

令和 8 年度第 1 回大口町地域交通推進会議（地域公共交通会議）議事録

日時 令和 8 年 8 月 7 日 午前 10 時～正午

場所 大口町役場 3 階第 1 委員会室

◇出席委員 松尾 幸二郎 会長〔豊橋技術科学大学准教授〕
鈴木 和江 委員〔大口町議会議員〕
村松 真一 委員〔大口町工業クラブ会長〕
前田 一紀 委員〔コミュニティバスサポート隊〕
吉田 桂志 委員〔大口町商工会 事務局長〕
三輪 典幸 委員〔大口町社会福祉協議会 事務局長〕
中西 憲一 委員〔大口町建設部長〕
原田 光一郎 委員〔中部運輸局 愛知運輸支局 首席運輸企画専門官〕
高臣 綾子 委員〔愛知県都市・交通局 交通対策課 担当課長〕（代理：市川 哲也）
伊藤 和喜 委員〔愛知県江南警察署 交通課長〕（代理：山口 達也）
若林 亨修 委員〔愛知県タクシー協会 副会長〕
小林 裕之 委員〔公益社団法人愛知県バス協会 専務理事〕
夫馬 康昌 委員〔名古屋鉄道株式会社〕
松浦 秀則 委員〔あおい交通株式会社 代表取締役〕
伊藤 康喜 委員〔あおい交通株式会社 乗務員代表〕
岩崎 義宏 委員〔大口町地域協働部長〕

◇欠席委員 酒井 一平 委員〔大口町議会議員〕
小川 公子 委員〔大口町民生委員会・児童福祉協議会 会長〕
中村 祥 委員〔こどもと文化の森 理事長〕
高畠 佑樹 委員〔愛知国道事務所 計画課長〕
藤原 英智 委員〔愛知県一宮建設事務所 維持管理課長〕

◇オブザーバー 江南市都市整備部都市計画課長 山本 健太郎（代理：三輪 晶俊）
大口町総務部長 佐橋 竜午
大口町まちづくり部長 岩田 雄治
大口町健康福祉部長 石原 健次

◇意見参考人 犬山市市民部防災交通課長 吉野 勲
犬山市市民部防災交通課統括主査 加藤 総一

◇出席職員 町民安全課長 近藤 和彦
町民安全課主査 大森 正太郎
町民安全課主事補 仙田 和也

◇議 事

1 開会 進行 町民安全課長 近藤

2 会長挨拶 松尾幸二郎会長

3 協議事項（詳細別紙）

（報告事項）

（1）令和7年度大口町コミュニティバス事業報告について

（承認事項）

（2）令和8年度大口町コミュニティバス 運行の目的および目標について

（3）大口町地域交通推進会議運賃部会の運用方針改正について

（4）大口町地域公共交通計画の策定について

（5）わん丸君バス（犬山市コミュニティバス）再編について

4 その他

①前回までの協議事項の進捗について

②Google マップ等への経路検索対応について

③バス停時刻表への指定緊急避難場所の掲載について

5 閉会

◇会長あいさつ

今日は、柏森駅からコミュニティバスを利用して来た。柏森駅では、ちょうど原田委員と一緒に、私が駅のベンチに座っていたところ、「暑くないですか」と声をかけていただいた。

現在は非常に暑い時期であり、公共交通を利用する際、バス停等で待つことの暑さを実感した。柏森駅にはベンチがあるが、ベンチの上には日差しを遮るものがなく、隣にある木の下で皆さんが待っている状況であった。ベンチの上にも日陰があると、より利用しやすくなると感じた。

柏森駅は、大口町のコミュニティバスにとっても非常に重要な駅であるので、今後、駅での待合環境がさらに良くなっていくとよいと思った次第である。

本日は、協議事項が5つある。いずれも重要な事項であるが、特に重要なのが「(4) 地域公共交通計画の策定について」である。これまでも、さまざまな方針等について議論してきたが、本日は、計画の素案に向けた大きな方向性や、将来の地域公共交通ネットワークについて議論することになる。

大口町地域交通推進会議設置条例には平成17年と記載されていることから、現在の大口町コミュニティバスの形は、この頃から始まったものと考えられる。2005年から20年以上が経過しており、その間、個別のルート変更等は、その都度対応してきた。

一方で、町全体として今後の交通網をどのようにしていくのかについては、これまで、このような場で十分に議論する機会がなかったと思う。今回、地域公共交通計画を策定し、その計画を進めていくことは重要であるが、それだけではなく、計画策定のプロセスを通じて、これからの大口町の公共交通や、その先の大口町の未来について考えていくこと自体が非常に重要だと考えている。

本日は、特にこの点について、皆様からしっかりとご意見をいただきたい。

◇協議事項

(報告事項)

(1) 令和7年度大口町コミュニティバス事業報告について

説明者：事務局 町民安全課主査 大森

【資料1に基づき報告】

- ・事業の目的について、本町では鉄道や民間路線バスがないことから、住民の移動手段を確保するため、コミュニティバスを運行している。
- ・高齢者をはじめ、通勤・通学や買い物など、日常生活を支える交通手段として運行するとともに、町内施設を結ぶことで、地域の活性化にも取り組んだ。
- ・令和7年度は、コミュニティバスの運行を継続しながら、新たに大口町地域公共交通計画の策定に着手したことが大きな取組となった。そのため、住民アンケートや利用実態調査を実施し、将来の公共交通のあり方について検討を進めた。
- ・数値目標の達成状況について、年間利用者は10万4,237人で、目標の10万5,000人に対し、達成率99.3%となった。目標には届かなかったものの、おおむね目標どおりの利用状況となった。
- ・運賃収入は目標を達成し、運行支援費及び県補助金についても目標額を確保することができた。一方で、広告収入は目標を若干下回った。これらを踏まえた令和7年度の町負担額は6,322万7,180円となった。
- ・主な取組について、利用促進では、コミュニティバスサポート隊と連携し、無料デーの開催やバスツアー、小学校での授業、イベントでのPR活動などを実施した。また、高齢者向けのマイ時刻表を35件作成し、利用支援にも取り組んだ。
- ・事業者との連携では、企業及び江南市との運行支援協定を継続し、広告収入や補助金の確保に努め、町負担額の抑制を図った。
- ・地域公共交通計画の策定では、各種調査や地域交通推進会議での協議を通じて、本町の課題整理や基本方針の検討を進め、計画策定に向けた基盤づくりを行った。
- ・令和8年度は、令和7年度に整理した課題や基本方針を踏まえ、計画目標や実施事業を検討するとともに、パブリックコメントを実施し、大口町地域公共交通計画を策定していく。あわせて、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を進めていく。
- ・月別利用者数について、年間を通じておおむね8,000人から9,500人程度で推移している。特に6月、7月は利用者数が増加しており、基幹ルート毎日運行便や南部ルート平日朝夕便の利用が伸びたことが要因となっている。
- ・利用形態別の利用者数では、現金と回数券の利用が多く割合を占めている。PayPayの利用も増加傾向が見られ、キャッシュレス決済が本町の公共交通にも定着しつつある。
- ・月別及びルート別の目標値と実績値との比較について、全体では年間目標にわずかに届かなかったものの、ルートや便によっては目標を上回る区間もある。今後の運行見直しを検討する上での基礎データとして活用していく。

