

令和3年度第1回日進市地域公共交通会議 議事録

日 時 令和3年6月22日(火) 午後1時30分から3時45分
 場 所 日進市役所 第2・3会議室
 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)、多田直紀(委員)、吉岡実(代理:臼井雅宏)、佐藤幸太(委員)、中嶋久(委員)、吉田篤史(委員)、山内三奈(代理:鈴木隆史)、澤木徹(代理:八木郁也)、坂井敏也(代理:青木健太郎)、島村紀代美(委員)、小宮山享(委員)、新見春子(委員)、寺田裕美(委員)、大竹弘真(委員)、青山雅道(委員)、福島勝之(オブザーバー)
 欠席者 増岡裕仁(委員)、鈴木直宏(委員)、浅井和貴(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
 傍聴の可否 可
 傍聴の有無 あり(9名)

発 言 者	内 容 (要 旨)
事 務 局	(新任委員及び事務局職員紹介) それではただいまより、令和3年度第1回地域公共交通会議を開催します。 はじめに日進市長近藤裕貴よりご挨拶申し上げます。
市 長	挨拶
事 務 局	続きまして、松本会長よりご挨拶申し上げます。
会 長	挨拶
事 務 局	(市長他の公務のため退席) 会議の公開について説明します。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。会長よろしく願いいたします。
会 長	今回の議題は、特に個人情報並びに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	では公開とさせていただきます。
事 務 局	今回、初めて参加される委員もいらっしゃいますので、本会議につきまして、少しご説明申し上げます。本会議は道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、市内の住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議いただくものです。 それでは、議事に入りたいと存じます。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条で会長が議長が行う旨規定されておりますので、松本会長よろしく願いいたします。

会 長	<p>それではここから私の方で議事進行を務めさせていただきます。どうぞ皆様方ご協力よろしくお願い申し上げます。ただいま鬼頭課長の方からご説明ございましたが、この会議の位置付けあるいは意味ということで、お手元に「活発で良い議論ができる会議のために。」という資料を配布頂いております。この会議議題に入る前にこれに関しましてご説明いただきたいと思っております。愛知運輸支局の鈴木さん説明をお願いします。</p>
委 員	<p>お手元に今日リーフレットを配っていただいております。27年度に作っておりますので、古い資料です。ですが、リーフレットの1ページ目の「全国の地域公共交通が、いま、大ピンチです！」という項目に載っているデータは古いですが、それ以外のことは基本的な要素として何も変わっていないので、このリーフレットは今でも活用いただいております。</p> <p>見て頂きたいのは見開きで3ページ、4ページのところで、特に行政や、道路管理者、公安委員会など何か手続きを要するところに関しては、そういった見地からの助言をするという図で、実際に運行する交通事業者、コミュニティバスですと市町村が主体となっているので市町村、実際の利用者に近いところで住民代表と、三位一体でうまく連携しなければなりません。図の右側の人達は安全の確保が主の目的であることから、利用者の利便性などの助言がしにくいため、図の左側にいる人たちが中心的に活発に議論いただければスムーズに進むのではないかと思います。市町村というところは、事務局と二つの立場がございますので使い分けをしてください。</p> <p>続くページは素朴な疑問でどんな発言でもいいですか、会議以外では何をすればいいのですか等、2・3例が書いてありますので、お時間あるときにご覧いただければと思います。</p> <p>いずれにしても、この会議のためにというより、地域公共交通の鉄道からバスからタクシーから、色々な乗り物あると思いますので、それが上手く機能して、利便性の高いものを皆で目指していただくということが目的かと思っております。そのために皆さんでいい知恵が出し合えればということです。</p>
会 長	<p>どうもありがとうございました。引き続きご参加いただいている方は、よくお分かりかと思いますが、一番良いことは2ページのところに書いてあります。「地域公共交通会議は、地域にふさわしい公共交通を作り上げていくために、住民、交通事業者、行政など関係者みんなで、話し合っ決めて決める場です。」すなわち日進市にふさわしい交通を皆さんで決めて、そして実現できる。そういう仕組みですので、いわゆる行政が立てる計画について、色々アドバイスをするという機関ではなくて、我々が決めて、そしてそれが実行に移っていくということになります。これは責任が大変重い会議ですが、一方で我々が考えたものが、実現できるというチャンスでもあります。皆さんの忌憚なきご意見をいただければと思いますし、どんな疑問どんな発言でも全く構いませんので、ご遠慮なく発言いただければと思っております。</p> <p>それでは報告事項からいきたいと思っております。(1)令和2年度の運行実績について、事務局からご説明お願いいたします。</p>
事 務 局	報告事項(1)令和2年度の運行実績について説明
会 長	まず現状を知っていただくため、報告事項を先に説明いただきました。

委員	コロナの影響で毎月の実績はどうなっているかと心配しています。4月と5月の実績は出ませんか。年度でまとめたのはいいですが、4月の実績、5月の実績を速報ベースでいいので発表してください。非常に注目していますので、是非お願いします。
会長	ありがとうございました。これは年度でまとめておりますが、最新の情報を事務局掴んでおりましたら、分かる範囲でご報告をお願いします。
事務局	今回は令和2年度の報告ということだったので、3年度についてはまだ載せておりません。次回の会議の際にある程度報告させていただく予定でした。状況としては把握しております。詳細な数字については、手元に数字がございません。
委員	傾向だけでもいいので教えてください。
事務局	傾向としましては、やはりまだ全てにおいて回復には及んでいません。特にこの5月、6月は改めて緊急事態宣言が発令しましたので、4月よりも5月の方が少し下がっているような状態です。ゴールデンウィークもあって、その間学生の利用も少なくなるというような例年の傾向からも、4月よりも5月が少し下がり気味なのはありますが、それ以上に5月はやはり少し下がってきている状態が見て取れます。
会長	厳しい状況には変わりがない。また、緊急事態宣言が発令されたということもあって、更に厳しくなっているということです。年度の報告とは別に最新の情報としての報告をこれから是非できるようにお願いしたいと思います。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。
委員	6ページの運行収入の推移というところの令和2年度青色部分、中央線国庫補助金の額が減額になっていますが、この辺りの理由が分かればお願いいたします。
会長	年々減っています。幹線補助金については、それほど変わっていません。いずれにしてもこの動向について、説明をお願いします
事務局	中央線の国庫補助金につきましては、再編後に新しく申請をして、交付を受けるようになっています。過去3カ年分遡った実績を基に、推計した収入をベースにどれぐらい赤字が出るかということを見越して、補助額が決定される仕組みになっています。再編されたばかりで過去の実績はないため、見込みの実績により申請を行いました。最初の見込みはだいぶ低くしていたことから、補助が多くもらえていましたが、成績が良いため、少しずつ補助が減っているということです。
委員	コロナの影響で中央線も非常に打撃を受けているということは存じ上げているのですが、補助金については、令和3年度、4年度このあたりはどうなりますか。
会長	愛知運輸支局鈴木さんに補足いただきます。
委員	国は事前内定という方式をとっています。例えば愛知県が行っている事業は、走り終わった後に、どれだけマイナスになったかを基に補助を行います。国の場合は、6月の時点で計画を出して、9月までに補助額を確定させています。自治体からすると、ある程度補助金の額が決まっている方が、12月の予算要求の段階で、既に来年度分の金額がわかっていた方が庁内調整等しやすいという話があったため、平成23年から事前内定方式が変わっています。現時点では、見込み額を基に積算しているため、実績とは乖離することがあります。 コロナに関して日進市については、梅森線において補助金が受けられる基準を下回る勢いで収入が減少しています。補助金が貰えないくらいの水準になっているので、

