

平成 30 年度第 3 回日進市地域公共交通会議 議事録

日 時 平成 31 年 1 月 15 日 (化) 午後 2 時 30 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)、古川寿雄 (委員)、栗木康年 (代理出席)、多田直紀 (委員)、
 吉岡実 (委員)、佐藤幸太 (委員)、早川元康 (委員) 二輪昭宏 (委員)、
 安藤悠太 (委員)、中根卓矢 (代理出席)、小宮山享 (委員)、k 直宏 (委員)、
 新見春子 (委員)、二村裕之 (委員)、寺田裕美 (委員)、大竹弘真 (委員)、
 青山雅道 (委員)、林孝 (オブザーバー)
 欠 席 者 川口洋子 (委員)、河合貴夫 (委員)、松本幸次 (委員)、増田健二 (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 (4 名)
 報 告 事 項 (1) 平成 30 年 4 月以降の運行実績について
 (2) 平成 30 年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事故評価 (幹線系統)
 議 題 (1) 平成 30 年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事故評価 (フィーダー系統)
 そ の 他 ・フィードバックアンケートの結果について (速報)

発 言 者	内 容 (要 旨)
事 務 局	それでは議事の方へ入りたいと存じます。 (会議公開・傍聴者入室)
事 務 局	それでは、会長に議事進行をお渡しします。
会 長	では、ここから私が議事進行を務めさせていただきます。ご協力お願いいたします。では資料に従いまして、報告事項の (1) 平成 30 年 4 月以降の運行実績について事務局からご説明がありますので、よろしくお願いいたします。
事 務 局	(資料に基づき説明)
会 長	はい、ありがとうございます。くるりんばすと名鉄バスの運行実績についてご説明いただきました。まず、もし吉岡委員のほうから補足等ございましたら。
委 員	名鉄バスの吉岡です。今、日進市に隣接する路線につきましてご説明いただきました。名鉄バス路線の利用者数について、下げ止まり感があったという感覚だと思えます。ただ、先程もございましたが、メインはですね、愛知学院大学が名城キャンパスに、H32 年度なのですが、もともと 1 万人いた学生さんたちがですね、最終的には 5 千人の方が名城キャンパスに移るといことです。このようなことがありまして、32 年度は大きく変わってくるのかなと。事業者としても少し心配しております。愛知学院さんの学生さんが減るとですね、いま好調であります、日進中央線にもですね、何らかの影響が出てくる可能性もございますので、そういったところで状況を見ながら、いろいろ準備をしていきたいなというふうに考えております。
会 長	はい、ありがとうございます。それでは、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。では、委員お願いします。

発 言 者	内 容 (要 旨)
委 員	先ほど、説明の中で、最後のところですが、30年度のくるりんばす月別料金収入と、29年度と比べているのですが、これは単純に再編後をくらべているだけで、再編前と比べないと再編の影響が全く分らないです。再編後はほとんど変わらないというのはわかりますが、そのへんはいかがでしょうか。
事 務 局	紙面の都合でこのような表記にさせていただいたのですが。H28年の料金収入とH29年の料金収入がほぼ変わらないということですので、全体としましては、H28年度とH29年度の料金収入はほぼ変わっていないという状況です。
委 員	口頭で答えられても、資料がないとわからない。実際、再編してどうなのかという議論をするのにですね、再編前のものが入っていないと、何か意図的なものを感じてしまうのですね。
事 務 局	先ほども申し上げましたが、紙面の都合でこのようにさせていただいたのですが、再編前は年間の数値というものは、過去の会議で何度もお示ししている通りで、H28とH29は金額的にはほぼ変わっていないんですね。ですので、あえて比べる必要があるのかどうか、というところですね、今回は省略させていただいたということになります。
委 員	もう一回言いますが、再編前と後でいろいろ議論しているのに、いれないというのはおかしいと言わざるを得ないです。
事 務 局	必要であるということでしたら、次回からお付けするように致しますし、もし確認を、今この場でとりたいということでありましたら、資料はありますので個別にでも対応してお見せしますので、すみませんが今回はご了承ください。
会 長	はい、ありがとうございます。たしかに、1ページの利用者数は28年度が書かれているので、当然運賃収入についても28年度があって然るべきだということだと思います。2ページもそうですね。28年度がありますので、ちょっと今、この質疑応答をしている間に、調べていただいて、28年度の数字を後で皆さんに口頭で。ただ、資料自体は皆さんに公開されておりまして、ネット上に載っておりますので調べれば出てきます。意図的に隠したわけではないということではありますが、せっかくですので後ほどご紹介させていただきたいと思います。ありがとうございます。ではほかに、委員お願いします。
委 員	前回ですね、回数券というかですね、定期券というかな、あれをもっとPRしようよという話をしたのですが、これは「各店舗計」というのに入っていると思うのですが、これ、皆さんが努力した結果っていうのは、ちょっと微増していますけども、成果として現れていると思いますか。
事 務 局	そうですね、結局、収入を増やすうえでは利用者数を増やしていかないといけないというのが前提にありまして、利用者数を増やす努力ということでいろいろマスコミ戦略を図ったりですね、あとイベントなんかをたくさん開いたりですね、今周知をしている最中でありまして、それが直ちに何十%も増えるというのは、やはり難しいと思いますので、徐々に徐々に増やしていく形を取らざるを得ないのかなと。そう

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>いった中で、去年と比べますと、先ほど申し上げました通り、もともとは4月の実績値で－74万円近いところからスタートしているのですが、それが徐々に徐々に差が埋まってきてですね、今は－24万円近いところまで来ていますので、微増はしていると感じています。</p>
委 員	<p>10月は収入多いですね、これはなんですか。</p>
事 務 局	<p>こちらは、先ほど申し上げましたアンケートの回数券の金額が計上されております。それを引くと、マイナス24万円ほどになります。ただ、4月のスタートの時点でマイナス74万円でスタートしております。一昨年より、回数券や定期券に新たに6か月や学生・一般定期券を導入しましたので、売り上げがかなり増えました。逆に言うと、その年の2月や3月に定期券を購入されると4月に定期券を買う必要がない人が多数出てきてしまうと、その差分が前年比マイナス74万円という形で当初出ていたのですが、それが徐々に徐々に埋められつつあるのではないかということですので、微増傾向にはあるのではないかなと考えております。</p>
会 長	<p>ありがとうございます。その他ございますでしょうか、では県からお願いします。</p>
