですが、必ず対応できる保障はないということですね。

今後、わかりやすく周知することが課題だと思います。

(構成員)

予約して乗るという利用形態は他の市町もやっております。先ほどのお話にもあった帰りの便も前日までに予約しなければいけない点が非常にネックになっており、せっかく制度や仕組みを作ったのに利用しにくいということで利用されないといったことが見受けられます。仕組みのご説明、周知等とともに、帰りの便についても柔軟な対応ができるとういと思います。そういった点を強調して周知していただきたいです。せっかくこういった車いす対応車両を導入するので、多く利用していただかないと意味がないので、その点も合わせてお願いしたい。

(構成員)

料金のことについて、対象者で手帳の有無を問わないということで手帳がなくても制約のある方は利用できるということで、車いすの利用者であっても手帳がなければ有料という理解でよろしいですか。

(事務局)

手帳を所持していない方は有料です。

(会長)

他に何かありませんか。

では、これ以上ご意見がないようですので、私からも提案があります。

何日前から予約ができるのかということについて、今は前日まで受け付けるとなっていますが、先ほどの話で2週間前から受け付けるということですが、いつからという始まりを明確にするという提案が一つです。

また、今回の車いす対応車両は初めての導入であり、利用者はどのように利用するかわからないと思われるので、お試しのような期間を設けてみたらどうでしょうか。試乗してみて本当に利用できるかを確かめてもらいつつ、周知を行っていく期間を設けて、利用してもらって加えて、新しい課題が見つかるかもしれませんので、そのような機会を得られたらと思います。

お試しなら豊栄交通様も運行の課題を確認する上で行うという考えもありうるかもしれません。事務局もそのような考えはどうですか。運輸支局と相談、確認して行えればと考えます。

(構成員)

市がすべて補てんし、事業者のマイナスにならなければ事後報告で大丈夫です。

(会長)

豊栄交通様としてはいかがですか。

(構成員)

ありがたいご意見だと思います。

バス停にも色々な状況があり、初めて路上に停めてからわかることがあります。お客様の安全の確保や乗降時の段差の有無、乗務員も路上で対応するので安全性の確保など考えられます。今、ふと思いついたことは乗降中に三角板を設置して後方の安全確保などやってみないとわからないことが多くあるので、色んなケースを想定して試乗をやらせていただけるとありがたいです。

(会長)

事務局と運行事業者で考えていただけるとよいと思います。

ぜひ、検討をお願いいたします。

何か他にご意見がある方はいらっしゃいますか。

周知についてですが、皆さんから協議事項で承諾をいただいたので、すぐPRしてもいいと思います。近くの車いす利用者の方など周囲の方、施設の利用者へ周知していただければと思います。

よろしければ、この報告事項は確認したということで進めさせていただきます。

それでは「市営バス利用券の利用状況等について」に進みたいと思います。事務局の説明をよろしくをお願いします。

(3) 市営バス利用券の利用状況等について（報告事項）

(事務局)

それでは、議題3「市営バス利用券の利用状況等について」ご説明させていただきます。

<資料4に基づき説明（省略）>

(会長)

今の説明に、何か質問等ありますでしょうか。

(構成員)

参考資料2を見るとやはりコロナの影響が出ているのではないかと思います。愛知県全体のコミュニティバスはどれも同じような状況、最近になって前年の数値に近づいてきたのかなといった状況です。お願いごとになりますが、毎年2月の事業評価の提出に向けて、資料を作成していただいている自治体も多くありますが、どれもコロナの影響があったで終わってしまっています。コロナの影響は仕方ない

ですが、目的別、行き先別或いは年代別など細かく分析していただくとどういった利用実態なのかわかってくるのかと思います。今回、尾張旭市では利用券を配布しており、効果が出ていることは素晴らしいことだと思いますので、利用者にヒアリングを行って、どういう理由で利用したのか、なかったらどうしたかなどを調査して分析の一つとして取り入れていただけたらと思います。

(会長)

出来る範囲でいいと思いますが、ぜひヒアリングを行ってどのような利用実態があるのか分析できるといいと思います。

(構成員)