	<p>事務局と調整をして、収入をその基準になるようコロナ前の水準に押し上げ、前年並みに補助金が出るように努めてまいりたいと思っています。</p> <p>全国的にもそういう路線が多く、基準ギリギリの路線は収入が落ち込むことによって、基準割れを起こし、補助金が出ないというところが、愛知県内にも全部で4路線ございました。それをなんとか救う手立てを考えていて、全国的に見てもそういった路線が多いため、過去の実績2ヶ年分については、コロナの影響を見ないというのを前提に、元々の見込みまでいくだろうという予測で令和4年度分は補助する方針が出ています。ですので、直ちに何かなくなってくるかということには今のところならないかと思います。</p>
委員	<p>是非頑張ってくださいと思います。日進市も中央線を保持するという事で財源も投入している状況です。厳しいところを救っていただく手立てとして、国庫補助金というのは大変大きいので、是非頑張ってくださいと思います。</p>
委員	<p>支局で出している訳ではないので、東京の方にしっかり伝えてまいります。</p>
会長	<p>東京で、霞ヶ関で決めているのですが、期待しているということですね。私も期待しています。他に質問いかがでしょうか。ではお願いします。</p>
委員	<p>中央線は名鉄バスがそもそも運営されている路線で、7コース8コースという集計もあります。私はくるりんばすとは別物だという認識でいました。</p> <p>コロナの問題により、国の補助金を得てもなおかつ赤字であったということで、日進市から2,000万円の補助をしました。そこには色々な問題があって、議会でも議論がされているようです。そうなるこの会議でも中央線の話は知っておかなければならないと思います。</p> <p>一点お願いしたいのですが、令和2年度の1億4,000万円の市の負担金の中で、約2千万は中央線にかかる費用なので、これが分かるような表示をしておいていただきたいと思います。くるりんばすの分と中央線の分で1億4,000万円であったという表示をしていただきたい。今後議論していくために、お願いしたいと思います。</p>
会長	<p>ありがとうございます。この市の負担額は中央線も含めた負担額になっているので、中央線は別抜きにして欲しいということですね。いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>改善してまいりたいと思います。</p>
会長	<p>ありがとうございました。中央線は名鉄バスに運行をお願いしておりますが、協議路線ということですので、この場で皆さんにご審議いただいて、その上で走っているというものです。いわゆる名鉄バスが免許を取って走らせている路線とは違います。ですので、この場にこのような数値が出てきているとご理解いただければいいと思います。当然、我々はしっかりと確認してかないといけない路線ということになります。</p> <p>そういう意味では名鉄バスさんにちょっと補足いただけたらと思います。全体的な経費が右肩上がりになっております。当然、燃料費の高騰、あるいは人件費の高騰、特にドライバー不足ということで、人件費もそれなりに上げなければドライバーさんが集まらないということもあると思います。その辺の背景をもしご存知でしたら、分かる範囲で結構です。ご説明頂ければありがたいのですか。</p>
委員	<p>経費の部分ですが、やはり人件費が非常に大きなウエイトを占めています。コロナの関係で、要員不足等の状況が少し変わったとはいえ、これが戻ってくるとすぐに要</p>

	<p>員不足という同じような状況が来ると推測をしております。今も募集をかけていますが、正直なかなか集まらないというところが実情です。</p> <p>過去の経緯ですが、再編が行われれば当然経費が変わってくるので、その部分を除きますと、平成30年から平成31年の間で経費が少し上がっているというところではあります。当社の考え方として、運転士人件費は徐々に徐々に微増ながら毎年上がってはいたのですが、ここを据え置きでずっと計算をしていました。当然毎年毎年同じ金額で契約をさせて頂いておきながら、実際の人件費は毎年毎年上がっていましたので、乖離が大きくなっていき、当社としても従前からそのやり方をさせて頂いていましたので、なるべくそこは変えずに進めてきましたが、その乖離が大きくなりすぎて、当社としても、耐えることができなくなってしまいました。そこで日進市様にご相談させていただきまして、当時の水準の人件費のところまで上げさせていただくことになったため、経費が上がっています。これは日進市様だけではなくて、当社が受託しているコミュニティバスの自治体様のすべてにお願いをさせて頂き、その水準のところまで上げて頂いたというところが経緯です。</p>
会長	ありがとうございます。ちなみに元年から2年は何か特別な要因はございますか。
委員	元年から2年ですと、単純に人件費の増加でございます。
会長	ありがとうございます。難しいところですね。こちら側としてはできるだけ税金の支出は減らしたい。一方でそうすると、職の魅力がなくなり、ドライバーさんが集まらなくなって、結局運行もできなくなる。そのような兼ね合いでこういった形になっているとご理解いただければと思います。それでは続きまして、(2)令和4年度地域間幹線系統への位置付け申し出路線について、ご説明お願いいたします。
事務局	報告事項(2)令和4年度地域間幹線系統への位置付け申し出路線について説明。
会長	ありがとうございました。新たに国の補助をもらうために、「日進中央線」、「梅森線」、「五色園線」について県の方から補助申請していただく手続きを取っておりますということです。これに関しまして、ご質問ご意見等ございましたら頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。
委員	<p>例えば日進中央線ですと、輸送サービスの利用促進計画というのがありまして、(2)利用促進策というのがあります。一枚目、二枚目、三枚目を見比べると、中央線とそれ以外とでわざわざ書き分けてあり、スマートバス停の実証実験をという話が書かれていますので、スマートバス停に関連して、何かこれからイベントの実施などの予定がもしあるのであれば、昨今コロナの関係でイベントがこれからやれるのか、やれないのかというところはありますが、1番利用者に見えやすいところといえば、バス停や車両などが目にとまりやすいので、お伺いしたいです。</p> <p>また、前の再編実施計画は確かに計画期間が満了しましたが、今年度地域公共交通計画を作る中で、部分改正ではなく抜本的な再編を今後の数年の間に考えているのであれば、今のうちに聞いておきたいので、よろしくお願ひします。</p>
会長	ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。
事務局	まず1点目ですが、スマートバス停につきまして、今大学連携として、名城大学さんに実証実験を行って頂いています。これに関しましてはまだ実用化等もこれからですので、進捗の状況に合わせて何か実施できるようなことがあれば、検討いたします。