＜質疑応答＞

【前田委員（コミュニティバスサポート隊）】

今後の計画にも関わる質問となるが、大口町の地域公共交通計画の策定にあたり、さまざまな取組を進めていただいている。

これまでの会議でも、小さな地域単位で地域住民との意見交換や懇談会を開催してほしい旨を申し上げてきた。他の資料にも、地域住民との連携や地域全体で支え合うことについて、記載されている。計画策定にあたり、今後、地域住民の意見を聞く機会を設ける予定があるのか伺いたい。

→【事務局 近藤】

地域住民の意見については、計画案を公表する際に、パブリックコメントを実施する予定である。一方で、パブリックコメントの前に、何らかの形で地域住民の意見を聞くことができないか、今後検討していきたい。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

地域の意見を聞くとすると、どのような単位を基本とするのか。自治会など、どの程度の規模で町を分けて意見を聞くのか、何か検討されていることがあれば伺いたい。

→【事務局 近藤】

区分としては、行政区が 11 ある。

その他にも、地域自治組織として町を大きく 3 つに分けた組織があるため、どのような単位で意見を聞いていくか、これらも含めて検討していきたい。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

資料を見ると、「地域との協働による運行体制の強化」の「地域」については、これまでコミュニティバスサポート隊によるところが大きかった。それはそれで非常に重要なことである。

今後は、コミュニティバスサポート隊との連携に加えて、地域のさまざまな組織とも連携していくことが重要である。

そうした取組を通じて、地域との意見交換ができればよいと思う。

(承認事項)

(2) 令和8年度大口町コミュニティバス 運行の目的および目標について

説明者：事務局 町民安全課主査 大森

【資料2に基づき説明】

- ・運行の目的について、令和7年度と同様に、民間公共交通路線がない本町において、住民の暮らしの足を確保し、通勤・通学や買い物、通院などの日常生活を支える交通手段として、コミュニティバスを運行する。
- ・令和8年度の目標について、今年度は、大口町地域公共交通計画の策定年度となる。そのため、令和7年度に整理した現状・課題や基本理念、基本方針を踏まえ、計画目標や実施事業の検討を進めるとともに、パブリックコメントを実施し、地域公共交通計画を策定することを重点目標とする。
- ・その他の取組目標として、安全・安定した運行の継続、コミュニティバスサポート隊や地域との連携による利用促進、事業者との連携による持続可能な運行体制の確保、イベントや小学校でのPR活動、マイ時刻表の作成支援など、令和7年度から継続した取組を進める。
- ・数値目標について、乗車人数は10万5,000人、運賃収入1,240万円、広告収入145万円、運行支援費234万円、補助金100万円を目標とする。これらの目標値は、令和7年度と同様の設定としている。

<質疑応答>

【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

先ほどの意見に関連するが、目標の2つ目である「地域との協働による運行体制の強化」について、先ほど資料1では、コミュニティバスサポート隊との連携を継続することを中心に記載されていた。

一方、資料2では、コミュニティバスサポート隊との連携を継続するとともに、「地域住民との協働による」と記載されているため、これは先ほど事務局から回答のあった、地域住民から意見を聞く機会を設けることにもつながるものと理解した。

基本的には、現状を維持することを目標としている。

これは令和8年度の目標であるため、今年度までは、このような形で毎年度目標を設定していくことになるが、令和9年度以降については、地域公共交通計画が策定されるため、今後はその計画に沿って、毎年度の目標を設定していく形になる。

<承認結果>

全会一致で案のとおり承認

(承認事項)

(3) 大口町地域交通推進会議運賃部会の運用方針改正について

説明者：事務局 町民安全課主査 大森

【資料3に基づき説明】

- ・今回の改正は、運賃部会の運営をより効率的にすることを目的としたものである。
- ・現在、運賃部会は、コミュニティバスなどの運賃に関する事項を協議するために開催しているが、運賃に影響のない軽微な案件についても、その都度、運賃部会を開催する必要がある、事務的・時間的な負担が生じている。
- ・こうした点については、国土交通省からも、軽微な事案については、必ずしも運賃部会を開催する必要はないとの考え方が示されている。
- ・そこで、本町においても、どのような案件であれば運賃部会を開催しなくてもよいかをあらかじめ明確に定め、効率的な運用を図るものである。
- ・具体的には、以下の4項目を軽微な事案として整理している。
 - 1つ目は、停留所の新設や路線の一部変更などがあっても、運賃に変更がない場合である。
 - 2つ目は、イベント等に合わせた期間限定の運賃割引を実施する場合である。
 - 3つ目は、工事などに伴う一時的な迂回運行などの場合である。
 - 4つ目は、新たな決済手段を追加する場合である。
- ・なお、運賃そのものを変更する場合や、利用者への影響が大きい案件については、これまでどおり運賃部会で協議を行う。
- ・最後に、今回承認された場合は、軽微な事案に関する規定を追加するため、12月議会に条例改正案を上程する予定としている。

<質疑応答>

【原田委員（愛知運輸支局）】

今回の改正の趣旨は、国の方針に沿ったものであるため問題ない。

一点お願いしたいのは、「運賃部会を開催しないものとする」となっているが、軽微な事案であっても、協議した方がよい場合もある。

例えば、イベント・行事に係る営業割引を実施する場合は、2回目以降は協議を省略してよいものの、最初に設定するときは協議をお願いしている。

そのため、「運賃部会を開催しないものとする」ではなく、「運賃部会を省略することができるものとする」という表現にしていきたい。他の自治体でも同様の表現としているため、そのように修正をお願いしたい。

