

令和3年度第1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7月19日(月) 午前9時30分から午前11時50分まで
 場 所 日進市役所4階 第1会議室
 出 席 者 横江孝順(委員)、川口洋子(委員)、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)、鈴木直宏(委員)、浅井和貴(委員)、白井雅宏(オブザーバー)、佐藤公泰(オブザーバー)
 欠 席 者 なし
 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ト 小林良治(ファシリテーター)
 傍聴の可否 可
 傍聴の有無 あり(5名)

発 言 者	内 容 (要 旨)
部 会 長	それでは定刻となりましたので、第1回地域公共交通会議専門部会を開催します。今回から新たな委員の方にもご参加いただきます。新たな委員の方はご挨拶をお願いいたします。 (新規委員、オブザーバー自己紹介)
事 務 局	防災交通課長よりご挨拶申し上げます。 (防災交通課長挨拶)
部 会 長	本日は傍聴の方がお見えです。入室いただいてよろしいでしょうか。
委 員	異議なし
	傍聴者5名入室
部 会 長	では、部分改正方針案の修正について事務局より説明をお願いいたします。
事 務 局	(令和3年度6月までの利用者数及び運行収入について報告) (部分改正方針案の修正について説明)
部 会 長	事務局より修正案を報告いただきました。令和2年度から専門部会で修正案を検討してきましたが、本日事務局より令和3年度の修正案を提示いただきました。様々な事情があつてのことだと思ひますが、昨年までの修正案が一旦元に戻りました。令和3年の10月の改正を目途として会議を重ねてきました。事務局からの修正案が出てきたのは良いのですが、10月の改正に間に合うのかどうか懸念しています。それについて事務局いかがでしょうか。
事 務 局	前回の公共交通会議でご説明いたしました通り、部会での修正を受けまして、8月の公共交通会議で案を承認いただきますと、そこから具体的な改正の手続きに入ることができます。10月まで間がないため、利用者様への改正の周知期間を考えると3ヶ月程度の期間の延長は必要であると判断しております。
部 会 長	例えば改正については公安協議が必要になるかと思ひますが、事務局はこれから修正案についての公安協議を実施するのでしょうか。
事 務 局	バス停設置に関する協議の状況については資料に記載してある通りですが、この後バス停に関しては植栽帯を取り除いたり、縁石を取り外したり、場合によってはスロ

	<p>ープをつけたりと工事が必要になります。工事に関する協議は道路管理者及び警察とこれから実施していくこととなりますので、工事に関する協議を行い、工事発注する期間が必要になります。</p> <p>また、ダイヤ表を印刷して各戸に配布し、前もって周知をするためには、遅くとも2か月前には皆さんのお手元にダイヤ表を届ける必要があります。これを11月の広報へ折り込んで全戸配布すると仮定すると10月には印刷発注しなければなりません。9月にはデザイン完成となると、8月の会議で決まった後、11月の周知となるのはやむを得ないと考えます。周知期間を考慮すると、恐らく1月からの運行開始が妥当ではないかという判断をしているところでございます。</p>
委員	<p>前回の会議でスケジュール的に難しいという話は聞いています。前提となっているのは、8月の公共交通会議で諮るという話ですが、急ぐのであれば今日決まったことを書面会議で諮るなどもっと早めることはできませんか。</p>
部会長	<p>事務局いかがですか。</p>
事務局	<p>簡易な協議事項を書面会議で実施するのは適切かと思います。しかし今回のような路線の一部を変えるという大きな決定を書面のみで行ってしまうというのは、関係者の皆さんの議論が十分に行えないままの決定になってしまうのではないかということから、書面会議は避けたいと考えております。</p>
委員	<p>問題点やどういった議論があったかを明確に書いておけば書面会議でもできます。我々は一刻も早く改正したいと思っています。1ヶ月でも前倒しにする努力をしなければならぬと思います。</p>
事務局	<p>(スケジュールに関する説明を補足)</p>
