

第24回一宮市地域公共交通会議

開催日時：平成29年11月1日（水） 10:00～12:20

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、加藤 絡、
加藤 英代、伊藤 晴夫、久留宮 優司、近藤 博之、梅村 和行、長屋 光司、
足立 浩智、岡田 英雄、八森 誠司、加藤 政治、塚崎 有里、熊沢 裕司、
滝沢 文清

事務局

ただいまより第24回一宮市地域公共交通会議を開催させていただきます。委員の皆様方におかれましてはお忙しい中、お集まりいただきまして誠に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上げます。本日の司会を担当させていただきます企画部次長の長谷川と申します、よろしくお願いたします。

本日の議題は次第にございますとおり、市内バス路線やi-タクシーなどの利用状況をご報告させていただいた後に第2次公共交通計画(案)についてご協議をお願い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。

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。まず、本日お席の方に配布させていただきました資料ですが、委員名簿、配席図、i-タクシー利用者数推移、第7次総合計画の前期基本計画(案)施策12「公共交通網の整備を進めます」、公共交通ネットワークの機能分類の5点でございます。その他は事前に配布させていただきました本日の次第と資料1から資料5でございます。資料につきましては以上でございますが、不足等がございましたらお知らせください。

また、本日配布しました資料のうち、「公共交通ネットワークの機能分類」につきましては、事前に送付しました資料の中で資料ナンバーが入っていない「第2次一宮市交通計画(案)」の2枚目との差し替えの資料でございますので、お手数を掛けて大変申し訳ございませんが、お手元の資料と差し替えをお願いします。

それでは議題に移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さん
にお願い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

皆さんおはようございます。前は8月25日だったと思いますが、これまでのそれぞれの会議に対する個々の思い入れであるとか、各業界の問題点だとか、そのようなところをそれぞれ出していただいて、また前回の中ではいろいろ前向きな意見が多かったという感じがしております。今日は11月になりましたので、10月は雨が多かった大変な感じで今月は多分いい天気が続くんじゃないかと思っております。次の会議は12月下旬にはしないといけないと思っておりますけれど、あくまでも皆さんとともに新しいものを作り上げて提示しないといけないというところでございます。

そこで今日も議事次第に従って進めさせていただきたいと思っておりますが、まずは報告事項として「一宮市内バス路線等の利用実績」と「i-タクシー利用実績」。それが終わったら協議事項に入っていきたいと思っておりますので、報告事項について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。それに関連して名鉄バスの近藤委員様、路線バスについていかがでしょうか。

委員

このところ名鉄バスでいうと西のほう、つまり一宮地区は東に比べて良いということで、今までの傾向は東が強かったというのがあるんですが、最近西がいいよということです。一宮・イオン木曾川線が9月はちょっと悪いということですが、こちらにつきましては、前年を見てもらうとかなり伸びている、平成28年9月は130%近い伸びがあるということです。これは去年の9月は雨が非常に多かったということがありまして、雨が多いとやはりお客様が増えるということです。

そしてこれは蛇足ですが、雨の日はお客様が傘を差して並んでみえて一人ひとりの乗降に時間がかかるので、遅延が重なって非常に遅れる。たまに乗る人はバスが遅れるという悪い図式もあるんですが、そういうこともありますので、皆さんも雨の日は乗降をスムーズにお願いしますということで、濡れる必要はないですが、そういうことが重なっているということもご承知おきいただきたいと思います。

会長

ありがとうございます。私も資料を見させていただいて、一番喜んだというか数字的に芳しいと思ったのは、1枚目のi-バス尾西、木曽川コースの数字をご覧いただければわかりますが、平成28年はいろいろコースも変えたりというところもあって大きく下がりましたが、10月からは増えてきて、平成29年も増える傾向にあると。尾西南についても平成25、26年はかなり心配な面もあったんですが、28年、29年と増えつつあるということ。木曽川・北方地区コースについても横ばいから増える傾向がまた出てきたと。資料の3を全部見ると、路線バスもi-バスもプラスです。全体的な意味合いで市民に対してバスについての認識が徐々に高まってきて、それが利用に繋がってきつつあるのかと。これが全てではないのですが、結果としては大変いいことですので、これが今回作る計画にあるものを入れたらさらに大きくなっていく形になれば一番いいかなという感触を持ちました。

これは僕の思いですが、この際名鉄さんにもう一度、犬山路線だとか江南路線だとかをやっていた時代もあったものですから、千秋経由から岩倉へ行っていたというそんな路線もあったものですから、そんなこともまた、考えることも悪くないのではないかと思ったものから、ついでに加えさせていただきました。この数字等について委員の皆様からご意見ございますか。

副会長

資料3の名鉄さんのことで伺いたいです。ここには1年しかないのでもずっと前をたどっていかないとわからないですが、印象としては江南団地線がずっと減なんじゃないかと記憶してるんですが、今回も減なので光明寺線よりも少ないということですが。

委員

江南団地線については若干減便を受けていますので、そちらが響いていたという認識が

あります。光明寺線の方は認識がないので申し訳ないです。

副会長

光明寺線よりも江南団地線の方が値が下回っているというのはまずいというか、もともと光明寺線は危なかったですね。それよりも江南団地線の方が下になっているというのは、以前はもっとあったと思うんですが、やはりデータがないので私の記憶違いかもしれませんが、ずっと三角だったような気がするんで、そこを確認したいと思います。

