

平成 26 年度第 5 回日進市地域公共交通会議 議事録

日 時 平成 27 年 1 月 27 日 (火) 午後 1 時 10 分から
 場 所 中央福祉センター 2 階 多機能室 (南)
 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)、多田直紀 (委員)、加藤直樹 (委員)、
 大久保彰 (代理)、伊藤文貴 (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)、二村裕之 (委員)、寺田裕美 (委員)、大竹弘眞 (委員)、
 古田寛 (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)
 議 題 (1) 日進市地域公共交通網形成計画 (案) について
 (2) その他

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	皆さん本年もどうぞよろしくお願ひいたします。 今年は、日進市の地域公共交通会議にとって重要な年だと思っています。その 1 つは計画を策定して頂くという事です。今年度、国の補助を受けながら、しっかりとした調査をやっています、その調査結果を基に日進市の将来の公共交通のあり方を描いていくこととなります。この計画は、形成計画と申しますが、実はまだこの形成計画を策定している自治体は、日本全国で四日市と北丹後鉄道の 2 箇所初めて策定されたという段階でして、この中部地区で策定に着手している自治体もまだまだ少ない。そんな中で日進市はいち早く策定していくということになります。ここで皆さんにお願いしたいのは、公共交通の計画という事でありますので、くるりんばすだけではないという事をまず念頭に置いて頂きたいと思います。公共交通全体、それは鉄道も、路線バスもあります。そしてもちろんくるりんばす、更にタクシー、この全体を考えていくという事を忘れずに考えないといけないと思います。 もう一点は、まちづくりとの連携というのが大変重要になっています。まちづくりというのは 2 つありまして、それは「コト」のまちづくりと「モノ」のまちづくりといつも言わせてもらっています。「モノ」のまちづくりは都市の形をどう変えていくかという事。す

	<p>なわち日進市の都市自体がどのように変わっていくか、その都市の形は、公共交通でどう支えていくかという事です。</p> <p>もう一方で「コト」のまちづくりですが、市民活動のまちづくりです。市民の方々と一緒に公共交通を育てていくという点も計画の中に盛り込んでいけたらと思います。公共交通に関して市民活動が活発化して、日進市の方々が生き生き暮らせる、そんなまちになっていけばいいと思います。この2つをしっかりと連携させたいという事です。それを描くのがこの公共交通網形成計画だと思っておりますので、そういった視点をもって今日もご議論いただければと思っております。どうぞ宜しくお願い致します。</p>
事務局	それでは議事に入りたいと思います。
会長	(1) 日進市地域公共交通網形成計画について、事務局からご説明をお願いします。
事務局	(資料に基づき説明)
会長	説明の途中ですが、まず調査の内容を詳細に報告頂いたので、ここでいったん切りまして、疑問点等々あればお聞き頂きたいと思っております。
委員	<p>運輸支局でございます。3ページが一番下段の部分「65歳以上は減少すると推測される。」という文言ですが、大体65歳以上は増えていくものだろうと思ったのですが。そしてもう1点。25ページの図「伸び悩むくるりんばすの乗車人数」が入っておりまして、先ほどのご説明では、平成26年度はここから2万程度の減少の見込ということで、確か前回12月の会議でも4月以降の利用者数が減っているが理由は把握できていないと聞いたので、今回の調査で減少のヒントになる事は見受けられたか、この2点をお尋ねします。</p>
事務局	<p>まず1点目ですが、平成32年、平成37年を確認いただきますと黄緑65歳以上20%。また37年は17%ということです。現状では、65歳以上につきまして、平成37年は減少傾向と推計してございます。</p> <p>2点目のくるりんばすの平成26年の減少傾向でございますが、まだ途中経過でございまして。今後、詳細の原因が解りましたらこの場で説明していきたいと考えています。</p>
