

平成 26 年度第 4 回日進市地域公共交通会議 議事録

日 時 平成 26 年 12 月 17 日 (水) 午後 1 時 10 分から  
 場 所 日進市立図書館 2 階 大会議室  
 出 席 者 松本幸正 (会長)、小塚みね子 (委員)、石川和美 (委員)、近藤繁久 (委員)、  
 宇野公秀 (委員)、近藤誠 (委員)、芦田こまつ (代理)、大竹弘真 (委員)、  
 古田寛 (委員)、多田直紀 (委員)、加藤直樹 (委員)、山崎眞悟 (代理)、  
 後藤英丸 (委員)、古橋昭 (代理)、山内達郎 (委員)、堀之内秀紀 (委員)  
 欠 席 者 岩月ミサヲ (委員)、寺田裕美 (委員)、大久保彰 (委員)、伊藤文貴 (委員)、  
 近藤敦 (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 (2 名)  
 報 告 事 項 (1) 平成 26 年度の運行実績について  
 議 題 (1) 地域公共交通調査事業の自己評価について  
 (2) 日進市地域公共交通網形成計画の骨子案について

発 言 者	内 容 ( 要 旨 )
	開会
会 長	傍聴者が 2 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。
事 務 局	(傍聴者入室)
事 務 局	次に、会長からご挨拶をお願いいたします。
会 長	皆さん、こんにちは。現在、日進市地域公共交通会議で調査事業を行っておりますが、この結果を基にこれから日進市の地域全体の公共交通の計画を策定していきます。前回は簡単に結果を報告させて頂きましたが、今回は課題を中心として計画に結びつけていくこととなります。また並行して住民の方々に参加頂きながら、住民懇談会に参加いただきましてありがとうございます。市民の方々にご参加頂いたりもしています。そういったことも順番におり込んでいくということになりますので是非ともご協力よろしくお願ひしたいと思います。
事 務 局	それでは議事に入りたいと思います。
会 長	次第にございませぬが、事務局より 1 点報告がございませぬ。くるりんばすの運行実績について、事務局からご説明お願ひいたします。
事 務 局	去る 12 月 12 日に開催いたしました地域懇談会にご参加頂きましてありがとうございます。平成 26 年のくるりんばすの運行実績についてのご説明を申し上げます。 (資料に基づき説明)  報告事項につきましては以上でございませぬ。

会 長	<p>どうもありがとうございます。運行実績は少し残念な結果ではございましたが、今年度の運行結果、年末運行についてこのようなかたちで広報に入れてありますので、よろしく願いいたします。何かご質問、ご意見等ございましたらいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。</p> <p>特に利用が減ってきてしまっていることで心配な点等ではございます。思い当たることがあれば、ぜひ教えて頂けたらと思いますが、いかがでしょうか。</p>
委 員	<p>名古屋のタクシー協会です。今後、調査事業を行って計画づくりという中で、今回の分析結果をどうやって反映していくのか、コースの見直しをするのか、バス停の見直しをするのか、利用促進をもっと図っていくのかという部分について、どのようなかたちで進めていくのかお聞かせ頂ければと思います。</p>
会 長	<p>詳しくご説明いただくなら、今お願いしますし、後程でもよければ後にしますが、どういたしましょうか。</p>
事 務 局	<p>次の議題でご説明します。</p>
会 長	<p>こういう結果は、当然計画に反映していかないといけませんので、後程説明させて頂きたいと思います。その他いかがでしょうか。</p> <p>名鉄バスさんに伺います。わかる範囲で構いませんが、日進市の最近の公共交通の利用状況を研究していますか。</p>
