

令和元年度第2回日進市地域公共交通会議 議事録

日 時 令和元年11月6日(水) 午前9時30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)、横江孝順(委員)、川口洋子(委員)、小林裕之(委員)、
 吉岡実(委員)、佐藤幸太(委員)、河合貴夫(委員)、平井早苗(代理出席)、
 石川貴康(代理出席)、川勝正昭(委員)、小宮山享(委員)、鈴木直宏(委員)、
 寺田裕美(委員)、青山雅道(委員)、林考(オブザーバー)
 欠 席 者 多田直紀(委員)、安井文規(委員)、中山肇(委員)、新見春子(委員)、
 浅井和貴(委員)、大竹弘真(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(14名)
 報 告 事 項 (1) 令和元年度と平成28年度・平成30年度の運行実績比較
 (2) くるりんばすの利用促進事業について
 (3) 災害・イベント時の臨時対応について
 議 題 令和元年度事業費の支出について
 そ の 他 全体アンケート調査について

発 言 者	内 容 (要 旨)
事 務 局	それでは会議の方へ移りたいと思います。 (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	では報告事項(1) 令和元年度と平成28年度・平成30年度の運行実績比較について事務局より説明をお願いします。
事 務 局	(資料確認・資料に基づき説明) (1) 令和元年上半期は日進中央線を含む8路線全てで利用者数が前年度より増加していることを説明。 (2) 利用者数の増加に伴い令和元年上半期は前年度より料金収入が増加していることを説明。
会 長	ただ今の件につきまして、ご意見、ご質問はございますか。
委 員	定期券の売上額については、売り上げベースで集計されているので、前倒しで金額が計上されているという理解でよろしいですか。
事 務 局	おっしゃる通り、定期券の売上額は年度ベースで集計しておりますので、例えば前年の2月、3月に3ヶ月定期や6ヶ月定期を購入いただきますと、需要を先食いする形となりますが、前年度と比較する場合は、需要の先食いが発生している状況に差は無く、条件は同じですので、収入比較を行う上での大きな差は無いものと考えております。

発 言 者	内 容 (要 旨)
会 長	消費増税前に、まとめて物を買うような動きも一般的には見られますが、くるりんばすについては消費増税に伴う料金改定ありませんでしたので、そういった影響も無いと考えます。
委 員	<p>全体的には利用者数も回復してきており、PRも積極的に実施してもらっているということで喜ばしく思いますが、米野木線、三本木線、岩崎線については利用者数が再編前の半分程度となっており、再編時に満場一致で今の路線を決定したことに対し責任を感じております。</p> <p>日進市議会でも、多くの議員さんから見直しについての質問が出ており、市の回答として、令和3年までは大きくは見直さないが、前倒しで少し見直すと聞いた記憶がありますが、この3路線については見直しの予定があるのかどうかお伺いしたいです。</p>
事 務 局	ご意見ありがとうございます。部分修正等を含めた、路線の見直しにつきましては後ほどの議題でお話しさせていただきたいと思っております。
会 長	この3路線、特に米野木、三本木線に関しては、利用者が減ってきているということを確認しつつ議論をしていきたいと思っております。ほかにご意見等も内容ですので、次の報告事項に移りたいと思っております。では、事務局のほうご説明をお願いします。
	報告事項 (2) くるりんばすの利用促進事業について
事 務 局	(資料に基づき説明)
会 長	<p>ありがとうございました。テレビを通じての広報活動にも励んでいただいたということです。事務局のほうで声優さんを起用するというご提案をいただいて、結果としてくるりんばす、そして日進市の名前を全国に広めることができました。</p> <p>特にご意見ご質問等ございませんようですので、次の議題に移ります。よろしくお願いたします。</p>
	報告事項 (3) 災害・イベント時の臨時対応について
事 務 局	(資料に基づき説明)
会 長	ありがとうございました、この報告事項について何かご質問等ございますでしょうか。
委 員	幸いにして、この地方は台風19号による大きな被害はありませんでした。ただ、報道で世田谷区のホームページがパンクして、大事な時に使えなかったというようなことが伝えられていました。日進市の場合は、どのような対応を取っていますか。
事 務 局	市のホームページ等のシステムを管理しているのは、我々ではなく秘書広報課と企画政策課になります。具体的なことは分かりかねますが、先日もバージョンアップがなされまして能力増強には努めているところでございます。ただ、非常時に使えなくなってしまう意味がありませんので、頂いたご意見はしっかりと伝えさせていただきたいと思っております。
会 長	ありがとうございます。私も今回の台風で様々な自治体のホームページを確認しましたが、日進市は運休情報をしっかりと出しておりました。近隣自治体では、出しているところと出していないところがありました。以前にもこの会議で話題にさせていた

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>だきました、しっかりと対応していただいたということです。ほかに何かありますでしょうか。では、お願いします。</p>
委 員	<p>名鉄バスです。台風19号に関しまして、各自治体さんと話し合わせていただいた上で、運行をどうしていくか協議させていただきました。同時に、名鉄バスでは、鉄道との接続もございまして、名古屋鉄道と調整を図りながら情報発信をしているのですが、そういった情報をいかに早く調整し、前もって計画していきたいと思っております。</p> <p>今回の台風では、土曜日で終日運休ということの前日に決定いたしました。場合によっては当日の朝に決定し、夕方には運行再開を決める場合もございまして。その際には、メディアに積極的に情報提供を行い、関係自治体との連携を図ることで対応をしていきたいと思っております。</p>
会 長	<p>ありがとうございます。ちなみに、各自治体との連携についてはいかがですか。運輸局でなにか把握されておられますか。</p>
