

## 第23回一宮市地域公共交通会議

開催日時：平成29年8月25日（金） 10:00～12:30

開催場所：一宮市本庁舎11階 1102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、柴田 雄二、青木 隆子、葛谷 昭吾、鬼頭 渡、  
近藤 太康、松崎 俊行、仲西 由衣、小川 健司、近藤 博之、梅村 和行、長屋 光司、  
川口 智也、岡田 英雄、八森 誠司、加藤 政治、桑原 良隆、熊沢 裕司、滝沢 文清、  
時田 敏明

### 事務局

ただいまより第23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、また、お暑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、平素より市行政の推進に当たりまして、格別のご理解ご協力を賜り厚くお礼申しあげます。私本日の司会を担当させていただきます地域ふれあい課交通政策室長の松岡と申します、よろしく願いいたします。

まず会議に入ります前に委員の委嘱についてご説明させていただきます。一宮市地域公共交通会議設置要綱の第5条の規定により、委員の任期は2年となっております。前回委嘱させていただいてから2年が経過いたしましたので、今回お手元の委嘱状で改めて委員として委嘱をさせていただきますのでよろしく願いいたします。

本日は第2次公共交通計画の策定についてのご協議をお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは議題に入ります前に、資料の確認をさせていただきます。本日お手元に配付させていただきました資料ですが、まず委員名簿、配席図、あいち公共交通ビジョンの概要版、資料8として丹陽町地域交通機関推進協議会の進捗状況、それから名鉄バス路線図西部版、一宮モーニングマップ、一宮モーニングスタンプラリー、一宮だいたいフェスタ大集合のチラシです。それに加えまして事前に配布させていただきました本日の次第、及び資料1から資料7までとなっております。

なお、本日の名簿及び配席図にご出席の予定となっておりますけれど、一宮市地域女性

団体連絡協議会の代表として委員をお願いしております加藤様につきましては、体調の関係でご欠席されるという連絡をいただきましたので、本日の会議はご欠席ということになっております。

それでは議事次第2、会長及び副会長の選出に移らせていただきます。本日皆様方に委員の委嘱をさせていただきましたので、改めましてこの会議の会長・副会長の選出をお願いすることとなります。選出方法は要綱の規定により、委員の皆様方の互選によることとなっております。ご意見などございましたらお願いいたします。

## 委員

吉田先生・加藤先生に大変お忙しい中ではありますけれども、また続いてお願いをしたいと思いますが、いかがでしょうか。

## 事務局

ただいま葛谷委員様よりこれまでと同様に吉田委員さんが会長、加藤委員さんが副会長というご意見をいただきましたけれども、いかがでしょうか。ご了解いただけましたら拍手をお願いします。

(拍手)

ありがとうございます。会長には吉田委員様、副会長には加藤委員様が選出されましたので、引き続きよろしくをお願いします。それぞれ前の席へご移動をお願いします。

それではこの後の議事進行は会長さんをお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

## 会長

おはようございます。この会議はいつから始まったのかという話を事務局としておりましたら、平成19年2月にこの会が設立されたということで、11年目ということでございます。その間私も加藤先生もずっとやらせてもらったんですが、加藤先生につきましては、全国レベルの交通の指導と言いますか国との関わりが極めて強く、本当にいろんな形でお力をいただいて、僕は十分な力がないのですが、皆様方の応援のもとに11年目また会長ということで、僕を始め加藤先生もこれからさらにお願いしたいと思います。

個人的なことを申しますと先週まで目が悪く入院しておりました、遠くは見えるんですが近くは見にくいと状態で、今日もしっかりと会長という役職は果たしていきたいと思っ

ておりますが、皆さんの協力のもとで頑張っていきたいと思っておりますので、どうぞよろしく  
お願いします。

## 副会長

名古屋大学の加藤です。引き続きお願いします。今日は新しい計画策定ということですので協議していきたいと思っております。よろしくお願いします。

## 会長

本日の議題は、まず報告事項として「一宮市内バス路線等の利用実績」と「i-タクシー利用実績」、また協議事項として「第2次公共交通計画の策定について」ということになっております。

それでは、まず初めに報告事項に進みたいと思っております。「市内バス路線等の利用実績について」と「i-タクシー利用実績」について事務局から一括して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。それに関連しまして名鉄バスの近藤委員様から路線バスについてご意見等ありましたらお願いします。

## 委員

それにつきましては、当社の現況について後ほど説明させていただきたいと思っております。

## 会長

わかりました。資料1、資料2、名鉄バスさんも含めて資料3を見て、僕の記憶では名鉄さんの路線バス、i-バスがトータルで両方増えたというのは過去なかったのではないかと。数的にはよかったのかと思います。

それからi-タクシーについても、トータルでいけば年間では前年より増えるだろうかと予測が立つのですが、行きと帰りでは帰りがまだ若干少ないとか、利用されていない地区があるとかはまだまだ問題ですが、もっともっと啓蒙活動していきたいと事務局側からの

説明があったところでございます。さらに市民の足の確保ということで、より利便性が高まればというふうに思っているところです。これに関して委員の皆様からご意見等ございますか。

## 委員

愛知運輸支局の岡田でございます。先ほど会長が言われたように路線バス・コミバスとも増加傾向にあるということで、なかなか愛知県内でもコミバスで増加しているというのは少ないのですごいことだなと感じているところです。

i-タクシーが徐々に浸透してきて増えてきている状況なのが見えるのですが、これによってi-バスなりニコニコふれあいバスに乗り継いで増えているという状況もある程度把握されているのか。もちろん乗り継ぎはしているのだと思いますが、その状況が分かれば教えていただきたい。

## 事務局

i-タクシーにつきましては、今おっしゃっていただきましたように、一部駅もあるんですが、基本的にはバスに乗り継いでいただいております。ただ市内全部のi-タクシーの利用者は平成28年度は616人でした。全員の方が乗り継いでいただいてもこの増え幅に比べるとそんなに大きな影響が出るほどの人数ではないかと思っております。ただ、i-タクシーを使うことによってバスに乗りやすくなって、バスに乗っていただけの方が増えたということは言えると思っております。

## 会長

ありがとうございます。これに関連することでも、今日はこの後の議題で皆さん方にご意見を言ってもらう予定ですので、そこで言っていただければと思っております。

それでは協議事項に入ります。第2次公共交通計画の策定についてですが、(1)これまでの経緯については、おさらいで第1次公共交通計画の概要について簡単に説明していただいた後、第1次計画によって実施してきた事業、それを踏まえて第2次計画に繋げていく必要があると思われるもの、さらには1次計画の評価についても合わせて説明していただきたいと思っております。事務局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5-1と資料5-2を基にこれまでの経緯について事務局から説明されましたが、続きまして現在の状況についてに移ります。

市民やバスを利用される方々からご要望やご意見もいろいろ寄せられていると思います。そういう意見にはどのようなものがあるのかということ、あるいは国の方向性とか公共交通を取り巻く環境等も変化をしてきていると思いますので、簡単に事務局からご説明いただければと思います。その後に国や県、それぞれの関係からもご意見等を伺いたいと思っております。では事務局よろしく申し上げます。

### 事務局

公共交通に対する要望といたしましては、現状の一宮市では駅を中心とした放射線状のバス路線を軸に市内の公共交通ネットワークを整備いたしました。このネットワークを横切る形で隣接地域へバスの運行をしてほしいとか、市内を終点としている路線について地域を跨いだ運行をしてほしいなどの要望が寄せられています。

また、高齢の方からはバス停は近くにあるけれども、体力面で不安があってバス停まで行くことができないので、玄関先までの送迎をお願いしたいという内容の要望が寄せられています。