委 員	<p>愛知県交通対策課です。すみません、利用者数の数値の確認をお願いしたくて発言をしております。中央線に関してですが、本日配布された参考資料1とA3の資料を比較いたしますと、7名ずれておまして、内訳見ると6月の数値がA3のほうだと10211名、参考資料1のほうは10218名となっており、7名ずれております。今後、数値の確認をして、どちらが正しいか確認をお願いします。</p>
事 務 局	<p>中央線については、名鉄バスが把握している数値ということで、実際にICカードや運賃箱の利用から数値を積算しているものでして、うちのほうは運転手さんが利用者数を数えて利用者数を積算しております。見てみますと、名鉄バスさん、これは限りなく正しい数値なのですが、名鉄バスさんは料金箱ベースでみておりますので若干ずれる可能性があるということは、担当者さんからも受けておりますので、我々が持っている数値は、名鉄さん(運転手さん)が数えている数値であると考えていただければと思っております。</p>
会 長	<p>1ページの表の合計を見ますと、80981に対して、名鉄バスさんの参考資料1は80988で7名違っているということなんです。6月に7人違いますね。今、どちらが正しいというのは分かりませんので、ご指摘ありがとうございます。数値としては正しくしておきたいと思しますので、後ほど確認して、どちらが正しいか明確にさせていただければと思います。その他いかがでしょうか。総じて言えることは、再編前に比べまして、かならずしも、というより減っている。特に、先ほど事務局からも説明がありました、三本木線、米野木線、岩崎線ですか、に関してはかなり減少している。一方で中央線に関しては、名鉄バスさんへ移管されたということで利用増になったと。また、名商大線の利用増に関しましては、もともと三本木線等で利用されていた人たちの利用が移ったと、というような説明だったと思います。あとは、中央線のほうに移った可能性もあると。ただし、合計しても、名鉄バスの利用増とくるりんばすの利用減を</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	あわせても、利用減となってしまうということになるかと思います。引き続きですね、利用者が増えるような方策を共に考えていく必要があるかと思います。後ほど、これに関してまた何かありましたら、関連する議題のところでもたまたまお話聞きたいと思いますので、ひとまず次の話題に移らせていただきたいと思います。(2)平成29年度の地域公共交通確保維持改善計画の自己評価についてということで、後ほど、日進市分に関しましては皆さまで自己評価していただきますので、先だって、幹線系統ということで、県のほうからですね、自己評価してもらっていますので、これについてご報告お願いいたします。
事 務 局	(資料に基づき説明)
会 長	ありがとうございます。これは本来愛知県のほうから報告いただく内容ですが、代わりに事務局のほうからご報告いただきましたが、県から何か補足ございましたら。4256
委 員	ご説明ありがとうございます。先月の10日にですね、日進市様にもお越しいただきまして、県内の幹線系統に関する愛知県バス対策協議会という協議会を開催いたしまして、案通り承認されましたので、来月ですね、国のほうに第三者評価委員会というものがございますので、この案通り説明をしてまいりたいと思っております。
会 長	はい、ありがとうございます。バスだけ修正をおねがいしますね(※×くるりんバス→○くるりんバス)。では、委員お願いします。
委 員	ちょっと教えてください、5の目標効果達成状況というのがありますね。そのところに数値が並んでいて、輸送量(人)というのがあります。その欄の梅森線と五色園線のところで、30年の計画が55.4のところは18.8、75.2が21.7なんですけど、この数字と達成率はどのような関係があるのですか。
事 務 局	まず、この55.4と75.2というのはですね、平成28年度中にですね、路線がまだ再編される前にですね、こういった計画になります、目標になりますと言って掲げた数値になります。28年度の数値をベースにですね、再編後の増加を見込んでこういった数値を挙げたと思うのですが、実際にはこの輸送量の部分なのですが、計算式が非常に複雑で、運賃を100円から200円に上げますとその影響で事実上半減してしまったり、バス停の数を増減させることで数値が大きく変わってきってしまう指標となっています。はっきり言って、28年の時点では読み切れていなかった部分がありまして、もともとの部分は計画に対して実績値の差が大きく異なっている状況です。目標自体はこの数値を目標とはしていませんので、目標のABCという評価には直接は影響していないということです。数値の変動の差は出ていますが、目標の達成度には影響を与えていない数値となっています。
委 員	すぐに理解できる話ではないので、時間がかかりますのでまたあとで個人的に教えてください。
会 長	まず、輸送量としましては、単位は便あたりと考えればよかったですか。運行回数と平均乗車密度をかけていますね。少し難しいですね。ただ、これだけ言うておきま

発 言 者	内 容 (要 旨)
	す、目標はあくまで、このA B Bと書いてある中の数値ですね、利用者人数、これは年間の利用者数ですが、これを目標としています。これに対しての評価としています。ちなみに、この表にある55.4などこの辺の数値は参考の数値と考えてください。なので、ここを目標とはしていないですね。はい、では、委員。
委 員	この、幹線の系統の評価はAやBが多いのですが、これほとんど名鉄さんとやっているとところですよ。私が聞きたいのはフィーダーで、日進市がやってる内容の評価が聞きたいのですが、それは後であるのでしょうか。ちゃんとやってください。このページ見るとないので、これはほとんど名鉄さんのおかげでやっているの、日進市のものが一切載っていないのはひょっとしてやらないのかと思ったら、やるんですね、必ず。じゃあいいです。
会 長	先だって幹線の評価をさせていただいていますので、それを県から報告してもらっています。
委 員	ただ、資料がないですね。
会 長	いやいや、あります。後ほど、この場で日進市のものを評価させていただきますとお伝えしておりますので。はい、これは県のほうのものでとやかくは言えませんが。よろしいでしょうか。念のために一応言っておきますが、このあと我々で自己評価するものは、また事務局からお話がありますが、フィーダーということになります。すなわち支線ですね。支線というからには、何の支線かというのがありまして、この幹線に対しての支線ということで国から補助を頂いておりますので、すなわち、支線の利用が幹線に繋がっているというのを前提としているということ、ご理解いただいた上で評価をお願いしたいと思っております。結果として幹線は2カ所B、Bはありましたが、ものすごく状況が悪いわけではないということも前提としていただければと思います。はい、ありがとうございます。それではいよいよ議題のほうに入りたいと思います。お手元の次第に入りまして、今、委員からも話がありましたように、いまから皆さんに自己評価をしていただこうと思います。平成30年度、地域公共交通確保維持改善計画に係る自己評価(フィーダー系統)、再編計画推進事業ということで、ご説明お願いいたします。
事 務 局	(資料に基づき説明)
会 長	はい、ありがとうございます。この内容がこの会議で評価した結果ということで提案いただいております。そして、皆さんにご承認いただいた上で、会議として承認して、それを国に提出することになります。従いまして、不足点、評価としてふさわしくない点、あるいは追記する点、何でも構いません。ご意見いただければと思います。では、委員お願いします。
