

第16回一宮市地域公共交通会議

開催日時：平成27年5月28日（木） 9:30~12:15

開催場所：一宮市役所本庁舎11階 1103会議室

（一宮市本町2丁目5番6号）

出席者

※会長・・・◎副会長・・・○

◎吉田 有夫、○加藤 博和、竹山 聡、青木 隆子、北川 登、加藤 絡、加藤 英代、
鎌田 傳夫、藤本 伸子、木村 清治、伊藤 晴夫、河村 富貴、加藤 直樹、小栗 伸彦、
日比野 孝雄、白木 広治、木村 彰良、青山 博幸、瀬古 忠義、熊沢 裕司、岩田 勝

企画部次長

大変お待たせしました。ただ今より、第16回一宮市地域公共交通会議を開催させていただきます。

皆様方には、お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。また、平素より交通行政の推進にあたりまして、格別のご理解ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。私は本日の司会を担当させていただきます企画部次長の小島と申します。どうぞよろしくお願いたします。

それでは会議に入ります前に委員の皆様の委嘱につきまして、ご説明させていただきます。委員の皆様の任期につきましては、この会議の設置要綱につきまして、2年となっています。前回の委嘱から2年が経過しましたので今回改めて皆様を委員として委嘱をさせていただきます。今後共どうかよろしくお願いたします。

それでは始めに事前に郵送でお送りさせていただいております資料の確認をさせていただきます。

「本日の議事次第」

- | | |
|-----|--------------------|
| 資料1 | iーバス、生活交通バス利用者の推移 |
| 資料2 | 一宮・イオン木曾川線利用者数推移 |
| 資料3 | 一宮市内バス路線利用者数一覧表 |
| 資料4 | 平成26年度公共交通会議決算書 |
| 資料5 | 平成27年度公共交通会議予算書（案） |
| 資料6 | 生活交通確保維持改善計画（案） |

資料 7 iーバス尾西北コース、尾西南コース、木曾川・北方コース変更（案）

資料 8-1 公共交通計画の改定（案）

資料 8-2 現行の公共交通計画

資料 9 ニコニコふれあいバス、千秋ふれあいバス運行時刻変更資料

資料 10 iーバス新車両デザイン資料

以上ですが、事前に送らせていただいた、資料 6 尾西南コースの時刻表を変更しましたので改訂版をお付けしています。

続きまして委員の皆様の名簿、本日の配席図、資料の右上に資料 7-1・7-2・7-3と書いてありますが、iーバス尾西北、尾西南、木曾川・北方コースそれぞれの新しい停留所の位置図と写真がお付けしてございます。続きましてiーバス尾西北・尾西南コースの変更について尾西・奥町地域生活バス運営委員会から出されております資料がお付けしてあります。同じく木曾川・北方コースの変更について木曾川町・北方町地域生活バス運営協議会から出されている資料、公共交通会議の設置要綱です。資料はよろしかったでしょうか。それでは最初に送らせていただいた議事次第の 2 番、この会議の会長・副会長の選出に移らせていただきたいと思います。本日は皆様方全員に委員の委嘱をさせていただきましたので、改めてこの会議の会長・副会長の選出をお願いするものでございます。選出方法は本日の資料最後に会議の設置要綱の第 6 条、選出方法が規定してあります。会長・副会長につきましては、委員の互選により決定するということになっております。それでは会長・副会長はどなたがいいのかご意見ございましたらご発言をお願いします。

委員

長年ご尽力いただいている 2 号委員の会長に FM いちのみや会長様の吉田様、それから同じく 2 号委員の名古屋大学大学院環境学研究科 加藤様が副会長でいかがでしょうか。

委員

異議なし。《拍手》

企画部次長

ありがとうございます。異議なしということで、会長には吉田有夫委員、副会長には加藤博和委員を選出するというようお願いしたいと思います。それでは吉田委員、加藤委員前の席へ移動をお願いいたします。

それでは、議題に入らせていただきます。この後の議事進行につきましては、吉田会長にお願いをしたいと思いますのでよろしくお願いします。

会長

皆さん、おはようございます。青木様の方から引き続きというご依頼がございまして、会長が私吉田、副会長加藤先生共々またこの公共交通会議の推進活性のために尽力させていただきますので、これからもご協力のほどよろしくお願い申し上げます。では議事に入っておりますが、朝早くお忙しい中、また猛暑の中ご参集いただきましてありがとうございます。27年度の第1回目でございます。新任の方も新しく委員になられた方も多いので、大変恐縮ですが手短にそれぞれ自己紹介の程お願い出来ればと思いますので、青木様からお願いします。

委員

委員自己紹介

会長

それぞれ自己紹介等ありがとうございました。それでは議事に入りたいと思いますが、本日は会議次第にありますように「平成26年度の一宮地域公共交通会議の決算について」「平成27年度の一宮地域公共交通会議の予算について」「生活交通確保維持改善計画、地域内フィーダー系統関係（案）」それぞれの3つのコースについて。さらに「一宮市公共交通計画改定案について」協議をお願いする訳です。本日は本題に入る前に先程自己紹介いただきましたが新たにこの会議の委員をお願いした方、或いは従来からお願いしている方の確認、或いは再確認のために一宮市地域公共交通計画、この交通会議はどういったものか、どういう役割を果たすものかということ、交通環境計画・地域公共交通戦略を専門に取って、副会長としてご承認いただいております加藤先生の方から再度説明をいただきたいと思いますので、是非簡潔にご説明をお願いします。

副会長

名古屋大学大学院環境学研究科加藤です。引き続きまだやることあるだろうと留任でなく留年ですね、まだ単位が出ないということでやらせていただきます。よろしくお願いします。いろんなところでやらせていただく中で、極端に言うと国の制度とか詳しく解説

もして貰えるからやってくれと言われることも多くて、こういう地域公共交通会議で国の政策やここで何をやったらいいかと説明することが多いのですが、一宮ではやったことがなかったなということで、簡潔にいきます。タイトルは「今後の町づくりと公共交通政策」ということで話をさせていただきます。先日沖縄に行って来ましたが、皆さん次の5つのことについてどういうふうにお考えかということのを頭の中で巡らせて欲しいのです。1つ目は公共交通はどうして必要なのか。必要でないとしたらこの会議はいらぬということなので、この会議の委員としてこれは言えないといけぬ。公共交通がないと何が困りますかということ。それから公共交通は使う気になりますか。ここで議論していますが、使う気にならないものを作ってもまずいですね。公共交通はお金が掛かるので、お金を出していただけるものを作っていますか。そして皆さん乗ったことがありますか、乗り方はわかりますか。作っているだけで、自分が乗ったことがないと実感が出て来ないので、ちょっとでも時間を見つけていただいて、たまには利用していただけるといいということです。

