

令和3年度第5回日進市地域公共交通会議 議事録

日 時 令和4年1月21日（金） 午前9時30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）、大野淳（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）、佐藤幸太（委員）、山内三奈（代理：鈴木隆史）、坂井敏也（代理：青木健太郎）、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）、水野隆史（委員）

欠席者 多田直紀（委員）、中嶋久（委員）、吉田篤史（委員）、増岡裕仁（委員）、鈴木直宏（委員）、染川和也（委員）

事務局 生活安全部 萩野部長
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
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（7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5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15人、欠席者6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、【報告事項】令和3年度の運行状況について事務局より説明をお願いいたします。

事務局	(【報告事項】令和3年度の運行状況について説明)
会長	ありがとうございます。ご質問やご意見はいかがですか。
委員	岩崎線の香久山地域乗り入れなど、部分改正後の利用状況はいかがですか。
事務局	名鉄バスからは月単位で利用状況の報告をさせていただいていますので、次回以降の会議でご報告いたします。 主観的なお話ではありますが、例えばバス車内の時刻表を午前中に補充しても路線によっては午後には空になっていることもあります。ご利用いただいている方の姿を拝見した感覚では、乗っていただいている実感はございます。
委員	部分改正でとても乗りやすくなったと言うお声をいただきましたので、この場で共有させていただきます。乗り継ぎがとても上手くいくようになって、今までは数分違いで乗れなかったバスが乗れるようになり、すぐ家に帰れるようになりましたと伺いました。ありがとうございますとお礼を言われましたのでご報告です。
会長	なかなかお礼は届かないので嬉しい情報ですね。ありがとうございます。
委員	岩崎線が香久山へ乗り入れて、梅森線へ乗り継ぎができるというルートはできました。今後の課題でもあるかとは思いますが、梅森線の到着が岩崎線より5分早く、梅森線から岩崎線へ乗り継げても、岩崎線から梅森線へスムーズに乗り換えることができなくなっています。完璧にというのは難しいかもしれませんが、今後の課題としていただければと思います。検討をお願いします。
会長	5分の差があるということですね。逆の乗り継ぎはできているので、利用の多い少ないはあると思いますし、香久山でバスの待機スペースが確保できるかという問題もあると思います。事務局何かございますか。
事務局	香久山中バス停は元々商業施設の駐車場へ進入するための左折帯があったところをバスベイのように活用しているためスペースはあります。梅森線側は道路上に設置されているため待機するのは難しいと思われませんが、岩崎線においては、環境上は待機できます。来年度以降路線再編の中で検討してみるのも良いかと思えます。
会長	他の方いかがでしょうか。 それでは続いて【議題】(1)日進市地域公共交通計画パブリックコメント案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)日進市地域公共交通計画パブリックコメント案について説明)
会長	ご質問やご意見いかがですか。
委員	地域公共交通計画の上位計画として日進市総合計画や日進市都市計画マスタープランがあります。第6次日進市総合計画には【施策が目標とするまちの姿】として、「くるりんばすと民間路線バス、鉄道等の役割分担が適切にされ、公共交通網が充実するとともに、交通結節点としての駅周辺の環境が整備されています。」という記載があります。また、日進市都市計画マスタープランには【都市づくりの方針】として、赤池駅、日進駅、米野木駅を中心として市内の各拠点間の連携強化やアクセシビリティ向上や鉄道・バスの利用を促進するため、既存の駅前広場を改良という記載がされています。今回策定する計画は10年にわたる長期の計画です。現状の不満