委員

すみません、調べておきます。

副会長

もしそうだとすると、この次の計画でも考えていかなきゃいけないと思います。

会長

それ以外で何かご意見はありませんでしょうか。報告事項については終了させていただいて、続きまして協議事項の、第2次公共交通計画（案）についてに移ります。

前回の会議では事務局から第1次公共交通計画に基づいて実施してきたネットワークの整備状況とか利用促進のための事業、計画の進捗状況について報告がございました。それを受けて皆様方からご意見や、業界の方から業界が抱えている課題とか問題点も伺ってまいりました。なおかつ皆さんからご提案いただいた内容等をいろいろ今回盛り込みながら事務局案として作り上げてきたということです。それが既に皆様方に「第2次一宮公共交通計画（案）」として事前に送付されているかと思います。そこで今回は「第2次一宮公共交通計画（案）」について、3枚の綴じたものと、もう1つ資料5があるかと思います。それをもとに事務局から提案されますが、ここについて一番大事なところなので時間をかけて、事務局から案についてご説明をいただきたいと思います。説明が終わった段階で休憩に入ってから質疑に進んでいきたいと思います。よろしくお願いします。

事務局

<資料説明>

会長

今事務局から「第2次一宮市公共交通計画（案）」をもとに1ページから28ページまでを説明いただいたかと思います。僕ももう1回整理しないといけないと思いますので、ここで5分だけ休憩に入ります。その後で事務局の案についてそれぞれご質問等に入りたいと思いますので、よろしく願いいたします。

（休憩）

会長

先ほど事務局から第2次一宮市公共交通計画の説明がありましたが、1次とか2次ということよりも、まず2次の大きな目標は13ページにありますように、計画の目標ということで「過度に車に依存しなくても誰もが安心して快適に暮らすことができるまちをめざし、地域、交通事業者、市が連携・協働し、利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークを整備する」というところです。区域はもちろん一宮市域ですが、その年度はいつかという、5の平成30年度から34年度までの5か年ということ。これに関連して第7次総合計画は30年から39年の10年間ですが、こちらの計画はその中の半分ですとご理解いただければと思います。目標を定めましたので、目標に対して数値が必要になってくるわけです。その数値の必要な部分が次のページに出てきています。この数値を達成するように努力していきたいということです。

そのための方針が15ページに基本方針1、2、3とそれぞれ出てきています。それにのった形でバスや鉄道を具体的な機能に分類したものが16ページになります。まず鉄道があって、バスを大きく分けた幹線的バスの位置づけでは、幹線には名鉄バスの路線がそこに入ってまいりますし、準幹線には名鉄バスの光明寺線とイオン木曾川線、i-バス千秋町、大和町・萩原町コース、そしてまちなか幹線がそこに入ってくる。支線的バスには地域生活バスでi-バスのそれぞれのコースとi-バスミニ——これはタクシーのことで、これが入ってくる。そしてタクシーが入り、さらには今後バスだけではなくて、タクシーだけではなくて、公共交通的な部分で人が利用しやすくなるために、いろんな利便を考える必要があるだろう、新たな移動手段も今後検討していく必要があるだろうということで、そこに具体的に入っているということです。その具体的な部分が次のページから順番に説明があるということです。その具体的な部分でバス路線について何年度にやるかということがそれぞれ22ページに書かれています。

それから23ページから25ページについては、事前にお渡しいただいた第2次一宮公共交通計画（案）の3枚目を見ていただいたほうがわかるのではないかと思います。つまり公共交通の利用促進の施策ということで、第1次計画は頑張っただけをやってきました。第2次計画ではこれからこれをやっていきますということで、こちら側に書かれたものが23ページから順番に説明がされているというようにご理解いただければと思います。

評価とかはPlan、Do、Checkの関係でこういうふうにやっていきますと説明がされていると思いますが、そういう説明があったとご理解いただければと思います。

事務局の説明を受けてそれぞれ皆様方からご意見等がございましたらお受けしたいと思えますし、今の説明の中でわかりにくいこともあったのではないかと思います。そうしたことも含めてご質問等をお受けしたいと思えますし、国・県等の方には、この提案でこの視点が抜けているんじゃないかということがひょっとしてあるかもしれないと思えますので、皆様方から忌憚のないご意見を承ればと思えますのでよろしくお願ひします。

委員

愛知運輸支局の岡田でございます。よろしくお願ひします。ピンポイントのところでお願ひしたいところがあるのですが、この計画の位置づけを私のほうから再度おさらい的なものをさせていただきたいと思えますが、13ページにあります3、計画の位置づけということで、法律のことが書かれています。活性化再生法が平成19年にできているのですけれども、実は一宮市の公共交通計画というのは地域公共交通網形成計画という平成26年11月に改正された法律に基づいて作られたものであります。それが一宮市さんは最初にできたのが平成28年2月ですので非常に早く作られたもので、今回はその2次計画ということです。全国で300は超えていて、加藤先生は九州に行かれたという話ですが、30%は作られていて非常に盛んに作られてきている計画であります。

その中でこの第1次を作られたときにはまだそれほど精査をしていなくて、より高みを目指して私どもも計画を位置づけているということがありまして、そこは前置きで申し訳ないですが、その観点を踏まえまして、評価・検証というところが26ページにあります。評価者・評価方法・評価指標という形は示してありますが、その中で下段の表の評価指標というところを見ていただきますと、利用者数、満足度など前年度実績を考慮してこの会議で決定しますということを謳っているのですが、今作られている計画等におきますと、この計画に評価指標というものをしっかりと謳っていただいて、その中でそれを目指していきましょうと。目標値はこれですよ、機能ごとに評価指標を示して、それに向かって頑

