

	ますが、変更した理由を教えてください。
事務局	旧と比較し新では、2018年度と2019年度の変化率が低く全体としての数字が下がってしまうので、上昇方向の目標とするために万の位に切り上げとしました。
会長	より高い目標値を定めたということですね。一番大きな変更は、星ヶ丘・豊田線の利用者数の修正かと思います。 他にご意見ないようなので、この件に関して承認ということによろしいでしょうか。
委員	異議なし。
会長	それでは、この内容で修正して、国の方へ修正の手続きをしてください。
事務局	議題（2）地域公共交通確保維持改善事業評価・計画評価について説明
会長	幹線の方は、実際には県から国へ申請してもらうものです。愛知県から何かありますでしょうか。
委員	令和4年度は県内の地域間幹線の64系統を取りまとめて国へ提出します。
委員	P7,8の梅森線と五色園線についてお聞きしたい。複数市町を跨ぐ利用者数175人と参考数値として記載されている他市との接続先となる停留所での降車数の関係はどうなっているのかということと、ラストワンマイル対策という言葉は何を意味しているのか教えてください。
事務局	175人は東名古屋病院の利用者数です。くるりんばすは降車数のみ記録しているため、降車数を2倍したものを利用者数としています。また、赤池駅や平針駅も市外への移動が可能なバス停なので、参考数値としてそれぞれ記載しています。 ラストワンマイル対策については、現在実施しているデマンドタクシーが該当しており、バス停までの移動を補完する移動手段として考えています。
委員	平針や赤池の利用者も、複数市町を跨ぐ利用者のように感じます。
会長	ラストワンマイル対策については、実際にみなさんのご意見を伺いながら進めていく必要があります。
委員	P7の梅森線について、輸送量実績は令和4年度12.8となっていますが、この数値はとても重要なもので、国からの補助は輸送量15が基準値となっています。この基準を意識して利用促進をしていただきたいです。また、幹線系統なので、短い区間を乗るのではなく、長距離の移動を想定してほしいと思います。
会長	輸送量が15を下回ると、幹線としての補助金が受けられなくなるだけでなく、それに接続する支線の補助もなくなります。幹線に関しては、15を上回るように努力を続けなければなりません。
事務局	コロナの影響で15を下回り、まだ回復できていない状況となっています。利用者増加に向けて利用促進策を継続していきます。
委員	P10の星ヶ丘・豊田線の輸送量実績は16.9ということで、黄色信号ですので、周辺市町や事業者とともに利用者増加に向けて、日進中央線や星ヶ丘・豊田線についても利用促進を進めていただきたいです。
委員	名鉄バスも苦しい状況となっています。地元や自治体と協力し、連携を密にして対応していきたいと考えています。路線や系統を変えることも踏まえて、路線の存続に向けて検討していきたいと思っています。

委 員	<p>P9 の日進中央線について、補助系統の概要部分にくるりんばす中央線と記載がありますが、どういうことか教えてほしい。</p> <p>P12 の③について、具体化するべき事業の記載に、自動運転バスの社会実装とありますが、どこまでを想定しているのでしょうか。</p>
事 務 局	<p>現在は名称が変わっているものの、補助が始まった平成 29 年度時点はくるりんばす中央線が存在していて、以前の名称が記載されているものです。</p> <p>自動運転については、日常の移動に自動運転が利用できるような状況を目指しています。</p>
会 長	<p>平成 29 年度からの記載のくるりんばす中央線については、県に確認して不要であれば削除してください。</p> <p>場合によっては細かな修正が入ると思いますが、事務局へ一任するという事で承認してよろしいでしょうか。</p>
委 員	異議なし。
事 務 局	議題（3）くるりんばす路線改正に伴う料金体系の見直しについて説明
委 員	定期利用者は収入の中のどれくらいの割合を占めているのか分かれば教えてください。
事 務 局	降車の際に、現金、定期、無料の区分は記録していないため、実数は分かりませんが、アンケートや乗降調査である程度の概数はつかめています。P16 のグラフにあるように、収入の内訳は分かっています。
委 員	補助金の面から見ても、輸送実績に影響するものなので、重要な視点です。OD 調査に基づいて配分する等いろいろな考え方があります。
会 長	ちなみに、平成 30 年に実施した OD 調査では、26%が高齢者定期、1%が一般定期、23%が無料という結果でした。
委 員	基本方針での位置づけに適正な受益者負担を確保するとありますが、見直しのポイントと矛盾するように思います。
事 務 局	利便性を向上して利用者を増やすことによって利益を増やす、ということを考えています。
委 員	くるりんばすは、適正な受益者負担で全ての人に利用してもらおう、としているが実際には難しく、福祉的な公共交通になると感じる。今後の高齢化を考えると、受益者負担を求めるのは難しいのではないかと。
会 長	今後行政の財政負担が課題になっていく中で、くるりんばすを維持していくために、適正な受益者負担を検討する必要があります。
委 員	見直しのポイントに、朝夕便と昼間便の料金に差をつけるとありますが、方針 3 と整合していないと感じます。一貫性をもって方向性を固めていただきたいと思います。手続きなどありますので、方向性が固まったら、早めにご相談いただきたいと思います。
事 務 局	委員の方々にしっかりと議論していただき、方向性を固めていきたいと思っています。
委 員	見直しのポイントは、地域の皆さんで考えていただければいいと思いますが、適正な受益者負担という考えが行き過ぎて無料に近くなると、地域を運行するタクシーがいなくなるにつながります。