市営バス利用券とはかけ離れたことになりますが、タクシーも4月、5月は相当な落ち込みです。対前年比は3割ぐらいで、タクシードライバーは売り上げに応じた給与体系で最低賃金に満たないような中で、やむを得ずドライバーを休ませて国から助成金をいただいて辛うじて運行している状態です。だんだん実績は回復してきてはいますが、完全には戻り切らないと思われ、地方のタクシーは衰退していきたくらう感じております。つまり、この地域にタクシーを残すかという視点で考えていただければと思います。尾張旭市内にはタクシーの事業者はございませんが、タクシーは交通圏で営業ができますので隣の地域のタクシーでも十分に活用することができます。そこで、今後行われる法律の改正で交通計画を作るのであれば、タクシーの使い方を計画の中に入れていただいて、この地域の方々の輸送にどうやって対応していくのかを考えていただけたらと思います。ぜひとも検討のほどをお願いいたします。

(会長)

今後、考えていく必要があると思います。

では、名鉄バス様の状況も教えていただければと思います。

(構成員)

バスの状況ですが、コミュニティバスのあさび一号と同じ状況で最大減少の時期で前年の35%ほどまで落ち込んだ時がありました。回復傾向はあり、先週の段階で前年の75%ほどまで回復しておりますが、70~75%を推移しており、そこから先が不透明な状況です。今申し上げたのは一般路線で、壊滅的なのは高速バスで10%にも満たない状況です。空港線も利用が少ない状況でこちらも10%以下といったところです。貸切バスも数%といった状況です。事業全体とても苦しい状態ではあります。

このエリアの状況といたしまして、愛知医科大学病院線、いわゆる南北線のような広域路線につきましては、10月に改正があり、利用者の少ない夜の便を一部減

便し、経費を抑えながら路線を維持しようとしています。9月にOD調査を実施したところ、前年の5月の実績に対しまして、減便はしたものの利用全体としてはほぼ変わらない状況です。1日約130～140人くらいの利用がありました。バス路線としては非常に少ない利用者数ですが、時間の見直しもさせていただきました。特に駅から長久手高校までの利用する学生が多く、30名ほど並んで利用していただいている状況があります。今回、渋滞する箇所を考え、時間を少し前倒しして、遅れても授業に間に合う時間に設定する、尾張旭市内に入ってくる便の遅延を鑑みて時間を調整し、朝の時間帯の利便性を高めて利用しやすい環境に変えていくといった対応をしながら、路線を維持していこうと取り組んでおります。

また、コロナに対する安全対策もしっかりと行っており、この地域の公共交通を守っていければと思っております。

(会長)

公共交通のニーズが減れば、逆に渋滞が増えるということがわかっております。尾張旭市内だと晴丘の交差点周辺は渋滞がよく起きます。そのことについても考えていただいて調整してくださっているということでした。高校生の利用者が多いということで、そのあたりのことを考えていただいたということでありありがとうございます。他に何かご質問、意見ございますか。

(構成員)

名古屋市営バスも他の交通機関と同様の状態ですが、本年10月から尾張旭市の旭労災病院へ志段味巡回系統が乗り入れをさせていただいております。旭労災病院様の方で市営バスが乗り入れできるスペースを用意していただきまして、元々、路上停として「旭労災病院」を旭労災病院近くの道路に設置しておりましたが、新たに病院敷地内に「旭労災病院」の停留所を設置して、今までの「旭労災病院」を「平子ヶ丘町」と変更して利用いただいております。

今までのお話にあったようにコロナ禍ですが、この志段味巡回系統のご利用の状況について、まだ10月に再編したばかりであくまでも具体的な数字は出せませんが、乗り入れを開始する直前の9月に比べて、「旭労災病院」へのご利用が概ね4割程度増えております。具体的には、旧「旭労災病院」現「平子ヶ丘町」のバス停と現「平子ヶ丘町」と「旭労災病院」のバス停で比較しております。また、コロナ前の令和元年度の上半期と比べても、この系統の利用者数は増えている状況です。よって、今回の再編はご利用される方にとって、良い結果になったのではないかと考えております。他の路線は私どもも6割7割減でございますし、現在も2割程度減でもあります。特に夜間にいたっては、4割程度の減少が続いております。

この地域のバスにおきましては、日中の病院や公共機関等への移動手段の確保として運行しているもので、尾張旭市内でも運行しているものです。参考程度に速報レベルのものになりますが、紹介させていただきました。