→【事務局 大森】

現在は、「前項に掲げる事項のうち、次に掲げる軽微な事案については運賃部会を開催しないものとする」と記載しているが、「軽微な事案については、運賃部会を省略することができるものとする」という表現に変更すればよいか。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

細かい表現については、庁内でも一度協議した方がよい。

大きな変更方針としては、「運賃部会を省略できる」という趣旨でよいと思うので、具体的な表現は事務局に一任するという事でよいか。

【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

これまで参加していた方はご存知のことと思うが、新しい委員もいるため、背景について説明する。

もともと、コミュニティバス等の運賃については、この地域交通推進会議で協議することができた。しかし、令和5年度の法改正により、本会議にはさまざまな事業者が参加しており、そのような場で運賃を決定することが、他の法律との関係で問題となることから、ここでは協議できなくなった。

そこで、別に運賃部会を設け、運賃についてはそこで協議・決定していくこととなった。

この制度自体が令和5年度に始まった新しい制度であり、今後も変更が随時行われていくものと思う。

細かい事案についても毎回運賃部会で協議していると、事務的なコストも大きくなるため、軽微な事案は運賃部会での協議を省略できるようにするという事である。

変更部分の具体的な表現は、事務局に一任して進めていただきたい。

<承認結果>

全会一致で案のとおり承認

(承認事項)

(4) 大口町地域公共交通計画の策定について

説明者：事務局 町民安全課主査 大森

【資料4に基づき説明】

- ・本計画は、第4章までを現状分析・課題整理、第5章以降をこれらを踏まえた計画内容として構成している。前回の会議では、第4章の課題整理から基本方針までを協議しており、今回は、基本方針をもとに、将来の地域公共交通ネットワーク、計画目標及び実施事業として具体化した内容を示した。
- ・前回協議した内容については、会議での意見を踏まえ、構成や表現を整理している。本町では自動車利用が高い一方、高齢化の進行等により、今後は公共交通の役割がさらに重要になることが見込まれることから、生活施設へのアクセスの確保、鉄道駅へのアクセスなど広域移動への対応、将来の人口構造を見据えた交通体系、持続可能な公共交通の確保を課題として整理し、「日常生活を支える持続可能な地域公共交通」を目指す姿として設定している。
- ・将来の地域公共交通ネットワークについては、時間帯によって公共交通の役割を明確に分ける考え方を示した。具体的には、平日朝夕は通勤・通学等の広域移動を支える時間帯として、柏森駅、江南駅、布袋駅へのアクセスを維持し、鉄道との接続を確保する一方、日中や休日は買い物、通院、公共施設への移動等の日常生活を支える生活交通を重視する。
- ・毎日運行便については、中部ルート及び南部ルートの駅への直接アクセスのあり方を見直し、その運行時間を活用して、商業施設、医療機関、公共施設等の生活に必要な施設へのアクセスを充実させることを想定している。また、町の中心部に乗り継ぎ拠点を設け、各ルート間の乗り継ぎを円滑にするとともに、基幹となるルートを活用して柏森駅へのアクセスを確保する考え方としている。
- ・この考え方により、限られた運行資源を利用ニーズの高い生活交通に重点的に配分できることや、生活拠点へのアクセスを充実させ、より利用しやすい公共交通ネットワークを構築できることが期待される。一方、これまでの駅への直接アクセスが一部変更されることから、乗り継ぎが必要となる場面も想定されるため、今後具体的な運行内容を検討する際には、乗り継ぎのしやすさや待ち時間等に配慮し、利用しやすい運行体系となるよう検討する。
- ・なお、今回示したネットワーク図は、現時点で具体的な運行ルートを決定的なものではなく、本計画において目指す地域公共交通ネットワークの方向性を示すイメージとして整理したものである。
- ・計画目標については、前回協議した4つの基本方針に対応する形で、①日常生活に必要な移動手段の確保、②広域移動を支える交通機能の維持、③将来の移動需要に対応できる交通体系の構築、④持続可能な地域交通の確保の4つを設定している。
- ・成果指標については、単純に利用者数だけを追うのではなく、生活交通として必要な役割を果たしているか、将来にわたり持続可能かという視点を重視し、公共交通カバー率、駅へのアクセス、コミュニティバス利用者数、運行経費等を設定している。
- ・計画期間中に取り組む実施事業については、コミュニティバスの運行改善、生活拠点へのアクセス確保、地域の移動支援、鉄道駅アクセス機能の維持、利用促進、キャッシュレス等の利用環境の充実、デマンド交通等の新たな交通サービスの研究、地域と連携した公共交通の維持、PDCAによる継続的な改善等、13項目を整理している。これらの事業を組み合わせ、4つの計画目標の達成を目指す。
- ・実施事業については、計画期間を通じて段階的に検討・実施するものとし、社会情勢や利用状況を踏ま

えながら適宜見直しを行うこととする。また、目標 1 の成果指標である「公共交通カバー率」の算出根拠として、現在の地域公共交通カバー圏域を参考資料として整理している。

- ・今回の協議では、将来の地域公共交通ネットワークの考え方をはじめ、計画目標、成果指標、実施事業の内容について、本町の地域公共交通の方向性として適切かという視点から意見を求める。
- ・今後は、本日の意見を踏まえて計画案を修正し、11 月の会議で地域公共交通計画全体の素案を確認する。その後、12 月にパブリックコメントを実施し、その結果を踏まえて計画案を最終調整した上で、2 月に今年度最後の会議を開催し、最終案を確認して計画を完成する予定である。

＜質疑応答＞

【山口氏（愛知県江南警察署 伊藤委員代理）】

令和 8 年 9 月 1 日をもって、生活道路が原則として 30 キロ規制となる。

ルートの見直しによって大きく時間に影響することはないと思うし、バスが交通違反をして走行することは不可能である。また、そもそもバスはそれほどスピードが出るものではないため、時間的には大きな誤差はないと思う。

ただし、中央線のある道路を通して直通で駅に行く場合には、例えば 60 キロの道路を 60 キロで走することは可能だが、生活道路内を走行する場合は、必ず 30 キロとなる。標識がなくても規制が適用されるため、今後、運行ダイヤやルートを検討する際には、参考にしていきたい。