委員	<p>入札関係の事情はわかっていますので、時間がかかることはよくわかります。またパブリックコメントを反映して新たに提案をされることは非常にいいことだと思います。パブリックコメントはある種形骸化していることもあり、出しても変わらないということもあるので、時間をかけてでも市民に寄り添ったものを作るという姿勢はとても大事だと思います。</p> <p>ただ先日の公共交通会議では市役所発着でいくという話でしたが、赤池線と米野木線は日進駅発着にするのは大きな変更ではないかと思います。市民の皆さんの声、パブリックコメントにも日進駅で待たされるのは何とか避けてほしいという願いがあったかと思います。それをパブリックコメントには無かったけれども行政側で精査したら、やはりこうした方がいいのではないかという提案があった訳ですね。浅田で乗った人が日進駅で10分から15分待たされて赤池方面に行かなければならないというのはないことはないです。その辺りの利用者の実態というのは把握されているとは思いますが、パブリックコメントは行った後でこれをやるということで本当に影響がある人はいないのか見ていく必要があるのではないかと思います。</p> <p>前提として、今回の部分改正は現在利用されている方へ影響がないようにという基本線があるので、日進駅発着を変えないといいのは良いのかなと思います。しかし、パブリックコメントでは変えますという話になっているので、2路線だけ変えないという話になると全て市役所発着になるのではないのかという話が市民の方々から出てくるかもしれない。性急にやるのはリスクが高いのではないかと思います。</p>

<p>委員</p>	<p>私も日進駅発着にするというのは驚きました。私は米野木線を利用しています。ここには米野木線から赤池線へ乗り継ぐ人が不便であるからと書いてありますが、今でも日進駅では朝早い便と1時台の便は米野木線から赤池線へは乗り継げません。全部市役所で発着すれば乗り継げる訳です。今は他の線から乗り継いで赤池へ行こうとすると、日進駅で15分ほど待たされて赤池駅へ向かいます。日進駅のバス停には屋根はありますが、暑い日などでは15分というのはかなり辛いです。冬はすごく寒いです。市役所でしたら中に入って待つこともできます。</p> <p>また、日進駅発着というのはすごく複雑で、これが市役所発着になればすごく単純になり乗換もしやすくなります。やはり全部市役所発着にさせていただきたいと思っています。</p>
<p>事務局</p>	<p>日進駅発着のデメリットについては重々承知しています。今お伺いしたようなお話もパブリックコメントにおいても意見をいただいています。そういった問題点について日進駅発着を取りやめて解消するという方法もありますが、単純に日進駅で降ろされて暑い寒いという話であれば、今名鉄バスと日進駅で降ろさなくていい手法はないのかと改めて協議をしています。乗ったままいられるのであれば、市役所発着と何ら変わらないのでバスを待つ環境としては改善されるのではないかと思います。</p> <p>また、例えば米野木線は現行の2便では9時28分発日東東山というダイヤになっていて、9時38分日進駅着となっています。変更ダイヤ案で見ていくと9時23分日東東山発、9時33分日進駅着というダイヤで、赤池駅に行こうとすると10時12分赤池駅着となります。市役所発着にするとどうなるかというのは、例えば日東東山ではおそらく9時30分から40分頃の間にはバスが来るという形になるかと思えます。その後、日進市役所に着くのは10時20分台になるかと思えます。そこから赤池線に乗り継ぎ、今のダイヤだと概ね35分かかることから、恐らく赤池駅に着くのは11時20分くらいになるかと思えます。今2便から3便に乗り継いで赤池駅に行っている人が現行では10時20分頃、改正ダイヤでは10時12分頃に着くことができますが、市役所発着にすることで11時20分頃に着くことになり、1時間程度遅くなることから、この路線を利用されている方にとっては損なわれる利便性が大きいのではないかと考えました。日進駅で10分待つよりも到着する時間が1時間遅くなるのであれば、そもそも使うことができないのではないかという懸念があり、この問題を見過ごしてもよいのかどうかをご議論いただきたいというのが今回の主旨でございます。</p> <p>日進駅で降ろされてしまう問題については、パブリックコメントでもご意見いただいております。名鉄バスさんと降ろされなくて済む方法を協議し、必要であれば人を雇って対応するなど検討していきたいと思っております。</p>