	<p>2点目の再編実施計画総括を含めてのお話なのですが、令和5年度に路線の見直しを全線再編として、大きく見直すことを予定しておりますので、その中で実施内容を検討していきたいと現状としては考えております。</p>
会 長	<p>よろしいですか。</p>
委 員	<p>今ですと再編実施計画の後に利便増進計画へと移っています。名称は変わって、同じようにまた補助金などのメリットがあるものにはなっているのですが、またその時考えるという理解でよろしいですか。</p>
事 務 局	<p>今の時点で利便増進計画を策定する、しないというのは結論が出ていません。補助の状況等も含めて情報の収集をさせて頂きながら、今後実施について検討していきたいと考えております。</p>
会 長	<p>ありがとうございました。その他いかがでしょうか。</p>
委 員	<p>3点お願いしたいのですが、先ほどの事務局の説明でフィーダー系統は令和3年度で前計画が終わるとのことなので、フィーダー系統に関する補助は今後は見込めない、申請しない、補助金の対象にはならないという点についてはどうなのかというのが1点です。</p> <p>8ページの対象路線3線というところ、日進中央線について、市町村名は日進市、長久手市とあります。5.輸送サービスの提供主体及びその理由に負担者別内訳という項目がありますが、市町村の499万7千円には長久手との按分があるのかどうか。</p> <p>同じページで、利用者数の目標という項目の以後の年度については、前年度比収支率+1%となる数値を設定したとありますが、誰が設定したのか。それとその下自治体と事業者が連携して高齢者向けフリーパスをPRするというのが利用促進策としてあります。これの具体的な内容は無料パスのことなのか、対象年齢だとか、そのあたりについてご説明をお願いします。</p>
会 長	<p>ありがとうございます。事務局回答をお願いします。</p>
事 務 局	<p>1点目、フィーダーの補助に関しましては、令和4年度以降は補助金の対象年度ではなくなりますので、補助金を受けられなくなります。</p> <p>2点目、長久手市との按分になるのかというご質問については、維持すべきと主として判断しているのが日進市であるため、長久手市の負担はありません。市町村負担に関しての記載は、全額日進市の負担額です。</p> <p>3点目の収支率1%改善に関しましては、利用者数の目標値を設定する上で、愛知県さんより指定されています。この計画の年度はバス会計年度という特殊な年度になっていまして、10月から9月の年度になっています。よって今回の計画については、令和3年の10月から令和4年の9月までの計画となります。(2)利用数の数値については昨年の10月から今年の9月までの見込みとなります。この計画を策定したのが5月なので、5月から9月に関しては昨年度の実績値を基に計算しまして、令和3年度の見込みを立てさせていただいております。愛知県さんから指定のあった収支率1%改善を満たす数値が6.輸送サービスの利用促進計画(1)利用者数の目標の数値となります。</p> <p>4点目の高齢者フリーパスに関しましては、名鉄バスさんから改めて紹介いただけ</p>

	ればと思いますが、日進市で発行している高齢者定期ではなく、名鉄バスで発行している高齢者フリーパスの周知を実施していきたいという内容です。
委員	収支率1%増については、日進市が中央線に関して1%増の目標を掲げているということですか。
会長	これは県が国に申請するので、形としては県が設定したということになります。ただ実質的には県の指導の下、市がこれを認めたということになります。それでよろしいですね。
事務局	おっしゃる通りです。指標に対しての計算は日進市で行っておりますが、指標については、計画を策定する上での決められた数字です。
委員	生活交通確保維持計画はあくまでも令和4年度の計画ということですね。ここに目標年度が令和6年度まで出ていますが、これは参考数値として、令和4年度については補助金申請をする上で、この計画を立てないといけないので、この数値を設定したということですね。
事務局	おっしゃる通りです。幹線系統の計画については、毎年度策定するということになりますので、次年度以降については参考値として載っています。今回に関しては4年度の計画ですので、あくまで4年度の数値を設定する際の指標です。
委員	以前、補助金の縛りがあって再編がしにくいという話がありました。年度に渡るものなのか、単年度のものなのかというのはすごく重要な問題で、今5年度に再編を目指していらっしゃるの、そこまではかからない、今の計画の中で一部改編はあるとしても、生活確保維持計画は令和4年度について対象になっているという理解でよろしいですね。
事務局	おっしゃる通りです。
会長	3年度分目標を立てておりますが、これは国の方から3年度分の目標値を立てる指示があったためです。どちらにしても毎年立てますので、毎年3年分立てていくということで理解いただければと思います。ありがとうございました。県の方から何か補足ございますか。お願いします。
委員	既に説明いただいた内容の補足の説明になりますが、日進市が関係する地域間幹線系統としては、日進中央線、くるりんばす梅森線、五色園線の他に、赤池駅とイオン三好を結ぶ名鉄バスが運行する星ヶ丘豊田線とららぽーと愛知東郷と日進駅を結ぶ瀬戸自動車運輸が運行する東郷町巡回バス「じゅんかい君」北ルートがございます。 地域間幹線系統に係る計画は県と関係バス事業者、関係自治体などで構成される愛知県バス対策協議会において取りまとめと作成をおこなっております。令和4年度は愛知県全体で64系統位置付ける方針で現在協議を行っております。6月末までに国へ計画を提出することになっております。
会長	例えば東郷町巡回バス「じゅんかい君」については、東郷町で基本的には考えていただくというような主体となる自治体が決まっているとご理解いただければと思います。ありがとうございました。その他よろしいでしょうか。 特にご異論ないようですので、この3路線については県の方でも幹線に位置づけられるように是非ご審議をお願いしたいと思います。 それでは議題に移りたいと思います。令和2年度歳入歳出決算ということで事務局