### 会長

ただいま事務局から市民の方々から寄せられている意見を紹介いただきました。次回以降は今後5年間の第2次計画の策定に入って行くわけですが、ここでバス・タクシー等の各交通事業者様の方々や労働組合の皆様から、それぞれの業界が現在どういう状況にあるのか、あるいはどういった問題であるとか課題を抱えてみえるのかという現状と、あわせて今後将来的にはこういうことについて検討していきたいといった動向を把握した上で第2次の計画を策定していくことが必要だと思いますので、関係各位から順番にご意見を伺えればと思います。そのご意見を基にして次の第2次計画の参考にしていきたいと思っております。それでは、名鉄バスの近藤委員様からよろしく申し上げます。

### 委員

名鉄バスの近藤です。今日は急きょ路線図をお配りさせていただきましたけれども、まずは当社の路線についてご説明させていただきたいと思っております。資料3や資料5-2にいろんな路線が出てきますが、どういう所を走っているか実感していただければと思います。

地図を開けていただきまして、左上の辺りが当社の路線網の一宮地区となります。まず真ん中にいろいろ線が集まっていますが、ここが一宮駅です。そこから左側に出て、起や西中野に行っているのが起線です。一宮駅から上に出ているイオンモール木曾川行き、これはイオンモール木曾川線です。その右側にあります光明寺や138タワーパーク等に行っているのが光明寺線になります。その右側ですが、少し川を跨いで川島から緑のラインで降りてくるのが一宮・川島線ということになります。川島のちょっと右の宮田本郷から紫のラインがあります、これが一宮・宮田線となっております。その下の東から来る青いラインが江南団地線です。もう1つ、江南から出て東野口、もしくは滝学園を通っている2系統、これが古知野線であります。そして一宮駅からずっと東のほう、岩倉へ進んでいるのがこの会議の資料の中では一宮・岩倉線という表記はしてありますが、当社内ではあくまでも一宮・川島線という扱いですので、少し特殊な感じではありますが、一応会議の中ではこれを一宮・岩倉線というふうに呼んでおります。そして、一宮駅から南のほうに伸びております九日市場に行くのが丹陽線。これが当社のラインナップでございまして、あと一宮の近辺に黄色のラインがいろいろ引いてあるかと思えます。これは当社が受託しているコミュニティを表しておりますので、これがiバスの路線ということになります。相当なネットワークを形成しているというような状況であります。

そして当社の今抱える現状といたしましては、こういう路線網をどうやって維持しているかと言いますと、当社の運転手は4勤2休の勤務体制を取っております、大体1週間の労働時間を40時間で組んでありまして、6日間ですので1カ月に大体5回まわって来る。40時間が5回まわって200時間、プラス1カ月の時間外労働は現在80時間に制限されております。じゃあ一人当たりマックスで280時間ある労働時間を大体120人でまわすということで、運行に投下できる時間数というものが、限られてくるかと思えます。それをこの路線網をご覧になりますと、一宮駅のすぐ側を国道22号線が走っています。当社の路線はだいぶ跨いでいるかと思えますが、これを跨ぐことは相当不安定な時間を要するというので、そこで遅延が発生する。じゃあ遅延が発生するというのはどういうことかと言いますと、運行時間が伸びる。そうすると限られた労働時間が食われていくということで、皆様もよく御存じかと思えますが、現在当社としましても、業界全体が要

員不足に悩んでおりました、なかなか総労働時間を増やすことがままならない。ということはどういうことかと言いますと、遅延によって皆さんの安全を守るためでもありますので、労働時間管理というのは厳しくやっていかななくてはいけないということもありますので、それを守っていくためには、どうしても運行の本数に影響してくるというようなところに繋がりがねないような状況に今、当社のみならずかなり運行事業者の方は陥っていると感じています。

そういうこともありまして、22号とか起線の先のほうはかなりの渋滞で遅延が発生しております、この遅延を労働時間の中に組み込まれていくと、本数を減らすかルートを変えるかというような選択肢も、このことが進んでいくとご提案せざるを得ないような状況が近付いているというふうに感じております。これが当社が陥っている偽らざる現況です。

また、それに対しまして利用促進と観点からも少しお話をさせていただきますと、これだけの路線網が当社の中でもかなりの路線網でありまして、なおかつ岩倉のほうに1本ありますが、岩倉まで行っていただきますと、この地図の右の方に移って小牧・春日井地区が広がっていて、かなりの路線網を皆さんの行動の自由というか車以外で動くということが出来ますので、ぜひともご活用いただけたらと。路線網を知らないという人もみえると思いますので、ぜひこういうのを見て近くの方にも、こういうふうに行っているみたいだよ、というようなことを言っていただければと思います。

もう1つ宣伝させていただきますと、このチラシの中に「得々パス」というのがあります。ご利用されている方もおみえになると思いますが、65歳以上の方は3カ月で5,000円ですが、それをICカードで買っていただきますと、1乗車100円で乗れますので、かなり安価に春日井の隅っこまで行けるといような優れ物でございますので、ぜひ気分転換等にこういうものを持っていますと、かなり行動するという意識になるのかと思っておりますので、ぜひご活用ください。

もう1つ報告がてらですが、資料に深夜バスという表記があったかと思いますが、深夜バスは起線と宮田線があります。また、イオン木曾川線も当社の中でも独特の路線でありまして、当社のホームページをご覧になりますと、ダイヤの検索で今まで引掛からなかったのですけれども、この10月から技術的な問題が解消されましたので、深夜バスにつきましても検索できるし、イオン木曾川線につきましても、当社の路線図に組み込みまして、ダイヤ検索でも対応するようにしますので、こういうこともあるというところから、露出が増えますので利用促進に繋がるかと思えます。以上取り組み等含めてご報告いたし

ました。

## 会長

ありがとうございました。続きましてスイトトラベルの梅村委員様よろしくお願ひします。

## 委員

当社の現状というと、今お話されたとおり業界全体の問題でもございまして、ドライバーの不足というのが現状でございます。この背景には高齢化というものが付いて回りまして、私どもはバスとタクシーもやらせていただいているのですが、平均年齢は60歳を超えているのが現状でございます。30代がいるかというところではゼロでございます。40代も5～6人、全体からすると5%くらい。そういった状況でこれから定年もしくは年齢によって辞めていく方の補充ができるかというところではなかなか補充が厳しいということで、まずもってドライバー不足を解消していくためにどういう施策をしていくのが会社としての一番の課題でございます。そのためには若い方になっていただくのが一番ですけれども、それをどうやって取り込んでいくかということに関しましては、いろんな手を使っているのですが、なかなか実を結んでいないのが現状です。

一宮のバスにつきましても同様のことが言えまして、年齢も大半の方が60歳を超えているドライバーでございまして、今は何とかやっているのですが、これから先どうなるかというところでは不安もございまして、早めの対応をしていくことが大切でございますので、その点を課題として取り組んでまいります。

## 会長

千秋ふれあいバスやニコニコふれあいバスで何かお困りのこと、苦情とかで困っているということは特にございませぬか。

## 委員

ある部分もあったのですが、いろいろ改善していただきましたので、現状としてはあまり問題はございませぬ。

## 会長

続いて愛知県タクシー協会の小川委員様、よろしくお願いいたします。

## 委員

愛知県タクシー協会の小川でございます。今回初めての参加でございます。よろしくお願いいたします。タクシー協会は先ほどスイトトラベルさんもおっしゃって見えましたが、やはり業界の大半で乗務員不足が続いておまして、現状の事業規模を維持することに四苦八苦しているところもあります。そこでいかに人材を確保するかということですが、女性ドライバーを積極的に採用するということが人材確保に努めているということです。私は西部交通に所属しておりますけれども、当社は5%ほど、30名強の女性ドライバーが活躍してまして、ソフトな対応で非常に評判がいいと聞いております。

そういう中でタクシー業を活性化していくという上でタクシーは公共交通であるということで、こうして地域公共交通網に積極的に参加をしていくことをやっていかないといけないと感じています。財政面とか地域に特色もありますが、しっかり関わっていく。タクシーは非常に自由度が高い乗り物でありますので、そういうことを生かしているようなサービスを提供していければと考えています。