委 員	<p>名鉄バスです。当社の実績を少し見比べてみましたが、市内の路線の中では、やはり愛知学院線の大幅な減少があります。4月から11月までの数字で申しますと93%位にかなり落ちています。現在、中央線と臨時便というかたちで1往復、愛知学院赤池線という大学の路線がありますが、これにいたっては、3割位減っています。ですから、中央線がこういうかたちで減っているのは無理もないことだと思います。むしろそれよりも、他の路線の利用率が大きく減少しているというのは、なかなか分析が難しいです。他の路線では岩藤線が大体98%ですから、少し減少ということではありますが、そこまで大きくは減っていません。それ以外、藤が丘発着の路線の方はかなり好調な路線が多いです。名鉄バスの一般路線全部で見ると101%が少し切れるくらいの実績はありますので、公共交通というかバスの利用が減っているわけでは必ずしもないとは思いますが、もう少し個別な地域的な要因や名鉄バスが受託してバスを運行させてもらっていますが、乗務員では、その数パーセントの動きはわからないと思いますので、地元の方で情報があれば是非教えて頂ければと思います。</p>
会 長	<p>どうもありがとうございます。名鉄バスは愛知学院大学の移転にもなった減少はあるものの、その他路線は結構好調だということです。</p> <p>市民の方々はいかがでしょうか。なにかお気づきの点があれば教えてください。</p>
委 員	<p>地域懇談会でも意見が出ましたけれども、くるりんバスを利用すると時間がかかる。岩藤線とおっしゃいましたが、五色園からすぐ星ヶ丘に出られる線を利用する人が多いです。</p>
会 長	<p>時間がかかるのは今年に限ったことではないので、今までは我慢して使ってくれたのに、もういい加減しびれをきらしてもう嫌だと思うようになってしまったのでしょうか。事務局にはそういったことをできる範囲で原因究明して頂いて先ほど委員が言われたように、計画に繋げてもらいたいと思います。</p>

委 員	名商大線もありますので、これも参考にお伝えします。名商大線はかなり減っており、88%です。隣の市と比べると少し風向きが逆行するみたいです。
会 長	午前中、長久手市で地域公共交通会議を行いました。長久手市でも利用実績の報告がありました。長久手市は絶好調でございまして、Nバスの利用も増え、名鉄バスの利用も増えていますので、リニモは残念ながら愛知学院大学の影響で少し減ってしまったのですが、大変いい状況です。日進市はこういう状況で心配です。ちなみに人口はどうなのですか。先日の会議で、この辺の人口の伸びをみさせてもらったら、長久手は急激に伸び、日進は平成25年では伸びが鈍化していましたが、今年度その辺の傾向はどうですか。
事 務 局	確認はしていませんが、以前に比べましたら確かに鈍化していますが、毎月1000人程度は増えているはずです。
会 長	ありがとうございます。そういったことも含めて幅広く原因を究明しつつ、バス運行に問題があるということであれば、見直しをしていくということになります。 続きまして、議題（1）地域公共交通調査事業の自己評価ということで、事務局からご説明をお願いします。
事 務 局	議題（1）地域公共交通調査事業の自己評価についての説明をさせていただきます。（資料に基づき説明）
会 長	どうもありがとうございました。調査事業は国の補助が出ているという意味もありますが、我々自身としても繰り返すという意味でこのような評価をしていくことになると思います。この自己評価に関しまして、ご質問ご意見等あれば頂きたいと思います。
委 員	愛知運輸支局でございます。1点だけ確認させてください。分析はまだ途中ということですが、年度内には終わると考えてよろしいでしょうか。
事 務 局	当初、次回の第5回の会議を年明け1月下旬に開催をする予定で、そちらの会議においてパブリックコメントの案をお示しし、実施する予定でした。しかし、1月下旬までに計画案をまとめるということだと、時間的に短いということで改めてスケジュールの方を調整しています。 可能でしたら、次回の会議にて計画の案というかたちで、もう一度委員の皆さんにお示しさせていただきます。そちらの会議で皆さんからの意見を頂きまして、その上で作りあげていくということにしたいと思っております。
