

令和3年度第2回日進市地域公共交通会議専門部会 議事録

日 時 令和3年9月22日(水) 午前9時30分から午前11時30分まで  
 場 所 日進市役所4階 第1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】  
 横江孝順(委員)、島村紀代美(委員)、小宮山享(委員)、寺田裕美(委員)、  
 鈴木直宏(委員)  
 【会議室にて出席】  
 川口洋子(委員)、新見春子(委員)、大竹弘真(委員)  
 欠席者 浅井和貴(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  
 国際開発コンサルタンツ 小林良治(ファシリテーター)  
 傍聴の可否 可(オンライン)  
 傍聴の有無 あり(5名)

発言者	内 容 ( 要 旨 )
事務局	それでは定刻となりましたので、第2回地域公共交通会議専門部会を開催します。本日は傍聴の方がお見えです。公開の会議としてよろしいでしょうか。
委員	異議なし
事務局	傍聴者の方も会議を視聴していただきます。 それでは議事に移ります。資料について、事務局より説明させていただきます。 (資料について説明) ご意見のある方いらっしゃいましたら、お願いいたします。
委員	5ページの現況に福祉輸送車両数の推移というのがあります。これは福祉輸送車を持っている事業所が減っているから台数が減っているのか、別の理由があるのか、どう捉えているのか説明していただきたいです。
事務局	こちらのデータはタクシー協会さんより資料提供いただいております。減少の背景等について説明をまだ受けていないため、協会に照会させていただき、答えをご用意いたします。 ただ、福祉タクシー運行事業者数の推移を見ますと福祉輸送車両数の推移と相似していることから、この二つの推移は相関関係にあると思われます。その背景として利用者数が減っている、なぜ減っているかというのは福祉の現場の状況も伺いながら確認いたします。
委員	タクシー協会の方からは、移動困難な方たちにぜひタクシーを使っていたきたいと地域公共交通会議で意見を伺っています。しかしながら実際は福祉輸送車両が減っているということについて、どのように取り組んでいらっしゃるのか次回の地域公共交通会議では是非ご説明いただきたいと思います。
事務局	ありがとうございます。
委員	資料1ページ「市民アンケート」の中に、新たな輸送サービスの導入検討にあたっては現行負担額の中で利便性が向上するサービスを検討とあります。以前からお話しし

	<p>ていますが、限られた予算の中でデマンドバスの導入は可能なのでしょうか。</p>
事務局	<p>お話しいただきましたデマンドバス等ですが、くるりんばす以外の交通手法ということで予算化を検討しています。</p> <p>また先ほどお話に出ました福祉タクシーについてですが、5ページのグラフをご覧くださいと福祉事業者が減っているということがわかります。福祉事業者が行っている福祉タクシーは採算が取れないため、減っているのではないかと分析しています。</p> <p>タクシー事業者を活用したデマンドタクシー事業については、今後の課題であると考えています。タクシー事業者をどのように活用すればいいのか、アイデア等ございましたらお示しいただければ、予算化に向けて検討を進めてまいりたいと思います。</p>
委員	<p>資料1ページ&lt;調査項目&gt;市民アンケートの項目に「バスとは異なる新たな移動サービスについて、「余分に経費がかからない範囲で利便性を上げればよい」とする回答が約6割と主体を占めることから、新たな輸送サービスの導入検討にあたっては現行負担額の中で利便性が向上するサービスを検討する必要があります。」との記載があります。この6割の回答はバスのユーザーではないですね。この考え方でよいのか疑問を持ちます。</p> <p>また、一段上には「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よい」が約6割と主体を占めることから、くるりんばすで市全域をサービスする考え方から地域特性や利用者数に応じた新たな交通手段の導入を検討する必要があります。」との記載があります。私もこれは今後の改正では必要だとは思いますが、これを市民アンケートからの課題抽出とすることには疑問を感じます。