

平成 23 年度第 2 回日進市地域公共交通会議 議事録

日 時 平成 24 年 3 月 21 日（水） 午後 1 時 30 分から

場 所 日進市役所本庁舎 2 階第 4 会議室

出 席 者 石川和美（委員）、中川勝美（委員）、保竹優宏（委員）、松岡坂重（委員）、  
三輪洋子（委員）、水野利子（委員）、大竹弘真（委員）、松本幸正（会長）、  
都築基雄（副会長）、仲龍典（副会長）、永山明光（委員）、加藤直樹（委員）、  
西尾和晴（委員）、西山和弘（代理出席）、加納祐司（委員）、森島哲也（代理出席）、  
原田直行（委員）

欠 席 者 小塚みね子（委員）、竹下啓（委員）、長崎三千男（委員）、小林宏（委員）、  
青山雅道（委員）

事 務 局 市民生活部生活安全課

傍聴の可否 可

傍聴の有無 あり（1 名）

議 題 (1) 最近の利用状況について  
(2) 車内有料広告の募集について  
(3) くるりんばすの利用実態と利用者意識に関する調査研究の報告について  
・調査結果の概要報告  
・アンケート自由記述から  
(4) くるりんばすの今後の運行について  
・市運行負担金  
・年末年始の運行  
・運行本数を変更した場合の影響

そ の 他 地域公共交通調査事業（地域公共交通確保維持改善事業）について

発 言 者	内 容
	1 開会
事 務 局	あいさつ（生活安全課長）
会 長	傍聴者が 1 名お見えになりますが許可してよろしいでしょうか。
	（異議なし）
会 長	それでは、入室してください。
	（傍聴者入室）
	2 会長あいさつ
会 長	本日はお寒い中お集まりいただきありがとうございます。前回までの検討で「くるりんばす」の点検を行い、いくつかの課題が出てきました。今日は、これからどうしたらいいのか、自由に意見をいただきたいと思います。コミュニティバスというのは、まちの姿が変化していくのにあわせて改善していくことが重要です。くるりんばすは、そうした姿勢が整っているといえます。その結果が 50 万人

発 言 者	内 容
	<p>という多くの利用者に繋がっているといえます。</p> <p>しかし、近年では一定の改善が進んだことより大きな変化はなかったものの、新たな課題も見えてきていることから、それらについてどのように取り組んでいくべきか、委員の皆様のご意見をお願いします。</p>
事 務 局	それでは、会長に議事進行をお渡しします。
会 長	議事録署名者を順番により指名します。今回は中川委員と保竹委員、お願いします。
( 議 題 )	<p>(1) 最近の利用状況について</p> <p>(2) 車内有料広告の募集について</p> <p>(3) くるりんばすの利用実態と利用者意識に関する調査研究の報告について</p>
会 長	議題の(1)から(3)までを一括して事務局より説明をお願いします。
事 務 局	<p>議題の(1)について、利用者数と運賃収入の月ごとの推移をグラフ化し、前年同月と比較したものです。利用者数と収入で、全8コース、中央線を除く7コース及び各コースでとりまとめをしています。利用者数・収入とも、2月は前年同月比で上回っていることが分かります。</p> <p>次に、(2)車内有料広告の募集について、掲載に関する要綱を2月10日に告示しました。広告掲載の呼びかけについては、2月27日に医師会、3月15日には歯科医師会でお声をかけさせていただいております。資料にもあるとおり、3月19日現在で5者からお申し込みがあります。今後、審査等の手続きを進め、5月1日からバス車内に掲載できる予定です。</p> <p>(3)調査研究の報告について、この調査は、日進市が名城大学に調査研究として委託し、「くるりんばすの利用実態と利用者意識に関する調査研究」として平成23年10月14日から平成24年2月29日までの期間で研究していただいたものです。調査にあたっては松本研究室所属の学生が始発から終発までバスに乗り、実態調査及びアンケートの配布を行いました。資料は、この結果の概要及び自由意見欄の記述をまとめたものになっています。</p>
会 長	ご意見・ご質問はございますか。
委 員	資料3のバスの乗車人数は、定員に対してどのようになっているのか。バスの平均乗車密度がわかるようになっているか。
事 務 局	延べ人数であるため、常時その人数が乗車しているのではなく、その便で乗り降りした乗客数の累計となっています。
委 員	いろいろな表示方法があると思うが、もう少しわかりやすいほうがよいと思う。
会 長	<p>資料3の満足度について、平成23年度は22年度に比べて総合評価で「不満」という人は減少しました。満足の人を増やすことも重要ですが際限がありません。むしろ、不満の人を減らすことがコミュニティバスにとっては重要です。</p> <p>不満、という人は約1%、やや不満、の人を含めても非高齢者で9%、高齢者で6%となっています。いずれにせよこの数字が多くないということはよいことだと</p>