この会議は地域公共交通会議という名前ですが、地域公共交通とはそもそも何なのかということを確認しておきます。地域公共交通活性化再生法という法律があります。地域公共交通の定義はこう書いてあります。「地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他の郊外地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関」。要するに地域の皆さんが日常或いは社会生活で移動する場合、それから外から来られた方がこの市内を動く場合に使う公共交通。公共交通とは何なのかというと、鉄道会社・路面電車の会社・バス会社・タクシー会社・船会社です。ですからこちらにその関係の方がおられる。

ほとんどの自治体でこういう会議をやっていますが、なぜこういう会議を作らなくてはいけなくなったかは、1970年代後半くらいまでは公共交通はすごくお金儲けが出来る事業でした。お金儲けが出来るのでほどほどにして、国が規制するというふうにはやっていたらよかったんですが、気づいたら2000年くらいになると、大半の地域で赤字になってしまった。そうすると規制すると言ってもやりたい人がいなくなって逆に地域がやってもらうというふうには考えを改めなければいけぬ。ですから公共交通はかなり地方分権ということになってきました。放っておくと利用者がどんどん減ってしまうので、特に公共交通は先程見ていただいたように、地域住民の皆さんに最も必要なので、自治体・地域・住民・利用者の皆さんが事業者任せに任せるだけでなく、みんなで動かしていかないとだめになってしまう。そのためにも、公共交通がどうして必要なのか、どうして維持しなくては行けないのかを真剣に考えて、考えているだけではしょうがないので、実際に要領

よく実現していく必要がありますね。その時に事業者さんも色々と考えていただけるとありがたいという話です。一昨年の12月に「交通政策基本法」が出来ました。それまで国は、交通に関しては色んな部署、省や庁がそれぞれ勝手に考えていて、国全体で交通政策をどうやっていくかということは何も決まっていませんでした。この法律ができたことで国の体制づくりが規定されたということです。但し、国の体制づくりなので、我々現場は直接この法律に縛られるというものではありません。「交通政策基本法」2条から6条を見ていただくと、交通政策はどのようなものなのかという考え方、結構いいことが書いてあるので次の会議までに一度精読していただけるといいというふうに思っています。この法律は共産党さん以外賛成多数で決まったもので、共産党さんの反対理由はこの内容では手ぬるいと。内容的にはおおむね国民的理解を得られているものだと思います。ぬるいのか十分なのかという違いはあります。その中の第16条で日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保については国が行うというふうに書かれています。国がやってくれるなら自治体や地域は何もしなくていいかというと、全然そういうことはないですね。国の補助制度が後でこの会議で議論しますが、「地域公共交通確保維持改善事業」が平成23年度から出ていますが、この予算は本来国全体でバスや鉄道を動かすために必要な額の10分の1にも満たない。ものすごく少ない額でしかありません。結局、今まで公共交通は儲かる仕事だったということで、その中に急に利用が少なくなり赤字になってきたので、国に新しい予算を作ると言っても、額を多くすることは中々出来ない。公共交通は額が少ないですが、最近になって額を増やしているというのは異例でして、他に増えているものはないので、すごく特別扱いですが元があまりにも少なすぎたので、国の支援制度だけでは全然うまくいかない。それ以上は地域で頑張っていかなければいけないということです。法律も自治体は国と役割分担をすると言っても、国に対してずっと役割が多い形になってはいますが施策を策定して実施する、それから情報提供や住民の皆さんに理解していただき協力を得るようにしなくてはいけないということになって、こちらの皆さんは協力してくださいということで、来ていただいている。交通事業者さんについては、交通政策に重要な役割も果たしているということなので是非協力してください。それから、是非情報も出してください。公共交通についてどういう状況かということ、どうしていつもらいたいのかということ、こういう会議等で言っていただきたいということが、法律で責務として書かれています。これを基本的にはこの会議でやっていけばいいということです。

日本は公共交通にあまり温かくありません、国も自治体も。ヨーロッパドイツのバーデンバーデンという25万都市、一宮より人口が少ない所ですが中心市街地の目抜き通りに

路面電車があって、全店があるので降りてすぐ店へ行ける仕組みになっている。Badenというのは、温泉のことです。Badは温泉でenがつくと複数形で温泉がすごくある、下呂の様な所ですね。山奥ですがそこまでこの路面電車が、日本でいうとJRが乗り入れてそこまで行けますよと。逆に言うと田舎から都心の目抜き通りまで出て来られて、しかも乗用車は通れません、公共交通と人だけそういう中心市街地になっています。というのが欧米では米も昔は車社会で公共交通は全く省みてなかったのが、ここ10年くらいで大きく変わりつつあります。つまり公共交通というのは、自治体の政策としてやらなければいけない。それをやることで町の魅力が上がり、環境改善になったり福祉に役立ったり健康増進になったり、市として使うお金が実は減ったりと、すごくいろんないい事がありますよということで、特にヨーロッパの場合は公共交通を自立するということを選挙で組長さんや議員さんがおっしゃると選挙に勝ち易くなる。施策として当然言うべきことというふうになってきています。日本はまだ全然そうになっていない、多分これから10年20年後には当たり前になってくるでしょうけど。ヨーロッパもそういうことでした。昔は全く政策として省みられなかったのが、20年くらいで大きく変わって当たり前というふうになっています。

日本でも富山にライトレールというのがありますが、昔は本当にやる気があるのかという鉄道でしたが、市が入ってLRTという言葉がありますが、新しい公共交通、乗りたくなるような物にすることで、利用が倍以上に増え観光客まで来るといようなことになってきた。今度北陸新幹線が出来たことで、益々利用が増えてきたということを行っています。そうすると沿線に住めば車を持っていなくても、暮らしていけるということで、特に高齢者の皆さんに郊外に住んでいるより、是非このライトレールの近くに住んでみたらどうですかと。住んだら100万円とか200万円の補助金を出しますと。それから1年間とか2年間のライトレールのただ券もあげますといったようなことを、施策としてやって、100万円とか200万円出しても後になって田舎に住んでいて福祉のサービスをするとか公共交通を走らせるとか、下水道を維持するとかというお金に比べたら安いです。ということでコンパクトシティと言っていますが、なるべく公共交通がある所にこれからは人口減少社会なので、住んでいただいた方がいいというのが、世界的にも行われているし日本でも今急速に行われるようになっていきます。そのことが日本でも今行われるようになってきていて、国の方でコンパクトなまちづくり、駅やバスターミナルがあるところに都市・施設をなるべく集約する。そして、その間をコミュニティバスやデマント交通で結び付け、車はもちろん使えますが、車が無くても生きていける・暮らしていける・楽しい町に出来