会長	32年から37年の減少は今改めて私も不思議に思ったのですが、日進市の推計値なのか。
委員	<p>名古屋タクシー協会です。差替ページの19ページ、上から2つ目の黒丸で実車率、実動1日1車当たり収入は増加傾向にあるという表現がされています。平成21年度はリーマンショックがあった翌年度で。という事でタクシーの需要は大きく減ってその実績も当然大きく減っております。その当時に比べて数字を見る限りはこういう形で少しずつ伸びてはおります。それは、リーマンショック後に、タクシーの数を減少させる法律が出来て、タクシー事業者が懸命の努力の結果、台数を減らすことによってこの実績値が出てきたという経緯がございまして。単純にタクシーの実績が挙がっていると見て頂くと大変危険でございまして、ここの部分の記載については、もう少し工夫を頂きたいと思っております。実車率というのは、専門用語ですが、タクシーの需要を表す1つの数字でして、実際にお客さまを乗せて走っている距離を表しています。これが増えれば増えるほどタクシーの需要が増えていくものです。21年は相当落ち込んだ年でありまして、そこから車を減らすことによって1台当りの実績をあげていったという経緯です。同じように図1-22も1車当りの収入という事で21年は大変落ち込んでおります。20年以前はもう少し高い数字があってバブルの絶頂期は相当な収入がありました。これがどんどん落ちていき、タクシー労働者の労</p>

	働条件が思うように確保できませんでした。そういう事が公共共通のタクシーとしての役割が十分に果たせない、こういう事が特定の地域で起きてきた、その原因であって、それを無くす為に車を減らした努力の結果こういう数字になっているというところをご理解頂ければと思います。
事務局	タクシー・名鉄バス・市営バス等々の記述について、23 ページからの利用実態の整理につきましては、まだタクシーの記載がありません。計画に反映させて頂きたいと思います。
会長	後ほど委員からアドバイスいただきながら修正頂いて、やっぱり台数の推移などを載せるのがいいのでしょうか。そうすると減車の努力が見えてくると思います。台数が入っていませんので、この圏域の台数を入れて貰えればと思います。
加藤委員	名鉄バスでございます。24 ページの差し替え版ですが、このグラフをそのままご覧になると平成 22 年から 23 年にかけて利用者がグンと増えたように思われるのですが数字のマジックがございます。平成 23 年の 2 月に IC カードを導入しまして、下に資料 H26 名鉄バス提供と書いてありますが、これは運賃箱でカウントした運賃のデータでございます。実は IC カードを導入することによって、それまでは紙の定期だったので運賃箱のデータに反映されていなかった物が、数が取れるようになったという事でございます。但し書きのところで平成 22 年の方は、定期代の人員運賃のみという風な事を書いておいて頂けると誤解が少ないかなと思いますので、よろしく願いいたします。
会長	私の方から幾つかお願いしたいのですが、まず 1 点目はこの人口のところなのですが、実はこの日進がまだ 37 年まで人口が増えていくというのは本当に日本全国で見ても珍しい事です。日進に限らず長久手・東郷・みよしも同じような状況だと思います。これは本当にこの地区特有だなと思っております。そうするといわゆる人口減少社会での公共交通というのが今非常に重要な視点になっている中で、日進の場合まだまだ増えていきます。その中で公共交通を作っていないといけないという視点が重要になってきます。そこをしっかりと前段で出すべきだなと思っております。将来人口推計に関しては日進しかないのでしょうか。全部平成 22 年までの国勢調査のデータしか使えてないと思いますので、周辺市町の将来人口の動向も参考で出して付けて頂けたらと思います。 それから難しいのかもしれませんが、OD 利用実態調査 35 ページの辺からいわゆるくるりんばすでの移動、OD ということで何処から何処に乗っていると示して頂いておりますが、たまたまバスがこの路線を走っているとその間の移動が出て来ています。