委 員	6ページと7ページをご覧いただきたいと思います。6ページを見ますとね、公費の負担額は目標達成、収支率も目標を大幅に上回っているということで、万々歳なのですよね、これだけ見ると。ということは、バスの収入だとか乗車人数だとか、そういうのが順当にいつているから達成したと思うわけですよ。ところが7ページを見る

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>と、これは中央線を除きますけどね、目標に対して達成数56%ですよ。半分しかいかない、こちらだけ見ると大問題なわけですよ。大問題なのに、お金はちゃんとあっているよと。ものすごく矛盾しているわけです。何かっていうと、計画の立て方がおかしいんですよ、どうやってこれ計画つくったんですか。というのはね、各路線ごとに、乗車率がどのくらいの人が乗って、平均にどれくらいの人が料金を払って、ということをしあげていったものが収入になるはずですよ。そうすると、単純に言うとな、収入は半分になってもおかしくないのに、お金の部分はあっている。これはものすごい矛盾ですよ。だから、これは考え方として計画の作り方間違っていないか、ということ。達成と言っているけど、正しい目標に置き換えたならマイナスだったんじゃないですか。これ、一番大事なところなので。達成達成って赤で書いてあるのですよ。よっぽど喜んでいたと思いますけどね、これ見立てですよ絶対。どうですか。</p>
会 長	<p>はい、この目標値の説明も含めて、ただいまの質問に対して何か説明ございますでしょうか。</p>
事 務 局	<p>こちらはあくまでも、再編実施計画の中で定められた数値ということになります。まず、達成した大きな要因がですね、経費の節減効果が非常に大きく出たことにより。経費節減が1400万円出ましたので、くるりんばすの料金収入という物がですね、先ほど申し上げた通り2千数百万円なのですね。それに対して経費節減効果が1千数百万円だと、ということとなりますと、やはり影響度が大きいのが経費なのですね。利用者数が少し伸びたとしてもですね、たとえば、1.5倍ほどの人数にならなければ1千万円の収入は増えません。しかし、経費はほんの数%削るだけで1千万円の節減になるということで、この辺のバランスが、思ったよりも経費節減効果が効いているという状況になっています。この辺りは計画を申請するにあたって積算しながら計画を出していつているのですけれども、その際には、ここまでの経費節減効果を見込んでいなかったのではないかと思います。</p>
委 員	<p>積算しているとは思えない、この数字は。一回出してください、どういう計画をしたかということ。もし、乗った人の人数が計画通りいったのなら、ものすごいことになっていますよ、ひょっとしたら市の負担なしでもいいかもしれない。本当に積算したのなら、それを見せてくださいよ。これはとてもじゃないけどできない、この数字は。こんな数字では。この結果を見る限りはまともに積算やったとは思えない。</p>
会 長	<p>いずれにしても積算は、当時計画を作成する上でやっているはずですし、再編実施計画も公開されています。それをまず見ていただければと思いますが、必要であればまた事務局から説明いただければと思いますが、当時の人数や運賃等では積算してあるはず。全くしていないということはないと思います。ただ、その中身が何か抜けがあったとかそのようなことはあったのかもしれませんが、当時、我々もこの会議で報告してもらっていますので、一応目を通してはいるはずですが、必要であればもう一度確認してもらえばと思います。それから、経費に関しては特に収支率とかはそうなのですが、分子を減らすか分母を増やすかというこの二つの方策がありまして、今回</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>は諸般の事情から分子が減ったということで見かけ上こうなったと。ただし、先ほどもありましたが来年はこうはならない、それは分子が増えるということですので、多分これは悪い方向に向かっていかざるを得ないのかなと思っております。ありがとうございます。</p>
委 員	<p>もう一つお願いします。これは収支率なのですが、中央線は非常に好調ですよ。年々伸びているということで。それで、中央線と合わせて29.5で26.5の目標を達成したと言っているのだけでも、この目標値ね、本当は中央線除と分けてやっていかなければならないので、この15.8というのは、本当は目指したところまでいっていなかったのではないかと思いますけど、どうですか。</p>
事 務 局	<p>これも、あくまでですね、網形成計画に記載されている書き方と目標見込みがですね、再編することによって全体の負担がどうなるのかということベースで記載されているので、それに則って記載させていただいております。収支率自体は、くるりんばすだけで見た場合は微増傾向にとどまっている、15.8%となっていますけれども、多分再編前が14.8%となっていますので、本当にほぼ変わらないような数字でしたので、くるりんばす7路線に関しましてはほぼ収支率変わっていないということです。ただ、中央線自体はもともと一乗車200円の路線だったので、非常に収支率が高い路線ではあったのです。その路線が抜けた理由で、くるりんばすについては下押し圧力がかかっていると、というような側面があります。これは計画に則って、そこで謳われている数値を評価しています。11850</p>
委 員	<p>さっきの話で、計画自体が積み上げでやったというのは絶対そうだと思います。であるならば、中央線除いた7路線だけの収支率の目標もあったはずなのです。前の実績が14%程度で低かったっていうのは分かりました。こちらの目標も決めたはずなのです。それに対しての評価っていうのはしたい。というのも、中央線というのはやはり特殊な路線なのです。だからそれを含めた見方も必要だけれども、除きという見方も絶対必要なのです。それで達成しているのなら、収支率もよかったなということが言えるのだけれども。この、15.8と77.3をあわせて29.5で26.5を上回っているというのは少し理屈としては乱暴すぎると思います。</p>
会 長	<p>はい、ありがとうございます。確かにそうですね、この数値考えかたがいろいろありまして、網形成計画はくるりんばすだけの計画ではなくて、名鉄バスを含めて、もっと言えば鉄道も含めた地域公共交通全体の計画ということですので、くるりんばす一人勝ちというような計画は立ててはダメだということに一応なります。とはいえ、不十分だというのはおっしゃる通りで、名鉄バスは対距離運賃で上がって当然だと、一方でくるりんばすはくるりんばすで見ないといけないというのはおっしゃる通りで、そこは欠けていたのかなと思いますので、今度またこの計画を立てる際にですね、この計画を立てることになると思いますので、そういった指標等をご提案いただきまして、くるりんばすだけの指標を立てるなど、皆さんで議論いただければと思います。ありがとうございます。はい、では委員。</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