会 長	よろしかったでしょうか。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。
委 員	タクシー協会です。資料の3ページ右の一番下に課題として4つほどあります。それから別添1の地域の交通の目指す姿が書いてございます。さらに、4枚目の1番下、調査事業をふまえた計画の策定、路線の見直しの方向性等があります。この3つは非常に関係深いことですが、それぞれに似たような表現は出てきますが、何を一番重視しているのかが掴みきれないと思います。別添1の地域の交通の目指す姿というビジョンに対して実際にはどうしていくのか、どのように整理をされたのか教えて頂けないですか。
事 務 局	目指す姿のところは調査事業を行う上での目的を記載しています。計画の策定、路線の見直しの方向性等につきましては、調査を行った結果等からでてきました内容を踏まえて、形成計画という計画を今後作成していきます。その上で必要な項目の内容も踏ま

	えまして、記載をさせて頂いています。
会 長	地域の交通の目指す姿ですが、日進市には公共交通の計画がございませんので、目指す姿ははっきりしていません。したがって現状の段階を書いています。一方で、調査事業の結果を踏まえた自己評価表の2枚目ですが、計画の策定、路線の見直し等の方向性と今回の3ページ目の課題はある程度リンクしていた方がいいと思います。ここに書かれている課題というのは一応書いては頂いていますが、まだしっかりと議論していく必要があるかと思います。こちらはひとまずこういう課題だということですが、課題がまだはっきりしていないので、あまり具体的な書き方ではなく、一般論的な書き方しか書けないと思います。そういう記述でいいと思いますが、いかがでしょうか。
事 務 局	基本的には形成計画として計画の要件が定まっておりますので、そこに記載すべき事項は、方向性の中に網羅しておく必要があると思います。それでネットワーク、役割分担、評価検証のあり方というようなことは記載していますが、それがどちらのベクトルに向かっていくかという具体的なところまでは、詳細な記述はしていません。
会 長	そういう意味では、こちらの縦書きの方の2点目の愛知医大を拠点とするということだけは具体的です。後は抽象的な企画ですが、これも事実です。愛知医大はまさに今進んでいることなので、ここはいいのかもしれませんが。後は一般論ということで受け取って頂く段階です。こちらに抽出する課題はもっと精査していくということでご理解ください。ちなみに、今回はこの調査事業の評価Aです。我々はAと評価するという、みなさんよろしいでしょうか。 事務局にお伺いしますが、今回、まだ調査事業も全部終わっておらず、分析も十分できていませんが、これはAになるのだろうかということでもいいということですか。
事 務 局	Aの評価になるような調査事業を目標としていくという意気込みをもっています。
会 長	細かな点ですが、少し形成計画の策定がずれ込むようですが、26年度中に形成計画を策定するとありますが、こちらはどうしますか。
事 務 局	評価の記載をした時点と、スケジュールの調整を始めたタイミングのズレもあります。説明と合わなかったところについては申し訳ありません。スケジュールの変更につきましては、まだ確定をしていません。 自己評価の提出期限が年明け1月中旬頃ですので、訂正後に提出させて頂けたらと思います。
会 長	場合によっては、案の策定くらいになるのか、パブリックコメント案まではいくかと思っておりますので、そういったかたちでの表記に変更頂けたらと思います。
委 員	乗降調査やアンケートをやって、意見を聞いて課題があります。例えば、地域で検討できる場の創出は、課題が全然発信しているものがないところを、要は課題解決のためにこういう場の創出をしていくという話だと思いますが、アンケートの中で支える意識がないとかっていうところは、どこら辺で感じるのですか。
事 務 局	市民アンケートでは、利用率が市全体で約33%ですが、こちらは年に1回利用するという人も含めての数字となっています。年に1回利用するという人を除きますと、1割程度になります。市民全体から見ると、まだまだくるりんばすに対する利用意識というのが乏しく、もっと市民の皆さんに愛される存在としてのコミュニティバスを目指すことが必要ではないかという導きをさせて頂いているところです。先日行われました検討

