

第14回一宮市地域公共交通会議

開催日時：平成27年1月13日（火） 13：30～16：30

開催場所：i-ビル(尾張一宮駅前ビル)3階 市民活動支援センター内 会議室
(一宮市栄3丁目1番2号)

出席者：※会長・・・◎副会長・・・○

◎吉田 有夫、○加藤 博和、横井 忠史、青木 隆子、葛谷 昭吾、森 孝次、近藤 太康、鎌田 傳夫、竹島 祐美、古田 寛、河村 富貴、加藤 直樹、小栗 伸彦、安達 博、後藤 英丸、丹慶 有司、青山 博幸、浅田 裕人、熊沢 裕司、岩田 勝

企画部次長

只今より、第14回一宮市地域公共交通会議を開催いたします。皆様大変お忙しい中、またお寒い中お集まりいただきまして、本当にありがとうございます。また、平素より交通行政の推進につきまして格別のご理解とご協力をいただいておりますことをこの場をお借りしまして御礼申し上げます。本日の司会を担当いたします、企画部次長の小島と申します。どうかよろしく申し上げます。

本日は議題といたしまして、お手元の次第にありますとおり、まず報告事項といたしまして、市内バス路線の利用実績をそれぞれ報告します。その内協議事項の1つ目として公共交通のネットワークを評価検証、2つ目として平成26年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価。3つ目として、公共交通計画の改正。4つ目として、おでかけバス手形の取り扱い。これらにつきご協議をお願いしたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

それではまず初めに本日の資料の確認をさせていただきます。順に本日の議事次第、議員名簿、配席図。次に資料1、i-バス利用者数推移。ここには生活交通バスの推移もお付けしております。資料2、一宮イオン木曾川線の利用者数。資料3、市内のバス路線利用者数の表。資料4、平成26年度地域公共交通確保維持に関する自己評価概要の全体の案です。資料5-1、同じく自己評価概要の地域共同推進事業の案です。資料5-2、事業評価の地域共同推進事業の案です。資料5-3、事業評価の生活交通ネットワーク計画に基づく事業の案です。資料5-4、生活交通ネットワーク計画に基づく事業の案です。資料6、公共交通計画の改正、そして公共交通計画の計画案。資料7、おでかけバス手形の取り扱い案です。参考資料として、昨年11月に作成した一宮市全域の公共交通を地図に落とし込んだマップをお付けしました。本来なら事前にお送りし、お目通しをいただいていた今回の会議と一緒にというのが本来ですが、資料作成に時間が掛かり本日お渡しすることになり、本当に申し訳なかったと思いますが、どうかよろしく申し上げます。

それでは、議事進行は吉田会長にお願いをしたいと思いますので、よろしく願います。

会長

皆さん、明けましておめでとうございます。本年もどうぞよろしくお願い申し上げます。本日の議題は公共交通のネットワークの評価検証について。平成26年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について。一宮市公共交通計画の改正について。続いて合意が必要になりますが、おでかけバス手形の取り扱いの協議をお願いします。この協議に入る前に資料の1から3のところで数字的なものが公共交通のi-バスや生活交通バス、それぞれの路線ごとの資料等が配布されていると思います。

まず報告事項等をお話します。平成24年3月に一宮市公共交通計画を策定し、約2年経過しました。計画は路線バス、i-バスの区分を無くし、市内の公共交通ネットワークとして全体の利便性を上げるというものでありました。名鉄の路線バスを含めた市内の全路線の利用状況も含めて、報告をしてもらいます。その後皆様方から資料等を基にご意見等承りたいと思いますのでよろしくお願いします。では事務局から説明をお願いします。その前に本日の会議で二人の新しい委員の方が入ってお見えになりますので、ご紹介をします。

一人は一宮市市議会議員で企画総務委員長の横井さん。もう一人は愛知県タクシー協会の川村様です。

委員自己紹介

ありがとうございました。では報告事項に入りますので、事務局の方よろしくお願いします。

事務局

資料説明

会長

利用者数を資料1、資料2、資料3は路線ごとの合計でいうと33,700人程減少、比率で言うと99%ですから時代の流れの範疇に入るかと思います。しかし地区別、コース別によっては若干の差異も出てきています。名鉄さんの数字等も踏まえて、名鉄バスから加藤委員様に来ていただいておりますので、その辺の路線バスのことも含めてお話しいただければと思いますので、よろしくお願いします。

委員

資料説明

会長

資料3を元に名鉄バスさんから運行状況等の説明をいただきました。その資料3の下の方にはi-バスのそれぞれのコースの数字が入っています。資料1、2、3のところを見て頂きながら疑問点、ご意見等を承りたいと思っています。資料1は基本的に平成25年10月の所とところで運賃が100円から200円に値上がりしました。それからコースの変更等もありました。そんなところから影響が出てきたのかと思います。もちろんそれ以外の理由もあると思います。尾西北コースについては、南の方がそれまでは減少率が高く、この変更等から見て平成25年10月以降10月は90.8%でしたが、80%から69%という数字が出てきている。但し25年・26年を10月以降比べてみるとだいたい減っている傾向がある。ここの運賃は変わっていませんが、i-バスが60分に対してこちらは65分、バスの中継という部分の影響が出てきているのではないかと。一宮コースが100円だったのが200円になり、負担が多くなることの減少度の数字かなど。それが南コースについては運賃はそのまま、コースも大きく変わっていないが25年10月以降についてもほとんど変化はない。26年10月以降増える傾向にあるということから、尾西の南については従来よりも乗降者は増えつつあると言えます。木曾川・北方もやはり、中継地が木曾川庁舎に移ったことから、25年から減少している。それが26年には増える傾向にある。これは一宮コースに乗り継ぎする場合に余分にかかったこと、中継地が変わることの不便さもあり全体的には減少している。生活交通バスは千秋コース、大和・萩原コースについてもそれぞれの協議会様のご努力もあり乗降者が増えつつあるということは、評価すべき状態である。今後地域全体で自分たちのバスを守っていくと、普段からいろんな企画を出し取り組んでいることが、増加を示している。i-バスもこういうところからヒントを得ることが出来るのではないかと思います。資料3は、名鉄バスさんが言われたように全体的な数字として100に対して名鉄さんとしては99.9。i-バス、生活交通バスを入れても99ということで、全体的に大きな減少はまだ示していない。まだいろんな減少段階に入ったとは数字からは言えない。いろんな手を下すことによって、増加させることは生まれてくるのではないかと思います。この数字を見て皆様方からご意見等がありましたらお願いしたいと思っています。