張っていきましょう、それでPDCAサイクルを回しましょうということで作ってくださいと言っていることを踏まえ、ここで評価指標を毎年作るということではなくて、計画に盛り込んでいただいて、それに向かっていくような形で作っていただきたいということをお願いしたいところであります。

目標値が14ページにあります。あくまでも目標値であって、作り方としてどういうふうにしていくかというのは、また後でいろいろと話をさせていただきたいと思うんですが、機能分類ということで、22ページに幹線的バス、支線的バスというそれぞれ機能がありまして、今まで評価指標をどういう形で作っていたかということも当然あるのですが、目標に向かってそれぞれの機能ごと、事業ごとでどこまでどういうふうにしていけばいいんだろうという評価指標を、改めて5年計画で5年度のものを作ってください。毎年それに基づいて今年度はこれにしましょうということは交通会議で諮っていけばいいと思うんですが、それに伴ってPDCAを回していくというような全体的に掲げるものが、目標はありますけれども、指標も計画に盛り込んでいくべきだと思っています。

会長

事務局その辺のところは絶対必要だということでご理解いただいて、評価指標も含めてお願いできればと思います。

委員

各市町でいろいろな形態がありますし、やり方がこれだというふうには決まっていないので、一宮市さんに合った形で一番いい指標を、何を指標に持っていくかということを相談させていただきたいと思います。

会長

岡田委員、またご指導のほどよろしくお願いたします。

委員

15ページの基本方針のところ、第1次の計画を踏襲した形で、基本方針1と2はそこをブラッシュアップしたような形だと思うんですが、基本方針3は少し方向性が変わったというか、内容がかなり変わってきていると思います。1次では「住民、交通事業者、行政が連携した公共交通を支える仕組みの確立」という方針だったと思うのですが、今回

は、「地域・交通事業者・市が一体となって公共交通も維持・活性化」という形になっています。私はこういう方針は今の内容に沿っていると思うのですが、できましたら、こういう方針を変えたという背景なり根拠や観点というところをもう少し説明していただければありがたいと思います。

事務局

基本的な考え方としては変わってはいませんが、1次におきましては、そういった連携して取り組んでいくという体制ができていなかった中で、地域の協議会ですとかも継続的に開催をしてきておりまして、枠組みとしても出来上がってきていますので、今後はその枠組みに基づいてさらなる協議を重ねて、よりよいものにしていきたいということでこの表記に変えさせていただいているところでございます。

副会長

私も同じようなことを思っています、やはり15ページの基本方針1、2、3と今の計画の3つが対応しているのですが、「都市活動」が「社会基盤」とかちょっとずつ変わっていて、あえて変えるというのは何なのかというのはいちよと考えないといけないのじゃないかと。まだこれできていないので、引き続き同じことでやっていくということもあるだろうし、これは前の計画で十分できたので、また新しいところに行くのもあると思います。それをどこで説明しているかと考えると、9ページが近いと思うんですが、9ページは基本方針の3つではなく、これが2つの整理になる。これがまた整合が取れないんですが、基本方針の1、2、3がそれぞれができたかできないかということを考えなきゃいけないし、それからこの何年かの計画期間の中で免許返納の話というのは、計画を策定するときはほとんどそういう話をしていなかったけれども、今はやたら大事にやらなきゃいけないと、そういうことを入れなきゃいけなくなってきたというのがあると思います。

この9ページのところで基本方針に即してその前の施策がどれくらいできたかできないかということですけど、8ページの後半の空白から9ページの間で、基本方針はどの程度できたかできなかったのか、それからその間に今まで考えていなかったことが新しく出てきたとか、市としていろんな方針がもし変わっているのであれば、そういうことに即してもっとこういうことをやらなければいけないとか、自動運転のような新しい技術も出てきたので、こういうのも使って何かもっとやっつけていこうというのがあるので第2次

計画ではこういう展開をしていくとなつて、それをもう1度、基本方針として15ページに示す。そういう流れで作るといいのかなと思って、そのときにはやはりなぜ文言を変えたのか、変えた理由がわかるようにしたほうが、3番については支える仕組みはある程度できたと認識しているので、そこでもっと前へ進んでいこうということなので、それがわかるように下線を引いておくとか、もっと一宮市としては前に進んでいますという形にした方がいいと思います。これはこの後のところも同じで、新しく入れたものは吹き出しで新規だとわかるように書いたほうがいいんじゃないかと思います。

吉田会長

この前僕が提案した、一宮市をもっともっと攻めていこう、売り出していこう、よそへ出ていこうと、うちから出ていくくらいの気持ちもバス路線で考える必要があるんじゃないかというようなことを言って、尾張の雄という言葉を使った記憶はあります。新たな移動手段というところまで書かれるのであれば、本当はもうちょっと一宮が行きたい方向を考えてもいいんじゃないかと。