あとは業界のことで、この秋にトヨタ自動車がユニバーサルデザインタクシーの発売をします。通常のセダンと違うようなジャパntaxiというか、非常に天井が高くて低床で手すりがついている。高齢者や障害のある方にとっても、人にやさしいタクシーが導入されます。それと、このタクシーはLPGエンジンのハイブリッドで非常に燃費がよくて環境にもいいということで、これからどんどん普及をしていくことになろうと思います。特に首都圏・東京辺りでは、オリンピックに向けて需要があると思います。ただ、価格が高いものですから、すぐにすべて入れ替わるというのは難しいですが、こういう車が徐々に入ってきます。

ただ、ハード面だけ良くなってもドライバーがついていかなければいけませんので、今、ユニバーサルドライバー研修ということでお客様へ適切な接し方ができるようということで、ドライバー研修を各社取り組んでいます。タクシー協会としてもそういう研修の場を、規模の小さい会社はなかなか自社で行うのは難しいものですから、そういう研修制度を設ける取り組みをしています。ハード面・ソフト面しっかりやっていける、そんな形にしていけたらと思います。

先ほど、運転免許証の返納という話がありましたけれども、昨年1月から愛知県タクシー協会のエリアで運転免許証を返納された方に、タクシーの1割引という制度を設けてお

ります。最近高齢者の事故も多いようですので、返納してタクシーをご利用いただくとよろしいかと思えます。

## 会長

関連しまして、i-タクシーが導入されて1年くらいになるので、協会というよりも名鉄さんの立場でご意見や感想をお願いします。

## 委員

私は6月に来たばかりなので感想ということでもないのですが、順調にきているんじゃないかと思えます。先ほどお話がありましたように、これからしっかりPRしていただいて、もっと利便性が高まるように。それに対していろいろな声というのは、私どもには特別ありません。

## 会長

i-タクシーの需要が高まれば、i-バス等の需要も高まってくると。あるいは電車等の利用も関わってくるということに繋がると思えます。それはタクシーの利用にも、i-タクシーを使えばということになりますので。プラスの方向が徐々に高まっていく、そういう循環ができればと思えます。それはじわじわと増えていくしか方法はないだろうなど思っているところであります。

それでは、同じタクシーという立場で尾張交通の長屋委員様をお願いします。

## 委員

尾張交通の長屋です。よろしくをお願いします。まずは業界としてウーバーなどの外部シェアの参入は業界としても注視しているところでありまして、ウーバーというのは一般の方が事前登録をしておいて、見知らぬ方と相乗りをして車両を使うというものなのですが、そういったことは白タク行為と騒がれています。法人タクシーであれば二種保持者が乗務しますが、白タクだと普通免許保持者で安全面・保障面で利用者に不安を与えることで、業界としても参入を反対しています。

一宮市のi-タクシーのような、法人タクシーでの相乗りはこれからも利用者が利用しやすくなるように、乗務員不足による供給不足にならないように努力をしております。

## 会長

ありがとうございました。続きまして、愛知県交通運輸産業労働組合協議会、労働組合の関係の川口委員様よろしく申し上げます。

## 委員

交労協の川口です。先ほど説明された委員様と一部かぶりますけど、やはりバス・タクシー業界は要員不足です。今後第2次交通計画で、地域の足を広げて利便性の向上と発展に向けて計画していかなければならない中でありますけれども、その計画していく中で、例えば路線の延長や増便とかが利便性を高める中で対応できるだろうか心配しております。

また、年々交通事情の変化、日によって大幅に遅延が発生したりすることが多々見受けられます。乗務時間・休息时间に関することは法令を遵守しなければならないこともありますし、iーバスを利用されるお客様は高齢の方が多いと聞きまして、乗務員からも話を聞きますと、やはり運転にはすごく神経を使っています。ブレーキとか発進とか、本当に転ばれないように注意しております。そういうところから安全確保していく中で、ゆとりのある運行時間、休息时间も考えていただきたいと思います。

また、もう1点は男性ドライバーの割合が多い中で女性ドライバーも活躍しております。休憩箇所のことなのですが、トイレ以外に施設の中で休憩して気持ちを切り替えリフレッシュできる場を設けていただければ、いい環境になると思います。その点を今後計画の中でよろしく申し上げます。

## 会長

ありがとうございました。これまで各交通事業者の皆様方に各業界の現状とか課題についてお話いただきましたが、それを含めて交通全般という意味合いで一宮警察署の加藤委員様お願いします。

## 委員

一宮警察署交通課長の加藤です。公共交通の拡大だとか利用の促進というのは、運転に不安を抱いてみえる高齢者に移動手段の選択肢を増やしていただけるということで、交通事故防止には非常に寄与していただいていると思っています。また、交通事故防止の1つの考え方として、免許の自主返納の後押しをしていただけるのが公共交通機関の利便性だと思っています。ちなみに一宮の高齢者の事故の現状を言いますと、7月末時点で65

歳以上の高齢者に限って言いますと、全人身事故の16.3%、265人が怪我をしているということです。これは県内の平均は13%ですのでやや多いというところです。その内訳を見ますと、歩行者の方は近隣を歩いてみえる方ですが、自転車利用が92人、四輪車は126人で、この辺の中で本当は公共交通機関に乗り換えてほしい運転手さんがいると思っています。

その施策としては、一定の期間、人身事故・物損事故を起こしますと、こちらのほうへ来ていただいて、安全運転指導と教育、それから自主返納を促すということをやっています。私どもの業務としてこれまでは自主返納を促すまででしたが、これからはこういう公共交通機関の交通網のパンフレット等を渡すことによってもうひと押しする。行政がやっているところの広報を私どももやっていかなければと考えています。これはまた、署の中で検討しますが、免許の窓口には公共交通の交通網のポスターが貼ってあったり、100円で乗れるパスがあるんですよということを、1つの自治体の中の交通管理者としてやっていかなければいけないということを感じましたので、そういう広報のところでも周知を図って今後の活動をやっていきたいと思っています。皆さん新聞でご存知だと思いますけど、高齢のドライバーの方が単独でガードレールにぶつかって同乗者が2人亡くなったという事故がありました。この方がもしバスに皆さんで乗っていたらと考えますと、広く公共交通の利用を促進していくのは大きな安全安心なまちづくりになると思います。

2つほど数字的な物を言わせていただくと、私どもは免許の経歴証明書の交付をしています。自主返納までは無料でできますが、その後に経歴証明書が欲しいという方には1,000円でできますので、これによってタクシーの1割引というのが受けられたり、いろんな割引を促進するものであります。この数字を見ますと、平成26年は260人くらいだったのが、タクシーの1割引が始まったことで402人にいきなり増えました。その後サポーター事業ということでいろんな事業をご紹介したところ、去年はさらに倍の861人。今年は、臨時適性検査とか高齢ドライバーの方には厳しくなりましたが、安全のためということで法律改正があったところ、去年は1年間で861人でしたが、今年は7月末現在で753人。こんな言い方は失礼かと思いますが、こういう方たちをプロのバスに早く乗っていただいて、長く利用していただく。今後はこういう施策が、公共交通のiーバスやiータクシーへうまく移っていただくことが大事なのかと思います。

今後のお話をさせていただきますと、今まで自主返納の申請は本人申請しかだめでしたが、法律改正ではございませんが愛知県警事務手続きの変更ということで、代理人申請ができるようにしました。これは4親等以内の方で、書類は増えるのですが、例えば入院中

で来られないだとか、そういう方のことを考えて代理人申請ができるようになりました。また、介護施設の代表者の方が代理人申請できるようにしました。8月1日に決まったばかりで、まだ周知ができていませんが、そうするとますます公共交通の利用が出てくると思います。そういう方たちのコースを検討していくと、さらに利用率が上がってくるのかと思います。いろいろ高齢者の方の移動の確保と安全の両方を進めていく上で、この事業は非常に重要となっていくと考えています。さらなる連携を図っていきたいと思っております。