→【事務局 大森】

令和 8 年 9 月から生活道路が時速 30 キロ規制になることは承知している。ルートの見直しの際にも、運行事業者と一緒に注意しながら検討していく。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

非常に重要な点である。

これまで、中央線がなく、標識もないところでは、安全運転義務はあるが、法律上は時速 60 キロまで出すことができた。それに対して、9 月からは、標識がなくても 30 キロとなる。

もし現状 60 キロで走っていた場合、単純に考えると、その区間は時間が 2 倍かかることになる。運行に影響が出るところについてはチェックし、それに合わせて対応していく必要があると思う。

【夫馬委員（名古屋鉄道株式会社）】

計画策定のスケジュールを確認すると、11 月に全体の計画案が示され、この会議で修正を行った後、パブリックコメントに入っていくと伺っているため、まだ本日の協議事項ではないと認識している。乗り継ぎがこれから増えることについては、当然だと思う。効率よくバスを運行するためには、どこへでも直通で行けるような運行ルートでは、当然、無駄な走行が生じるため、乗り継ぎ拠点を設けて柏森駅に行く、特に昼間便については賛成である。

その際、できればバス待ち場、いわゆる乗り継ぎ拠点を、単純に停留所だけ設置して「ここで乗り換えてください」というだけではなく、先ほど会長から柏森駅のベンチの話があったが、屋根やベンチなども、ぜひ設置することを計画の中に入れていただきたい。

また、岐阜市のように、コンビニをバス待ち場として活用しているところもある。コンビニの中にサイ

ネーじを設置し、バスが間もなく来ることを表示するなどの取組もされている。

バス待ちの環境がかなり向上するため、11月の策定案の中に、そういったことを入れていただけるとありがたい。

→【事務局 大森】

今回、私たちが提出した毎日運行便のネットワークは、これまでから大きく変わり、乗り継ぎが今後必要になってくる形となる。

夫馬委員が述べたように、乗り継ぎ拠点の整備は非常に重要と考えている。

今回提示した計画の中には具体的な内容は記載していないため、改めて協議し、検討したい。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

非常に重要であり、乗り継ぎの抵抗は非常に大きく、乗り継ぎによって利用が減ってしまうという事例もあるため、そこをいかにスムーズにするかが重要である。

今回、乗り継ぎにすることで、他のところがかなり利用しやすくなるということで進めている面もあるが、そこに伴う副作用の部分を抑える施策は必ず必要である。

今のようなハード面はもちろんであるが、運賃についても検討が必要である。

1乗車100円であるため、今までは駅まで100円で行けたところが、乗り継ぎになると200円になる。現状では乗り継ぎ券はない。

乗り継ぎが必要な場合、他の地域では、乗り継ぎ券を発行して、それを持っていれば次のバスに乗る際はお金がかからないという方法や、1日乗車券を販売して、それを使えば往復で200円、何度使っても200円で済むといった方法もある。

運賃抵抗を軽減することや、その都度お金を出す手間を軽減することは非常に大事になると思う。

11ページの施策3-3に「利用しやすい環境の整備」、「運賃制度の見直し」とあるため、運賃制度についてはソフト面の取組になるが、先ほどのハード面の整備についても、どこかに位置づけていただきたい。

【原田委員（愛知運輸支局）】

11ページの目標4の「持続可能な地域公共交通の確保」について、現在、各自治体でもそうであるが、運転手不足のためにバスやタクシーが運行できなくなっている状況が発生している。

可能であれば、この目標4の施策、もしくは主な実施事業に、運転手の確保に向けた取組を記載いただけるとよい。

→【事務局 大森】

現在、運転手の確保に向けた取組については、何も記載していない。こちらについても、運行事業者と相談しながら検討していきたい。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

運転手の確保は、この地域でできることと、広域で取り組んでいく必要があることがある。

他の地域で行われていることとしては、関連する事業者が就職説明会などに出展する際の費用の補助や、二種免許の取得補助などを行っている自治体や県もある。

また、国の方では運転体験を毎年実施している。大型バスやタクシーなどについても、運輸局で実施していると思うので、そういったものを積極的に町内の方に案内するという方法も、一番小規模の取

組としてあると思う。

それで十分かというと、なかなか難しい面もあるが、できることはかなりあると思う。

【オブザーバー 三輪氏（江南市都市計画課長 山本氏代理）】

大口町コミュニティバスについて、江南市民も利用しており、本当にありがたく思う。

今回資料の8ページの毎日運行便の日常生活を支えるネットワークについて、意見を述べたい。

平日の鉄道利用者については、3駅のうち特に江南駅・布袋駅が少ないという資料を確認した。

この背景として考えられるのが、柏森駅は、基幹・北部ルートを含わせて、上下で14便弱程度あるのではないかと思う。

それに対して、中部・南部ルートは、上下各3、4便程度で、そもそも便数が少ない点が気になった。

実際、大口町の中部・南部の方は、駅としては江南駅・布袋駅の方が距離的には近い。

大口町の考えを否定するつもりは全くないが、大口町の中部・南部の町民の意見もしっかり聞いた上で進めていく必要があると感じたので、お願いしたい。

→【事務局 近藤】

今の江南市のコメントについては、こちらでも述べられたことは十分理解している。ただ、実際に中部・南部ルートの便数が少ないのも、町外に出ていく布袋駅、江南駅までの距離が長いということがある。どうしてもそちらへ行ってしまうと、総距離が長くなり、そこで便数が減ってしまう。

今回は、総距離を町内に限定することにより、町内の本数を増やしたらどうかという案であるため、その点について理解をお願いしたい。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

今、町内ということで意見をいただいたが、江南駅や布袋駅から、さくら総合病院への利用が結構あるということか。江南市としては、そこがなくなってしまうことが問題ということか。それとも、大口町のことを考えてのことか。

→【オブザーバー 三輪氏（江南市都市計画課長 山本氏 代理）】

江南市の職員であるため、そういう話も一部あるが、大口町民の意見としても、そういったことを考慮する必要があるのではないかと考えた。

また、アンケート調査の結果を見ると、行きたい場所として江南厚生病院も一定数あった。

江南厚生病院に公共交通で行こうと思うと、江南駅から名鉄バスが出ているが、他の駅からはバスが出ていないというところもあるため、その辺も考慮していただいた方がよいのではないかと思う。