るということでやりましたということで、27年度予算に重点的に国交省も支援していく仕組みになってきました。それをやるために、その地域で話し合わなくてはいけないということですが、この絵を見ていただきたいのですが、岐阜市芥見の取り組みです。実は一宮の方が岐阜より早くこういうことをやっていて、地域住民の皆さんが地域で自分たちが必要な公共交通について考えて、主体的に取り組んで市がサポートする。生活交通バスはそれです。一宮の方が早いですが全国的に岐阜の方が有名になってしまっていて、どうしてかという、芥見の例というのは、一宮と同じようなことをやっていますが、みどりっこバスというので、イメージキャラクター「みどりっこちゃん」を作っかぶり物も作り、市内のいろんなイベントに出回り、このバスの宣伝と地域の宣伝をやりまくる。地域起こしのキャラクターとしてかなり活発にやっておられる。それからこの地域の中で公共交通を使って出かけていただくために、芥見の場合ですとダンスの会や歌声喫茶という自主イベントを地域で企画して、バスに乗ってこれに行く。バスの中の広告にこういうものを出しておくことで、地域の特に高齢の方がどんどん外へ出ていただけるようなことをやっている。因みに芥見のこの地域は団地で、ものすごく坂がある所なので、このバスが無いと外出できない人がたくさんいるので、このバスが出来てありがたいという方が多い。そのために、だいたいよくよく使われる方は70代以上になりますが、60代のまだ足腰十分元気な方が退職されてやることがないということで、車内ボランティアということで登録していただいて、だいたい月1回くらいバスに1日乗って高齢の方とかを、情報支援や芥見の案内をして添乗していただいているということをやっている。こうしてやってくることで、元々住宅団地なので町内会の活動が低調だったのが、バスを一生懸命やることで地域を盛り上げることにどんどん移って行って、今この芥見の地域の自治会とかが、岐阜の中でもものすごく活発になってきたということで、決してバスを守り育てるというのは、1台のバスを守り育てるそれだけじゃなくて、地域全体を守り育てることに繋がっていくということで、そう意味では今岐阜がメジャーになってしまいましたが、それより前にやっている千秋、大和・萩原の取り組みはすごく評価されるものであり、これから一宮のいろんな地域でやっていけるといいというふうに思っています。

この会議は地域公共交通会議という名前ですが、これは市全体の会議ですが、これは法律上、市町村の地域公共交通を市町村が自ら決めるための特区となるための協議会だと考えてもらえばいいです。ですので、この会議で決めたことについては、国の法律で決めている許可について、簡略化されるので、皆で集まって話し合うと結果として国がそういったことをやり易くしていただけるという仕組みになっている。折角許可がされ易くなる

ということだからやっているということが結構多く、極端には何でもいいからここで議論していることの意味が分からなくてもいいから、異議なしと言ってくれというところでもない説明をしている自治体が全国にたくさんあります。ですが、一宮の場合はそうではなく、公共交通に関わるいろんな方々が集まって当然立場も意見も違う訳ですが、それぞれ目的に沿ってやっているのです、ただ公共交通を便利にすることで、地域を良くするという目的は共有して、それをそれぞれの立場でどうやったら出来るかということ、遠慮しないでどんどんここで議論していただいて、出来たこと決まったことは、皆で協力してどんどんやって行こうというふうにこの会議を活用していただくといいと思っています。

一宮市の公共交通計画（資料8）に入っていますが、これは以前の名前では国の法律の中の「地域公共交通総合連計画」という名前でした。一宮の地域公共交通の憲法のようなものだと思ってもらえばいい。この会議でそれを決めて、この会議でそれを具体的に進めて行くというもので、何か分からないことがあったら、ここに戻って何が書いてあるかを見ましょう。日本国憲法だと全然変わってないので、変えていけないかということではなくて、おかしな所があれば変えていく、そういうものと捉えてください。連携計画なので、連携ということがすごく大事で、この関係者皆さんの連携ですね。それから、鉄道・バス・コミュニティバス・タクシーといったモードや路線間の連携、一宮にいろんな地区があるのでその地区間の連携、そういうものが出来るように考えてもらいたい。ばらばらじゃなく皆でやりましょうねということです。そして、この協議会でこの計画を作り実行するということですが、法律が去年の11月に変わり連携計画から網計画（地域公共交通網形成計画）に名前が変わり、色々法律上今までよりもこういうことをもっと考えてくださいということが書いてありますが、この法改正は私自身霞が関の真ん中で関わってやった仕事なので、元々一宮の計画に書いてあることで全部これらは満足しているので、深く考えなくていい。法律改正を先取りして一宮はやっていると思っていただいていい。

この会議で気を付けていただきたいのは、講義でこの5つはテストに出るから暗記してくるようになっていますが、何を目的としてこの会議をやり、公共交通を良くしようとしているか、目的を明確に持ちましょう。それから、それぞれの地域でそれぞれに合った公共交通があり、それぞれの地域に合った運営や盛り上げ方があるので、適材適所は大事です。地域の皆さんがいろんな考えがあるが一つの所に命を懸ける、一所懸命。皆で集まって話合っ進めていくという体制も大事です。全体としてきちんと組織化して、ばらばらじゃなくまとまってやりましょう。1回決まったことをずっとやり続けるのではなく、おかしなところが次から次へと出るのです、こういう会議や地域それぞれで話し合っ

いて、絶えず改善していく。「目的の明確化、適材適所、一所懸命、組織化、改善」この5つが大事ですよということを最後に申し上げておきます。こんな感じでこの会議を進めていくということで、皆さんこれからまたお付き合いいただきたいと思います。よろしくお願いします。ありがとうございます。

会長

加藤先生ありがとうございました。これについてまた後日今の資料等いただけるということですので、それを勉強の資料としてご活用いただければと思いますので、どうぞよろしくをお願いします。本当でしたら質問を受けるところですが、この後議事が詰まっていますので、早速議事の方にいきたいと思います。

次第に従って報告事項に進みたいと思いますが、始めに監査委員の選任について事務局から説明をお願いいたします。

事務局

監査委員の選任について説明

会長

監査委員が決まったということですので、よろしくお願い申し上げます。それでは報告事項2「一宮市内バス路線の利用実績」それぞれのコース等についてのものですが、これは名鉄の路線バスも含めた全路線の利用状況を報告していただこうと思います。それではお願いします。

事務局

資料説明

会長

それでは名鉄バスの加藤委員様路線バスの状況についてご説明をお願いします。

委員

名鉄バスです、お世話になっております。資料3に基づいてご説明申し上げますが、今一宮・イオン木曾川線の方も弊社の補助を受けて運行する路線ということで、その下に路

線バス合計と書いてある所をご覧くださいますと、25年度と26年度を比較しまして、前年比で99.77%若干減っておりますが、ほぼ前年並みということです。路線別に見てまいりますと、少しばらつきがありまして、人数的にはイオン木曾川線の方で稼いだ分がある以外はかなり減っている路線も目立つということです。全社の平均で見ても26年度と25年度を比べますと、ほぼ前年並み100%ということですので、近年ずっと少しずつ減ってくる傾向から少し足踏みという状況になったという所ですが、市内最大の路線「起線」ですが、尾西庁舎の機能が少し弱まったこともあり、そちらに関係する通勤のお客様がおそらく減ったであろうということで、このあたりも数字のマイナスが出ているところです。それぞれ路線沿線でのいろいろな状況によりまして、変わってくるものではございますが。大きな路線で減りますとやはり影響が大きいという状況です。以上です。