委員

数値を見ていればそうかという感じだが、数値の中身は調べられているのかと。例えば高齢者の方や子供を連れた方はどれくらいの割合か、中身の分析がされているのかと疑問がありますがどうですか。

会長

アンケートを取った乗降客に高齢者が多いただろうと予測はつくが、事務局では今の委員からの質問に対してどうですか。

事務局

ご利用されている方の年代層は一般的には i-バスについては、何年か前にアンケートを取ったことがあります。申し訳ないですが最近きちんとしたアンケートは取っていないので、何年か前の状況ですと高齢者の方が多く利用の形態だと思っています。子育て世代の方がどれくらい使われているかという、どういう方を子育て世代というかという場合にもよりますが、小さなお子さんを連れて乗車された方は、i-バスは小学校に入る前の小さな子は無料です。無料で i-バスを使われている方の率は、お金を払って利用している方が無料の方かうちの方で分かっていますので、その率からすると、小さなお子さんを連れて無料の方はだいたい5%位です。小さなお子さんを連れての方の子供さんの部分が無料になっていると思っている。大体それ位の割合で子育ての方がご利用いただいていると思っています。

会長

いい質問だったと思うんですが、今後 i-バスだけではなくて全体を含めて、利用状況がある一定の日を決めてアンケート調査出来るようなことがあれば、今後こうした部分を全体的により良くするという気はします。i-バス、生活交通バスを使っている方の満足度をまず乗降者だけに聞く。乗降者以外にもどうしたら乗って行くのかを聞き、検討していく必要があると前向きにご検討いただければと思います。

委員

尾西南コースは以前南の方でバスがだんだん走らなくなってきたので、是非あちらの方でもバスを走らせて欲しいと、地元の方からのご意見もあったように。どういう方がご利用されているか分かりませんが、増えているというのはこの会に出ていてうれしい点ではあります。

会長

そうですね。僕も南は乗ってみて、中々大変だと思っていたので、増加傾向はうれしいですね。

委員

あちらの西中野の方へ行くバスは日中1時間ごとにありますが、1時間程抜ける時があったので不便だろうと。学生さんがいらっしやるので学校があるお陰で走っているのかなという気もしますが。自分の家の近くから北コースに乗って乗り継いで一宮駅に行こうと

表を並べて見ても、乗り継ぎの点で不便があったり、乗り継ぎ出来る時間帯が午前に行きたいのに午後しかないとか色々あるので、その辺が乗り継ぎの点でも不便に感じますし、名鉄バスで行こうと思えば、尾張中島ですと300円位で行ける所とそんなに変わらなく時間が掛ってしまう。いつもこの会議の中では乗り継ぎの事であるとか、費用であるとか、時間とか利便性を話し合いますが、いつも話し合いながら中々うまくいかない。生活交通バスで地元の方たちがエネルギーを持っていろんなイベントをやられている力はすごく大きいだろうなど。事務局にお願いをして、高齢者の方が多く使われるi-バス全体、民生委員さんは高齢者の方に多く関わられるということで、民生委員さんの会議でi-バスの説明をしていただく機会を設けたらとお願いをし、その時には「おでかけバス手形」の説明をしていただきましたね。

事務局

そういうご提案を頂いきまして、民生さんの担当と話をしましたが、やはり民生さんのかなりボリュームがある会議の中で、向こうの担当もあまりいいお返事ではなかったので、おでかけバス手形、路線全体に1日乗車券が出来たというチラシを配らせていただきました。

委員

丁度民生委員さんが年度替わりの時で、一番内容が多い時に一緒だったので、中々踏み込んだところまでは説明が出来る機会ではなかったかと思います。個人的には「おでかけバス手形」ではなく、i-バス全体のことを説明していただくと良かったかなと思いました。次の機会があれば是非していただけたらと。

会長

ありがとうございました。民生委員だけではなくて、そうした関係する仕事を団体も介護も含めて、地域公共交通の理解、浸透部を高めるためにも、もっとそういう所へ出て行って説明を続ければと思います。今日連区長様もお見えで、今もやって見えるとは思いますが、今日のような会議でも是非、今まで以上にお願い出来ればと思います。連区長様何か一言。

委員

今のお話私も記憶にきちんと留めまして、機会があれば皆さんにお伝えていきたいと思っています。

会長

それ以外で資料の3までのところで、ご質問等ありましたら。

委員

お電話でご意見を申し上げた訳ですが、イオンモールの玄関への運行ですが、今一週間を通じて玄関先まで運行していますか。ご説明を聞いたらそんなことを言われたので。前は土日の交通量が大変だから、南側まで運行を留めるようなお話があったので。直接利用したことはないですが、利用した方から苦情があって、玄関先までどうして運行してくれなかったと。利用される方は土曜日でも月曜日も関係ないです。玄関先まで運行してもらえるものだと思って、皆さん乗ってみえたような状態です。道路が混むからそこまでは土日は行けないというような話を聞きましたが、今は全部玄関先まで運行ですか。

事務局

説明をきちんとさせていただいてなくて申し訳ないです。イオンモールにつきましては平日のみで運行させていただいています。平日に店舗のすぐ前へ留めて頂くようにしております。どうしても利用される方ほとんど車です。土日は道路だけでなく駐車場も混雑していますので、平日試験的にやってみようということで8月から実施しているところです。今のところ状況については徐々に増えてきているようですので、今のところ平日ということで進めています。