→【鈴木委員（大口町議会議員）】

江南市の方が言われたことは、私も資料を見て気になっており、意見をいただきありがたく思う。

数は少ないかもしれないが、南部・中部ルートから江南厚生病院へ行こうという方が布袋駅を通られて、江南駅まで行き、そこからバスに乗って江南厚生病院まで行かれた話を存じ上げていたため、そういう方の顔が浮かんでくる。

ただ、南地域には、今、良い交通手段があるため、それをうまく活用すると解消するのではないかと考えていた。

ただいまの江南市の職員の意見を伺い、やはり住民の意見も聞いていただくとよいと思う。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

住民の意見は聞かれるということか。

11月までの間に聞いていくという理解でよいのか。

→【事務局 近藤】

住民の意見についても、実は先日、町への要望という形で、日中便の本数が少ないという意見があった。本数が少ないことで、諦めざるを得ないという意見である。

どうしても本数を増やそうと思うと、町内で小回りの利いた形で運行するのがよいということで、そういった意見を基に、今回の案を作っている。

確かに、江南駅に行って、そこからバスで江南厚生病院へ行くといった意見も承知している。

ただ、どちらかを選ばなければならないとなった場合、やはり意見としては、日中便が少ないというものが圧倒的に多くある。

そういったことを解消するために、今回の案を提示しているため、この辺はまたいろいろな意見があると思うので、集約しながら進めていきたい。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

今の意見は、地域の協議会などで、そういった意見が多かったということか。

→【事務局 近藤】

そういったところや、町の「何でも言ってちょ」という、意見を述べてもらう機会などでも、やはりそういった意見がある。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

そういったいくつかの協議会で、意見が出ていたことを、この計画にも記載した方がよい。この形にするのであれば、なおさらである。

それから、先ほど11月に素案と話されていたが、今回この形をこの会議で一応この方向でいく、もちろんまだ分からないが、仮に現状の方向性が承認されたとしても、この会議だけでトップダウンで決めるのは、あまりよくない。

やはり、個別の住民というよりも、いろいろな地域組織にもきちんと話を下ろして、そこで意見を聞き、出された意見によってある程度修正した上で、最終的に11月の会議でさらに決めて、パブリックコメントという形がよいと思う。

ぜひ、そのようなプロセスを取っていただきたい。

今回の件については、利用状況によって意見が非常に大きく分かれることも考えられるため、そういったプロセスを取っていただくとよいと思うが、いかがか。

→【事務局 近藤】

その辺については、改めてプロセスを検討し、意見を集約したいと思う。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

また、11月に報告をお願いしたい。

【小林委員（愛知県バス協会）】

大口町がこれから公共交通計画を策定するという事で説明があったが、内容を聞いていると、バスに偏った、バスの話しか出てこない印象を受けた。

公共交通というのは鉄道もあり、タクシーもあり、そういったものも位置づけられている。

特にタクシーはドア・ツー・ドアであるため、例えば大口町が課題に掲げているこれからの高齢化率の増加となると、運転免許返納者も増えてくると思う。

そういう方々がバス停まで歩いていければよいが、バス停までも歩けなくなる方が増えてくることも考えられる。

そういう人たちをどういう輸送で町内の移動を支えていくかということを考えると、少量輸送の、例えばタクシーや自家用有償運送、公共ライドシェア、デマンド交通など、そういったものを福祉の部署と連携しながら、この施策の中に入れた方がよいのではないかと思う。

そういった考えがあるのかどうか、聞きたい。

→【事務局 近藤】

今の意見はもっともだと思っている。

町としても、タクシーに対する助成は福祉部の方で行っているため、そういったことも含めて、こちらの計画に位置づけていきたいと思う。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

助成もあるが、先ほどのネットワークの中でどう位置づけていくかということだと思う。

バスについては、基幹路線がもちろん一番基幹であるが、それ以外の路線を準基幹ぐらいに捉えて、それだけではカバーできないところを、もう少し規模の小さい公共交通でカバーしていく。タクシーや、先ほどのデマンド交通などを含めてやっていくという、その位置づけが必要ではないかと思う。少し議論を再燃させてしまうが、例えば布袋駅や江南駅へのアクセスは残して、町内の方をもう少し規模の小さい交通で対応するとか、そういう方法もあり得る。

あるいは、駅へ行くのは規模の小さい交通で対応する形も、全体の利用量にもよるが考えられる。

今の計画案だと、布袋駅、江南駅へは行けないように見えてしまうため、そこをどうカバーしていくのかというところまで位置づけることが、計画として非常に重要なのではないかと思う。

ちなみに、布袋駅、江南駅に行かなくなった場合に、町内を回る効果はどの程度あるのかという点について、先ほど一定程度、便を増やせるのではないかという話であった。

現在、中部ルートが毎日運行便だと4便程度か。南部もそれぐらいか。

これが大体何便ぐらい増やせそうなのかということもあると、その効果が分かりやすい。

布袋駅と江南駅については、別の交通、もう少し規模の小さい交通でカバーしようということも考えられるし、逆に、それほど便数が増やせず、実際にはあまり便利にならないのであれば、全体的に不便になってしまうことはよくないと思う。

例えば、2便くらいは増やせるのか、あるいは現在、基幹ルートだと7便から8便あるが、現在4便のところを、もう少しそれに近づけて6便ぐらいにできるのかなど、そういう効果とセットで考えていく必要がある。

【前田委員（コミュニティバスサポート隊）】

2点ほど、質問を含めた意見である。

まず、ネットワークのイラストはイメージとあるが、このイメージはどの程度固まっているのか。

例えば、毎日運行便のイラストを見ると、モビリティハブのような拠点を作って、そこを中心に運行するイメージになるが、そこまで固まっているのか、まだ単純なイメージだけなのか聞きたい。

モビリティハブ的なもので進めていく場合は、健康文化センターが一番ベストポジションだと思う。

そういう場合に、自転車で行って停められるところがあるとよいが、私たちコミュニティバスサポート隊が聞いた話によると、健康文化センターの駐輪場には自転車を勝手に置いてバスに乗っていったいいけないと聞いている。また、役場なら自転車を停めてよいのかという話も聞いている。