	<p>会の際に、皆さんから意見を頂く中で、意見を伺うことが意識を見出すことになるのではないかとということもあり、課題とさせて頂いております。</p>
委員	<p>特に意識を向上するというのは、すごく大事な話ですので、それはいいですが、現状のところはまだ分析がされてないという話もありました。冒頭にあったように利用者がどんどん減少している、昨年からコース毎で見ている、4年分のグラフがありますが、昨年と今年と比べた時の差の大きいコースというのはなぜ減ったのか、なぜその月によって減少があったのか、おそらくコース毎でいろいろな特徴があると思います。もう少し具体的にやっていき、減少があるところも踏まえて課題を解決するために1~4みたいなもので課題を解決する手法みたいなイメージかなと思います。全体がまだ作業中ですからわかってないのかもしれませんが、見えてないというのが個人的な意見です。</p>
会長	<p>おっしゃられる通りだと思います。今後調査結果から見えたこと、そこから出てくる課題というかたちで、関連がわかるようにして頂くということだと思います。今のご意見を参考にさせて頂きたいと思います。そういう意味では、この下に書いてある日進市の地域公共交通に関する課題例くらいがいいかと思いますが、現段階ではまだそういうレベルだとご理解頂ければと思います。</p>
委員	<p>日進市さんの人口構成で高齢者の人口は増加していても、市街地では高齢化が意外に進んでいないとか、地域ごとの高齢化率がどのような状況か、というのを照合して頂きたいです。先日、別の市さんが都市マスタープランのご相談にみえた時に話題になりましたが、コミュニティバスの主な利用者は女性の高齢者です。実は女性でも50~60代の方は免許をお持ちなので、現状より利用率が減るだろうという話をしました。</p> <p>民間の一般の通勤のお客様は一定数ですから、どうしても既存の住宅地ですとリタイアされてくると通勤での利用が減ってくるというのは顕著に表れています。一方で、免許のある高齢者が増え、特に60代の方はすごく元気なので車の運転が出来る人はマイカーで行動的に動くという特徴があります。</p> <p>そうしますと乗車時間の長さが利用抵抗になっているというのがまさしく合致します。高齢化率や自分で動ける人がその地域にどの程度おられるかで、詳しく見ていくと低迷している理由が掴めてくる様な気がします。突発的な支障があり、減った・増えたというのは結構まとまった数字で出てくるため分かると思いますが、数%ずつ減ってくる理由は、なかなか掴みにくいものです。</p>
事務局	<p>地区ごとに高齢化率は違っています。特に昭和40年代にできた団地等は高齢化率が高いです。対して、新しく区画整理でできた地域は非常に若い人が多いです。地区ごとの高齢化率も出ると思います。日進は30~40代が飛び抜けて大きいという特徴があります。また資料を出させて頂き、それも含めて分析させて頂きます。</p>
委員	<p>個人的な疑問ですが、高齢化率だとか人口の集積の度合い、年齢構成は各地区バラバラです。これはおそらくその通りだろうと思いますが、それがこの数多いコースの中の見直しに反映できるのかという話になると非常に大きな話になってきます。いわゆる技術的にもそういったことが本当にできるのか、そういう方針でやっていくのかというのは可能なのか、そこまで追求するのかどうかだと思います。</p>
委員	<p>私もいろんな地区の会に出させて頂いていますし、自分達で分析もするなかで、一番問題なのは公共交通を使う習慣のない人に如何に使ってもらうかが非常に大きいです。</p>