委員

土日は玄関先まで行っていない訳ですね。土日だから運行がないということだと、年寄りの方とか障害者は玄関先まで行くのが大変なんですよ。出来たら玄関先まで常時運行していただけたらと、イオンさんの方にそのくらいの配慮はしていただけないかと思いますが、どうでしょうね。

事務局

イオンさんの方にご相談はしているんですが、どうしても車の利用者の方の事も考えないといけないということで、今のところはそういう状況です。ただ今後につきましては、色々状況見ながらイオンさんも今後計画があると思いますので、計画が変わる時にはなるべく利用者・バスの事も考えてバス停を変更する可能もあるかもしれないですが、今のところ自動車の利用が非常に多いということで、今のところは申し訳ございませんが平日のみの運行をしている状況です。

委員

現在問題が起きていなければいいですが。料金が一律200円にアップされたので乗り継ぎ関係も何とか配慮していただけたらどうかと思いますが、難しいですか。

会長

それについては、この会議の全体事項として i-バスについては統一してと皆さん方のご意向等で決めさせていただいたものですから、次の段階で本当に全面的な見直しをするような場合に於いては、その価格も含めて運賃も含めて考える必要があるかと思いますが、この i-バスの200円はこの合意ですから、そのところは昔オーストラリアの国有鉄道が運賃を下げることによって顧客を増やしたという施策があったと聞いております。ほんとに大変な状況が出てくるという場合に於いてはそういうことも考えざるを得ないかと思いますが、まず運賃等の見直し再検討の余地ではないということをご理解いただければと思います。もちろんバスの停留所についてはお店の意見も当然尊重せざるを得ない所もありますので、名鉄様・行政側・お店側その三社の合意のもとに、少しでも近くのと所でということで前回月から金までは移設させていただいたということですので、その所についてはご理解いただけるようにお願いしたいと。

事務局

正直言って当初私共は駐車場内へバスを入れることは反対を申し上げたんです。というのは、今の構造からしますとバスが通っている所は建物と駐車場の間を通りますので、やはり横断されるお客様がたくさんみえる。運行の安全上非常に問題があるということで、当初私共としては中々むづかしいという話をしていましたが、平日については店舗側もこのルートならということで、大型のバスが入れるルートを確認頂いて、場所も確保頂いたということで、やっと今の現状があるということです。商業施設そのものは、多分イオンさんが出来た当初は公共交通アクセスについては全く意識がなく、車で来ることを前提に設計されているので、バスが寄り付くことを想定していなかった。最近出来ている商業施設は時代も変わりましたので、名古屋の東部エリアでは交通広場というものを駐車場と建物との間に作り、そこへバスを入れるような設計が進んでいます。バスと車は流れを分けて考えないと、うまくいかないことがあります。大規模な病院でもそうですが、バスの通り道と車の通り道を分けて住み分けをする設計をされてきていますが、残念ながらイオン木曾川店さんはそういう状況ではない。そういう中で店舗側もご苦労いただいてこのルートを確認しているという状況ですので、これは店舗改装時に出来るかどうか今後も難しいですが、やはり土日というのは、車両の量が平日よりも格段に増えるということで、お客様の安全確保の観点から、中へ入って出てくるのにおそらく30分以上時間を取ってしまう可能性が高いので、今は土日は入れていないという状況です。

会長

資料2で僕は飛ばしたんですが、1年目に比べればイオン線は増えつつあるという状況です。前々回この会議の中のアンケート等で市民の要望を見ると、公共施設だけではなく、商業施設もニーズが高かったので、名鉄さんにご無理を言ってこういうラインが出来

上がったという経緯がありました。1年目は低迷という状況でしたが、2年目に向けては増加傾向。更に3年目に向けては5,000を上回るようなことが望ましいと思っています。いかにバス利用者をイオン線だけではなくて、検討いただければと思います。これについては次で数字が出てきますので、そこで発言ください。

それでは、一番目の協議事項に入ります。一番目の議題、公共交通ネットワークの評価検証について。一宮市公共交通計画に定めている事業の実施状況の確認、及び評価を行うものであります。今年どのような事業を行ったか、また今後実施していく上でどのような改善点が必要かを検討したいと思います。このことについて資料4を見ていただきながら事務局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4については、自己評価に繋がっていく部分ですが、会として26年度どういう事業に取り組んでいったのかということが、2枚目に出てきます。また、具体的なアクションとして、今後こういうような対応が必要であるということで対応が4つ出ています。この中で今年度どのような部分にアピールポイントをおいてやってきたのか、最後の所に資料として書かれています。自己評価から得られた課題とその対応という部分が、私共がこの会として次の段階で検討すべきことであろうと認識をしています。それぞれ皆様方でご意見等ございましたらお願いをいたします。これと同じようなことが、資料の次の所に入っていますが、一つずつより全部通した方が分つてくるとは思いますが。このまま行きますが10分間休憩に入ります。

休憩

会長

資料4の中で重点項目としてはチェックとアクションという部分です。チェックの現状を正確に把握する中で現状とはあまりにも抽象的すぎ分りづらいので具体的に書くべきではないかと思っています。対応アクションについてはこういう課題がある。アピールポイントはこの課題もあるが一宮として他市にはない独自の努力でこういうふうにしてきたということが8つの項目として挙げられていると理解をしていただけたらと思います。4はこのままの状態を進めて、資料5-1で2番目の課題ですが、平成26年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価についてです。この会議では国土交通省地域公共交通確保維持改善事業を活用して、生活交通の維持活動に取り組んで参りました。地域公共交通確保維持改善事業による支援を国から支援を受けた事業は協議会においては事業の実施

状況の確認・評価を行い、評価の結果を中部運輸局へ報告することが求められています。今回は5で確認評価を行う。資料5-1、5-2を説明しますと前回の会議でご承認いただいた協働推進事業の実施事業に対して、確認評価を行います。5-3は前回の会議でご承認いただいたニコニコふれあいバスの実施事業に対して評価を行います。資料5-4は平成25年に導入されたバスロケーションシステムに対して評価を行います。それでは平成26年度地域公共交通確保維持に関する自己評価概要案、地域公共交通確保維持改善事業評価案について事務局から説明を受けたいと思います。

