

令和3年度第4回日進市地域公共交通会議 議事録

日 時 令和3年12月16日(木) 午前9時45分から正午まで

場 所 日進市役所4階 第2・3会議室(オンライン及び対面会議を併用して開催)

出席者 【オンラインによる出席】  
 小林裕之(委員)、佐藤幸太(委員)、中嶋久(委員)、吉田篤史(委員)、澤木徹(代理:八木郁也)

【会議室にて出席】  
 松本幸正(会長)、吉井竜良(委員)、伊東美佐紀(委員)、多田直紀(委員)、大野淳(委員)、山内三奈(代理:鈴木隆史)、坂井敏也(代理:祖父江成晃)、島村紀代美(委員)、神野健三(委員)、菅美佐子(委員)、木俣恵子(委員)、寺田裕美(委員)、染川和也(委員)

欠席者 増岡裕仁(委員)、鈴木直宏(委員)、水野隆史(委員)

事務局 生活安全部 防災交通課 鬼頭課長  
 防災交通課移動政策室 三好室長、井筒係長、水谷主査、渥美主事  
 健康福祉部 地域福祉課 野村係長(オブザーバー)  
 都市整備部 土木管理課 福島課長(オブザーバー)

傍聴の可否 可(オンライン)

傍聴の有無 あり(1名)

発 言 者	内 容 ( 要 旨 )
事 務 局	定刻となりましたので、ただいまより令和3年度第4回日進市地域公共交通会議を開催します。はじめに松本会長よりご挨拶いただきます。
会 長	挨拶
事 務 局	本日の定数を確認いたします。本日の出席者は、委員21人中18人、欠席者3人であり、日進市附属機関の設置に関する条例施行規則第4条第2項に規定する、会議の開催に必要な2分の1以上の出席を頂いていることをご報告します。 続きまして、会議の公開についてご説明します。日進市市民参加及び市民自治活動条例第12条の規定により、原則公開とされておりますが、同条例、施行規則の第15条に会議の内容によっては、非公開とすることもでき、会議の公開、非公開の決定は、会長が各委員にお諮りし行うこととしております。 なお、今回の会議は、現地及びZOOM参加の組み合わせにより開催していますが、感染症対策の観点から傍聴者につきましてはZOOMでの閲覧のみとさせていただきます。それでは会長、お願いいたします。
会 長	今回の議題は、特に個人情報ですとか、個人の利害に関わる内容は含まれておりませんので公開とさせていただきたいと存じますが、よろしいでしょうか。
委 員	異議なし
会 長	公開とさせていただきます。
事 務 局	議事進行につきましては、日進市附属機関の設置に関する条例施行規則の第4条で会長が行う旨規定されておりますので、松本会長よろしくをお願いいたします。
会 長	それでは、議事に入ります。まず初めに、【議題】(1)地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について事務局より説明をお願いいたします。

事務局	(【議題】(1) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について説明)
会長	今回3つの申請内容がありました。幹線、フィーダー、計画策定です。幹線に関しては県からの申請ということで、報告として事務局よりご説明いただきました。一方でフィーダーと計画策定については、この会議において自己評価する必要があります。質問や意見はございますか。
委員	<p>地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)についてです。全国どこでも当てはまる話ですが、⑤目標・効果達成状況はコロナの影響を受けて利用者数は落ちています。どこでも落ちている事実だけを書かずに、実際乗っているどんな方がいて、補助金がどのように使われたかというのが補助金の評価だと思います。日進市はその点しっかり分析されて書かれているという印象です。</p> <p>問題は⑥事業の今後の改善点です。くるりんばす全体の改善点を書いています。各系統の補助であるため、各系統に課題・改善点があるかどうかを書きいただきたい。今決まってないのであれば、今後検討でもいいと思います。改善点がないのであれば、コロナの影響により落ち込んだ利用の回復をするために利用促進に努めるのも良いと思います。各系統の話を詳しく書くべきです。</p> <p>幹線について報告いただきましたが、数字をもう少し見た方がいいです。例えば梅森線ですが、令和3年度補助系統別事業評価票(くるりんばす梅森線)の2. R3年度の運行状況《参考数値》における、輸送量(実績)が15を下回ると補助から外れます。どういった計算をしているかという、運賃収入が基です。1つ上の段に平均乗車密度という指標があります。これはバスの起点から終点まで、平均して何人乗っているかを表す数値で、運賃収入を基に計算されます。平均乗車密度に運行回数をかけたものが、輸送量となります。よって、運行回数を増やせば輸送量は上がります。もしくは収入を増やしても上がります。運行回数を上げることは経費の増大に繋がりますので難しいと思いますが、平均乗車密度を上げていかなければ、輸送量は上がらないということです。なぜこういった話をしたかという、フィーダーは幹線に接続しているので、補助金の対象となります。よって、幹線が切れると全て飛びます。なので、幹線を守っていかなければなりません。計画策定の話も出ていますが、平均乗車密度を上げることを意識してフィーダーの評価をしていただきたいと思います。</p> <p>事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連についてという項目でも、同じようにフィーダーの記載をするのであれば、幹線の名称くらいは書いてください。</p>
会長	<p>幹線を意識するというのは重要ですね。幹線が補助落ちするとフィーダーはなくなる。結果として、市としての支出が多くなってしまうので避けたいです。</p> <p>もう1点は各路線で評価するので、路線ごとに改善点を明示しなければならないということですね。</p>
委員	もう1点付け加えます。コロナの影響で収入が落ちています。令和2年度に実績については、補助金においては加味しないこととしています。令和2年度の項目を見ていただくと、梅森線は12.7と15を下回っています。これは補助金上、加味しません。よって継続して補助金を出ている状況です。ただし、今後同じ扱いを受けられるかは何とも言えないので、踏まえた上で記載いただきたいと思います。

