

第 13 回一宮市地域公共交通会議

開催日時：平成 26 年 5 月 16 日（金） 9：30～12:00

開催場所：一宮市役所本庁舎 11 階 1101 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、森 利明、青木 隆子、森 孝次、平子 和仁、鎌田 傳夫、竹島 祐美、伊藤 晴夫、加藤 直樹、久留宮 優司、谷 秀昭、長屋 光司、後藤 英丸、木村 彰良、青山 博幸、磯谷 隆幸、熊沢 裕司、佐藤 知久

企画部次長

只今より、第 13 回一宮市地域公共交通会議を開催させていただきます。皆様方大変お忙し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、一宮市の交通行政の推進につきまして平素より格別のご理解とご協力を賜り、この場をお借りしまして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。どうかよろしく願い申し上げます。

それでは、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、まず一つ目といたしまして、地域協働推進事業計画の変更認定申請。二つ目といたしまして、生活交通ネットワーク計画これは地域内のフィーダー系統関係でございます。三つ目といたしまして、千秋ふれあいバスの停留所名の名称変更、これらにつきましてご協議をお願いするつもりでございます。また、その後に報告事項といたしまして一つ目といたしまして平成 26 年度の補助金交付申請書、二つ目といたしましてバス路線の利用実績についてご報告をさせていただきます。委員皆様のご意見をいただきたいと思っておりますので、どうかよろしくお願いを申し上げます。

それでは初めに資料の確認のほうをさせていただきます。まずご覧をいただいております本日の議事次第、一枚めくっていただきまして次に委員さんの名簿がございます。またはねていただきまして、配席図がございます。続いて資料が何点かございます。まず、資料 1-1 といたしまして、地域協働推進事業計画の認定申請書がございます。またはねていただきまして、資料 1-2 同じく事業計画の変更認定申請書の案でございます。

続いて資料の 2 になります。平成 27 年度的生活交通ネットワーク計画認定申請の案になってございます。資料 3 といたしまして、千秋ふれあいバスの停留所名の名称変更の案をお付けしてございます。続いて資料の 4 でございます。平成 26 年度の地域協働推進事業の補助金交付決定通知書でございます。はねていただきまして資料の 5 でございます。i-バス利用者数の推移、そして後のほうには生活交通バス利用者数の推移をお付けしてお

ります。はねていただきまして資料の6でございます。i-バスの停留所別の利用者数の年度比較でございます。資料7でございます。一宮イオン木曽川線の利用者数の資料でございます。資料8は最後の資料になりますけれども、一宮市内バス路線利用者数の資料でございます。以上の資料です。お手元でございますでしょうか。なければ事務局までお申し出ください。それでは議題に入らせていただく前に、今回新しく議員になられたました方から自己紹介のほうをお願いしたいと思います。まず、連区のほうの森委員さんからお願いいたします。よろしくお願いいたします。

(委員自己紹介)

企画部次長

どうもありがとうございました。この一年皆様方どうかよろしくをお願いいたします。それでは議題に移らせていただきます。この議事進行につきましては、吉田会長さんをお願いいたしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

会長

みなさんおはようございます。新庁舎は5月7日から移されました。僕は今日実はこちらの階では2回目の会議ですけども、多分多くの方はこういう会議が初めてではないかと、そして和やかな雰囲気を進めたいと思います。今日はまた傍聴の方がたくさんお見えで、公共交通の関心の高さを思う次第です。それから今日は新任の方が多くおみえになって、実はこの事業は7年くらい継続しているものですから、こうした意味合いで過去のこととかさかのぼって出るような場合があります。その場合場合に於いて、説明する場合もあるんですが、跳ばず場合もあるものですから、その点は市民の方々にご容赦いただければと思います。たとえば去年、一昨年のことを実績として、改めてまた今年はどういうことをやるというようなことも、それを議題にしておりますので、そのような意味合いでですね、必ず前回の資料をお見せするというわけではないものですから、その点のところだけご容赦いただいてということです。委員の皆様方におかれましては、わざわざご参上いただきまして本当にありがとうございます。予定では11時半位までを予定しておりますけれども、なんとかそのへんのところで進められればと思っております。協議事項、報告事項、皆様の忌憚のないご意見をお願いしたいと思っておりますので、この後の進行につきましてはご協力お願い申しまして、挨拶として議題に入っていきます。議事を進行させていただきます。

今日は3つの協議事項がございます。議題1が地域共同推進事業計画変更認定申請についてでございます。これにつきましては去年の8月の第11回、今日第13回でございますから、一宮市地域交通会議平成25年度から平成27年度にかけての地域協働推進事業

計画を皆様方にご協議いただきました。平成26年度になりまして、いわゆる計画の実施内容の一部変更が出てきております。その結果、資料の1のとおり、変更推進案が事務局から提案されております。簡単に言えばそこで予測した交通乗車人員において、特に昨年10月からi-バスについては100円が200円になったとか、いうこともございます。そんなことから、それまでの100円時代の数値と200円になった結果の数値が乗車人員が変わってきております。ですから新たな数値に対して対応した形で出さざるをえないということで、変更申請案等が出されておりますので、それをまた審議する形になります。

それから続きまして、議題の2、生活交通ネットワーク計画、地域公共交通確保一事業の内、特に地域内フィーダー系統関係についてでございますが、これも去年の8月に一宮市地域公共交通会議、この場に於いて平成26年度生活交通ネットワーク計画のご協議をいただいております。ですがさらに今回は平成27年度生活交通ネットワーク計画を作成するにあたって1と同じような意味合いで改めて皆様方に一部変更が出ておりますのでご協議いただいて、それによって皆様方の議決をお願いしたいというふうに思っております。

それから議題第3は、千秋ふれあいバスの停留所名、千秋町出張所の名称変更についてでございます。これにつきましては、現在一宮市千秋町出張所が平成26年6月9日に今の場所から、もうすでに新しい出張所が出来上がっておりますけれども、6月9日に移転するということになります。したがってそこには無くなるわけですので、そうした意味で現在の停留所名、千秋町出張所を名称変更するという提案でございます。これについても、当然こうした会議でもって停留所名の変更ということですので、皆さん方におはかりするということでございますのでよろしく願いいたします。それではまず議題1、地域協働推進事業計画、変更認定申請についてでございますが、資料1のとおりですね変更申請案が事務局から提案されております。それでは事務局の方説明をよろしく願いします。

事務局

資料説明

会長

どうもありがとうございました。それでは念のため補足がてらというふうにさせていただきますが、一番分かりやすいのは、資料1-1と1-2を順番に見ながら行かれるとある程度理解ができるのではないかと思います。ちょっと遠くなって申し訳ないのですが、それで順番にいきますと、資料1-1というのは表紙はほとんど変わっておりません。2枚目のところも変わっておりませんが、先程の4のところでは前回1-1ではi-バス一宮・尾西北・尾西南・木曾川と一つになってますが、これがそれぞれ現状に合わせて数字が変わってきたものですから、その数字を良くしなくちゃいけないということから、現実変更になっております。それから、一番下のi-バス一宮コースについてもこちらで言うところ一番上でi-バス一宮コースということで。赤のところの説明で分かったと思いますが、

念のため簡単な算数ですので、平成24年10月から3月まで73,286人。それに対して翌年去年の10月から今年の3月まで1年ごとなんですが、これが42,116人です。したがってこの73,286人と42,116人は前年比でいうと56.1%になるということです。これは10月から3月ですが、同じく4月から9月までのところも換算すると、80,379人×56.1%ということで45,092人というふうになります。それを足して合計86,208人というような数字になっているということです。あくまでも現況の数字を予測して、それに合せて計画を打ち立てていくということでご理解いただければ、この場合の数字、次に同じように尾西北コースは78.6%ですので、これも予測してみると25,896人に合計がなる。それから木曾川・北方コースについても83.3%ですのでそういうことになる。尾西南については変わっていないということです、これはそのままの数字を出しているということで合計しますと75,653人というふうなことになってきている。生活交通バスについては、実績上これも大きな変更ないということですので、そのままの数字を利用させさせていただいております。ということでございます。6のところについては外でいろんな事業をやっておりますが、それに応じて現実に近い現況をそのまま入れさせてもらったものですから、簡単に言えばバスマップの予算の言葉だけが消えているだけで全部変わっていくわけではありません。そういうようなことで、ウについてもエについても現実に合うような形を入れている。それからイの方は小学校、子供に対しても指導しているということでございますので、そんなことで変更をさせていただいた。ですから様式5-1の5-11表についても、モーニングのスタンプラリーのところも現実に合う形を入れさせていただいたということで、あくまでも変更については、厳密にあうものに合わせた形で数字は乗車人員の計算はそれに合わせたものということですし、事業等についてはやってみるものということでございますので、そんな意味合いでご理解いただいでですね、今から委員の皆さま方の所謂疑問点だとかご意見があれば承ろうかなと思っておりますが、いかがでしょうか。