<p>委員</p>	<p>事務局から今初めて日進市から人を出してでも日進駅で降ろされる問題を解消するという話を聞きました。議論してきた日進駅発着をやめるという一番大きな理由は降ろされるということです。雨の日も風の日も暑い日も寒い日も降ろされてしまう。今の話だと今までの議論が根底から変わってしまいます。先の議論の中ではどうしても降ろさなくてはならないのかと尋ねたところ、労務上休憩をとらなくてはならないのでバスに乗ったままというのはできない。降りてもらふ必要があると説明を受けた</p>

	<p>記憶があります。そのことと先の発言は別のことですか。労務上降りてもらわなければ困るということと15分の待ち時間というのは全く別の話ですか。</p>
事務局	<p>日進駅でも市役所でもバスが停車してバスの中にも運転士がずっといるかという、そうではありません。日進駅でもトイレに行く運転士はいますし、市役所でも車内にいないケースというのは多々あります。ただ誰が乗って誰が下りたか分からなくなる、関係ない人が乗らないようにすることをきちんと管理できればいいと考えております。こういった形で実現できるのかを名鉄バスと協議をしておりますが、すぐに答えが出る話ではないので、例えば今回は条件付きで、実現できるのであればいいとか、実現できないのであれば今まで通りパブリックコメントの案を進めるとか議論していただければと思います。</p> <p>一番大きな問題は、一部の利用者かもしれませんが、大きく利便性が損なわれる方が現れることを見過ごしてもいいのか。この一点だけです。</p>
部会長	<p>オブザーバーとして名鉄バスさんにお越しいただいておりますので、補足説明があればお願いしたいのですが。</p>
オブザーバー	<p>労務上というお話がありましたが、乗務員がトイレに行くなどバスから降りたいということがありますので、全くバスから降りられないというのは厳しいかと思えます。具体的な協議はこれからになりますが、一旦降りたお客様なのか、新たに乗って来られたお客様なのか乗務員がずっと見て判別する訳にはいかない、事務局からお話がありましたが、こういった形だと実現の可能性があるのかをこれから詰めていきます。全く降りられないということでは、弊社としても拘束時間だと判断する可能性があります。</p>
委員	<p>乗ったままということを検討できる訳ですね。できないのであれば、なぜできないかということを確認しておく必要がありますね。一般論としては降りていただくというのはわかりました。こういった条件を満たせばいいのか示していただけて、満たせない条件であればもうこれはしょうがないということですね。</p>
委員	<p>市役所発着だとみんなが安心して待つことができ、名鉄バスさんの労務上の問題のこともお話にあったので、市役所発着がいいねとみんなで話して決めました。</p> <p>市の方で日進駅の乗り継ぎが問題だと細かいところまで見てくれて、パブリックコメントの意見も拾ってくれたので良かったのですが、日進駅で自分が降りて待たなければならないとなると自分も体力が少ないし、利用される方も歳の大きい方もいらっしゃると思いますので、待つということは一番ネックになると思います。先ほどお話しいただいたバスの中で待てる条件、もしくは降りた時に待てるような場所があれば自分としても困らないと思います。市役所でも雨風しのげるような場所が少しあります。そこで待ってもいいなというものがあれば、運転士の方にも迷惑が掛からないし、自分も困らないと思います。</p>
事務局	<p>日進駅発着をやめてしまった時に起こりうるデメリットとしては、米野木線において日進駅で赤池線に乗り換え、赤池駅に向かっている方が一定数いらっしゃるのですが、その方たちが米野木線で日進駅に着いても、既に赤池線が出てしまった後になります。ぐらりと回って市役所にお越しいただいた後に赤池線に乗り換えまた大きく回って赤池駅に向かうことになるので、今までよりも40分から1時間近く</p>

	<p>赤池駅に着く時間が遅くなってしまいます。それはその方たちの利便性を大きく損なうことになるので、今回の部分改正としてそれは良いのかと改めてご検討いただきたいというのが今回の提案の主旨です。</p> <p>ただ日進駅発着の問題点は事務局も重々承知をしております、それはパブリックコメントでも意見が出た通り、暑さ、寒さ、安全性など色々な問題があります。先ほどの名鉄バスさんのお話もあった通り、条件をどのように整えればバスから降りずに済むのか。終点に着いたら通常バスは降りるものです。しかし、くるりんばすの性質上、1周回って乗っていくということが出来るバスなので、終点を過ぎても乗り続けられる運用をしてきました。それが市役所バス停できて、日進駅バス停でできない理由にはならないと思います。どういう条件が揃えば実現できるのか改めて調整させていただいて、解決するよう道筋を作っていきたいと思っています。しかしながら、それで解決できるのならば日進駅発着でもいいという考え方もあれば、それでも不便だから日進駅発着はやめるべきだ、一部が不便になっても全体の利益を取るという考えもあるかと思っています。</p>