会 長	事務局いかがですか。
事 務 局	<p>各路線の項目が全体の内容になっているということについては、地域の移動資源をすべて総動員して幹線機能を強化することが最も大事だと捉えています。どういった幹線を形成できるかによって、フィーダーの接続の仕方は変わると思っていますので、今後地域公共交通計画の策定を行い、来年度全線再編に向けて路線を検討していく中で、詳細を詰めていきたいと思っています。</p> <p>平均乗車密度や輸送量については、事務局としても収支率を上げる利用促進を行い、新たに公共交通を利用する層を獲得していきたいと考えています。利用促進の取り組みについても計画策定の中で、今後の方針を固めていきたいと思っています。</p>
会 長	<p>⑥事業の今後の改善点に記載するべきという意見でしたが、これは中部独特の事情だと思っています。中部運輸支局管内では中部様式と呼ばれる様式がありまして、それは日進市で策定しています日進市地域公共交通網形成計画という公共交通全体に対する評価を行っています。それをもって第三者評価に臨みます。従って③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況を見ていただくと前回の事業評価について【評価されたポイント】は①運転免許返納者に対する公共交通利用促進について、②地元出身の声優を活用したバス車内放送による利用促進について、③専門部会を設置してコミュニティバスの部分改正内容を検討していること、【対応を求められたポイント】は④再編実施計画の総括を行い、その後の公共交通の形成、維持・活性化に向けた課題の整理や取組の実施、⑤利用ニーズ等をしっかり把握し、関係者との調整を図りながらくりんばすの部分改正を進めること、⑥尾三地区が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築と全体に対する評価になっています。路線ごとではないですね。なぜかという、中部は独特で全体に対する評価を行っているからです。それについての改善なので当然全体の記述になります。よって、ご指摘いただいた路線ごとの改善点を書くとなると第三者評価でも路線ごとに評価いただくことになると思います。</p>
委 員	<p>そこは別です。これは財務省が定めた様式です。中部様式は説明がしやすいように作っている様式で、便宜上できてきたものです。補助金は国交省が持っているわけではなくて、財務省にお金を取りにいきます。その作業をする際に、補助金は何に使われて、今後もそれが生かされていくのかという視点がどこにも出てこないというのは、さすがに苦しいです。一方で公共交通計画と補助金の連動という話があります。これは昨年度の法改正で定めたのですが、計画の評価を法律上定めていて、系統ごとの補助金を系統ごとに評価することに切り替わっています。たしかに昨年度の二次評価結果も全体としてお返ししました。中部様式を基に第三者評価にかけたためです。今記載されている事項を消すべきだと言っているわけではないです。ただ路線ごとに課題があるのであれば、課題に対する改善点があるかと思っていますので、追記するなり気を付けていただければと思います。</p>
会 長	<p>財務省を説得するための材料として使いたいというのはよくわかります。この書き方では弱くて、路線ごとに評価して補助金の活用の仕方が見える方が良いというのはおっしゃる通りです。フィーダーだけの評価に徹してしまえばそうなると思います。一方で中部は全体の評価を大事にしたい。全体の中でどういう改善がされて、</p>