事務局

資料説明

会長

ありがとうございました。資料5-1を基にして地域共同推進事業の概要で1番がWEBを活用した乗換案内、バスマップ、1日乗車券等々9番まであります。それぞれに合った形で資料5-2においてはWEBを活用した乗換案内等から始まって、生活交通バス大和・萩原町コースの利用促進イベントの実施状況。事業実施の適切性で、それぞれの項目について一番下の各評価項目の評価基準ということで、Aが事業に位置付けられた通り、適切に実施された・実施されていない点があった、B・Cは計画に位置付けられた通りに実施されなかったということです。これらの事業実施の適切性については、それぞれが全て位置付けられた通り適切に実施されたということで、Aという評価がついています。それについての今後の改善点が3列目に出てきています。5-3については、フィーダーシステムの確保維持国庫補助金を使うということですが、適切性と目標効果達成状況にそれぞれ評価2つの特典があります。ニコニコふれあいバスのものですが、実施の適切性はA。目標効果の達成状況も現状維持というのが9.5%増加したということでA。そういう評価をさせていただいた。もちろん関連点はございますが。名鉄バスさんが行われているバスロケーションシステム、この整備の実施の適切性については、適切に実施された。目標効果達成状況についても、事業が計画に掲げた目標を達成したということでA評価。ここについてはそれぞれ公共交通会議・推進事業の概要目的としてそれぞれ課題があって、これらを実施して欲しいということについて基本的には計画通りに実施され、事業実施は適切に行われた。更に実施されたものについては目標を達成したというところまで、そういう状況にあるということで、今5-1の資料を基に5-2・5-3・5-4のそれぞれの説明がありました。これについて皆様方先程の部分と資料4を含めご意見等を承りたいと思います。どうぞよろしくお願いします。

加藤先生からお願いします。

副会長

資料4が全体。その中で特に地域共同推進事業を取り出して作ったものが5-1。霞ヶ関に出す書類が5-2。5-3が資料4の中のニコニコふれあいバス1台、国から運行補助を貰っているの、霞ヶ関に出す書類が5-3。それからバスロケーションシステムについて名鉄さんがやられるものについて、国の補助が貰える霞ヶ関に出す書類が5-4。5-2・5-3・5-4は見なくても資料4と資料5-1と内容的には全部ある。資料4を見るにあたり、資料1・2・3の実績も一緒に見ないといけないと思うのですが、例えば2ページ目、8月から平日のみイオン玄関前に停留所を置く。先程話題になったものですが、これの効果は何処に書いてあるかということです。D0これはD0した訳ですが、結果良かったのか悪かったのかということは書いていない。書かないといけない。資料2を見ているんですが、資料2から見ると明瞭には分らないんじゃないかということになる。資料2をもう一つ見ますと、一宮イオン木曾川線の地域利用者数ですが、資料4の5ページ目と大きく関連する訳ですが、5ページ目の利用者増加率上位3位、一番増加した路線で喜ばしいということですが、先程言わなければいけなかったが、本当にこういう評価でいいのかということです。というのは、一宮イオン木曾川線は25年4月から運行開始しています。25年4月から9月というのは、i-バス一宮コースは昔のまま100円で走っています。その半年です。一宮コースと重複がありましたが、イオン線に移った人はほとんどいないと思われる。25年10月からは一宮コースが重複部間はなくなりましたということなので、一部移って来ないといけないから当然増える、そういう局面。それがずっと25年の10月から赤色の4・5・6・7・8月は当然増加になる、つまりi-バスの一宮コースの重複のところが無くなって、こちらだけになったので、この沿線の方で一宮駅へ行かれる方、必要な方は乗るはずなので。但し100円から200円になっているところと、私が事前に指摘したことで、アピタや市民病院へ行かないということで、減が予想される。全部連なって一部しか映らない。10月以降は25年と26年の10月は状況が変わらないので、ここからが本当の勝負でしてここから増えているかいないかが、本当に1年間頑張った結果。とみると、5ページの27.48%はそれらを足して考えたので、これは適切でない評価だと思います。上期と下期で分けて評価しないと全然違う話です、これが1点。逆に一宮コースが-33.3%、一宮コースについての減少の理由は2つに分かれていて、1つは100円が200円になったこと、もう1つはルートが半分になったこと。これが運賃を変更・ルート変更したことが要因と考えられる。どっちがどのくらいなのかを知りたい。この辺がどんぶりなので、いったい-33.3%はどのくらいなのかということを確認する必要がある。結局26年4月から9月までというのは、前年25年4月から9月までは運賃とルートは去年と変わっています。それに対して10・11・12月是一緒です。だから、これも同じで10・11・12月が変わった後1年間でどれくらい増えたか減ったかということで考えられる。4月から9月は去年に比べて運賃・ルートが変わりました、どのくらい変わったかということなので、10月から12月を分けて考えないといけない。どんぶりなのでこれもおかしい。同様に尾西北と木

曾川・北方も完全に一宮コースの影響を受けているものなので、一宮コースが25年10月に変わり、そこで減になっているので、4月から9月と10月から12月も分けて考えないといけない。こういうふうに全然違う2つの時期を一緒に足して考えるというのは、分ることを分らなくしている。月別のデータがあるので、そこはきちんとやり直していただかないとこういう評価ではまずいということが言えます。フィーダー系統の評価、これを見せるのなら、乗り継ぎ客が何人いるかというデータを示していただかないと、乗り継げるようになったから喜ばれているというレベルではなくて、1日でもいいので結局何人乗り継ぐようになったかというのを、是非見せていただきたい。そうでないと、もちろん乗り継げる可能性が増えたのは確かですが、乗り継ぎが増えたかどうかは分からない。これを書くのであればちゃんと書いて欲しい。