委員

i-バスに関してですが一宮コースや尾西北コース、木曾川・北方コースそれぞれ利用者の方の利便性とかコースの乗り継ぎでありますとかいろんなことを、この会の皆さんで一生懸命少しでも乗車率が増えるようにいろいろ工夫して考えていたのに、これだけ落ち込みがあるというのはこの今日の議題とはまた別の所でそういうことを話し合っていかなければいけないなと思います。

事務局

実はその議案につきましては、最後の報告事項報告のところになっているんですが、その議題はここでちょっと皆さん方にそれぞれご意見を賜ろうかと思ってろいますので、今は赤で訂正した分について、ご確認いただけますでしょうか。

副会長

2点ほどあるのですが、最初この議事次第見たときにすごく違和感があったので、協議事項のあと報告事項とこういうよくありがちな訳でありますけれども、地域公共交通事業ってというのはこういうやり方だと非常に支障が出ることもあり、今日でしたらやっぱり3-5(2)報告事項ですが、これを議論して、その後それをふまえて3-2は議論する。私自信想定の範囲内だと思っておりますが、減少ですので、減少をもうちょっとどうしたらいいかということで、2-1とか2-2のふうな報告事項と協議事項が先に協議事項全部やって報告事項をやるのかじゃなくて、流れで議事全体を立てないと頭が混乱しますね、そういう話だと。通常は私が参加したところは全部そういう議事の流れでやっているの、こういうクラシカルなやり方ではないという。どこかの要項とかにこうじゃないといけないというのがあれば、従いますけど。実のある議論にするのでしたらその方がいいかと思えます。あと気になった点は何点かありまして、例えばウですね。一日乗車券ですけど、これもともとできるかどうかわからないという話もあったので、状況を見て販売を検討するのが実際に一年間販売するという事になった訳ですが、例えばこのことに対しての目標設定っていうのはないのかなというのは思いました。つまり一日乗車券、これもつかみですが、どのくらい売ったらいいのかということの目標は立てないのかなと思いました。一宮モーターもそうかもしれません。それからオですね、オは多分先程申し上げたような現状がどうなのか、どのくらい減ったかという議論をすれば、ほぼ見直ししなければいけないというのが自明だと思うのですが。つまりオ、は今内容見ますと、変更がないわけですが、25年7月からワークショップを開催して、地元協議会の立ち上げを行っているのかどうか。見直しというのは順次、利用促進策及びコースの再検討を行っていく予定という。予定じゃもう困るという段階ですけども、どうなっているのかという、こういうところは放置していいのかということも議論される必要があると思えます。大きくはその2点だと思っておりますが、何か事務局がどう考えておられるかお聞きしたいと思います。

事務局

事務局の松岡と申します。よろしく願いいたします。今、副会長様からご指摘いただいた件につきまして、簡単にお答えをさせていただきます。議事の進行の流れにつきましては、ご指摘いただいたように次回からはクラシカルではない形で組んで皆様方にご協議をお願いするよう変更をさせていただくということでお願いし気をつけてやっていきたいと思えます。それから今の議題のご指摘につきましてですけども、一日乗車券の目標を設定するかどうかですが、名鉄バスさんとの話し合いもありますし、もう少し言いますと、一日乗車券というのは売れた枚数よりもむしろ、どれだけ市民の方を買っていただけたかということの方が実は大事な部分でございますので、目標を作るということかどうかというのはちょっと今この場ではすぐにお答えできませんので、申し訳ございません。それから、オにつきましてですけど、確かにこちら最後は予定であると閉めてありますが、

現状予定ではなくなってきました。オ、の i-バス尾西北、尾西南、木曾川・北方コースの地域ワークショップの開催について、簡単にこの場で説明をさせていただきます。平成 25 年度ですけれども、尾西の地域で一つのワークショップ、それから木曾川・北方町の地域でもう一つ別のワークショップ、二か所で別々のワークショップを地域の方で開催をしていただいております。それぞれ二回三回というふうに複数のワークショップを開催していただいた中で地域のバスに対していろんなご意見をいただいております。特に木曾川・北方の方のワークショップにつきましては、議論がかなり進んでおまして、今現状として、バスの利用が減っているという状況をどうやって変えていくかということで、こういう風にコースを変えていった方がいいんじゃないか、というような議論も現在していただいているところでございます。尾西の地域につきましては、北と南と一緒に一つのワークショップでやっていただいているんですけれども、その中で今は、前回の会議で資料としてお付けさせていただいたんですけど、地域の皆様方にバスの意識を高めていただくということで、地域の情報紙みたいなものにバスのことを記事にさせていただくということを、今やっていただいております。今年度につきましては、こちらの協議会の方も現状のバスのコースの見直しを行いたいという声をうちの方にいただいておりますので、そういった方向で少し議論をお願いするというを予定しております。こちらの方今資料に赤が入っていないのですけれども、確かに予定であるということで今回変更するのはおかしなところもございまして、現状は少し現状に反映した形で、文言を後で変えさせていただいて、またご提出をさせていただくということでお願いいたします。

副会長

先程会長が表紙はほとんど変わらないとおっしゃったんですが、一か所だけ地域協働推進事業計画認定申請書が変更認定申請書、変更が変わった訳です。何が変更したかということ、今のいろんな状況が変わったということで、25年8月1日から今日26年5月か6月の日付が付くまでなんです、状況の変化というのは当然入れ込んでいかなければいけない訳で、オ、については初めての方は分からないかもしれないし、久しぶりで忘れている方もみえるかもしれないので、一宮コースについては、当然大きく見直しをしている訳で変更があった訳ですが、尾西北とか木曾川・北方というのは何もいじってないんですが、一宮コースとの乗り継ぎがたくさんあったということで、一宮コースの方が100円から200円に変わり、さらに路線が変わり、65分が60分間隔になり乗り継ぎの時間が合わなくなったということで大きく減少することが予想されていたので、尾西北、木曾川・北方を早く見直さなければならなかったが間に合わないということで、先に一宮だけやっとな。ゆえに尾西北、木曾川・北方は急いでやらなきゃいけないということが、一年以上前から言われていたわけです。そういうことを踏まえて、オ、については当然進んでいなくてはいけない訳で、ここに書くとしてもそういう状況になって、新しい体制に乗ってない状態なので、急いでやるということ、きちんとして書かなくてはいけません。ただ、やった

事務局

0.3、0.4 という数字がこれでいいのかということでしょうか。

会長

0.4 だというと、たとえば25年度の利用者実績が50,031人ということだと、それに26年の0.3を掛ければ、若干増えるんじゃないかなと。

副会長

これでいいんですけど。そもそも、1と2に何の違いがあるのかさっぱりわからない方が圧倒的に多いんじゃないかと思ひまして、1は先ほど出てきた3ページから4ページの赤字、こういうことをやることに對して国が補助金を出すので、ここでやります。ということを含んで合意すると、補助が出ますよと。2はそうすると、それをやっている路線については、運行するときの赤字についても国が補助を出してくれるという仕掛けです。だから、その申請書として書いてある。ということで、1は利用を増やすための取り組みへの補助、2はただ赤字が出るので、赤字に対する補てんの補助ということですね。内容としては全く違います。とすると何でi-バスの尾西北や一宮が入らないかということ、これは実は県の方で補助が貰える路線なんです。県の会議で補助が決まる路線なんです。ここでは審議しない。大和・萩原だけが市のこの会議で検討しなくては行けないということで、これが行われている。そこを説明しないと全然わからないので。そこまで説明すると、もし、資料2の運行で赤字が出ているので、大和・萩原コースに国からの補助をくださいと単純に言ったときには、前年25年度の数字を作事していこうという目標だけれども、それに先ほど協議の資料1のもっと利用を増やすためのいろんな努力を市全体でやりましょうということを上乗せすると、一番最後の0.3か0.4くらいに増えてくるよと、いうことなんで、その増えてくる分の努力のことを書いてある。ご理解いただけただけでしょうか。