	<p>どういう効果が生まれたかというのを見ていきたい。その切り分けが難しいと思います。今のお話だとフィーダーごとの評価・改善を明確化する方針になったのであれば、そのお話を受けて⑥事業の今後の改善点に路線ごとの利用促進を記載する。例えば③新型コロナウイルス感染症のまん延による移動需要の減少からの回復に向けた周知を進めるとともに、脱炭素社会の実現に向けた取組の観点から、自動車から公共交通への利用転換を図るなど、新たに公共交通を利用する層を創出する利用促進策に取り組んでいくという項目があるので、路線の特徴を加えながら書き込むということでもいいですか。</p>
委員	<p>例えば駅から放射状に全路線が出ていて、駅の活性化だけをすればいいのであればこういった書き方でいいと思います。くるりんばすの各路線にそれぞれ課題があるのであれば、それはしっかり書いて欲しいというお願いです。原因が全部同じであればそれで結構です。</p>
会長	<p>日進市の場合、⑤目標・効果達成状況に各路線の特徴を書いています。路線によっては通勤通学、病院へのアクセスなどと記載しています。そういった特徴を⑥事業の今後の改善点へ書き込むということでもいいですか。</p> <p>具体的な内容をここでは議論できませんので、私がしっかり確認して、愛知運輸支局さんが困らないようにしたいと思います。よろしくお願いします。</p> <p>他の方ご意見いかがでしょうか。</p>
委員	<p>まず会議の資料送付について、もう少し早くしていただきたいと要望いたします。</p> <p>数値に関しては、7路線+中央線の数値になっているとのことですが、単線ごとの収支率、利用者数の見込みや結果にはなっていないのではないかと思います。その辺りを確認したいです。数値目標は見込みも結果も収支率も単線のものでなければ、正当な評価にならないのではないですか。実際には単線の利用目標値等はあるのかも含めてご説明ください。</p> <p>分析についても後半は同じ記載ばかりあるので、本当に単線ごとの分析ができていいのか。事務局はどういった考え方で記載されたのか教えてください。</p> <p>令和3年度補助系統別事業評価票についてですが、輸送量(実績)が15を下回ると補助から外れるということでした。梅森線の評価はB1となっていますが、目標値40,085はどう設定したのか教えてください。</p> <p>右側のページには、注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあつては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載することとあります。これはどこに記載されているのか教えてください。</p>
事務局	<p>目標値については、今回の評価については前計画の再編実施計画に対しての評価です。前計画では公費負担額、収支率に関しては全線評価、利用者数に関しては各路線での評価となっています。今年度公共交通計画の策定を実施していますが、この計画において単路線での目標値の設定をすれば、単路線ごとの評価となるとと思います。</p> <p>分析については、前半で路線ごとの色を記載しています。先ほどご指摘いただいたように⑥事業の今後の改善点に路線ごとの課題を反映させていきたいと思いますので、併せて⑤目標・効果達成状況も修正させていただきます。</p>