実は他のところへの移動もしたいという人達があるのではないのかなという気がしております。非常に難しくて出来るか出来ないかわかりませんが、パーソントリップのデータがありますのでパーソントリップのデータを使って少なくとも小ゾーン間の移動、或いは隣接する市町間の移動、願わくは、先程行けたらいい場所という事で、図書館とか市役所とかありましたが、主要な公共施設・駅等々に何処から来ているかみたいなものをまとめて頂けるとどういった移動が実際にあり得るのかというのが見えてくるかなと思います。そういうまとめ方もして頂けるといいかなと思っております。その 2 点いかがでしょうか。
事務局	先生に頂きました意見も踏まえてパブリックコメント等までに整理できたらと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。
会長	では是非よろしく願いしたいと思います。皆さんその他何か、こんな分析して下さい等もあればと思いますが、いかがでしょうか。ではまた後ほどお気づきの点、この後説明を

	進めていく中でまたございましたら、またその時にご意見伺いたいと思いますので、引き続き説明をお願いしたいと思います。今度は4) からになります。
事務局	はい、引き続き説明させていただきます。 (資料に基づき説明)
会長	計画の後半、まさにこの計画の肝になる部分ですが、残念ながらちょっと今回全部をお見せすることができませんでした。逆にいうとまだまだ修正の余地、追加の余地等々がありますので、なんなりと忌憚のないご意見を頂ければと思います。
委員	全体的にタクシーがどういう風に位置付けられるかが全くよく理解できません。文言的には関連付けてと書いてありますが、関連付ける。でもどういう風に係わるのかという事が理解できないです。それから名鉄バスはどう係わるのですか。地域公共交通として、地域のくるりんばすみたいなのとの係り合いの中をどう結び付けるのかという視点が出てくると、もう少し私たちが受け止めやすく解りやすいかなと思います。何か漠然としていてどうものを申しあげていいのかわからず整理できません。
会長	ありがとうございます。まだ抽象的な表現が多いので、わかりにくいという事だと思います。2点、タクシーの位置付けが不明だということと名鉄バスもこれも一緒だと思います。位置付けが不明だということで、この辺いかがでしょうか。
事務局	76、77 ページ当たりですけれども、76 ページの中段で、「なお、本計画で位置づける地域公共交通は、乗合輸送を前提とした公共交通ですが、公共交通を」ここで乗合輸送を利用できない方については日常生活及び社会生活を行う上での移動が出来るようにという事で、個別計画との連動する中での輸送サービスを行う為の措置を講じますという風にしてあります。例えば今ですと障害者の方はタクシーチケットという制度があったりします。その制度を今後どうしていくかというところは市の他部門との調整も必要になってくるものです。今の段階ではまだ庁内での議論もそこまでやってないところもありまして、ここには記載出来てはいないです。タクシーの機能ということで、個別のニーズに応じた輸送というのは、今後高まっていくと考えています。77 ページの表でも見て頂けるように一番大きく都市間を移動するのは大規模輸送としての鉄道が軸としてあります。その次の段階として都市間移動も果たしつつ都市内での移動、例えば通勤通学、駅などの大きい目的地までの移動を民間路線バスさんに担ってもらう。その次の輸送として一定の需要が固まった時間帯にまとまって人が動くという事が見受けられるものについては地域交流交通という形で今のくるりんばすの再編によって支えていきたいと思います。どうしても乗合輸送による移動がかなわない個別の移動に関してはタクシーが重要になってきます。これらの輸送が重なる事によって網目が詰まっていき、それぞれの移動が担われながら全体としてのネットワークが出来ていくというイメージで捉えています。