## 会長

ありがとうございました。続きまして公共交通に対する国や県の考え方とか今後の方向性等について、それぞれご意見をいただきたいと思っております。それでは、国として中部運輸局の岡田委員様よろしく申し上げます。

## 委員

私から大きく3つほどお願いしたいと思っております。資料5-1の公共交通計画概要版見開きのネットワーク図を見ながら説明を聞いていただければと思います。

平成23年度に計画が作られて24年度から29年度までの計画で6年間きているわけで、その中に大きな法的なものがありました。まず交通政策基本法ができて、国民の交通権利が謳われているところでありまして、その中で地方公共団体の責務であったり、国の責務で、こういうことをしないとまずいですよと、今までにない法律が平成25年の12月にできて、それを受けていろいろなものが変わってきた。それを受けて平成26年12月に活性化再生法が改正されまして、この中で一度大きなことは持続可能なネットワークを構築しなさいということで、地方公共団体が中心になって、まちづくりと連携してやりましょうということになっております。それをコンパクトシティと言ったり、コンパクト・アンド・ネットワークというような言葉を付けてやっているところであります。先ほどの見開きの図を見ていただきますと、一宮市さんのネットワーク化、この公共交通計画は活性化再生法における交通網形成計画という位置づけで策定されているところでありまして、ネットワーク化を進めているところであります。あとはまちづくりと一体となったということで、一宮市さんはこれも難しい話で恐縮ですが、立地適正化計画というものを国土交通省としては推奨しているところですが、都市計画マスタープラン等に基づいてこのネットワークもまちづくりと一体となって進めていると聞いていますので、これも

また今度の2次においてもさらなる推進を図っていただきたいと思いますところがございます。

2点目が警察署さんが言われましたが、高齢者の事故防止対策の関係で、社会的現象で高齢者の事故が多く報道されたということを受けて、平成28年11月15日に安倍首相をはじめ各省庁の大臣が検討しなさいと立ち上げたところであります。その検討会にここに見える加藤先生も中に入ってみえるので、私が言うのも恐縮ですが、その中間の取りまとめが29年6月にされております。先ほど警察の方が言われたように自主返納を促す、道交法が厳しくなったということもあります。私どもとしては公共交通を推進することによって高齢者が安心できる交通網を策定していただきたいということは言っております。支援制度だけではなくて、自主返納する前の高齢者にどうにかバスに乗って、これだったら利用できるんだと、一宮市さんの場合はi-タクシーやi-バスを乗り継げば本当にある程度のところへ行けるんだと、これは利用していないと実感できないということがあるものですから、そういう利用するような施策を進めていただければと感じているところがございます。

3点目は、先ほど来事業者の方が言われております、運輸業においてもバス、タクシー、トラックということで若年層、女性の方を推進しております、国としても非常に危機感を持って進めているところでありまして、例えば女性の運転手をタクシーであれば、「ママタク」という言葉を使って、ここではあまり関係ないですが、トラックであれば「トラガール」というようなことを、国もいろいろな事例を求めるなりして推奨しているところではありますので、皆さんもご協力をいただいて女性の活躍推進をしていきたいと思っております。

## 会長

ありがとうございました。それでは、愛知県交通対策課の桑原様お願いします。

## 委員

愛知県交通対策課の桑原と申します。昨年度末に「あいち公共交通ビジョン」を県で策定しましたので、それに基づいて県の考え方をご紹介しますと思います。

本日追加配付されております「あいち公共交通ビジョン概要版」という表紙の下のほうに、策定趣旨とございますが、今後の人口減少や少子高齢化の進展、あるいはこの地域ではリニアの開業が控えているということで、そういったことも見据えながら今後の望まし

い公共交通の姿を示すことで、関係者の連携した取り組みを進めていきたいということで策定したものでございます。

1・2ページ目は現状分析とか公共交通を取り巻く状況の変化ということで整理をしております。そういった中で今後の公共交通の課題を抽出いたしまして、3ページ、これからのあいちの公共交通のめざすべき方向の(3)基本理念ということで、世界との交流を促進し、安心・快適な暮らしを支えるといったことを進めていきたいということでございます。具体的な施策の方向性については、4ページ以降に5つの基本方針のもとに組み込みの方向を記載させていただいております。

基本方針1ではリニアの開業に向けて名古屋駅の利便性を高めるとか、あるいは空港アクセスを充実していく必要があるというようなことです。

以降は一宮市さんの第2次計画を策定するに当たって関係すると思われるところをポイントを絞っていきたくと思いますが、基本方針2のところでは(2)にありますように、地域の対流・交流を促進するというので、先ほど市の方が住民からの要望ということで、市外とのネットワークについて充実してほしいとおっしゃられたと思いますが、正にそういうことでございまして、交通行動も必ずしも市町村域に限定されて人は動くものではなくて、生活交通圏も拡大しているということで、市町村域を超えたネットワークも必要だといった視点もぜひ考慮していきたいと思っています。

続きまして7ページ、運輸支局の岡田さんからもありましたが、これからはまちづくりと公共交通ネットワークを連携して進めていく必要があるということが記載されています。その中でも(2)にありますように、乗り継ぎ拠点となる結節点の利便性をいかに確保するかということが、いろいろ知恵を絞っていただく必要があるかと考えております。

8ページの基本方針4、ここが地域公共交通では一番関係が深いところになってまいりますが、この中では(3)にありますように、地域特性に応じた生活交通をいかに確保するかということで、地域で関係者が寄り集まって、いかに知恵と工夫を凝らしてより良いものを作っていくかと言うことが大事だということで、加藤先生の受け売りに近い部分がありますけれど、9ページにありますように地域で公共交通を支える仕組みを作っていく必要がある。一宮市さんの場合は既に萩原地区をはじめとして地域での取り組みが進んでおるところでございまして、第2次に向けてもさらにそういった部分を進めていただきたいと思っておるところでございまして。(4)は先ほどから出ておりますように、今後の高齢化の進展に伴って、高齢者の足をいかに確保するかということが重要な課題になってくることで対策が必要ということです。

10ページの基本方針5、ここは環境にやさしいということで括ってありますが、過度な自動車利用から公共交通の利用にいかに変換していくかということが求められるということで、県としてはエコモビリティライフの推進ということで進めておりますが、より一般的にはモビリティマネジメントというような形で、意識レベルで公共交通の利用に向けて行動を変換していくということが必要なかと思っております。ちょっと先走りますが、資料6をあらかじめ見せていただいたところ、市民アンケートの結果なども記載されていますが、その中でも4分の3くらいは今は使わないけど必要だとか、当事者意識が薄いかなというところを感じましたので、第2次に向けてはそういったところもしっかりと進めていただけるといいかと思っております。

最後は公共交通の利便性を高めるということで、これは言わずもがなのことですが、限られた資源ではありますが、その中でいかに利便性を高めていくかということが大事だというふうに考えています。

県といたしましては、これら全てを県ができるわけでもございませんし、また、関係者の皆さんの力を合わせても全てができるわけではないとは思いますが、1歩でも2歩でも理想的な姿に近づくよう関係者の皆さんと力を合わせて進めていきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

## 会長

ありがとうございました。それでは市として公共交通をどう考えていかれるかということで、一宮市の関係からよろしく願いいたします。

## 事務局

鉄道やバス・タクシーなどの市内の公共交通については、それぞれがネットワークとして有効に機能することで便利に利用していただけるものと考えております。コミュニティバスの運行に関しましては国のガイドラインに従って既存の路線と実質的な競合はしないよう、悪影響を与えないように運行することが必要だと思います。公共交通はネットワーク全体の利用バランスの中で考えていかなければいけないと思っております。事業者からの報告でもありましたけれども、ドライバーの確保が困難という状況もありますので、あれもこれもではなくて地域で本当に守っていかなければならないものは何か、持続可能なネットワークとして維持していくために慎重に検討していかなければならないと考えております。