委員

これについて、モーニングスタンプラリーとか、ワークショップとか現状に合う形で書いてあると思いますが、ある程度現状とかこれは大きな変更をしなくて結構なんですか。

副会長

ある程度うつしてある。

要するに資料2の4から5ページというのは、地域協同推進事業の実施内容、資料1-1、1-2の内容そのものなんで、それに合わせて書いてある。それは自動的に。

会長

先ほどの1-2のところ、変更が出てくるのではないかと思いますので、それを変更さ

れた場合においては、見合うところについては、変更いただくということでご了承いただきたいと思います。後のところでそれぞれ、何かご質問ございますか。

副会長

資料1は4月3月の補助でよかったですね。資料2は10月9月の補助。運行に対する赤字の補助は、国の規定では10月から9月という年度です。盛り上がっているいろいろやろうねという資料1は4月から3月という年度ということにして、ちょっとずれているんですが、資料2は資料1の地域協働推進事業をやってないと出られないということです。申請する月や具体的に進めているのは全く違うものです。その辺は別に特に問題ないです。資料2は6月末が締め切り、6月末までに国に出すと10月から補助が得られる。資料1-1これは今のでいいですか。

事務局

報告があると思いますのでよろしいかと思ます。

会長

資料2のところでご質問等ございますか。これにつきましては、資料1-2のところの一部変更等が起きた場合においては、資料2の文面についても、変更するということがご了承いただけますでしょうか。では、ご了承いただいたということで。1-1、2番目の議事については了承されたということでございます。議題の3、千秋ふれあいバスの停留所名、「千秋町出張所」の名称変更ですがこれについて事務局からご説明をお願いいたします。

事務局

資料説明

会長

これは資料3を見ていただければわかると思いますが、現在の「千秋町出張所」、155号線沿いの所にあるのが工業高校より少し北へ行ったらとすると、結果として千秋町出張所が移動すれば、それは使えないわけですから、そうした意味でその場所にある「佐野」という地区名をそのままバス停名に変更したいということでございますが、これについてはいたしかたないかと思うんですが。

副会長

このことについては、特に異論はないんですが、理由がこういう理由でいいのかということで、これは経緯であって、理由は出張所が移転するからなので、千秋町交通協議会、会長・副会長との協議で案を決めたというのは経緯。これだけ変えてもらうといいかな。

ちょっと外に出ると恥ずかしい感じなので。

委員

名称変更をされるということは、千秋町出張所がなくなるから、こちらのバス停を町名である「佐野」に変更されると、それは理解できるんですけども、逆に「キシショッピングセンター」については、「千秋町出張所南」ということに変更の考えられてはないですか。要するに公共交通会議の中で運行する場合については、本来なら地域の宣伝になるような、公共性のある名称を使うということで、たいがいバス停は作られているんですけど、ショッピングセンター名を出したりということよりもここら辺りを変えられた方がいいのではと思うんですけども、そののところはどうでしょうか。

副会長

十分あると思います。特にそうしなければいけない程ではないと思いますが、少なくとも今の出張所は変わるということですから、その名前は変えないとまずい。これは最低限言えますが、ご提案いただいているのは、出張所が新しく移るので、「千秋町出張所南」という名前にするのは選択肢としてはあると思います。要するに何を協議したかということです。普通は考えると思うんです。移転したんであれば、新しい所にそういう名前を付けた方がいいんじゃないかと考えられたけど、あまり近くないし、いろんな見解があると思うんですが、通常は出張所もそうですが、決してショッピングセンターの利用が少ない訳でもなく、そこへ来た人が乗るということもあるので、そちらの方が名前としてはいいということ地域で考えてそうされた。あるいは協賛ということであれば、そういうことですし、その協議の内容が本当は分かった方がいい。あるいは思いつかなかったということであれば、もう一度地域に帰して、考えていただければいいと。

事務局

千秋のことについて、ここにはないんですが、協議についてはもう少ししていることがございます。今回出張所がここにありますように、何百mかバス停のない所に移動しますので、今千秋の方でお願いをしてるんですが、地域の協議会の中で今のバスのコースのままがいいのか、出張所の移転に伴ってバスのコースそのものを、もう一度見直しを行っていただいて、考え直していただくということも含めまして、地域でどうしていただくかというご協議をお願いしているところでございます。当然コースが変わりまして、千秋町出張所の近くにバス停が出来ましたら、今議論していただいていますように、新しく「千秋町出張所」というバス停ができると思うんですが、現状を申し上げますと、「キシショッピングセンター」さんは副会長がおっしゃっていただいたんですが、ご協賛をいただいているバス停という、ご協賛は何かと言いますと、千秋のバスが運行するときに、どうしてもバスの運行の経費と運賃収入で収支を考えたときに、なかなか地域の方のご利用だけでは、賄えないということで、地域の方に地域の会社や店を回っていただいて、運行にご協

力いただくということで、地域の企業や店からご協賛ということで、お金を入れていただいている。そういう形で運行に協力していただいている会社やお店がごございます。ですから、なかなか、はいそうですかというふうに変えられないという事情もごございますので、これから先、千秋町の中でバスのコース全体をもう一度考えていただく中で、「千秋町出張所」という停留所がどうなるかということは、その中でご議論していただくということになると思いますのでよろしくお願いします。

会長

今の答えですと、基本的には、森先生は例えば「キショッピングセンター」の後に（千秋町出張所南）を入れるというご意見ですね。そういうことに関して千秋の協議会の方で検討いただいて、もし入るといふことであれば、それはそれでという意味合いで理解をしたんですが。

委員

「キショッピングセンター」の方からなんらかのお金をいただいて、それも宣伝効果の中に加えさせていただいてるということはよく分かったんですが、本来ですと、出張所が動いた場合は、出張所がなくなった所に町名があり、新しく動いた近所には、遠かろうと何であろうと、出張所の東とか南とか北とかいうことにするというのが普通だと思って提案をただけですので、私は以前名古屋市の名東区にごございます財団法人勤労者名古屋管理公社福祉センターに勤めておりましたが、名古屋市が経営をしていたときに、財団法人そのものが民間に払い下げをされたと同時にバス停が「管理公社前」から「藤里町」に変わったんですね。そういうこともあるので、公共的なことで考えるならば、そうすべきじゃないかなと思ひまして。なんらかの方法でお金の面で支援をしていただいているということがよくわかりましたので、それはよしとします。

会長

今サンプラザの話が出ましたが、名古屋市の場合は民間の企業とかの名前を停留所には付けないというのがポリシーなので、そうされているということです。これが、東京都営バスになると、付けまくりと、「JAL ビル」「住友ツインビル」本当に都営かというくらい付けています。都営バスは利用が多い民間でも何でも「六本木ヒルズ」。名古屋だったら「六本木何丁目」とかいうふうにやると思うんですが、その辺はそれぞれのポリシーだと思うんです。千秋の場合は協賛の話があるので、そこを踏まえなければいけないんですが、単純に「キショッピングセンター・千秋町出張所南」とするのもあり得るし、（千秋町出張所南）とするのもあり得るし、いろいろ選択肢はあると思うんです。どの位ですか距離は。あまり遠いと付けるとマイナスになることもあるんで、注意が必要ですね。

出張所だったら切っておかないといけないという考えはあるかもしれませんが。もう一つ

は、実際は出張所とかはバスで需要が多くない所。だから今行ってないと、多かったらこのタイミングで変えないといけない。そこまでの判断はしてないということだと思んですが。その時にあまりに遠い所に南だとか入口だとか付けると、例えば、そうだと思ってここでバス停を降りられた方が、なんだ遠いじゃないか、使えないでしょ、となると苦情とかすぐ出てくる。あるいは、この路線に対する不信感のきっかけにもなるということで、遠い場合は慎重に考えなければいけない。これが、名古屋とかのように市バスとか利用が多いとか一般的な所だと、5～600m位離れていても、愚痴をいってでも行ってくれるんですが、一宮だとそうじゃない。モータリゼーションのところですから、あんまり遠い所に付けるのはちょっと慎重に考えた方がいいかもしれない。地元の方がお考えになるのが一番いいと思うんですが。今はかなりテクニカルな話なのでいろんなお考えがあると思う。

委員

地図上ですと、5、600m 離れていると思います、この間は。

事務局

750m 位です。

委員

北の停留所から行きたいくらいです。

会長

ということで、今の提案等はもちろん地元の皆さん方のご意見に従おうかと思っておりますが、とりあえず地元の方で「千秋町出張所」という町名から「佐野」という地区名に変更したいということでございますが、これについてはご了承いただくということでこの会としてはよろしいでしょうか。これについても、了承されたということでございます。どうもありがとうございました。