(会長)

名古屋市営バス様のバスが旭労災病院の玄関まで入る形で運行していただいて、10月からご利用できるようになっております。市民の方が病院をご利用になって、利便性が高くなる。これは大変良いことだと思います。ぜひ、今後も状況に応じて、ご対応をよろしくお願いいたします。

(構成員)

私達もテレビなどでコロナによってのこういう状況を聞いております。生でお聞きして大変さが伝わってきます。今回の市バスの車いすの利用について、来年の2月から運行されますよ、ぜひ利用してくださいということでPRもありました。

私事で大変恐縮ですが、しっかりと対策を講じたうえで近いうちに会合の予定があり、何を使って会場に行こうかと考えておりましたところ、今日の話聞いてタクシーを使っていこうと思いました。私自身も車はあるのですが、利用方法を考えて臨機応変に利用していこうと思ひまして、WITH コロナの中でそういったことを考える良い資料となりました。ありがとうございました。

(構成員)

愛知運輸支局様からコロナ対策についての資料を本日いただいております。バスやタクシーが安全でいかにコロナ対策をしているのかということ国の方からPRしていただいて、このような広報になっていると思います。今度は、こちらでもタクシー専用版を作成して、タクシーはこんなことを一生懸命しておりますので、ぜひ使ってくださいという広報を作っていこうと考えております。お時間をいただきますが、このような取組を行っていきたく思いますので、ご支援の方をよろしくお願いいたします。

(構成員)

今回、初めて参加させていただきました。

市営バスの利用券に関して、コロナのおかげと言ってはおかしいですが、こういった試みがなされると思います。災い転じて福と成ったわけではありませんが、利用されている方がいらっしゃいますので、利用券についての分析をしっかりと行っていただくようよろしくお願いいたします。

(会長)

先ほど、愛知運輸支局様からもご指摘があったように利用券の状況をもう少し詳しく確認、調べてもらってもよろしいでしょうか。ヒアリングするなど形はどのようなものにするかわかりませんが、どのような方が利用しているか、どのように利用しているかをチェックしてくださるといいですね。

(構成員)

西回りのバスに乗ると中央公民館に10時過ぎにしか到着しないようになって
います。午前中の会議だと10時に会議が始まりますので、その前に到着できるよ
うにならないでしょうか。

(事務局)

そういった会議、特に市役所が主催するような会議につきましては、バスでい
らっしゃる市民の方々を意識し、バスの時間を確認してそれに応じた会議の開催時
間を設定してもらうようということを、年に数回ほど全市に周知をしているところ
です。今後、運行見直しをする際には、そういった情報を考えながら検討させてい
ただきたいと思います。

(会長)

かつては、この会議の開催通知文の下の方に市役所に来るあさび一号の時刻表
を記載してくれていました。

(事務局)

失礼いたしました。今後は記載させていただきます。

(構成員)

コロナの対策について各交通事業者がそれぞれの会社で工夫しながらやってい
ます。我々も配られたチラシに書かれているような手指消毒でしたり、車内の消毒
清掃など色々なことに取り組んでおります。あさび一号ですと運転席のところにビ
ニールカーテンを張らせていただいております。市と相談するつもりですが、この
後、安心して乗ってもらうため、どこまでしっかりと対策を行っていくのかを考えて
いきたいです。また、これらに取り組んでいくにあたって我々事業者も費用負担が
大変で、マスクや消毒液などいろんな形で費用がかかっていることもご理解を
いただきたいです。先ほども話で出ていた通り、利用者が減って運賃収入が減って
おります。そういった点など我々事業者の大変さを皆さんにも知っていただいでご
協力いただけたらと思います。我々もできることは行って、エッセンシャルワーカ
ーとしての使命は果たしていくつもりです。何卒よろしく願いいたします。

(会長)

他になければ、報告事項等の利用状況についても確認させていただいたということに
したいと思います。

それでは「3 その他」に行かせていただきます。運輸支局からお願いします。

3 その他

(構成員)