また、増加が見込まれる高齢者への移動手段をどういった形で確保するか、また、利用促進をしていくかということも今後重要な課題になると思っております。

## 会長

それぞれ県、市からもご意見等を伺いました。

ここで5分だけ休憩したいと思います。その後次の議題に入って市民委員の皆さん方のこれまでの感想であるとか、あるいは次の計画に向けてのご要望であるとか、そんな形で進めていきたいと思っております。今日まだ発言されていない方にも発言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。では休憩にいたします。

(休憩)

## 会長

会議を再開します。

続きまして（3）第2次公共交通計画の方向性についてに移ります。

検討資料ということで、市内公共交通の現状やアンケート調査の結果等をまとめた資料が事前に各委員に配布されていると思いますが、時間の都合もありますので、かいつまんで事務局から説明をいただければと思います。

## 事務局

<資料説明>

## 会長

ありがとうございました。これまでの第1次の計画を踏まえながら、その中で成してきた幹線としての役割、あるいは支線的な路線についても強化していきたい。それから全体のネットワーク、さらにはi-タクシー等で交通が不便な方に対する配慮、そういうようなことも含めてこれからさらに強化する方向で考えていきたいということでございました。

問題は第2次計画の中にどのように策定していくかということですが、今日は市民委員の方にも出席いただいておりますので、これまで皆さん方が公共交通会議の委員として続けられてきて、これから公共交通はどうあるべきなのか、あるいは利用者を増やすためにはどういうことが考えられるだろうか。各委員から広く意見をお聞きして、それを第2次

計画に反映させていければと思います。

まず僕がこの間ずっと思っていることを言いますと、バスはどうしてできないのかと思うのですが、JRの駅だと観光名所というわけじゃないんですが、ここからどこどこまでは何分であるとか何キロメートルであるとかの地域案内が書いてあります。そういうことを一宮市の観光という意味で、あるいは地域の人をもっと自分たちの住んでいるところのいいところを出して行って、それをみんなに知らしめたいと、例えばそういうようなことがあってもおもしろいのではないかと思ったりすることが1つあります。

もう1つは例えば北方のコースだったら、もっと代官所を宣伝してはと思います。こちらでは代官所へ行って、千秋コースでは浮野の合戦場へ行ってとか、尾西南コースでは信長と道三が会見した聖徳寺というところもあってもいいのではないか。そういうコースをもっと皆さん方に提示して乗ってもらうというようなことをコースを超えた形でやってもおもしろいんじゃないかと私なりにずっと考えてきたことがあります。例えばそういうような考えとか、何か言わないといけないと思ったものですから、ひょっとして同じようなことを考えていたら申し訳ないと思ったんですが、そんなようなことを含めて、今後こういうこともとか、例えばiーバスに福祉関係のバスは入らないだろうか、車椅子が乗らないだろうかとか、そういうことも出てきていいんじゃないかと思ったりするものですから、尾西地区の代表の青木さんから順番にお願いします。

## 委員

よその地区に伺ったときに公共交通の会議に出させていただいているんですが、公共の場ですと一宮市にあるような地図が置いてあるんですね。一宮市との比較をしてみて、利用者が一番使いやすいマップって何だろうといろいろ考えるのですが、一宮市は史跡を巡るいろんなものがついている。各務原のものは路線バスはなくてコミュニティバスだけが載っていたんですが、乗り方の写真がついているんですね。乗ったことがない方はどういうふうに乗るのか知らない不安と言いますか、そういうのがあるんじゃないかと感じて、一宮市はいろんな方がたくさん乗っていて、関心のある方には便利だとは思いますが。

また、自分がもし路線バスを使いたいと思った場合、一宮駅発の時刻表は載っているんですね。各バス停からの時刻は無理だと思います。でも、自分がバスに乗ってどこかへ行こうと思ったとき、近くのバス停から一宮駅へ行く時刻は一体何時だろうと調べることのほうが自分としては多いわけです。駅へ行けば駅発の時刻はありますので、すぐわかるのですが、自分がバスに乗ろうと思ったときに自分に一番近い尾西庁舎ですと何時発に乗れ

ばいいかわからない。なので、利用者の方が使いやすい、このバス停を全部網羅するのは多分不可能だと思うんですが、いざ自分が使おうと思ったときにはそう思いました。

先ほどの乗務員不足、タクシーやバスの後ろに大抵載っていますね。いつも見るとああ大変なのだなという思いでお見かけします。テレビのコマーシャルでも乗務員募集と出ていますので、あるときには自動車学校の生徒さんと同時に教官も募集しているという、大変なんだなとテレビを見ていて思うところはたくさんあります。

i-タクシーに関しては、今回尾西地区は小信中島と大徳が増えています。大徳の役員さんからは大徳は便利だから通らなくても大丈夫みたいなことを仰ってみえたのですが、でもタクシーの利用はあるし、小信中島もたくさんの方が乗ってらっしゃるので、ニーズを把握するという事は大事な事だと思います。

広報に関しては、市役所のトイレのドアを閉めた正面に節電の広告がぼんと貼ってあるんですね。絶対に見ますので、こういう方法もありだなと今行って思いました。

## 会長

次に葛谷委員様お願いします。

## 委員

木曾川は駅がJRと名鉄が3つありまして非常に地域としては恵まれたところだなと思っております。i-バスにつきましては、年々増えているというもののあまり増えておりません。1時間という長い時間なのでトイレの問題ですが、木曾川の場合はJR木曾川駅のトイレは利用できるかと思っております。それと、木曾川庁舎で乗り換えする場合は庁舎にあるので使えるということですが、その道中でも高齢者になってくると近くなるので、トイレがあるところにバス停をとということもどうかと思っております。

先ほど高齢者の免許返納についてタクシー協会から1割の免除ということがありましたが、これは期間はずっとということでは有難いことです。それに対して証明書とかはあるのですか。

## 委員

返納されると運転経歴証明書を出してもらえますので、それを提示していただければ結構です。

## 委員

ありがとうございました。

## 会長

では続きまして町会長連区代表者連絡協議会の鬼頭委員よろしく申し上げます。

## 委員

連区には23の地区がございまして、全体のことを話すのは無理でありまして、千秋のことでしたら話せるかと思えます。4月頃だったと思うのですが説明がございまして、減少傾向だとそういう話を聞いていたのですが、今日多少の増があるというお話を聞いてちょっと安心しました。名鉄さんのこの素晴らしい路線バスの路線図をいただきました。正直言って初めて見ました。

私は千秋町の浮野ですので、近くには総合グラウンドという立派な施設がございまして、i-Taxiで千秋団地から35名が利用しているということでございまして。場所はグラウンドとちょっと離れておりまして、道を変えると違った意味で活用できるかなと思えます。それから水法から総合グラウンドへ歩いて来られる学生さんが多く見られます。そういったところも少し配慮すればタクシーの利用も増えるかと思えます。千秋辺りは路線バスも図から見ると、空白の状況でございましてからそういった形でご配慮していただければいいかと思えます。

それから連区は23連区がございまして、毎月協議会がございまして。その中に町会長が819名の方がおられます。正直言ってびっくりいたしました。連携が取れておりますし、そういった中にも公民館が各地区にあります。これを各家庭の38万人に配るというのは無理だと思うんですが、公民館にこういったものを掲示するとか、連区の町会長会議をもっと活用すればいろんな話が聞こえてくるんじゃないかと思っております。

私も団塊世代の人間でして、あと四、五年で75歳になってくるのですが、80歳で免許返納という話が出たんですが、あと10年しかございませぬ。将来的にバス・タクシーを利用するのか、車を利用するかをそろそろ考えていかないと大きな間違いが出てくる。先ほどバスやタクシーの乗務員、若い社員の方が少ないという話も聞こえてきました。魅力ある仕事だと思っておりますので、連区を活用した形にすればもう少し話が変わってくるかと思えます。私も1年生でしてなかなかわからない所が多分にあるんですが、今回の連区長会の会長様が非常に素晴らしい方でございまして、いろんなご意見を出せば解決し