	<p>見直しといってもルートを変えるばかりが結論ではない訳です。既存のルートであっても利用方法や目的の周知の仕方を変えることも見直しだと思います。</p> <p>例えば運行ルートをこう変えましょうという議論にしてしまうと、いろんな利害関係もあつたりします。それぞれの立場が地域で違うので難しいです。</p> <p>対して、利用促進については、ある程度の分析がベースに無いと効率的にできません。例えば老人会ベースで動いてもらうのか、広報車を回すのか。ある程度沿線の状況を見ながら分析しないとわかりません。ある程度高齢者の集積が大きい所は、老人会をベースにバスの乗り方教室をやったりしています。ICカードは特に高齢者ほど利便性が高いというような事もいわれています。例えば利用促進の手段なども分析することで分かってくる可能性もあります。</p>
会長	<p>今回、形成計画のひとつの重要なポイントはまちづくりとの連携です。まちづくりのベースが人口だと思います。人口が重要になってきますし日進の話だとすごく高齢化が進んでいる団地等々もあります。そういった場合、当然公共交通あるいはその他の交通施策を考えないといけない。どこまでやるかは別にして、是非把握して頂きたと思っています。ただそれをどう反映するかが多分心配されています。ちゃんと分析して頂いてそれを反映するという道筋をしっかりしてほしいです。</p>
委員	<p>タクシー協会です。やはりバスとタクシーでは随分情勢が違いますので、バスで出来ない部分でタクシーが何をできるかという方向を考えて頂きたいという趣旨で申し上げました。すべてをコミュニティバスで対応するという事もなかなか難しい状況が今後より一層増えていくのではないかと思います。タクシーは非常に運賃も高くて贅沢な乗り物と言われておりますけれども、一方で、高齢者や障害者の方にとっては一番ユニバーサルで使いやすいです。そういった部分も業者の皆様方と一緒に考えて行くというのが、この協議会のひとつの目的でもあるのかなと思います。宣伝にもなりますけれども、1月30日にタクシーの特化した協議会を私どもが事務局となって開催する予定でございます。やはりタクシーの現状をよく知って頂いて、今後どうやってタクシーを使ったらいいのかという事を地域の皆様方と一緒に考えて行く協議会をやっていこうとしています。地域とも連携していくことが重要なテーマになってくるかと思っておりますので、ご検討頂きたいと思っております。</p>
会長	<p>大変重要なことだと思います。公共交通という事でバスあるいはコミュニティバスまでで止めてしまうことがあります。しかしその先にタクシーが、あるいはバスの走っていない所でもタクシーが使えるということも我々はしっかり頭においてやっていきたいと思っています。一方で是非認識いただきたいのは、実はバスとタクシーとの連携もありうると思っています。バスとタクシーが取り合うのではなくて、お互いが補完し合うという関係もあると思いますので、上手にできればよいと思います。</p>
委員	<p>老人会として出席させて頂いています。私も日進市のバスを利用して研修会というもの一年に3回やらせて頂きます。それはもちろん愛知県近郊の所を連れて行ってくれる訳です。回数を増やそうと思ったらくるりんばすで名所巡り等々花見時なら岩崎城に行つて2時間くらいで帰つて、同じようなコースがあれば私たちもみな老人会として活用しているのではないかと期待をしております。この前も懇談会に出席させて頂いて、名所巡りをされている老人の方もおり、なるほどと思った次第です。パンフレットや名</p>

	<p>所巡りの一覧表などが分かれば老人会の会費で巡りたいです。こういうコースもあるので、くるりんばすを利用する。1年に1～2回でも宣伝がてらいいと思いました。</p>
会 長	<p>有難うございました。各種団体でくるりんばすを利用したイベントをやって頂くのは大変有難いと思います。お互いにとっていいことだと思いますので、そういうことはやって頂きたいと思います。そういう意味でもいろんな地域の特性を把握し、それを利用促進につなげていくということで是非お願いします。</p>