発 言 者	内 容
	<p>思います。トータルとしてみたら、くるりんばすは良い評価を受けていると受け止めてよいと考えています。</p> <p>中身についてみていくと、個別の意見でも便数を増やしてほしいという意見があったように、便数については2.5点。テストで言えば50点ですね。これについては、皆さんもご承知のとおり、お金が関わることなので簡単にはいきません。不満の原因はわかっているのですが、なかなか改善に結びつかないのです。他の市町でも同様の調査をしたところ、便数や運行時間帯については下位の方に出てきています。今回一番高評価だったのがマナカの導入についてです。非高齢者の半数以上がマナカを利用しています。高齢者では定期券の利用のほうが多いですが、やはり小銭を用意しなくても良いという点において評価されたと思います。</p>
委 員	<p>名鉄バスにおいては、マナカ定期券も含めて7割以上の方がマナカに移行されています。これは、バスの利用者の方で名古屋市の地下鉄や名鉄に乗り継ぐ方にとっては利便性が高いと思われます。また、4月21日からトイカとの相互利用も開始され、さらに便利になるとと思われます。</p> <p>便数については、コミュニティバスに限らず乗合バスにおいても同様ですが、利用実態にあわせて便数を増やすということはコスト面で難しいところです。そうしたことから、この先次の課題として、利用者負担のあり方について話題になると思います。</p>
会 長	<p>自由記述について参考にするのは大切です。しかし、ここに引っ張られすぎるのは問題があります。内容を見ていくと、“運転手の対応が悪い”、“運転が荒い”といった記載がありますが、満足度を見てみると、全体としては3.5を超えており、高齢者では4点以上となっています。一部では対応に不満のある方もあったでしょうが、全体としてみたら高い評価を受けているといえるでしょう。</p>
会 長	<p>最近のバスは、座ってから発車するようになっていませんか？</p>
委 員	<p>ノンステップバスでは床面が低くなっているため、どうしても座席との高低差が高くなっており、そのため、特に高齢者の方で停車前に席を立たれると、停車時の反動で転倒されるという事故が起こっています。そのため、乗車後は着席を確認後、降車時は停車後、“扉が開いてから席をお立ちください”、とアナウンスをしています。また、床面にもその表示をしています。</p>
会 長	<p>最近こうした呼びかけが徹底されているように感じます。ただ、その時の言い方ひとつで、受け取る人によっては気分を害する人もいるかもしれません。</p>
委 員	<p>くるりんばすが始まったころと比べると、接客マナーは向上していると感じます。また、現在のダイヤには余裕があるため、停車後に席を立つというアナウンスをしやすいと言えます。</p>
委 員	<p>今日の会議に来るためにくるりんばすを使用しましたが、私の前の席に乗っていた高齢者の方が、バスの停車前から席を立とうとしていました。おそらく、降車に時間をかけて迷惑になってはいけないという気持ちだと思います。私も、そ</p>