6ページ・資料6、一宮公共交通計画、31・32を見てください。30・31がこの評議会で決めた計画でやっていくことのリストです。32評価検証の流れ、資料4についてはそもそも30・31ページに書いてあることがきちんと順調にやられているかということを書いて貰わないといけない。ここには、やったことだけ書いてあって、何をやらなければいけなかったかということは、全く忘れ去られている。計画して、PDCA ですから、計画は30・31です。30・31の中で何をやって何をやってないかを書いて貰わないといけない。幸いなことに、期間が24から29の何処かでやるということなので、まだ26でやれていなくても、言い訳は聞きます。29までにやればいいので。残念ながら32を見ると、これは言い訳がきかないことですね。実施内容32の図がありますが、個別運行計画案の作成、まちなか幹線支線的バス。まちなか幹線は25年の9月までに計画案作成になっている。これは達成しています。25年10月から変わった訳です。支線的バスというのは、出来てない。26年度3月で終わるんですが出来てない評価です。本当は支線的バスというのは、27年度4月から新しい運行になっていないといけない。この計画を検討した時に、本当は25年10月からやらなくてはならない。なぜかという、25年10月にやらなければ、一宮コースが65分から60分に1本になるので、尾西北と木曾川・北方コースは合わなくなるでしょ。合わなくなるから乗る人が減りますよね、と。減るからそれをカバーするために、本当は同時じゃないとだめだが、一刻も早く見直しをしましょうねと言っていたんですが、この1年半で出来ていません。これは書かない方がいい。やっていない、出来ていなかった。だから、これから急いでやるということ、書かないといけない。僕が言わなかったら誰も思い浮かばない、思いつかない。一宮市公共交通計画にはそう書いてあって、この協議会は一宮市公共交通計画に則って仕事をする組織だから、その結果がここに書いてなかったら、誰も気づかない。一体何のためにこの計画は作ったんですかということになる訳で、その1つがこれです。それから、乗り継ぎの話がたくさん出ました。これについては、31ページの利用促進推進政策、1日乗車券乗り継ぎ割引制度導入。実際にこれは「おでかけバス手形」も出ましたし、i-バスと生活交通バスのみ使える1日乗車券500円も出ました。先程乗り継ぎが生じるようになった、

エコハウスに行かなくなったとか、一宮コースに乗り継ぎが出来なくなったとお話が出ましたが、料金的に乗り継ぎは400円が500円になっただけで、「1日乗車券」を売れば100円の増だけのはずです。ですが先程事務局に確認をしましたが、「1日乗車券」の資料7、「おでかけバス手形」については、1日12枚位の販売です。年いくらだと分らないので、365で割るといいです。「1日乗車券」は9か月で620枚売れたそうなので、1日2枚。だから1日14人しか買ってないんです。昔乗り継ぎはどれくらいいたかという、100人単位でいたと思うんです。実際それなのに、「1日乗車券」を「おでかけバス手形」は10時から16時しか使えないのでしょがないですが、i-バスだけだったら「1日乗車券」は終日使えるので、もっと売れてもよさそうなのに、1日2枚しか売れていない現実。これが評価されるべきでしょ。本来乗り継ぎが悪くなるので、その代わりにこの手形とかを入れました。だけど、やったけど地域協働推進事業を使って、ちゃんとPRしたかという、全然されていないのではないかと。されてないので、1日12枚と2枚しか売れてないのではないかと。だから27年度はこれをどんどん売っていこうというのが、アクションとしてあっていいのではないですか。ですが、尾西北と木曾川・北方は特に尾西北は65分に1本ですから、それをやったとしても乗り継ぎのダイヤが合っていないので無理です。だからますます本来既に26年度末に60分に統一して、路線を直しておかなければいけないのに、計画より遅れてしまったという状況です。その結果、減少の歯止めが利かない訳です。残念ながら65分ですと、名鉄バスともうまく合わない。だからこれを一刻も早くやらないといけないというのもアクションに出てくる。本当に書かなければいけないことを、資料4に書いていない。まあいいです、資料4はここで見るのと運輸局の方が見るだけだから。ここだけだからいいという問題ではなくて、この会議は一宮の公共交通を良くする会議だから、誰も見ないから良かったじゃなくて、ここで悪いことは出しておかなければいけない。それがこれなんです。僕が第三者なので見たということですが。外に言いませんが、外に言う・言わないではなくて、出来ていないことは、今ここで明らかにして、じゃあなんで出来ないのかということ、追求して4月以降、いや、今日からどうやってやったらいいのかということと言わないといけないのではないですか。そういう意味では、すごく本来見なければいけないところが抜け落ちていますね。アピールポイントは資料4・5-1にあります。これはもっと厳選した方がいいのではないかと。例えばWEBの話やマップの話はもう県内いろんな所でやられているので、こんなところは1番目に書くと、それしかないと思われる。特にアピールというのは、他がやってなくて一宮ならではのことを書いて欲しいところです。ですから繰り返しになりますがではなく、ここだけ見たら一宮のすごいところが分らないといけない。1番上に県内の色々な所でやっていることを書いたら、一宮は並みのことしかやってないね、になってしまうので、これは2つでも1つでもいいので、厳選して他はやっていない、例えばニコニコのこととか、あまりやっていないですね。そういうのをもっと厳選して欲しいです。普通にやっていることは、PDCAそれぞれに書く。もっと言うとPDCAにさらっと書いて、最後のアピール

のところで厳選したものを非常に詳しく書く。そういうふうに直してもらいたい。16日提出ですが、このくらいやっておかないと、資料4については。資料5-2・3・4はこれで結構だと思います。4、5-1は中部運輸局も見ますが、我々としてこれから何をやっていかなければいけないかということ、ここで明らかにするものなので、今私が指摘したところとあと皆さん何かあると思いますが、そういう部分を見ていただいて、出来る限り直していただきたい。