そこで、今回の会議では報告事項に入っていきますが、昨年10月にi-バス一宮コースの変更がございましたが、その結果一宮市公共交通計画に則って、市内のバス路線が大きく変更されております。バス路線事業状況の報告に加え、計画が目標という市内の公共交通ネットワークという意味で名鉄の路線バスも含めた市内の全路線の利用状況も報告してもらいたいと思います。またその状況によって、先程のこのところは今日皆様方に言ってもらいたいものですから、それを参考に今日の議案の1とかというようなものに参考にしたいというようなこともございますので、まずそのためにはですね、数値等あるいはこの報告事項について、事務局の方からご説明をお願いします。

事務局

資料説明

会長

それでは、資料8の一宮市内バス路線利用者数につきましては、名鉄バスさんの方で説明していただけますでしょうか。

名鉄バス(株)

資料説明

会長

ありがとうございました。資料の5、6、7、さらには名鉄さんの8も含めまして、それぞれ忌憚のないご意見といたしますか、ということなのですが、先程最初の議題のところでi-バスの一宮コースにつきましては、去年10月のところで100円を200円にさせていただいて、さらにはいわゆる「一宮駅」からどういったらいいかな「西病院」等を通るラインと、それからこちら側の「市役所」それからぐるりとユニーの方を回ってというコースというふうに、その結果今伊勢地区の方が少し停まらないという形を提案させていただいてその形で動いて参りました。それから木曾川・北方とか尾西北については、従来の「エコハウス」という乗り継ぎ拠点等が一宮の木曾川庁舎が移行したことによっての影響と、それらを利用して行って乗られた方が今までエコハウスで100円で乗り継ぎが出来たものが、i-バスが200円になったこと。そういうようなことが、そのまま影響したのかなというようなことは、全体的な数字を見る限りにおいては言えるのかなというふうに思いますが、細かい面だとかそれぞれの地点ごとだとか資料6のi-バスの地点ごとだとか、そういうようなものを見てもちょっと疑問が出てくる場合も出てくるのではないかなと思いますので、これについては、一度あと5分差し上げますので、ちょっとよく見ていただいて、それぞれお気づきの点をそれぞれご発言いただければなと思いますので、その間5分間だけトイレ休憩します。急に見て、はい意見言いなさいというのはちょっと大変ですので、どうぞご覧いただければと思います。

(トイレ休憩)

会長

はい、それでは5分以上たったかもしれませんが、それぞれ意見いただいてこれを見た上でのご意見等、今日はできたら全員当てたいなとこちらがそれぞれお願いしたいなと思ってますので、よろしく願いをしたいと思います。それじゃあ感じられた点をお話しただければ結構ですので、青木さんからずっと順番にちょっとお願いできればと思います。

委員

先程のところでも今まで色々会議に参加させていただいて、色々資料を見させていただいたんですけども、やはりコースの変更と乗り継ぎの点であったという点の不便さ、今まで利用した方々が利用しにくくなるというのも、わかっているということなんですけども、ちょっとなかなかむつかしくてこう思うところが意見として申し上げられなくてすみません。

委員

私今日初めてなんですけど、私なりに感じたことを簡単にちょっとお話しさせていただきたいと思います。私、今萩原町に住んでおりまして、生活交通バスっていうものに乗って実際に乗り心地だとかいろんなものを自分で体験をさせてもらってなんですが、その中で、たとえば病院へ行ったときに玄関の庇があって、その庇の下に停まるというのは、とても素晴らしいというふうに感じました。それから一つには雨が降っても大丈夫という分があるんですね。萩原町ではもうすでにいろんなところで話が出るとなんですけど、年取ってまず、目が見えないようになって、車に乗ろうと思っても免許証が取り上げられるような状態で車に乗れない。そういうときには、生活のバスですね、私だけは自分のバスって呼ぶんですけど、これは幸せなこと、今からどこよりも先に充実させようというふうに地域では、そういう話が続いております。以上です。

先程の話の中で、赤字だから申請するような案がありましたけど、千秋バスのほうも赤字なんですか。萩原の申請がいろいろ書いたりしました。赤字で申請する資料の中で、千秋のコースは赤字じゃないんですか。

事務局

すいません。お答えさせていただきます。千秋のバスもこの資料にございますように、年々利用者の方多くの方乗っていただいているんですけども、残念ながら収支は赤字でございます。資料の1とか2のところに補助金の申請は赤字に対してということ副会長さんの方からおっしゃっていただいたんですけども、この国の方に補助を申請する路線の要件が色々ございまして、同じ赤字路線でも全部補助が出せる訳でもないんです。残念なことなんですけど、で、今回は萩原の方だけが要件が合致している。ということで申請をさせていただきますということでございます。

委員

私、障害者団体の代表として発足当時から参加させていただいております。色々と人と違うご意見を申し上げて皆さんとちょっと些か考え方が違うということで、ご批判をいただきながら、ここに座らせていただいております。今現在のバスへの乗車 200 円です。

最初生活交通バスだけ 200 円で i-バスが 100 円ということで、これなぜ差をつけるんだと、私だいがご意見として申し上げた訳なんです、現在の両方とも 200 円と平等という形になったということです。確かに 200 円に上げるということは、当然それぞれ利用される方の負担になる訳で今日報告いただきました結果、相当減少しているということをお聞かせいただいたんです。特に i-バスについては、極端に減っておるということをお聞きしております。i-バスは短距離の方が利用されておったんだろうと思います。200 円なら自転車で行った方が有利だということで最近自転車に乗り替えられた方多いんじゃないかと思います。その証拠に一宮駅近辺は自転車も有料になりましたので、私妙興寺なんです、妙興寺に自転車を駐車される量が最近 5 割から下手すると倍くらいの自転車が停めてございます。はみ出しちゃってシルバーさんが整理をしてみえますが、通路にまではみ出している様なかっこうで、通行に不便というか支障があるような状態になっておる様な状態です。そういうことを含めまして、やむを得んとは思いますが。

それともう一つ、一時 1 時間コースという問題が出た訳ですが、1 時間以上のコースが設定されていたときが色々と利用されておる方から聞きますと、不便だ・不便だということをお聞いておりました。今一回り 1 時間コースの時間表になりまして、これ皆さんから聞きますと、好評でございます。特に利用されるのは、老人の方が多い訳です。何時に行っても何分に行けば乗れるんだということだけを頭に刻み込んで行かれる訳で好評でございます。それともう一つ私も前から色々とお無理なお願いをしてきたんですが、路線バスにおいては、障害者の関係は優遇されて、5 割減で乗せていただいております。今回も路線バスも含めて、一宮管内の i-バス等を含めて一応障害者半額料金で乗せていただけるということになりまして、本当に感謝しております。ところが、我々団体の会員の者に聞かしても、障害者半額で乗れるということをお、全然知らない人はたくさんございます。それともう一つ、我々が団体で事業をしますと、特に老人が増えてきてまして、足の問題が特にいつも問題になる訳です。最近どんな事業をしましても、約 100 人くらい集まる事業でも、最近 5 割程度の参加しかございません。できるだけ我々の i-バス等の優遇の環境を PR しまして、利用をするようにひとつ私たちも、年に 3 回会報を出しておりますので、その点について PR をしたいと思っております。i-バスを利用して、いろんな事業にも参加していただけるようにお思っている訳でございます。また担当課の方とご相談をしたいと思っております、その点も含めてよろしくお願ひしたいと思っております。

委員

利用者数が減っていることに対してということだったので、実際に私、大幅に減る前からバスはあまり利用したことがないので、5 年前に出産初めてだったんですけど、それから 5 年間で 1 回しかありません。子供連れだと、みなさんからすると徒歩 10 分 15 分は近いと思われるかもしれないんですけど、子供がぐずったり、だっこしながらベビーカー押ししたりという状況なので、目と鼻の先見えるくらいの停留所がないと、乗る気にはなれ

ないという状況があります。100円から200円とおっしゃっているんですけど、実際のところ往復で400円だと思っているので400円は主婦にとってはやはりちょっときついなというのが、実際にあります。なので、バスのことはよくわからないんですけど、停留所の数をもっと増やすことはできないかなというのを思います。あと2つ疑問点があって、生活交通バスっていうのとi-バスと二つの名称に分かれて、たぶん機能がそれぞれ違うから二つの名前にしていると思うんですけども、私がここに来て初めて聞いたときに混乱したので、そんなに違わないのならi-バスってまとめちゃたらまずいのかなと思いました。あと施策の中でモーニングっていう、あれのターゲットは誰なのかなと思って、私からするとモーニング＝朝だから、朝子供を連れてバタバタバスに乗って行くことは、とってしまっただけで、はい。それをやっても子育て世代子供の呼び込みにはならないのかなというのを個人的には思いました。