委 員	<p>愛知運輸支局です。運輸局では、災害時の連絡協議会のようなものがありまして、計画運休等があれば事前にメールで連絡していただくというような体制になっています。ただ、こちらの協議会については主に高速バス路線や名鉄バスさんなどの路線バスが対象となっていて、コミュニティバス事業者さんはほとんど入られておりません。路線バスについては、把握できているものだと思います。</p>
会 長	<p>ちなみに、インターネットが使えない方については、電話対応などを受けられるような形になっていきますか。</p>
事 務 局	<p>事前にお問い合わせいただければ、計画運休であることはお伝えしております。また、市役所宿直室というものがございまして、そちらに情報を伝えておりますので、いつでもお電話を頂いても、お答えできる体制となっております。</p>
会 長	<p>ありがとうございました。続いて、議題のほうに移りたいと思っております。</p>
	<p>議題 令和元年度事業費の支出について</p>
事 務 局	<p>(資料に基づき説明)</p>
会 長	<p>ありがとうございました。利用促進の一環として、バスカードとペーパークラフトについてご提案がございました。何かご意見等ございますか。</p>
委 員	<p>やっていただくことについては、賛成です。ただ、50万円でも大切な税金ですので、具体的な手法は今はいきません、何か指標を設けて、これらを行うことで、乗車人数等にどのくらい効果がある、というストーリーを作って、提案していただきたいので、この点については修正をしてください。</p>
会 長	<p>目的については記載してありますが、この目的の計量指標を立てて、この達成見込みも記載し、税金投入の可否を検討してほしいということですね。この場で具体的なことを決めることは難しいかもしれませんが、少なくとも効果を計量すべきではないかというご意見ですが、いかがでしょうか。</p>
事 務 局	<p>利用促進事業の効果につきましては、事業によって実際に何人乗ったのかというところの計量は非常に難しく、今回の事業であればカードの配布枚数に帰着してしまう</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>ことになります。今回の事業については、作って終わりということは当然考えておりません。実は、来年以降に日進市内だけではなくて尾三地域のコミュニティバスへ広げ、そこまで広げれば、県や国へといったことにもなるかと思えます。</p> <p>事業の効果というものは、直接効果・波及効果・累積効果と様々ございます。声優バスに関しては、利用者増だけが効果の目的ではなく、波及効果として、テレビに取り上げられることで日進市のPRとして、相当の価値を生み出していると思えます。また、バスで日進市の観光地や歴史を流すことで、子どもたちや市民に知ってもらえるということも目的としております。実際に、市内の小学校では、くるりんばすの岩崎城の音声を子どもたちが聞いて、これを学習発表会に取り入れるといったことも行われています。利用促進事業のみで乗車されたのかどうか、ということは判断は難しいです。今回のバスカードも、配布をきっかけに乗車へ繋げていくといった、累積効果に繋がっていくものと考えます。</p>
委 員	<p>今の回答では、いろいろ効果はあるけどわからないということです。税金を使った事業なので、少なくとも、どんな格好でもよいので目標を決めてください。</p>
会 長	<p>効果については、定量的に分析できるものとできないものがあります。今回に関して、少なくとも項目を挙げていただく必要はあります。もう少し具体的な背景や効果を挙げていただいて、実際に効果が発現されたときに、どういったものがあつたか報告していただくと良いと思えます。それをもとに、この場で効果について議論すると良いですね。最低限は、これくらいはしていただければいいという事です。</p>
事 務 局	<p>バスカードを作るということですので、配布枚数はわかります。また、最近ではネットでくるりんばすがどんな話題になっているのかということも把握するように努めています。また、他のアンケートを実施する際に項目として聞くことはできるかと思えます。いずれにしても、やりっぱなしということはせずに、効果測定については行い、その後の対応をしていきたいと思えます。</p>
委 員	<p>今後、ほかの事業についても、やはり効果を測って、こういう場で議論しなければやりっぱなしになってしまいます。必ずやってください。</p>
会 長	<p>税金によってなされる事業ですので、やっていただきたいですね。事務局が具体的な項目を、今あげていただくことはできますか。</p>
事 務 局	<p>この場ですぐに項目を挙げることは難しいです。項目立てて目標を決める以上、測定が可能な項目でなければなりません。配布枚数やネット上の意見の数などは事業実施後にすぐに確定できますが、その他の実際にカード目的で乗った人や直接的な感想を回収することは直ちにはできません。なにか項目をご提案いただければ、こちらで可否できますので、よろしく願いいたします。</p>
委 員	<p>ご提案いたします。ほかのアンケートを実施する際に、カードの存在を知っていたかどうか、どう思うかということを開けばよいと思えます。</p>
会 長	<p>それは、カードの認知度調査であって、カードを配布したことによるくるりんばすの知名度向上や乗車率上昇への調査にはなっていませんよね。カードの調査が目的で</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	あるわけではありません。ただ、アンケートで仕組みの認知度を聞くというのは良いかもしれませんね。なにかアンケート等をとる機会はありますか。
事 務 局	市民意識調査でここまで細かいことを聞くことは行っていませんので、我々がバスについてアンケートをとる機会でお伺いすることになると思います。
会 長	では、一つはアンケートなんかで調べてみてください。今、事務局からありました説明をまとめますと、配布枚数や近隣自治体へどのくらいに広がるのか、アンケートは何かしらの形で、また、SNS での拡散数や問い合わせ数、メディアへの露出については測っていきそうですね。そういった効果をこの場で報告していただいて、議論できればと思います。ペーパークラフトは、小学校等での活用も可能となりますので、そういったところの数を捉えられればと思います。そのほか何かありますでしょうか。
