

令和2年度第1回日進市地域公共交通会議 意見・質問書 取りまとめ結果

令和2年6月2日付で送付し、委員の皆様からご返送いただきました意見・質問書の内容につきまして、下記のとおり取りまとめましたのでご確認ください。

報告事項（1）運行実績について

【質問】

No.	質問	回答
1	何度も同じことを言ってますが、運行実績と比較するのは何なのでしょう?28年度や30年度と比較する意味は何なのでしょう?	<p>運行実績につきましては、利用状況が改善しているのか、悪化しているのかを把握する上で、過去年度との比較を定期的実施していくことは重要であると考えますので、再編実施前の利用状況とあわせて毎年、第1回の公共交通会議の場で実績報告を行っております。</p> <p>なお、目標値との比較につきましては、バス会計基準（9月末決算）に合わせて数値の集計を行い、毎年12月～1月の会議で目標値との比較をお示ししております。</p>
2	今回最終月の3月に異常値が表れています。今、6月ですから、4月・5月の数字も分かっているはずですが。文書では、一部書かれておりますが、さらに悪化しているようです。3月～5月の実績を明らかにして、(運行実績補足とでもして)どう対応すべきかを検討すべきかと思えます。	<p>数値として、4月分、5月分の利用者数については既に報告を受けておりますので、把握している数値に関して資料として整理し、7月に開催予定の第二回地域公共交通会議にてご報告させていただきます。</p>
3	<p>(運行実績について) 統一的な表示は難しかったか。</p> <p>28・29・30・令和元年の4年間分の統計数字があるのであれば、統一的に表示した方が分かり易い。運行実績では、29年度が外されている。月別運行収入では28年度が外されている。</p>	<p>運行実績（利用者数の実績）につきましては、過去4年分の数値をすべて記載すると大変見にくい表になってしまうため、前年度（H30）との比較と再編前（H28）との比較に絞って数値を掲載し、その他の年度については折れ線グラフでご確認いただく構成としております。</p> <p>同様に月別収入につきましても、紙面の都合上、前年度（H30）との比較に絞って掲載しております。</p> <p>なお平成29年度の再編により、中央線が民営化されたため、定期券を含む中央線の収入相当分を算定することが出来ないなど、単純比較が困難であるため平成28年度との比較については掲載しておりません。ただし、過去の実績・数値に関しましては、これまでの会議で報告をしておりますので、ホームページ等でご確認ください。</p>

4	7路線の経費と中央線の経費の差が大きいので改善の余地が中央線に有るのでは、原因は?	日進中央線は名鉄バス株式会社の路線バスで、6時台～23時台まで運行しており、さらに往復路線として一路線あたり2台のバスを使用して運行しております。そのため、日進中央線よりも運行時間が短く、一路線あたり1台のバスで運行している、くるりんばすと比較すると、経費はより多くなるという事情がございます。
5	運行経費人件費7.7%アップと記載有るが高いのでは? (大企業1000人以上で2%、中小企業100人未満1.75%と考える)	説明が不足しておりましたが、運行経費の増加につきましては、人件費の上昇のみではなく、燃料費の高騰(令和元年度の数値となるため、当時は燃料費が高騰しておりました)や消費税が8%から10%に変更となった影響も含まれております。
6	くるりんばす1台の購入経費27,158千円と高いと思うが。(横浜市の参考資料によると小型バス1,600万円～1,800万円、中型バス1,900万円～2,000万円)	横浜市の参考資料を確認したところ、車両の本体価格として中型バス1,900万円～2,000万円との記載がございました。 ただし、購入した車両を路線バスとして運行するためには料金箱(ICカード対応)の設置や行先表示機の設置など、それぞれ100数十万円程の機材を架装する必要がある他、車体のラッピング費用や運賃表示器の設置などにも大きな費用が掛かります。また消費税も270万円程課税されるため、最終的な契約価格は本体価格を大きく上回る金額となります。

【意見】

No.	意見
1	やはり比較すべきは計画です。こうありたいと思った計画に対して、うまくいったのか、もし、うまく行っていないのならば、何が原因で、どうすればいいかを考え実行することだと思います。計画は年間の数字しかありませんが、過去の実績から月別の傾向値を出せば簡単に月別計画を出すことが出来ます。年間計画だけですと、今回のように途中で異常が発生しても、対応ができません。いち早く新しい仕組みを考えてください。
2	新型コロナウイルスの為、3月はどのコースも減っていることは一目瞭然ですが、致し方ない事と思います。一日も早い終息を願うしかありません。4月以降も厳しいかと思いますが、市民の足として頑張っていたいただきたいと思います。宜しくお願い致します。 障害のある方から、くるりんバスが走っているのを助かっているとの声を聞きました。
3	やはり、改編後の回復はもう見込めないのだと感じました。米野木線、三本木線、岩崎線の3コースで改編後にくるりんばすを利用しなくなった半数ほどの方はその後どうしていらっしゃるのか? どんなに困っていらっしゃるだろうかと。 とても気になります。改編に賛成した身としてとても心が痛いです。 オンデマンドバスやオンデマンドタクシーなど、それに代替するサービスの提供は急務と考えます。買い物応援などの地域の支援と行政が協働できるといいですね。また、3コースの利用者がなぜ半減してしまったのか、しっかりと分析をして次の改編には必ず利用していた方がくるりんばすに帰ってくるようにしていただきたいです。自分の肌感覚ですが、原因は料金が倍額になったことよりも、やはりコースが使いにくくなったことが大きいように感じます。