委 員	<p>今のに関連してなのですが、最後にリーダーの自己評価、ABC評価がありますが、A～Bになっていまして、ちょっとこれ見て驚いたのですが、先ほど言われたように達成率が56%くらいしかないのですね、AとかBの評価をするというのは、どういう評価なのだと私びっくりしたのですが、先ほどの名鉄さんの評価はある程度は納得できたのですが、くるりんばすの評価、いわゆる日進市だけの評価もAとかBしかついていないと。ちょっと見て愕然としましてですね、どういう基準で評価しているのか、中にちょっと書いてありますけど、先ほどの数字だけ見ていると56%でAとかBとかちょっとですね、常識では考えられませんし。それと、先ほどもいろんなことをやったという評価があるのですが、ご自分のやったですね、たとえばバスのオープン化とか、それからメディアソフト連携とか、いろいろあるのですが、8ページの課題と対応方針というのがありますが、あくまで、課題はですねやったことに対してあかんかったよと、新しいことをなにもやっていない、自分がやったこと、例えば、収支率をあげるとか、バスマップもう少し更新するとか、まったくご自分でやった対策に対して評価しているだけであって、全体に対しての評価、こういう風に変えていかなければならない、というのが全くないというのはちょっとびっくりしました。バスのオープン化、やったことがあかんかったとか、違う、もっとなにか全体的な見方の課題がないとですね、利用率が減ってあかんよとかいう課題がなくてですね、今回やったご自分の対策について、課題だと言っていると、ちょっとこれではですね、解決になりませんですね、申し訳ないけど。あの、ちょっとびっくりしました。自己評価と先ほどのあれについてですね、ちょっと驚きですし、たとえばもう一回、路線の変更とか、料金を変えるととかそういうダイナミックなことをやらないで、ご自分の対策に対しての課題を出していると、これはびっくりしたのですがいかがでしょうか。</p>
会 長	<p>はい、ありがとうございます。これはご自分というか、我々がご自分なのですが。そうすると、たとえば今回の結果を見て、今のお話ですと運賃を変えると、じゃあそこで書けるかどうかなんですよ。</p>
委 員	<p>いやだから、自分がやったことに対して自己評価をしている。だから、もうちょっとそういうのを書いてほしかったです。</p>
会 長	<p>それは、特に56%だったところに対してもう少し具体のアクションを書けという意味ですね。</p>
委 員	<p>そう、それと同時にアンケートやりましたよとか。アンケートただやったじゃなくて、中身に対してどうだったかということ全く謳っていない。アンケートの中身に対して何も触れていない。例えば、不満が7割あるとか、いや7割あったらちょっと考えなければならぬと、こういう風に考えないと。ただやったからと言って良いわけではないのです。やったことによる結果についてどうするかということがないと。ただやれば良いというわけじゃない、名城大学の方と職員の方がやったけど、3000人の人から来たけど、それに対してのフィードバックがなければ何もない。アンケートはただやれば良いという物ではない。</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
事 務 局	<p>質問がいくつかありましたけれども、アンケートについてはですね、先ほど申し上げた通りただいま分析中ということですね、そういうこともあって具体的なことは書きにくいということで進めさせていただいている通りです。これについては、少なくとも年度末までにはより詳しい分析が出てきますので、今度はその分析結果をもとにですね、次回以降、おそらく5月以降に開催になりますけれども、路線の在り方についてどうするかということをもとに考えなければなりません。在り方というものいろいろありますので、くるりんばすだけではなく、名鉄バス、鉄道、タクシーすべての公共交通について考えていかなければなりません。いろいろ状況というものも4月以降変わってくる部分もありますので、そういったところで新たな議題にのせてくると。遅くとも32年度には計画が終わりますので、そうなった後は市の公共交通はどうしていくのかということは少なくとも考えていかなければならないことにはなりますので、そのために今回フィードバックアンケートを実施していますので、またそれを皆さんと一緒に見てもらってですね、そういったビジョンを描いていくのかという知恵をお借りしたいと思っております。</p> <p>先ほどの評価のA Bが並んでいるということなのですが、事業実施の適切性につきましてはあくまでも勝手に運行を取りやめたりですとか、事業者都合でやめてしまったということがなければ評価はAとなりますので、今回は台風で、安全のために自然環境のもとに運休はありましたが、計画していた、例えば一日10便走らせるとか、運転手さんが病気で休んだので運休するなどの事業者都合で何かストップしたということはないので、そういう意味でのAということになります。ここがBやCであると、非常に大きな問題になってくる場所です。(5)のところは、先ほど申しました通り、目標と効果は様々な指標によって評価していきますので、少なくとも経営指標といわれる公費負担ですとか、収支率とかについてはやはり達成しているもので、やはりOなのですね。それに対して、利用者数は目標に対して未達成となっています。あらゆる指標で見ていかなければならない、例えばこの目標値が利用者数のみの目標を立てていたら、これは場合によってはCがつく路線も出てきていたかもしれません。50%以下となると基本的にはCと判断していいと思いますので、Cという評価がついてくる可能性はありますので。ただ、総合的に評価ということはしていかなければならないので。ですので、税金負担という面では軽減されていますので、それは市民にとって負担減となります。</p>
委 員	<p>例えば、税金負担とおっしゃいましたが、僅か2000万円しか収入がない。少し税金くらい出したっていいじゃない。それを公費負担だ税金負担だと言うこと自体が市民の声を反映していないじゃないかと思えますけどね。公費負担と先ほどから言われますけどね、金額聞いたら先ほど収入が2000万円とおっしゃいましたよね。それなら200円から100円に変わったところで1000万円の公費負担が増えるだけじゃない。それで、皆さんの声が良くなれば安い買い物だと思いますが皆さんどう思いますか。</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
事 務 局	<p>そういった議論はやはり、政治にかかわる議論でもありますし、ではそのコンセンサスはどう形成されていくのかということにもなります。世の中には、くるりんばすをやめてしまったほうがいいじゃないかとおっしゃる方もいるわけです。くるりんばすに毎年一億何千万と使うのであれば、保育園立てられるじゃないかと、どんどん保育園立ててくれと、そういう極論を言われる方も多数いらっしゃると思いますので、そのあたりはですね、やはり市民全体の声や政治状況などによっても変わってきますので。</p>
委 員	<p>市民の声というアンケートじゃないですか。</p>
事 務 局	<p>アンケートもなかなか難しく、くるりんばすのアンケートをとるとこういった回答が来るのですが、例えば、保育園を作ってほしい、くるりんばすを良くしてほしい、福祉を充実させてほしい、ではこの中でどれが一番最重要にやってほしいですかというようなアンケートを取った場合、また違う回答が出てくる可能性がございますので。</p>
委 員	<p>この会議は、くるりんばすの会議だから、その保育園とかは別の会議で考えるべきでは。</p>
事 務 局	<p>大きな枠での予算配分の話で、決まってくる話もありますので。くるりんばすの計画は、市の総合計画にも当然合致しなければならないですし、マスタープランとも合致しなければならない。その中の一つで、単純にくるりんばすだけをみて決定していくというのは難しいということで、その中で総合計画とか、マスタープランのなかで、くるりんばすをもっと良くしていくのだと、もっと予算をかけて交通を軸とした街づくりをしていくのだという方向で市全体が動いていくのであれば、また、この会議での決定も変わってきますし、我々の動き方も変わってくるのかなと思います。</p>