発 言 者	内 容
	んなに慌てなくても大丈夫、と声をかけましたが、車内アナウンス以外にも運転手から同様の声かけがあればもう少し安心して停車後に席を立つことができるのではないのでしょうか。
会 長	こうした意見については如何でしょうか。
委 員	<p>路線バスの運転手としては、定時運行ということも重要ではありますが、それ以上に安全が重要なわけですし、車内転倒といったことは避けなければならないことです。また、遅延については、法令で定められた休憩時間の確保の点から、遅延して到着した場合、遅延して出発する場合があります。</p> <p>高齢者の方が乗降車時に時間がかかる点については、決してせかすようなことはなく、むしろ慌てなくてもよいですよ、と積極的に声かけをするように教育を進めているところで、そうした対応を行う運転手は増えている状況にあると考えています。今後も引き続き努力させていただきたいと思います。</p>
会 長	事業者もご努力いただきしており、利用者もそれを感じている状況にあるといえます。こうした状況が続けていけたらと思います。
会 長	さて、もう1点評価の中でご確認いただきたいのは、「日進市内の移動の保障」についてです。今年新たに追加した項目ですが、くるりんばすが市民生活の最低保障になっているかどうかを見たものです。この調査では、60%の人が日常生活を送る上で欠かせない場所（スーパーや病院など）の90%以上を「くるりんばすで移動できている」という結果になっています。また、移動できる場所が50%以上の方まで含めると、80%の人が「移動できている」ということで、くるりんばすが多くの方の生活を支えているということがわかります。
委 員	今回の調査結果や先日の図書館での発表を興味深く聞かせていただきました。今後は、普段くるりんばすの利用されない方へのアンケートを行ったら、“なぜ利用しないのか”という反対の面から分かることがあるのではないのでしょうか。
事 務 局	貴重なご意見ありがとうございました。2年ほど前に行ったものがありますが、費用の面もございますので検討させていただきます。
会 長	数年に1度住民の方へアンケートを行います。その結果出てくるのは、「乗ったことがないので何が悪いのかも分からない」というものです。車利用の方は、他と比べて車を利用しているのではなく、車が便利だから利用しているので、そうした方から意見をいただくのは難しいところです。ただし、たまに利用される方はありますので、その方たちからの意見は貴重といえます。そうしたことは必要に応じて考えていきたいと思えます。
委 員	自由意見の中にはいろいろな意見があり、それぞれの生活にあわせた要望であるため全てに答えていくのは費用上の問題もありますが、ひとつ気づいた点として“降車ボタンが近くにあるとよい”、“カーテンがあるとよい”といった意見は、費用の問題もあるかもしれませんが、比較的改善しやすい部分だと思えますのでご検討をお願いしたいです。

発 言 者	内 容
	<p>また、コースについて、“細かく周りすぎる”という意見は、コミュニティバスにはよくある意見だと思いますが、設計上の問題でもあると思います。</p> <p>あと、“たびたび変更しないでほしい”といった意見については、資料からも分かるように、利用者のうち70%以上の方が「週に1回以上利用している」という回答結果からも、市民の足として定着しているということをよく表していると思います。</p>
会 長	1点目のボタンやカーテンの問題は、今後の改善の方向性として検討していく課題だと思います。
委 員	<p>名古屋市営バスでは非常にたくさんボタンをつけていますが、くるりんばすでは、普段から利用している人には場所が分かっているでしょうが、「誰が乗ってもすぐ分かる」、「どこに乗っていても手の届くところにある」、というほどの数は設置されていないです。ただし、現在の運行形態からすれば、ボタンの数を増やすというよりは、まずはボタンがどこにあるのか分かりやすく表示するところからはじめるのがよいと思います。</p> <p>また、細かく周りすぎる件については、路線設定をするうえでむしろ細かいところは削りたいと考えていたのですが、いろいろな意見を聞いていく過程の中で、どんどんと細かくなっていったしまったと思います。</p>
会 長	こうした意見を認識した上で改善につなげる必要があります。
事 務 局	アンケート以外にも、くるりんばす乗車時に直接意見を伺うこともございます。
委 員	雨除けについて、障害者の方などはバスから降りたところですぐに傘を差すことができません。4月から障害者支援センターができると聞いていますが、そうしたところには設置していただきたいと思います。
事 務 局	道路上へ設置するものですので、そうした点から道路管理者とも協議の上、障害物として問題がなく予算があれば対応させていただきます。
会 長	障害者に限らず、健常者の人にも利便性が高まると思います。
( 議 題 )	<p>(4) くるりんばすの今後の運行について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市運行負担金</li> <li>・年末年始の運行</li> </ul>
会 長	それでは続きまして、(4) くるりんばすの今後の運行について、ご説明をお願いいたします。
事 務 局	<p>それでは、まず「市運行負担金」及び「年末年始の運行検討」を説明します。</p> <p>市運行負担金については、平成17年度から改編前の平成20年度までは1億円弱、20年度は約9千7百万円(20年度実績:96,702,200円)であったのが、平成21年度の改編を境に増加しました。平成22年度では約1億3千4百万円(134,396,639円)と約3千7百万円(22年度と20年度の差額:37,694,439円)ほど増加しています。これは、中央線の運行開始による系統数の増加及び運行時間帯の延長によって、人件費等の運行経費が増えていることが主な要因と思われる</p>