したがって、健康文化センターを拠点とするのであれば、自転車で行って利用できる駐輪場を設けるとか、ここまでは車で行けるが、そこから先をバスで行きたいので、健康文化センターの駐車場にマイカーを置いてよいというような考え方も含めて、今後進めていただきたい。

もう1点は、13ページのカバー率のところである。

朝夕便だと21%、毎日運行便だと9%の方々がカバーされていないことになる。

バスサポ隊で数年前になるが、この図でいう白から薄い黄色のところ、いわゆる下小口・天神地区の方々と意見交換会を行ったときに、「全くバス停がない。この地区は平均年齢が非常に高い。一番近いところで役場か小口城址まで行かなければならず、とても歩けない」という話があった。

その時に、自転車で役場に行って停めたらよいかという話もあった。

そういうときに、住民の方が20人ぐらい集まって、バス停を作してほしいという話があった。一度、町の方に打診したところ、そこにバス停を作るのであれば、どこかのバス停を削らなければならないという話になり、そこで話が終わってしまった。

今後、新たな交通システムを作るにあたっては、そういう小さな声を必ず拾い上げて、ここのバス停よりこちらの方が便利だということなどを考えていただきたい。

犬山市の担当者もいるが、本当に地域住民の意見を聞いて、こちらのバス停よりもこちらのバス停の方がよいなど、常に考えているので、これから考えていく場合には、住民の声を聞いていただきたい。

ここのバス停をなくしても、こちらにバス停が増えた方がまだよいという場合もあるため、ぜひそういった意見を聞いていただきたい。

イメージがどこまで固まっているのか教えていただきたい。

→【事務局 近藤】

こちらのイメージ図については、この形を基本的なイメージとして考えている。

今言われたような、健康文化センターをハブ拠点として使うかということまでは、具体的な想定はしていない。

ただ、今言われたように、例えばこちらに自転車を置いて、ここをパークアンドライドのような拠点にすることは、当然考えられる。

ここが乗り継ぎ拠点という形であれば、施設に話をし、公共交通機関を利用する方の自転車を置かせてもらえるかどうか、こちらでまた協議したい。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

すぐにできなくても、そういうことを想定しているということは示しておいた方がよい。もちろん、すぐにできた方がよい。

イメージ図の中で、基幹ルートのところ「MEGA ドン・キホーテ UNY」、「健康文化センター」、「大口町役場」、「さくら総合病院」とあるが、これはそれぞれ乗り継ぎ拠点として表示しているのか、主な目的地として表示しているのか、どちらか。

→【事務局 近藤】

基幹ルートにある主な目的地として掲載している。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

乗り継ぎ拠点は、もちろん主な目的地でもあり、乗り継ぎ拠点でもよいと思う。

ここで基本的に大きな乗り継ぎをするというところも表示して、それが MEGA ドン・キホーテなのか、健康文化センターなのか、それとも両方なのか、そこについては、自転車でも来て乗れるような整備や、ベンチ、屋根、あるいは時刻表を合わせていくといったことを考えていただきたい。

全てのバス停について考えることはできないので、そういう取組を積極的に行うところを、計画の段階で示した方がよい。

カバー率の部分では、成果目標が 94%となっていて、現在 91.1%なので、2.9 ポイント程度上げていくということである。

この具体的な数字が入っているということは、ある程度、先ほどの毎日運行便の中の、空いているけれどオレンジ色などになっているところにバス停を置いていく想定があって、それで 94%という数字が出てきているという理解でよい。

→【事務局 近藤】

目標としてカバー率を上げることとなっているので、可能であれば、こうやって小回りを利かせるルートにすることでカバーできる可能性もあるため、そういったところは検討していきたい。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

先ほどの効果というところにも、そういう点が入ってくるのだと思う。

したがって、そういうものを示しつつ、これにした場合のメリット、デメリットをもう少し数字的にも出して、地域に示し、意見をもらいつつ進めていただくとよい。

【前田委員（コミュニティバスサポート隊）】

資料の中に、「単純な金額だけではなく、利用者の拡大のみを目的とするものではない」という趣旨が明記されている。

それでいくと、カバー率であったり、目標数値であったりということが掲げられているが、「利用者の拡大のみを目的とするものではない」という言葉は、私は非常に好きであるが、これを町としてどのように考えているのか伺いたい。

→【事務局 近藤】

利用者の拡大という数字を目標として出してしまうと、町内の人口は今後、右肩上がりですでにどんどん増えていく状況ではない。

そういったことも含めて、当然、利用者数がずっと増えていくわけではないことを示した言葉となっている。

【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

一点だけ、少しテクニカルなことになるかもしれないが、今の基幹ルートについては、地域を超えて柏森駅まで行っているの、行政区域を超えて運行している。

場合によっては、地域間幹線系統に位置づけられないかと、以前から思っていた。

そうすると、国の補助が地域間幹線系統の場合は結構大きくいただける、45%ぐらいが最大だったと思うが、その辺りの可能性については検討しているか。

→【事務局 近藤】

その辺については、一度また確認したい。

→【原田委員（愛知運輸支局）】

地域間幹線系統の補助を活用する際は、主に市町村またがり要件や、輸送量要件がある。

ある程度、基幹バスとして利用されているという輸送量を満たしたものでないと対象にならないため、活用可能かどうかについては、また事務局の方と確認したい。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

そういったものに位置づけていく場合には、計画にも記載していくことになる。

それによってコスト面では大きく変化があると思うので、検討いただくとよい。

事務局にはいろいろと手数をかけるが、今日、かなり重要な意見がいろいろ出たと思うので、そちらをある程度整理していただき、それに対する対応という形で、次回の会議のときに示していただくのがよいと思う。

先ほどの地域に入っていくことも、大変だと思うが非常に重要であるため、ぜひお願いしたい。

意見が出た乗り継ぎ拠点のことなど、さまざまな事項があるので、ぜひ対応をお願いしたい。

【前田委員（コミュニティバスサポート隊）】

本日はありがたい話で、オブザーバーとして、まちづくり部長の岩田部長にも出席いただいている。

まちづくりと、公共交通は密接な関係にあると、以前からずっと申し上げているが、組織として、まちづくり課と公共交通を担当する課が完全に一緒になって進めていこうという姿ではないため、その辺は大口町の話になってくるかもしれないが、まちづくりと公共交通が一体となって進めていこうという考えはないか。