事 務 局	<p>一昨年、名古屋学芸大学の学生さんの協力を頂いて、くるりんばすのプロモーションビデオを作成した経緯があります。バスを使って行ける市内の見所を紹介するという企画を5回ほどの連作でやりました。ホームページにも動画で見られるように残っております。その中には岩崎城も含まれています。こうしたPRはまだまだ足りていないと思います。パンフレットのような形式の観光ガイドがあればいいと思います。</p> <p>タクシーの話は、市が策定する高齢者の計画策定のために実施したアンケートの結果の中で、外出の際の移動手段の1位は共に自家用車の利用で「自分で運転」か「家族の送迎」です。2位は「徒歩」で、その次が、一般高齢者の方だと「電車・バスの利用」ですが、認定者の方だとバスではなくて「タクシーの利用」というような結果も出ています。まさに今回移動困難者に対する実態調査のアンケートを行ったのは、この役割分担をどのように果たしていくかという位置付けのためのアンケートでして、そうした方向性で進めていく予定です。</p>
会 長	<p>委員のご要望で人口等も確認をお願いしたいと思います。はいありがとうございます。その他にいかがでしょうか。</p>
委 員	<p>先生が先ほど長久手は利用者が伸びているとおっしゃいましたが、この日進とどういう視点が違うということで差が出ているのかという分析が知りたいです。日進の中でバスに乗って頂きたいと思って会議をやっているのですか。つまり人数を把握して、新しい人数をどう作りたいと思っているのか議論をしていかないと、いつまで経っても堂々巡りでなかなか進展しないような気がします。例えば地域性があるので一概にはいえませんが、日進は駐車場が沢山あるから車で行った方が便利です。要するになぜ、バスという面倒くさいものに乗らないといけなないのかと思ってしまいます。そういう社会構造になっているというのが1つあります。例えば名古屋市だったら、名古屋市の職員はみんな地下鉄かバスに乗りなさい、基本的に公共交通使いなさい、という風に半ば強制的です。では日進もいろんな公共施設にお勤めの方がそういう方向性を持てるような調査やお願いをして、実際にそういう人たちはどういうルートだったらば不自由なく勤務できるバスとして使えるのか、そういう視点の調査がいいのではないかなと思います。自分たちは車に乗って楽をする。他の人にはバスに乗れというのは、凶々しい意見です。なぜ使いたくないのでしょうか。私は1回使って、もう使いたくないと思いました。車で10分もあれば市役所まで来られます。くるりんばすを使えば1時間半～2時間くらいかかります。これは本当に大変だなと、使う意欲がなくなってしまいます。改善案にもありましたが、もう少しサイクルを小さくするか、双方向にしたらかえって不便だったとか、そういう路線的な問題もあるかもしれません。ずっとひっかかっているのは、なぜ市役所がいつも中心なのでしょう。市役所中心でこの市は回っているのでしょうか。先ほどの老人会のご意見を聞くと、市役所のルートでなくてもいいわけ。いろ</p>

	<p>いろなルートがあっというわけ、そういうニーズをまず開拓するという事です。調査してそういったニーズが実際にあるかないかを確認して、あるならばそういうルートを作ることによってニーズを引き出すというような視点も出るのではないかと思います。原点に戻るべきではないかなと思います。使って頂くためにはどういう風にしたらいいか、そのためには長久手の利用者が増えた理由が一番知りたいわけ。秘密があるかもしれないです。</p>
会 長	<p>実は長久手市だけではなく、東郷町もみよし市も増えておまして、実は日進だけ減っています。基本的な要因もあると思います。経済的な状況で、通勤費等々の関係、そこでの工場とかあるいは勤務地等々の影響もあると思います。</p> <p>日進とその他の市町で何が違うかという、近年に大きな見直しがない、それが1つの要因だと思います。日進は大きな見直しはかなり長い間、実施されていません。一方で長久手、東郷、みよしは見直しが最近行われて、ちょうど見直しがされた後で伸びてきているという見方もできるかもしれません。それを捉えるための調査です。この結果に基づいてこれからどういう路線にしていくかを見ていくことになります。</p> <p>ただ一点、市として本当にどうしたいのか、この姿はすごく大事だと思います。そもそも市役所の職員の方は車で通勤していて、市民にバスに乗れというのはおかしいという意見がありましたが、まさにそう思います。市全体としてそもそもどうしたいのが大事だと思います。</p>