発 言 者	内 容
	<p>ます。平成 23 年度も昨年度とほぼ同額になると見込んでおります。</p> <p>市としましては、現在の運行負担金が本事業に支出できる金額の概ねの上限であると考えており、市議会にもその旨お伝えしているところです。</p>
事 務 局	<p>次に、年末年始の運行検討についてご説明いたします。現在、12 月 29 日から翌年 1 月 3 日までの年末年始を全線運休としていますが、去る 2 月 1 日に開催しました第 1 回地域公共交通会議でご提案がありましたので、県内他市村町の状況を調査いたしました。</p> <p>その結果、同じような形態での運行を行なっている 40 市町村のうち、一部でも年末若しくは年始の運行を行なっている市町は 8 市町（岡崎市、豊田市、大府市、東海市、田原市、みよし市、南知多町、東栄町）ありました。また、安城市が今年度試行実施を行っています。</p>
会 長	<p>年末年始の運行については、前回の会議を受けて市で調査していただいたものです。運行経費については、平成 21 年度に実施した改編ですが、結果として経費が増大しています。</p>
委 員	<p>運賃収入について、民間事業者での収入はどうなっているかという点、名鉄バスの場合是对キロ制運賃ですが、名古屋営業所管内での定期券も含めた平均で 223.6 円となっており、名古屋市営バス等の 1 乗車 200 円という価格は比較的妥当であるといえます。</p> <p>現在のワンコイン（=100 円）という料金は、行政の大幅な負担を前提としたものといえます。今後の受益者負担の適正化については、民間事業者の状況も踏まえてご検討いただけたらと思います。</p> <p>今の時代、どこの自治体さんも予算が限られており、予算を増加することは難しいという中で如何に効率よく使っていくかという点からも、検討が必要であるといえます。</p>
委 員	<p>ひとつ前の議題についてですが、自由意見にもありましたように現在の市役所での同時到着・発車にはメリット・デメリットがあると思いますが、どのような理由によるものなのでしょうか。</p>
事 務 局	<p>元々は、1 乗車 100 円で日進の端から端まで移動できるようにということから考えられた仕組みです。ただし、現在の利用においては短距離の乗車が増えてきていることから、今後は同時到着・発車をどうするかについてご議論をいただきたいと考えています。</p>
会 長	<p>行きたいところに行けるか、一本で行けるか、といったことはルート設計に依存します。ただし、余計な運賃がかからずに乗り換えて行けるようにと設計した制度が現在の市役所同時到着・発車です。この意味は、どのバスにでも乗り換えられるということです。また、バスの乗務員の方の休憩時間の確保が必要ですが、その間バスをどこに停めておくかという点で、市役所にはバスを停める場所があるというのが大きなメリットとなっています。</p>

発 言 者	内 容
	願わくは市役所周辺が市街化区域でこの周辺に（商店などの）いろいろなものがあれば良いのですが、これは都市計画の問題ですね。
委 員	この件については改編の案を作る際にも議論になりましたが、市役所で乗り換えられるという利便性は、裏を返せば市役所まで来ないと乗り換えられないという不便性でもあります。確かに前回の改編で改善された面はありますが、最善の状態ではないといえます。ただ、利用者の面から見ると、大分定着してきた感があります。利用者を増加させるには、利用者の視点で利便性を考える必要があります。市内の団体（自治会、老人クラブ等）においても利用促進のキャンペーンを実施してもらってはどうかと考えています。
会 長	年末年始の運行についてはご意見ありますか。
委 員	安城市が試行実施した内容の分析結果を見てみると、路線上の施設（病院等）が営業していた日については平日同様の利用実績がありましたが、施設が休業していた日については利用が伸びませんでした。日進市で実施する場合にはこうした点にも留意して検討されては如何かと思います。
委 員	（年末年始にも）お参りに行きたい方が多いと聞いていますので、午前中だけでも動かしてもらえないかと思います。
会 長	年末年始の運行には別途 300 万円の経費がかかると試算されています。市としてこれ以上経費をかけられないとすると、何らかの工夫が必要となります。
委 員	本来 365 日運行している状態が望ましいと考えますが、そうっていない現状を見ると、やはり経費の面によるものかと思います。年末年始は家族が集まる中で、車のない高齢者は困っているかもしれません。
( 議 題 )	・運行本数を変更した場合の影響
会 長	それでは続きまして、運行本数を変更した場合の影響について、ご説明をお願いいたします。
事 務 局	<p>それでは引き続き、運行本数を変更した場合の影響について、ご説明申し上げます。これは先の（３）「くるりんばすの利用実態と利用者意識に関する調査研究の報告について」でご報告させていただいた調査研究の結果から、最終便若しくは最終２便を減便した場合に、どの程度の影響があるか試算したものです。</p> <p>この人数は単純に該当の便に乗っていた人だけでなく、朝、くるりんばすを利用した人が該当の便を利用していた場合、この人の利用が往復なくなると仮定して算出されています。</p> <p>それぞれ影響を受ける人数とその割合、減便した場合に想定される運賃収入、及び減便した場合に想定される運行負担金の軽減額をまとめてあります。</p>
会 長	減便、というのはどういうところから出てきたお話でしょうか。
事 務 局	何か新しいことを行うには既存の見直しが必要ということで、年末年始を運行するならどこかを削らないといけません。そのための検討ということで、すぐにこれを行うという話ではございません。