会 長	<p>ありがとうございます。ひとまず、思いはみなさん一緒に、利用者数が低迷しているので何とかしたい、具体的に何をやるのかという書き込みが不十分。さらに評価としてBはちょっと甘いだろうと、これはCにすべきだというご意見だと思います。中身についてはですね、じゃあ利用者をどう増やすのだというところは、今この会議で議論できるだけの十分なネタがないと思うのです。今、1000万だったらいいじゃないかよ、半額にしてくれいう半額もありますし、今お話ありましたが、そうじゃない考え方もありますので、いまこの場で決められないですね。それで、ちょっと書けないと思います。そういう意味ではここに書いてある通り、課題としてフィードバック調査に基づいた課題を把握する、まず課題を把握しましょう。課題への対応として、利用促進事業を実施するほか、計画期間終了に向け路線の在り方についての方向性の決定や行動プランの作成に着手する。これが、いわゆるみんなの意見を聞きながら、次の方策を定めましょうという書き方までなのです。具体まではちょっと書けていない。それは残念ながらまだわからない、という判断です。それがまだ不十分だ、もっと具体的に書けというのであれば、この場で決めていただいてもいいので、具体をご提案いただければいいと思います。あと、評価に関しては、Cだよという評価で、皆さんもCだということであれば、Cにすることはアリです。ただ、Cにするのであれば、Cはかなり悪いです。ほかの自治体から出てくる中で、日進市なんだCだらけかよと言ったこと</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>になった時に、じゃあ公共交通会議として何をやるのですかと、絶対に言われます。そこを何かご提案いただきたいということになります。これはセットになります。では、委員。</p>
委 員	<p>私も先生の意見に賛成です。確かに、事実をどう掴むかも大事なのですが、役所に出す書類にCと書いたら補助金削られますよ。だかね、これは目をつぶってBと書いても良いと思います。これはもうかなり政策的です。ただし、この中では本音でしっかり議論をする必要があると思います。これはもう、ペーパーですから、という理解でいいと思います。</p>
会 長	<p>ありがとうございます。その辺の事情を汲んでいただいて。その通りです、自己評価であえてCにしなくてもいいじゃないかと。Bにしときましょう。ただし、まずいですよという共通認識は皆さんで持ちたい。さらに次のステップに向けて、きちんとデータを取って、次の方向性をしっかりと検討していきたいということかなと。ありがとうございます。その他いかがでしょうか、もしご意見あれば。では、運輸支局さん。</p>
委 員	<p>愛知運輸支局です。先ほどのABCの評価の話ですが、Cにしたからといって直ちに補助金を打ち切るといったことはないのですが、大切なことは、皆さんで状況を共有していただき、皆さんに危機意識を持ってほしいということです。例えば、Cにした場合、直ちに補助金を打ち切るといったことはありませんが、この先達成できていないような事業をそのまま続けていくのかということ国としては考えます。そのため、次年度、次々年度に日進市の確保維持改善事業に対して国として補助金を出す必要はないのではないかとということになりかねません。そうならないためにも、Bなんですけど、今後Aになるように努力していく必要があると思います。</p> <p>話が変わりまして、別添1の本省様式についてですが、③の前の事業評価の結果の項目ですが、反映状況のところには前回評価された点と指摘された点が書かれておりますが、それに対する反映したことについて書かれておりませんので、こちらについては記載をお願いします。013500</p>
事 務 局	<p>反映状況については、ポイントしか記載しておりませんので、指摘に基づきどういった反映をしたのか追記していきたいと思っております。具体的には、路線の周知とPRということで、マスメディアを使った周知やバスロケ・GTFSについて中心に記載をしていきますのでよろしく願いいたします。</p>
会 長	<p>ありがとうございました。別添1については、対応を求められたポイントについて反映状況が記載されておりましたのでこちらについて追記させて頂きたいと思っております。何度も出てきておりますが、マスメディアの活用、バスロケ、GTFS化、そして尾三地区の広域連携についての協議についての乗り継ぎの強化について記載させていただきます。ありがとうございました。</p> <p>その他いかがでしょうか。委員どうでしょうか、利用促進について何かほかに書き込むということについては。</p>
委 員	<p>例えば、200円から100円に下げると。そうすると、売り上げは半額になるかも</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>しれないけど、利用者は増えるかもしれないし。アンケートを見ても不満があるので、その辺もあるし。ちょっとアンケート見てて思ったんですが、名城大学と職員の方がアンケートを取られたということで、郵送でやったんですね。前は、バスに乗ってやってたじゃないですか。今回は郵送でやって、かえって来たのを共同して分析したということですか。</p>
会 長	<p>アンケートは二種類ありまして、長年協力させていただいておりますが、利用者を対象として毎年、乗車して直接アンケートをするといった利用者アンケートというものを実施しました。もう一つは、市民の方のご意向も聞こうということで、今年は国からお金をもらいまして日進市のほうで調査することになったのです。ところが、前回皆さんでご議論いただいたように、お金がないということで、その中でどうやってやっていこうかという議論があり、じゃあ手弁当しかないよね、ということで手弁当になりました。ちなみに、アンケートなんてパーッと配ってパーッとやればいいといっても、業者さんをお願いするとすごい額になります。それができなかったと。</p> <p>つまり、お金がないということで、そういった作業について名城大学と職員で分担してやったということです。ありがとうございました。</p> <p>ちなみになぜ B なのか、ということですが、利用者は残念ながら少なくなってしまうのですが、経費の分で上回っているのです、では B ですねということです。全部 C のところを無理やり B にしているというわけではありません。</p>
委 員	<p>経費は料金が 100 円から 200 円に上がったので、当たり前のことです。</p>
会 長	<p>利用者がそのままであれば、その通りが、後ほどアンケートにも出てきますが、一部の方が、料金だけの理由ではありませんが利用を今回の利用を取りやめております。それから、全国的なトレンドとして無料対象者がどんどん増えております。これは、日進市だけではなく、全国的な流れです。これは決して悪いことではありません、行政サービスとしての公共交通の提供、そして無料対象者が増えてくる。その結果ということでご理解いただければと思います。それから、料金は非常に難しく、半額にしたからといって利用者が倍になるわけではありません。運賃は大事なのですが、利用者に望まれるバス路線の姿になるということが大切だと思います。今の路線を望ましい姿でないという方もいれば、利用しやすいと評価する方もおられます。すべての意見をすべて実現するというのは難しいですが、それらの声を最大限に反映するために、次の手立てを立てていく必要があると思っております。</p> <p>色々ご意見がありましたが、別添 1 に関しては対応を求められた点について対応を追記いたしたいと思っております。その他に関しては色々ご議論ありましたが、最終的にはこのような形でご納得いただけたかなと思っております。とはいえ、厳しい状況については皆さんで共有し、手立てについては真剣に議論していきたいと思っておりますが、ひとまず国に提出する資料については、プラスの追記をすることを前提にご承認いただてよろしいでしょうか。</p>