僕も加藤先生も教育という世界にいたものですから、もっともっと子どもたちがバスに乗るとか、園児が乗るとか、中学生・高校生がバスに乗って千秋の向こうのほうへ行くことができるようなバス路線とか、そういう開発だとかというようなこともあっていいのではないかと。一宮北高校の生徒がバスに乗って行ってもいいんじゃないかと。そういうことをもっと考えられないだろうか。あるいは夏休みのいろんな行事のときに、子どもたちがi-バスとか民間のバスを使ってどこどこへ行くとか、そういうようなことをもっと提案していくとか。お年寄りだけじゃなくて、子どもたちのことを考えてもいいのではないかと。子どもたちは夢があるからと思うのですが、そういう部分のことがあってもいいのではないかと見ていて、そういう提案が入らないかと考えていたものですから。なかなか難しい提案かもしれないのですが、どうかなと一言発言させていただきました。

委員

今の発言に関連しまして、第1次から第2次というのは、第1次でこういう課題がありましたて、それを受けてこうしたらいいと続いていくのですが、少し視点を変えまして、今後平成30年から34年という中でどういった時を刻むのかというちょっと違った視点なのですが、実は32年には東京オリンピックがあります。33年は一宮市の市制100周年です。こういう社会情勢または一宮市特有の何かあるときは毎年3%の伸びとい

うよりも、そのときはプラスオプション付けて4%にするとか、あるいは100周年だからいろんなイベントが考えられるので、具体的には決まっていらないのですが目標値をそこだけは5%アップするとか、そういう毎年何%アップの目標ではなくて、時の社会情勢に応じて調整する。そういうことがあってもいいんじゃないかというのがまず1つ。

2つ目は、目標がありまして、基本方針があって、その次に基本方針をするために事業が設定されているんですが、1つ確認なんです、基本方針1に社会基盤として持続可能な公共交通ネットワークの整備とありますけれども、この基本方針を推進するにあたっての事業というのは、どこになるんでしょうか。事業を謳っていらっしゃるの23ページの9、公共交通の利用促進事業というところで、最初が「誰もが利用しやすい公共交通環境の整備」ということでネットからアクセスできるとか、バス路線系統の番号表示であったりということが書かれていて、どちらかという基本方針の1ではなくて2を受けた事業になっているのではないかと思います、次の基本方針3は「地域・交通事業者・市が一体となった公共交通の維持・活性化」はそのとおり25ページに謳われていますので、基本方針1の事業はどれを指しているのか教えていただきたいと思います。

3点目は将来のところ、21ページに「⑤新たな移動手段」があります。これは将来的なものなのでなかなか具体的に書ききれないと思いますけれども、ある都市では、例えばスーパー銭湯さんが送迎バスでぐるぐる回っていらっしゃるって、お客さん獲得のためにやっています。それも公共交通の位置づけにしたところ乗るお客さんも増えた。それは単にお風呂に行くだけかもしれませんが、その道中でi-バスとかのバス路線に停まっていたら銭湯へ行く。そうすることによって、バスを使ってくれるお客さんが増えた。目的は銭湯に行くということですが。そういうことを考えますと、介護施設とか病院だとか、そういったバスも、バス停を使って動いていただくと、バスに乗るということも多くの方が経験をして、バスに乗ることについて1つハードルを下げることになるのではないかと思いますし、あとシニアカーを使ってバス停へ行かれる方が本当にバスに乗れるかどうかということ踏まえまして検討していただきたいなと、これは要望でございますけれども、以上3点でございます。

事務局

では、まず1点目の計画の目標値ですが、いろんな行事やイベントがあるときには平坦ではなくて、でこぼこするような形で目標値の設定をしたほうがよいのではないかとのお話でございますが、14ページの各年度に入っている数値につきましては、誤解

を招くような表現になっておりますが、こちらは各年度の推移を表すために便宜的に入れてあるものでございまして、当然委員がおっしゃるように年度によっては多くなったり少なくなったりということはあるかと思えます。先ほど運輸局さんの委員さんからもご指摘がございましたように、計画に各事業の指標を入れておいたほうが良いというところもございまして、その辺のところも加味して、運輸局さんとも相談しながら設定の方法については考えていきたいと思えます。

それから基本方針1に対する事業はどこかというご質問ですが、こちらにつきましては、先ほどの利用促進のところには入ってはいませんが、このような事業を行いまして、結果として公共交通ネットワークそのものとして利用促進を図って未来に向けて維持をしていくというところになるものですから、具体的に記載はしてございません。

スーパーや介護施設・病院へ行くようにしてはどうかというお話でございしますが、できる限りそういったところへバス停を設けてきてはおりますが、いろんな制約がある中でできてないようなところもございまして。今後コース変更ですとか見直しのときにそういったところも考慮しながらやっていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

事務局

補足の説明をさせていただきます。15ページの基本方針1、2、3の大まかな方向性としまして、公共交通計画の区分としまして、1つは基本方針1にある市内の公共交通のネットワーク——要は無駄に運行しないように、路線バスとコミュニティバスとi-タクシーという事業をやっているんですが、そういったもの全部が役割をきちんと果たしながら、全体としてうまいバランスで皆さんの使いやすいように走るといって、バスの運行そのものを事業として捉えております。ですから、先ほど23ページから事業が始まるとおっしゃっていただいたのですが、ここにございます名鉄バスさんの路線とか市のコミュニティバスとか、バスの運行全てが基本方針1に対する事業ということで、例えば名鉄バスさんの路線と市のコミュニティバスが重複して走っていて無駄に走ってるんじゃないかということではなくして、全部がきちんとうまいネットワークになるように形づくるといって。これは1次の計画のときにもやってきたんですが、これが2次の計画ではネットワークの整備、運行コースなどの整備というのは、市内では大まかに形づくってきていると考えておりますので、整備という言葉で、見直さないといけないところは見直したりとか、新しく入れるというのは事業者さんに負担が掛かるので難しいのでしたら、もう1回組み直したほうが良いところがあればそういうところは見直すとか、そういったことの事業につい