会長

事務局、i-バスと生活交通バスの違いちょっと説明してあげてください。

事務局

すいません説明が遅くなりました。i-バスと生活交通バスっていいものは、市が両方とも運行を計画し主体的にやってるバスですけど、もうひとつよくご存じの路線バスっていうのが市内にはございます。i-バスって言いますのは、市内の公共施設がたくさんあってですね、市民の方が多く使われる施設を回りながら、その公共施設の利便性を高めていくという合併前の一宮は平成13年に運行を始めたバスなんです。公共施設に気軽に行ってくださいよ、ということで運賃は100円で、運行を始めたっていうバスがi-バス。平成17年に一宮市と尾西市と木曾川町が合併しまして、尾西市と木曾川町の方にも同じような公共施設もございましたので、合併した後いろんな協議をしまして、平成19年の7月に尾西の地域と木曾川の地域にもi-バスっていうバスで、一宮に走っていたのと同じ様な運行の目的で100円で公共施設を回るバスを走らせるっていうのがi-バス。生活交通バスっていうのは公共施設を回るのとはまたちょっと考え方が違うんですけど、昔は路線バスが走っていた地域で路線バスの利用者がだんだん減少してきたことで、その地域から路線バスが廃線になっちゃって、全く公共交通機関が使えない地域、駅にも遠いしバス停も地域に全然ないよという地域が一宮の市内ですと、千秋町という所と、それから萩原町とか大和町の南の方にそんな地域が広がっちゃったっていう現象がございました。その地域の方々の公共交通を確保するっていう目的で、公共施設に関係なく地域の方々に、ご自分たちの地域にどういうバス路線があったらいいとか、皆さんで話し合いをしてください。と。その話し合いをしていただいた結果に基づいて市が運行をさせていただきます。その代わり条件がありまして、一宮の駅とそれぞれの地域を結んでくださいよ、ということですね。

それからもう一つは、路線バスの代わりになるようなものの位置づけになりますので、地域の公共交通機関として、運賃はi-バスとは違って、最低200円の運賃にしてください。ていうお願いをして始めたバスが生活交通バスになります。生活交通バスは平成19年11月に運行を始めたんですけど、そういった形で運行してきたんですけど、今委員さんがおっしゃられましたように、現在もあんまり変わらないんですね。これはどうしてかと言いますと、平成23年に一宮の市の中の公共交通機関が、今言いましたように路線バスがあってi-バスあって生活交通バスがあってということで、その時その時の目的に応じたそういうバスがあったものですから、全体をもっときちんと整理して、一宮市全体の中でうまく公共交通が機能するように、計画を作ったっていうのが平成23年の終わりごろにそういう公共交通計画っていうのを作ったんです。その計画にのっかって今事業を展開してるんですけど、その中でi-バスが100円だったものを、公共施設に限定することなく、皆さんの行きたい所へ走るようにした方がいいんじゃないかという位置づけに変えまして、なおかつ公共交通機関でやっぱり値段が100円というのもアンバランスで安かったものですから、安いというのは利用者の方にはいいんですけど、走ってない地域の方からすると、どうしてあそこだけ100円のバスがあるの?というご意見を市の方にたくさんいただいていたんですね。そういったバランスも考えて、公共交通機関としてi-バスを200円に変更を行いました。現状、今は生活交通バスもほとんど違いはございません。この名称につきましては、今おっしゃられたように、一つの案なんですけど、ちょっとまとめるかどうかっていうのは、まだ市の中でもきちんと決まっておきませんので、今会議の中では従来通りi-バスとか生活交通バスという名称を使わせていただいております。お願いいたします。

会長

モーニングは僕が説明します。簡単に言えばモーニングというのは、一宮がいわゆる喫茶店といいますかモーニング文化っていうのがあって、喫茶店で朝色々な物が出るということからこれを一宮の特徴として、もっともっと大きくしていこうという動きなんです。それに対して、一宮には商工会議所を中心としてモーニング協議会というのがありまして、そこに加盟している喫茶店等がもっと多いんですけどモーニングの関係では105店くらいあるんです。その105店全部とは言いませんが、少しでも皆さん方に回ってもらおうという趣旨のもとにだいたい喫茶店というのは顧客さんが多いんですけど、新しい客もこういうことをやれば少しでも入ってもらえるんじゃないかと、それを盛り上げていこうということで、それをこのi-バスでうまく活用させることによって、地域の喫茶といいますか飲食店の活性化を図っていこうということで、これが今応援をしているという意味でご理解いただければと思っておりますので、ということであと出来る限り皆さんにはお話いただきたいと思っております。それでは続いてお願いします。

委員

いただいた資料を見て気がついたことを少し述べさせていただきたいと思います。資料5をいただいて利用者数の推移ということで、これの2ページめの尾西北コースの数字なんですけれども、下半期78.6%になりましたという表なんですけど、10月から3月を見ると少しかなりこの地区だけでばらつきがあるのかなというように感じまして、78.6%というのをそのまま定量的目的の前年度比の数字にスポンとはめちゃうのはちょっと心配なのかな、この原因が明らかになっていけばそれはそれでいいのかなと思いますけれども、数字は私は気になりましたので述べさせていただきました。

委員

私の方からは、一宮イオン木曾川線の方が先程の説明で、まだ地域の方での周知が足りないかという話がありまして、休日には特にイオンはすごい渋滞で駐車場に入るのも一苦労するっていうのを耳にしたことがありますので、公共交通での来場を促すという意味からも周知の方をよりご検討して進めていただければと思います。その話の中で平日は正面玄関の方にもバスの方を止められないかと協議を進めていただいているようですので、ぜひそうした取り組みは進めていただければと感じました。あと参考までになんですけれども、県の他の地域ではですねイオンではないんですけども商業施設内にバス停があってですね、商業施設でバスが発車する何分か前に館内放送で「今からどここのコミュニティバスがあと何分後に発車します」というですね館内放送を入れてですね、そういった商業施設と協力で利用促進につなげているという話も聞いたことがありますので、ご参考までにお話します。いろんな面で利用促進に取り組んでいただいて利用に繋げていただけたらと思います。よろしくお願いします。

委員

私の方もイオンの路線に関してなんですけど、個人的な意見で言うことなんですけれども、資料7の7ページ見ますとこれ時間ごとの利用者数が書いてあるんですけども、やはり路線はイオンをターゲットにしているような感じになりまして、そうしますと、朝早い部分と夜遅く、遅くといってもまあ6時以降ですか、朝の7時8時、夜の6時7時はまあイオンが朝まだ開いてないとか、夜もう閉めかかっているというような非常に利用者が少ない、そうしますと乱暴な言い方しますと、この時間帯切っちゃった方が運営経費としては楽になるのかなと、まあ個人的な感想として発言させていただきます。

委員

皆さんご苦労さまでございます。今回初めて参加させていただきました。交通会議の関係から話をさせていただきますと、バス停の位置や安全性これについては十分に検討されていると思います。より安全で円滑なコースを目指し、利用者が少しでも多くなるようにということで交通会議の関係からも今後注目していきたいと思っております。詳しいこと

につきましては今後いろいろ勉強研究等させていただきますのでよろしくお願いします。
以上です。

委員

愛知運輸支局の後藤でございます。増えたコースもあるんですね。尾西コースの方ですかね。きっと増えたら増えたなりの理由がきっとあるのかなというふうに思います。こういったことも地元の方々によく言うことも必要なのかな。逆にお金が倍になったとかね、だいぶ減ったコースもありまして、ほんとに減ったのがお金の原因だけかな、というふうにちょっと個人的には思ひまして、これも減ったは減った理由が他にもあるのかもしれないなと思ってしまうところでございます。やはり聞くことも大事なのかなと。最後なんですけど、ちょっと私恥ずかしながら運輸支局の職員で恥ずかしいんですけども、私一宮駅に今日初めて降り立ちまして、朝8時前に着きましてですね、見させていただいてバス乗り場とかどうなってるのか初めて来ましたもんで、そしたらちょっとわかりにくかったんですわ。まあ多分地元の方の路線という位置付けなので地元の方がわかっておればというところもあると思うんですが、初めて来た名古屋市民にはちょっとわかりにくかった。iビルの中の窓口、それから駅の西口の方にもありました。そこの綺麗なお姉さんに聞いてみたんですけども、「ここにバス案内がありますよ」という看板どっかにないですかね、私が見落としたのかもしれない、それなら駅のコンコース通路には周知がされてないよと、そうですか分かりましたと、そういう会話をしましてですね、ここに案内所があると初めての方にはちょっと分かりやすかったのかなと、なんていうふうに思っていました。以上でございます。