発 言 者	内 容
委 員	<p>民間バス事業では通勤通学利用者が7割を占めていますので、遅い便を削減すると利用者が大きく減少することになります。くるりんばすでも34%が通勤通学者となっています。仮に後ろ2便を削減すると、最終便が17時台となるので、通勤通学、特に大学生や通勤者の方にとっては帰りの時間が早いのではないのでしょうか。このことが結果として全体の利用者数を下げる方向に大きな影響を与えるように思います。</p>
会 長	<p>この試算では、最終便を減便すると朝の乗車も減少するという内容になっています。最終2便を減便したら15%の利用がなくなる、ということになります。</p> <p>ですから、もし今後こうした方向で検討するのであれば、くるりんばすの目的を見直す必要があると思います。</p>
委 員	<p>このデータはどのような理由から出てきたものでしょうか。</p>
事 務 局	<p>全体的な見直しを進める上で、年末年始の運行を始め、新たなサービスを行うためには、何らかを減らす必要があるということもあって、事前にご意見をいただきたいということからです。前回の改編の時には、通勤通学の方にもご利用いただいたほうがよいということで進めましたが、実際には最終便はかなり利用が少ない状況です。お金の使い方についてご意見をいただきたいという趣旨です。</p>
委 員	<p>利用者を増やす、収入を増やすという点からいくつか提案があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期券を2ヶ月に延長してはどうか。また、年齢制限を外してはどうか。</li> <li>・マナカの利用について、高齢者が少ないのは使い方がよく分からないからではないか。</li> <li>・無料で乗車できる人の範囲を拡げてはどうか。</li> </ul>
事 務 局	<p>定期券については、以前は運転手の方による車内販売に限定されていたので複数の種類の定期券の発行は難しかったが、この1月からにぎわい交流館で発行しているため、可能性はあると思います。無料の人の範囲については、近隣を含めて情報収集は行っています。年齢制限については、マナカの利用状況も見ながら検討できればと思います。</p>
会 長	<p>市の負担を減らすためには、収入が増える形での利用増を進めるための方策を検討しなければなりません。簡単に言えば、運賃を半額にして利用者が倍以上になればよいのですが、そう上手くはいきません。</p> <p>これまであまり取り組めていないことですが、運賃をどうする、コースをどうするという以前に、“どうやって使う”、“どうやって使ってもらう”という点を考えていく必要があります。</p> <p>先ほど委員からの意見にもありましたように、いろいろな団体の方に働きかける活動をしていかなければならないと思います。</p>
委 員	<p>年末年始について、1日ずつではなく時間を限定して走らせてはどうでしょうか。</p>
事 務 局	<p>臨時便は可能ですが、その分は新たに予算が必要となります。市民まつりの際</p>

発 言 者	内 容
	の臨時便などは、あらかじめ予算に含まれているものです。
委 員	7 コースの全時間帯の中では、朝夕以外にも利用の少ない便もあると思われます。減便などを考える場合には、利用状況について詳細なデータに基づいた検討が必要ではないかとも思います。
会 長	負担金額を減らすだけでなく、収入を増やすといった方策もあると思います。住民の方と連携しながら今後も検討していきたいと思います。
(その他)	地域公共交通調査事業（地域公共交通確保維持改善事業）について
委 員	<p>補助制度について、説明します。23 年度新設の制度で、大きく 3 つに分かれており、地域公共交通確保維持事業というバス等の運行費を補助する事業、地域公共交通バリア改修等促進事業というハード整備を促進する事業、これらの事業を進めていくための調査事業という 3 つになっています。</p> <p>確保維持事業は、交通ネットワークのうち複数市町を走る地域間幹線系統と、それを補完する地域内フィーダー系統に分かれており、日進市については地域間幹線系統については補助対象となっています。バリア促進については、ノンステップバスの導入やエレベーターの設置などバリアフリー改修を進める上で必要な支援をする事業です。これらの支援を受けるためには、生活交通ネットワーク計画という計画を策定する必要があり、その計画を策定するために、地域の状況や課題を把握するなど必要となる調査に対する補助が、調査事業となります。</p>
事 務 局	補助事業については今後手を上げるかどうかを含めて検討中です。
会 長	以上で終了となります。
	(閉会 16 時 40 分)