会長

加藤先生から細かくこれまでの経緯も含め説明いただきました。事務局が今の指摘については改善出来るもの、書き直し出来るものは出来る限り直す。先程の26年度中1・2・3月までにやっていかなければいけないことが、このままでいくとひょっとしたら出来ない状況です。バス運行の時間、尾西北コース、木曾川・北方コースについて積極的に検討いただきたい。加藤先生の説明を受けてということで結構ですので愛知県の浅田さんお願いします。

委員

補足で説明させていただきます。資料5-3、地域内フィーダー系統の事業評価がありますが、一宮のi-バスも走っていますので、i-バスは地域内幹線系統に位置付けられていますし、これも国庫補助を受けております。こちらのi-バスの路線については、愛知県のバス対策協議会という所で、事業評価を作成して提出しますので、その説明が抜けていましたので補足で説明させていただきます。

副会長

i-バスとイオン木曾川線、市町村をまたぐ路線についての補助制度なので、県の協議会で披露する。この市町村は平成の大合併以前の市町村なので、i-バスは平成の大合併以前ですと一宮市と木曾川町と尾西市でするので補助対象になっている。でも市の路線だから、本当はここで議論しなくてはいけない。ここで議論して原案作って県に出すというのが基本だと思う。国の制度では県で議論すればいいですが、ここではニコニコふれあいバスは議論するが、旧一宮市内だから。旧一宮市と旧木曾川町にまたがっている路線。イオン木曾川線、これは議論しなくていいですか。本当は議論しなくてはいけない。これはおかしいこととして、本当は協議事項ではないかもしれないが、参考資料としてでも示すべき。A評価ですか、そうでもないですね。i-バスはそうでもないですね。本当はそうですね。今日見ると全部Aばかりでハッピーかと思いきや、実は県から出るものはC評価がついているものがあるようです。それを本当はここで確認しておかなければいけない。

会長

国土交通省の後藤様何かございますか。

委員

全体判の④アクションがやはり一番重要なのかということですね。ここはもう一度読み返さないと本当にこれで説明しているのかということ、議論してもよろしいかと思えます。

副会長

アクションの中で1番目1・2・4は妥当かと思う。3はi-バスの落ち込みが激しいと言っているが、僕が思うには理由は先程言ったことで、本来でしたら、具体的に見直さなければいけないのに、まず一宮コースについては、減るのは当然ですね。結果的に24年度に比べて26年度は半減以上するのは考えられた。というのは運賃が倍になりましたから、普通に考えたら3割位減ってもおかしくない。更に路線が半分位になっているので、3割位減ってもおかしくない。そうすると半分位にはなるので半分位だったら全然おかしくない。問題は半分になったところの残りのところが、イオン線になっているがイオン線はテラスウォークや市民病院に行っていないから、その分は掘めませんし、またこれも200円になっているので、そんなに移らないがちょっとは移っているというのが1つのポイントです。これがどの位移しているのか、或いは、逆に言うと木曽川庁舎辺りからだと一宮駅へ早く行けるようになったので、その分の利用が喚起されているか。或いは、i-バスの木曽川と乗り継ぎが出来るので、その乗り継ぎがどの位出ているかというのが、本当はここに書かれなければいけない。利用者の目的行動範囲が便利で使い易いコース運行形態等把握していないと、把握して作ったんじゃないですか？この計画は。把握して作ったんだけど、計画がまだ実行されていないんです。イオン線と一宮ルートは変わったけど、尾西と木曽川は変わっていない。しかもダイヤ的に合っていない。運賃もまだ100円のままということで、まだ途中です。途中であることが問題です。それを一宮も木曽川も尾西北も南も全部ひとつにしてi-バスは出来ていないというのがおかしい。i-バスでも尾西南のように他と無関係なところは増えているんです。これはむしろi-バスの尾西南は最初やった時は減りました、他と関係が無くなったから。だけど、尾西南のエリアの中で段々定着してきて増えてきているんです。それは評価してあげないといけない。尾西北と木曽川は本来一宮コースにすごく依存していたのに切れてしまったので、かなり痛いんです。だから対応としてはここにも書いてあるんですが、乗り継ぎ強化策というのがやはり木曽川と尾西は一刻も早く大きく見直さないといけないとだめだと、ここはそういう対応だと思う。そうでないと一宮を戻す訳にはいかないのです。イオン線は健闘していると思います。一宮コースが依然市民病院へ行っていたのに、行かない。イオンは段々と増えてきている。地元の方が全く乗らない、木曽川コースと尾西北と全然乗り継ぎがないと見込まれる。となると木曽川の皆さんにもっと「おでかけバス手形」を買っていただいて、600円で行って戻れるし、その他いろんな路線で出かけられるから、是非1回位買って行ってみたらどうですか、というのを例えば来年度の協働推進事業でやりませんか。木曽川の方はど

ういう考えか聞きたいです。ここはあくまでも反省なので、27年度の事業計画は3月の会議でやるんでしょうから。ここでだいたい来年度何をやらなくてはいけないかという会議で、次回の会議で予算とかを伴うのであれば、27年度事業計画で予算があれば予算、なければならないでそういうものを書かれるんですか。今これだと全然出てこないですね。やっぱり上げておかないといけないじゃないですか。

アクションの所の話ですが、事務局の方が色々生懸命色んな部分で取り組んでいただいているのはよくわかるんですが、課題の1・4番目、利用者の意見の把握が出来ていないと利用していない市民の声が把握できていないというような言い方と、4番目の方には、地域に必要な交通手段を地域全体で守るバスとして、支援を頂いており利用者が順調に推移しているというのがあります。周知の仕方がいまいちだと事務局の話でもありましたので、一掃した状態の所で25年10月に一掃した部分があれば、各路線の特性や一掃した理由を次回の対応で把握をしていただき、利用者の意見を把握し戻るように、全く利用していない人は新規の顧客の獲得をもっとやっていただくようにすると。4番は地域に必要な交通手段を地域全体で守るバスという命名なので、100円から200円に値段が上がったから乗るのをやめたのであれば、乗って守って育てるという意識の浸透がないのかなと、そういったことも含め対応を考えていただければと思います。