会長	ちょっと解りにくいですがけれども、その辺どうやって表現するかと思います。タクシーに関していいますと、基本的には公共交通の役割を求められている中で、どういう意味があるかということです。私の感覚ですが、空間的・時間的補完をする役割があると思います。バスや鉄道が走っていないところには、タクシーで行ける。バスが走っていない時間はタクシーで行ける。タクシーだけの交通体系を作るのではなくて、あくまでも公共交通とのセットだと思っています。そういう位置づけも書いてもらえるといいかなと思います。それが抜けていると思います。更にいろんなタクシー事業者の方々との協議の上だと思

	<p>ますが、乗合タクシーみたいなものを位置づけていくこともあり得るかと思えます。もちろんこの福祉タクシーというのはその1つの重要なところだと思っておりますが、そういうことかなと思っております。</p>
委員	<p>市営タクシーは民間とは違います。特にこういった活動的な構造の町の中には必要ではないかと思えます。</p>
会長	<p>そうですね。幹線をバスで走らせて、それ以外を乗合タクシーというのもあると思えます。そういうのはまたどういう形で検討するかは事務局で考えて頂く事だと思えます。あと名鉄バスに関してここに幹線バスと書かれております。明確には書いておりませんが、路線バスという事ですので、これが名鉄バスになってくると思えます。くるりんばすに対する係わりというのは別の話でして、これはあくまでも市が運行するものですが、たまたま名鉄バスが委託を受けているという風にお考え頂ければと思えます。</p> <p>ありがとうございました。その他いかがでしょうか。</p>
委員	<p>先程の4) から始まった 63 ページのところからです。上位計画の紹介がしてあるのですが、ここの図の土地利用構想図とか次のページの将来都市構造図だとかこの後でも結構この構造図がベースに考えられているわりには扱いがぞんざいです。凡例も読み取れないので、これがどういう意味なのか多分市民の方でも解らないので、これは例えばA3の折り込みなどにしてももう少し重みを持たせて頂けないといけないかなと思えます。それと次の65 ページですが、やっぱり一番重要な肝のところですので、やっぱりこれは少なくともA3の横にしておいて折り込みにするか、様式を何か工夫して頂く形で整理をして頂きたいと思えます。そこの中で色分けをして次の課題にくっつけている流れはいいのですが、松本先生のおっしゃる事のまちづくりの部分、特に青いところとかがあまりにも少なすぎます。いろんなところと係わる部分があるものですからハードとソフトの部分のバランスをもう少し考えて頂ければなという風に感じました。その後66 ページ以降4) に合わせて課題が書いてあります。65 ページで色分けをしたのでタイトルのところで同じ色分けを使うとか、これは見せ方の問題です。最後ですけども、いわゆるこの基本方針にしても日進市の交通将来像をどうするか、いわゆるネットワーク計画をどうするかだと思えます。ここに日進市の総合計画は平成 32 年までと書いてあるのですが、今度の交通網形成計画の目標年次というのも大体どの辺に設定するかが、文脈の中でこの頃だろうなと思いつつも一言も触れてないので、それはその辺りを時系列的なものをどこかに入れてほしいです。例えばこの幾つか公共交通体系のイメージというのが図として出てきますが、これは拠点にしてもそこが整備されないという交通体系の絵が描けない部分がありますので、その辺り時系列的な整理が必要かなと思えます。委員からありましたように名鉄バスさんはどうやって係わるのかといってもまだ白紙に近い状態でございます。実際私どもが今運行している路線はいいとしても、今後日進市さんに係る部分でどういう形になるかは見えてこない段階です。それはその時系列の要するにいろんな環境が整った流れの中でどういう風に検討していくということになるので、その部分の整理が必要かなと思えます。最終的にこの形になるのはいつ頃をめどにしているかが見えてこない、今すぐというのは難しく、段階的に進むものです。その辺りを加えて頂ければと思えます。</p>
委員	<p>意味合いが少し変わるかもしれません。名鉄さんは営業なので営業を作り出すという視点で路線を新たに企画するというか、くるりんばすを補完するのかがどちらが補完する形にな</p>