会長

ありがとうございました。これについては前回の最後の資料等を皆様方に提供いただいて説明をさせていただき、その後大きな変化はないという状況ですので、これについてはゆっくり時間を掛けてこのことについていかに増やすかということ、また私共の課題としてやりたいと思っています。続いて協議事項に移りたいと思います。

それでは1番目の議題「平成26年度一宮市地域公共交通会議決算について」に移ります。事務局より説明をお願いします。

事務局

資料説明

会長

本件につきましては、監査を受けておりますので、小島監査委員の方からご報告をお願いいたします。

小島監査委員

それでは監査結果の報告をさせていただきます。平成26年度の決算書につきまして、5月21日に関係書類等を照合いたしまして、監査を行いましたところ適正に執行されておりまして、事実と相違ないと認めましたのでここにご報告させていただきます。

会長

これにつきまして何かご質問ご意見等ございましたら承りたいと思いますが、ご意見等無いようですので平成26年度決算はご了承いただいたということで、この後事務局は事務を進めていただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは2番目の議題「平成27年度一宮市地域公共交通会議予算(案)」について事務局より説明をお願いします。

事務局

資料説明

会長

先程の27年度につきましても520,000円の予算を使いたいと、その中身が若干コース等の変更することもあり、バスマップの作成、萩原町連区交通協議会ワークショップの関係でトータル520,000円ということですが、これにつきまして委員の方々から何か疑問点やご質問等がございましたら、受けたいと思いますがいかがですか。

委員

バスマップのことで伺いたいのですが、このバスマップは折りたたみのものですか、A4サイズですか。

事務局

今年度作成させていただいたものがこちらにあります。1枚のマップが折りたためるようになっていて、鞆等に入れていただけるサイズです。先般青木委員からご意見を頂戴した、ぱっと開く物は経費が相当掛かります。多くの方に広く知っていただくことが大事かと思っておりますので、今年度も引き続きお値打ちにより便利になるように作成したいと考えていますので、よろしくお願いいたします。

委員

先回、事務局の方に今の物は広げなければいけないが、よそで見た広げ易い折りたたみの物は特許があって費用が掛るとお聞きしています。ありがとうございます。

会長

それ以外でご質問等ございますか、無いようですので原案通り承認ということでご理解いただければと思います。(案)が消えますのでよろしくお願い申し上げます。

それでは3番目の議題「生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統関係）(案)」ですが、ニコニコふれあいバスの補助金の交付を受けるための事業計画になります。これにつきまして事務局より説明をお願いします。

事務局

資料説明

会長

資料6につきましては、ニコニコふれあいバスの関係で「生活交通確保維持改善計画」「一宮市地域内フィーダー系統生活交通確保維持改善計画」について説明をいただきました。これについては、今年度もこうした計画に基づいてこれらの事業を実施していきたいというものです。目標数値等も26年について0.4%増ということに出てきています。今事務局から説明がありましたが、これについて皆様方から何かご質問ご意見等ございましたらよろしくお願い致します。

委員

内容というより修正をお願いしたいということで、今の計画案の16番、協議会全般の構成ですが、愛知県は組織変更があり、愛知県地域振興部交通対策課長と書いてありますが、こちらの地域を落としていただいて、愛知県振興部交通対策課長という形でお願いします。以上です。

会長

協議会メンバーの所で地域振興部じゃなくて、振興部ですね。

事務局

誠に申し訳ありませんでした。訂正して提出をさせていただきます。

副会長

先程資料5で「地域協働推進事業」の話が出て、資料6で「地域内フィーダー系統補助」これは先程私が申し上げた国庫補助の制度の一部でして、この会議でそういう補助を受けたいものについて計画を策定して、締め切りが資料6ですと6月末ですが、そこまでに運輸局に提出すると国の方でどういう路線は補助対象で、どういう路線はあげないと決めています。一宮市だといくらまでしか払えないといういろんな規定がありますが、それに則って一応半額の補助をして貰えるという仕組みなので、基本的に市の計画と整合が取れていれば、やっておいた方が得ということです。今の検算の話ですがおかしな所があれば計画を見ていただいて、直す所は直しておいたほうがいい。注意点としては、名前が昨年度はネットワーク計画でしたが、今年度から要綱改正があり「確保維持改善計画」と名前が変更されます。その表紙になっているロゴの2の所に事業の目標とありますが、この目標は本当にきちんと達成出来ているかを国の方でチェックするという仕組みがあって、きちんと目標を立てないといけない。いい加減なものは駄目できちんと立てたけど達成されていないとどうなのかと、逆にあまりにも達成しすぎたらどうなのかと、そういうことをチェックされることになっている。例年1月くらいにこの会議で達成出来たかどうかを会議で確認して、それを運輸局にまた出す。2年に1回はそれについて運輸局が第三者評価委員会を作り、そこで外の方からチェックしていただく。更に国に上がりきちんと適正に使われているかをチェックする。お金を貰う代わりに色々義務があるということです。皆さんに会議で議論していただくのと、事務局が色々書類を作ることが大変ということです。それでも国の支援を貰えるのであれば、せっかくですから、受けた方がいいのではないかと、そういう趣旨ということをご理解いただきたいと思います。中身的には特に問題ないと思います。

会長

ありがとうございました。この議題については文字の訂正等も済ました上で事務局は更に精査していただいて、手続きを進めるように日時も決まっていると思いますので、よろしくをお願いします。

それでは3番目の議題、今日一番大きな議題になると思いますが「i-バス尾西北コース、尾西南コース、木曽川・北方コースの変更（案）」ですが、この議題は運送法に基づく協議となりますので、協議の後皆様方の同意が必要となりますのでよろしくをお願いします。さて、今日は新役員として二人の方に来ていただいておりますが、尾西・奥町地区、木曽川・

北方地区では、2年に渡って本当に地域の方で真に協議を行っていただきました。そして今日ご提示させていただきましたように、新たなコース案をまとめていただいたと聞いております。先程言いましたように、本日は尾西・奥町地域生活バス運営委員会の北川会長、木曾川・北方町地域生活バス運営協議会の木村会長にもご出席いただいております。尚そこで協議していただいた内容の資料も提出いただいております。後程各会長様からそれぞれご説明を賜りたいと思いますが、まずコース変更の概要について、事務局から尾西のコースから説明をお願いします。

事務局

資料説明

会長

ありがとうございました。資料7、現在の運行路線図でまず尾西北と尾西南で「尾西庁舎」や西の方、赤や水色の箇所がかなり両方共同じように走っている所があります。北の場合時間的に65分はエコハウスを出発するにしても、うまく時間が合わないという状況から、やはり北と南をうまく離すことによって、北の方も尾西庁舎等で南の方へ移動出来るという必要性は出てきますが、それぞれの機能分担ということが必要ではないかと。本当にこのことに関してはご苦労されたということは聞いております。そこでまず、この説明等、それぞれの地区の思いについて「尾西・奥町地域生活バス運営委員会」の北川会長、地域のご協議のご意見や、ご苦労された点をお願いいたします。