ていこうという話も聞こえていますから、ぜひお願いします。以上でございます。

## 会長

ありがとうございました。連区の立場でまたよろしくお願いします。私も連区を使った広報というのは大事だろうと思っております。

それでは、民生児童委員協議会の近藤委員様よろしくお願いします。

## 委員

近藤でございます。私は民生委員ですので、高齢者の立場からの発言ということになっていきますから、資料を読んで考えさせていただいているんですが、基本はここにも書いてありますが、交流の促進と安心・快適な暮らしを支えるというビジョンがある。もちろんこれに基づいて公共交通はあるんですが、一宮の場合、駅を中心として放射状になっている。高齢者の立場からするとあまり意味がない。どうして横の繋がりがいいのか。環状線を設けたらどうかと、駅から駅へ行きたい、一宮の駅じゃなくて近くの駅へ行きたい。そういうところの利便性がない。もう1つは、バスに乗るには空白地帯がある、農村地帯を馬鹿にするんじゃないよという怒られる方もある。特に大和や丹陽には空白地帯が多い。確かに以前は空白地帯が多かったんですが、住民がたくさん流入されて来られて家も建っている。

自主返納の話も出ましたが、昨日の新聞に、確か自主返納して証明書が貰えれば、近くを巡回する自動車学校の巡回バスを自由に無料で使えるというニュースが載っていました。ですから、あのように一宮も進歩的な考えで、自主返納した人に対してはこういう利便性があるんだということを謳っていかなければいけない。それには我々のような者が交渉していかなければいけないですね。ここにも自動車学校はいくつもあるわけですから。うちの方も巡回バスが走ってくるわけです。それを無料で使えるということであれば、当然自主返納させてもらっても、利便性があっていいじゃないか。そんなことも考えていろんな話が出てまいります。またこれから1年間いろんなことを申し上げるかもしれませんが、怒らないで聞いてください。

## 会長

続きまして、身体障害者福祉協会の松崎様よろしくお願いします。

## 委員

身体障害者協会の松崎です。今年から初めて参加させていただいて、慣れないところもあるのですが、障害者の立場として私も車椅子使用者ですので、そういった観点で安心安全という面からお願いというか苦情を述べさせていただきます。私は普段は自家用車を使って移動しておりまして、市内を走っているiーバスや公共機関は年に四、五回程度しか使わないんですが、この場にそぐわないかもしれないんですが、体験したことを二、三ご披露したいと思います。

まず第1点、iーバスを運行している運行会社の方たちは安全講習やそういったものをされてみえるとは思いますが、私は年に何回かしか乗らないですし、全体的に見ても車椅子利用者の方たちの利用回数が少ないせいもあるかもしれないんですが、車椅子でバスに乗るときのリフト操作、慣れていない方はマニュアルを引きずり出してきて長い時間掛けてやったださるということもあります。また、安全のために前後を安全ベルトで固定していただくのですが、本来であればきちんと張っておかなければならないんですが、緩んだままで、とりあえず安全ベルトを掛けたよという状態でバスは発車されます。これは非常に危ないです。私は車椅子に長く乗っていますので、ある程度の対応がきく場合があるんですが、高齢の方だとかもっと重度の方から言えば、急ブレーキを踏んだときなどにストッパーの役目を果たすための安全ベルトが役に立っていないですね、緩んだままでは。そういったことも徹底してやっていただきたいと思います。

それともう1点、これも私が体験して非常に腹立たしい思いをしたことですが、雨降りにバス停で待っているときに、私は車椅子なので、バスの運転手からすると街路樹で見えなかったのかどうかかわからないんですが、スルーされてしまいました。雨降りにバス停で待っています。基本的に右折する場合、センターラインにバスは寄ってきますけれど、交差点に近いバス停ですから最初から中央に寄ってしまってバス停に停まる意識が全然ないんです。手を上げても気がつかないんです。そのまま行ってしまったと、すぐに地域ふれあい課に苦情を出しましたが、そういった安全運行を含めて運転手さんの教育を徹底していただきたいと思います。

近年バリアフリー化して障害者にとっても非常に使いやすい状況が確立されつつあるのですが、そういったところでごくごく僅かな運転手さんかもしれませんが、私が偶然そういった方に出くわす機会が多かったかもしれないのですが、そういうことが気になりましたので、この場で報告というのか苦情というのか、要望として受けていただければと思います。

## 会長

分かりました。その辺りの要望は受け止めてまいりますので、お願いします。

保育園の保護者会代表には、まだ今年なったばかりというようなこともあるかと思いますが、保護者会の立場で公共交通とかバスやタクシーがどうあるべきか、日頃考えられる点があったらお話しいただければと思います。中西委員様よろしくお願いします。

## 委員

一宮市立赤見保育園の保護者会の中西と申します。難しいお話で的確に答えられるかどうかかわからないのですが、私は6歳と2歳の子どもがいて、2歳の子どもはバスにすごく興味がありまして、普段から乗りたいと言っています。高齢者向けの周知の仕方に対して、幼い子がいる私のような家庭だと同居しているお婆ちゃんお爺ちゃんがいます。その幼い子を通じて伝えるのはどうかと思うのが1点ありまして、無料券を1枚、2歳児・3歳児のお子さんがある家庭に配ってお爺ちゃんお婆ちゃんと一緒に乗る機会を設けたりとか、若い世代の人からお孫さんから伝えるということで祖父母会が来月保育園でありまして、その際に案内を配布したりとか、そういうことで周知をすともうちょっと利用者が増えるんじゃないかと考えました。

私が学生の頃のことですが、最寄りのバス停まで少し遠くて、雨天時などは親に頼んでバス停まで送迎をしてもらっていました。駐輪場が最寄りのバス停にないので、そこまで自転車で行くことができなくて、やむを得ずバス停まで送ってもらっていたので、駐輪場を設置できるのであればしてほしいという思いがあります。

## 会長

ありがとうございます。それでは市議会を代表しまして企画総務委員長の柴田委員様よろしくお願ひいたします。

## 委員

1年間企画総務委員長の重任を仰せつかった柴田雄二と申します、よろしくお願ひします。今日の交通会議は初めて出席させていただきますので、とんでもない発言をするかもしれませんが、ご了承いただきたいと思ひます。

まず確認させていただきたいのですが、今説明があつた資料6の4ページは人口分布、5ページの上段は高齢者人口密度、下は高齢者のみの世帯数となつていまして、私が注目

しましたのは下の高齢者のみの世帯数です。ちょっと中心地ではなくてぼつぼつと離れた所に高齢者のみの世帯数が赤でマークされています。ここは多分高齢者だけの世帯が多いエリアだと思うんですが、こういった地点を高齢者対応のバス路線であったりとか、しっかりと自然に乗れる体制が取れているのかどうか、現状を教えていただきたいと思います。

## 事務局

この資料の中の高齢者のみの世帯がぼつんぼつんと多い地点ですが、これは平成22年の国勢調査なので、どういう所がこういう地点かというのは今はっきりわからないので申し訳ないのですが、国勢調査の担当に聞きましたところ、高齢者施設があるようなところはそこに単身の高齢者がものすごくたくさん集まってこういう状況になっているというのを聞いたことがございますので、もしかしたらそういうところかもしれないと思っております。

## 委員

ありがとうございます。資料の中でもう1点、19ページのiーバス収支状況推移とありまして、この中では公的負担とか運賃収入とか収支率とか出ておりまして、資料1の利用者数を足していきますと、平成25年は公的負担も運賃収入を上回って比較的全体的な収入が下がってしまっていて、この時のiーバス全てのコースの利用者数が一番多い19万4,516人でした。25年から26年、27年、28年と推移してしまっていて、計算していきますと利用者数が多くなると公的負担も減ってくるという計算かと思ったんですが、最後の平成28年は16万1,969人、ここは平成26年よりも利用者数は多いんですね、平成26年は15万6,777人、先ほど申しました平成28年はそれより約5,000人多い16万1,969人が利用されているんですけど、公的負担は上がってしまっていて、乗車割引であったりとか様々な乗客にとって特典がついているサービスをしているので、公的負担が増えていると読んでよろしいのかどうか、教えていただきたいんですけども。