委員

尾張交通の長屋と申します。私共タクシー会社といたしまして、こういった公共交通会議の中でバスの話だけではなく、タクシーを利用した何かサービスが補助とかしていただけないのかなと、そういったことを思いました。以上です。

委員

スイトトラベルの谷と言います。生活交通バスの千秋コース、それと大和・萩原コース、二つの路線の運行を19年度から今日に至り運行させていただいております。乗車人数の方はですね、生活交通バスということで、交通手段は自家用車、タクシーになるんでしょうかね、それ以外のバスはふれあいバスしかないということで、当初から大変たくさんお乗りいただいている、年々増えてきております。それで最近また一宮の駅でi-バス一宮コースさんとの乗り継ぎが非常に良くなったことで、特に大和・萩原コースにつきましては、お客様の声からもよくお聞きするんですけども、便利になって良かったということ、聞いております。やはり連絡ということがお客様の立場からすると、非常に大事な部分ではないかと感じております。以上です。

委員

名鉄バスです。いろいろあのi-バスの運行受託させていただいておまして、色々市役所さんとお話させていただくことが多いんですが、今回先程も蒲田委員ですとか、竹島委員の方からかなりあの重要なお話もありましてですね、やはり一宮コースを変更したときに今常務時間もありまして、1時間の中で折り返すというように60分の中で見直しをしまして、よく巡回バス色々な市でもですね、あまりにも長すぎるという声はありましたので、それが比較的往復に近い形に変更したことで、ある程度分かりやすさを考えて、もう一つお話にありましたパターンダイヤ、どの時間も同じにそのダイヤがあるということは、時刻表がなくてもだいたい習慣的に使われる人は分かるというのは、これは非常に重要な話ですので、やはりあの市役所さんももう当然お分かりになって考えておられるんですが、他への取り組みその時間を基本に検討していく必要はあるだろうなというふうに考えております。

委員さんからのお話ですね、もっとバス停を増やして欲しいとありました、確かにご利用される立場からすると当然なんですけど、いろいろ道路運送法という法律の中でですね、決めたダイヤより先に行ってはいけません。いわゆる早発と、その時間を必ず守っていかなければいけません。バス停が増えるとすごくその運行時間の制約が大きくなるという問題があります。ただ、利便性でもって、必要な所にはバス停を作るっていうのは、やはり重要です。私共もバス停申請したのは、地元沿線のお客様の声を聞いて検証していたりします。バス利用者としてはやはりICカードとバスロケーションシステム、これは市のご支援とか国の補助もいただいて一宮エリアでも始めたんですけども、こういったもので運行情報をお客様に提供するということでより使いやすい環境を整えられるように努力はしております、そういう意味ではスマートフォン携帯等でバスの運行状況は割合取りやすくなったと好評もいただいているところではありますが、一方で先程から色々ありますけれども、やはりどういうふうに周知して知っていただくか、バス路線をですね、これが非常に大きな課題でございまして、高齢の方にはやはりなかなかITの環境というのは対応していただけないこともありますし、紙のチラシ等もですね、市さんとも協力してイオン木曾川線ですが、当社の一般路線でも色々チラシを配っております、新聞折り込み等もしております、どれだけの方のお目に留まったかというのは、ちょっと疑問に感じておるところでございまして。今日の一宮市さんのこの会議を見ますと、私他の市町の会議によく出させていただくんですが、傍聴の方の数も多いということで、関心を持っておられる方非常に大勢おられるということなので、ぜひ口コミでですねご自分の周囲の方にそういった情報を流していただきたいなというふうに感じております。私共もこの会議だけではなかなかあれなので、いわゆる地域で人の寄りのあるところですね、バスの仕組みですとか乗り方のご案内等も今色々なところでさせていただいておりますので、そういうところも今後とも市さんと一体になって協力して進めて参りたいと思います。

委員

愛知県の中協会の代表です。私共タクシー会社におりますので、そういった観点から述べさせていただきたいと思います。資料の方で少し気がつきました点が、昨年度より200円上がった以降は逆に落ちているということで、前年比を出してあるんですが、前々年度、昨々年度すでに落ちている路線尾西北の方であるということで、そういう点からするとそれぞれの路線で利用者の推移が料金上がったことだけではない要素も多少なりとも含まれているのかな、というふうに思います。今回200円に上がるということで、路線の見直しも含めてなんですが、想定が少しあったと想定範囲内ということではないかなという話もありましたが、その想定が何によるものなのかというところが、私代理で来ているということもあるのかもしれませんが、そこと、実際はどうだったのかといったところが少し見えない所がありましたので、それらの想定通りの数字ではあっても、内容が想定通りといったところは何かの手段で確認が出来るといいのかなと思います。具体的に言えば、利用者と地域の方それから以前の利用者がシフトしているんじゃないかとか、別の交通手段に変わって、路線の名鉄バスに変わっているのか、タクシーに変わっているのかあるいは他の公共交通機関に変わっているのか、そういったところがなんらかの形で分かれば今後のこの路線がそのままがいいのか、再編が必要なのか料金が妥当なのか、といったところの議論がしやすくなるのかなと思います。先程の名鉄バスさんの方もバスの乗り方の教室みたいなことをやられるということで、いろんな利用の仕方についての周知の仕方があるんですが、我々タクシー業者からしますと、タクシーも公共交通機関の一つであるというふうに感じておりますので、こういった会議の中でもタクシーの便利な使い方なども何か議論をしていただけたかなと、先程尾張交通さんもおっしゃられておりましたが、そういったところも一つこれからの検討に入れていただければというふうに思っております。

委員

バス協会の伊藤でございます。こういう会議に出させていただくのは私初めてでございます、今回の傍聴の方もたくさんおられまして、こういうのも初めてでありまして、私の思うところはですね、既存の今の名鉄バスさんの方は輸送人口が増えている、ということが表の方で示されております。それでまた一宮市のi-バスは利用者が減少しているということもこの資料で見させていただいております。理由については色々あろうかと思えますけれど、皆さん利用しやすく多くの方が利用されるよう工夫されることを期待して挨拶と代えさせていただきます。

委員

一宮市企画総務委員長の森です。一宮のイオン木曾川線のことですけど、やはり利用者数が非常に少ないということで、行政それから今のイオン線の方でチャリ等を配ってです

ね、少しでも利用していただけるようにですね、進めていただいている訳ですけど、これは名鉄さんそのものが最初多分路線認定されたときに一宮駅からイオンまででの路線認定をされていると思うんですけど、実際にはイオンからやはりその先の名鉄さんの新木曾川の駅とか JR 木曾川駅まで結ばないと、利用される方はわざわざ一宮まで戻らなくちゃいけないということじゃなくて、イオンでお買い物された方は帰りだけでも駅まで乗って行きたいという人が非常に多いと私は思っております。この路線をやはり繋がないとこれはいくらやっても効果は発揮できないんじゃないかなと思ってますね。行政としても多額の補助金を出している訳ですから、やはりそこらあたりも全体的に公共交通会議をそれから名鉄さんの方でもお考えいただきましてもう少し利用客を増やしていただくなり今の状況が少なくなるようにですね、皆さんでがんばってやっていただきたいというふうに思っております。

副会長

色々皆さんご意見ありがとうございました。私自身の分析を申し上げますと、まず一宮コースですが減少の理由としては値上げ。それから東側がなくなったこと、それが大きい訳ですが、さらに 60 分にしたこと、プラスもあるんですがマイナスとしては、尾西北あるいは木曾川からの乗り込みが大幅に減った。その結果として全体として半分くらいになったということですが、先程想定の範囲内はどれくらいと言われたんですが、だいたい全国的に 100 円から 200 円に値上げした場合には、2 から 3 割位減るとというのが平均的ですので、そこよりも上回っていればちょっとまずいんじゃないかと。それより下回っていれば頑張ったかなということですが。これ 4 割以上減ってるということですが、それは単に値上げしたことによって、2 から 3 割位減ったことに加えて、尾西・木曾川から乗り込みが減ってる、それから東側も減ってることによるものですので、まあそれくらいかなというふうに考えています。一方で萩原・千秋からの乗り継ぎ。60 分にすること何がいいかと言うとたとえば JR 線も名鉄線も電車はみんな 60 分で 1 サイクルになっているということなんで、単に一宮コースが分かりやすくなったってだけじゃなくて、乗り継ぎも毎時同じパターンになるってことでして、それとさらに千秋・大和萩原も同じサイクルになるってことで全体としていつも同じ毎時同じ時間にバスが来る電車がくるっていうのは効果があるんで 60 分にしていかなきゃいけないっていうのは当然です。尾西北については 60 分に本来すべきところを 65 分のままでするので運賃は 100 円のままですが、今までエコハウスで一宮コースに乗り継いでおられた方が、かなり減少している。しかも一宮コースは西回りで市民病院が遠くなっていますので、そのことの影響もあるかもしれません。その結果としてエコハウスでの乗り継ぎが、6 割くらい減ったと。尾西北は以前からも減少してるっていうのは、ちょっと問題がある路線ということはわかっていて、この 65 分のままであるってことで、致命傷になってますので、今度これも 200 円化していくという方針ですが、これで 200 円化今のままでしたらとんでもないことになりますので、60 分に 1 本にする、