委員	<p>今回、日進駅発着から市役所発着になることで苦情が出るかもしれないという話がありましたが、再編した時から苦情はたくさん出ていました。それでも3年間我慢してみなさん乗り続けてきました。市役所発着に変更して不便になる方と便利になる方と割合はわかりませんか。</p>
事務局	<p>事務局としては本来別の案も持っていました。市役所発着にすることで赤池駅へ着くことが遅くなるデメリットに対して、市役所から早く赤池駅に着くように一部の路線を改正して問題解消するという案です。しかしながらその改正をすることによって、一部の利用者の方の利便性が大きく損なわれてしまうという意見も頂戴しましたので、結果やはりそれはやめるべきだという結論に至りました。一部の方の利益を損ねてまで全体の利益を取るのはいくらも改訂としてそぐわないということで、その案は見送りました。そういった経緯と照らし合わせて、市役所発着の案もきちんとした議論をするというのが大事だと思っています。</p> <p>ご質問にある割合という話で申し上げますと、決して多くはありません。なぜかというのは、米野木線を使っている人の中でも、一部の東山地区の方に限られるため、ある程度エリアも決まっています。</p>
委員	<p>赤池へ行きたいという方は結構多いと思います。前も提案いたしました、梅森線は反対方向に回っていただくと市役所から早く赤池へ行くことができますね。</p> <p>とにかく何かを変えることによって、便利になる人と不便になる人は必ず出てきます。難しいところではあるかと思いますが、やっぱり利用者を増やすといったところを考えて、我慢していただく。くるりんばすを利用するには時間に余裕がないと難しいというのがありますが、赤池線に上手に乗っていきたいです。それによって利用する人も増えるのではないかと思いますので他の路線からも乗り継ぎやすいように重点的に考えていただけるといいと思います。</p> <p>今でも市役所で他の線から乗り継いで、日進駅で15分待つ、そこから赤池に行くのは更に25分ぐらいかかります。ですから日進駅で待つ15分は大きいと思います。</p>

委員	<p>29年に改正して、米野木線は利用が回復しない状況です。全体の状況を見ても改正が必要だという話になりました。その中でも声が大きかったのが日進駅の待機の問題、東部地区が不便になった、岩崎台から岩崎台・香久山福祉会館に行けなくなった、双方向の復活といった課題がある訳です。</p> <p>今回の改正においてどこが変わったかという点、大きくは市役所発着にしたこと、岩崎台の問題を反映したということです。危急的速やかに全面改編の方が早いとは思いますが、乗り継ぎではなく赤池線にずっと乗っている方、例えば日生東山の方が笠寺山から乗った場合、赤池駅に行きたいのに日進駅で15分待たなければならない。結果的に1時間近く乗っているという状況がある訳です。ですから、どなたかの利便性というのにはありますが、大きく声が上がっていて目に見える日進駅の問題について、行政の姿勢として、今回はこの問題について皆さんの意見を反映しました。パブリックコメントの後、色々精査した結果こうなりましたという変更ではなく、原則を踏まえていく考え方でいけば、不便になった方へは全面改編で不満を解消できるよう努力しますということで、元々出ていた市役所発着にして欲しいという声を反映させ、日進駅で待ってもこういった形で変わったなら良かったと思ってもらえない限り、そこまで踏み込む必要はないと思います。</p>