	からご説明をお願いします。
事務局	議題（１） 令和２年度歳入歳出決算について説明
会長	ありがとうございました。本来はここでご審議いただくのですが、第１回目ということで監査委員が決まっております。ここで監査委員を決めてしまってもよろしいですか。
委員	異議なし
会長	ありがとうございます。監査委員についてですが、規約によると互選となっております。誰かご推薦をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。
委員	会長からのご指名がよろしいかと思えます。
会長	私の方から指名してはという意見をいただきましたが、いかがでしょうか。
委員	異議なし
会長	僭越ではございますが、私から指名させていただきたいと思えます。監査委員は順番に回した方がいいかと思えますので、昨年度監査委員ではなかった横江委員、大竹委員のお２人をお願いしたいと思えます。よろしいでしょうか。
委員	異議なし
会長	<p>ありがとうございます。では監査委員をお引き受けいただくという前提で、歳入歳出決算について、皆さんにご審議いただきます。何かご質問、ご意見等ございますか</p> <p>昨年度残念ながらコロナということで、毎年度色々な工夫を凝らした利用促進、取り組みを行って頂いていきましたが、さすがに昨年度は何もできなかったということでございます。従ってそのまま市の方へ精算することとなっております。</p> <p>本来ではここで監査報告をいただいて、ご承認いただくこととなりますが、まだ監査報告を受けておりません。監査していただきまして、公正に決算されているという監査報告がされるという前提で、ご承認いただくということでよろしいでしょうか。監査報告をして不正が見つかったら差戻し、問題がなければそのまま承認とさせていただきます。</p> <p>それでは次の議題に移りたいと思えます。議題（２）日進市地域公共交通計画策定等支援業務委託について、ご説明をお願いします。</p>
事務局	議題（２） 日進市地域公共交通計画策定等支援業務委託について説明
会長	ありがとうございました。これは市民委員の方々、私や行政の方々に集まっていたいて審査を実施し、その結果選ばれた国際開発コンサルタントさんの方から内容やスケジュールについて説明いただいたということです。
委員	２点お話ししたいと思います。国際開発コンサルタントさんの提案というのは、本当に素晴らしいものだと思います。ご提案頂いた資料は事務局へお返ししました。案に基づいて、色んなことが進んでいくので、できれば同じ資料を委員の皆さんに配っていただくことはできませんか。
会長	あれはあくまでも提案なので、あのままではありません。その後に市と協議して、今年度実際に行う予定の中身については、詰めていただいていると思えます。その資料は配っていただくとうれしいのですが。

事務局	<p>次回の会議まで間が空いてしまいますので、準備ができ次第、郵送させていただくなどの対応をさせていただければと思います。</p>
委員	<p>お願いします。もう1点。このスケジュールですが、タイトですね。今日の時点だと計画準備は大体終わって、現状整理をどうするか検討しているはずですが、しかしスケジュールには打ち合わせ協議が6月の頭にありますが、まだできていません。スタートから遅れているのではないですか。これはどのように考えますか。</p>
事務局	<p>打ち合わせ協議につきましては、協議会を開催して打ち合わせをするという訳ではなく、事務局及び会長と進めさせていただいております。</p>
委員	<p>これからどういうものを作っていくかという1番大事な話を、会長と事務局だけで話すのは、いかがなものではないですか。</p>
会長	<p>1番大事な話というのは、これからどういう公共交通計画にしていくかという内容ですね。それは今後です。今年度どういったスケジュールで進めていくか、プロポーザルの提案において、不足している部分があるので補ってもらえないかだとか、そういった打ち合わせということです。</p> <p>ですから今後、専門部会で色々なことを協議していただくこととなりますが、その内容は別途行います。</p>
委員	<p>その辺はもっと詳細に教えてください。専門部会はいつメンバーを決めて、実際にご相談するのはいつできますか。</p>
事務局	<p>専門部会について、申し訳ありませんが、この場では具体的にいつというのはお答えいたしかねます。改めてご説明させていただければと思います。</p>
会長	<p>タイトなスケジュールの中で、十分に皆さんの意見を聞きながら進めなければならないので、スケジュールをしっかりと示して欲しいということですね。おっしゃる通りです。事務局と私で進めるというつもりは毛頭なくて、あくまでも進め方についての話し合いで、実際には皆さんのご意見を当然聞かなければなりませんし、市民の方々の意見をどのように反映するのかというのは一番大事です。そこは皆さんからのご意見もいただきながら、こういう形で進めていこうというのを決めていきたいと思えます。貴重なご意見ありがとうございました。しっかりと反映して進めていきたいと思えます。</p>
委員	<p>まず確認事項ということでお願いします。1点目ですが、くるりんばすの再編の完成版をこの12月のパブリックコメントまでに全て作るのか。12月に地域公共交通会議が開かれる予定ですが、資料には基本方針、計画目標とあります。その後は地域公共交通会議が開かれませんが、3月に計画案提出とあります。基本方針と計画目標までは12月に作り、パブリックコメントにかけるのはこの部分だけですか。それともここまでに全線再編のパブリックコメントを行うのか確認したいです。</p> <p>2点目として、国際開発コンサルタンツさんから色々なプレゼンがあり、計画もされていると思うのですが、この中で今回1番肝となるのは市民参加だと思います。あとからパブリックコメントの話も出てきますが、これをどう保障するかという中で、8月、11月に2回ワークショップの機会を作るとあります。今配っていただいているのは1回目で6箇所、15名で行うということなのですが、この他に市民の意見を聞く機会というのはありますか。2回目はどういった方法で実施される予定ですか。</p>