つまりどこかを切るということですが、それをしたうえで尾西の皆さんでしっかり考えていただかないと、大変なことになるのがわかります。5 ページの木曾川・北方ですが、これも同様にエコハウスで5,000人くらいの乗降があったところが、エコハウスに行かなくなった、木曾川庁舎になった。この5,000人がそのまま木曾川庁舎に来なければいけないんですが、5,000人に満たなくて2,200~2,300人しか増えていないということで、半分位は乗り継ぎが減っちゃってる。これは尾西北と全く同じ理由になります。エコハウスにも行きづらくなったということかもしれません。こちらについても65分の間隔なんで、60分にしていかなきゃいけないんですが、今先程イオン線がJR・名鉄木曾川駅に乗り入れるべきというご意見があったんですが、これについては、私自身はイオン線はあまり意味がないと思っておりますが、木曾川・北方については、大きく意味があると考えています。が、現状のJR木曾川駅、名鉄木曾川駅だと乗り入れることが困難。それから、しかも目の前の道路が非常に渋滞するっていうことで、今でもきついダイヤなのに、ほとんど定時制がとれないという懸念があってやれてないということですので、この辺りの渋滞対策をしないと、ちょっとむずかしいのかなと思います。いづれにしても60分に1本は早くやらなきゃいけないです。

資料7ですが、一宮イオン線については、あの資料8も見ていただくとわかるんですけど、実は資料8があっているのかどうか気になっていて、資料6で一宮コース、尾西北コース、木曾川・北方全部足すと平成25年の半年間で120,000位になってるんですが、こちらの利用者数を見ると、i-バス生活交通バス70,000ということで、これはどうなってるのかなと、ちょっと確認していただきたいんですが、それが資料8が合っているとして見た場合、24年度104,000、25年でイオンプラス i-バス生活交通バスで92,000ということなんで、値上げを考慮してもそれほど減ってはいないということもいってもいいのかもしれませんが、あのイオン線が少ない少ないとおっしゃってるのですが、決して少ないことではないと思っています。むしろもっと乗ってほしいというレベルでは少ないということだと思います。その理由としては、まだ資料7-5にあるように、イオンはある程度あるんですが、途中がほとんど利用がないということで、この途中の部分の大半は一宮コースの東側の所で、市民病院とかあるいはアピタに行ってたものだったので、あのそれがイオン線だと行けないということで、代替ということが大きいのかなと思います。これも以前から指摘していたことですが、この地域が市民病院は乗り継ぎじゃないと行けないのはどうしようもないことなので、乗り継ぎ割引とかそういうことを考えないといけないのかもしれませんが、それからイオンについての宣伝をどうするかっていうのは、これはキリオの中に入られた方はご存じだと思うんですが、比較的いろんな所で、停留所であるとか、バスの宣伝はしてるってことで、全国的に見たらかなり協力していただいていると考えていますが、まだ出来るところはたくさんあると思いますし、あの当初本来でしたら玄関に乗り入れたいところが、土日は大渋滞して入ったら出られないので、乗り入れなかったということですが、平日はまあなんとかなるんで、平日だけでもということなんです、今度そうなる

と平日と休日で乗り場が違うということなんで、混乱するという話も出まして、一番いいのは今の所は平日でも休日でも停まり、さらに平日については、構内の中に入るのがいいんですが、そうするとまた時間がかかなり長くなるというのがあるので、色々考えるとややこしいことがいっぱいあるんですが、いずれにしてももっと渋滞とかも大変だからこのバスでも乗って行きませんかというこのことについて、かなり周知をしていかなければならないと思います。これは本来でしたら地域協働推進事業でやることだと思います。

あと木曾川の庁舎の辺りから、利用者の皆さんがどのくらい出てくるかという、特に木曾川地区の方が木曾川コースの変更と合わせてどのくらい利用が喚起できるかというのが今ほとんどない状態なので、これきちんとやっていただきたいことなので、これから1年間の課題だと思います。

資料8ですけど、名鉄バスさんはこの間の決算で好調ということで、頑張っておられるなとうらやましいなと思います。色々頑張りをされているんで、こういう結果だと思うんですが、全国的にも東日本大震災のところで底を打ちまして、少しずつ持ち直しているという状況でして、高齢者と高校生しか乗ってないようなところだと、どんどん減ってるんですが、一般客も乗る所だと、今年くらいは増加になるというふうな見立てになりますので、その流れに名鉄バスさんもその乗っておられるのは間違いないと思います。あの利用者数を見ていただくと、平成25年で名鉄バスが223万人、それから、i-バスと生活交通バスとイオン線で10万いかないということで、一桁違うという利用者数でして、一宮地域公共交通会議は一宮全体の公共交通を議論するところですから、名鉄バスの路線もきちんと20倍利用があるということです。もちろん名鉄さんが色々考えていかれるものなんですが、我々としても色々ともっとこうしたらいいんじゃないかとか、i-バスあるいは生活バス等を含めてどういうふうに組んだらいいのかということ、この会議でももっと検討すべきだと思います。

あと皆さんのご意見の中でちょっとコメントだけさせていただきますが、一宮駅降りたときに左へ行ったらいいのか、右へ行ったらいいのかがまずわからないっていうのは私も一宮の委員やっていますので、いろんな方から言われています。駅の中にそういう案内看板とか掲示がやりづらいという事情はよく知っていますので、私も中々言えないんですけど、とはいえ今はそういうところは突破しているんな所で駅の中、構内に案内版を置くなり貼るなりして、まずそこへ誘導する、分からない人は、そこで詳しく左へ行ったら何処行があり、右へ行ったら何処行きがあるというのを見て、そこから左へ行ったらターミナル、右へ行ったら一宮駅前、そこでまた見ていただくっていう、そういうわからない人はどう動いていいか、最後行きつけるかっていうそういうオリエンテーリングっていうか、そういうシミュレーションをきちっとやらなくてはいけない。今の一宮駅ですと、一見さんには全く乗り継ぎが出来ない状況なんで、これはJRさんとか名鉄さんとかと協議が必要ですが、必ずやっていかなければいけないことだと思ってますし、今後の課題であると思います。

あとタクシーについては、ちょっと後でも申し上げたいんですが、以前はこの会議ではあまり議論することではなかったんですが、今はタクシーについて非常に議論しなきゃいけないような、法律とか制度の変更でそうなっていますので、これはタクシー会社さんをお願いしたいのは、是非ご提案をいただきたい。我々からタクシーさんに色々やっていただきたいことを申し上げることもありますが、タクシー会社さんからこういうことをやりたい、あるいはやっていただきたいとご提案を具体的にいただいた方がいいと思っております。全国的にこの種の会議では是非タクシーも見て欲しいというご発言はたくさんですが、じゃあ具体的に何やってください、何やってほしいですかという、そこから先が出てこないのが非常に情けない状況だと思っておりますので、一宮でそういうことがないように、具体的な資料を出していただくとか、ご提案いただくということを、切にお願いしたい。タクシー協議会でもそういう議論されるといいんじゃないかなと思います。

大体そんなところですが、いずれにしても一宮コースが特に問題だと個人的には思っていて、でもきちんとやれば利用が出てくる、先程名鉄の加藤さんのご意見にもありましたが、決して悪い路線じゃない、ただ慣れてないと、やはり十何年もi-バスのあの路線をやってきて、大きく変えましたので、一年くらいだと需要が中々出てきません。3年くらい見ないとこれはむづかしいので、一年で云々するっていうのはちょっとむづかしいんですが、いずれにしても地域の皆さんと一緒に、どうやったら利用できるかというのを検討することが大事だと思います。