委 員	<p>今回の案、とても良いと思います。また、調査は難しいと思いますが、ここからどのように繋げていくのかということが大事だと思います。</p> <p>以前、アンケート調査の時に回数券を付けました。片道だけの券で、どのくらいの方が実際に使ったのか、ということがわからなかったもので、例えば印をつけるなどして、無駄のないような使われ方をしたのか、効果的などところも知りたいなと思います。ペーパークラフトについても、市内のパン屋さんで「あと2枚しかないよ」と言われて「よかった！」と大事そうに抱えて持っていく子どもさんもいらっしゃって、すごく良いなと思いました。こういう層が、ペーパークラフト等をももらうことによって、利用層へつながっていけばと思います。こういった提案はどんどん出していただいた、結果をしっかりと把握していただきたいなと思います。</p>
会 長	そうですね、結果を知って繋げていくことが大切ですね。少なくとも、今回は結果が示されるということですので。ちなみに、前回のアンケートにつけた回数券がどうなったかは把握されておりますか。
事 務 局	回数券については、料金箱に入れられてしまうと裁断がかけられてしまうので、把握することが難しいです。ただ、何もつけずにアンケートを発送した場合には、回収率が下がります。そういった意味では、前回のアンケートは回収率が30%を超えており、前々回のアンケートよりも5%以上良い回収率を達成できましたので、そういう意味ではよかったのかなと思います。
会 長	アンケートの回収率という意味では、効果はあったということですね。ただ、それがどの程度利用されたかについては、裁断されてしまうために知りようがないということですね。そういう意味では、何か把握できる仕組みを我々で考えるべきでしたね。反省点の一つかと思います。ありがとうございます。ほかに何かございますでしょうか。
委 員	積極的に広報や周知活動をされているということで、ありがとうございます。この二つの案については賛成なのですが、チョコQはどうなったのだろうか、何台作ってどのくらい売れたか、無料でいくつ作ったかということを知りたいなと思います。また、今回の缶バッジについても、何個作ってどのくらい配ったのか、いくらかけたのかということも検証していく必要があると思います。

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>少し違う話になりますが、私の知り合いで「空で走っているよね」「廃止してしまえばいいのに」という声を聴いて、少し危機感を覚えます。多分その方、くるりんばすに福祉的な側面があるのをご存じないのだと思います。通勤やイベントで使うこと以外に、本当にその足がないと困っている人がいるというのは、普段車を利用して、くるりんばすに興味のない層は忘れがちになるのだと思います。バス自体の周知も大事だと思いますが、合わせて、こういった交通弱者のための大切な足なのだよということを周知していただきたいと思います。</p>
会 長	<p>まずは、チョロQや缶バッジに関して、どれだけ作ったのか、どれだけ捌けたのかということについて、お願いします。</p>
事 務 局	<p>チョロQに関しましては、かなり前に相当の予算をかけて作成しました。5年以上前に400万円ほどかけて、何かの記念で作成したものと記憶しております。現在、在庫はすででない状態です。数多く売れたほかにも、ふるさと納税の返礼品や市民まつりでのスタンプラリー記念品にも利用されました。単純に、作って売る、といった以外の利用もされておりますので、これを作っていくら儲かったのかというところは、判然としないというところです。缶バッジに関しましては、先ほども申し上げました通り、市内のデザイナーさんに無償でデザインをしていただき、印刷は市のコピー機でカラー印刷を何枚か行い、材料費についても200個ほどで数千円程度もかかっていないかと思います。業者に委託するとかなり高くなってしまいますので、バッジも自分たちで作成して、税金の支出を抑えて実施をしました。</p>
会 長	<p>ありがとうございます、現在、副市長に聞いたところ市制20周年を記念して作成したものであることですので、記念品等という意味合いもあったそうです。そのため、400万円投じて400万円回収するといった目的ではないものということだそうです。</p> <p>そして、くるりんばすの役割についての情報発信について。非常に大切なことだと考えますが、その辺りはいかがでしょうか。</p>
事 務 局	<p>後ほど、アンケート等の結果についても踏まえませんが、今後、くるりんばすの在り方というものをどうしていくかというところを検討していかなければならないと思いますので、併せてご説明させていただければと思います。</p>
会 長	<p>ありがとうございます、例えばペーパークラフトなんかを見ると、くるりんばすについて何か説明等が書かれているのでしょうか。</p>
事 務 局	<p>まず、くるりんばすの歴史について書かれております。また、利用者などの紹介が半面、もう半面がペーパークラフトというようになっております。</p>
会 長	<p>その説明文のところに、委員のおっしゃられたような、くるりんばすの役割などについて、記載していくと良いですね。またご検討いただければと思います。ありがとうございます、その他ありますでしょうか。</p>
委 員	<p>愛知県の交通対策課です。日頃から、皆様におかれましては、コミュバスをはじめ地域の公共交通の維持発展にご協力いただきまして、ありがとうございます。議題の中</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>で、バスカードの話がありましたので、参考までにお話をさせていただきます。この地域は、バスではありませんが鉄道の「鉄カード」のある意味、発祥の地であります。岐阜県の恵那を走っております、第三セクターの明知鉄道さんがはじめて、最初はこんなカード作ってもと言われておりましたが、岐阜県内の同じ第三セクターの仲間同士で作り、そこに愛知県の3第三セクターのリニモ、あおなみ線、愛知環状鉄道が参画し、今では中部地方だけではなくて、関東地方の大手私鉄さんも参加されております。表には車両写真を、裏には車両やその地域の説明などを記載しております。現在では、鉄カードのマニアも増えております。そういった風土もございますので、日進市を発祥として、東郷町やみよし市、長久手市と広まっていくことは大変良いことなのかなと思います。まずは、公共交通、地域の足として皆様に認知されることが大切であり、これらの広報に大きな役割をバスカード事業が果たすのではないかと思います。ただカードを作成する目的などをはっきりさせること等も大切ですので、このあたりを鉄カードを最初に作られた明知鉄道さんなどに聞いてみるのも良いかもしれません。</p>