課題抽出にあたっては、これまでくるりんばすを使っていたが平成29年度の改正で使えなくなった方の意見と実際に使っている方たちの意見をかなり踏まえなければならない。ユーザーの方からは元に戻して欲しいという声が大きいです。基幹にして残りはデマンドでというやり方は良いのか。双方向にするが予算はこのままということであれば、2時間に1本になるがそれでも戻した方がいいのかなど、聞き方が不十分なのではないのでしょうか。</p> <p>経費に関しては、9月議会でも市長は「必要があれば予算をつけます。」とおっしゃっていました。事務局には頑張ってくださいと思います。</p> <p>市民アンケートをベースに新たな移動サービスに踏み込んでいかなければならない、それは6割の人が現行負担額の中で利便性が向上するサービスを検討する必要があると言っているからという課題の出し方はまずいのではないかと思います。</p>
委員	<p>各区の中の団地でも移動支援の話が出ています。私の住まいは藤島台ですが、藤島台の中でもそういった話は出ています。</p> <p>委員の方々のお住まいの地域ではどのくらい移動支援の話が出ているのかお伺いしたいと思います。</p>
委員	<p>一般の市民の方々はデマンドタクシーという存在自体知らないと思いますので、あまり話題にはなっていないと思います。</p> <p>予算の面についてですが、デマンドタクシーを導入した場合どれくらいの費用が掛かるのかわかりません。デマンドタクシーとはどういったもので、どれくらいの費用</p>

	<p>が掛かるのかを深く調べて、本当にいいものであれば少し予算を膨らませてでもいいのではないかと思います。</p>
委員	<p>私は今後東部地域においては、デマンドタクシーを活用していく必要があるのではないかと考えています。</p> <p>南ヶ丘では移動支援を行っていますが、直行して直行して帰ってくるというニーズは高いと感じています。ぐるぐる回ると行きは早くても帰りは時間がかかってしまう。そういった点が使いにくいという声を聞いていますので、移動支援を行うに至りました。</p> <p>そういった使いにくさをどのようにデマンドタクシー等で補っていくのか。日進のどのエリアでどのような公共交通を充実させるのかは、エリア分析が重要だと思います。資料の18ページには各路線の利用者数の変移があります。この資料からはそれぞれの地域の特色を感じました。例えば五色園線だと平日は8時から10時台の利用が多く、休日は12時台が多いです。ショッピングセンターへの利用が多いのではないかと読み取れます。米野木線では日中の利用が少ないため、朝晩のダイヤを充実させた方がよいのではないかなどです。市民アンケートからこのような課題を導き出すのではなく、各地域でニーズが違うのでエリア分析をしっかりとした上で地域公共交通計画の課題解決の道を探っていくことが必要だと思います。エリア分析が今回述べられていないと感じます。エリア分析を行い、各地域の特色をしっかりと把握することが大事だと思います。</p>
委員	<p>利用者の1人として意見を申し上げます。改編前に戻していただきたい。改編前が利用しやすかったと思います。双方向もありましたし、2時間に1本でも使いやすかったです。</p> <p>改編前に戻した時の経費と今のままでデマンドタクシーを導入した場合の経費の比較を知りたいです。色々な業者を取り入れるのもいいと思いますが、まずは利用しやすいくるりんばすにしていきたいと思います。</p>
委員	<p>このアンケートは日進市全体を対象に取っていますよね。エリア内の問題を抽出した方が色々わかるかと思います。</p> <p>また、住んでいる北新町では地域の移動支援の話は聞きません。</p>
事務局	<p>いくつかいただいた質問につきまして事務局から回答いたします。</p> <p>デマンドの経費についてですが、予算要求の段階ではありますが、まずは実証実験を行いたいと思っています。実験の中である程度規模感を把握し、概ねの金額を捉えようと思っています。ニーズがどれくらいあるのか、車1台でどれくらいの人が運べるのかなどが重要です。ただ一定以上のニーズがあれば、バスで運ぶことの方が効率的です。見極めも併せてしていきたいと思っています。</p> <p>エリア分析については、アンケートの項目でお住まいのエリアを聞いていますので、クロス集計をかけることができます。よって、利用者アンケート及び市民アンケートについてはエリア分析が可能ですので、掘り下げていくことを検討したいと思います。</p> <p>以前の経費についてですが、前回の再編の際には基本的には予算を増やせないということが前提の中、住宅地が増えているため既存路線の維持が難しく、エリアを拡大</p>