委員	<p>私はみなさんと意見が違うかもしれませんが、今回の事務局案賛成です。ただし、日進駅でお客さんを降ろすことはやめて欲しい。</p> <p>もう1点、議論していると思うのですが、くるりんばすだけで全てを考えるのではなく、名鉄もリニモも走っている中で総合的に考える必要がある。米野木線で日進駅にきて、料金は高くなりますが、急ぐ方は名鉄電車に乗って赤池へ行くという選択肢もある訳です。組み合わせの中で考えるべきです。米野木からバスに乗ってぐるぐるぐるぐる回って行かなければならないという発想ではなくて、もう少し柔軟に考えなければなりません。</p> <p>前の案に手を加えることができなかつたとは事務局として言うべきではないとは思いますが、一生懸命考えたこの案については賛成したいと思います。ただし、日進駅でお客さんを降ろさないことを条件とすれば、この案で良いのではないかと思います。</p>
部会長	<p>ありがとうございました。部分改正では現行の利便性を損なってはいけないとして議論してきましたが、いずれにしても8月23日の地域公共交通会議では専門部会としての修正案を提案しなければなりません。事務局まとめていただけますか。</p>
事務局	<p>みなさんのお話をお伺いしたところでは、日進駅発着には一定の問題があって、市役所発着によって解決するところが非常に大きい。また、手続き上パブリックコメントの進め方からしても市役所発着案にすることが妥当であるというのが1つ目の見解かと思えます。</p> <p>2つ目の見解としては、日進駅発着における降車の課題が解決するのであれば、日進駅発着を残しても構わないのではないかと2つかと思います。</p> <p>恐らくどちらかを会議の修正案として決めていただいて、事務局としては残された時間の中で可能な限りの調整を行い、最終的な結論を会議へ提出することになるかと思えます。</p>

部 会 長	ありがとうございます。ご意見のある方はいらっしゃいますか。
委 員	<p>私はトラックに乗って仕事をしていた時期があるので言わせていただくと、バスで休憩するというのは運転士さんの立場からすると絶対にやめていただきたい。絶対に休ませてあげて欲しい。ガラス張りのドライバー席に座って、人目を気にせずに休めるかという休むことはできない。彼らは100%を求められてハンドルを握っているので、事故をしないというためにも絶対に休ませてほしい。あくまでも私の意見です。でも彼らは信念を持ってハンドルを握っている人たちばかりだから、休む時はしっかり休ませてあげたい。なので、バスを休憩場所として利用することはやめてあげて欲しいです。安全性で考えても、事故の無いよう乗降のお客さんを把握しながら休憩するというのは、時間的に休んでいるだけで、身体的には休めていない。運転士さんのために配慮してあげて欲しい。</p> <p>日進駅から赤池駅に行くのであれば電車で行けばいいと思います。ただその人たちがくるりんばすを利用しているのであれば、きっとお金がかかる話ではありますが、名鉄電車へ乗り継ぐと少し割引ができる仕組みなどがあるといいと思います。</p>
部 会 長	くるりんばすを乗り継ぎ、名鉄豊田線で赤池へ行ってさらに割引があるといいということですね。また休憩所を作るということもあるかと思いますが、事務局いかがでしょうか。
事 務 局	<p>名鉄バスから名鉄電車への割引というのは現在でも存在していますが、くるりんばすに関して適用は現状難しいです。ただ、これに関しては次回の再編や地域公共交通計画を策定していく中で改めて検討していくと思いますので、今すぐというのは難しく、部分改正に合わせて何かをというのは実現性がないと思います。</p> <p>待合施設に関しては作ること自体の検討はしていますが、日進駅のロータリーは道路にあたるので、道路上にこういった構造物が作れるのか、予算の状況も含めて検討が必要な状況です。仮に日進駅でバス乗り継ぎを継続するのであれば、事務局から提案できることとすれば、バスの車内でお待ちいただけるような形をとれないか名鉄バスと協議をすることだと思います。それが運転士さんの労務環境上、相応しくないというのは議論の観点としてはあるかと思います。</p>
委 員	先日、雨の降る日に孫を赤池駅へ15時40分くらいに迎えに行きました。高校生です。学生が何人か降りてきて、その中の1人の子は定期券が切れていたようでした。他の子を通した後、その子の運賃の処理をしていました。千円札を出していたのでお釣りを返す作業もありました。傍から見ていて、運転士さんも大変な仕事なんだと思いました。運転士さんのことを思うと、休憩できるように降りることができた方がいいのではないかと思います。お金がかかりますけど、日進駅に休めるような場所があった方がいいのではないのでしょうか。
部 会 長	バスを無人にするということがいけないのですよね。シルバーの方に見ていただき対処するという話も以前出ておりましたが、いかがなのでしょう。