	<p>点や不便な点を改善すると同時に、理想的な公共交通が構築されると良いと思います。</p> <p>今回の計画に公共交通への満足度が低いというデータが載っていました。多くの人の不満が改善できるように不満度を解消する目標は、もう少し高く掲げるべきだと思います。</p>
会 長	<p>将来を見据えた公共交通の在り方を整理し、そこへ進むための公共交通計画にするべきだというご指摘でした。また総合計画、都市計画にはハード整備も謳われています。そういった物も見据えながらの計画にすべきだというご意見でした。</p> <p>2点目については、不満度についてですね。(2)計画目標の達成度の公共交通利用の不満割合について、そもそも目標として35%不満、40%不満という状況があっ ていいのかというご指摘でした。事務局いかがですか。</p>
事 務 局	<p>第3回第4回公共交通会議の中で、現状分析に対する課題の整理をしまして、例えば資料の課題1.住宅地と拠点をつ結ぶ幹線機能の充実には、くるりんばすの不満割合は半数以上となっており、改善項目として「運行本数」「方向運行見直し」が求められていますと記載しています。また、市内の鉄道駅前広場では交通の錯そうが見られ、交通結節点において円滑な交通処理機能を十分には果たしていない状況ですという記載や、乗継拠点は公共交通の乗継ぎ機能に留まらず、目的地としての機能や交流・対流等、にぎわいのある拠点としての整備が求められていますと記載もしています。これらはワークショップやアンケートから出てきたみなさんの不満や意見を整理したものです。不満を解決するための施策として、5)目標を達成するために実施する事業にあるように、例えば②既存路線の見直しによる南北方向の公共交通軸、準幹線の確保・維持では、事業内容として、沿線の人口集積や移動ニーズを踏まえた、くるりんばすの機能や運行形態、ルート、サービス水準等の見直しを実施し、市内の住宅地と鉄軌道駅や主要な集客施設等を相互に連絡する幹線・準幹線の機能を確保しますと記載しました。⑤公共交通の安全な利用と運行を確保する施設・空間の整備・改善でいえば、日進駅をはじめとした鉄軌道駅や、市内の主要なバス停において、ベンチや上屋等の待合環境や車両の走行・駐停車空間の確保、また、各バス停におけるバリアフリー化等、公共交通の安全な利用と運行を確保する施設・空間を整備・改善を進めますと具体的な事業として記載しています。これらは総合計画と連動していて、10年という長い年月をかけるからこそ、こういった記述できるのだと思います。短い期間の計画だと実現する前に計画が終わってしまうということになりかねません。こういったことをはっきり明記して、一步一步実施に向けていきたいと思います。</p> <p>目標設定については、本日の資料では空欄になっています。皆さんのご意見も踏まえながら、どの程度の数値が良いのかと事務局としても決めかねているところもあり、ご意見のとおり理想を高くした目標設定ができればと思います。</p>
会 長	<p>目標値をどこに掲げるかご議論で決めていければと思います。空欄ということですが、パブリックコメントをかける際にはどうするのですか。記載せずにかけるのですか。</p>
事 務 局	<p>こういった物を目標にするという内容でパブリックコメントにかけます。</p>

会 長	パブリックコメントは案が完成している状態でかけた方が良いと思います。数値をどのように設定するつもりか説明いただいて、ご承認いただいた上でかけるべきです。具体的な数値はお任せしたいと思いますので、それぞれの目標設定の方針を説明いただけますか。
事 務 局	<p>まずは公共交通を維持できればいいというのが正直なところだと思います。それは昨今のコロナウイルスの影響もございまして、10年後の人口動態がどのようになっているか考えた時に、公共交通機関が維持されているというのは重要だと思います。最低限として維持、掲げる目標としては一定割合かだと思います。それは過去の人口動態等を見ながら上昇の推移があれば、目標人口の推計から導くのが本来の考え方かだと思います。不満割合に関しましては、目標としてはゼロが適切かとは思いますが、実際ゼロにはならないですが、理想という意味からいっても不満があることを許容する前提というのはおかしな話だと考えるのであれば、目標はゼロとした上で、そこにどれだけ近づけたか判断するというのも一つの考え方かとは思いますが。</p> <p>市民の公共交通利用割合に関しましては、現状75%となっていますが、全く利用したことがない人を除いているので、利用頻度という概念は見えていません。そういう人を勘案するのであれば、もう少し高い割合を考えるのが理想かだと思います。最低限現状の維持は必要で、一步でも前に出すというのが基本的な考え方かだと思います。</p>
委 員	くるりんばすの利便性に対する満足度は2025年度が17.5%、2030年は22.5%となっています。これは上位計画で決まっているのですか。当時の地域公共交通会議で審議されたものですか。
会 長	総合計画でこういった目標値に設定されています。総合計画の審議会で決定されたものです。
委 員	日進市のような大都市の上位計画で、このような低い数値が設定されていることは不思議です。寂しい感じがします。
会 長	満足度の現状が決して高くない中、高い数値目標を掲げるのは難しいと判断されたのだと思います。分かる範囲で結構ですので、事務局から補足をお願いできますか。
事 務 局	<p>3年に1回程度市民意識調査というものを実施して、ありとあらゆる市の施策についてアンケートで意向を抽出しています。おそらくこの満足度の目標を設定するにあたり、過去の意識調査の数値を踏まえて、現実的な目標設定にしているのだと思います。</p> <p>計画書に載っている満足度というのは、計画策定のために本課で改めて実施した市民アンケート結果を掲載しています。約28%を満足であると捉えるのであれば、総合計画に掲載されている満足度よりは良いですが、あくまでもアンケートの指標です。聞き方によって答えが変わることもあります。市民意識調査の質問と本課のアンケートの質問とで、ずれがあるのではないかと認識しています。</p>
委 員	長期間の公共交通に関する計画です。今後の公共交通会議でももう少し高い目標を掲げられないか議論したいです。
会 長	日進市に限らず、どこの自治体でも公共交通に対する満足度は決して高くありません。一番不満度が高い項目として、公共交通が挙げられることがほとんどです。本当