	<p>しなければならぬため再編をしたところです。今回新たに再編するにあたり、どのような方向性で再編していくかというのはこれから決めていきますが、解決しなければならない課題があって、課題解決に相応しい手法として再編前の運行が良いということであれば、それも1つの結論だと思います。ただ、解決すべき課題が以前の運行で解決できるのかという視点を持つ必要があります。そのためにも課題の把握が大事であると考えています。</p>
委員	<p>市民の皆さんの意見で一番強い要望としては、双方向運行の実現かだと思います。そしてなるべく短い路線で目的地へ直行して行き帰りができる路線を考えて欲しい。また前に戻して欲しいという意見もあります。その辺りが今のアンケート分析からはあまり出てきていないのではないかと思います。エリア分析をクロス集計でこれから行うとおっしゃいましたので、分析の上、このエリアの方々の声を聞いてみようという思いを持ってワークショップ等を行って頂きたいと思います。</p> <p>前回のワークショップへ私も出席しましたが、ほとんどの方が車を持っている方だとか、社会福祉協議会の方だとか市議会議員の方などでした。そういう方々の移動先だとかアイデアを聞いていましたが、そういったことではなくて、ベースデータでエリア分析をして、このエリアからはこういう声が上がってきましたという成果の出る実効性のあるワークショップをしていただかないといけないと思います。改編前には何故50万人も使っていたのかという答えは、エリア分析の中から見つかると思います。そこからこのエリアは双方向、このエリアは直行型など地域に適した運行方法が見つかると思います。</p>
委員	<p>34ページに旧計画目標の達成度評価という項目があります。①日頃バスを利用する人の割合、②公共交通の利用者数、③公共交通の不満割合という3つの分類で達成度の結果が出ています。①日頃バスを利用する人の割合においては、32.8%の現況値を34.0%に引き上げようと思っていたが、19.4%に下がってしまった。要するに未達成ですね。②③についても同様に未達成です。未達成にも2種類あるかと思います。目標に一步及ばずであったが前より改善した未達成と元より悪化してしまう未達成です。これは後者です。</p> <p>この達成度評価には記載がありませんが、料金を値上げした際、当時の市長は市民の皆さんにも応分の負担をしていただかなければならないと収支率を改善しようとしたが、結果として収支率も低下しています。よって全てのことが改編前より悪くなっているのです。何か原因とお考えなのでしょうか。</p>
事務局	<p>結果は真摯に受け止めるべきだと思っています。</p> <p>再編に至った1つの経緯として、くるりんばすは平成12年以降高齢者の足として発展していきました。そこから9時から16時までの運行をしていたものが、徐々に運行を拡大して、通勤通学の足として利用されるようになり、都市交通の側面を強めていきました。平成21年から赤池学院線を中央線に取り込んだ結果、若い人がどんどん利用し、かなりの層を占めるようになりました。本来、高齢者の福祉の部分とは別に都市交通として民間路線がきちんと整備されていれば、商業ベースで賄われたはずの利用者であり、そういった人を民間路線がないことを理由に税金で手当てしていたことが運行経費の増大に繋がったというのが前回路線の反省だと捉えています。</p>

	<p>その反省を踏まえた結果が平成29年の再編です。蓋を開けてみれば確かに地域交流交通の利用者は減り、満足度も下がっています。一方で幹線バスの利用者は増えています。再編の結果、幹線バスを利用していただくべき人をくるりんばすから幹線バスへ戻すことができました。しかしながら結果として、高齢者の利便性も失われたというのは大きな反省点であるということも理解しております。次回の再編においてはその部分をいかに整理して利便性を確保した上で適切な負担割合を設定するかというのがポイントだと思っています。</p>