委 員	<p>仮に、運転士が仮眠をとっているバスが自走しました。乗客が乗っているとします。バスというのはサイドブレーキがワイヤー1本です。自走して重大事故が起きたら誰が責任を取るのか。そこまで想像力を働かせる必要があると思います。</p> <p>バスというのは移動の箱だと思います。休憩場所ではなく、利用者さんの涼む場所</p>

	<p>でもありません。シルバーさん運転席に乗せて休憩させるとしても、緑ナンバーですから二種の大型免許が要ると思います。車が自走してしまった時、とっさの判断でエンジン切るなり、サイドブレーキ引くというのはシルバーさんではできない。</p> <p>私は昔トラックに乗っていたので、その想像力はあります。自走させてしまったこともあります。その時は大きく至らなかったのが良かったのですが、それこそ子どもを轢いてしまったらどうするのか。15分涼めないではないかということよりも、そちらの方が怖いです。</p>
部 会 長	<p>名鉄バスさんの運転士さんのことも考え、利用者のことを考えると、やはり降りていただいて施設を作った方がいいでしょうか。</p>
委 員	<p>運転士さんのことを考えると、今回は元に戻す。</p> <p>ただし大改編の際にも駅で乗り継ぎという話はきっと出ます。シェルターを作ることを検討して欲しい。今日の議論を見ているとどうも日進駅発着は無理なようだ。だから元に戻して、パッセンジャーが休憩できる場所を早急に確保することを考えて欲しいと思います。</p> <p>あと私の利用している三本木線ですが、朝の便について改正案を破棄して元に戻すということでしたが、その原因についてもう一度説明してもらえますか。</p>
事 務 局	<p>三本木線に限らず、今回全ての1便を10分早める案だったものを、最低でも全て5分以内の遅れに留めるような形で修正をしています。パブリックコメントを受けて、通勤通学の方が朝の時間がこれ以上早くなると、利用が難しくなるとのご意見を受けて修正したものです。</p>
委 員	<p>ありがとうございました。みなさんパブリックコメントを見ていただければわかるのですが、三ヶ峯団地は8人くらい小学生がいるのですが、その人たちがくるりんばすを使っています。これには歴史的経緯がありまして、三ヶ峯団地は昭和50年頃にできている。東小学校へ歩いていくと50分から1時間近くかかる。日進市の中でも特別に長く可哀想なので、名鉄バスを使い始めました。その時に日進市が資金補助をした。あまりにも遠いので乗せるが、学校の近くまでは行かない、愛知用水の近くにバス停があるので、そこからは歩いていきなさいと。その後、くるりんばすができたので、そちらに乗り換えたということです。その方々から今回意見があって、10分早まると朝起きるのが子どもさんも親御さんも含めて大変だと。そういった経緯があることは良く踏まえておく必要があります。</p> <p>もう1つお話ししたいのは、千葉県の八街市の飲酒運転の交通事故の問題です。あの事故から通学路の安全はどうなのかとかなり問題になっています。全国にも通達が出ていると思いますから、日進市の通学路の安全確保はどうなのかという通達が来ていると思います。その話は事務局に来ていますか。</p>
事 務 局	<p>教育委員会や交通安全のセクションには来ているかもしれませんが、事務局には来ていません。少なくとも部分改正にはそういった話を織り込むことは難しいかと思います。</p>
委 員	<p>岩崎線で少し確認させてください。資料の青くなっているところは、休便するとありますが、これはパブリックコメント案ではなかったですね。これはグリーンハイツの方ですとか、ショートカットすることについては大丈夫なのでしょう。</p>

事務局	利用実態から判断して、グリーンハイツバス停は年間通じてほとんど利用がないバス停です。1日4便回らないことに対する影響はほとんどないと判断しております。
部会長	よろしいですか。
委員	もう1点お願いします。梅森保育園のバス停について、設置協議が不調に終わったとありますが、区画整理もありますし、将来的にはあった方がいいと思うのですが、設置はやはり厳しいのでしょうか。
事務局	土地利用の形態がしっかり決まっていない部分もあるので、今の段階で設置の承諾がいただけなかったということもあります。 また南側は整理の範囲から外れていることもありますので、北側の状況によって、対面に乗り入れができるのかなどでバス停が設置できる箇所も変わってきますので、整備の状況に応じて警察等の協議を進めていけたらと思っております。