	<p>に公共交通が悪いのかというと、決してそうではない。評価しやすい。さらに不満だと言っておきながら、便利になったら利用するかというとそうではない。半分で受けとめるのが良いかなと思います。</p> <p>満足度という指標は難しいです。変化が生まれた時、人間は変化を認識して満足に繋がっていきます。しかしながら高い水準が横ばいになっていると、満足ではなくなってしまいます。それが故に人間は成長し、文明社会は発展するという側面もあります。よって、満足度を追い求めても高い評価を得ることは非常に難しいです。一方で公共がサービスする以上、困っている方々の声、不満の声は拾わないといけない。それらが方針2「乗り継ぐバス待合環境」の不満割合を減らすことに繋がっています。いずれにしても高い目標を掲げるべきというご意見でした。私も不満ゼロは難しいにしても、半減ぐらいを目標にするべきなのではないかと思います。</p>
委員	<p>交通の便が良い地域に若い人が集まり、街が発展していると思います。単に今利用している人の満足度や不満度をどうにかすることだけではないというのが、私の意見です。</p>
会長	<p>そのご指摘はこれまでもいただいていました。それが方針3の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に繋がっています。日進市はこれからも人口がゆるやかに伸びると伺っています。そこを大事にしない手はないだろうということで、子どもを意識した公共交通を構築しようとなっています。まさにご指摘いただいた内容を反映しています。子どもたちでも使えるような公共交通を構築して、定住してもらおう。そこを狙っていくということですね。その他ご意見ご質問いかがでしょうか。</p>
委員	<p>満足度に関する状況は県内どの自治体も似ています。データとしてよくあるのが、とても満足、満足、どちらでもない、不満、とても不満という項目で整理されていて、満足度は満足以上で仕切りをします。そうすると不満以下と満足以上は同率程度になることが多いです。聞いたタイミングなどでどちらでもないという回答が満足または不満に振れることがあります。あとは聞き方です。総合計画に関しては利便性という観点で聞いているので、低くなっている可能性がある。集計の仕方によってぶれることがあるので、計画の中では満足度をどう取り扱うかという方針を書くにしても、データの取り方は研究した方が良いでしょう。</p> <p>大学のスクールバスについてです。地域公共交通の機能・役割という表では、広域交流路線（幹線）に位置づけられています。通勤・通学、買物や通院など様々な目的に対応というのは通学を中心に対応するという事です。各拠点間を結び、基幹公共交通軸を補完というのは大学と駅を結ぶもの。各路線沿線の移動需要に応じたサービス水準で運行というのは通学のサービスだと思います。一方で福祉有償運送や個別輸送は別枠にされています。大学生を運ぶスクールバスを公共交通という枠組みとして見られるのか疑問です。位置づけたいという気持ちはわかりますが、今この時点でどこまで調整が進んでいるのかお伺いしたいです。公共交通として、この枠組みに収められるほどの熟度があるのでしょうか。国では利便増進事業を行っており、活性化再生法という法律の中で、特定事業という特に進めたい事業について個別に計画を作って、補助金をかさ上げして支援をしています。大学のスクールバスで単に住民を運ぶことが全体の利</p>