事 務 局	<p>総合計画、マスタープランが私ども市として描くプランです。それを見据えた上での今回の調査です。なぜ市役所が中心にコミュニティバスをまわしていくか、この辺も今回のアンケートの中で伺っておる点です。そういったところをしっかりと分析をしながら、総合計画やマスタープランも含めた計画の中で目指す方向をしっかりと見据えて、計画の方を組み上げてまいりたいと考えています。</p>
会 長	<p>私の感じでは、日進で車の利用をできるだけ控えてもらって、とにかく皆さん公共交通に移って下さいという方針は出せないと思います。さすがにこの状況では無理です。</p> <p>やはり分担だと思います。但し、公共交通が無い限りまちの発展はありえません。公共交通も育てながら、車もある程度認めましょうというのが現実的だろうと思います。とはいえ、市役所としてなんらかの協力があってもいいのだろうと、それは僕も前から思っています。それは市職員の方々の中の意識がいろいろあるとは思っています。</p>
事 務 局	<p>毎月、日を定めまして、マイカーを避けて通勤するようにという働きかけはしております。また、くるりんばすと公共交通機関を使っての出張は、推進をしているところです。</p>
会 長	<p>市全体としては、是非、公共交通の利用を考えて頂くとしまして、我々としてはとにかく市民の方々のニーズを調査によって把握されております。それを如何に計画に結びつけるかということをおもっておりますので、これはやっております。そのための調査でありますので、それはご理解頂ければと思っております。評価ということでございますが、その他いかがでしょうか。</p>
委 員	<p>他市町での見直しの視点は何かでしょうか。見直しをしたらうまくいったということでしたら、うまくいった通り、うちも真似すればいいと思います。そのうまくいった見直しの視点というのを教えて頂けるともう少しこちらもしっかりします。</p>

<p>会 長</p>	<p>例えば日進でも平成 21 年に大きく見直しております。その時は少し減ったのですが、その後ずっと右肩上がりです。利用者が 50 万人になりました。周辺市町で 50 万人なんてどこにもありません。長久手でもやっと 20 万人、東郷は確か 20 万に届いていません。50 万人はすごい数です。絶対値でいったら、日進はすごく使われているわけです。</p> <p>では、なぜ右肩上がりだったのかと言ったら、見直しをしました。それぞれの市町の見直しのポイントはそれぞれの市町ごとの要因があります。例えば病院とか通勤通学、駅への足とありますが、唯一言えるのは利用者のニーズに基づいて見直すということなので、これは共通です。したがって我々は今ニーズを把握しているわけです。</p> <p>問題はそのニーズとは何なのかというところを皆さんと共に見ていくことだと思っています。そこで是非市民の方々の目とか、各種団体の方々の立場からご意見頂ければと思います。</p> <p>本題としては、自己評価の結果ですが、A という評価で調査予定通り実施したという事です。この結果を国の方に報告することになりますが、場合によっては 26 年度中では案になるかもしれませんし、完成は 27 年度になるかもしれません。</p> <p>調査事業についてはよろしいでしょうか。ご了承頂けますでしょうか。</p>
<p>委 員</p>	<p>(異議なし)</p>
<p>会 長</p>	<p>ありがとうございました。自己評価という事でご了承頂きました。</p> <p>それでは日進市地域公共交通網形成計画の骨子案について事務局から説明をお願いいたします。</p>
<p>事 務 局</p>	<p>続きまして、日進市地域公共交通網形成計画の骨子案について説明します。</p> <p>(資料に基づき説明)</p>
<p>会 長</p>	<p>形成計画を策定していくことになりましたがそれをどのように策定していくか、方針をお示し頂きましたが、これに対しましてご質問、ご意見はいかがでしょうか。</p>