委 員	<p>異議なし。</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
会 長	ありがとうございました。ご承認いただいたということで、事務局は追記の上、国のほうへ提出をお願い致します。以上で議題のほうは終了いたします。続きまして、その他項目といたしまして、フィードバック調査の結果報告についてということでお願い致します。
事 務 局	(資料に基づき説明)
会 長	ありがとうございました。速報ということで、このようなコンパクトな形での報告となりましたが、ご質問やご意見はございますか。では、委員お願いします。
委 員	確認しますが、最後にクロス集計とおっしゃられましたが、クロス集計できるような形になっていますか。
事 務 局	その通りです。
委 員	わかりました。それから、やっぱりと思ったのは、利用していない人が7割なんです。利用している人と利用していない人の意見というのは違うと思います。例えば、運行経費が1億5千万円つかっていることに対して、当然乗ってない人は高いと言います。では、これを下げて料金を上げますよ、それでいいのですかという話になります。ですので、乗っている人と乗っていない人を分けてクロス集計をして下さい。乗っていない方も、当然税金を納めている日進市民の方になりますので、非常に大切な意見です。ですが、細かいことを決めていくときには、できれば利用している人の意見を聞きたいと思いますので、頻度の項目を絡ませたクロス集計をぜひお願いしたいです。お願いします。
会 長	ありがとうございました。先ほど申し上げましたが、市民アンケートはどちらかというと乗らない人たちの意見かなと思っていただいて良いと思います。利用者の方々は、乗っている人たちに直接聞けば良いのですが、納税されている日進市民の方の意見というのは非常に重要になってきて、そもそもそういう方がくるりんばすに対してどう思っているかということが大事です。乗っていないけど必要だよ、と思ってきているのか、乗らないから必要ないと感じておられるのか、そういったことを調査するために実施したと思っております。また、利用者に関しては利用者アンケートの結果が出次第報告させていただければと思います。では、委員。
委 員	<p>34番にくるりんばすの経費として、1億5千万円となっていて、ここから国からの補助金や運賃収入を除いた1億7百万となっている。ということは、国からの補助金と運賃収入は合わせて4千3百万ということですね。うち2千万が運賃収入ということは、国から2千3百万貰っていると、そう考えればよろしいですね。なるほど、そんなに沢山貰っているわけではないということですね、私の個人的な意見ですが、わかりました。</p> <p>もう一つ、65歳以上は定期券を発行しているとのことですが、これは、定期券を使いたい人は同じところをしょっちゅう使う人たちなんです。ちょっと使いたい人もいっぱいいると思います。しょっちゅう使わないけど、たまに使いたい人。だから、65歳以上は無料にしたらいいと思うんですよ。たいした金額じゃないと思うんですよ、</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>5～6百万と私は聞いておりますが。例えば、名古屋市なんかそうですけど。定期っていうのは、定期で買うという人は、その、同じ職場に行くだとか少ない人ですから。その少ない人に便宜をはかるのなら、ちょっと乗りたい人に対して便宜を図れば利用率も上がるし、たいした費用でもないし、いいと思うんですけど、その辺いかがですか。</p>
会 長	<p>それは、ご意見としてお伺いするとして、事務局で然るべきご判断をいただければと思います。この場は、皆様でご議論いただく場であって、事務局に意見を述べる、見解を問う場ではありませんので、ということをお願いしたいと思います。</p> <p>ちなみに、経緯を考えていくと、くるりんばすは昔は無料で、ただしサービス水準は低かった。そこで、運賃を100円いただき、65歳以上の高齢者は無料にすることで、ここで毎日運行ということでサービス水準が少しずつ上がりました。ところが、十分なサービス水準でないのと、ご高齢の方々から「我々からも料金を取ってくれ、ただしもう少し使いやすくしてくれ」という声がかかなり上がりました。その当時、かなり路線を充実させて高齢者の方々からも料金をいただくということになりました。ただ、取ってくれというご高齢の方もおられる一方、料金を払うのがつらい、100円といってもつらい、という方もみえました。でしたら、よく利用される方は定期券を導入しましょう、一回当たりの負担額は減らしましょうということになりました。そして、財政状況等もありまして、200円になったということです。大事なのは、高齢者の方も昔の方と同じというわけではなく、年金制度なども変わってくると思いますので、その都度その都度、ご高齢の方、あるいは一般市民の方々の声を聞いていく必要があると思います。そういった中で、必要があるのであれば値下げといった選択肢もあるのかもしれない。やはり、皆さんの声を聞きながら、われわれこの会議で判断していく必要があるのかなと。もっと言えば、これで高齢の方が外に出て、元気になっていただければ、免許返納が進んだり、公共交通の利用が増えたり、あるいは、健康長寿に繋がっていただければよいのかなと思います。そんな絵を皆さんと描いていければいいかなと思います。あるいは、様々な公共交通を利用して便利な街にしていくと。ですから、断面的に見るのではなく、全体をみて、全体をよくする方向にしていければと思います。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。では、二村委員。</p>
委 員	<p>運賃を下げれば、利用者が増えて収入も増えると思います。</p>
会 長	<p>ご意見ということで伺います、ありがとうございます。つい最近、運賃を200円から100円に値下げした自治体がありました。利用者は増えていません。</p> <p>重要なのは、料金というよりも、そこにお金を払いたいサービスなのかどうかというところです。ただ、税金でやる以上限界があります。先ほど、不満の件数が挙がっていますが、本数というのがとても多く上がっています。これは、勝てないです、車には。仮に1分ごとに出ているバスがあったとしても勝てません。車は思ったらすぐ乗れますから、この便利さには勝てないです。ですので、追い求めていいものとダメなものとの区分をはっきり判断していかなければなりません。とはいえ、移動手段で困っている方に対して足を用意する必要もあると思っています。他にありますでしょうか、</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	では、委員お願いします。