→【オブザーバー 岩田氏（大口町まちづくり部長）】

都市計画を策定していく中で、マスタープランも作っていくため、公共交通の部分についてはその中に含めて、全体の計画として考えていくところである。

ただ、大口町において公共交通自体がコミュニティバスしかないため、どうしてもそれ一本になってしまうが、公共交通としての位置づけについて、連携をしながら進めていきたいと考えている。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

立地適正化計画はあるのか。特になんかということではないか。

マスタープランの中で、例えば立地適正化計画ほどではないにしても、「この辺りにもう少し人に住んでもらいたい」といった方針はあるのか。

市街化区域と市街化調整区域があるが、大口町は市街化区域がかなりを占めているのか。

→【オブザーバー 岩田氏（大口町まちづくり部長）】

市街化区域は少ない。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

市街化区域に人が住んでいくことになるが、例えば基幹ルートとかなり重なっているとか、そういうことはあるのか。

これから基幹ルートを運行していく中で、基幹ルート沿いにいろいろな施設ができるということも、公共交通とまちづくりの連携として非常に大事だと思う。

それによって、さらに公共交通を利用したくなると思うし、逆に利用が増えてくると基幹ルートをもっと強化していくことも考えられる。

まちづくりとの連携は、まさにそういうことだと思う。

あるいは、朝夕便は、通勤・通学する方というところで、そこに住んでいる方が増えていく中で、朝夕便をさらに強化するというところもあると思う。

そういったことは公共交通計画においても意識していく必要があると思うが、その辺りはいかがか。

→【オブザーバー 岩田氏（大口町まちづくり部長）】

大口町自体は市街化区域がほとんどないと言っていいほど少ない地域である。

基幹ルートは市街化区域をほとんど通っている形である。南部にもあるところはあるが、この部分を先ほどの駅が江南駅・布袋駅に近いというところと、先ほどの話に戻ってしまうが、そこをどう考えていくかというところは当然ある。

メインとなる市街化区域は、大口町役場から柏森駅までのこのルートがほとんどであるため、まずはここが強化、カバーするところになると思う。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

結果的に、もし開発が進み、商業施設の立地などが進むとすると、基幹ルート沿いになるだろうということか。

基本的には市街化区域にしか開発できないため、そういうところになっていくということで、今の方針と整合しているという理解でよいか。

計画の中で、市街化区域、市街化調整区域について、路線を重ねるような図もあった方がよい。

先ほど出た意見を反映して進めていくということで、承認を取らせていただきたい。

こちらについて承認いただける方は、挙手をお願いしたい。

<承認結果>

全会一致で案のとおり承認

(承認事項)

(5) わん丸君バス（犬山市コミュニティバス）再編について

説明者：犬山市市民部防災交通課 課長 吉野氏、統括主査 加藤氏

【資料5に基づき説明】

- ・現在、犬山市南部の地区に居住する方の中には、生活圏が行政区域を越え、大口町や小牧市に及んでいる方が多い。その中で、現在、わん丸君バスはさくら総合病院に乗り入れている。
- ・今年12月にわん丸君バスの再編を予定しており、現在、ダイヤやルートの見直しを進めている。今回の再編により、さくら総合病院に乗り入れる一部のルートが変更となるため、本日はその内容について説明し、審議をお願いするものである。
- ・平成11年の試験運行からスタートし、運行開始から20年以上が経過している。利用者数については、コロナ禍により一時減少したものの、全体的には増加傾向である。
- ・利用者のニーズに応えるため、定期的に路線やダイヤ等の見直しを行っている。
- ・令和8年12月に予定している再編では、一定の方針を定め、その下に「運賃等の見直し」、「商業施設等との連携強化」、「各地域での課題等の解消」の3点を柱として、検討を進めてきた。その検討の中で、大口町内のさくら総合病院付近の路線について見直しを行うこととし、本日の承認事項としている。
- ・今回の再編では、運賃の変更も予定しているが、先ほど会長からも説明があったとおり、運賃や料金に関する事項は、この推進会議ではなく運賃部会で協議することとなっている。そのため、本会議終了後に開催される運賃部会において、運賃について協議をお願いする予定である。
- ・今回の対象となるのは楽田西部線である。現在は、さくら総合病院前のバス停と勤労青少年ホームのバス停の区間について、大口町内の国道41号を通過して運行している。再編後は、ルートの都合により、さくら総合病院前で折り返して運行したいと考えている。そのため、さくら総合病院前と勤労青少年ホームの区間が廃止区間となる。
- ・さくら総合病院前で折り返すため、病院の駐車場内を走行する予定である。病院及び駐車場の地権者からは、事前に承認を得ている。敷地内は、時間帯によって車両が多くなることも想定されるため、徐行して走行するよう、交通事業者にもお願いしていきたいと考えている。
- ・車両は日野自動車製のポンチョで、33人乗りのバスである。ダイヤについては、上り・下りそれぞれ5便ずつを予定している。
- ・わん丸君バスは、犬山市民だけでなく、誰でも乗車することができる。大口町の方も、例えば楽田西部線を利用すれば、小牧線の楽田駅や犬山中央病院まで乗り換えなしで行くことができるため、ぜひ利用していただきたい。

＜質疑応答＞

【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

これまで周回していたルートを引き返す形に変更するということであるが、周回していた区間に渋滞が多いなど、何か特定の理由があるのか。

→【意見参考人 加藤氏（犬山市防災交通課）】

直接的な理由は、再編後のルートにおいて、「(仮) 山の田公園」という停留所を新設する予定である。

この付近には工業団地があり、楽田駅から工業団地へ朝の時間帯にバスで移動したいという需要があることを、地域の声として把握していた。

そのため、「(仮) 山の田公園」を経由するようルートを変更することとし、その結果、大口町内の区間が廃止区間となったものである。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

もともとこの区間には、さくら総合病院前のバス停しかなかったため、利用者への影響はない。今回の変更によって、むしろ工業団地方面にも行けるようになり、特段問題はないと思われる。