	<p>便性に繋がるのかというのが、今の時点では判断できません。利便増進事業に当たるのか当たらないのか、明確になったら書き込んではいかがでしょうか。とにかく大学とどれくらいの合意形成が図られているかお伺いしたいです。運賃のバス停の共用など具体的な話が進んでいるのであれば、個別の事業としてもいいのではないかと思います。想いはわかりますが、計画としてどこまで進められるのか疑問でした。</p> <p>利便増進事業でいえば、例えばバスマップを作りますとか、ソフト面も補助メニューとして持っています。イベントだとかしか書いていませんが、利用促進策の一環として、そういったところも網羅した書きぶりにされてもいいのかなと思います。</p>
会 長	<p>※の利便増進事業はパブリックコメントをかける際には削るということでした。本物の場合も今の話だと削ってもいいかもしれません。</p> <p>熟度と利用促進策について事務局いかがでしょうか。</p>
事 務 局	<p>大学との協議は個別に進めているところです。ある程度目鼻が付いているところもあれば、まだまだこれからというところもあります。一箇所でもやるということであれば、計画上記載がないと根拠がないというところもあり、事務局としては記載しているところです</p> <p>利用促進策については、例えばバスマップについて⑧公共交通を安心して利用できる情報・案内の提供には、バス乗車前の不安を解消するため、バスロケーションシステムによる運行情報を発信するとともに、バスマップの配布、総合案内板の設置等、公共交通を安心して利用できる情報・案内を提供しますと記載していますが、ご意見をを受けて書き加えを行いたいと思っておりますので、適宜修正したいと思います。</p>
委 員	<p>大学の協議は個別に行っているということですが、どこの大学の話をしているのか、お話しできる範囲で教えていただけますか。計画案にはイメージしか載っていませんが、例としてこの大学からこの駅を結んでいるので、個々の路線を活用したいなどと記載された方がよいのではないかと思います。</p>
事 務 局	<p>2) 地域公共交通の役割と位置づけに、地域公共交通の将来ネットワークイメージという図があります。この図の中で赤池駅から中心交通拠点を通して、東の教育・研究拠点を結んでいる矢印があります。これは名古屋商科大学が路線バスとして学生を輸送しているバス路線です。直行便で赤池駅と大学を結んでいるのですが、この路線について可能性を模索しており、かなり実現性をもって話を進めています。この路線だけでも絵として書いておいた方がより具体性があるというご指摘かと思っておりますので、そのようにさせていただきます。</p>
会 長	<p>考え方は2つあります。1つはほぼほぼ決まった内容だけで記載する。その方が確実だと思います。一方で、国では地域の交通資源を総動員すると言われてるので、そういう意味ではスクールバスの記述をした方がよいということ。また、法定計画に位置づけることによって、今後の交渉が進む可能性もある。全くの絵空事でない限り、記述してはどうかと思います。計画をきっかけに推進していただきたいと思います。では、具体例として名商大線を記載するということがよいですね。</p> <p>バスマップのご指摘はおっしゃる通りですね。机上に配布したポケット版バスマップなんて非常に良い取り組みですよ。これも含めて是非書いていただければと思います。</p>

	<p>また、利便増進については現段階では削除するということですね。</p> <p>では、他の方がいいでしょうか。目標値どうするかということも是非ご意見いただければと思います。</p>
委員	<p>まず今回は資料の配布がとても早く、しっかりみなさんのご意見を伺えると思います。お礼申し上げます。</p> <p>課題抽出までしっかり時間をかけて進めていただいたと思っていたのですが、方針から事業化までが拙速だなと感じています。専門部会でも揉んでいないものをパブリックコメントにかけるということに危機感を覚えます。</p> <p>1) 計画策定の背景と目的についてです。くるりんばす及び名鉄バス日進中央線の合計利用者数は、いったん利用が落ち込んだものの、平成31年度実績では再編前の約9割まで回復するなど、徐々に利用が伸び始めていたところでしたという記載があります。くるりんばす及び名鉄バス日進中央線の合計利用者数とどうして一緒くたにされたのでしょうか。</p>
事務局	<p>前回計画では目標設定の仕方が公共交通の利用者数と、総体として出してあったためです。路線別の数値は参考として見ていましたが、全体としてどうかというのが計画の目標だったためです。よって、くるりんばすだけに着目するのではなく、新しく作った路線も含めた利用者数という判断をしたため、このような記載をしています。</p>
委員	<p>現状のバスサービスでの移動が困難となる高齢者が多数となる超高齢社会の到来に備えるとともに、本市の継続的な発展を支える重要な都市基盤の一つである公共交通を維持・確保していくためにとあります。今回のこの計画では、移動困難な方をどう支えていくのかしっかり書き込んでいく必要があると思います。</p> <p>●高齢者人口割合の拡大に記載している地区別人口密度と地区別老年人口比率の図には地名を入れた方が良いと思います。</p> <p>3. 日進市の地域公共交通の現状のb) くるりんばすとc) タクシーには利用者数は大きく減少など実態が書かれていますが、グラフの分析についても記載が必要なのではないかと思います。これでは不十分なのではないかと思います。</p> <p>2) 現行計画における個別事業の進捗状況及び計画目標の達成度の(2)計画目標の達成度も目標年次である2020年(令和2年)の達成度を確認しますと書いてありますが、確認だけではなく分析も記載いただきたい。</p> <p>3) 市民ニーズ等の把握の(2)調査結果にある市民アンケートのグラフについてです。以前にどなたかが会議の場で質問されたかと思いますが、他に数値の高い項目もある中で、なぜ赤囲いにされているのでしょうか。注釈がないとわかりません。</p>
会長	<p>高齢者社会に対応した施策は何かをご説明いただいてから、順番にお答えいただけますか。</p>
事務局	<p>⑩公共交通を学び、利用を高める取組みの展開以降の施策が、超高齢社会に対応する施策となっています。全ての施策が関係ありますが、少なくとも方針③に丸がついている施策はそういった考え方を持っています。⑩⑪⑫については具体的にどのような事業をとら明記していません。なぜかという、どのようなものにするかというの</p>