4	コロナが流行ってしまったので、乗る人が少なくなったのは仕方ないです。 しばらくの間は様子を見ましょう。
---	--

報告事項（2）新型コロナウイルス感染症に関する定期券の取扱について

【質問】

No.	質問	回答
1	定期券の延長分の減収は、どこの負担と考えるか。	定期券を延長することにより、その分の運賃収入が減少することとなります。運賃収入が減少することで、その分の運行負担金が増加いたしますので、最終的には市の負担額が増加します。 なお、6月16日現在で21名の延長申請を受け付けておりますが、これによる運行収入の減少額は数万円程度と考えられます。

【意見】

No.	意見
1	基本的に賛成です。ただし、公平性を求めるために細かい計算をしているようですが、より迅速に対応するため1か月とか2ヶ月というように決めて対応した方がいいと思います。当然手続きも簡単にして下さい。
2	延長したことは良い。
3	通学の人達については休校となったため、分かり易いのですが、その他の定期券の利用者については、運行実績から判断して利用されていない方が多い事がおわかりかと思います。私の身近の方達も福祉会館、図書館等、公共施設が利用できず、又、通院も病院側から薬を数か月分処方され、通院も減っているそうです。 3月から9月までの6か月定期券も4月、5月、ほぼ利用されていないとの事でした。有効期間を延長する措置は大いに賛成です。 延長期間、手続き方法等、広く伝えていただきますようお願い致します。 私も口コミで多くの利用者に伝えたいと思います。
4	せっかく購入したくるりんばす定期券が無駄にならない措置を講じていただけて良かったです。
5	良いと思います。

報告事項（3）新型コロナウイルス感染症予防の対策について

【質問】

No.	質問	回答
1	梅雨の時期に入り、雨の日も多くなっていますが、窓の開放はどうしてゆく予定ですか？	雨の日においても、ひどい雨でなければ原則開放した状態で運行することです。また、五色園線・循環線の中型車両につきましては、車内換気装置が装着されておりますので、常時換気を行いながら運行を実施しております。

【意見】

No.	意見
1	賛成です。
2	十分な対応で良い。
3	運転手の方達の感染防止の対応、本当に御苦労様です。その成果として感染者の増加が日進市においてはなく、感謝しております。
4	幅広く市民の方々に知ってもらうことが必要。
5	新型コロナウイルス感染症予防のためにできる限りの対策をしていただきありがとうございます。
6	写真だけでは消毒マニュアルが無いので細かな指摘ができない。
7	毎日大変な作業ですが、消毒してもらえると乗る人も安心だと思います。ありがとうございます。

報告事項（3）免許返納について

【質問】

No.	質問	回答
1	無料パスカードの費用はどこ負担か。	今回の運転免許自主返納支援事業の特典拡大により、6か月分の無料パスカードを発行することになりました。これは、日進市が6か月間（定期券にして5,000円相当）の無料乗車を許可していることと同じでありますので、その分の運賃収入が減少することで、市の負担となります。
2	改正前の対象者、改正後の対象者予測は。これによる減収はどのように収支計算に反映させるか。	回数券については、市が事前に購入をしたものを申請者に交付するため、運賃収入として計上されます。一方で、無料パスカードの交付については、収入の減少を通じて市の負担となります。 ただし、免許返納特典の申請者はこれまで年間70名程度で推移しておりますので、特典拡充による申請者の増加を見込んだ場合でも、収支率に大きな影響を与えるような金額とはならないものと考えます。

【意見】

No.	意見
1	賛成です。むしろ遅すぎたと思います。高齢者の交通事故を減らすために、免許証の返納を奨励するのならば、高齢者の足の確保をどうすべきか真剣に考えるべきだと思います。少なくとも、くるりんバスの終生無料化ぐらいはするべきだと思います。JR・私鉄・タクシーの割引も考えるべきだと思います。
2	3か月分の無料化ではメリット少ない。名古屋市等を見習う、大改革が必要。(1年間無料にする)利用者数を増やすことを第一にする。そうすれば、本数も増やせて、利用者の利便が増すことになる。
3	大きく改正され、これによって返納者が増え交通事故の減る事が望ましいと思います。
4	幅広く市民の方々に知ってもらうことが必要。
5	65才で免許返納。早いなと思いましたが、支援の拡充は良いことと思います。
6	年齢65歳以上は無料で回数券配布は必要ないと思います。 (乗車率アップ対策)
7	良いと思います。