	<p>るのかよく解りませんが、新たなニーズ作り出すような提案というものが出てくるといいのではないかなと思います。よくイオンモールなど何処かの駅や何処かの場所から専用のシャトルバスという形で出ています。そういう発想に近いようなものが日進市の中の色々な施設の中であるかもしれません。シャトルバスの営業があり、それをくるりんばすがやるのかそれとも名鉄バスが担うのかはよくわかりませんが、そういう風のにぎわいを作り出すような計画があるといいと思います。今は何となく網が大きいので、もう少し密な網目になってきて本当に皆さんが使いやすく、使いたいと思うような公共交通が構築できるのではないかなという気がします。難しいので私もこうしろとなかなかアイデアがでないですが、皆さんのお知恵を是非よろしくお願いします。</p>
委 員	<p>先ほども先生からご発言がありましたが、まちづくりのベースは人口だという話があります。人がどの地域に固まって住んでみえるかとか、今後の商業集積がどうなるかというのは私ども一事業者のレベルではなかなか難しい話です。先程ありました商業施設さんと結ぶバスがどうなるかというのは、他の地域でもあります。例えばある商業施設さんがある程度の負担金をもたれて公行政さんも負担して、うちが走っている路線イオン木曾川線というのがあります。そういう例もありますので、追々そういう計画が出来てきた段階で、当然ながら私ども単独でなくてこの会議の中で検討していくような話になっています。イオン木曾川線も公共交通会議の協議路線という位置づけです。今回のまちづくりと連携した交通ネットワークというのは正しくそういう事であります。従来ですと名鉄バスが単独でそういったところと交渉したり、ましてやまちづくりに係わって検討したりするという事は今までなかったことです。それが検討段階からこういう場で係わらせて頂いて、考えられていくこと自体がひとつの進歩であります。これが今の基本の考え方になってきているので、そこは密接に協調して市民の方のご意見も聞きながら、私どもは其中でこういうことならどうでしょうかといった提案を示しながら、キャッチボールを重ねてひとつの路線計画というのが出来てくると考えて頂ければと思います。</p>
会 長	<p>昔の本当に右肩上がりの時代で、走らせれば儲かるという時代ではなくなるにつれ、なかなか難しいと思います。そんな中で名鉄バスさんは最近新規のバス路線を作られたりしています。特にこの辺でも新しく淑徳大学が通ったりとか或いは竹の山を廻って藤ヶ丘にいたりとか積極的にやられていると思っております。ですが、どこもかしこも同じように行かなくて、どちらかという行政と連携しながら作り出していくというのが主体になっていく時代だと思います。ですから、まさにこういう会議があるとご認識頂ければいいかなと思っております。</p>
会 長	<p>先程のご意見ですが、土地利用構想図はおっしゃられる通りだと思います。これももう少ししっかりと位置付けて書いてもらうとともに説明いただきたいと思います。そもそも 63 ページの図がすごくぼやっとして見えにくいので、ここは大きく更にはっきりと書いて頂いた方がいいと思います。それから 65 ページの課題のところです。A 3にして横にして折りたたみにすればいいです。或いは両面でもいいと思いますが、すごく大事なところだと思いますので、その様をお願いしたいと思います。</p>

会 長	<p>それからコトのまちづくりですね。住民の方々と一緒にやっていくというところが書き込まれていない、十分じゃないという事だと思います。これも正にそうだと思いますので、もっと書いていきたいと思います。</p> <p>本当はここに住民の方々のご意見を聞きたくて、どんなことをやってもらえるか書きこんでもらえるといいと思っています。逆に住民懇談会のところでいろいろ意見も出ていたと思いますので、そこの意見も踏まえて書き込んでもらえるとありがたいなと思います。</p> <p>課題の色分けはおっしゃる通りです。</p> <p>計画年次については、実は 74 ページに独立して書かれているので解りにくくなっています。74 ページのところに、総計・都市マス等々に計画年次との関係もここに今一度時系列的に書いてもらってもいいかなと思います。</p> <p>体系のイメージを時系列で示すというのは、いいアイデアを頂いたと思っています。</p>