を進めていくというのが基本方針1の事業でございます。

副会長

今日はどのくらいしゃべったらいいのか躊躇するんですが、やはり1つの問題は、15ページの基本方針が先ほども言ったように、前の計画のときの基本方針がこうだったので今回こうするというのが弱いと同時に、その基本方針を実現するために具体的な施策があるという、具体的な施策の目次が、運行のことと利用促進という昔の国の補助制度——今もそうだけど、運行補助か計画推進事業ではない利用促進的な補助という建てつけになっているので混乱する。それは結局、1ページの図でも個別計画というのが、運行の補助と昔の協働推進事業、今だと計画推進事業ということになってしまっている。そういう分類だから基本方針1、2、3という3つとの関係がわかりにくい。

多くの他のところの網形成計画ですと、基本方針1は具体的にこれとこれをしていくとか、2はこれとこれをしていく、当然重複がありますので、2の中に1で出たものの再掲という場合もあるというのが多いのかと思っていますが、今はそこがわからない。1に関しては大体できているという認識なのですが、2点考えなきゃいけないことがあって、i-タクシー・i-バスミニというのは1次計画ではできていないので、1次計画では試行として、計画の中に書いていないこととしてやったんだけど、2次計画では公式にやっていくということにするわけでしょ。それは正に一宮の1次計画でやれていなかったところをやらうとするということ。だから、1次計画のときも私は言っていたと思いますが、一宮の場合は空白地域をなくすというのは実は書いていない。むしろ空白地域を認めるような計画だったよね。幹線とか支線がきちんとしてきたので、そうすると空白のところについて、行けないのは嫌だとなるのでi-タクシーが出てきたと認識しています。なので2次計画になったときに空白地域をなくすということがひとつの指標として挙がってこないといけないと思っているので、16ページについては、結局空白地域をどのくらい減らすのかというのが目標にないといけないと思うし、その目標を達成するためにi-バスミニという新しいものを入れますと書いてないとわからないと思いました。

それから幹線・支線がちゃんとできているかということ、例えば17・18ページはそれぞれのカテゴリーについて機能・水準・路線というのがあるんですが、水準というのが実は検証されていないんじゃないかと思まして、例えば、準幹線①は「ピーク時：30分間隔、昼間1本/時」。書き方が30分間隔と1時間に1本というのと、60分間隔じゃないのかとか。実は30分間隔というのは本当に30分に1本来なきゃいけないということ

ですが、1時間に1本というのはバラバラ、1時間に1本あればいいということで意味がかなり違ってくると思います。こういうのを注意しないといけませんけれども、できれば同じ間隔のほうがわかりやすくいいのでそうしてほしいです。光明寺線はここにありますが、現実に達成できているのか。達成していないとすれば、例えばピーク時30分間隔をやるために、これは補助路線なわけだから補助を打っていかねばいけなくなります。スケジュールとしても光明寺線は例えば平成31年度にはそれをやっていくとかということが出てくるだろう。その辺が、今、光明寺線ができているかどうかかわからないですね。水準というのは検証がされていないですが、現状ではどこの路線については達成されているけれども、どこの路線については達成されていないので補助を打って達成するのか、名鉄さんに依頼かけて達成するのかと、そういうふうにやってかないと議会から見たって、計画のここだけがやれていないので、ここをちゃんとやっていかないといけないなということがわかると思います。

そんなことも含めて、全体として雑というか、こういう問題があったのと新しい課題が出てきたので、大きなことをこう変えて、その中の小さいことについては、こういうところができていないので、特にここをこの5年間でやっていきますというのがちょっと不明瞭だと思いました。

23ページからの利用促進なのですが、会長からも話がありましたけど、対象が一体老人を対象にしているのか、若い人を対象にしているのか、観光客を対象にしているのかが全くわからない。やはり利用促進というのは学生さんに訴えかけるのと、車を持っていないお年寄りに訴えかけるのと、車を持っているお年寄りに訴えかけるのと全く違うので、そういうセグメント——要するに属性ごとに、特に一宮としてはここを狙うとか、狙うにあたっては具体的にこういうのをやっていくというのをもうちょっと打ち出した方がいいのかなと思いました。これはあくまでも例なんですけど、恵那市の場合は3Kサポートと言っていて、3Kというのは非常にイメージが悪いと言っているんですけど、高齢者・観光客・高校生の3つ。恵那としてはその3つ以外は訴えかけてもなかなか難しいと。この3Kについては徹底してやるということで、高校生に対してはこれ、高齢者に対してはこれ、観光客についてはこれというふうに絞っている。一宮はもっと広い方が乗るので絞ることはないですけども、ここがまだもっと乗ってくれるはずなので、重点的にやっていくというのでも必要かと思いました。