	はみなさんと決めていきたいと思っているからです。ソフトの事業はニーズに寄り添った形でないといけないため、今の時点では決め切った書きぶりにはしていません。
会 長	実態のみの記載で考察がないことについてはどうですか。
事 務 局	計画書全体が分析結果のような位置づけであるとは思いますが、より分かりやすく記載をということかと思しますので、検討したいと思います。
会 長	赤囲いはどういう意図を示しているかについては、補足した方が良いでしょう。 分析について、意見ということであれば、皆さんの意見の一致は難しいと思いますし、何が要因であったかを明らかにするというのは困難だと思います。そういう意味で記載は事実だけでお願いしたいと思います。ただし、2) 現行計画における個別事業の進捗状況及び計画目標の達成度の(2) 計画目標の達成度については、今後の計画へ続いていきますので、分析なり考えは記載するべきかと思います。
委 員	●今後の公共交通の運行の考え方は、「利用者の多いところを中心に便利にバスを走らせ、利用者の少ない地域にはバスに代わる交通手段を導入する運行方法が良い」が主体とあります。主体という言葉遣いは適切ですか。
事 務 局	適当な言葉に修正します。
委 員	3) 市民ニーズ等の把握の(2) 調査結果③バス利用者アンケート調査についてです。こちらアンケート調査の分析の記載が必要なのではないかと思います。地域特性が書かれているので、何が分かったか書き込む必要があるかと思います。 ●地域をくまなく回る移動手段は「予約型の乗り合い交通」「タクシー」「地域の共助による移動支援」の「予約型の乗り合い交通」とは何ですか。明確にしてください。 ④地域別ワークショップについてです。ここに記載された意見に漏れはないですか。第2回の結果は我々確認していないかと思います。取捨選択したのであれば、何を基準にしたのか。お答えいただきたいです。
事 務 局	③バス利用者アンケート調査については意向の確認です。
会 長	乗り継ぎについて地域における差が読み取れるが、ここには何の記載もないというご意見かと思います。乗継場所についても同様です。地区別の分析は何かありませんか。
事 務 局	参考資料にまとめとして掲載していますが、計画の記載は割愛しています。
会 長	施策などでも地域別に打ち出しているわけではないので、全体として読めるというところまでにしていただく。今後色々な路線の設定等々していく場合には、地区別の特性を反映して、路線ダイヤを組んでいくということでもいいですね。 「予約型の乗り合い交通」の定義はどうでしょうか。
事 務 局	予約をして色々な人が乗り合わせる交通を指します。それはタクシーの形をしていたり、ジャンボタクシーの形をしていたり、ミニバンだったり色々な姿があります。車を指すのではなく、システムを指しています。
会 長	先ほどのくるりんばすの乗り継ぎについての考えとくるりんばすの乗継拠点にふさわしい場所はアンケートのデータ数が非常に少ないですね。意味のある違いであるかは怪しいです。なので、全体に関してしか言えないとご理解いただくべきかと思います。