尾西・奥町地域生活バス運営委員会（北川会長）

2年間に渡って地域の運営会議を進めて参りました。中々最初の段階はどういう方向に変更・改善をどう持っていくのか。この趣旨論が最も難しい議論で、どうしたらいいのかと何のために、何の価値観を良しとしてその方向に向けて改善するのか。集まっていた方々は、それぞれのエリアの代表者ですので、私のエリアにはバスは通っていないので何とか通してくれという、それぞれの地域の利益のためにおっしゃることも随分ありますので、当然その中での協議ということは例えば、「萩原駅」スタートで「玉野駅」のある南の端は恩恵がないのではないかと、西南の端は名鉄の路線バスがある、その間は何もないという議論もエリア的には色々あります。最終的に幹線・支線的路線を補完する機能を第一優先ということと、もう一つは利便性を高めるということが非常に大切だということ。

従来の周遊コースは右回り左回りによって、ダイヤが随分変わりますので、往復コースというのは実は一番効率が良くダイヤが細かく組める、周遊コースは1台で反対回りも回すとインターバルが長くなるので、利便性を高めるということ幹線・支線的路線を補完するというこの二つの機能を重点的にこのエリアでは必要であると。この二つに沿って議論を進めてきました。地域によってはこちらにもう少し何とかならないかということも色々あった訳ですが、二つの価値観を中心に議論を進めてきました。従って北コースとの関係に於いても重複する部分は今回出来るだけ最小限にするということで、尾西庁舎は尾西地区の中心的役割がある施設が整っているので、ここで接続をする。北コースについては北の方に周遊コースがありますが、これは道路事情によりバスが右折左折どちらか出来ないという問題もあり、道路を改善するとなると県や市の道路を改修しないと一方通行を改善しないと片方の右折ができないといったような事情でやむを得ず、一部分を周遊コースにせざるを得ないという結果的には北コースは先の方が周遊コースになっている状況です。基本的にはピストン輸送、きめ細かい1日何便というダイヤの感覚が往復共に狭くなることを重点に改善しました。当然今までの乗降客の多い停留所は出来るだけ残して活かしていこうということも入っています。そういうことで何とかまとめ上げたということです。以上です。

会長

色々ご苦労大変だったと思います。今会長から説明がありましたように、赤の方については従来の尾西庁舎まで来たら、今までは東の方へ通るということでしたが、今度は戻って行ってエコハウスまで帰るということ。水色についても尾西庁舎でぐるっと回る。先程の資料7で重複する部分が無くなってきているということで、ぐるっと回る所だけ共合してそこで乗換をするという形になりました。従って尾西北は従来の65分が60分。尾西南は従来の80分が90分になりますが、80より90の方が1時間半ですので、バスの運行について30分遅れと考えれば利便性はかえって高まるのではないかと思います。まず、尾西北・尾西南については、皆様方のご意見ございましたらよろしく願います。

青木さんは尾西なので従来に比べてどうですか。無くなった地区は無いとは言いませんが。

委員

ずっと以前北コースは北の方を走り、南コースは南の方を走り、南コースは尾西庁舎の

所まで回り足を運べるようになったということで、その時は画期的だった。どのくらいの方がこのバスを利用して尾西庁舎へ足を運んでいらっしゃるかはわかりませんが、今回また南コースに変更があり、三条の辺りまで来るので画期的ではあります。北コースが尾西記念病院には寄らないということですね。今病院へ通われている方が北コースをどれくらい使っているか、結構病院へ通われている方は便利に使われているのではないかと思いますので、その辺りが気に掛かります。

会長

今の質問に対してお願いします。

北川会長

今のご意見は北コース南コース合わせて検討の中身でして、三条エリアが現行でいきますと北コースが回っている。北コースをピストンにするとそこまで行くことが不可能ということで、南コースでカバーしたということが1点。本来は南コースだけで行くと三条まで回れば時間が10分プラスになるので、むしろ尾西庁舎へ入れば10分短縮となります。統合的に検討するというのであれば、北コースの一部を南コースがカバーしようということです。病院は北コースについては、一宮西病院が随分昔はありませんでした。通院については多分北の方の方は一宮西病院を確保していますので、一宮西病院の方が利用者はかなり多いのではないかと。または尾西庁舎の近くに病院がありますので、わざわざ北の方を尾西記念病院へ必要かどうか、必要性・利便性を含めて少ないだろうということで、だぶりコースを少なくするというで線の引き直しをしました。出来るだけ中央で時間帯乗り継ぎダイヤを工夫して、南コースから一宮西病院、北コースから尾西記念病院へ乗り継ぎが出来るようにという苦肉の策です。以上です。

会長

ありがとうございました。利用状況で考えますと、尾西記念病院もかなり縮小されたという状況で、確かに北コースから今まではそのまま行くことが出来たのが、今度は乗り継ぎを考えて行く必要がある。利便性を大きく考えられこういう案が出来たと思います。それ以外でもご質問がございましたらどうぞ。

委員

こちらの方は事前に営業所の方にも、ご相談をいただいて運行事業者としての要望を聞いていただいています。特に道路が狭小な所があり、今度車両が一部変更になるところもありますが、小型のバスでもすれ違う所があり、カーブがしにくいという難儀をしている所もありますので、出来るだけ通り易い所という話をさせていただいて今回のルートに定まってきたという話は承っております。ありがたいと感じています。一つだけ確認ですが、南コース第1便は18分程早くなっております、第8便が一つ遅い時間まで増えるということになってはいますが、例えばご利用状況がどういう状況かにもよりますが、通例コミュニティバスは高齢者の方のご利用も多いので、あまり遅い時間は走らせてもご利用が無いケースもありまして、運行経費の問題等も関わってくるので、例えば公費普段問題になることもあるので、地元の方でそういう要望が強くて第8便が付け加えられたという事情があれば、それは承った上で考えていかなければいけないと。その辺りの議論がおりになつたかお聞かせください。

事務局

先程申し上げたように、北コースの一部を南コースが補完をするということで10分プラス、要するにピストン80分が90分に長くなることによって、合わせて1日何便という改正をしたことによって、例えば8便が7.5便や7便になることは地域住民の利用者の方に対して改善改革したという説明が中々しにくく、サービスの低下に繋がりますので、若干時間が広がったとしても、改善によってサービス低下質を変えないということで、8便は何とか維持しなさいというのが、この会義の強い要望でして、若干運転手さんの労働時間等にやや問題があるというのは、事務局から聞いておりますが、それは何とかカバーしていただきたいというのが、会議の方の基本的な姿勢です。だから8便は確保したいというのが全体的な強い要望です。以上です。