会 長	<p>ありがとうございます。鉄カードも発行されているということですので、ノウハウを吸収してみるのもよいかと思います。ありがとうございます。</p> <p>特に事業に対して反対意見はございませんでしたが、効果については検証して、この場で報告してほしい、それから、作成するにあたっては鉄カードから色々学んでくださいということで、くるりんばすのバスカードとペーパークラフトについてご承認いただけたということによろしいでしょうか。</p>
委 員	異議なし
会 長	<p>ありがとうございます。では、二つの事業について事務局は進めていただければと思います。では、その他事項につきまして、事務局からお願いします。</p>
	その他 全体アンケート調査について
事 務 局	(資料に基づき説明)
会 長	<p>ありがとうございます。ただいまの説明に対して、ご意見やご質問等あればお伺いします。</p>
委 員	<p>ご説明いただきました、アンケート自由意見の抜粋をみていまして、くるりんばすに福祉交通と都市交通としての二つの機能を同時に求めるのは無理があります。極端に言えば、二律背反です。したがって、くるりんばすの機能についてもっと明確にしてから議論しないと、中途半端に終わってしまうことになると思います。一方で、この福祉交通という需要は間違いなく増えていく一方となりますので、その辺の対応をどうするかということが大切になると思います。</p>
会 長	<p>おっしゃる通りです。ともに両方満たすということは難しいと思います。一般的に都市交通というのは、駅へピストンのように大量の通勤通学を運んでいく。一方で、福祉交通というのは、もっと家の近くに来て、地域をきめ細やかに動きます。ですので、一般的には分けて作っていくのが本来です。ただし、ご存じのとおり、民営路線バスがどんどん撤退をしていっており、行政が公共交通を担わなければならないということで、</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>どちらかという福祉的な機能に軸足を置きながら、都市交通的なところも担うという形で現在のコミュニティバスというものが成り立っています。ただ、現状では両方から不満の声が出ているということです。令和5年に大きな再編を考えているということで、場合によっては、ここで、くるりんばすの役割について今一度皆さんにご議論いただくと。あるいは、タクシーなどを活用したデマンドなど、くるりんばすと違う交通モードで福祉交通を担うということも考えなければならぬと思っておりますが、事務局いかがでしょうか。</p>
事 務 局	<p>おっしゃる通りで、我々もそのことについて最大の課題として認識しております。先ほどご説明いたしました通り、我々のもとには「ここにも行ってほしい」「ここにもバス停を置いてほしい」「もっと奥までルートを設定してほしい」などの声が届く一方で、全体のアンケートをとると大半の意見は「駅に直接向かってほしい」ということです。赤池駅や主要施設に行ってほしいという意見が実は一番多いのです。名古屋市の市バスは、大きな幹線道路を走るといった、完全に都市交通となっています。一方で日進市のくるりんばすは、名古屋市と比べると、にいろんな地域をバスで回っているいろんなお客さんを乗せているといった形になっております。くるりんばす、実は発足当初は福祉会館などを結ぶバスとして機能していました。しかしその後、人口は倍ほどに増えてきており、10万人都市になってきますので、都市交通ということも考えなければなりません。ただし、現状バス車両は7台しかございません。この7台で、どう福祉交通と都市交通を担っていくのかという課題がございます。ただ、松本先生もおっしゃいましたが、バスだけで難しいということになれば、新たな交通モードを考える必要もございまして、住民同士の助け合い交通も重要です。はたまた、福祉部局で福祉交通を考えていくことも重要です。様々な選択肢はありますが、増やすことで大切な税金がどんどん肥大してしまうことにも繋がりますので、市全体での予算との整合性を考えていかなければなりません。自治体によっては、バスを一路線廃止して、その分浮いたお金で小さい交通を導入してきめ細かに回るといったやり方をとっているところもございますので、あらゆる可能性について、パッケージで考えていかなければならず、慎重な判断が必要かと思っております。まずは、ここだけは何とかしてほしいといった部分に関して、部分修正という形を取り急ぎ図っていきたくて考えています。その先については、料金体系を含めて、どのような交通モードを使って、皆様の需要を満たしていくのかということで、根本から変えていく時期に来ているのではないかと考えています。その際には、皆様の知恵をお借りすることになると思っております。くるりんばすで全てを担うということについては、どう思われるのかということも地区の方にも伺っていく必要があると考えております。</p>
会 長	<p>ありがとうございます。</p>
委 員	<p>まず、現在のくるりんばすについての認識について、私の思っている認識と事務局の認識がまるきり違います。再編から2年が経ちまして、利用者数については順調に増えたとは私は思いません。</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>先日、市長が代わり、最初の市議会の代表質問で議員の方が、くるりんばすの利用者数が減っていると質問されていました。対して、前年割れは以前も起きていると回答されていました。利用者の前年割れはそう大きな問題ではないというような回答だと私は認識しました。その後、議員さんもそれ以上追及されなかったので、終わってしまいました。それは、ポイントがずれていると思います。一番大事なことは、乗車人数は前年割れしたことは事実ですが、もっと大きな問題は、目標を大きく下回ったということです。五色園線については、目標を達成していますが、ほかの路線は半分もいっていません。また、私は、前の計画を作ったときに委員ではありませんし、事務局や他の方も多くが代わってしまっています。どういう意図でこの計画を作ったのか、よくわかりませんでした。色々調べてみたところ、料金値上げについては、くるりんばすの運行概要については25%の受益者負担の考え方から実施されたことがわかりました。くるりんばすの受益者負担については、平成27年まで減少しており、再編前年の平成28年には20%を切りました。これを25%に戻すために料金の値上げを行ったということですが、結果として15%となりました。これは、計画策定時に狙ったところと違う状態になっているということです。</p> <p>2年前に、この委員になる前の事前レクチャーの際に、この会議は評議委員会や評価委員会のような類のものとは異なり、自らが主体となって交通網を形作るための会議ですということをお聞きしました。さらに、くるりんばすのダイヤやルートや料金などの重要事項を決定するための権限を持っているということをお聞きしました。現状、問題ないのであればよいですが、私は大問題だと思っております。2年間委員をやって、ダイヤやルート、運賃について議論したことがありません。青山副市長がこの場にいらっしゃりますので、お聞きします。日進市として、この状況を是としているのか、否としているのか、この問題に取り組む気があるのか、どうお考えですか。</p>