	ワークショップのまとめ方はどうでしょうか。
事務局	<p>第1回のワークショップは第3回の地域公共交通会議で、第2回のワークショップは第4回の地域公共交通会議で結果をお示ししています。それらは参考資料に転用する予定でいます。</p> <p>意見については、主立った意見を掲載しています。複数あった意見を集約したものが基本的には載っています。</p>
会長	<p>重要なお指摘ですね。恣意的に作ったと思われるのではないかと思いますよ。決してそうではないので、複数あった意見をまとめたなどを書いていただくといいかと思います。</p>
委員	<p>課題1 住宅地と拠点をつなぐ幹線機能の充実の課題の背景となる現状や問題点等の中で、くるりんばすは、一方向運行による利便性低下や、サービス圏域拡大による所要時間の増大等を要因として、利用者が減少していると記載しています。料金改定による影響はここに記載しなくてもいいのでしょうか。</p> <p>課題3 <主な個別課題等>には、予約型の乗合交通やタクシーの活用等、新たな移動手段の必要性が求められるとあります。また、課題4 <主な個別課題等>には、バスとは異なる新たな移動サービスの導入が求められるとあります。課題としてしっかりと書かれているのですが、事業としてはどこかに反映されているのでしょうか。</p> <p>5. 日進市地域公共交通計画の4) 計画の目標の方針2には、本市中心部には、路線バスやくるりんばす、タクシー等の公共交通相互や他の交通手段との乗継ぎが可能となる交通拠点を整備する必要がありますと記述しています。本市中心部に整備しなければならないというのは課題のどこにあったのでしょうか。全て集約するとイメージ図にも出てきますが、どこかに意見があったのでしょうか。</p> <p>乗継にかかる割引等について検討・実施する必要がありますと記載がありますが、料金改定の検討について記載はしませんか。</p> <p>以前デマンド交通について実証実験を行いたいと事務局から発言があったと記憶しています。積極的に進めていただいていると思っていたのですが、方針にも事業計画にも記載がありません。具体的な記載がないことについてご説明いただきたいです。</p> <p>地域公共交通の将来ネットワークイメージという図がありますが、様々な意見がある中で、利用者の希望とかけ離れた図になっていて、イメージ図として計画に記載することに違和感があります。合意形成ができているのでしょうか。地域交流路線には、市内移動の核となる中心交通拠点を起点に、各地域の移動需要に即したサービス水準で運行とあります。これは方針1や総合計画、都市マスタープランとも不整合です。整合性をとるべきです。いきなり中心交通拠点という言葉が出てきて、道の駅という言葉も出てこない。入れるなら道の駅を中心としたいと入れるべきです。中心拠点は何を想定しているのかお答えいただきたいです。</p> <p>公共交通計画は10年計画ですが、中間見直しはあるのかお答えください。</p>

	<p>方針別に＜目標指標＞があります。方針別の目標を掲げる意味はあるのでしょうか。他の自治体事例をよくご存じの会長にお伺いしたいです。</p> <p>5) 目標を達成するために実施する事業で、①から⑫まで実施事業がありますが方針の内訳のどの●に対応しているのかわかりません。方針は①②③と数字を振り、方針と実施事業との繋がりが読めるようにすべきです。</p> <p>来年度検討する再編はくるりんばす再編計画などという個別の計画を策定するのでしょうか。公共交通計画にも再編について明示するべきだと思いますが、いかがでしょうか。</p> <p>⑤公共交通の安全な利用と運行を確保する施設・空間の整備・改善や、⑥公共交通を楽しく利用できるイベントの開催等の事業内容と【事業実例等】の内容が繋がっていないと思います。駅前の整備の記述に対して駅以外の事例が書いてあり、交通拠点における交流・対流を促進する多様な施設に対して、ながくてのりものフェスタの事例が掲載されていてリンクされておらず違和感があります。どういう意図があるかお答えいただければと思います。</p> <p>半田市の一日乗車券の事例が掲載されていますが、半田市の取り組みを踏襲して日進市でも取り組む予定なののでしょうか。そのため事例として記載したのでしょうか。</p> <p>⑩公共交通を考え、愛着や興味・関心を高める取組みの支援とありますが、事業内容には地元出身有名人によるくるりんばすの車内案内の実施とあります。過去に実施しましたが、本当にくるりんばすの利用に繋がったのか疑問です。市民モニターを配置するなど、他の方法もあるのではないのでしょうか。もう少し練り上げた方が良いのではないかと思います。</p> <p>チョイソコについての記載があります。実施にはかなり高い経費が掛かりますので、あまり前のめりにならず、しっかりとした調査研究をした上で、盛り込む必要があると思います。</p>
<p>事 務 局</p>	<p>料金については先の会議でお話したことの繰り返しになりますが、料金設定は公共サービスに準ずるものとして、計画の見直しとは別に行います。あくまで現行の運行体系の課題を抽出しているので、例えば料金が安い高いという点だけで、乗る乗らないが変わるとい判断なら、何も見直さなくてもいい、料金を下げておけばいいという話になりかねないというお話をさせていただきました。</p> <p>ただ乗継の利便性を良くするため、工夫をして利用促進につなげるという意味で乗継サービスのことだけは記載しています。</p> <p>中心交通拠点についてですが、くるりんばすは乗り継ぎをして利用する人がいるというのが前提となっていて、課題2乗り継ぎ拠点の整備・利便性の向上の課題の背景となる現状や問題点等にくるりんばすの今後の運行については、「乗継ぎしてもよい」が約51%となっており、乗継ぎ場所として市役所や鉄道駅、図書館、道の駅が挙げられていますとあるように、乗り継ぎは一度どこかに集まって来ないとできない、真ん中に寄せざるを得ないという点から中心としています。平成29年の再編では2路線は日進駅を中心に乗り継ぐように変更したのですが、結局不便だということ意見から、今年の1月に行った部分改正では市役所中心に戻すことになりました。それで</p>