	<p>前回の再編ではなかなか利用者が伸びなくて、本当に今回の改編は失敗できなく、本当にきちんと考えていかなければなりません。私は12月までにというのは可能なのか疑問です。一部改正も伸びるのではないかと思います。そういった中で市民参加の保障と期間内のどこまでのゴールになるのかお聞きしたいです。</p> <p>3点目としては、コンサル支援業務の中に、専門部会、分科会を立ち上げる場合の支援業務は対象になっているのか。一部改正の時には部会が開かれていましたが、コンサル抜きで市が事務局として行っていくものなのか、業務の範囲についてです。以上3点お願いします。</p>
会 長	ありがとうございます。ご回答をお願いいたします。
事 務 局	<p>ゴールですが、今年度の契約はあくまで計画の策定が目的となっております。計画の策定というのは具体的な路線や、ダイヤ、バス停の位置などまで決め切ったものではなく、どんな方針でやるかという設計図を決めていくことが趣旨になります。ただ、何もないとイメージは湧かないため、皆さんのイメージに合うような素案を出します。それを叩き台にして来年度以降、5年度の再編を実施するまでの間にさらに議論をする機会を設ける予定です。このプロセスをどうするかということについては、4年度以降の行政計画はまだ立っていないので、この場では明らかにはできませんが、これから詰めてまいります。少なくとも今年度の末までに、どこにバス停ができて、何時にどういうバスが走るという具体的な案が出来上がる予定ではありません。</p> <p>2点目の市民参加については、前回のプロポーザル評価委員会の中で委員の皆様にとって一番関心のあったことだと事務局でも受け止めています。優秀提案者と協議をするにあたり、その点を非常に強調いたしました。当初の提案では10月と2月にワークショップを開催する予定になっていました。2月の開催については合同開催という記載になっていたかと思いますが、どちらも地域別のワークショップを実施するという調整を行い、時期を前倒しにしなければ皆さんの意見を計画に反映できないということで、8月と11月に開催と前倒しにいたしました。8月の開催につきましては、6月早々に市内各所の会場を手配いたしました。しかしながら、皆さんのお住まいの集まりやすい場所で広い部屋を確保するというのは困難ではあったのですが、15名程度というのはあくまで一番狭い会場に照準を絞っていますので、会場によってはもう少し定員を増やすことができる会場もあります。福祉会館については、施設に定められた定員の半分でしか貸館を行わないという市のルールがあるため、可能な限り大勢の方々にご参加いただきたいとは思っておりますが、限りある会場で開催させていただくというのは、ご理解いただきたいと思っております。</p> <p>部会については、どのように開催するかをこれからしっかり詰めていきます。必要だという認識はありますので、開催はいたしますが、どの時期にこういった話をするか等詳細については、ご意見をいただきながら調整していきます。</p>
委 員	部会の支援についてはどうですか。
会 長	契約上の条項としてどのように捉えるかというのがありますので、調整をしてやっていただく方向で話を進めていきたいと思っております。
委 員	今回の改編では、現状の路線を変えていく方向にするのか、全体的に大きく変える、例えば基幹だけくるりんばず、あとはデマンドタクシーでやる等大きな変更をするの

	<p>かということに関しては、どこかで判断しなければなりません。そのためには色々なご意見を聞かなければなりません。専門部会を開かなければならず、地域公共交通会議でも話し合わなければなりません。庁舎内でも調整が必要になると思います。予算がどのようにつくのかということも大きいです。バスはこれ以上増やさないのか、双方向をやっていただきたいという希望が多いので、あと数台は増やさなければならなくなると大きな予算がかかります。大きく変えるのか、現状を修正していくのかでスケジュールが変わってくると思います。この辺の方針をある程度固めて示していただくことが大事だと思います。</p> <p>もう1つの意見としては、会場というのはもちろん狭いところもありますし、感染症対策もありますので、人数制限というのはあると思います。今はオンラインの時代です。オンラインで、QRコードで申し込みをしておいて、その日は会場の様子や意見も言えるオンラインも併用のやり方で、たくさんの方が参加いただけるようにしていただきたいという希望があります。</p>
会 長	<p>ありがとうございました。今回皆さんに1年間かけて作っていただくのは、地域公共交通計画です。先ほど事務局からありましたが、具体的なルート、ダイヤなどではありません。冒頭に申し上げましたが、色々な移動手段全体がどうあるべきかという絵をまず描いていただきます。日進市の課題を明らかにします。課題を明らかにした中で、これは大きく変えなければならないのか。あるいはマイナーチェンジでいくかというのはそこから出てくると思います。</p> <p>ですから、結論ありきではなく、現状の分析をしていただいた上で、日進市の将来を描いて、そこでどの形が最も相応しいかを決めていくということだと思います。ですから、プロセスの中で皆さんにご議論いただきながら、この形でいいのか決まっていくなかと思っておりますので、最初から決まりません。</p> <p>一方でお金のことは、再編が決まったのであれば、事務局の方でしっかり予算取り等々や国の方から補助をもらうだとか考えていただければと思います。青天井で例えばバスを20台、30台にといったことはできませんが、ひとまず我々はあまりお金のことは気にしなくても良いのではないかと思います。</p>
委 員	<p>地域公共交通というのはくるりんばすだけではないというのは、理解しています。しかし1番心配しているのは、各地域で移動支援が始まっています。コミュニティの中で課題があって、ボランティアや色々な思いのある方で支えていこうということで動いています。そういったものと公助であるくるりんばす等を混同しないというのが一番大事だと思います。移動支援に頼って、このエリアを任されていくとか、そういうことではありません。是非ご配慮をお願いしたいと思います。</p>
会 長	<p>ありがとうございます。それが冒頭申し上げた福祉との連携で、すごく大事だと思っております。それによってくるりんばすの形も変わってきますので、皆さんにご議論させていただきたいと思います。おそらく役割分担で、連携すべきところは連携し、分担できるところは分担する必要があります。コミュニケーションがとれなければならない、福祉は福祉で、公共交通は公共交通で、地域支援は地域支援だけでやっているという隣のことは見ないというのが一番良くありません。まずはコミュニケーションをとりながらやっていけたらと思っておりますし、この公共交通計画で実現できればと</p>