副 会 長	<p>副市長という立場ですが、あえて委員のメンバーということで、行政側の意見は言わないようにしておりますが、ご指名がありましたので発言させていただきます。今ありました、25%というのは、様々な利用料や使用料をいただく上で、受益者負担の原則という指標を作っております。公共性の高いものから受益者利益の高いものまで、それぞれに比率を決めた中で、公共交通、くるりんばすの割合は25%が妥当だろうということで決めました、市全体のルールです。今、委員がおっしゃいました、見込みよりも落ちてしまっているということは事実ですが、要因を解析いたしますとやはり、定期券利用者が非常に多く、一日乗られる方にとっては料金がお安くなります。我々にとってみれば、たくさん乗っていただければよろしいのですが、定期券の利用者数が見込みよりも多かったということがございます。また、改編時には、ルートが馴染めない、不慣れであるということで、利用が落ち込んでいると思われまます。どうしても、過去の再編でも同様のことは起きております。ただ、数年経つことで利用者数を増やしていくことがあり、今回も3年経ちまして改編当初よりも利用者数は上昇してきております。また、定期券の利用者数が増えているということで、受益者負担率が下がっ</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>てきていることの功罪といいますか、狙い通りの受益者負担率は得られませんでした。普段からご利用いただく方々には安価に乗っていただけているというメリットもあるかと思えます。金額だけではなく、利用される方の利便性や満足度といったところも考慮していかなければならないと思っております。</p>
委 員	<p>おっしゃる通り、定期券も増えておりますが、それはそんなに大きな数字ではありません。多くのところでは200円に上げたことが原因です。五色園線は駅直線の路線なので、利用者が多い。これが、利便性の良い路線であれば、市民は納得して200円でも乗るということを証明しています。ただし、100円のを110円に上げたならまだしも、いきなり200円に上げるということはかなり効きます。2年経ったときに、私は、大変だから何とかしましよよということで、この場でも提案をしました。しかし、そのことについて何の返答もなく見捨てられました。具体的な案を発する場ということで、私は提案したのに、何も会議として反応がない。そうすると、この会議はどういった会議なのか、ということです。</p>
副 会 長	<p>この場で直接個別の議論をするつもりはありませんが、200円にしたことで利用率が大きく下がったと委員はおっしゃられます。そのことも要因としては無いとは申し上げませんが、事務局としてはそのことで大きく利用者が減ったということではなく、一つの要因としては、既存の名鉄バス路線との重複を避けて、既存の路線を存続させるということで棲み分けをしたということということで、ご利用がそちらに流れたということもございます。松本先生もおっしゃられておりましたが、料金が倍になったからといって、利用者が半減したということはないと思えます。</p>
委 員	<p>五色園線のように伸びてきている路線もある一方で、全体でみれば達成率は56%です。また、20%を切ってしまったから、25%に戻そうと言っていたのにむしろ下がってしまった。これをもって正常と思えますか。私は異常だと思うので、どこからでもいいから手を打ちましょと、でも何も提案されずに私が提案したら、それは流されてしまった。では、この会議は何をしているのかと。2年間委員をさせてもらっているが、何もできていないことに対して私は市民に対して申し訳がないです。</p>
会 長	<p>補足させていただきますが、市としては令和3年に現状を大きく変えない範囲で見直しをする。そして、令和5年に向けて大きく再編を行うというのが市としての方針ということです。一方でこの会議は、皆さんで合意の上でルート、ダイヤ、運賃というものを決められます。ただし、ここは皆さんの合意の上ということです。ですから、問題点が明らかとなり、皆さんで議論して、皆さんでそれで行こうということになれば、それが実施に移せるといった仕組みとなります。ただし、運賃やダイヤをここで決めても、お金を払うのは日進市でして、それに対して、当然ご同意はいただけないと思えますが、例えば、我々が倍増しろとか、100円にしようということを合意したとしても、議会でダメだということになれば実現はできません。もう少しいえば、どれだけ予算があるのかということが前提になります。そういった制約の中で考えていかないと、絵に描いた餅になってしまいます。ですから、与えられた制約条件の中で考えていか</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>なければいけないと思います。それから、何とかしようというのは皆さん思っているのですが、問題は何をするか。私は、毎回申し上げているのですが、何をするかは事務局でしっかり分析して出していただきたい。ということで、今回はアンケートが出てきました。いろいろ、諸般の事情もあるかと思いますが、何をするというのが具体的にでてこないの、ダイヤやルートについての議論がここでできないので、早くして欲しいということです。ただし、令和3年に見直しに向かっていくということですので、それに向けて何かしら出てくるものと思います。委員の言うこともわかります、ペースが遅々として進んでいないなという印象はありますが、事務局の事情というものもあるという気はしております。</p>