私はこの土日に東京でフォーラムに出ている、月曜日は福岡で九州運輸局のシンポジウムに出ていましたが、そこでも話題になっていましたが、子どもさんというのは将来性が

非常にあるというか、子どもさんは基本的に乗り物が好きで、乗るといつも車に乗っていることに比べて感動があるとか、それでお父さんお母さん、おじいさんおばあさんと一緒に乗ろうと言ってくれる。いい印象を子どもたちが持っていれば、使ってくれる可能性が高まってくるということで、訴えかける施策はとても大事。最近東三河では「夏休み小学生50円バス」とかをやっていて、夏休み期間中は小学生は1乗車50円で乗れるというのをやっていて、とても施策としてはうまくいっているということですが、尾張のほうではやっていないですね。一宮でも予算的なことも必要になってくるので考えなければいけないですが、思い切ってそういうのをやるというのを考えてもいいかとも思います。

委員

会長も言われた一宮市をもっと売り込むという位置づけで、法的な位置づけで活性化再生法に基づく網形成計画というのはまちづくりと連携したという色合いをすごく強く言うておまして、12ページに図としては広域的なものであったり、まちづくりの都市拠点、地域生活拠点があってと図式には出ているんですが、広域的なものであったり、まちづくりと連携したり、加藤先生も言われましたが観光的なものの要素をこういうところに、この図を見ればいろいろ出てくるような気が——今後5年間でどれだけ観光がということはあるかもしれないですが、そこはやはりどこかの事業に方針に基づくところに入れ込んで、少し謳っていくべきではないのか。それをどこにすべきかと言えないところではあるのですが、これだけ非常に都市拠点と公共ネットワークというものが整備されてきている。この図はいいのですが、これに伴ってどういうことを推進していくんだということを、広域的なこととか観光的なことを踏まえてまちづくりに連携した形をどこかに事業等を利用促進に持っていけたらいいのかなと思っています。

副会長

都市マスというのは何年から何年の計画ですか。2ページに書いてほしいと思います。

今12ページの話が出ましたけれども、一宮の計画が変わっているというか、他にないのは施設の具体名が出てこない。他のところだと何とか病院がとても大事だから行かなきゃいけないとか、何とか図書館はよく行くところなので確保しなければいけないとかあるんですが、それがちょっと見当たらないというのはあります。実際にここで協議しているのは、例えば一宮西病院は行く人が多いので取り入れようとやりましたよね。それはとても場当たりの考え方で、そうでなく一宮西病院はとても公共交通で行く人も多いし大事

な施設なので、公共交通が行く重点施設として位置づけて、それでi-バスも入ると計画に書いていないと、計画では12ページのような書き方がしてあるけれども、具体的にやっているのはちょっと違うよねとなってしまふ。そういう意味では、まちなか幹線でも18ページには「都市拠点と公共施設や商業施設などを結ぶ」と抽象的ですが、具体的にどこに行かなければいけないか、イオン木曾川線もそうですね。書きづらいというのがあるかもしれませんが、都市計画では書けなくても公共交通計画は実際にそこに行くのですから書かざるを得ない。実際そこが利用が多いのであれば書かなきゃいけないし、あるいはもし都市マスの軸とか拠点に位置づけられるのであれば、より書いていくべき。そこがちょっと抽象的なのが議論しにくいところなのかと。

あと、立地適正化計画を策定されるようなことが1ページの左下のところに地味に書いてあるんですが、これは策定はされるわけですね。最近立地適正化計画と網形成計画の関係でいろんな自治体を横なぐりに見ているんですが、要は立地適正化計画というのは公共交通の便利なところになるべく住んだりとか、施設を集約しようと言っているんですけども、例えば宮崎県のある市の計画を見ると、その集まろうねと言った路線の1日の本数が5本だったり3本だったりとかする。そんなところに誰が集まるかということです。ただ、宮崎のその辺だと1時間に1本くらいでも本数が多いというくらいなので、本当のことを言うと、ここで言うのは怒られないと思うんですが、そういうところは立地適正化計画なんか作っちゃいけないということです。ある程度本数が使える所に人が集まるという趣旨なのに、そうでない所にそうでないような路線に集まっても誰も使わない。そうやって考えると12ページの拠点配置だとかいろいろ書いてあるものが、実際集まらなきゃいけない所が本数が多いか少ないかというのはすごく関連性が深い。つまり幹線のところじゃないとだめということになってくると思うんです。その辺は都市計画のところときちんと議論して考えなきゃいけないところだと、特に一宮はそんな田舎の町じゃなくて尾張の雄ですから。そうすると本数のことも、こんなことでは、立地適正化計画で集まれと言っても無理ということになるかもしれません。そこはきちんと見ていったほうがいいのかと思いました。

あと1点、オリ・パラの件とか、この地域だと平成39年のリニアですね。名古屋市さんと同じような計画を平成32年度策定と言っているのですが、オリ・パラを無視しているのはいいんですかと思いますが、むしろ我々は39年のほうが大事だからと、実際名鉄さんにもそういう見解を伺いたいのですが、当然オリンピック・パラリンピックのときにはたくさんの方が来られると思うので、一過性のところもあって、東京はそこでインフラを

整備してそこから将来に向けてと考えるおられますけど、名古屋周辺はそこまでではないと思っていて、やはり39年度に向けてどうしていったらいいかとなる。これは総合計画だとか、都市マスでどういうふうにかえられているかということを含めて、この網計画をどうお考えなのかをちょっと聞いておきたいところです。