委員	<p>くるりんばすの利用者が減った分を幹線バスが代替したということは若干あると思います。しかしながら、くるりんばすと幹線バスは基本的には別の場所を走っています。幹線バスの利用者が増えたからくるりんばすの利用者は減ってもいいということはありません。</p> <p>最も大事なことは、バスに乗らなくなってしまった人が増えてしまったということです。乗らなくなってしまった最も大きい要因は、私は料金だと思っています。たしかに200円になった後も五色園線の利用者数は増えています。それはあの路線が非常に便利な路線になったからです。それは否定しません。100円だったものを200円に上げたというのは乱暴だったと思います。その認識を持たないと次へは進めないと思います。</p>
事務局	<p>運賃が高いから乗らないということであれば、今の公共交通で十分なので、ただ単に値下げをすればよいという話になりかねません。運賃体系を見直すべきだという指摘はもっともだと思いますが、それよりも今の交通体系に不足している点は何なのか。どういった点を改善すれば使いやすくなるのかを課題としてこの場で共有して、どういった方向性で見直すのかを議論していただきたいと考えています。運賃が安くなれば解決だという話では、計画を作る意味そのものがないのではないかと感じてしまいます。</p>
委員	<p>料金が一番大きい原因だと言っています。それ以外にも問題はたくさんあります。ただ、これだけ大きな差が出たのは料金が原因だと言っています。それを認めなければ前には進めませんよ。</p>
委員	<p>運賃に関してです。私は6ヶ月定期を購入しています。私も70歳を過ぎて最近出歩かなくなってきた、半年で5,000円というのは少しもったいないと感じています。例えば80歳以上は無料とか、75歳以上は1年で5,000円にさせていただくとお得な感じがします。一乗車200円という往復で400円です。高いなと感じます。運賃を値下げするというのは難しいですね。</p>
事務局	<p>運賃そのものは協議運賃となっています。次の計画を作る際にどれくらいの財政目標立てるのか、収支改善を目指すのかが全てです。今回作る計画も国へ出す際には収支率を出して、それが計画を作ることでどれくらい改善するのかというのを謳う必要があります。利用者を増やすために値下げするという点だけでなく、収支をどうするかという点も計画の中で考慮する必要があります。ただ、税金の費用対効果を上げるという点で、今以上に高齢者などの交通弱者に対する恩恵を加えて料金を引き下げるとするのは選択肢として全くないということではありません。</p>
委員	<p>料金体系についてはデマンドタクシーであったり、スクールバスであったり、色々</p>

	<p>な交通機関を活用する中で、くるりんばすと同じ料金体系にするのかなど、複合的に考えていかなければならないと思います。</p> <p>ただ、間違いなく今回の利用者が減ったというのは料金のこととルートの変更がヒットしなかったことが原因だと思います。それを今回必ず回復するというのは組み込まなければなりませんと思います。例えば敬老パスみたいなものにするのか、改めて議論すべきかと思います。</p> <p>実際に定期券を使う人は増えましたが、利用者が減って収支率が下がったというのもありますので、収支に関しての分析もエリア分析と併せて行って頂きたい。</p>
委員	<p>値段が高くなったというのはすごいインパクトで、乗らなくなった動機付けに大きな影響を与えたと思います。でも移動に必要だから利用するが、さらに路線も不便になったら、それではやはり乗らないと思います。</p> <p>元の料金に戻すのは難しくても、200円を150円にできないのかなどというシミュレーションは必ずしていただきたいと思います。</p>
委員	<p>これからのことですが、例えば元の路線に戻して、元の100円に料金を引き下げたとして、全く元の状態に戻せば離れてしまった利用者が戻ってくるかという戻ってきません。むしろ新しい人をどれだけ呼び込むかを考えねばなりません。</p>