委 員	<p>予算が必要だということはわかります。2年間やってきて何が起きているかといいますと、運賃収入が減ったことで、本来は市の負担が増えているはずなのに、助成金をもらっているから市の支出は減っているの、大成功だと。ただ、補助金も税金なんです。だから、行政負担は増えているわけです。</p> <p>それから、令和3年に見直しますと。私は早くやれと思います。直接聞いてはおりませんが、補助金をもらおうと路線等を変えられないという人がいました。確かに、補助金をもらうときには、4年間この計画で行くので補助金をください、とって補助金をもらったと思います。ただし、普通は、計画とあまりに離れている状態であれば見直しましょよとなるはず。補助金を出す側が、4年間計画を変えるなということもあるかもしれませんが、計画終了後に結果が出ていなかったら、次からは補助金出さないぞと、私が補助金を出す立場ならそういいます。どうも、市に補助金があるから4年間は見直さないというような姿勢がみえますが、それは間違っています。補助金を出している立場の国か県に掛け合うべきだ、それを蹴るようなことは国はしないと思えますけどね。それと・・・</p>
会 長	<p>補助金については運輸支局から説明してもらいますが、路線を変えることはできません。できますが、再編実施計画を策定して、この計画を変えるというのはすごく煩雑な手続きであったと思います。ただ、今は割と簡単にえられると思います。決して変えてはいけないということはないと思いますが、いかがでしょうか。</p>
委 員	<p>再編実施計画のほうはですね、基本的に計画を立てる時に、その4年なり5年なりちょっと市町村によって違いますけれども、見越しての計画を立てなければいけないんですね。なので変えることを前提としていないということで、変えちゃいけないという話がたぶん色々なところでお話されているのかな、ということと、実際、確かに、前始まった、確か20年位前ですかね、変えるのに色々事務手続き上すごく大変なこともあって、それが事務局の負担になるのかな、というのがあるものですから、変えるのは難しいと思わせてしまうような部分があったのは事実かな、と思っています。ただ、議論の中で、変えるということで協議に諮られるということであれば、手続きが必要ですけども、変えてはいけないという話ではないのは確かです。ただ、変えたことによって補助金とか金額に影響が出る可能性は確かにゼロではないので、その辺はちょっ</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	とどのように変えるかに応じてご相談させていただくことになるのかな、とは思いません。
会 長	<p>ですので、決してそれで遅れているわけではありません。それよりは、何が問題でどうすべきかという案が具体に出てきていないということが問題です。先ほどからおっしゃられている200円ということですが、行動分析したところ料金が原因でそうなったわけではないと。大きな原因の一つは、時間がかかることなんです。たくさん乗られる方については、先ほど副市長もおっしゃりましたが、逆にお得になっているんです。また、それが想定を超える数の方々が利用されていると。結果、受益者負担率が下がってきていると。これも、当時の会議で話し合いまして、200円に上げて、定期券も当時そのままの据え置きにした場合には受益者負担率は25%前後になるだろうということだったんですが、皆さんのご意見で、あまりにも負担が大きいから、割引率を高いものを入れろ、ということになりましたので、今までよりも割引率の良い定期券や、通学定期券を、皆さんの合意の下で作りました。この負担率を下げたのは、皆さんの合意によって決定されました。ですので、受益者負担率が下がったのは、ある意味では私たちの決定によるものであり、それよりも、直接の負担を下げようというご議論だったかと思えます。他にご意見はありますか。</p>
委 員	<p>2年委員をやらせていただきましたが、力不足で発言をできなかったのもう一度2年やろうと、声を届けたいと思います。利用者の中で、4年間は変わらないというのが、再編直後から浸透していました。実際に、手続きが非常に煩雑であると。ただ、4年を超えると変えることができるということですので、どこをどうしたらいいかというところをお話したいと思います。私は、米野木線をよく利用するのですが、日進駅を始発としているところで利用者が減っていると思います。以前の南東コースは、市役所始発だったので、すごく便利がよくて皆さん利用されていたのに、今ではあまり人が乗っておりません。また、梅森線を逆回りにしたらよいのではないかという声もあります。とにかく、乗っている人が少ないし、遠回りするから乗りにくいという声もありますし、受益者負担率下がっているのも、市の負担増にも繋がります。国の補助金があるおかげで、市の負担は少なく済んでいます。そのことで、あまり市が真剣に取り組んでいないのかなという気もします。</p> <p>お年寄りも特に多くなっていますので、福祉交通ということで見直しをしていただければいいなと思います。</p>
会 長	<p>今の話は、例えば米野木線についてでしたけれども、基本的にはもうちょっと早く見直せということですよ。だと思わんですが事務局さんその辺いかがなんでしょうか。令和3年ということですが、ちなみに令和3年だとららぽーともできるので、たぶん今度ららぽーともに行け、と意見が出てきそうですけどいかがでしょうか。</p>
事 務 局	<p>我々のほうから具体的な案が出せない理由の一つとしましては、市としては、くるりんばすの事業だけでなく、様々な事業を抱えております。その事業の一つ一つに予算が必要ですし、逆に、何の予算の裏付けもなければ、くるりんばすを変えますよと</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>いうことは提案できません。予算については、市の抱える様な事業の中で、何に重点を置くかといった判断によって決まってきます。そういう意味で、申し上げることが難しいということが一点。もう一つ申し上げたいのは、受益者負担の話が続いておりますが、ここについて正確な理解をしていただきたいのでお伝えをしておきたいと思えます。受益者負担率について、再編前は19%でしたが、これが現在は15%ほどとなっております、下がっているということになっています。ただ、この再編前19%というのは、一乗車200円の中央線も含めて19%ということでしたので、中央線を除いた、くるりんばす7路線のみで比較した数字では、若干ですが改善されているというのが現状です。さらに、再編実施計画に記載されている受益者負担率25%というのは、日進中央線を含めた25%です。実は、日進中央線を含めた受益者負担率は25%を超えています。中央線という、市場価格に比較的近い路線により多くの人に乗ることになったおかげで、受益者負担率は目標値をクリアしているという状況があります。また、公費負担額の話も話題に上がっており、その中で国と県と市の負担額が、増えているのではないかと話でしたが、これについても、中央線の利用者が増加していることから、公費負担額全体としては実は減っております。この会議は、くるりんばす対策会議ではなく、市全体の公共交通を考える場であります。ですので、タクシー協議会さんや名古屋鉄道さんにも入っていただいています。全体としての輸送量をどれだけ増やしていくかという観点も大切となりますので、受益者負担率や、公費負担額についても公共交通全体で考えていくことが大切となります。</p>