事務局

30年度から5年間の計画を作りますけれども、先ほど柴田委員さんからもご指摘いただきまして、それから今副会長さんからもご指摘いただきましたけれど、そういう時勢のイベントというかそういうところはあまり加味してごさいませんので、次回までにできることを検討しまして、書き込めるところは書き込んでいきたいというふうに思っております。

それから17、18ページの水準に対する具体的な実施がどうなっているかということが全くここに書いてないからわからないというご指摘をいただきました。本当にそのとおりで見ただけでは現状がどうか、これからどうしていくかという方向性は読めないものですから、そこら辺の記載は変えさせていただきたいと思っています。参考までに現状では、先ほどの30分間隔というのは30分に1本しか来ないような、実際にはもっとたくさん走っているところもありますので表記は変えますけれども、幹線的バスのピークの水準は今の時点でクリアしております。それから準幹線の①が光明寺線ですが、光明寺線の水準も何とかクリアしている状況でございます。②の千秋町コース、大和町・萩原町コースの水準は今はまだクリアしていない状況ですので、ここは計画にのっって全体のネットワークの中の幹線の整備、皆さんが地域からまちの中に出てきやすくするために、幹線の整備として、ここは水準を少し今より引き上げる計画をつくりたいと考えております。次回の見直し案までにははっきりわかるような記載にさせていただきますので、よろしく願いします。

副会長

相手に応じた利用促進策は。

事務局

利用促進のほうも整理をして、もう一度記載方法を考えます。

副会長

あとは各主体別というのは、各団体の皆さんとも話をして考えなきゃいけないことがたくさんあると思います。もちろん尾西だったらこうだとかあると思うんですが、そういうのがないですね。尾西だったら北コース・南コース・起線があるけれども、もっとこうしていこうとかはないですね。そのほうが話がしやすいかもしれません。

それから、今丹陽でこういう動きがあるという現状は書いておかなければいけなくて、丹陽で必ずやり遂げると書くと重いので、そういう動きも含めて広げていくとか、実施に向けてというのは書いておかなければいけない。

総合計画の将来都市計画像に「躍動都市」という言葉があるのですが、私は躍動というのはとても好きな言葉で、一昨日の福岡のシンポジウムも躍動というタイトルを付けてしゃべったのですが、公共交通自体が地域を躍動させる装置だと考えようという話をしました。そう考えるとめっちゃめっちゃドンピシャなので、これ。どうやって公共交通が躍動して、公共交通で躍動させるかということを考えてたらいいと思って、そうすると今の一宮の公共交通は躍動するようなものなのかどうか。躍動ってワクワクして行き交うみたいな感じじゃないですか。そうすると足りないところがありますよね。何が足りないかということを考えなきゃいけないですね。要は今のバスとか電車だとかこういうインパクトが足りないとか、もっとこういうふうな見せ方だとか、こういうサービスがあればもっと人を引き寄せてみんな楽しく乗っていただけるという、そのメッセージがあるといいですね。とても教科書的なので、これは。公共交通計画に躍動という言葉を使って副題を付けるとか。今の表紙はこうですが、面白そうなことが書いてあるなという感じにするといいなと思いました。

委員

細かいところで恐縮ですが、21ページの新たな移動手段のところ、いろんな制度等がある中で、ここに書かれていることがどうだという話じゃないのですけれども、私どもの公的な紹介をしているところからいくと、ここにあるシェアリングエコノミーという言葉が少し気になるころではありまして、もちろんタクシー事業者さんの方も懸念している、やはり法的に合致した形で進めていただかないと、これで車の中でいくとカーシェアとか、もう1つはウーバーで有名になっているライドシェア——これは今の道路運送法ではできないというシステムにはなっておりますので、そこを推進するというわけではなくて、新しい中で法に合致した形で検討してもらおうということをお願いしておきたいと思いま

す。

委員

今大局的ないい議論の中で些末な話で申し訳ないのですが、運行事業者としてなんですが、8ページに「バス感謝デー」イベント開催という記載があって、おそらく15ページの基本方針2の「イベントや」というところに繋がっていくかと思うんですが、これは具体的に新規の何か大きいことを考えてみえるわけではないのかという確認と、23ページの③の「サイクル&ライドのための駐輪場維持、管理」のところで、そこに交通事業者とあって、名鉄バスじゃないのかと思うんですが、維持と管理の部分のところでバス事業者には荷が重いのかなというふうに少し考えております。

もう1つ、一宮おでかけバス手形の目標値への組み込み等は、結果としてはそうなるのかと思うのですが、あくまで一宮おでかけバス手形というのは、毎年更新の実証実験なのかと思っていますので、5年先までのこととなると、社内的にもハードルが上がってくるかなという心配をしています。

あとは25ページの②で「バスをテーマとしたポスターの各停留所への掲示」とありますが、風が吹いて飛んでいって何かを壊したりとかいうようなところが少し心配なので、営業所とご相談いただければというようなところです。

事務局

ありがとうございます。最初におっしゃっていただきました「バス感謝デー」につきましては、萩原のほうを走っているコミュニティバスがありますけれど、ここの地域で、バスが走りだしたことを記念していただいて、10年間、毎年感謝デーを地域で一生懸命やっていたらいいんですが、そのことを継続していただくという意味合いでこちらに書いてございます。