委員	<p>住んでいる竹の山地域ではくるりんばすの利用率や認知度が低い気がします。先ほどから出ているデマンドタクシーも、私も公共交通会議に出るようになり初めて知った言葉なので、市民のみなさんはあまり知らないと思います。利用に地域性があるということは改めて感じますので、エリア分析でニーズを掴むことは必要だと思います。</p> <p>くるりんばすの利用で相野山地区の授業でバスを使っていることや、塾に通うためくるりんばすを利用しているなどという話は耳にしたことがあります。そういった利用がそのままできるようにしてあげたいと思います。</p> <p>運賃については100円が200円にというのはかなりのインパクトであったと思います。一方で路線維持のために必要であったという面もあるかと思っています。解決策がある訳ではないですが、今後の議論で見つけていきたいと思っています。</p>
委員	<p>お年寄りから聞いた話です。くるりんばすはお花見などのんびり見学するには最高だと言います。私たちの年代になると忙しいです。1分でも惜しい。バス停まで行ってバスに乗ってという時間がもったいないと感じます。</p> <p>これから高齢者も多くなってきます。車も返納してゆっくりとした人生を送っていきたいと思っています。高齢者は病気も抱えます。お医者さん通いというのもあり、かかりつけのお医者さんへ早く行きたいという思いもあると思います。直行へ病院へというバスも工夫して、考えていただきたいと思っています。</p>
事務局	<p>ワークショップでは各回で色が違っていました。参加者も実際に利用している方、利用しようと思っているが利用の仕方がわからない方、家の近くにバス停があるがどこへ行くのかわからないから乗れない方など様々でした。色々なお声をいただくことができたので事務局としても勉強になりました。</p> <p>委員の皆様からいただいているご意見の通り地域性があると思います。また地域の中でもさらにそれぞれの人が行きたい方向というのは違って、通勤通学のため駅</p>

	<p>に行きたい人もいれば、年配の方で通院したいという方もいるでしょう。病院であっても、みなさんそれぞれかかりつけのお医者さんがあって、行きたい方向も様々です。お買い物に行くということでも行きたいスーパーはそれぞれです。</p> <p>全ての移動を行政で賄い切れるかという点と難しいです。デマンドというのはある種その可能性を広げてはいますが、フルデマンドで行うのはコストの面で難しいです。折り合いをどこでつけるのか考えなければならない。バスの機能というのは移動を束ねる機能です。移動する人をまとめて運ぶことにバスの意味があります。ある程度大きな集まりのある移動をどう見つけるのがバスの路線を決める上でポイントとなります。1人1人の細かいニーズにどこまで寄り添えるのかということと、ある程度採算性が成り立つ範囲でまとまった人をバスで運ぶということの折り合いの付け方を考えねばなりません。</p>
委員	<p>地域性については、区長さんのお仕事が大変なのは承知の上なのですが、区長さんを通じて、もう少し生の声を聞くことはできないのかなと思います。小学校区よりももう少し小さなエリアで、例えば乗らなくなった人たちの意見だとか、生の声を拾っていただくといいと思います。</p> <p>私は相野山福祉会館のワークショップに参加しました。ワークショップでは、自分で具体的に運行ルートを考えてきたという方がいらっしゃいました。その方がおっしゃるには、五色園から真っ直ぐ長久手イオンへ行けるルートはすごく良い。絶対残して欲しい。しかし、竹の山のスーパーに行きたいのに五色園からは行けない。岩藤のスーパーが閉まってしまったので、竹の山に行きたい。駅への双方向だけではなく、竹の山へのダブルループで回して欲しいと具体的な意見も聞くことができました。</p> <p>地域には想いを抱えている方はたくさんいると思いますので、何とかそういった方々の意見を聞きに行くことができればと思います。</p>
委員	<p>今のご意見への付け加えです。ワークショップの意味が全くなかったわけではないです。ただ、きめ細やかなワークショップではないなと思いました。</p> <p>前回の改編の際は、職員の方が集会所に赴くとか、地域を回られたんですよね。それでもなかなか上手くいかなかった現状があります。課題抽出をした上で、ピンポイントに例えば地域の老人会に声をかけて以前乗っていたが、乗らなくなった方に参加いただくとか、回覧板を回すとか何かしていただきたい。</p> <p>スケジュールが厳しい中でどのように11月のワークショップを行うのか、また計画にはどのように落とし込むのかお伺いしたいと思います。</p>