	<p>思っています。私は南ヶ丘の取り組みは素晴らしいと思っております、1つのモデルになると思っております。</p> <p>それからオンライン化はすごくいいと思うのですが、一方で、例えばご高齢の方がオンラインで参加できるのか。そういった環境があるかが心配ですが、その辺は大丈夫でしょうか。</p>
委員	<p>人数の制限があるのであればオンラインで参加するという方も中にはいらっしゃるかと思います。私の知っている方も80代でオンライン参加してくださっている方がたくさんいらっしゃいます。QRコードを付けたらどうか、色々な利便性を図っていかなければならないとは思いますが、可能ではないかと思っています。</p>
会長	<p>ありがとうございます。他の方いかがでしょう。</p>
委員	<p>オンラインはパブリックビューイングのような格好で実施して、会場の雰囲気が理解できるようなことを考えていただきたい。私はできれば全部の会場聞きたいです。ですが全ては入れないでしょうから、どこかで見せていただいて、皆さんの意見を聞きたいと思っています。パブリックコメントの結果を見ても、文字だけではわかりづらく、雰囲気がわかるともう少し生の声に近づくとと思うので、考えていただけたらと思います。</p>
会長	<p>ありがとうございます。いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>手法については検討します。</p>
会長	<p>日進市はDXの取り組みはどのような状況でしょうか。他の自治体では会議もハイブリットで、現地の参加の方、家から参加の方という環境が整いつつある自治体もあれば、全くできないところもありまして、日進市としてはいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>ワークショップをどのような形態で行うかによって、現場にいないとできないこともありますし、配信で見ただけでもいい、どんな声が上がっているか知ればそれでいいのかどうか、そのあたりで参加の度合いというのは濃淡がついてくるかと思っています。オンラインチャットで意見を出して、現地でそれが見られれば、こういった意見が出ているかわかるかどうか、技術的には不可能ではないと思いますので、どういことをテーマにどんな話し合いをして、そのためにはどのような手法が適切であるかは実施までによく検討して、なるべく皆さんの意見をたくさん取り入れられるようなワークショップが開催できればと思っております。</p>
会長	<p>ありがとうございます。しっかりやろうとするとお金次第です。業者さんに入ってきていただいて、良いビデオカメラ、良い音響、回線を作るといことになりませんが、そんなお金はかけられないので、市の予算でやれる範囲でご検討いただければと思います。簡単なのはネット中継で、残念ながらワークショップとしてグループディスカッションには参加できませんが、皆さんが何をやっているかを見ることができます。ぜひご検討いただければと思います。</p>
委員	<p>活性化再生法は計画案を作った後、パブリックコメントをするというルールがあります。どこまでが計画案かという、基本的な方針と目標を立てていただいて、その目標を達成するための事業を並べるというのが計画です。例えばくりんばすを走らせる、名鉄バスを走らせるなどというレベルのものです。あとは利用促進策や、停留</p>

	<p>所の環境を整備する等が具体的な事業になるため、そういったレベルで実施事業を並べていただきます。その上で事業評価があり、達成状況を確認するための指標や方法を検討いただき、パブリックコメントを実施するというのが通常です。そうでなければ、決めた後にもう1度パブリックコメントということになります。ですから1月と2月を単純にひっくり返していただくのがいいのではないのでしょうか。3月中旬の計画案提出というのはこの会議に提出するという事なのか、国土交通省とか総務省へ提出するという事なのか。それによってスケジュールも変わってきますが、パブリックコメントの位置づけは逆なのではないかと思います。恐らく国の方へ計画を出すのは4年度でいいのではないかと思うのですが、計画案の提出がここだというのであれば、単純にパブリックコメントと実施事業のところを入れ替えたらいいと思います。</p>
会 長	<p>ありがとうございます。この表はいつ公共交通会議が行われて、そこで何を議論するかという表記にはなっていません。どうなっていますか。</p>
事 務 局	<p>10月には課題についてご議論いただき、ワークショップの結果について報告をさせていただき予定で。12月については基本方針、計画目標についての議論をいただくことを想定しています。ご指摘いただいた件については、修正をしていきながら、正しい計画策定の道筋に合うようにスケジュールを調整させていただければと思います。少なくともこの計画案提出という意味は、会議が市に提出するという意味で考えられます。受け取った市が国に提出するのは、令和4年度に入ってからなるべく早く、適当な時期になるよう考えているところでございます。</p>
会 長	<p>今後調整いたしますが、少なくともパブリックコメントにかける案は皆さんに御協議頂いて、承認をいただいてからパブリックコメントにかけてほしいと思います。そのパブリックコメント案は全体が策定されていますので、スケジュールを見直していただく必要があるかと思います。今後検討してください。</p>
委 員	<p>冒頭、会長から地域の移動の総動員とありましたが、これは国の方針に基づくものです。福祉との関係、役割を明確化するというお話もありました。役割の明確化は、2種類あると思っています。次の議題にありますこのパブリックコメントは大変厳しい意見がたくさん載っています。双方向にして欲しい、200円では高い、行けなくなってしまったところがたくさんある、それが色々な地域で問題になっている地域独自の取り組みにすべて反映されていると思います。役割の明確化として、巡回バスができることとできないことをしっかりと整理していただきたい。</p> <p>もう1つは、巡回バスができないところをどうしていくか。ここにタクシーの役割があるのではないかと思います。</p> <p>また、地域のみなさまが色々なことをされています。私も高齢者の移動支援会議の委員を担当しています。色々な問題あるかとは思いますが、その中でも取り組みに対する公共の支援が全くないというのが問題の一つかと思っています。頑張ったところには何か良いものを与えるなどをせずに、ただ地域でやってもらうというのは、行政の怠慢だと思います。そういったことも十分検討いただくと同時に、これからこのくるりんばすも含めて、地域の移動の総動員を謳っていく時に、タクシー事業者がいないというのは大問題ではないかということをご指摘させていただきます。</p>

会 長	<p>ありがとうございました。今まで皆さんでご議論いただいたこと、その通りだどご発言頂いております。それとともにタクシー事業者がない、福祉の部局の方もお見えではないですが、その辺り事務局いかがでしょうか。</p>
事 務 局	<p>今回、直接的に福祉部門の議論がこの場で行われるのは、あまり考えられないことと、福祉部門担当者も別の予定のため出席が叶わないということから欠席しております。次回の会議については、日程を調整して出席いただく予定です。</p>
委 員	<p>福祉の関係は大変重要で、交通の予算だけではもう限界だと思います。福祉の予算を市の中で地域の移動総動員が謳われる中、配分していくのか、是非そういう視点で見ていただきたい。</p> <p>私は東郷町の委員も兼ねておりますが、東郷町でも福祉という方向に大きく舵を切っています。松本先生も十分ご存じかと思っておりますので、ご指導いただ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。その辺は市の枠組みとして、どういった形で予算支出をしていくかご検討いただければと思います。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。</p> <p>この業務に関しまして、たくさんご意見いただいたとっております。これから具体的に進んでいくと思っておりますので、今日いただいた意見を参考にし、市と協議を進めていただきながら、そして我々に対しての情報提供もしっかりお願いしたいと思います。</p> <p>それでは議題（３）くるりんばす部分改正方針案パブリックコメント結果について事務局お願いします。</p>
事 務 局	<p>議題（３）くるりんばす部分改正方針案パブリックコメント結果について説明</p>
会 長	<p>ありがとうございます。５月からパブリックコメントを実施しておりまして、ご覧のようにたくさんのご意見をいただきました。事務局としては頂いた意見を反映して、修正が必要であるというお考えです。そのためには見直し後の運行を少し繰り下げる必要があるのではないかというご説明でした。</p>
委 員	<p>三ヶ峯の小学生の通学の問題があつて、修正時期を遅らせた方がいいという判断でしたが、私は何とかかなと思います。３ヶ月遅らせるということを決めなくて、予定通りできるのであれば予定通りやっていただきたいと思っております。</p>
会 長	<p>ありがとうございました。今諦めるのではなく、１０月１日を目指しながら、結果として遅れる可能性はある。それは認めるということですね。ありがとうございました。</p>
委 員	<p>私は昨日パブリックコメント全部読みました。回答の姿勢として提出者へのさらなる配慮が必要ではないかと思いました。個別への真摯な対応に疑問に思える回答があったためです。今後もパブリックコメントはありますので、その時に心掛けていただきたいです。</p> <p>例えばNo.64の方は、「くるりんばすが走っていない地域では市役所へ行くのも大変と聞く。全市内で走らせるなど改善をしてほしい。実態把握に努め、市民の声を政策に生かしてほしい。」というパブリックコメントなのですが、双方向について回答しています。No.107とNo.19の方も双方向の回答になっています。問いと答</p>