イオン線については、イオンさんと国の補助を得ている路線ということで、これはこれで、非常にもしかするとイオンシャトルバスと勘違いされている方がおられるかもしれませんが、全国的にみてもそういう店舗から協賛いただき、国からも補助を得て、地域にも利用できる路線というのは非常に要領がいいというか、こういう路線作っていくことは大事だというのは言われていることでして、それを一宮もやっているということです。きちんと周知をして一般利用を増やしていくということだと思います。あと夜をカットしたらどうかというご意見ですんで、夜については全国的にイオンシャトルバスっていうのは夜の利用が多いものです。先日私も富山県の高岡へ行って、高岡にもイオンがあるんですが、夜の8時にバスに乗りましたが、20人位乗っている。つまり非常に夜遅くまでやっているの、勤めを終えられてから買い物なり、レストラン行ったりして帰られる方がおられる。そういうことをやられたらどうですか、と宣伝をきちっとすることも大事。何時台から何時台まで走っていますということを強調することも大事ですね。そんなこともやる必要がある、というふうに思います、以上です。

事務局

資料8、先程加藤先生のご指摘にありましたi-バス・生活交通バスの数字でございますが、誠に申し訳ありません。数字の方が違っておりました、検算いたしましたところ、輸送人員の違いがありましたので、この場で訂正をよろしくお願ひしたいと思います。資料

8の輸送人員 i-バス・生活交通バスの裏でございます。平成24年につきましては、151,167人、平成25年につきましては、115,711人でございます。増減率につきましては76.54%でございます。

会長

皆さんそれぞれご意見言っていただきまして誠にありがとうございます。皆さんほとんど言ってもらいましたので、気になったのは、資料6で市民病院が大きく減ったのが気になっておりまして、これまではこのi-バスで一番大きな要旨があったところでございますが、これは多分金額の関係でどっかへ行ったなあというような気持ちでございます。そういうようなこともいわゆるi-バスというような部分の利便性が皆さん金額が敏感になってきてるというようなことも、でてきてるのかなという感じはしました。

今日はもうちょっと次の段階も話さなきゃと思っているんですが、名鉄さんは名鉄さんとして企業としてそれぞれ努力されている。となれば、じゃあ行政がやっているi-バスはそう何も努力しないでいいのかとそういうことではないと思うんです。そういう意味合いでやはりi-バスなり、その他路線がありますが、もっともっと市民への周知、その周知のためにどうしたらいいか。パンフレットを作るとか、或いは人が多く集まる所へどんどん貼るとか、ICGさんだとかラジオ局だとかそういうところでもっともっと広報活動してみるかとか、或いはお年寄りが多く集まられる施設でお話をされるとか、そういうような部分も考えて当然それはすべきではないのかな、というように思いますし、同時にこれは行政だからやっちゃいけないと僕は思っていないんですが、例えばi-バスの各バス停に近づいたら、ここのバス停の近くに何々店があります、とかさっきの話じゃないんですが、そういうようなことをやって、地域のお店とかと連携するようなことも、あんまり行政は広告料をとっちゃいけないとかあるかもしれませんが、無料でもそれは構わないと思っておりますが、そういうようなことも考えてもいいんじゃないのかなと。

それから萩原・大和の方でやってみえるバス停近くの名所旧跡といいますか、なかなか難しいところがあるんですが、そういうようなものと地図上に入れることによって、そこで一日i-バス探検コースじゃないけどなんかそういうようなコースを作り上げて提案してみるとか、そういうようなこともですね僕らはやれるのではないかなというように思いますし、もちろんもう一つは市の広報毎月出ておりますけども、そういうような広報誌を使うことによって、もっともっと市民にPRしてやはり地元にはかないバスだと、これは公共がやっているようなバスだからということで、もっと市民にPRすることによって、もっと周知を図っていくとそういうようなことが大事じゃないかなと思ってね、実はほんと今度どっか皆さんでコースを回って、尾西北にしても南にしても僕らが回って地元の意見聞いてからじゃなくて、自分たちで作り上げるくらいの方角へ行かないといけないと思ってるんです。そうしたようなことで、そこでやると尾西北コースの問題もまた分かってきますので、そういうことをやりながら、本当に市民のためになる公共交通はどうあるべきかと

ということがだんだん出来上がっていくんじゃないかなというように思いますのでね、その辺を議論ができる場を近々作っていきたいと思っていますので、そんなことで今日の部分の閉めというふうにしておきますが、残った議題でまだあったかな、いいですね。

じゃあ最後に主催委員として市の企画部長の熊澤委員さん一言。加藤先生その前に一言。

副会長

今日どうしても話しておきたいことがあったんでお時間取らせていただきたいんですけど。今日16日ですが一昨日の5月14日にこの会議の根拠が二つあって、一つは道路運送法、もう一つは地域公共交通活性化再生法という法律ですが、その地域公共交通活性化再生法について改正案が2月12日に衆議院に提出されてまして、衆議院は4月でしたし、一昨日参議院本会議で可決成立したと、ちなみに衆参前回一致ということで、そういう法案が成立してます。半年後くらいに施行、11月くらいにこの会議の根拠となる法律が変わります。色々変わりますので、私自身は国の交通政策審議会の方で委員としてその法改正と具体的な運営について検討してきましたし、これからもしてきますのでその最新情報は事務局の方に随時お伝えしていきますから、それにまつわる議案が出てくるんじゃないかと思います。事務局長に確認しておきたいんですけど、都市再生特措法について何かお考えがあるんでしょうか。

昨日高山で同じ会議があったんですが、同日に都市再生特措法の改正案が成立してまして、高山市ですとそれに対応した計画をされるということで、実は都市再生特措法と地域公共交通活性化再生法が連動するという仕組みになってますので、もし、都市再生のほうやられるのであったらそれも関係してきますので、そちらも都市計画関連の協議とよく協議していただきたいなど。国として都市のコンパクト化とそれに合わせて公共交通の利用を促進するっていうのが成長戦略に入ってる内容ですので、もちろんそんなもん知らんと、うちはうちのやり方でやるというのがもあるかもしれませんが、一宮市が大きく逸脱していると思いませんので、そういうこともきちんと見ていただいて、この会議を進めていただきたいなど。あとこの会議そのものが、もともと法律の趣旨として諮問機関ではなく実行機関という位置づけですので、例えばこちらの委員の皆さんですと、それぞれの会議でバスのこと何も知らないよというご意見あったとしたら、次の会議で是非例えばこういうチラシを100枚200枚持ってっていただいて、私バスの委員やっているんで、僕委員やっているんで、会議でこういう話が決まったから是非皆さん周知してくださいというように宣伝していただく。これが、この会議の委員の大事な役割ですから、事務局とかバス会社さんがやってることに対して、意見を言うだけじゃなくて、それ踏まえて自分たちもできることをする。これがこの会議の趣旨ですので是非能動的にこの会議を使っていただきたい。特に法改正によって更にそのあたりたくさんメンバーが共同して、自分たちでどんどんやっていくということに対して国が色々措置をするという仕掛けが出来てきていますので誰かがやってくれるという考えで考えていただかないように、是非お願いしたい。

つまり先程タクシー会社さんが例に挙げたのですが、うちはこれが出来るというのをたくさん提案していただけると非常にありがたい。あと県さんの方で法改正でもし対応されることがあれば、特に大事なものは法定協議会、あるいは形成計画ですが、そのあたりもし対応されるんだったら早めに言っていただくと、あの県さんときちんと連携取らなきゃいけないので、是非有意義な会がしたいなと思ってますのでよろしくお願いします。いずれにしてもものすごい阿部政権の流れが急ですので、置いてかれないようについでにだけじゃしょうがないので、ついでの中で我々のやりたいことをどんどんできるようにやれたらいいなと思ってます。そのお手伝いは色々出来ると思いますが、何しろ委員の皆さんが能動的に行動していただかないとどうしようもないということなんで、是非色々ウォッチもしていただき、宣伝もしていただきたいなと思います。あの事務局もちゃんとたくさん今日でもチラシを1,000枚位用意しておいて、これ配ってくれるのお前50枚お前100枚ノルマが付ける位それくらいやっていただけるといいなと思います、ありがとうございます。

会長

最後に市の企画部長の熊澤さんよろしくお願いします。

企画部長

本当に今日はですね皆さんお忙しい中お集まりいただきまして、また本当に熱心にご協議いただきましてありがとうございます。実は私も昨年まではこちらの事務局の方におりまして、色々考えておったんですけども、なかなか公共交通事業は本当にむつかしくて、平成26年の4月から地域ふれあい課の中に交通政策室というものを新設し、室長を課長職として対処の充実を図ってきたところでございます。今後も皆さん方と一緒にですね議論を重ねながら頑張っていきたいと思っておりますので、ひとつよろしくお願いします。どうもありがとうございました。

会長

ということで長時間に渡りまして2時半には終わるという予定が30分延長したこと申し訳ないなと思ってますが、これでもってまた今回の今日の会議は終了させていただきます。長時間に渡り誠にありがとうございました。