委 員	<p>それは違います。今でも25%を超えているということでしたが、現在は目標値の56%ですよ。受益者負担率が正しいのであれば、当時の目標値はとんでもない数字であるということになりますよ。そんなところを目指したのですか。</p>
事 務 局	<p>一点目について、日進中央線は目標値の1.8倍近くまで増えております。一方で、全国的な傾向としては、日頃からバスを使う人というのは、増えていくことはほとんどなくて、漸減しているケースがほとんどです。特に、日進市の場合は中央線のほうに延べ何万人というお客さんが移ってしまっており、くるりんばすからお客さんが奪われてしまっている状況です。ただ、全体でみると、公費の負担額も減っており、収支率は改善されているということは考慮すべきです。また、先ほどもお話をされておりました目標値に関しましては、私が担当になった時にも、少し高すぎる目標値だと感じました。この目標について、どういった経緯で導き出されたのかというところは、恐らく、理想を追求した結果であると思います。ただ、現実的には、公共交通の利用者というものは、再編したことで50万人が80万人にいきなり増えるということは考えづらいです。やはり、増えていくとしても徐々に増えていくこととなります。再編に対して、バラ色の夢を描きすぎたのではないかと、という気がしますので、そこは提案しました事務局としても反省すべきだと思いますし、今後、計画などを皆さんと一緒に作っていく機会が出てくると思うので、そういったときには、目標の妥当性についても一緒に検証していただければと。あまりにも現実と乖離が激しいとなると、計画</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>自体の信憑性にも係わってきますので、より、具体的な実現性が高い最大限のところを目指していかなければならないと感じております。</p>
委 員	<p>いろんな議論をしましたが、今の状況を是とするのか、否とするのか・・・</p>
会 長	<p>わかりました、少し時間も押していますので私のほうから。</p>
委 員	<p>はい。</p>
会 長	<p>私のほうから現実的な話をさせてもらいましょう。先ほどから再編を、見直しを早めたほうが良いというご意見があって、それから現状の問題というのは様々な面で問題があるというのは、これはもうこれまでもこの会議で認識しています。目標との大きな乖離があるというのも確かにそうです。あるいは解釈によっては事務局が答弁したように解釈によっては実際に上回っているというのものもあるのかもしれませんが、まあそんなことはどうでもいいでしょう、いずれにしても問題なのです。</p> <p>じゃあ現実的にどうしようかということ考えた時に、例えば、令和2年の4月に再編ということになると、おそらく、あと1ヶ月くらいでその具体のダイヤ、ルートを決めないといけなくなります。運賃の場合もありますけど。運賃の場合は競合の名鉄バスさんあるいはタクシー協会さんの承認もいただかないといけないということになるんですが、これちょっと現実的には非常に厳しいです。まして、それに対しての予算もついてないのもうこれは完全に不可能だと思います。じゃあ次に可能性があるとするともう10月1日かなあと、令和2年の10月1日。これに関しても結構時間がタイトだなあと思っています。それから、それに対し10月1日からやろうと思うとそれに対しての市の方の予算をきっちりつけといてもらわなければいけないのですが、たぶんそれも現時点ではどうなるのか予定はわかりません。</p> <p>現実的には令和3年の4月1日なんですよ。という事で市が4月1日という提案をしてもらっていると思うのですが、ですのどとにかく急がないといけないのですが、ここまで来て現実的には4月1日を目標にせざるを得ないのであれば、その見直しをできるだけ皆さんからご意見を聞いて、かつ、見直し後にできるだけ多くの方にご利用いただけるように詰めていくというのが、現実的に我々が努力できる範囲になるのかと思います。そう考えると、現状では、会議の間隔が空いておりますので、これを密にやっていただく。また、前回の再編では作業グループというものも作ったと思うのですが、そういった具体的なところを事務局で作ってもらって、そこに向かってみんなで知恵を出し合っていくと言うのが一つだと思います。いかがでしょうか。</p>
委 員	<p>同感です。ただ、議会でも作業グループの話が出ておりましたが、議会に必要なしとされました。私は必要だと思いますし、なぜ必要ないのか聞いたかったのですが、こういうものを作ってでも進めていくべきだと思います。</p>
事 務 局	<p>概要でもご説明させていただいた通り、現状、申し上げることができるプランとしては、令和3年の早い時期に見直しを行うこと、そのために計画案を策定していくということです。ただし、案としてできあがっても、実際にはバス停を置くことができるのか、国交省への申請、実際に走ることができるルートなのかという検証などがあり</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	<p>ますので、こういったことに大変時間がかかります。極端な話、現段階でそういった案ができていたとしても、そういった認可や検証などを経ないといけませんので、実際に走ることができるのは半年以上先ということになります。我々としては、早い時期にしたいと思います。</p>
会 長	<p>それはわかっていますので、来年の末、令和3年の4月1日に向けて再編を考えるとしたら、どういうプロセスを考えてらっしゃいますか、と。</p>