	<p>えがあっているのか、きちんと確認して欲しいと思いました。</p> <p>回答で再検討の必要ありという回答があります。No. 15の方への回答で「米野木線の路線については、部分改正案において市役所発着に切り替えることから、再度検討の余地があると考えます。」とありますが、どういう意味で検討の余地ありとしているのでしょうか。今度の一部改正で検討していかなければならないという意味なのか、No. 50-2にも「梶山女学園大と竹の山中の間に停留所を追加してほしい。岩崎台や竹の山に住んでいる人が竹の山中から竹の山北公園に行くのに大変そうだから。竹の山北公園は親子連れで人気のある公園なので、その近くに停留所があればバスに乗ってくる人がいると思う。実際は、岩崎台から名鉄バスで竹の山北公園に使い停留所があるのでいいですが、降りるのにお金がかかるので無料の方が得だから。」という問いに対し、「ご提案ありがとうございます。現地の状況や道路構造、隣地の使用状況等を調査して、設置の可否を検討させていただきます。」という回答になっています。またNo. 50-3「岩藤と藤島公会堂の間に停留所を追加してほしい。また、岩藤東バス停の名前を岩藤南にしてほしい。現在の五色園線の岩藤東から市役所方面へ行くのに少し遠回りなので、岩崎線で市役所に行くのいいと思うから。停留所名の変更は、交差点と同じ名前の方がわかりやすいから。」に対し、「ご提案ありがとうございます。現地の状況や道路構造、隣地の使用状況等を調査して、設置の可否を検討させていただきます。停留所名については、平成11年にくるりんばすが運行を開始して以来20年以上変わらず使用している名称のため、地域では定着しているものと考えています。」と回答しています。これら是一部改正で検討していくことなのか、今度の全面再編で検討するのか、どういう意図で回答されたのかお答えいただけますか。</p>
事務局	<p>No. 31-2については、No. 31-1の続きになっています。2つの意見に対して2つの答えがあるという作りになっています。No. 31-1に2つの意見がついてしまっているので、回答がわかりづらい表現になってしまいました。ご質問頂いた方からするとNo. 31-1とNo. 31-2の回答で納得いただけるのではないかとこの意図で作った回答です。</p> <p>米野木線のお話は、今回の部分修正で行うのか全線改編で行うのかは難しいところですが、ただこの方がおっしゃることについては検討の余地があるという見解を示しています。梅森線は寄らない方がいいとの意見については、ルート上、無理であると回答させていただいています。</p> <p>梶山のお話はルート上にバス停を置くか置かないかという話になっているので、これについては今の再編案に付け加えたとしても、ダイヤや路線を変更することなく、単純にバス停を置くことさえできれば、実施が可能なものなので、検討の余地があるという書き方をしています。これを調整することで部分修正が遅れるということがあるのであれば、実施を見送ることも必要かと思いますが、その辺りの判断は検討してからでも差し支えないと思っております。</p>
委員	<p>できるものは今度の一部改正でも取り入れていくということですね。</p>
事務局	<p>我々としても諦めているわけではありません。今のところの先の見通しとして、やるべきことを列挙していくと、なかなか難しいところではありますが、少なくとも</p>

	もその中で可能なものは拾い上げ、折角いただいた意見ですので、1つでも実現したいと考えております。
委員	ありがとうございました。やれることを今回やっていただくしかないと思いますので、そこは頑張ってくださいたいです。パブリックコメントの岩崎の南口の住民の方のお話や三本木地区の方のお話は2年も3年も前から同様な意見が寄せられていると思います。このことが今度の一部改正で実現できなければ、全線改編の際にはこれまで出てきた課題をスピード感を持って、修正していくということが必要かと思っておりますので、よろしく願いいたします。
会長	ありがとうございました。物切れになっているのは、何故そうになっているという説明でしたか。
事務局	回答を分けるのが難しく、このような表記になっています。表現の仕方が悪くて、No. 31-1とNo. 31-2に書いてあるご意見全てをそれぞれの欄に回答すればよかったかと思っております。表示の仕方が不相当であったかもしれないので、ご意見いただいて必要があれば修正したいと思います。
委員	No. 107とNo. 19についてはどうですか。「巡回を以前に戻してほしい」に対して、双方向のお話をされているのですが。
事務局	巡回を以前に戻してほしいという意見から双方向にしてほしいと読み取ったため、このような回答をしています。No. 19については15-1、15-2で続きになっているためこのような回答をいたしました。不適切であれば修正いたします。
会長	<p>難しいですね。区分ごとにしてしまったので、このようになってしまいました。個人個人で並べてしまうと、色々な意見が混ざってしまうということなので、今回市としては区分ごとに分けていただきましたが、物切れになって、場合によっては対応がちぐはぐに思ってしまったということですね。大事なのはこれを書いた方が、これを読んで納得いただけるかどうかだと思っています。そういう意味では、先ほど事務局から書いた方は意味が分かるということでした。少なくとも回答を返すということだけでも重要なことだと思っています。さらにこのパブリックコメントをいただいた方から御意見があれば、しっかりご説明いただければと思います。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。</p> <p>今回のパブリックコメントの位置づけは、部分改正の案に対するパブリックコメントで、市が実施して、市が回答したという形です。従いまして、この公共交通会議では中身を確認しておりません。一方で再編案の元は、部会で考えていただいておりますので、部会のメンバーにはこのような形で回答していいか確認し、承諾を得て、こちらにいただいているということです。さらにご意見があった場合は、市から真摯にご回答いただきたいと思っております。</p>
事務局	議題(3)について1つ補足いたします。先ほど話にもあったように専門部会の方にお返しさせていただくにあたり、専門部会のメンバーは昨年度までは5名の方にお越し、議論していただいていた。部会の委員としては少ないのではないかなど色々ご意見をいただいております。事務局としても平成18年度以降、日進市の地域公共交通会議が進んでいく中で行われていた専門部会では市民団体など、市民の代表者の方々で行われていた経緯もありますので、それに類する部会に改めて改