その他として2点ほどよろしいでしょうか。

1点目は、今日お配りした「公共交通あんしん利用」のチラシです。バスやタクシーの事業者の方々は利用者が減っている中で、公共交通機関は休まずに運行しております。なおかつ、去年までやっていなかった消毒などの細かい作業をやりながら、先ほども「お金がかかっています」というお話があって、そんな中でも頑張って運行しているということを知ってもらいたいと思い、このようなチラシを作成しました。

このチラシはご自由に使用していただいて構いません。不安に思って公共交通の利用をためらっている方がいらっしゃれば、このようなチラシを活用していただければと思っております。

2点目は、先ほど話の中で出た計画の話についてですが、公共交通活性化再生法について、5月に法改正がありまして、来週27日に施行される予定になっております。色々なところが変わってきますが、大きなところとしては、全市町村に計画の策定の努力義務を課すということになります。実は、尾張旭市は計画がありません。愛知県の自治体の中では、結構な自治体が「公共交通網形成計画」、新しい法律ですと「地域公共交通計画」という名前になりますが、策定しております。コミュニティバスを運行している自治体の中で、例えば、稲沢市も計画はないのですが、計画を作っていない自治体の数は少ないです。本日の話の中でもありました車両の話でもこの先どうするのか、例えば、老朽化したらどうするのかなどの様々な問題があると思います。そういった1つ1つの課題やこの先何年どのようにしていこうかといったところについて、しっかりと計画を作って、それを基に取り組んでいただくということが一番いいのではないかと思います。

加えて、法律とは別に補助金の話もありまして、法律が変われば補助要綱も変わります。補助要綱についてはまだ案が全部出てきていませんが、一番大きなところとしては、計画と補助金を連動させます。つまり、計画がなければ補助金が出なくなるということが将来的に出てきます。あさび一号は国から幹線系統としての補助金が出ておりますので、計画があった方がいいのではないかと思います。

補助金のために計画を作るというのは本来と順序が違いますが、この先何年このまちの公共交通をどうしていこうということを考えるうえでは、やはり計画というものをしっかりと作る、それも都市計画といったマスタープランと連動させたまちづくりと一体となったものをご検討していただければと思います。

(会長)

はい、ありがとうございます。

1点目の資料につきましては、皆様も読んでいただければと思います。

2点目については、活性化再生法が5月に改正されて、すぐの公共交通会議が書面開

催になってしまったものですから、改正の話が皆様にできていない状況でした。その間に時間が過ぎてしまい、この11月27日から施行されるということです。努力義務で計画作りなさいということになっておりますが、中身は色々な資源をみんなで活用しましょう、何とかしようといったものになっております。補助金の制度もかなりシビアになってきております。このままいくと、計画のないところは補助金をカットされることになると思われまます。そういうことを考えていくと、しっかりとした計画が必要となるでしょう。最近、尾張旭市の場合にはあさび一号を含めて基本的な考え方の計画は、実は形成計画の名前を付けず、基本計画といった形で作ってきた経緯があります。ですから、考え方が間違っているといったものではないので、整理してぜひ来年度になるか分かりませんが、しっかりとした考え方をもって公共交通計画を皆さんに示せるようにもう一度整備する必要があるだろうと思います。今日の車両の話もすべてそれに関わってきます。ぜひ、この会議の中で計画を作っていただけるように市の方もしっかりと対応していただければと思います。よろしくお願いいたします。

この会議は今回で2回目です。年間に2回、3回しかありません。せっかくですので何か意見等ある方はいらっしゃいますか。

先ほど計画の話がありました。隣接市町との関連するところは協議をちゃんとするよというのには、形成計画の時代から言われております。特に市町を跨ぐ路線、名鉄バスの愛知医科大学線やあさび一号も跨いでおりますが、そういった地域を跨ぐところは協議をちゃんとしてくださいとなっています。今後整理されると思いますが、尾張旭市と長久手市、瀬戸市、名古屋市の公共交通に対するスタンスをどうするのかということ今一度整理しておく必要があると思います。よろしくお願いいたします。

何もないようでしたらこれで終了したいと思います。

(事務局)

皆様、ありがとうございました。

様々な活発で忌憚のないご意見ありがとうございました。いただいたご意見を踏まえながら、今後の活動に活かしていきたいと考えております。

これを持ちまして第2回地域公共交通会議を終了いたします。

ありがとうございました。