「サイクル&ライドのための駐輪場維持・管理」といいますのは、23ページの「③待合環境や乗り継ぎ抵抗の軽減」というところに入れてあるものですから、交通事業者さんと市でという位置づけなのですが、「バス運行情報（バスロケーションシステム）の提供」と「スムーズな乗継ぎのためのダイヤ設定」につきましては、事業者さんにもいろいろとご協力いただきながら進めないといけないところですが、今の考えは「サイクル&ライド駐輪場の維持管理」については市でやるというふうに思っております。ここの右側に事業者さんと市と書いてあるんですが、全部が全部お互いにといいわけでもない読んでいた

だければと思いますので、よろしく申し上げます。

副会長

「サイクル&ライド」ですが、こういうのは丁寧に書かないといけないので、こうやって実施主体に書いてあると当然事業者さんは、会社に帰られたらこれやるのかと言われるわけですから、やっぱり分けて考えないと責任が取れない。

これだと維持・管理ということで増やさないということですが、i-バスミニも結局停留所を増やすための施策ですよ。主要な停留所にきちんと駐輪場を作っていくことも、そしてそこが本数が多いコースになることが広い範囲で利便性を向上させるとも大事なことなので、今の駐輪場を維持管理するのみならず、主要な停留所についてはもっと拡充するとかやっつけていかなければいけないと考えるわけですが、もちろんこれは他の部局、県、道路管理者の話にもなってくるのでいろいろありますが、そういうことは考えないのかな。つまり他の地域の40万、50万都市のところだったら、拠点バス停をどうやって整備するかというのは大きい施策とあるところが多いです。岐阜市なんかそうですね、トランジットセンターがあります。浜松だとミニバスターミナルという言い方をしている。それだと大それた感じですけど、ちゃんとハイグレードなシェルターと駐輪場があるような、そういう停留所をきちんと作って、そこにi-バスミニが入るとか。そういうふうじゃないと、これだと現有で全部やるのは本当にいいのかと。十分今揃っていればいいですが。そういう検証をした上でそういうのを作っていかなければいけないんじゃないかと、本当はあった方がいいんじゃないでしょうか。

事務局

ありがとうございました。今のところは事業者さんがやられることか、市がやることなのかはもう少しきちんとわかるような形の標記に変えさせていただきます。

駐輪場を新しく作るという件につきましては、今加藤先生がおっしゃられたとおりだと思いますけれども、申し訳ないんですが、市の現状として今あるものをどうやって維持していくかという中で、公共施設を増やさないという方針もございます。ただ、今言われたようにバス停の中で例えば組みかえるなり、こういうところはこういう整備が必要だというところを絶対やらないわけではないものですから、今は新設には踏み込まない表現にさせていただいているということでございます。

会長

時間が12時近くになってまいりましたので、それぞれ皆さん方に出していただいた意見を参考にさせていただいて、第2次一宮市公共交通計画をまた再度作り直すという形になると思います。加藤先生、岡田委員の提案、柴田委員の意見のほか、皆様のご意見を踏まえながら再度ご提示いただければと思います。今日のところの議題については以上としたいと思います。

続きまして3のその他に入りますが、事務局から何かございますか。

事務局

1点皆様をお願いをさせていただきたいことがございます。本日はご協議いただきましてありがとうございます。今回いただきましたご意見をもとにさせていただきまして訂正の案を策定しまして、皆様方にご協議させていただきたいと考えております。次回の会議は12月20日午前10時からこの会議室で開催させていただきたいと思っております。また詳細決まりましたら改めて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。

委員

12月20日に開催するときは公共交通計画のある程度のものを諮ると思うのですが、その後のパブコメとか、決まっているのであれば、スケジュールも教えてください。

事務局

12月20日に修正案をご協議いただきまして、それをもとに修正項目を加えた後、1月にパブコメを実施させていただきたいと思っております。そのパブコメで出た意見と市の対応策等を検討しまして、それを盛り込んだ形で2月下旬頃になろうかと思いますが、いま一度会議を開かせていただいて、最終案の策定のご協議をいただきたいという予定で考えていますので、よろしくお願いいたします。

会長

今の話については、12月20日にやって、もう一度修正が入るかもしれませんが、それを受けた形で1月にパブコメで市民に聞いた上で、また市民から出た意見によって一部訂正があって、2月の中・下旬にこの会議で最終決定というような形で進むという予定でご理解いただけたらと思います。

最後に主宰者委員として市企画部部長の熊沢委員からよろしくお願いします。

委員

皆さん今日は本当にお忙しい中、長時間にわたりまして熱心にご協議いただきましてありがとうございました。今日いただきました様々なご意見につきましては、参考にさせていただきながら修正作業を進めて参りたいと思っております。この公共交通計画ですが非常に市民の関心が高くて、また、市長との打ち合わせの中でもいろんな市長から提案とか指示もいただいております。また、先日他市の担当部長ともいろんな話をする中で、どこの市でもやはり本当に大きな課題でもありまして頭を悩ませている課題でもございます。そんな中で一宮市の特徴というのは、市域がそれほど広くないということと、民間の路線バスが充実していて、しかも黒字で運行していただいていると、そんなことが他の市と比べますと当市の特徴かと感じています。そういったことも考慮しながら検討を進めまして、改めて提案をさせていただきますので、よろしくお願いします。

本当に今日は長時間ありがとうございました。

会長

どうもありがとうございました。本日は長時間にわたりましてご審議いただきましてありがとうございました。今後とも委員の皆様方のご協力よろしくお願ひしたいと思ひます。