会長

これは1月16日までに提出ということなので、加藤先生と私でご意見等があれば、事務局の方へということで早速いただいた意見は反映させて、評価を作成するようにしたいと思います。この後皆さん方の意見、更に会長・副会長の意見を踏まえた上で評価をし直した形で修正し出したいと思いますので、ご了承いただきますようお願い申し上げます。出来たら3・4番目の議題を続けてやりますのでお願いします。

事務局

資料説明

会長

簡単に言えば法律が変わって、これまでの2番目の地域公共交通総合連携計画の作成が、地域公共交通網形成計画の中であって、右側の多様な交通サービスという今までの機関の鉄道・バスのみならずタクシーも公共交通として位置付けると。更に具体的な目標を明確に出すようにということで、その案については4月以降の会議でまた次回から提案ということになると思いますが。今日はタクシー協会から川村さんに来ていただいていますので、これまでの議論というのは、鉄道・バス、特にバスが中心でありましたが、タクシー協会としてタクシー事業の在り方を含めてあまり長くならない程度で、ご発言いただければと思います。

委員

タクシーにつきましては、早くから稲沢市や江南市は地域の公共交通として活用していただいておりますが、多くの自治体としては福祉輸送限定のような認識です。これは平成21年10月にタクシーの特定地域に於ける特措法というのがあり、一般的にタクシーも公共交通の1つだと認定され、それを今般活性化再生法により交通サービスの組み合わせということで、具体的にタクシーを取り入れるということになっています。私共もいろんな地域の公共交通会議に出させていただいていますが、その点を今までもアピールしてきました。冒頭のご挨拶でも申し上げましたが、非常に乗務員不足で非常に厳しい状況ですが、こういった状況についてもやはり積極的に意見を出し、協力しながら地域の公共交通機関を作り上げていきたいと思っております。具体的にはコミュニティバスではカバーしきれないような場所。アンケートを採ると大体コミュニティバスを使われる方は、バス停から近い人で健康な50代60代70代。ということは、バス停からちょっと離れたあまり健康でない例えば高齢の方、こういう人達をどう取り組むか。もう一つはタクシー事業というのは、時間的に午後1時から4時というのは割と暇な時間です。ですからこの時間でしたら何をどういう形でも、むしろ積極的に協力出来る。こういった事情もございますので、そういったことと、お金の問題とか地域の特性を考慮して、こういった形になるか知りませんが、いずれにしても今後につきましては積極的に関わって行きたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

会長

ありがとうございました。愛知県タクシー協会副会長の川村様です。今頂いた意見等を参考にしながら事務局では次回以降の会議に案を提出していただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

続きまして4番目の議題「おでかけバス手形」の取り扱いです。今日は昨年4月に販売されてから9カ月間の状況等を説明していただいた後、今後の導入について皆さんで協議を願います。尚この議題は運送法に基づく協議となりますので、協議の後導入に関して皆様の合意が必要となりますので、よろしく願いいたします。それでは議題4、「一宮おでかけバス手形」の取り扱いですが事務局から9カ月間導入された状況について簡単に説明をお願いします。

事務局

資料説明

会長

基本的には26年4月から12月までの275日間の結果がトータルで3,196枚、4

月から9月までは2,038枚。1.2%増とわずかな増加です、これも加藤先生からありましたように、もう少し宣伝PRをやっていけばまだまだ増えていくのではないかと。i-バス・生活交通バス・名鉄バスを使った乗り方をすればもっともっと増えるのではないかと考えております。販売していただいた名鉄バスの加藤様もお見えですので、名鉄バスさんのこれに対する思いを含めてお話いただければと思います。

委員

私共もこの導入については社内でいろいろ議論がございましたが、基本的にはやはり現状お使いになっているお客様よりも、より広く知っていただいて、これまで使っておられない方の利用を増やしたいということで、1年ごとですが検証しながら進めて参りたいということで、来年度も導入を進めていく。社内的には一応合意を得ています。加藤先生からもありましたように、いろんなところでの使い方の説明・PRがこれからますます必要かと思っておりますので、そういうところは協力して進めて参りたいと思います。

会長

僕も是非こうしたものについては継続していただきたいと思っています。それによって、バス利用も含め増加させるということが大事だと思っています。そのための広報活動、これは民間だけではなく行政についても、是非いろんな媒体を使って広報活動をしていただいて、より市民に知ってもらい、また利用してもらうことも大事かと思っておりますので、よろしく願います。これについては実は先程言いましたように、合意が必要となってまいりますので、このことにつきましては、皆様方に了承していただくということでよろしいでしょうか。

委員

私この会に今までほとんど出たことが無かったもので。今の「一日乗車券」時間を見ると10時から4時となっているのは、通勤通学の混む時間帯は除いてということかと思いますが、市のバスマップを見ていまして、具体的に例えば尾西のこの辺りの人で体が悪くて一宮市民病院へ週1回週2回通いたい時にどうすれば行けるのかと、シミュレーションをしていましたが、例えば富田団地の方で体が悪くて一宮市民病院へ週1回通いたい時に、尾西南コースのi-バスに乗って100円ですね、尾西庁舎まで行く。尾西庁舎から名鉄バスを使って一宮駅に行く。名鉄一宮駅から一宮市民病院まで名鉄バスで行くと。片道で600円位かかるのが「一日乗車券」を使えば600円で済むから往復の1,200円に比べれば半額ですね。非常にメリットがあると。ただ時間が市民病院は混みますよね、朝一で行きたい受付も早くしたいと、10時からだと遅くなってしまって、帰って来るのも遅くなる。朝一番で使いたい時にこの時間設定はどうなのかと思いましたが。その辺はどうなんでしょう。