## 事務局

公的負担額が26年から27年に掛けてどんと上がっている理由ですが、実はiーバスを運行するのに事業者さんをお願いして運行していただいております。その事業者さんをお願いする契約が、基本的には5年の期間を1回の入札でお願いいたします。26年から27年に掛けては、その切り替えの時期でした。先ほど来委員さんおっしゃられたのですが、

ドライバーさんのご事情とかいろんなご事情で経費が上がってきた分が、この切り替えでこういう数字になって負担増になっているということでございます。

## 委員

ありがとうございます。それで今後の計画は平成30年から34年ということですが、市民目線と言いますか、福祉的な目的を考えるのと、普通の生活、仕事であったり、様々な事情で乗る場合と分けて考えていきたいのですけれども、基本的に仕事で使ったりとかで乗る場合は、コンパクト・アンド・ネットワーク、多極間のネットワーク構築の公共ネットワークでということで行けば、第1次計画を踏襲した格好で行った方がいいと、行くべきだと思っております。ただ福祉的な観点と言いますか、ワークショップのお声を読んでいますと、生活圏の中でお医者さんであったり、買い物であったり、そういったところに自転車に通っているとあるんですが、将来的に車に乗れなくなったときが不安だという方がたくさんおられまして、生活圏における交通手段も公共交通があり得るのかと思っております。もしあり得ないとしますと個別輸送、タクシーの輸送になってくるのかと思うんですが、あとは自家用の移動も入れていく必要があるだろうと、個別輸送のタクシーも使い勝手を良くしなきゃいけないと考えますと、保険外サービスの中で、一宮市内であってもおでかけ広場であったりとか、コミュニティカフェとか、認知症カフェとかいろんなところで高齢者が集まる場所が徐々にできております。そういうところにタクシーが四、五人集まって一緒に買い物に行くとか、一緒に病院へ行くとか、一緒にどこかのモーニングカフェに行くとか、そういった行動と一緒に集団行動して成り立ってくると、介護タクシーではなくて通常のタクシー運賃で、4人乗って割れば1人当たり安くなったりそうした福祉的なサービス、そこに生活圏に必要な買い物・病院へ足の替わりとなるタクシーとの共有化というのが、実用性が高いんじゃないかなと。今ある資源を組み合わせるだけなので、そういうやり方は今後考えていく必要があるんじゃないかと思いました。

## 会長

その辺も踏まえて第2次の中で検討課題ということにしていきたいと思っております。

ではまだご意見いただいていない愛知県一宮建設事務所維持管理課長の八森様よろしくお願ひします。

## 委員

この会議には道路管理者として参加させていただいて、関係するのはバス停の設置の許可とか、そういったことになってきます。うちの事務所としては道路の建設もやっていますので、交通渋滞の解消のためであれば、荻安賀駅で西尾張中央道と名鉄線の高架事業が動き始めていますので、ああいった所で渋滞が常習的にあるのが消えていくといったことはあると思いますが、今後とも交通安全、交通が適正に流れるような事業等進めて参りますので、またご協力をお願いします。

## 会長

ありがとうございました。一宮市の建設部道水路管理課長の滝沢様をお願いします。

## 委員

私どもも道路を管理する立場からバス停の占用とかのお話になるんですが、今ずっとお聞きしていて、先ほど言われたのが、遅延によって長時間労働、人手不足、ルートを減らすという流れがあったのですが、道路管理する者としましても、今おっしゃられたように交通安全という部分もありますし、渋滞緩和という部分も考えながら、そういう目で第2次計画の策定に当たっていきたいと思っております。

## 会長

ありがとうございました。加藤先生をお願いします。

## 副会長

いろんなお話を聞かせていただいてありがとうございます。私もいろいろ考えているんですが、おいおい述べていきたいと思えます。いろいろ話が出ましたけれど、例えば今ここにいますけど、一番近いところのバス停の時刻表はどうなっているかというのは、名鉄さんのスマホのアプリがありまして、それを使いますと、近くのバス停は何分発のがあって、しかも何分遅れていますというのが出るようになっているのが、実はあるんです。ところが、高齢の方は使えないからどうしたらいいと言われると困ってしまうんですが、一応そういういろんな物は出ています。使えないとか知らないとかという話になってくるので、どうしたらいいかというのが考えなきゃいけないところになってきます。

自動車学校の話が出ましたが、尾張旭市のホームページで15年前の資料がありまして、それを見ると、一宮市で自動車学校のスクールバスを活用して高齢者が無料で乗れるとい

うことが行われましたとありました。今はどうなっちゃったんですか。

## 事務局

前はやっていたのですが、自動車学校さんの送迎のスタイルが変わりまして、同乗させていただくには難しいかなという形になりましたので、自動車学校さんのほうは終了しております。

## 副会長

私もこれを始めたときに、豊田が最初だったと思いますが、その後一宮でしたけれども、これもうまく使えればいいなと思っていたんですが、なかなか難しいみたいで全国的にはうまくいっていない状況です。

i タクシーはやっぱり年に600人、1日2人とかというレベルなので、ここでもずっと言っていますが、そういう数では、もちろん使っておられる方は便利だと思います。これも推測でしかないんですが、多くのこういう運行というのはリピーターが多いので、決まった人はたくさん使うけれども、知らない人は知らないし、使えない人は使えないとなっていて、もうちょっとどんな方でも使っていただけることがとても大事で、そういう仕組みをこの計画を作る中で考えていかなければいけないかと思います。

高齢者に目が行きがちですが、もちろん今お話伺っていて、高齢者の免許返納が急増している。そのタイミングでどうやって変わっていただけるかということですが、非常に残念なことに、免許返納しなければいけないほど体が弱くなっているとか頭が働かないという方だと、バスに乗るのがもっと難しいということが現実でして、でするのでその段階だと手遅れでして、もっと早いところから、最悪でも60歳代、できれば50歳代とか40歳代の段階で癖を付けることをやっていかなければいけないということが非常に大事だと言われていて、そういう意味では今の高齢者を見るのも大事ですけど、10年後、20年後の高齢者、具体的に言うところこのアンケートからも今乗らないけど将来乗りたいと考えている、嘘は言っていないと思いますけれども、こういう人たちは実際は乗りません。こういう人たちが本当に乗っていただけるようにするには、今からでも月1回とか3カ月に1回でも乗ってもらわないと乗らないので、その施策もきちんとやっていかなければいけない。

駐輪場とかトイレの話が出ましたけれど、これは私も重要だと思っていて、ただポールが立っているだけというのがバス停のスタンダードだと考えていたら違うと思っていました、一宮でも岩倉へ行く路線は元々鉄道だった路線、起もそうですけど、鉄道だったとこ

ろだと比較的駐輪場があったりとか、バス停も上屋があったりベンチがあったりと設備が整備されているところが多いと思います。ただ全体としてはそれはずっと昔やったことで、平成に入ったら停留所を整備するということはやっていないと思うので、事業者さんもそういう余力がなくなっていると思いますので、それこそ道路管理者さんをお願いしなければいけないことも出てきますけれども、ぜひ全部とは言いませんけど、主要な停留所は駐輪場だとか、トイレだとかそういうものをきちんと整備する。あるいはそういうのあるところに停留所を持っていくとかというのをやらないといけない。