	<p>幹線の目標値について、評価の基準があります。Aは年間目標利用者数を達成できた場合、B1は年間目標利用者数を達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合、B2は年間目標利用者数を達成できなかったものの、目標の50%以上の利用があった場合、Cは年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合となっています。B1としているのは日進市が独自で判断しているのではなく、基準により記載しています。フィーダー系統の目標値については、先ほど申し上げました通り、再編実施計画の目標値です。幹線の目標値については、令和3年度の幹線系統の補助を受けるためには、愛知県に位置付け申し出を行います。その際に前年の数値を考慮して、収支率1%改善する基準に沿って目標設定をするのですが、その数値です。令和3年度というのが補助金上、令和2年10月から令和3年9月となっています。令和3年度の位置付け申し出が令和2年の初めであるため、コロナの影響がどのように出るか不明瞭な時期であり、見込みが甘くなっています。</p> <p>5. 今後の取組における注釈はどこにあるのかということですが、収支率の記載がないので、修正の上、提出いたします。</p>
委員	<p>フィーダー系統と補助系統の目標設定に違いがあると、整合性がないので修正して欲しいと前回の評価の際にも指摘しました。これでは正当な評価ができないと思います。今日公共交通計画の方針等の話も出ると思いますが、方針作りにも路線ごとの課題をきちんと見極めた上で、例えば拠点をどこにするか、どこで乗り継げるようにするだとかが決まってくると思います。</p> <p>補助についての報告文書かもしれませんが、課題認識をした上で取り組んでいただきたい。</p>
会長	<p>以前からの計画と評価はまだまだ不整合なところはあるかと思います。国の方で検討していただくとともに、これから計画を作っていく我々としても意識していきたいですね。</p> <p>一方で、路線ごとに収支率や負担額は出すことができるのでしょうか。事務局いかがですか。</p>
事務局	<p>現状の運行協定は全線での契約になっています。収支については、例えば定期券利用の方の按分の仕方であるとか、厳密に各路線の収支や経費を出すことは難しいと思います。</p> <p>また、くるりんばすは市役所での乗り継ぎを前提とした交通体系を形成しているため、単路線で独立していないというのが特徴であると認識しています。路線ごとの課題を検証して、それについて取り組むことは大事なことだと思いますが、路線ごとの収支がどうなのかという話をしていくのは違うのではないかと思います。</p>
会長	<p>この認識はぜひ皆さんしていただきたいと思います。例えば、定期代金は路線の利用に応じて按分するなどというルールを決めれば算出はできます。その時に収支が悪い路線が見えてきた時に、切ってしまうなどという議論が出てくるかもしれません。切ってしまった時にその路線から幹線に乗り継いでいる人が多かったとか、他の路線に乗り継いでいる人が多かったなどということが利用に悪い影響を与え、結果幹線や他の路線が補助落ちになってしまうということも考えられます。</p>

	<p>今後しっかり検討していく必要がありますが、路線別に収支率等を出すのが良いのか、今後議論していければと思います。</p> <p>⑤目標・効果達成状況の「しかし」以降の記述ですが、コピペではなくて路線ごとにちゃんと書き分けられていまして、全路線において最も主張したい部分の「地域住民の生活の足として重要な役割を担っている路線である。」に至るまで特色を書いています。従って⑤目標・効果達成状況には書き分けが施されていますが、⑥事業の今後の改善点に反映されていませんので、路線ごとの特色を踏まえた内容に修正させていただくこととします。</p> <p>ご指摘の修正を反映させて国の方へ提出するというところでよろしいですか。</p>
委員	異議なし
会長	<p>ご異論ないようなので修正の上、国へ提出いたします。愛知運輸支局のご指導の下、細かな字句や数値の修正等々あるかとは思いますが、ご了承いただければと思います。</p> <p>続きまして、時間もかなり押していますので、【報告事項】地域別ワークショップ・専門部会での議論の結果について、【議題】(2)日進市の地域公共交通の課題と基本方針について、【議題】(3)日進市地域公共交通計画における目標設定について一度にご説明いただけますか。</p>
事務局	<p>【報告事項】地域別ワークショップ・専門部会での議論の結果について説明</p> <p>【議題】(2)日進市の地域公共交通の課題と基本方針について説明</p> <p>【議題】(3)日進市地域公共交通計画における目標設定について説明</p>
会長	ご質問ご意見ございますか。
委員	<p>くるりんばすについて改善するとよいと思う項目（資料：令和2年度市民アンケート）というアンケート結果が資料に載っています。改善意向があるところはぜひ早期に改善いただきたいと思うのですが、こういう議論だけをしていても全線再編の際には改善できる規模が限られていて、結果として少し良くなったが、ほとんど変わっていない、改善の要望は出続けるということになりかねません。もう少し長期的な目線を持って物事を検討する必要があるのではないかと思います。</p> <p>鉄道の拠点駅としては赤池駅、日進駅が中心だと思っています。今後、米野木駅も拠点駅として活性化させていただきたいと思っています。これは名鉄だけでも無理だと思いますので、日進市の都市計画とセットで土地利用や交通サービスの充実を図っていただきたい。欲を言えば名古屋市営地下鉄と名鉄豊田線との接続の料金体系を見直していただきたい。</p> <p>資料にはアンケートなど色々なデータが載っていますが、ほとんどはくるりんばすを利用している人のデータだと見受けられます。かなり限られた人数、年齢構成の方々なのではないかと思います。日進市民全体の交通体系に関するご意向を伺う視点を持っていただくようにしていただきたいです。</p> <p>地域の移動支援について、ボランティアだけでは継続性がないのではないかと思いますので、行政と一体となった取り組みにしていきたい。</p>
会長	公共交通計画は公共交通全体の計画ですので、盛り込み切れていませんが、本来は鉄道に関する内容も明確に示すべきです。また、立地適正化計画との連携も求められ