	<p>編をさせていただいて、新たに4名の方を部会に加えさせていただけたらと考えております。次回の専門部会から9名の方々で開催させていただけたらと思っておりますので、それについてご了承いただけたらと思います。</p>
会 長	<p>市民の代表の方の一部の方々だけご参加いただいて議論していただいたのですが、元々日進市では市民部会として市民委員の皆さん全員にご参加いただいて、ご議論いただいていた。今回これだけ多くのご意見をいただきましたので、より多くの意見を反映したいということで、市民委員の方全員にご参加いただくのはどうかというご提案です。いかがでしょうか。</p>
委 員	<p>異議なし</p>
会 長	<p>ありがとうございます。そういうことであれば名称を市民部会に戻してもいいかもしれません。今までご参加いただけていないかった委員の皆さま、改めてご参加いただき、ご議論いただければと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。そしてまずは10月1日を諦めずに目指すことをお願ひしたいと思ひます。</p>
委 員	<p>参考資料について、これは非常によくできています。昔のことがよくわかりました。本当にありがとうございます。</p> <p>部分改正を検討するにあたり、市民の声としてくるりんばすが時間通り来ないという問題がありました。それから事務局が部分改正案を作る際には、ギリギリいっぱいで作ったという発言がありました。その2つのことから、くるりんばすはしばしば遅れる、あるいは慢性的に遅れる。そして運転士の休憩時間を相当食い込んでいるという判断がありました。私もだいたい月に3、4回乗ります。ほとんど時間通りにバスは来ます。また、私は小学生のために交通安全の見送りをやっていますが、子供たちは7時25分出ていきます。その際に7時9分に到着するくるりんばすは、いつも7時7分には来ています。なので、くるりんばす名鉄さんのおかげで本当に上手く運営されていると思うと同時に、慢性的に遅れているというのは違和感があります。これは三本木地区だけのことなのかと思ひ、先日、市役所のくるりんばすの案内をしている方にくるりんばすは時間通りに来ているのかと伺いました。すると、「路線によりますが、赤池線だけは少し問題です。夕方、ラッシュアワーにかかると遅れることがあります。ただし10分以上遅れることはありません。それ以外の路線はほとんど時間通り来ています。」ということでした。そうすると、また違和感が残ります。これは私の類推なのですが、時間通りに来ないのではなくて、時間通りに来ないことがあったと私は思っています。前同名鉄さんが遅れると言われるので、データを出してくださいとお願ひしたのですが、まだ出ていないみたいです。ですが今、遅れているかどうか調べる方法があります。市役所の案内の方が毎日日報書いています。くるりんばすがどこで遅れたかはわかりませんが、市役所に帰ってきた時に時間通りに来たか遅れているかはわかります。例えば一週間でもいいし、1ヶ月でもいいので確認し、実態を掴んでいただきたいと思ひます。実態がはっきりしないままでは、間違いを犯すことになってしまいます。よろしくお願ひします。</p>
会 長	<p>ありがとうございます。ダイヤを組む時には、現状の遅れも参考にしてくださいということだと思ひます。ICカードのデータがもらえると、タッチの時間がわかりま</p>

	<p>す。日進市役所バス停でタッチした時間が残りますので、それで分かります。しかし、この情報をもらうのはかなり難しいと思います。</p>
委員	<p>タッチではなくて、GPSと時計がついていると、どの路線がどこを通っているかわかります。実際に通った時間と時刻表を照らし合わせるとわかるのです。</p>
会長	<p>そのためにはGPSを積まなければならないですし、そのための通信料もかかります。それを市が出せるのかという問題があります。</p> <p>現状遅れていないのは、遅れないようなダイヤ編成をかなりしています。途中で遅れを吸収できるようにしているのです。慢性的に遅れているバス停もあるかもしれませんが、到着は遅れていないのだけれど、途中は常に遅れている。そこを利用される方にとっては、いつも遅れているということもありますので、一概には言えないのですが、本来はデータに基づいて判断しておく必要があるとは思っています。前回あのようなダイヤをきつく組んでいたのは、余裕の時間が全くなくなるようなダイヤだったということなので、現状遅れていないので大丈夫だという判断にはならなかったとご理解いただければと思います。</p>
委員	<p>今回の部分改正案は基本的に今とほとんど変わりません。5分だと思いますが、岩崎線が少し余分に走りますね。岩崎線は現状、休憩率20.4%です。これは他のところに比べて高く、余裕のある路線です。20.4%というのは、休憩時間にすると1回あたり17分です。それを今度改正すると、16.4分になって、19.7%になるのですよ。だから岩崎線は余裕がある路線であったから余分に回っても、他に比べて余裕があるということだと思のです。</p> <p>今回の改正で全ての路線において、ほとんど余裕率は変わっていません。15%切るというところは1つありません。一番少ないところで赤池線17.6%。これが一番短いのです。だから今回の部分改正はそういう点でよく考えられている。さらに、例えば赤池線だとか梅森線だとかどういう都合かわかりませんが、ここに帰ってきて、現状ゼロで走っている時がありました。それが均されています。同じアベレージだとしても、ばらつきが小さくなっているという点では、改正されたい案だと思います。</p>
会長	<p>いずれにしてもこの部分改正案は良いのではないかと思います。ありがとうございました。</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、今日の第1回の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います。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。</p>
事務局	<p>(ワークショップの開催チラシ、広報6・7月号記事を補足説明)</p> <p>本日の会議はこれをもって終了となります。次回の会議につきましては事業の進捗に合わせて、開催を行う予定でございます。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。本日はありがとうございました。</p>
	<p>午後3時45分 閉会</p>