<p>委 員</p>	<p>長久手市さんとの違いですが、3 ページの地図を見ていただくと、緑のラインがくるりんばすの路線で、市内ほとんどの地域を網羅しています。赤と黄色いラインが私も名鉄バスの路線で、長久手市さんの特に西側をご覧いただくと藤ヶ丘を起点とした路線網がかなり沢山走っています。比べて日進市さんは、北側に赤いラインがありますが、あとは名鉄豊田線が一番南の縁を走るという形です。一般的に路線バスのサービスの場合、通勤通学では運行頻度はやはり最低 30 分に 1 本はないとダメで 1、2 時間に 1 本ではとても使えない。長久手市内では路線によっては 10 分間隔またはそれ以上の頻度で走っている線もあり、比較的公共交通の軸としてバスが認定される状況です。残念ながら日進市内にはそういう路線がほとんどありません。多分日進市の通勤通学の方の多くは家族の送迎等で駅へ向かわれるので、車がないと移動が成り立たないのです。</p> <p>公共交通、特にバスを中心とした視点で考える場合、主軸になる路線を決め、それに対して支線の部分を考えていかないと組み立てられないだろうと思います。交通網計画というのは、くるりんばすだけではなく、民間バス路線もタクシーも含めて考える事ですが、日進市さんは中心市街地というのが基本的にはないです。今度、大規模な商業施設が長久手古戦場駅と赤池駅に近々できますので、これらをどう連絡するかでしょう。市役所は市の中心にあります、その辺を考えると例えば中央線をどうするか、運行頻度をどうするかということも考えなければいけません。この主軸を何処へ持ってくるの</p>

	かというのを明確に、一番大きく考えて頂いて、その後どのように各エリアを結ぶか考えると、今走っているルートというのはそんなに大きく変えられないと思います。バスが通れるところは限られています。ただ運行方法は少し再考の余地もあるかと思います。
会 長	<p>まとめにあたって軸を明確にということです。</p> <p>日進市の現状をまとめて頂くに当りまして、市の現状も当然ですが、変わりつつあります周辺市町も含めて是非まとめていただきたいと思います。日進市の場合は名古屋駅へのダイレクトのバス路線もあります。それから、東名高速バスの停留所もあります。そういう広域的な視点でまとめて頂ければ有りがたいという気がしております。そんな中で人々の移動をどのようにしていくかだと思います。</p>
委 員	<p>愛知県交通対策課です。新しい計画ではまちづくりの視点というのを求められるかと思いますが、こちらの会議を担当されているのが生活安全課という事で、都市計画部局の方は別の担当部局とは計画策定にあたってどのように連携されていくのでしょうか。こちらの会議にも必要に応じて参加をして頂くことも考えられているのか、その辺りをお伺いしたいです。</p>
事 務 局	<p>この骨子案を基にこの後、実際の計画案という形で文章化したものを作成し、記載内容については、庁内の関係各課、特に都市計画課をはじめとした建設部局の諸課と調整をいたします。会議の出席につきましては、委員として副市長が出席しておりますので、市の全体総括として対応させていただきます。しかし必要に応じて詳細部分の説明等あれば、事務局のサポートという形で都市計画関係課の出席をお願いする形になります。</p>
会 長	<p>調査結果については、まだ報告頂いてない主要集客施設調査とか関係団体の調査結果等々含めてまとめて頂きたいと思います。そしていま頂いた意見も踏まえ骨子案に沿って次回計画案を示していただくということになります。基本的にはこういった方針に従って、今回幾つか出た意見を追加した中でまとめて頂くという事にしたいと思います。</p> <p>今回出た意見は、調査結果を踏まえた形での計画になるように、その流れを明確にしてほしいということだと思います。事務局には留意して頂ければと思います。</p>
会 長	<p>その他でございますが、何かございましたらお聞きしたいと思いますが、よろしいでしょうか。ではこれで全て議題は終了させていただきました。皆様方、ご協力感謝申し上げます。ありがとうございました。</p>
事 務 局	<p>これもちまして本日の会議を終了いたします。お気をつけてお帰り下さい。どうもありがとうございました。</p>