委 員	<p>先生のおっしゃること、ごもっともだと思います。車がバスより便利であるというのは百も承知です。何が問題かといいますと、75歳で免許証を返納する人が増えております。不便なところでは買い物難民も増えており、郊外の団地から人が出てついでいます。名古屋市へ移転する人や、老人ホームに行かれる方がいます。今、私が思っているのは、買い物難民をどうするかということです。くるりんばすも一つの手ですが、買い物に行き帰ってくるだけで丸々半日かかってしまいます。これはどうなんだろうかと思います。春日井市みたいな乗り合いタクシーなど、そういったことも考えなければならぬと思います。車に頼れば全く問題ありませんが、そうじゃなくなっている今、そういったことが問題になっていると思います。</p>
会 長	<p>おっしゃる通りだと思います。実は、近隣自治体でもバス停まで歩けない方々をどうするかという議論が真剣に進んでおります。乗合タクシーなどですね、こういったものの導入を考えるということだと思っておりますが、日進でもそういう方々が増えてきていると。時代に合ったような交通を、その時々で考えていかなければならぬと思っております。ですので、また是非意見交換をさせていただければと思います。ありがとうございます。では、他にございますでしょうか、名古屋タクシー協会さん。</p>
委 員	<p>名古屋タクシー協会です。乗合タクシーというご発言がありました。春日井でも各種の実験をしております。全国で乗合タクシーという流れがございますが、いわゆる地域の公共交通の事例というのはかなりあります。それらの全国の事例について、名古屋タクシー協会のホームページに掲載してありますので、これをご参考にさせていただきたいと思っております。また、お話しがございましたが、バス停まで行かれない方や、高齢化が進んでいるような団地で車がかえなくて自宅から出られないという事例は、名古屋市内でも結構あります。そういった方々に対して、タクシーでどのように救うことができるのかという議論が全国で動いております。</p> <p>私たち、名古屋タクシー協会のほうでも、直接自治体の方々とお話をする上で、タクシーがどういう提案ができるのかということを考えております。その中で、来月に自治体の方々との会議を実施して、タクシーについて計画づくりを進めて参ります。</p> <p>タクシーということですので、料金は高くなるサービスとなりますが、乗合という形にすることで何ができるのか、当然予算のこともありますので、その中で今よりも高くなってはいけないと思っております。公共交通会議の中でも、タクシーに何ができるのか、ご提案もさせていただきながら、ご議論いただければと思います。また、高齢者については、名古屋タクシー協会のほとんどのタクシーでは1割引きになっております。ただ、それでもタクシーは高いので、すぐに運転免許返納のきっかけになるとは思えませんが、この施策については補助金等は全く入っていませんので、事業者の完全な営業努力となっております。今後ここに補助金を投入してこれらの取り組みを拡大していくべきなのかどうか、ということについては議論していくべきだと思います。今後、タクシーが公共交通でどういった役割を担っていくのか、国のほうでもタ</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	クシー料金の事前確定制度や二人以上乗った時の割引などを制度化していこうということが検討されています。相乗り実験を他市町でやっており、こういった検討の時期になっていますので、その辺りについても考えていくべきだと思います。
会 長	ありがとうございます。タクシーについてもあり方が変わってきております。アイデアの反映の仕方であると思います。他にありますでしょうか。では、委員お願いします。
委 員	一つご提案をさせてください。私は1年前にこの会議に初めて参加しましたが、参加する前には既に再編が実施されておりました。この再編について、市長は受益者負担の原則により、利用者がある程度負担してくださいということで、市の財政も厳しいので値上げして負担してくださいという趣旨だったと思います。しかし、ふたを開けてみれば利用する人が少なくなりました。私は、やはり2倍はやりすぎだったと思います。100円を110円くらいであれば、乗る人もそんなに少なくならずに増収になったんじゃないかと思います。ただ、この会議の先輩の委員さんに聞いてみると、変えたばかりだから、すぐに変えるなんてことは言わないほうがいいと言われて、確かにそうだなと思ってから1年が経ちました。1年半くらい経って、あまり変わらないという事実がありますので、やっぱり考えないといけない。アンケートを取って実態を知ること大事ですが、やはり料金の2倍、前の委員さんを責めるつもりはありませんが、少し乱暴だったと思います。ということで、やはり価格の見直しは検討すべきだと思います。ただ、先生の言う通り上げました、また下げました、利用者は上がらないと思います。いったん離れた利用者に戻すのは時間がかかり大変だと思いますが、だからこそ早くやらないといけないと思います。なので、2倍は上げすぎたというのはやりすぎだったと反省して、まずは料金を下げて新たにスタートをするということをご提案します。
会 長	ご提案がありました。事務局のほうから何かありますでしょうか。
事 務 局	そうですね。私も実は、くるりんばすが再編が実施された当日に、この部署に異動して、それからずっと、料金を無料にしたほうがいいんじゃないかというお話については、議会などをはじめとして、様々な場面でお聞きしておりますので重々承知しております。ただし、65歳以上を無料にしているコミュニティバスは愛知県下でも3市町しかないという状況で、やはり、世の中の流れや国の考え方としては利用者に応分の負担をしてもらうということになっていると思います。しかし、あくまでも市として、交通を中心とした街づくりをしていくんだということになれば、料金についても考えていく余地はあると思います。ただ、現状我々は再編実施計画を策定し、これについて確実に履行していくといった目標を立てて国のほうにも申請して動いているところであります。少なくとも、前回の再編の際にはそれがコンセンサスだったはずですが、そのコンセンサスの中で実際にやってみると、思ったほど利用者が少ない、というところだと思います。ただ、遅くとも平成32年度にはこの計画が切れますので、そこを見据えていくと来年度から方向性を決めていかなければならないと思います。ただ、

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>計画を変えよう、料金や路線を変えようって変えることになったとしても、明日から変えられるわけではなく、ルートが走られるか、時間の計測をする、バス停の購入や設置などについて少なくとも1年程度は時間がかかるものと思っております。ですので、来年度以降には皆さんの知恵もお借りする時が多々あるかと思っておりますので、よろしく願いいたします。また、くるりんばすだけでこれを解決することは難しい問題も出てくるかと思っております。先ほどタクシー協会さんからもお話がありましたが、そういった様々な検討をする必要があるかもしれません。また、この会議では公共交通について議論をしておりますが、別に福祉有償運送の会議も別でありますので、こういったところとも連携をしつつ、くるりんばすでできること、福祉でできること、住民の皆さんの中でできること、民間の皆さんの力でできることということを考えて、まず在り方というのを考えていかなければならないと思っております。そういったことについては、車内アンケートと市民アンケートを実施しましたので、これらをベースにしつつ来年度以降考えていかなければならないと思っておりますので、その際にはお力添えいただきますよう、よろしく願いいたします。</p>