＜承認結果＞

全会一致で案のとおり承認

4 その他

【事務局 大森】

■前回までの協議事項の進捗について

これまで協議した内容について、その後の状況を知りたいとの意見があり、主な進捗状況を報告する。

1 点目は、ヨシヅヤ前のバス停の廃止と、小牧市が予定していた小牧市巡回バスの乗り入れについて、その後の状況である。

ヨシヅヤ大口店については、5月下旬をもって閉店となり、現在は建物の解体工事が進められている。これに伴い、大口町コミュニティバスのヨシヅヤ前バス停を撤去した。

また、小牧市巡回バスについても、ヨシヅヤへの乗り入れが予定されていたが、ヨシヅヤの閉店に伴い、乗り入れも中止となっている。

現時点で、跡地がどのように利用されるのか把握していないが、今後、人が集まるような施設等が整備される場合には、その開業状況等を踏まえ、改めてバス停の設置について検討していく考えである。

2 点目は、地域お出かけ支援事業、いわゆる「おでかけサポートカー」についてである。

この事業は、地域のボランティアドライバーが移動に不安のある高齢者等を送迎する、地域の支え合いによる移動支援の取組である。町は、利用者やボランティアドライバーの登録、車両の提供、保険等のサポートを行っている。

昨年度から南地域で運行を開始しており、現在の利用登録者数は約 110 名、運行回数は月約 200 回、1 日当たりでは約 10 回となっている。

一方、ドライバーは現在 4 名であり、今後、事業を継続していくためには、地域の担い手を増やしていくことが重要な課題となっている。

引き続き、地域の皆さんと協力しながら、支え合いによる移動手段として取り組んでいく考えである。

■Google マップ等への経路検索対応について

これまで、この会議において、大口町コミュニティバスが Google マップ等のインターネット上の乗換案内で検索できるようにならないかとの意見があった。

このたび、バスの運行情報を GTFS データとして作成・公開したことにより、Google マップ等の乗換案内サービスで、大口町コミュニティバスの経路検索ができるようになった。

利用者が普段使い慣れているアプリから検索できるようになったことで、公共交通の利便性向上や利用促進につながるものと考えている。

今後もデータを適切に更新しながら、利用者に正確な運行情報を提供できるよう努めていく。

■バス停時刻表への指定緊急避難場所の掲載について

今年度からの新たな取組として、バス停の時刻表に掲載している路線図に、各バス停から最寄りの指定緊急避難場所を表示するようにした。

災害時に、土地勘のない方や外出先にいる方が避難場所を確認する際にも活用していただけるよう、「公共交通と防災の連携」という観点から掲載したものである。

引き続き、利用者にとって分かりやすく、安心して利用できる公共交通となるよう取り組んでいく。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

現在、あおい交通にはバスロケーションシステムがある。本日、バスロケーションシステムも利用したが、うまく連携することができれば、Google マップ上でもバスの位置情報を表示できる場合がある。データの取得方法等によるところもあると思うが、Google マップ上でバスが実際に運行している状況を表示できるようになる可能性もある。

今後、いろいろとハードルはあると思うが、検討していただきたい。

【夫馬委員（名古屋鉄道株式会社）】

「こども manaca おでかけキャンペーン」として、小児運賃の一部をマイレージポイントで還元するキャンペーンについて、その概要を説明する。

大口町はコミュニティバスが中心となるが、名古屋鉄道の駅にも町内から 3 駅を利用できるほか、布袋駅及び江南駅からは名鉄バスも運行しており、鉄道だけでなく名鉄バスも今回のキャンペーンの対象となる。

小児用 manaca を利用して鉄道及び名鉄バスを利用した場合、運賃の引き去り後に、最大 200 ポイントをマイレージポイントとして還元するキャンペーンであり、キャンペーン期間は今月末までである。

付与されたマイレージポイントは、来月以降、駅でポイント還元していただき、manaca での名鉄利用時に 1 ポイント 1 円として使用することができる。

このキャンペーンの趣旨についても理解いただきたい。

中京圏は非常に車社会であり、自動車の利用が多い一方、公共交通の利用は非常に少ない地域である。古い数字ではあるが、中京圏の公共交通分担率は約 12% で、関東圏では 36%、関西圏では 24% となっている。

こうした状況を踏まえ、幼少期から少しでも公共交通に親しみ、慣れてもらうことを目的として、今回のキャンペーンを実施している。

また、キャンペーンの資料には「パパ、ママを連れ出そう」とある。子育て世代の 30 代、40 代、50 代の方々は、先ほど申し上げた公共交通分担率以上に、自動車を利用する割合が高いと思われる。

自動車は、好きな時間に好きな場所へ行くことができるという点で、「史上最強の乗り物」ともいえるものであり、これに勝てる公共交通はほとんどない。だからこそ、そうした方々にも、機会を見つけて、たまには公共交通を利用していただきたいと考えている。

大口町の公共交通計画の策定案について、非常に感心した点がある。公共交通に関する課題がしっかりと記載されている。

特に、「将来的に自動車を運転できなくなった場合に備え、運転が可能のうちから公共交通を利用する習慣を形成していくことも重要である。運転ができなくなってから新たな移動手段を確保することが難しい場合もあるため、日頃から公共交通に親しむ環境づくりが求められる」という趣旨の記載は、まさにそのとおりである。

実際に、車を運転できなくなる 75 歳くらいになってから免許を返納し、「これからはバスに乗る」という方が、実際にバスを利用するようになるケースは多くない。

自動車という非常に便利な移動手段から、公共交通へ移行することは簡単ではない。公共交通は、本数

が少ない、乗り換えが不便などの課題があり、「自宅の前にバス停を設置してほしい」といった要望につながることもある。

しかし、そのような都合のよい公共交通を整備することは難しいため、30代、40代、50代の元気なうちから、少しでも公共交通に慣れ親しんでもらうことが重要である。

バスについても、1回利用すれば乗り方が分かり、鉄道についても、一度利用すれば利用方法が分かる。そのため、今回のキャンペーンのように「パパ、ママを連れ出そう」という取組は重要である。自身も6歳の孫がいるため、いっそのこと「ジジババも連れ出そう」ということで、60歳代の方も含め、これまで車に乗ってばかりで公共交通を利用したことがない方にも、年に1回、2回、3回でも公共交通を利用して、将来に備えてもらうことが非常に大切である。

→【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

自動車は本当に「最強の乗り物」であるが、公共交通機関は町にとって必要不可欠なものである。

そのため、最強の自動車に勝つ必要はないとしても、公共交通を維持していくためには、一定の公共的な投資がなければ難しいのではないかと思います。

本日の会議も、そうした公共交通をどのように維持していくかを考えるための場なのではないかと思う。