事務局	<p>計画作成は課題抽出を経て、11月に向け基本方針を定めることとなります。課題と基本方針を持って、11月の地域のワークショップを行うこととなります。地域の皆さんであればどのように課題を解決するかという点と、こうして欲しいというニーズを聞き取ることを主眼に置いたワークショップを開催したいというのが今のところの予定です。</p> <p>今のご意見は、課題整理の段階に立ち返って、地域の声をしっかり聞いた方がいいのではないかという意味合いだと受け止めました。そこまで遡った場合、年度内にまとめ切るのはスケジュール的に難しいと思います。</p>
委員	<p>例えば18ページの便別利用者数を見てもわかるように、赤池線では朝赤池駅方面</p>

	<p>に行く人が多いことがわかります。ところが帰りを見るとこの人たちは利用していないことが伺えます。以前は帰っていました。そういった朝利用しているが、帰りは利用していない層にワークショップではない手法で聞いてみるとか、大きく利用が減っている米野木、三本木、梅森、岩崎線利用者に集中的に聞いてみるとか、「この課題について聞く」というワークショップにシフトしていただきたい。</p>
委員	<p>くるりんばすを利用されている委員の方が少ないです。その中でくるりんばすのことを話し合うというのは現実的ではないと思います。</p> <p>私は米野木線を利用していますので、米野木線のことにはわかりますが、他の路線のことは全くわかりません。市民公募の方もくるりんばすを利用している各路線の地域の方として、経費の問題もあるとは思いますが、人数も多い方がいいのではないかと考えています。先ほど区長さんにご協力いただくという話もありました。区長さんのように各地域の意見を取りまとめていただく方がいるといいと思いました。</p> <p>市の職員の方も毎年異動されます。代わるたびに同じことを繰り返す話すということもありました。せめて部分改正から全線改編までは同じ方々にしていただきたいと思います。今の方々に最後まで見届けて欲しいと思います。</p>
委員	<p>意見を申し上げます。路線についてですが、今は住んでいるところと駅と市役所を結ぶことが基本になっています。くるりんばすの中で五色園線が非常に上手く回っています。なぜ上手く回っているかというと、五色園という大きな住宅地から長久手古戦場駅へ短時間で行き帰りができる便があるためです。駅、スーパー、コンビニへは強い移動のニーズがあります。たまたま五色園は駅、住宅地、市役所へ縦に結ぶことができたため今のような路線になっていますが、他の路線は大きくくるくる回るだけになっています。要するに全便市役所に寄っていたものを2、3便に1回市役所に寄るようにしたらどうだろうということです。1回市役所に寄ったらその次の便では住宅地と駅を結ぶということです。これで米野木、三本木、梅森線の課題は解決し、五色園線はもっと良くなります。赤池線は今のルートでだいたい良いのではないかと考えています。岩崎線は唯一駅に行っていない路線ですね、岩崎線は日進中央線との乗り継ぎを上手く考えた方がいいと思います。循環線は今のままでいいと思います。</p> <p>料金についてです。料金については色々な考え方があると思います。私は1日200円とした方がいいと思います。こういった料金体系にしているのは犬山市と小牧市です。小牧市は上手く運行していると思いますので、是非料金について検討される際には、小牧市へ話を聞きに行っていただきたいと思います。</p> <p>また、実務の目標値の設定がないのではないのでしょうか。補助金申請のための目標値の設定はありますが、年間、毎月、毎週と短いスパンの目標値を設定して、検証し、常に改善することが必要だと思っています。</p> <p>また、アンケートは数日という短い期間の回答だけなので、これで全てを決めてしまうのは怖いのです。どこからどこへ乗ったかというデータをすべて取るようにしましょう。お金がかかってもいいから絶対導入すべきだと思います。実態を知らなければ手は打てません。そういう仕組みをしっかりと作ってください。</p>
委員	<p>今のお話はPDCAをしっかりと行って、毎年の検証から改善できるところは小幅に改善する状況を作ることが必要だということかと思っています。29年度、30年度利用</p>