	<p>ありがとうございます。当然、市民の方々、個人的に考えれば無料がいいと思っております。あるいは、公共交通会議の難しいところは、本来は運賃というのは運輸局の認可運賃ということで勝手に決めることができなのですが、道路運送法が改定されて、公共交通会議で合意することで決めることが特別に認められています。ただ、ここで運賃を無料にしました、と決めたところで出どころがなければ何ともならないですよ。事務局とタッグを組んで、相応しい料金をしっかり決めていかなければならないですよ。あるいは、ある事業だけ極端に受益者負担率が低いというのも考えようです。例えば、最近の日進市では受益者負担はどんどん上がっていると思っております。スポーツセンターも高くなってきているし、福祉も徐々に上がっています。今後の行政負担の増加を考えると仕方のない部分ですが、そんな中の全体の基準の中でのくるりんばすの位置付けもありますので、ここだけの判断もできなかつたりするわけです。市の全体の政策、福祉政策などの他とのバランス、一方で市民の方の声、さらに言うと安くしたら本当に乗ってもらえるのかという裏付けをしっかりとしなければなりません。隣の長久手市や東郷町は高齢者無料ですが、当然人口は違いますが利用者は日進の非にならないくらい多くないです。無料にすれば乗ってくれるという、そういう甘いものではありません。今回利用者が減りましたが、これは、アンケートでもありましたがルートとダイヤなんです。使いにくいと。そのうえで、料金は希望を言えば無料がいいと。安いほうがいいんですが、さすがにこの場でそういった判断はできませんので、そこは、市とタッグを組んでやっていくべきだと思います。やはり、こういった移動に関するサービスについては、ニーズに合ったものをいかに提供できるかということにかかっていると思っておりますので、そこをもっともっと考えていかなければならないと思っております。そして、市民の方に満足していただける、喜んでもらえることが一番だと思いますので、そういったものを作っていきたいと思っております。もっと言えば、そこに対してお金を</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>払ってもいいなと思えるものになるといいですね。 では、他に何かありますでしょうか。では、委員。</p>
委 員	<p>先ほど、タクシー協会の方からの前向きなお話をいただいて、非常にうれしく思いました。タクシー業界においても大事な課題というのは、人手不足なんです。運転手確保も問題ですので、もう少し大きな乗人数車両の検討をお願いできればと思います。</p>
委 員	<p>タクシー協会です。一般のタクシーというのはいわゆるセダン型でして、運転手1人に対して4人までというものです。タクシーの定義は、10人まではタクシーとして活用可能ということで法律で定められています。しかし、通常のタクシー利用では不効率ですので、用途目的で使い分けるのが大切であります。たとえば、みよし市さんはバスと接続する末端交通としてタクシーを活用しておられますので、タクシーとしてこういった目的でどのように活用していくのかということが大切であると思います。</p>
会 長	<p>そうですね、日本だとバスで小型というとポンチョしかない。もっといろいろあればいいと思います。ただ、その先に自動運転になればまた形が変わってくるのだと思います。自動運転であれば、本数も関係ないですからね。それが実現するまで、いろいろ考えていかなければならないと思います。 他にありますでしょうか。では、委員。</p>
委 員	<p>愛知運輸支局です。運賃のことについて一つだけ申し上げたいと思います。今、運賃を下げてみればというような議論がなされていきました。皆さんご理解されてはいると思いますが、コミュバスにご乗車されると、民間路線バスは高いなと感じられると思います。バスやタクシーについて、公共交通の運賃はすべて認可運賃という形で国が内容を見ております。たとえば、人件費ですが、あまり安いと最低賃金にも引っ掛かりますし、人手不足という問題から、運転手のなり手に誰も来ないということになりかねません。そうなれば、バス事業の持続性というものが危うくなってしまいかねませんので、あまりに安い人件費というものは現実的ではありません。また、バスなどは減価償却が発生しますので、これにキャッシュフローが回らなければ破綻します。一番大切なのは、安全に対する経費ですが、自家用車に比べて圧倒的に高いです。運転前に厳格にアルコールチェックをするのみならず、一人専門の人がついて運転手をチェックしております。また、車についても専門の資格を持った整備士がついており、安全性をチェックしております。そういったところで、非常に高い安全性を担保するためには、こういったところに大きな費用が掛かるわけです。つまり、これらを担保するためには民間路線バス程度の運賃を取らなければやっていけないということなんです。民間路線バス会社さんの運賃といっても、例えば名鉄バスさんなどは、名古屋市内などの収支率が非常に良い路線があつての、郊外の路線の運賃ということなんです。なので、日進市内の路線バスの運賃であっても、その他の地域で収支率が良い路線を持っていない事業者では、日進市内の運賃ですらやっていけないということも起こりえます。極端な話、日進市内だけで事業者がやろうとする場合には、日進市内の名鉄バスの</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>運賃ではできません。当然、くるりんばすも同じでして、当然それだけの経費が必要ですので、200円でやっているわけではなくて、その差額を誰かが負担していると、それが税金ですね。ですので、くるりんばすが下がったから名鉄バスも下がるということにはなりません。下げるのであれば、その差額をどこかが負担する必要があるということです。その部分をどこが負担するのかという議論も大切になると思います。</p> <p>一つ覚えておいていただきたいのは、決して名鉄バスさんが取っている運賃は高いというわけではなく、最低でもこのくらいは取ってもらわなければならないという設定になっています。タクシーも同じで、原価等を計算したうえでこれくらいは取ってもらわなければならないという金額です。逆に、この運賃を下回ると安全性をないがしろにすることにも繋がりがねない、というようにお考えいただければと思います。</p>
会 長	<p>ありがとうございました。安全性というよりも、くるりんばすについては市の税金がより多く投入されるということですね。ですので、乗っていない市民の方の声も大切であるということです。ありがとうございます。</p> <p>では、アンケートにつきましては、クロス集計をするということでした。年代別についても明らかにしてもらって、今後の検討に繋げていければと思います。</p> <p>ありがとうございました、本日も活発なご議論をいただきまして、2時間半という長丁場になりました。今日は皆さま、ご議論ありがとうございました。事務局に進行をお返しします</p>
事 務 局	<p>皆さん活発なご議論、ありがとうございました。また、採決をいただき、ありがとうございました。これにて、平成30年度第3回日進市地域公共交通会議を終了させて頂きたいと思っております。なお、次回会議につきましては、6月ごろを予定しております。時期が近くになりましたらお知らせいたしますので、よろしく願いいたします。</p>
	(閉会 17時05分)