議題 (1) 令和元年度日進市地域公共交通会議歳出歳入決算について

【質問】

No.	質問	回答
1	第1表の歳出2精算金の決算額740,840円、市への精算金となっています。内訳は会議費△472,650円と事業費△268,230円の合計額740,880円で40円の差額は合計の予算との差1,040円に含まれているのは何故ですか?	3列目の「予算との差」の項目についてのご指摘としてお答えいたします。この項目は、1列目の「予算額」と2列目の「決算額」の差額を、それぞれの款項目ごとに算出した数値を示しております。そのため、お示しいただきました740,840円は決算額ではなく、事業費精算金の項目についての予算額と決算額の差額を示したものになります。 「予算との差」の項目を計算しますと、 (事業費精算金)-(会議費)-(事業費)-(予備費)となりますので、 740,840-472,650-268,230-1,000=-1,040 となることから、合計での予算との差は1,040円となります。
2	市への精算金とは何ですか。	公共交通会議の予算は、市から支出されています。そのため、年度内に公共交通会議で使わなかった予算を年度末に市に「精算金」として返却するものになります。
3	大学との共同事業について、一生懸命やってくれているので、お金を出してあげたいと思います。どうでしょうか。	大学の学生さんたちとの連携事業につきましては、市民協働課の市内大学連携事業の一環で協力していただいております。実費等必要経費については、市民協働課の事業として支出をしております。

【意見】

No.	意見
1	賛成です。特に意見ありません。
2	清算金 741,840 円について工夫した施策を実施すべき。ただ返金することはどうか。アイデア等を聴取する会議等の設置が必要
3	監査が必要だと思います。

議題（2）令和2年度日進市地域公共交通会議歳出歳入予算について

【質問】

	質問	回答
	なし	

【意見】

No.	意見
1	賛成です。特に意見ありません。
2	予算の有効活用が第一である。 他市等への視察研修の実施 アンケート等の意見交換場所、会議設置
3	会議費の食糧費とはお茶の事でしょうか?お茶は各自持参が良いのではないのでしょうか? コロナ対策の1つとして考えてみてください。
4	利用促進事業 50 万円。コロナの影響がここにも。 何かできるといいと思いますが。具体的な案が今はないのではありません。
5	良いと思います。

その他、ご意見ご質問

【質問】

No.	質問	回答
1	令和3年4月に向けての準備を急がなければなりません。今回の会議で工程表の提示があると思っていましたが、残念です。今回のような書類審議でも構いませんので、至急お示しください。	今回お示しすることが出来ず、申し訳ございません。くるりんばすの修正等につきましては、令和2年7月17日開催の令和2年度第2回地域公共交通会議の場でご議論いただく予定としております。ご案内を同封いたしておりますので、詳細についてはご案内分をご確認くださいませよう、よろしく願いいたします。
2	委員のメンバー表があれば下さい。	同封いたしましたので、ご確認ください。
3	会長選任(どなたが、どのように選任されるのか)についてお示し下さい。	日進市地域公共交通会議の会長については、委員の任期が2年となっており、任期が更新される最初の会議の場において、委員同士の互選によって選出されております。現在の委員の任期は令和元年10月2日から令和3年の10月1日までとなっており、今回の任期において最初の会議であります令和元年度第2回日進市地域公共交通会議の場において、互選・承認を経て松本委員が会長として選任されました。
4	経費資料が一括計上されているが、細かなチェックの必要はありますか？	運行経費についてということでお答えいたします。 運行経費につきましては、名鉄バス株式会社様と、くるりんばすの運行協定を締結する際に、経費等の精査しております。

【意見】

No.	意見
1	小生の意見は、路線については①最寄りの駅に2回寄る8の字路線②市役所への立ち寄りを3~4回にして、最寄りの地域・駅の回遊を多くする。どちらかと言えば②推奨。 料金については1日200円。定期券については現状維持。です。
2	抜本的改革として、バスから小型タクシー化、要望毎に対応する方式。 他市で成功している状況視察する。 市民から個別アンケートをとる。 乗車状況のデータ化。可能なら実施(いつ・どこから・どこへ等の利用データのこと)

3	<p>米野木線の「福成」のバス停での乗客はとても少ないです。</p> <p>バス停の手前左折する前後あたりは、近くに米野木郵便局、JA、豊田信用金庫と金融機関が3か所ありますので、利用が増えるのではないかと思います。</p> <p>バス停の移動ができればお願いします。</p>
4	<p>今年度の事業ならびに会議スケジュールについて</p>
5	<p>新型コロナウイルス感染症の影響は計り知れず皆様のご尽力に心より感謝いたします。いつもありがとうございます。</p>
6	<ul style="list-style-type: none">・名鉄は企業としては損はしていない(負担は市が補填)・市民目線から路線改革を事項毎に分科会で検討すべき・市の各区長を通じて各1名くるりんばす担当者を選んで会議に参加して貰って意見聴取をしては。・早く結果を出すため副市長を議長として経験豊富な経験のある松本会長を意見発言者側委員とした人事提案を致します。・市長方針の倍増計画案の具現化の推進検討が議題にないが導入したほうが良いのでは・五色園線が増えている、他路線も検討し、相互乗り入れがアップ率向上と思う
7	<p>コロナで大変なので、会議も書面会議でやっていただいてありがたいです。</p>