	<p>ています。そういう意味でも鉄道駅の拠点化は大変重要だと思います。</p> <p>赤池駅、日進駅、米野木駅、また長久手古戦場駅の施設整備について、ご存じのことがありましたらお話しいただけますか。</p>
オブザーバー	<p>道路等の維持管理の視点にはなりますが、例えば赤池駅の駅前広場については、交通結束点で交差が激しいので、再検討は行っておりますが、計画策定には至っていません。米野木駅については区画整理されて間もないこともあり、現状のままとなっています。</p>
会長	<p>名古屋鉄道として、豊田線の各駅の位置づけや何か今後の予定はありますか。</p>
委員	<p>赤池駅に関しては、名古屋市交通局の施設ですので発言は控えます。日進駅、米野木駅については、現在具体的な計画はありません。そういった要望がございましたら、地域交通として日進市とお話させていただきながら、活気のある駅づくりに努めてまいります。</p> <p>鉄道拠点駅は例えばバスとのダイヤ連携など、接続の利便性を上げなければ利用者は伸びていきません。昨今弊社としてもダイヤの見直しを行っておりますが、豊田線につきましては、数年来変わっていない安定的なダイヤを提供しております。引き続きよろしく願いいたします。</p>
会長	<p>赤池駅に関しては名古屋市の施設ということですが、整備の予定はいかがですか。</p>
委員	<p>現在具体的な計画はありません。しかしながら活気のあるまちづくりは重要だと思っておりますので、名古屋市全体として、また日進市とともにどういったことができるのか考えていきたいと思っております。</p>
会長	<p>連携していただきながら、将来の絵を描いていただきたいと思います。ありがとうございます。</p> <p>先ほどご意見のありました長期的な視点は非常に重要ですね。通常目下5年くらいの計画を立てていきますが、都市としての発展に繋がる長期的な絵もどこか片隅に置きながら、公共交通計画を作っていく必要があると思います。</p> <p>赤池駅から先が急に料金が高くなるというのは、初乗り運賃がかかるからですね。なかなか簡単には解決しない問題ではありますが、みなさん思っているということかと思えます。</p> <p>アンケートの件と、移動支援の安定的な運営がどのように計画に盛り込まれるのかご説明いただけますか。</p>
事務局	<p>アンケートは市民アンケートとしての全体のアンケートとバスの利用者へ行ったアンケートと両方を組み合わせて分析してきました。今回の資料の令和2年度市民アンケートは全市民を対象に抽出し、資料：令和3年度バス利用者アンケートは、実際のバス利用者が対象です。全体の方向性を伺うものは全市民対象の抽出アンケートでご意見を反映させることが望ましく、個々の利用ニーズの把握ということであればバス利用者のアンケートでの反映が望ましいです。どちらかに偏ることなくバランスを考えて活用することが重要だと考えています。</p> <p>移動支援の件については、福祉部局との連携を踏まえて市としての体制を作っていくことが重要であると思っております。計画に具体的にどのように書くかということは明確に決定していませんが、実際の計画書を作成していく過程においては、取り組む</p>