事 務 局	<p>場所という 67 ページの周辺の主要施設設置状況等のところに年度が入っています。今、委員から頂いたご意見からすると、こういった施設の整備状況に合わせて路線の整備なり計画をされていくのが正しいのではないかという意味というように捉えております。こういう絵を時系列というか上から下へ並べていくのが、どういう風にきれいに描けるのか考えたいと思います。単純に表にしてしまっただけで解りやすいのかというのがありますので、見やすい形を考えられれば良いと思うところです。</p>
会 長	<p>特にこの地区は今後も開発が進んでいきます。かつ、残念ながら計画通りにいくとは限らなくて遅れてくる場合もあります。そのため時間というよりこの開発が進んだ段階でこう組もう、ここの開発が進んだ段階でこういうネットワークというような形の推移を示してもらおうとすごくいい計画になると思います。是非ご検討下さい。よかったでしょうか。あと前半については私の勝手な答えになってしまいましたがよかったですか。ありがとうございます。その他皆さんいかがでしょうか。</p>
委 員	<p>確認です。43 ページの 2 項目目の調査の対象・回収票数というのがあります。対象者が、交通事業者（くるりんばすのバス運転士）140 名みえるという事によろしいのでしょうか。あともう 1 点が、45 ページのそれぞれの不満の内容が示されている訳ですが、不満の最後のところにその多くが車を運転するからとなっている訳ですが、これは不満じゃなくて利用しない理由じゃないのかなと思うのですが、いかがでしょうか。</p>
事 務 局	<p>140 名というのは、今回名鉄バスの名古屋営業所さんにご協力頂き、登録のある運転士さんでくるりんばすを運転したことのある方、過去に運転したことのある方を含めてなるべく多くの方の意見を頂きたいという事で、ご協力頂きました。その結果、この人数の方にお答が頂けたという事で、現在、実際運転に携わっている人とは、直接イコールではありません。また業務のローテーションの都合でお答が間に合わなかった方もありましたので、完全にイコールではないです。</p> <p>利用しない理由ですが、日本語の書き方が良くないかと思っています。不満の内容として運行本数が 37%、バス停の位置が 30%とあります。本来ここで一端文章が切れて、その後利用しない理由としてその他として 38%があってその中身を見ると車を運転するからという風にならないといけないと思います。</p>
会 長	<p>車を運転するは、利用しない理由だと思います。そのように修正させてもらうという事で、よろしいでしょうか。</p>

委 員	<p>名古屋タクシー協会です。今週 1 月 30 日に名古屋交通圏のタクシーの協議会を開催させて頂く予定です。その中で各地域の公共交通会議さんと連携を図る形で進めていこうかと検討しております。具体的には、タクシーの役割は何であるのかと、タクシーを使うことによってこの地域全体の公共交通全体がよくなっていくのかということになります。やはりそれぞれの特性を上手く使って全体の交通ネットワークというものを考えていこうと考えています。どんどん皆様方に連携を呼びかけていきたいと思ひます。つひては 1 月 30 日の協議会で色々な資料を提供させて頂く予定です。資料の中には「名古屋のタクシー」がございます。タクシーの現状や取り組みも情報提供させて頂きます。こちらは、名古屋のタクシーの広報でもございますので、皆様方にも配布させて頂ければと考えています。</p>
会 長	<p>その資料で、もしここに含める物があれば、もしいいデータがあれば、日進に関連する物があれば提供をお願いしたいと思ひます。</p>
委 員	<p>30 日で先程、先生がおっしゃって頂いたデータだとかいろいろなデータが行政から提出されますので、それを使って頂いた方がよろしいのかもしれない。</p>
会 長	<p>わかりました。データを活用頂くということで、ありがとうございます。それから配布は是非次回の会議にお願いします。その他いかがでしょうか。</p>