部会長	時間も差し迫っておりますので、先ほどの日進駅の問題ですが、市役所発着案を公共交通会議へ提出するというところでよろしいでしょうか。
委員	(異議なし)
部会長	続いて地域公共交通計画について、事務局から説明をお願いいたします。
事務局	(地域公共交通計画について資料に基づき説明)
ファシリテーター	(国際開発コンサルタンツより地域公共交通計画策定に向けた、委員が抱く将来像について1人2分程度の意見出しをする説明)
委員	大学のスクールバスが日進駅からかなり出ています。藤が丘の方も出ているのでしょうか。日進駅でよく見かけます。あれに乗れたらいいなとよく思っています。だからそれがもしくるりんばすの定期だとかで利用できたらすごく嬉しいと思います。 また、先日テレビで小学生の子たちが地域の路線バスなどに乗って社会見学をしていました。日進市も小学生や幼稚園の子たちみんなに乗ってもらって、くるりんばすを好きになってもらって、今度お母さんと一緒に乗りたい、買い物に行きたいだとかそういった方向に持っていければいいなと思っています。
委員	今度の再編はすごく重要だと思っています。今日見せていただいた資料の中に東郷町の内容で公共交通の機能分類という項目がありました。こういった機能分類的なものを日進市においても今後していく必要があると思います。その中で移動支援のヒアリングでもお話いただきましたが、地域の移動支援を地域の公共交通に入れ込んでいくというのは慎重に扱っていただきたいと思っています。福祉の視点があるので全く役割が違います。あくまでボランティアベースでやっています。 また次の再編は、今の路線に手を加えていくとおかしなことになってしまうことがあるので、年間50万人利用があった元の路線をベースにして考えていくのか、または基軸だけをコミュニティバスにし、縦横のネットワークにつなげていくような全く白紙の状態から新たにやっていくのか、早く方針として決めていかないと財源措置やバスの台数の問題もありますから、どっちでいくのかと方針を決めることがまず初めの一歩ではないかと思っています。元の案に戻して、そこから何が足りなかったのか検証する。元に戻して欲しいという意見はすごくあるので、そこベースで考えていくのか、全く白紙で南北路線は双方向で後はぐるぐると巡回しながら基軸につないでいくやり方にするのか。その基本の問題をクリアしていくことが大事なかなと思っています。

委員	<p>5年後くらいに運転士さんが大幅に不足します。運転士さんのなり手がいない。この課題については今から真剣に考えておくべきだと思います。</p> <p>日進市のくるりんばすですが、面積当たりの路線の長さは断トツです。素晴らしいです。ただ運用は下手だから必ずしも住民の満足度は得られていないということだと思います。</p> <p>考えなければならないのは、日進市の置かれている立場なのですが、多くの市で駅前に市役所があるところが多いです。住んでいるところから駅に行けると市役所にも行ける他にも行けるのです。ところが日進は駅があつてど真ん中に市役所がある。乗り継ぎを考えて市役所で集まりましようとしているからぐるぐるぐるぐる回って効率が悪いのです。市役所で乗り換えている人というのは7%います。今は乗換を考えすぎているので、もう少し市役所に来るのを減らして、駅に行くのを多くする。ダブルループという考え方がある。住んでいるところ、駅、市役所、住んでいるところ、駅、住んでいるところと大回りで市役所に行って小回りで駅と結ぶ、それを交互にする。朝の時間は小回りにして昼は大回りにするという方法もあるかと思いますが、私は交互がいいと思います。要は市役所中心という考え方を少し変えた方がいいのではないかと考えています。</p>
委員	<p>先ほどの話にもありましたが、私は「②①の将来像や基本的な方向性を実現する上で、各公共交通手段が果たすべき役割や機能について」という表でお話しするとくるりんばすから上と一般タクシーから下は分けて考えるべきだと思います。</p> <p>公共で行う以上、安全性を最優先でやっていただくというのが大事かと思っています。</p>
委員	<p>私は踊りをやっていますが、市民会館だとか色々なところで発表会があります。高齢で免許を持っている人があまりいません。車に相乗りして行くのですが、衣装や機材があると何人も乗せていけません。ですので、タクシーに相乗りして行くようなサービスがあるといいと思っています。</p>