	事業の中身を書いていきます。そこには市として地域のボランティアを支え、必要な連携を継続的に行っていくという記載が必要だと判断しております。
会 長	よろしいでしょうか。他の方がいでしょうか。
委 員	<p>資料の◆日進市の地域公共交通の課題の課題③増加する高齢者への対応として、高齢者移動支援事業や福祉有償運送事業が展開されているが、地域福祉や障がい者福祉的な視点から移動支援事業の役割や機能を明確化する必要があり、地域公共交通のネットワークやシステムとして包括的に検討・整理することは難しいという記述があります。結局どうしたいのかわからないというのが1点あります。</p> <p>路線の見直しによって、不便になった地域も出てきた。それを契機に地域独自の取り組みが生まれてきたと理解しております。くるりんばすの不便な地域が弾かれて移動支援事業に回っていく。弾かれた地域が計画の中でどうなるのか見えてきません。</p> <p>また、課題④あらゆる世代のニーズや地域の特性を踏まえた交通手段となっている必要があるの中の、バスとは異なる新たな移動サービスについては、「余分に経費がかからない範囲で利便性を上げればよい」とする回答がくるりんばす利用者では約半数、非利用者では約6割となったという記載について、結局は何もやらないと読めます。交通の予算で考えるのか、福祉の予算で考えるのかによって全く違うものになってくる気がしますので、目的を明確化していただきたいと思います。</p> <p>◆日進市の地域公共交通の基本方針に目標指標（案）：市内全体の公共交通利用者数、名鉄バス日進中央線・くるりんばすの利用者1人あたりの行政負担額とあります。バスはいいでしょう、タクシーはどうするのですか。この地域だけのタクシーの利用を抜き出すのは不可能です。公共交通にはタクシーも含まれますが、どういった考え方をするのか明確にしていきたい。</p> <p>方針①市内外の拠点へアクセスし、都市としての発展を支える交通を確保・維持しますの図.くるりんばすについて改善するとよいと思う項目は、一方向運行を見直すという見出しだけ赤で囲まれています。運行本数を増やすという項目の方が多いですね。どういう意図で囲んだのかお聞きしたいです。</p> <p>方針③子どもから高齢者まで、みんなが利用しやすい地域に根ざした公共交通体系を構築しますとありますが、お体の不自由な方はどうするのか見えません。きちんと盛り込む必要があると思います。また、図バスとは異なる新たな移動サービスの状態について（日進市計）でも、赤で囲んでいる⑤地域内だけを走り、市内全域へ移動するためには、他の交通手段に乗り継がなければならないことより、①予約しても取れないことがたまにあることの方が多いですね。意図を教えてください。</p>
会 長	1点目は空白地域またはくるりんばすに乗れない方に関する方針はどうか、2点目は予算に対する考え方についてはどうかを事務局お願いします。
事 務 局	1点目は方針③④が当てはまると思っています。お住まいの人数のに差があって、一律のサービスでは利便性の差が出てきてしまう。そこをどのようにフォローしていくかということや、バスが近くまで行くことができない場合はどうするのかといったことを今までは議論することができていなかったもので、今回の計画においては記載させていただいています。



	<p>予算については、まずは計画に記載して必要性を示していくことが重要だと思っています。掲載しているのは市民アンケートの結果なので、市民の皆さんにはこういう意向がありますが、それでも必要なので予算を要求しますという計画にしていきたいと思います。実際に増やす増やさないという内容は書けませんので、実施する内容を書き、予算の中でどういったことができるのか、予算は増やせるのか、交通の予算だけではなくて福祉の予算を活用できるのか、今の時点で答えは全て出ていませんが、課題として捉え記載をした上で、手段としてお金をどこから持ってくるのかは次の議論になると考えています。</p> <p>運行本数を増やすという項目の方が多くことについては、運行本数を増やすことは予算を確保することに直結しますので、今の時点で予算の担保ができていない中で予算を増やすという話は一旦置いておき、運行の形態を見直すことで利便性が向上できないかという面を検討すると、ワークショップ等でも多く意見が出てきた一方方向運行を見直すことを取り組むべきだという意図もあり囲っています。</p> <p>バスとは異なる新たな移動サービスの状態についてですが、①予約しても取れないことがたまにあることと⑤地域内だけを走り、市内全域へ移動するためには、他の交通手段に乗り継がなければならないことでは、ここでの観点はバスだけではなくバス+αの交通と組み合わせた場合に、乗継を増やすことが必要となってくることです。地区別で色は違いますが、それについては一定の方は許容している。予約しても取れないということについては、確かにマイナスです。予約して取れないデマンド型のタクシーはだめなのであれば、ミニバスのようなもので定時定路線運行をするのかなど、次なる手段の話になりますが、予算の関わってくる話になりますので、今の時点では決め切れません。ただし、乗り継ぎをしてもバスでは辿り着けないような場所に、別の手段で乗り継ぎをしても利用するという意思表示が出ているということです。</p>
会 長	タクシーの利用者数はどうですか。
事 務 局	タクシーの利用者数は課題だと認識しています。数字が出ないことも理解しています。案としては利用者数としていますが、タクシーが便利で使える環境であるかどうか指標として必要なのであれば、配車数などで代替できないか検討いたします。
会 長	<p>◆日進市の地域公共交通の課題③増加する高齢者への対応では、高齢者移動支援事業や福祉有償運送事業が展開されているが、地域福祉や障がい者福祉的な視点から移動支援事業の役割や機能を明確化する必要があり、地域公共交通のネットワークやシステムとして包括的に検討・整理することは難しいとありますが、具体的に何をするのかというと、方針③の市内で展開されている高齢者移動支援事業については、原則としてボランティア活動であり、地域福祉的な機能や役割が期待されていることから、本計画において公共交通のモードの1つとして位置づけることは難しいですが、必要な連携を継続的に実施していくことが重要であるとあるように、この方針で計画に位置づけていくということではないかと思っています。</p> <p>赤囲いのマーカーについては、課題出しとしては一番多いところにマーカーするべきですが、課題を受けた方針という意味では、やれることややりたいことにマーカーしたとご理解いただければと思います。</p>