	<p>者が大きく落ち込み、改善の兆しが見えなかったにも関わらず、令和元年度動かなかった。何がいけなかったのか分析し、すぐに改善する。この体制づくりが今回の改正で一番大事です。文言としても計画へ定めていく必要があると思います。</p>
委員	<p>免許返納された方にこういった対処をすればいいかという話ですが、今でも高齢者の定期券は非常に割安な値段で販売していますね。この定期券をさらに免許返納した方は6ヶ月で5,000円を3,000円にするとかインセンティブをつけて、返納した方もくるりんばすを使っていきいきと活動できるようにしていただきたい。期限を設けるなど1回きりの特典ではなくて、お金は出していただくが、最後まで面倒を見る仕組みが必要なのではないかと思います。</p>
委員	<p>環境団体の立場から申し上げます。SDGsの17の目標は、2030年までに達成しなければならない全員が抱えている世界的な目標であると認識されているかだと思います。くるりんばすもガソリンで走っているので、CO2排出にある意味一役買っている訳です。ですので、路線再編をされる際には利便性向上を考えて作成したルートはCO2排出量としてはどうなのかを再編前後で比較していただけると良いと思います。</p> <p>SDGsの目標達成のためには、若い現役世代の行動変容がなければ、達成できないというのは言うまでもないことです。毎回車移動されている方でも、何回かに一回はくるりんばすを始めとする公共交通機関を試してみようと思っていただけるような、魅力のあるものにしていかなければならないと思います。利用促進を含めた改編を考えていかなければならないと思います。</p>
委員	<p>市役所の職員の方が毎月くるりんばすを利用して出勤するということをされていたと思います。今はやっているのですか。</p>
事務局	<p>愛知県のエコモビの日というのがあります。公共交通機関の利用または自転車、自動車の相乗りを推奨している日があります。</p>
委員	<p>職員の方の駐車場を広くとって、みなさん車で出勤されていると思います。その中の一部でもくるりんばすを利用されるといいと思います。くるりんばすの日を設けてみなさん利用していただくといいかなと思います。</p> <p>もう1点お願いします。ジブリパークができますね。そこへ行くような路線を考えていますか。</p>
事務局	<p>赤池駅から名古屋商科大学まで直行するバスが走っています。大学からは公園西駅までのバスが出ています。大学とお話ししながらですが、そういった路線を活用できると東西の幹線ができますので、これから調整してまいりたいと思います。</p>
委員	<p>ジブリパークへの路線ができると利用増に繋がると思いますので、ぜひお願いしたいと思います。</p>
事務局	<p>少しお時間いただければと思います。たくさんのご議論ありがとうございます。</p> <p>前回の再編では料金が上がり、路線も変わった。少し乱暴だったのではないかとのご意見は事務局も承知しています。</p> <p>日進市は市街地が点在していて、公共交通の充実にはなかなか難しい地域だと思います。そういった困難さを克服するために大学と協働することや、職員の通勤に関しても、先のお話にもありましたように地球温暖化対策として、意識のパラダイムシフ</p>

	<p>トしていく。通勤に使えるような路線にして、通勤手当の出る現役世代には、しっかり運賃を払って頂いて、高齢者の方々にはリーズナブルな値段で乗っていただけるようにするとか、事務局も色々検討しています。色々な知恵を絞らなければ難しい。</p> <p>例えば、職員の通勤で使えるように出勤できる時間にバスを合わせるのではなくて、人事体系をバスの時間に合わせる。市役所で実践したことを大手の会社へお願いして乗る方を増やすなど、良い形の公共交通を作るため色々な知恵を絞っていきたいと思います。</p> <p>地域の方のご意見についてですが、事務局が知りたいのは、具体的にどの路線でどこに行きたくて、どこが不便になったかということです。例えば委員の皆さんが住んでいる地域で具体的に〇〇へ行けなくなったという生の声があれば拾って頂いて、事務局へお伝えいただくとありがたいです。</p>
委 員	<p>料金体系についてですが、利用者が落ち込んだ地域で、試験的に料金を100円に戻したら利用者が戻るのか検証できたらいいと思います。</p>
事 務 局	<p>貴重なご提言ありがとうございます。料金体系のことは公共交通会議で決めなければなりません、バスの料金に対する実証実験を考えていくのも良いと思います。</p>