事 務 局	<p>今回、概要をこういったイメージというのをお伝えしましたので、次回、次々回くらいですね、来年の少なくとも頭頃にはですね、頭頃にはまずはこういったルート変更はどうだということに会議の方に諮っていきたいと思いますので、それによって、また、これでは足りないですとかこれでは不可能だということであれば、また次の会議、次の会議という形で会議の頻度を増やしつつ、来年度の秋口までにはある程度の具体案を固めないという間に合わないという風に考えております。</p>
会 長	<p>えっと、じゃあ今のお話では、その作業部会等々を結成するわけではなくて、この皆さんにお集まりいただく会議の頻度を上げていくということですね。それから、来年度の頭くらい、4月か5月か知りませんが、そこには素案としてルート、ダイヤなんかのそこまで出てくるかどうか知りませんが、問題点を解決するような案が出てくると、そういうイメージでよろしいですか。ということだそうですが。</p>
委 員	<p>今回、こういう議論ができたので一歩進んだと思います。本当は、半年や一年前におかしいぞということを言っていたんですよ。そこで、スタート切っていれば、今頃何かできていたかもしれない。</p>
会 長	<p>それは、今言っても仕方ないことなのでね。</p>
委 員	<p>はい、では、新しい制度を作ったときに、早く手を打つようにしたほうがいいと。</p>
会 長	<p>今後、作るときには、一年ごと利用状況を検証して、すぐに直せるものは見直しをするなど、そういうプロセスを導入したいと思いますので。他にございますか。</p>
委 員	<p>すごく熱い議論が展開されていて、よかったですと思います。こんなに傍聴人も来ていて、本当に関心が高いということは、ここにいらっしゃる全員が思っていることと思います。今回の会議で、一歩進んだと思います。私は、本当に4年間変えられないと思っていましたので、変えられるということが分かったので、希望を持って帰ることができます。そこで、今、困っている人たちにこの状況を説明していただくことはできないでしょうか。市役所さんの役割となるとと思いますが、数字などについて、地域に出かけて行って、見直しますからということをお願いしたいです。</p>
会 長	<p>お気持ちはわかります。困っている人に、今の状況を伝えたいということ。ただ、それを市の職員の方にお願いと、それはまた負担になってしまいます。基本的には、この会議を公開していますので、ぜひ公開している内容を見てくださいと、いうところになるのかと思います。可能であれば、広報に会議の内容の紙面を割いていただくくらいになると思います。本当は、ここに参加されている市民委員の方に、地域へ持ち帰っていただいて、地域に説明していただくと大変ありがたいのですが。</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
委 員	私は、基本的にはそういったことは実施しようと思いますが、どこに公開されているのでしょうか。
事 務 局	<p>地域公共交通会議に限らず、ホームページに公開されております。</p> <p>少し話は変わりますが、改編に対して熱い議論がされている中で、事務局からも一点お願いがあります。できれば、このように変えたらいいんじゃないか、というプランをお示しいただけたらと思います。変えてほしい、変えてほしいという声だけでは、どこをどのように変えたらいいのか、選択肢が多数ありますので、非常に悩む部分がありますので、ここをこうしたらいいのではないかという意見を、ぜひ委員の皆様からいただけたらと思います。そういったものをお聞きした上で、次の会議に反映していくことができると思います。ただ、日進市のくるりんばすの改編が極めて難しいのは、7路線がすべて日進市役所を結節点として、蜘蛛の巣のように張り巡らされております。例えば、ある福社会館に寄るとなると、それだけで数分長くなってしまいます。ですので、変えるとなると同じ距離程でどこかを削った上で修正しなければなりません。ですので、部分修正というのは、日進市のくるりんばすでは極めて難しいです。ほかの市町では、2路線や3路線しか無いような市町が多いですので、そういったところや結節点がないような市町であれば変更は比較的簡単にできますが、日進市は網目のような路線であり、結節点もあることから、難しいです。ですので、皆様、良い案があればご提案いただければと思います。</p>
会 長	<p>ということだそうです。一応、ご提案がございましたら、事務局のほうへご提案ください。一方で、事務局もデータに基づいた問題点を洗い出してほしいと思います。そして、タクシーや名鉄バス路線も含めた、市全体の公共交通について望ましい形を描いていく必要があると思います。それから、もう少し先かと思いますが、すべてをバスに頼る時代じゃなくなってくると思います。実際に、ほかの自治体では動いているところもあります。ただし、これも予算が絡んでくるとは思いますが、絵として描くことはできると思います。そういうものも含めて、事務局にお伝えいただけたらと思います。議論も尽きませんが、皆様お帰りのバスの時間等もございます。そろそろ思っております。最後に何かあれば。</p>
委 員	日進駅のバス停のベンチが、冷たくて座れません。赤池線などは10分ほど待たなくてはいけないので、どうかしていただければと思います。
会 長	待合環境は重要ですね。ご検討ください。他にありますでしょうか。
委 員	<p>次回の会議の際に、もう少しはっきりとしたスケジュールを出していただければと思います。どこに向けて、どのような協議をするのかというところを、大雑把にでもいいので、示していただければと思います。</p>
会 長	<p>いつ、どのようなタイミングで何をするのか。そういったスケジュール案を出していただければと思います。その他ございませんか。</p> <p>今日も、すみません。2時間半もご議論いただきましたが、皆様のご意見を伺うということで、ありがとうございます。では、私の進行を終了して、事務局へお返しいた</p>

発 言 者	内 容 (要 旨)
	します。
事 務 局	長丁場にわたり、皆様ありがとうございました。おかげさまで、すべての事項につきまして、ご審議いただくことができました。それでは、これを持ちまして令和元年度第二回日進市地域公共交通会議を終了したいと思います。なお、次回の会議につきましては、1月に開催予定としておりますので、よろしく願いいたします。本日は、ありがとうございました。
	(閉会 11時26分)