委 員	<p>71 ページ右下の図に、将来都市構想図の例えば住宅地・商業地等の表記を組み込むとまちづくりと公共交通の関係がより解りやすくなると思ひます。</p> <p>基本方針につきまして 72 ページで基本方針 1 から 4 まで策定されておりますが、「関係者全員で公共交通を支える仕組みづくり」を基本方針に盛り込んで頂ければと思ひます。</p> <p>目標とする成果指標という今考えられておられる目標値があります。乗り継ぎの目標が何とか出来ないのかと思ひます。乗り継ぎ施設の整備状況などがあるのかもしれない。76 ページ以降の一体何をしていくのか、誰がしていくのかというところでは、利用促進に関する部分も数多く書きこんで頂ければと思ひます。</p> <p>77 ページの右の欄で該当する現行路線で下から 2 番目地域交流交通という事でくるりんばすと書いてあります。しかし 81 ページの方では図の凡例には緑色の点線の部分です。くるりんばすとすることで、先程事務局様からは等にはタクシーも含まれるとご説明頂いたと思ひます。入れるのか入れないのかを統一された方がよろしいかと思ひます。</p> <p>79 ページ、公共交通ネットワーク計画というのがおそらく再編実施計画、活性化再生法でいい再編実施計画になるかと思ひます。形成計画の本編の中で再編計画を実施していくという事を明記されておかれた方がよろしいかと思ひます。</p> <p>81 ページ、PDCA サイクルに基づく評価の項目が未作成ですが、今朝インターネットで四日市市の形成計画を斜め読みしてみても PDCA 評価のところを見ました。参考になるかと思ひます。</p>
会 長	<p>特に住民の方々はこれをパッと見て解らない部分が多いと思ひます。住民の方々にとってどうなるのかということが解りやすいという事が一番重要だと思ひています。もっとという夢を持ってもらえるというのが一番いいなと思ひます。これならこれから日進は便利になるな、これなら何か出掛けやすくなるなと思ひえるのがいいなと思ひています。何か今そんな感じに全然なっていないと思ひますので、そういうご意見をどんどん言って下さい。自分ベースでかまわないと思ひます。高齢者にとってもっと解りやすく使いやすいうなものになるものとか、子育て世代にとってもっと魅力的になるものとか、そういうご意見を</p>

	<p>どんどん頂ければと思っております。2月2日の月曜まで事務局の方にご意見いただければと思います。是非お気づきの点なんでもかまいません、遠慮なく頂ければと思います。</p> <p>2月2日の月曜までという事でお願いしたいと思っております。</p> <p>議題にはないのですが、名鉄バスのバスロケーションシステムの事業計画に係わる承認という事で、事務局からご説明をお願いします。</p>
事務局	(資料に基づき説明)
会長	以前、知立営業所の管内のバスロケーションが入ったのと同じように豊田営業所の方も入るという事で、関連の市町の公共交通会議の承認が必要だという事です。
委員	(異議なし)
会長	<p>それでは承認とさせていただきますが、1つ出来たら付け加えたいと思っております。バスロケーションではバスの遅延状況等も解ると思っております。くるりんばすは、くるりんばすと名鉄バスとの乗り継ぎ等々があります。そういう意味では遅延状況も是非解るなら市の方に提供報告頂けるとありがたいと思っております。それから名鉄バス自体のダイヤの改正にもバスロケーションのデータを是非活用頂きたいと思っております。バスの不満の1つとして遅延というのは大きいと思っております。ダイヤ通りに来ない、外出に使いにくい、それを解消するためにバスロケーションのデータというのは十分使えると思っております。そういうことを追記させて頂きたいと思っておりますが、皆様方よろしいですか。こうしたデータの活用を望みたいという事を追記させて頂きたいと思っております。</p>
事務局	<p>これをもちまして第5回地域公共交通会議の方を終了します。</p> <p>本日は、どうもありがとうございました。お疲れさまでした。</p>
	(15:15 終了)