会 長	鉄道、名鉄バス、タクシー等、くるりんばす以外の交通手段のことも踏まえて総合的に考える必要があります。
委 員	方針には公共交通の利用を高めると記載があるので、大きな視点で全体のバランスを考えて合意形成をしていただきたいと思います。
会 長	市としての高齢者や子どもに対する考え方やその他施策との整合性を確認し、大きな視野で検討する必要があると思います。 運賃が変わったことで利用増減に直接結びつくわけではありません。そういう性質があることに注意しないといけません。 他の自治体の例として、みよし市では、全利用者同じ運賃です。ただし、障がい者の方には福祉部門から補助が出ています。また、1乗車ではなく1日いくら、という形態や、市内の公共交通がすべて同じ運賃で乗れる、という形態もあります。市民の税金の使い道として、どのような形がふさわしいのか、という視点が重要です。
事 務 局	専門部会で継続的に議論を進めていきたいと考えています。次回以降の会議でまた改めてご報告します。
会 長	運賃に関しては議会承認も必要になるので、この会議で決まったことが必ずしも認められるわけではないことをご理解いただきたいと思います。
事 務 局	報告事項（1）運行状況について説明
会 長	日進中央線は増加しているものの、くるりんばすは高齢者の利用が中心ということもあり、生活様式の変化が影響して利用者数が回復していない状況です。
事 務 局	補足として、9月はにっしん夢まつりの影響で利用者数が増えています。また、日進中央線は愛知学院や愛知淑徳大学の学生の利用が増加していることが利用者増加の要因と考えられます。
会 長	学生はスマートフォンで経路検索するので、そこでのくるりんばすを見つけて利用していると考えられます。
委 員	学生の利用者増加については、学生が自家用車を持たなくなったという傾向が影響していると考えられます。他にも大学を中心に走っている路線については、以前より学生の利用者が増加しています。
会 長	イベント等で市民の移動を増やすことがくるりんばすの利用につながっていきますので、今後もしろいろと検討していただきたいと思います。
事 務 局	報告事項（2）計画推進事業について説明
委 員	デマンドタクシーのアンケートの回収率が低いのですが、どのように回収しているのでしょうか。 自動運転バスは渋滞の元にならないか気になります。
事 務 局	利用が集中するときには、アンケートを積み込んでいない車両で対応することもあるということで回収率が低くなっています。今後の課題として対策を検討していきたいと考えています。 自動運転については、事故防止という観点で速度規制が時速 20 kmとなっています。渋滞に対しては、迂回路の設定や、停留所で後続車両を先に流すような対策で適宜対応していきたいと思っています。
会 長	制限速度は時速 20 kmということですが、安全第一での運行を目指して、市民の方に

	もご理解いただきたいと思います。
委 員	制限速度時速 20 kmについては、車両の保安基準によって規定されているのではないのでしょうか。その場合、時速 20 km以上に速度を上げることはできません。
委 員	デマンドタクシーの効果に期待しています。利用者は自宅からどこかへ行くために利用するのではなく、帰宅の際の利用が多い結果となっていますが、利用者はどのタイミングで予約しているのか教えていただきたいです。
事 務 局	来てほしいときにすぐに予約できるとは限らないので、時間が読めない帰りよりも、行きの利用が多くなっています。行きの目的地は様々ですが、帰りの目的地はほとんどが自宅になるので、目的地の 1 位は自宅になっています。
委 員	デマンドタクシーという名前はどうかにならないのでしょうか。実態としては普通のタクシーと同じで、空いているタクシーを使おうということですが、分かりにくくなっていると感じます。 スマートフォンで外出先からタクシーを呼ぶという方が多くなっていますので、タクシー事業者から説明をさせたりすれば利用が増えるのではないかと。ただし、車両が名古屋市中心部へ流れてしまっているのが課題になってきます。 本格運行する場合は、タクシー車両をできるだけ多く確保する必要があると思います。タクシー協会に声をかけていただければ協力させていただきます。
事 務 局	名前については、来年度以降検討していきたいと考えています。 予算については参考にしていきます。 アプリについては、実証実験ということで電話のみとしましたが、日進 MaaS として可能性もあるので検討していきたいと考えています。 継続して行う場合には、契約方法などを精査し、多くの事業者に参加していただきたいと考えています。
会 長	その他は何かございますでしょうか。
事 務 局	次回の会議につきましては 3 月 16 日（木）9 時半から開催する予定です。
委 員	ドライバーの労働時間の基準が改正されますので、その基準に沿って今後の検討を進めていただきたいと思います。
事 務 局	これで本日の会議を終了します。交通安全にお気をつけてお帰りください。本日はありがとうございました。
	午前 11 時 50 分 閉会