委 員	<p>利用者アンケートの見方なのですが、7ページ中段に赤線囲みの項目があります。これはどういう意図の表記なのですか。</p>
事 務 局	<p>赤枠の④、⑤はバスが存在していることに対して必要性を認めている項目になっています。1ページの市民アンケートの項目に、今後の公共交通のあり方について、「車を運転できない人にとっての移動手段」や「いつでも公共交通を利用できるという安心感を与える役割」を重要とする割合が高いことから、公共交通の確保・維持にあたっては、存在価値への期待を認識した上で公共交通の確保・維持のあり方を検討する必要がありますという項目があり、赤枠はその根拠になっています。</p> <p>利用しているから必要だということだけではなく、使っていないが、いざ必要となった時に使えるといいという将来的な意向も踏まえて、残していかなければならないという点を着眼点としています。</p>
委 員	<p>路線の細かい小変更は細目にやっていただきたいと思います。新しい道路ができたとか、新しい施設ができたとか、社会状況が変われば路線も変える必要があります。半年間くらいで見直して、柔軟に運行して頂きたいです。そういった運行は安城市が上手くやっていると聞きます。参考にしてください。</p>
委 員	<p>今回のバス利用者アンケートと乗降者調査の結果について、もう少しエリア的な特出ができるように分析をお願いしたいと思います。</p> <p>部分改正のパブリックコメント相当数集まったと思いますが、大多数が全面改正の意見だったと思います。そういった切実な声も課題として載せるべきだと思います。</p>
事 務 局	<p>利用者アンケートの集計方法や過去にいただいたご意見の計画への反映のさせ方についても工夫していききたいと思います。</p>
委 員	<p>私はコロナの影響で完全に会社へ行かなくなり、バスに乗らなくなりました。元々利用が多くなかったのですが、たまに乗っていた名鉄バスですら乗らなくなっています。コロナの影響で利用が大きく減っている中で、前年対比の利用者数を出すのは難しいと思います。どのように比較するかイメージはありますか。</p>

事務局	<p>コロナの影響で生活様式が変わる中で、過去の乗降と単純に比較しても正しい状況が把握できないのではないかとということです。</p>
ファシリテーター	<p>委員の発言にもありました通り、コロナ前までの需要に戻すためには、再編前のサービス水準まで上げたとしても、利用率が元に戻ることはまずないと思います。コロナで物理的に移動しなくても良くなった方もいらっしゃいます。利用しなくなった方に加えて、新たな利用者を獲得しなければ、適正な利用率には戻らないので、今のサービス水準を基に戻すことだけではなくて新たなサービスを付け加えることは必須なのではないかと思います。</p>
委員	<p>わかりました。新しい利用者を増やすという意識を持って議論していきたいと思います。</p>
事務局	<p>事務局としても、例えばコロナで引きこもりがちになってしまっている高齢者の方を移動に向かわせるとなると、何かしら動機付けになるようなものが必要だと思います。高齢者の方に向けた活動と移動がセットになるようなアプローチをしていかないといけないと思います。ただ単純に便利になったから利用が元の水準に戻るという視点では考えていません。</p>
委員	<p>確認しておきたいのですが、部分改正の進捗はどのようなのでしょうか。</p>
事務局	<p>部分改正につきましては、関係機関と協議を進めている状況ですが、予定通り11月広報にっしん部分改正の記事を掲載し、令和4年1月4日より新たな運行を開始する予定です。</p> <p>十分にご議論いただきましてありがとうございました。次回の公共交通会議までに課題について再度整理をさせていただいて、案として公共交通会議へ提出させていただきたいと思います。</p> <p>今回をもって7期の地域公共交通会議は終了となります。委員のみなさま2年間ありがとうございました。8期でも継続して引き受けていただく委員のみなさまにつきましても引き続きよろしく願いいたします。</p> <p>これもちまして、令和3年第2回日進市地域公共交通会議専門部会を終了いたします。本日はありがとうございました。</p>
	<p>11時30分閉会</p>