会長

加藤さんそういう説明です。木曾川・北方コースの説明をしてもらってから議論をしたいと思いますので、事務局から説明をお願いします。

事務局

資料説明

会長

続きまして、木曾川町・北方町地域生活バス運営協議会の木村会長からこれまでの議論の推移や、ご苦労された点などをお願いします。

木曾川町・北方町地域生活バス運営協議会（木村会長）

木曾川町・北方町地域生活バス運営協議会会長の木村と申します。何分ご存じだと思いますが、北方は昭和30年に合併をして一宮市。木曾川町は10年前に合併して一宮ですので、生活環境が全然違いまして、始めの内は皆さん集まって話をしても考え方が違ったと思います。私たちは2年前から、今使っている運行はどうかという支線的バスの移行説明会をやるということを知り、そこに参加して木曾川・北方町コース合同で年に3回から3回半、2年で7回程やりました。始めは1から10までバスの説明を聞かないとわからないということで、第1回目はその説明を全部聞いて、どういうふうにしたら乗降客の皆さんが喜ばれるかということが終わってから、各連区へ持ち帰り各町会長・連区長の方で一度考えてください。コースはどういうふうにしたらいいかということが好きだけ選んでもらう。2回目はそれをまとめるということ。2回3回とやりましたが、コースが広すぎて1時間で回れるようなコースではなかったですが、各地区の方に色々ご協力をお願いし、委員会をたくさん開いていただき、妥協する所は妥協してもらい60分で回れるようにしたらいいのではないかとということで、考えた最終的な意見がこちらに決めたコースです。木曾川の方としてもJR木曾川駅にどうしても付けてもらいたい。今まで駅に行っているバスがなかったんです。北方は出張所が全然関係ないバス路線になっていましたので、北方の出張所の前を通らないようなiーバスはいけないだろうという意見も取り入れて、1時間で回れるコース、各連区の方でバスに乗って貰い時間を計り、道路も昔からの地区ですから市道は幅がありません。最終的には県道を使うことになりましたが、県道の場合道路が広いからバスのすれ違いもいいたろう、そこから脇道へ入ろうと思うと寸法が足りなくて中々コースが決まらなかった。最終的には県道を通ってもらうことになりましたが、皆さんにちょっと歩いて貰わないといけない。バス停も今まであった所の乗降客は多くないから、こちらは少しあきらめてもらって、乗降客の多い所へ皆さんに喜んでもらえるようにコースを変えたらどうかということで、最終的に皆さんの意見がまとまったのが、今の木曾川・北方町コースの方でなんとかまとめていただけるといいですねということになっていました。1時間という目安がどうしてもあります。どうして1時間がいいのかそこら中の人にお尋ねしましたら、歳をとってくると時間をあまり変えると忘れてし

まうらしいです。毎時何分というのを付けると、その時間にバスに乗り易いのではないかという意見が多かったので、じゃあ1時間で何とか回すようにしましょうと。中々揉めましたが、まとまり最終的に落ち着きましたので、これでご承認いただければ非常に喜ばしいことだと思いますので、皆さんどうかよろしくお願いいたします。

会長

ありがとうございました。「木曾川・北方町コース（案）」を私も見させてもらっていますが、従来のものに比べてイオンが入り、JR木曾川駅が入ったということから、本当にご苦労されたと思います。従来の17番から18番の間を通過してきたのが、今度は18・19番とぐるっと通る形になったと思います。時間は従来と同じ60分ということで出来上がりました。木村会長が説明されたように、利便性・北方出張所停留所もそういう流れでした。北川会長もそうですが、こういったものを作り上げられたご苦労に対しては厚く御礼申し上げたいと思っております。これについては皆様方の合意が必要ですので、それぞれの変更等出していただきましたが、それについての3コースそれぞれご意見ございましたらお願いいたします。木曾川についてもご意見ございましたらお願いいたします。

女性の立場で女性団体の加藤様何かご意見ございませんか。

委員

地域のこと見ましても地図の利用者の多いバス停・少ないバス停・行きたい場所。事細かく分析されて、こういう結果が出されたのだなということが、これを見てよくわかりました。良く分からず、このくらいしか言えません。申し訳ありません。大変いい案ではないかと思います。個人個人が行きたい場所はそれぞれ違いますから、歩いて行ける範囲のコースで最小限最高の案を出されたのではないかと思います。以上です。

会長

ありがとうございました。一つ忘れておりました。コース変更にあたりましては、警察及び道路管理者の委員様からのご意見をいただくことになっています。そこで始めに警察委員の青山委員様ご意見よろしく申し上げます。

委員

この会議に先立ちまして案をいただき、もう十分内容を検討させていただいております。

バス停についても人が安全に待つことが出来る。バス停の確保も十分に議論検討を重ねたコースでございます。以上です。

会長

ありがとうございました。次に県道を管理している愛知県一宮建設事務所維持管理課の木村委員様よろしく申し上げます。

委員

事務局の方と何回か協議しておりまして、県道上にバス停を設けるということに意見を交わしました。案について県道管理者として問題はないだろうということで、事前協議了承の旨で考えておりますので、この案が認められれば正式に申請していただければ、認める方向で考えております。以上です。

会長

ありがとうございました。続きまして、市道を管理されている一宮市建設部維持課の岩田委員様よろしく申し上げます。

委員

歩道部分にバス停を止められる際、2m満たない歩道も若干ありますが、いろんな写真を見させていただく中で、出来るだけ沿線の公共施設用地・オープンスペースをご苦労されながら探されて、その結果やむを得ずということも見受けられて、今の案でやむを得ないのではないかとということで、道路占用や許可申請で参る場合は了解するという方向で課の中でも協議しています。以上です。

会長

ありがとうございました。行政とも市同士ですのでよく相談の上で最終決定いただければと思います。再度皆様のご意見を伺いたいと思います。

それでは、先程お話ししました3つのコースにつきましては、地元の運営協議会の方々が、2年に亘り何度となく協議され、最終的に尾西の場合は地元の利便性、コースの極端な重複を避ける意味合い。木曾川等については出張所・JR木曾川駅の住民の要望を基本としてこのようなコース案が出来上がりました。これは合意が必要ですので、3つのコースに

つきましては合意を頂いたということでよろしいでしょうか。

《拍手》

拍手をいただきましたので、合意を頂いたということで議題4は合意をしました。ありがとうございました。

続きまして5番目の議題「一宮市公共交通計画の改定（案）」です。本日は事務局より新たな「一宮市公共交通計画の改定（案）」が示されております。現在の公共交通計画とどのような変更があるかなど、事務局から説明をお願いします。