委員

実はバスの利用者の割合を見ていただければお分かりのように、バス利用特に当社線の利用は通勤通学の時間帯の利用が大半ですので、一宮市内のバス利用者についても、通勤通学の時間帯にお客様が動いている人数で稼いでいますので、この時間帯はほとんど定期または IC カードですので、こういう時間帯にこれは運転手が目視で確認して、場合によってはそこでお客さんとやり取りをしなければいけないといったときに、降車時間が余計にかかる。定時運行にまた支障になるということがありまして、私共 IC カードに定期も含めて切り替えた最大の理由は、乗務員が安全運転に注視できる、意識を集中できるということがメリットのためですので、その場合朝の時間帯や夕方の時間帯、乗務員に負担が掛るようではやはり会社としては取り組めないということがありましたので、10時から16時ということに限定させていただきました。そういう理由です。地域的な問題はありますが、それを一般に使えるということにしてしまうと、大体が使ってみえる時間帯は利用の多い所に当然集中するので、例えば一宮駅の手前で降車時間に何分も掛って、定期を持って自転車への乗り継ぎへ焦ってみえる人がどうなるかということ、おそらく他のお客さまからのご批判が非常に大きくなることが予想されますので、こういった紙券というのは制約があることを前提にご議論いただかないと、当社としては時間を外すということだと、導入が出来ないと考えます。

委員

今の説明でよく分かりましたが、やはり我々の会議というのは交通弱者のための会議、そのための i-バスや幹線バスの計画を考えている訳ですから、もう少し採算ベース・安全運転・定時運行というのはよく分かりますが、そういうようなことをこれからいろいろ検討していただけるといいと思います。

会長

今回はこれとして、逆にこれ以外の時間が通勤通学だとか、名鉄様がバス路線の中では中心であるというようなことから、i-バスだけを考えればまだ別の問題が i-バスと生活交通だと。名鉄さんが取り組んでやっていくことに意味があって、その辺のところ为名鉄さんの説明でありましたが、どうしても時間的な凝縮をしなければいけないということも今まではあって、今回も踏襲することになります。その辺のところでご理解いただけますようお願いをいたします。これについては合意ということですのでよろしくお願いいたします。

副会長

今「おでかけバス手形」の話が出ましたが、これが一番一宮でオリジナルです。全国にないです、これは。路線バスと市のバスが全部共通で好きなだけ乗れるという、これが全

国でかなり珍しいものです。これがあるから乗り継ぎをしてもいいので、乗り継ぎにしましょうということなので、これこそがアピールポイントの工夫した点の1番に書かれる、ここを注意して欲しい。名鉄さん先程おっしゃったように、普通だったら絶対やらないです。やっていただいて補助も出してない、通勤時間帯にやったら全部変わってしまいますね。ですから、それはできないことです。そういう協議の結果としてこうなっていることなので、これは是非アピールしていただきたい。

委員

皆さんそれぞれ専門分野からのご指摘をいただきましてありがとうございます。バスということになりますと、料金やコースとかそれぞれ利用する方の立場からと、設定したことによっていろんなことが生じてきます。利用者が一番サービスを受けるやり方が一番いい訳ですが、それ以上にやっていただく側にとっては非常に問題がたくさん出てきますが、皆さん方の知恵をお借りして、一宮がよりいいものに育てていただけるようお願いしたいと思います。今日はありがとうございました。委員会の方では100円の利用率と200円のところもあり、ちょっと差があるのでどうか、というような話もあり200円に設定すればいいのではという感じでいたのですが、やはりその中には細かな理由があることが初めてわかりました。途中からの参加ですのでこれからも中身を検討させていただきまして、少しでも議会の方からも力を出していきたいと思っておりますので、よろしく願います。

会長

これを持ちまして一応今日の議事は終了いたします。事務局から事業者選定等の説明が残っていますので簡単にお願います。

事務局

2点程ご報告いたします。1点、以前から大勢の方にご要望をいただいております、一宮市民病院バス停の上屋です。屋根の部分ですが、名鉄バスさんに2月に設置していただけたということになっております。もう1点、5年ごとにバスの事業者を選定する必要があります。26年度で終わりですので、27年度からまた新しいバスの事業者を選定する必要があります。選定作業を今年度行いましたところ、i-バスについては引き続き名鉄バス株式会社、生活交通バスにつきましても引き続きスイトトラベルさんをお願いすることになりましたので、ご報告いたします。またイオン線につきましても共同運行を引き続き出来ると伺っております。現在バス関係の予算につきましては、27年度も引き続き運行出来るように今準備を進めておりますのでよろしく願います。以上です。

会長

ありがとうございました。次回会議は3月13日金曜日午前10時からを予定しております。最後に主催者委員として一宮市地域企画部長の熊澤委員様にも出席していただいています、何かありましたらご意見をお願いします。

委員

企画部長の熊澤と申します。今日は本当に年の初めの気持ちのざわざわして落ち着かない時期に、こうして皆様に集まっていただきまして、活発なご議論ご意見をいただきまして、本当にありがとうございました。最後は急かす形になってしまい申し訳ございませんでしたが、地域公共交通の問題というのは本当に難しく市民の皆様からもさまざまなお意見をいただいております。業界団体の方からもいろんな意見をいただいております。先程議員さんからお話がありましたように、市議会からもいろんな意見をいただいて、行政としても本当に難しい舵取りをしているところでございます。ご指摘いただきましたように出来ていない部分が大分ございますけれど、中々地域に入るといろんな意見がありまして、私共としましても、時間をかけて説明していかなければならない部分もございます。ただ、皆さんご意見同じようにバスは利用していただかないと、乗っていただかないと、中々公共交通の役割は果たせません。そういったことのために我々としても皆さんのご意見を聞きながら、いろんな利用促進をしていき、PRにも努めていきたいと思っておりますので、今後ともご指導ご協力ご理解賜りますよう、よろしくお願い申し上げまして簡単ではございますが最後の挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

会長

本日は長時間にわたりご協議賜りまして誠にありがとうございました。今後共皆さんの御力を得ていきたいと思っております。本日の会議を閉会いたします。誠にありがとうございました。