	他の方がいいですか。
委員	<p>名鉄バス日進中央線・くるりんばすの利用者1人あたりの行政負担額についてですが、近年燃料の高騰が激しいです。このまま長期化すると利用者数をどれだけ伸ばしても経費が掛かり、下がらない懸念があります。原材料たる燃料費や人件費が上がると経費にすぐ跳ね返るので、サービスの水準を下げて維持するなどといった議論にならないように外的要因をどう見るか、指標としてチェックする仕組みがあると良いなと思います。</p> <p>バリアフリーの観点について記載がないので、福祉と連携していただいて、個別事業を書く際には念頭に置いていただくと良いと思います。</p>
会長	<p>1点目については、行政負担額を目標とすると、行政負担額が低いと良いというベクトルが出てきます。結果としてサービスを削ろうか、運賃を値上げしようかなどという議論になります。目標値とすることで高齢者に向けたサービスや子供たちに向けたサービスはこれを下げることになります。目標を達成するための施策になっていかないですね。個人的にはここは目標とするべきではないと思っています。ただ青天井でどこまでも出せるかという点もまた違いますね。なのでここは制約条件、点検項目とすべきかと思いますが事務局でご検討ください。</p> <p>2点目のバリアフリーおっしゃる通りだと思います。超高齢社会においては、バリアフリーやユニバーサルデザインの視点は不可欠です。当然かとは思いますが、敢えて明確に書いていただければと思います。</p>
委員	<p>せっかく丁寧に課題を抽出したのに、方針で曖昧になってしまったという印象です。日進市の地域公共交通の集約課題をそのまま方針としてより具体的に述べていくべきです。なぜ4つの方針を3つにしたのか疑問です。方針②にぎわいある中心交通拠点を整備というのも急に出てきたような印象です。専門部会での意図は利便性の向上する乗り継ぎ拠点にするといったことだったと思います。</p> <p>方針③の目標指標である市民の公共交通利用割合（小学校区別）市民・行政・交通事業者が連携した取組みの件数で課題③増加する高齢者への対応ができたとなるのか疑問です。</p>
事務局	<p>◆日進市の地域公共交通の課題をご覧いただくとわかるように今回の課題抽出のつくりとして、独立した課題の課題①課題②課題③があって、①②③にまたがる共通項の課題として課題④があるとしています。課題④については基本方針と連動していると捉えていて、①②③について1つの課題に1つの方針があるという建て付けになっています。結果として高齢者の記載が薄まったのではないかという指摘ですが、みんなが使いやすいということは高齢者も使いやすいということで捉えていて、比較的若年層が多い街の特性があることから、子どもたちも使いやすい交通であるという視点は欠かせないのではないかと記載したものです。</p> <p>目標指標については検討いたしますが、年代別指標を活用して詳細に分析するなどが考えられるかと思います。</p>
会長	<p>にぎわいある中心交通拠点については、上屋がある、休憩場所があるなどだけではおそらく乗り継いでもらえません。そこが賑わっているということが望ましいという意図で書いたのだと思います。特定の施設を指しているのではなく、一般論としての</p>