委員	<p>今急にお話ししてくださいと言われても何を話していいかわからないです。</p> <p>自分はなかなかくるりんばすは時間が合わないので、1か月前からヘルパーさんを利用してお出掛けしています。ヘルパーさんをお願いしてくるりんばすを利用しようにも1ヶ月に使える時間数も決まっているので、なかなか利用できない。双方向だった頃から変わってしまい、今は使えていない状況です。ましてや車椅子ですので、移動に使うとしたら車椅子仕様の自家用車か福祉タクシーを使うしかないです。先ほどもデマンドタクシーを予約して使うという話がありましたが、福祉タクシーは2日前でも空いていれば予約ができるという状況です。</p> <p>何とかくるりんばすを使いたいです、なかなか使えていないので、将来的にと考えると不自由な人、年配の人が使いやすいような方向があるといいと思います。</p>
委員	<p>日進市における公共交通の将来像や基本的な方向性について2分でお話しするのはなかなか難しいです。</p> <p>こちらに記載されている移動のしやすさとか、周辺に行きやすいとか、観光、福祉、教育、環境などと連携していくというのはお調べいただいていると思います。</p> <p>私は前回の改編にかかわっている委員です。物凄い責任を感じています。今回は失敗できないと思っているので、より真剣に考えて取り組んでいきたいです。</p>

	<p>先のお話にもありました通り、どちらの方向でいくのか。双方向にして欲しい、前に戻して欲しいということしか耳に入ってきません。片方向で回っていることに対して良くなったという話は聞かないです。双方向にするのか、また一から作り上げるのかは大きな論点になると思います。</p> <p>この間 SDGs のカードゲームをやってみて、トランスフォーミングアワーワールドという言葉が気に入りました。大きく変化させるのではなく変革しようということで、蛹が蝶になるような変革をしなければ世界は変わっていかないということで、くるりんばすの問題もそれに当てはまることではないかなと思っています。双方向が軸を行ったり来たりして、細かい交通ネットワークが機能している事例を勉強したいと思っています。</p>
委員	<p>将来的にと考えると、先ほど話にも出たように、今後運転士が足らなくなるということもありますが、トヨタが行っている自動運転のこともありますので、タイミングが合えば上手く使っていくといいのではないかと思います。</p> <p>また日進市は道路が非常に狭いです。もっと細いバスを使うだとかもいいかもしれません。</p>
委員	<p>追加でお話しさせてください。私はデマンドタクシーが豊明で始まった時見てきました。割と上手くいっているのではないのでしょうか。くるりんばすではどうしても抜ける地域や時間帯があります。デマンドタクシーをやれとは言いませんが、検討する価値はあると思います。</p>
ファシリテーター	<p>ありがとうございます。これがスタートになります。みなさんが日進市の公共交通にどういった想いを持っているか聞かせていただいたので、事務局と何かしらの叩き台を作らせていただいて、それに対してご意見をこれからいただければと思います。</p> <p>運転士不足の問題は事業者や国や県が何年も取り組んでおられるのでひとまず置いておいて、話に出たようにくるりんばすだけで全てカバーしていくのは難しくなっているの、路線バスがこれだけ残っている市町村でもありますし、路線バスをうまく活用しつつ、スクールバスも絡め、バスで運ぶ必要があるところはくるりんばす、特定の時間だけならば効率の良いデマンドなど、デマンドならばどこの地域で行うかなど一緒にこれから検討していきたいと思っています。</p>
部会長	<p>本日は活発なご意見賜りましてありがとうございます。国際開発コンサルタンツさんともこういった機会をまた設けていただきたいと思っています。それでは進行を事務局にお返しいたします。</p>
事務局	<p>本日は活発な御議論をいただき誠にありがとうございました。本日の結果を踏まえ、部分改正方針案の修正につきましては、御議論いただいた内容を基に修正させていただいて、部会からの案として提出させていただきます。</p> <p>また地域公共交通計画につきましては、次回の地域公共交通会議にて骨子案を現在進行中の調査事業の進捗と併せて、お示ししたいと考えております。</p> <p>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>
	午前11時50分 閉会