事務局

資料説明

会長

事務局の説明でしたが、もう一つ法律が変わったことがありますので、加藤先生から再度ご説明をお願いします。

副会長

特に大きなことはありませんが、私の説明で申し上げましたように、元々一宮市公共交通計画は地域公共交通活性化再生法という法律に基づいて、実はこの協議会も活性化再生法と道路運送法という2つの法律に基づいた協議会ですが、活性化再生法で書かれているこの協議会の役割として計画を作って実行するということがありますが、その法律の書かれていた計画の名前が連携計画から網形成計画に変わり、要件も少し厳しくなったということで、一番一宮市で足りなかったのは、評価の所だということで、目次のところ「計画の数値目標」が出てきました。タクシーの話が出ましたが、法律が2009年から出来ていて、2013年に改定されています。その改正によって今までもそうでしたが、更にタクシーは公共交通として地域・利用者の皆さんと一緒に利用促進策を進めていく必要があると言われていています。それを具体的にやる場所はここではなく、26ページ（一番下赤い所）「尾張西部交通圏タクシー準特定地域協議会」これも利用者と行政の方が入ってやる協議会ですが、そこで議論した結果とこちらの一宮の会議で議論した結果と合わせて取り組んで行きましょうということを謳っている。「尾張西部交通圏タクシー準特定地域協議会」の会長が一宮の公共交通計画にタクシーのことを書いてくださいという発言をしました。会長は私です。それに基づいてここに加わったという経緯です。その2つが大きい

い所です。後は細かい修正があるということです。

会長

加藤先生の補足、事務局の説明を受けて、疑問点やご意見ございますか。

委員

色々申し上げて大変恐縮ですが、「網形成計画」に切り替えられるときに、町づくりとの連携をもう少し盛り込まれていないと、と思うところがあります。他部署との関係もありますが、一宮市さんの計画はどちらかというところ、下物・上物と区別したときに上物の議論が中心です。いわゆるバスや公共交通を走らせる方です。ただ、本来で言うと先程地域協議会の皆さんからお話があったように、道路環境が整っていればもう少し走らせたい所があるということなので、まちづくりとの連携でいうと、道路というのはそうたやすく出来るものではないとしても、相互環境の整備の部分で少し盛り込んでいただければ加えていただきたいと感じます。その理由は資料7、木曾川・北方コース「木曾川市民病院」から駅へ入る所非常に狭く、特に病院から出て駅に入る左折する所は停止線をもう少し下げてくださいと、バスが回れない可能性があります。今日は警察関係の方や道路管理者もおられるので、そういった細かい所は改善いただければ、もう少しバスが遅延せずに運行出来るということがありますので、道路を付け替える・作る・整備するということは大変だと思いますが、バス停を置く位置にしても歩道環境が、私共の沿線でも非常に厳しく、お客様の乗り降りの安全が確保出来なかつたり、迷惑なので移設をというご要望が出されるケースが結構ありますので、そういう走行環境を整える意味合いでの町づくりとの連携という部分での書き込みを、是非どちらかの章に加えていただければと感じております。

会長

町づくりとの連携、そういう所の文面を是非ご検討いただければということですので、事務局で検討しておいてください。それ以外で何かご意見等ございますか。

町づくり・都市計画との連携そうした部分を踏まえながら、事務局はこの後所定の手続きを進めていただきますようよろしくお願いします。一部この計画案に変更があるということだけ委員の方につきましては、ご了承いただければと思います。

副会長

3点程大事な所の確認をしておきたいのですが、2ページ（右下空白の所）これは「地域協働推進事業」今日の協議事項の2で予算として認めた所。これは27年度になり廃止になりましたが一宮市は去年もやっていたので経過措置で貰えるというもので、来年度はありません。「地域協働推進事業計画」そのものは、3年以上やるということになっていますが補助が貰えないので、ここから取ったというのはちょっと理屈が違うかと思えます。それに代わる制度「計画推進事業」が27年度新設されていて、多分一宮市も来年度新たにその対象になってくるので、そこを見越してここは残しておいた方がいいのではないかと思います。これが1点。

それから、2点目は23ページ、数値目標の中の6番「福祉有償運送出来る車両台数」ですが「福祉有償運送」についてはここまで何も扱っていきなり目標に出てきたということです。ここまでの間に例えば現状の所4ページに「福祉有償運送」が書いてあるとか、具体的な施策に「福祉有償運送」をどうするかということが書いてあれば、ここに書く訳ですが、何も無くてここにいきなり出てきても、ほとんど意味が無いと思えます。仕分けとしては、自治体によって違いますが、一宮の場合は「福祉有償運送」については公共交通の計画とは別に扱うという事であれば6から取ればいいですし、それも含めてこの計画を扱うのであれば、書きますが。タクシーで書いたように結構大幅に書かなくてはいけないのではと。現実的には先程、名鉄バス加藤さんからのお話にもありましたが、一部改定で大きく見直さないのが基本。大きく見直すとパブリックコメント等できちんとやらなくてはならないので、一部の見直しということでこの中で気づいた所を入れていく。一番入れ易そうなのは、31ページの中でこれらの路線は円滑に走らせるように、道路環境を良くしていくとか、停留所の確保。1から※追及で字を小さくして書いたらどうかと、ここが一番いいかと。そういう程度の見直しなので、タクシーはタクシー協議会からの要請があったから書きましたが、福祉有償輸送はただ目標だけに入れるのは違うと思えます。

26ページの表と31・32ページと表が3つあります。ここで実施主体というのが、26ページも加わり31・32もあります。26ページは民間事業者と書いてあり、31ページは民間運行事業者と書いてあり、32ページは交通事業者と書いてあり、全部違うかというと同じです。これは全部交通事業者でいいのではないか。行政とは何か、市か県か国なのかきちんと書いていただきたい。出来れば道路管理者とか、先程警察と道路管理者の方に尾西、木曾川・北方コースの見直しについて確認をしましたが、ああいう形で警察と道路管理者の方は必要であれば書いておいた方がいいかもしれない。それも含め行

政は何のことか分からないので、今どうなのかということを書けばいい。少なくとも民間事業者・民間運行事業者・交通事業者とばらばらなのは見直していただきたい。この3つが特に大事な所で修正が必要だということを皆さんにも共有していただきたいので発言しました。

会長

民間事業者・民間運行事業者・交通事業者の整合性はよろしくお願いします。

副会長

先程議題4で尾西北、尾西南、木曾川・北方の改定を承認しましたが、その中には運賃が100円であることの承認もしましたね。26ページの表でどうなっているかという、地域生活バスに位置付けられていて、地域主体の物であれば1乗車200円を基本に地域の協議により決定。行政主体であれば均一運賃200円というようになっている。議題4のプロセスを考えると、この3つのコースについては地域主体の路線になって、地域の皆さんで考えた結果100円になったということで間違いないですか。行政主体というものだとすると、26ページの表と関連するところを改定しなければいけないですから計画を。この点はどういう位置付けかということを確認しておきたいということです。