	<p>利便性向上のための記載だと思います。</p> <p>子どもたちというのは日進市において非常に重要です。日進市は全国的にも稀な子どもが増えている地域です。また、日進市の発展を考えた時に子どもたちが公共交通を使って、公共交通が使えるから住み続ける環境にするというのは非常に重要です。子どもにも目を配っているという点は示すべきです。高齢者を蔑ろにしているわけではありません。施策としては問題が出ている高齢者に対するものになるかとは思いますが、目配せする姿勢が出ていると理解すればいいと思います。また、カーボンニュートラルを進めるには高齢者だけ乗っけては進まないと思います。そういった面からも必要かと思えます。</p>
委 員	<p>長い時間をかけてこれまで路線などを検討されているとは思いますが、5年前と大して変わっていないという印象を受けます。バスの台数を増やしたら利用しやすくなるかと言ったらそうではないと思います。</p> <p>名古屋でもサブスクのタクシーができるなど色々な事業が動いています。もう少し具体的な事業が見えないのかなという希望を抱いています。</p>
会 長	<p>ありがとうございます。おっしゃる通りです。本日の議論は行っていく事業の元となる方針です。次回以降、具体的な事業の議論へ進んでいくと思いますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>ありがとうございました。本日の内容等についてお気づきの点がございましたら、年内を目途に事務局までお寄せください。</p> <p>前回までの会議で検討いただきたい事項がございました。名鉄バスの幹線の今後の充実について、何かお話いただけることがあればお願いいたします。</p>
委 員	<p>コロナ禍ということもあって、運行本数の見直しを行いました。しかし、夏以降少しずつコロナの落ち着きを取り戻したこともあり、路線によりませんが運行本数も元に戻しつつあります。年配の方が特に利用される平日の日中便を切っておりましたが、復便しつつあります。今後のコロナの情勢にもよりませんが、なるべく皆さまが移動できるような路線維持に努めてまいります。</p>
会 長	<p>日進市でも今後も区画整理等予定されておりますが、新たな需要が生まれる際には名鉄バスとして路線等検討いただける可能性はあるのでしょうか。</p>
委 員	<p>事務局とも意見交換等しております。連携をとりながら検討を続けてまいります。</p>
会 長	<p>スクールバスを活用した大学との連携については事務局いかがですか。</p>
事 務 局	<p>大学との連携として特に幹線について話を進めています。これまで難しいという返事を各大学からいただいておりましたが、1つの大学とは前向きに具体的な協議行うことができおり、少しずつ話を進めることができます。</p>
会 長	<p>ありがとうございました。ぜひお願いいたします。</p> <p>本日お手元にチラシも配布しておりますが、最後にマイルートというアプリのご紹介です。愛知県でMaaSの実証実験を行っておりますので、簡潔に説明をお願いしますか。</p>
委 員	<p>愛知県の取り組みをご紹介します。来年のジブリパーク開園に向けて愛知県では周辺道路や公共交通の混雑緩和、移動の利便性の向上のための取り組みを行っています。12月1日から来年1月末日までモリコロパークやその周辺地域を中心にスマ</p>

	<p>ホアプリのマイルートを使って実証実験を行っています。色々な乗換アプリがある中、マイルートでは車と公共交通の経路比較ができる、県内の路線バスやコミュニティバスに対応している、カーシェア、シェアサイクルにも対応しているというのが特徴です。このアプリの普及を通じて、車と公共交通の賢い使い分け、利便性の向上、混雑緩和に繋げていきたいと考えております。ダウンロードは無料で会員登録を行えば、すぐに利用できます。</p> <p>12月から1月はジブリパークの開業を見据えた特別な機能として、リニモの駅や道路の混雑状況をリアルタイムで確認でき、パーク&amp;ライドの機能も実験中はついております。</p> <p>日進市のくるりんばすについてもこのアプリで検索できます。この機会に普段のお出かけでもマイルートを活用いただきたいと思います。日進市のご協力によって、くるりんばす車内にも実証実験のチラシを掲示いただいております。ご乗車の際にはぜひご覧いただければと思います。</p>
会 長	<p>皆さん是非ご活用ください。なにが特徴かという、地点から地点の検索ができます。バス停名を知らなくても、日進市保健センターからららぼーと東郷までと検索すると、近くのバス停を調べてくれて、くるりんばす、名鉄バス、じゅんかい君まで全ての交通モードを調べてくれます。歩かなければならない場合もタクシーを検索してくれて、タクシーの呼び出しもできます。すごく便利です。さらにお得なクーポンが届くこともあります。ぜひ使っていただくとともに、ロコミで広げていただければと思います。</p> <p>今日もたくさんご議論いただきありがとうございました。では特にご意見ないということでございますので、第4回地域公共交通会議をこれで終了させていただきたいと思っております。皆様のご協力に感謝申し上げます。どうもありがとうございました。進行を事務局にお返しいたします。</p>
事 務 局	<p>どうもありがとうございました。次回第5回の会議は年明け1月21日（金）の開催を予定しております。本日の会議の結果を受けて、事務局で計画のパブリックコメント案を取りまとめまして、次回の会議でご議論、ご承認いただいたうえで2月からパブリックコメントを実施していく予定です。それでは、これで本日の会議を終了します。お気をつけてお帰りください。</p>
	正午閉会