	利便性が良くなったと伺っているので、その流れを踏まえても大きい方針としては間違っていないと思います。
会 長	補足させていただきますと、中心というのは上位計画でも位置づけられています。これが一番大きいのではないかと思います。ハード整備でも中心拠点となっておりますので、それを踏襲して中心部となっていると思います。
事 務 局	<p>計画の見直しに関しては、6. 計画の達成状況の評価の計画スケジュールの表に中間見直し協議等と記載しているとおりです。計画の見直しは適宜行いたいと思っております。</p> <p>方針3に課題が反映されていないのではないかとということですが、地域の移動ニーズに応じた適切な移動手段を地域が主体となり研究・検討する場や導入の可能性を検証する場の設置およびその活動を支援が必要ですよという記述に集約させていただいて、新たな移動手段を必要としているかは行政が判断するのではなく、地域が望んで欲しいという声が出てきたものに対して、こういうものを実施しましょうかという協議の場を作らなければ、利用に繋がっていかないだろうということから、このような表現にしています。新しい移動手段というのは、こちらに反映しているとご理解ください。</p> <p>方針と課題の紐づけですが、1つの課題が1つの方針とだけに結びついているわけではないので、他の自治体の記載を参考にこのような表現にしています。</p> <p>再編を明記しないのかというご指摘ですが、地域公共交通計画はあくまで計画書であるので、手法までは書いていないとご理解ください。</p> <p>事業内容と【事業実例等】の内容が繋がっていないというご指摘ですが、あまり良い事例がなく、身近な例として近隣自治体の取り組みを掲載しました。駅前広場の事例があるといいとは思っています。</p>
会 長	規模感もありますが、どこかに事例はあると思いますので、このままでは対応していないので、取り入れていただきたいと思います。
事 務 局	近隣に限らず、テーマに沿った事例を拾って掲載したいと思います。
会 長	半田市の事例とチョイソコは実施する予定なのですか。
事 務 局	<p>半田市の取り組みは単なる例です。このやり方が良いと言っているわけではありません。あくまで1つの事例です。</p> <p>市民モニターについてですが、既存公共交通に関する意見交換の場という記載があるように、そういった場で意見を出し合うというイメージで載せているので、市民モニターのイメージと結びつくかと思います。</p> <p>チョイソコは公共交通を企業が支える事例として出したものです。単なる事例で、この方法が良いと言っているわけではありません。協賛金で事業化されている事例の紹介です。先ほど申し上げた通り、やるやらないは行政が決めるのではなく、地域の方々が手法を選択していくものかと思います。</p>
会 長	チョイソコに関しては違うイメージが先行してしまうかもしれないので、協賛で運行している他の事例が良いかもしれません。例えば生活バスよっかいちですと、地元の商業施設が協賛金を出し、運行しています。いずれにしても、事例は差し替えるということですね。