それからコミュニティカフェとか、今日私ここに来る前にモーニングを食べてきましたけど、こういうことも公共交通とかタクシーでみんなで行くといいなと思ひまして、そういうセットも一宮モーニングはずっとそういうこと考えてきましたけれど、もっといろんなものに広げていく、病院ともそうですが、やっていかなければいけないと思います。タクシーの乗り合わせは国の方でも施策として考えていますし、私がやっているところですよと多治見——私の故郷ですが、多治見に自治会単位でそういう乗り合わせを自治会が会員を募って、今週は誰が行くという予約をとって、まとめてタクシー会社さんに予約して運ぶというのをやっています。やるまではものすごくそれいいねと盛り上がるんですが、やり始めると途端に使わないというのが現状でして、これを多くのコミュニティバスでも何でもそうですが、始まるまではみんな使うと言っているんですが、始まるとやっぱりいいよとなっちゃうというのがまた問題で、始まってからも使っていただく、始まったときが一番盛り上がるというのもちょっとやめていただきたいと思っています。そういう意味で、今丹陽町でもやられていますけど、一宮は千秋ふれあいもニコニコふれあいも10年も続くというのは難しいし、称賛すべきことだと思っていますが、逆に言うとそれだけ持続可能性を持たせるにはどうしたらいいかということも大事なことで、個人的な犠牲のもとで成り立っているとしたらまずいので、それを社会的にどういうふう支援していくかということもとても大事。そういったことを今度の計画にはきちんと書かなければいけないと思っているので、ぜひ、また皆さんにご意見をいただきたいと思っています。

## 会長

ありがとうございます。せっかく今日配ってあるので、例えばこれは商工会議所なのですが、モーニングマップの新しい年度のものですが、喫茶店を回ってスタンプを集めてください。皆さん方ぜひそのためにはバスを利用していただければと思います。そういうようなことももっと宣伝だとか、連区長さんが見えていますのでこういうものがあったり、

あるいはおでかけバス手形がありますので、自分の連区だけじゃなくて、よその連区を見に行きましょうとか、そういうような形で繋いでいただければというように思います。

これも絡んでいまして、ハロウィンで10月に一宮で大きなイベントがございます。週末ほとんど土日を使ったイベント等が本町商店街だけではなくて、138タワーとかいろんなどころで行われます。萩原のバスもあると思います。ぜひ、これも萩原は頑張ってるので見ていただければと思います。

そういうようなことを含めて市民へのPR、そうしたことを進めていければと思います。僕が一言本当に言いたいのは、今までi-バスというのは一宮市限定という形だった。僕は一宮は尾張の雄だと思っている。また再度そうしなくちゃいけない。そのためには他市から来てもらうくらいの気持ちになる。岩倉・稲沢結べばいいじゃないですか、来させるんですよ。そういうつもりにならないかということで、出すんじゃなくて来させるくらいのつもりで、前言ってみえたけれど、丹陽地区の繋ぎだとか、昔名鉄バスは千秋から岩倉駅へあったのですが、残念ながら無くなりました。じゃあ例えば、千秋病院の線を千秋病院と岩倉の両方行けないか。そういうような広域連携の部分も次の段階には考えていかないと、ちょっと飛躍しすぎかもしれないが、そんなことも考えていかないといけないんじゃないかと思ったりしています。その辺も含めて、次回以降は第2次一宮市公共交通計画の策定について皆さん方の協力を得ていきたいと思っています。この議題について終了したいと思います。

議題4のその他に入りますが、今日は丹陽町地域交通機関推進協議会より会長の時田様にご出席いただいております。現在、丹陽では公共交通について地元の方々と意見交換を重ねられて、ある程度進みつつあります。今の状況について時田様よりご説明をいただければと思います。よろしくお願いします。

## 委員

ただいまご紹介いただきました丹陽町地域交通機関推進協議会の時田です。丹陽町の現状は先ほどから計画の中にもありますし、課題の中にもありましたけれども、現在丹陽で協議中とあるわけですが、ご承知だと思うんですが、丹陽の公共交通機関は名鉄バスの丹陽線、九日市場行きだけです。その中で丹陽町地域は結構広い地域で、公共交通の空白地域が点在しているのが現状です。資料8を見ていただければいいのですが、そういう空白の状況の中で、平成26年度に地域の老人クラブから公共交通の整備の要望が提出されました。そんなことがあって、私が27年度に連区長をさせていただいたんですが、僕自身

がそんなに分かってなかったものですから、27年度に勉強会をして、公共交通を導入するためには組織がないとできないというのが市の交通計画の中にも書いてありましたので、1年勉強させていただいて、平成28年4月1日に組織を設立しました。メンバーとして相談役3人と地元の連区長をはじめいろんな団体の役員さんをメンバーとして相談役を含めて19名で現在組織が成立している状況です。平成28年度は6回開催しました。今年度におきましては、今週22日に2回目を開催したのが現状です。

協議の内容はそこに書いてありますけれど、アンケート調査もやったのですが、病院に行きたいとか買い物に行きたい、それと出張所が公共交通のないところにあるんですが、そういう所に行きたいという要望が中心にありました。その中で丹陽町というところは小学校区が3校、西部・中部・南部とあるんですが、生活圏が南部は岩倉とか稲沢に行きたいとか、西部については市の中心部に行きたいとか、中部についても岩倉へ行きたいとか、生活圏が若干違う中でこの協議会を立ち上げたんですが、この協議会の立ち上げに当たって、南部だけとか西部だけとかという作り方は非常に難しいものですから、丹陽の中を巡回するような形で公共交通を走らせたらかどうかということで、何回か重ねてそんな方向性ではぼコースも決まってきたのが状況でございます。今年度の最初に、バス停をどこにしましょうかというということで、バス停の設置案についても出しているのが状況でございます。その中で今後それがどう利用されるかというのは、さっきからのお話にもあるのですが、活用するための体制はどうするんだということも含めた話も先回の22日に行いました。いい案がある訳ではないんですが、そういう案も含めて市の指導、あるいは豊田市都市交通研究所の福本先生にお越しいただいているのですが、そんな方のご指導をいただきながら協議しているのが現状でございます。

そんな状況ですぐと言うわけじゃないんですが、近い将来には決めたいと個人的には思っているのですが、ある程度目途がついた折にはこの公共交通会議にかけていただくことになると思います、その節にはよろしくお願い申し上げて今の状況を報告させていただきます。

## 会長

まだまだ大変かと思いますが、よろしくお願ひします。できる限り地域の要望を受け取ってよりよいものが出来上がる、なるべくなら早くというふうに思ひます。丹陽町の協議の途中経過を報告いただいたところでは。

事務局のほうで他に何かありますか。

## 事務局

次回の会議は10月下旬頃を予定させていただいております。日時等につきましては決まりましたら、後日改めまして皆様方をお願いをさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

## 会長

最後になりますが、主宰者委員として市企画部長熊沢委員からよろしくお願いいたします。

## 委員

企画部長の熊沢でございます。委員の皆様方におかれましては今日は本当に時間も押して、長時間にわたりご協議をいただきまして、ありがとうございます。今日は本当にいろんな話が出た中で少し今市が取り組んでいることをPRをさせていただこうと思うんですが、「走る市民ギャラリー」と言いまして、バスの広告枠の中に皆さんが趣味で作った作品を飾るようにしております。新聞でもPRしたのですが、なかなか作品が集まらなくて、そういったことをきっかけに少しでもバスに乗っていただけないかとそんな事業をしております。

また、車を何年間も保有した経費と、その車を手放してタクシーとか公共交通を利用した場合と経費を比べてどっちがどうなのか、実際金額を示してそういったことを進めようということで、ICCで放送をさせていただこうと、そういったこともPRしていこうと、そんなことに取り組んでいるところでございます。

今日もいろんな意見をいただきまして今年度中に第2次の計画策定を進めていきたいと考えていますので、またご協力を賜りますようよろしくお願いいたします。私の挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

## 会長

今日は皆さん全員に発言いただきました。次回以降は速やかにいきたいと思っておりますので、長時間にわたってありがとうございます。次回は10月のどこかで開催することになると思いますので、第2次は今年度中には仕上げないといけないと思いますので、遅くとも1月か2月始めには原案が出来上がらないと次へ進んでいかないと思っていますので、これからもご協力をお願いします。

私は目だったのですが、1週間入院して動いてはいけないということを言われてつくづく大変な思いをしましたので、健康にはご留意いただいて、次回元気にご参集いただければと思います。今日は長時間にわたりありがとうございました。