事務局

先程ご協議いただいた尾西と木曾川の地域は、今先生おっしゃっていただいた上の地域と行政主体を実施するような運行コースになります。地域の方のご協議で200円ではなく、100円にして地域では利用促進を頑張るという位置付けで地域と私共の元に一緒にやるような路線という位置付けです。下の行政が主体という路線は、地域で副次的都市拠点周辺については、地域による主体的な取り組みが困難な場合に行政が最小限の運行水準を確保しますという位置付けの路線です。具体的に言いますと、尾西の地域の真ん中辺、それから木曾川の地域の中心部に付きましては、地域の協議が整わなかった時には、行政が何らかの手を打ちます。その時には200円にしますという位置付けで計画上ありましたが、今回尾西、木曾川・北方の地域で熱心にご議論いただきまして、きちんと地域と私共と一緒に出来るようなコースを考えていただけましたので、今の行政がやるというところは、行政はやらずに地域と一緒にやらせていただける形が整ったということですのでよろしくお願いいたします。

副会長

そこは了解しました。31ページ下線が引いてありますが、この下線は生活向上確保維持改善計画に位置付ける路線ということで、これは今日の議題の3に当たりますが、今日協議したのは、ニコニコふれあいバス、大和・萩原だけだったということですね。これは皆さん疑問に思われるかどうかということですが、他は協議しなくていいかというとは実は他のコースについては県で協議することになっています。他のコースは全部旧一宮市、旧尾西市、旧木曾川町に跨っている。跨ってない路線は市で協議して、旧市町村で跨っているもの新しい市町村もそうですが、跨っているもので国庫補助の対象は県で協議する。ですからコミュニティバスと言っている、評価の所を協議会で黙っているとやらなくていいということになる。そのことと今の尾西、木曾川のコースを幾らにするとか、利用をどう伸ばしていくかといったことを、きちんとチェックしていくことを考えると、市の会議でもこれらの下線を引いてあるものについては、同等のPDCAをやって欲しいというのが私のお願いです。これはあくまでも自主的なものですが、どうしても県の協議会ですと70位ありその中に一宮市があり、いちいちチェック出来ない。きちんとチェックして県が6・8・2月と年3回会議をしているので、そこに出すときにきちんと市でもチェックする。計画とは直接関係ありませんが、線を引いて国の補助を頂く路線ということを位置付ける。同じ考え方のものであるので、今の運賃の事を考えると、きちんとこの会議で補助を申請するとか、評価するときこの会議でも、チェックするということをやっていたらいいと、これは要望です。

会長

加藤先生の今のご要望・訂正等について、都市計画と町づくりとの連携について再度計画・文章は手直しをさせていただいて、後は所定の手続きに進めていただきますよう事務局はよろしく申し上げます。

委員

今日案を示していただきまして、先生からもご指摘ありましたし、他の委員からの指摘は市の方で修正をしていただくということになりますが、最終的に案をこの協議会でこの交通計画でいいですよという合意をいつかの時点で取っていただくという手続きが必要になってくると思いますが、その辺のスケジュールも含めて次回の協議会にどういうスケジ

ルールでいくかということをお示しいただきたいです。

会長

事務局説明をお願いします。

事務局

今ご指摘いただいた所を修正して再度こちらで案を作らせていただきます。その案につきまして会議をさせていただくのか、もしくはその案を委員の皆様方にお送りさせていただいて、文書でご協議という形になるかはわかりませんが、そういったことを一度進めさせていただいて、案をきちんと確定をさせていただく。先程委員の方が言われた合意を取るという行為をそういった形でやらせていただきます。その後案が確定しましたら、中部運輸局へ協議会でこういう案が固まりましたということで提出します。案が確定した時点で文書もしくは、もう一度お集まりいただきご協議いただき合意を取るということを進めさせていただきます。国で計画が合致しているかチェックをしていただき、それが返ってきましたら、修正部分についてのパブリックコメントを書き、それを反映し市の計画という流れになります。市の計画として作成しましたら、次に大臣認定ということで大臣に提出するという予定です。

会長

今説明された手順に従って、この後どうするのか事務局と相談し決めさせていただこうと思います。その後所定の手続きを順次踏んでいくという形で進めていきますのでご理解の程をお願いします。これは修正をするということでご理解いただきました。

続きまして4「その他の生活交通バス（ニコニコふれあいバス・千秋ふれあいバス）の運行時刻の変更について」「iーバス尾西南コース、木曾川・北方コースのバス車両変更について」に入ります。それぞれ事務局より説明をお願いします。

事務局

資料説明

会長

只今の説明についてご意見ございますか。これにつきましては、今の案通り購入につい

ては議会の承認がいるということですので、それに則った形で進めていただければと思います。

副会長

市の保有になる訳ですね。公有民営補助というのは、昨年度から出来た新しい制度で、民間のバス会社が保有する物は減価償却補助が出来ますが、市町村が持つ物についてはそういう制度が無かったので作ったものです。その方が民間事業者の方はお金を借りてバスを買わなくてはいけないのは大変なことなので、しかも計画期間がバスの保有期間より短いと購入したのはいいが、途中で契約が変わってしまったら車はどうするのかということになるので、こういう制度が必要だったので作ったということ。活用されていいと思います。全国的には東浦町ですとハロウィンやクリスマスの飾り付けをしたり、芥見ですと地域の催しについてPRしたり、警察が振り込め詐欺防止のPRをしていただいたり、色々使えるので地域の皆さんで企画して、この中をどういうふうに楽しくするかということをやれるといいと思いますが、考えていますか。

事務局

現状ですが行政と警察の情報はバスの車内のポスター掲示場所に掲示をさせていただいております。今後の予定ですが、地域の皆さんと協議をしながら路線を作りましたので、地域の盆踊りの周知や地域情報の発信も私共と地域の皆さんとで話をしながら、掲示していったいいのではないかと考えています。

会長

これを持ちまして議事はすべて終了しました。今日は市議会の企画総務委員長武山さんが出席されております。感想やご意見ございましたらどうぞ。

委員

委員感想

会長

今日は12時に終わる予定でしたが、12時半近くになり段取りの悪さ、進行の悪さにつきましてはお詫びを申し上げます。最後に主宰者委員として、市企画部長熊澤さん何か

ありましたらお願いします。

委員

企画部長の熊澤です。今日は長時間に渡り盛り沢山の議題を熱心にご議論いただき本当にありがとうございます。今日は第16回で今年度最初ということで、冒頭に加藤先生にもこの公共交通会議について説明をしていただきまして本当にありがとうございました。尾西の北川会長様、木曾川・北方の木村会長様2年に渡り地元の協議をまとめていただきまして、今日こうしてコース変更することが出来ました。本当にありがとうございました。公共交通については市民の関心も深く、要望も多く多岐多様です。今日の皆さんのご意見を踏まえながら今後も市として、さまざまな施策を行政として進めていきたいと考えておりますので、今後ともよろしくお願いします。ありがとうございました。

会長

本日は長時間に渡りご協議いただきましてありがとうございました。