	<p>方針別の目標については、立てているところが多いです。ですので、立てざるを得ないかと思います。また、いつという記載がないですね。目標年度で達成すると補足いただければと思います。</p> <p>道の駅という言葉がないという点ですが、今の段階では道の駅ができるとはっきりしていないので、書き込めないということでもよろしいですね。</p> <p>新たな交通手段については課題や方針のところでは出てきますが、たしかに後半は一切出てきません。どこかに盛り込めませんか、ぜひ検討をお願いします。</p> <p>愛着や興味・関心を高める取組みの支援に関しては専門部会で十分揉んでいただき、市民の方にご協力いただけるようなアイデアに溢れた取り組みを記載したいところですが、今回は時間がなかったため、こういった事例を掲載させていただきますが、実行に移す際には十分にご協力いただいて、進めていきたいと思っています。それが一番重要だと思っております。</p> <p>他の方いかがでしょうか。</p>
委員	<p>スケジュールに関してです。各事業の検討・準備期間及び実施時期、実施主体は以下の通りとありますが、⑨と⑩は2024年からしかやらないというのは正しいのでしょうか。前倒しにして行う予定だとすればいいのですが、事業と連動しているはずなので、根拠は持っておいた方がいいと思います。</p> <p>あと文言についてですが③と④は文末が検討となっています。検討の検討・準備期間はおかしいと思いますので、例えば、既存交通資源を活用した新規幹線の導入や乗継割引や乗継券の導入と修正していただければと思います。</p>
事務局	<p>乗継割引等は運賃収受システム見直しのタイミングなども関連するため、それが路線の見直しと連動していればいいのですが、待ってられないので路線を見直し、環境を整えば乗継サービスの見直しということもありますので、今回に関してははずれている部分があります。</p> <p>検討という文言については修正いたします。</p>
会長	<p>他の方いかがでしょうか。</p>
委員	<p>本日の指摘を反映させて、パブリックコメントにかけ、会議で了承されたら計画が策定されるのですか。</p>
会長	<p>パブリックコメントでいただいた意見を反映させて、また本日出た意見もパブリックコメント後でないと反映できないものもありますので、併せて修正させていただくこととなるかと思います。</p>
委員	<p>専門部会で一度も具体的な事業を揉まずに進めていくのかと確認させていただきました。</p>
会長	<p>すごく重要ですね。パブリックコメント開催中で構わないので、具体的な事業を揉んで最終版に書き込めたらいいと思いますが、スケジュールの都合は事務局いかがですか。</p>
事務局	<p>今の予定としては、パブリックコメント終了直後の3月7日に専門部会の開催を予定しています。パブリックコメントで出た意見をどのように反映させるかを先に専門部会でお諮りし、調整したものを3月16日の公共交通会議にお示しするスケジュールを考えていました。しかしながら、今のお話ですと、その前段としてそもそもパブ</p>

	<p>リックコメントにかける段階で会議を開催した方が良いという意見かと受け止めます。皆様のご都合もごさいますが、2月中に専門部会が開催できれば、専門部会としてのパブリックコメント意見をお示しいただき、市として受け止めて修正したものを3月7日にお示しして、再度確認いただくという流れにしたいと思います。そういった方向性でいかがでしょうか。</p>
委 員	<p>ここまで丁寧にやっていただいているかと思しますので、パブリックコメントについても丁寧にやっていただくと嬉しいです。他の委員さんはいかがですか。</p>
会 長	<p>専門部会の委員の方々いかがですか。そのようにご協力いただけるということですね。ありがとうございます。では、パブリックコメント期間中に専門部会を開いていただき、専門部会からの意見としてパブリックコメントを出していただくこととします。特に公共交通を考え、愛着や興味・関心を高める取組みの支援など地域の方々にやっていただくような部分はたくさんアイデア出していただければと思います。専門部会の方々にはご負担お掛けいたしますが、2月に1回、3月に1回専門部会の開催にご協力ください。よろしく願いいたします。</p> <p>目標についてだけ決めたいです。空欄でパブリックコメントにかけることは避けたいです。事務局としては維持ということですが、それでは積極性が見られないので伸びる方法で考えたいと思います。総合計画では、年間鉄道利用者数がある一定の伸び率とともに目標設定されています。くるりんばすの1日あたりの利用者数も右肩上がりで設定されています。幹線軸の公共交通利用者数はこのような数値を参考に目標設定いただくということによろしいですか。また「乗り継ぐバス停の待合い環境」の不満割合については、半減くらいを目指すということによろしいですか。市民の公共交通利用割合は幹線軸の公共交通利用者数が定まるとだいたい何%くらいの増加か計算できると思います。人口の伸び率もあるかと思します。それを前提に計算いただくということによろしいでしょうか。ありがとうございます。目標値を入れてパブリックコメントにかけていただきます。</p> <p>いただいたご意見については直せるところは修正し、直せないものはパブリックコメント終了後に対応させていただくこととします。</p> <p>みなさまにおかれましてもパブリックコメントの宣伝をしていただき、ご意見をたくさんいただければと思いますので、よろしく願いいたします。</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すので、第5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します。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>次回第6回の会議はパブリックコメント終了後、3月16日(水)の開催を予定しております。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>
	<p>正午閉会</p>