

第28回一宮市地域公共交通会議

開催日時：平成30年12月19日（水） 10:00～12:25

開催場所：一宮市役所木曾川庁舎3階 第3研修室

（一宮市木曾川内割田一の通り27番地）

出席者

※ ◎・・・会長、 ○・・・副会長

◎吉田 有夫、○加藤 博和、竹山 聡、青木 隆子、葛谷 昭吾、中村 義直、
近藤 太康、葛谷 凱治、松崎 俊行、小川 健司、吉岡 実、梅村 和行、
伊藤 英樹、夏木 良憲、二輪 昭宏、八森 誠司、青山 博幸、瀬尾 哲、
熊沢 裕司、滝沢 文清、山本 篤人

事務局

ただいまより第28回一宮市地域公共交通会議を開催させていただきます。皆様方には年末の開催となりまして、お忙しい中、お寒い中お集まりいただきありがとうございます。本日の司会を担当させていただきます総合政策部の長谷川と申します、どうぞよろしくお願いたします。

本日の資料は事前にお配りさせていただいておりますけれども、お持ちでない方がいらっしゃいましたら挙手にてお知らせいただけますでしょうか。

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にお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

会長

皆さんおはようございます。年末の大変お忙しいところお集まりいただき、ありがとうございます。また、今日は木曾川庁舎ということで若干ご不便をおかけしたんじゃないかと思いますが、おかげさまで時間どおり全員集合できましたので、これから始めていきたいと思っております。

その前に、今回から委員が交代されている、あるいは前回から交代されていても当日都合がつかなくてお越しいただけなかった委員さんも見えますので、順次一言ご挨拶をいただきたいと思っております。

(委員 自己紹介)

会長

ありがとうございます。

本日の議題は、次第にありますように、報告事項として「一宮市内バス路線の利用実績」と「iーバスミニの利用実績」、協議事項として「iーバス（尾西北、木曾川・北方）コースのダイヤ変更（案）について」、「iーバスミニ運行事業者及び停留所の追加（案）について」、「iーバスミニ（買物便）の試行運行（案）について」、「一宮おでかけバス手形の取扱いについて」、「平成30年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について」、「生活交通確保維持改善計画変更認定申請（案）について」となっています。

それでは、順次進めていきたいと思えます。まず報告事項の「一宮市内バス路線等の利用実績」と「iーバスミニの利用実績」を合わせて事務局から説明をお願いします。

事務局

<資料説明>

会長

これに関連しまして、名鉄バスの吉岡委員様、路線バスについていかがでしょうか。

委員 11.30

路線バスにおきましては、事務局から説明がありましたけれども、一宮管内は全体の数からいくと上回る傾向ではございます。ただ、各路線については毎年2回のダイヤ改正を実施しているんですけども、その都度合理化を進めて整理しているところですが、より効率性を求めてということですが、実際の利用者の動きを見ながら便数の調整をさせていただいているというところがございます。こちらにつきましては、どの路線に限ってということではなく、全線について毎年精査させていただいているということがございます。

尾張一宮・岩倉、一宮・宮田というところでは少し減少傾向ということですが、実際に春の改正のときに減便させていただいた系統でございます。ただ原因としては、一宮・宮田については、一部で一宮・川島と並走する区間がございます、ダイヤ調整の関係で、川島の系統に飲み込まれているのが要因ではないかと推測しております。尾張一宮・岩倉の系統につきましては、昼間帯を中心に減便させていただいたという系統なのですが、大

きな会社が事業規模を縮小されたということもあると聞いていまして、20人くらいが減ってしまうと、1日40人減るということで、ここの数字にもございますけれども、1万人近いような大きな数字になってしまうという分析をしております。

私どもこういった形でダイヤ調整をしながら調整をしているわけですが、現在の運転時間を見直すための原資として調整せざるを得ないという部分があります。ただ、利用される方もお見えになりますので、そのあたりの動向を、利用者の数字を見ながら慎重に対応しているところでございます。

会長

どうもありがとうございました。資料3を見ていただければ、一宮・宮田が減ったけれども、一宮・川島が増えています。僕は小牧なので、岩倉線は名古屋への通勤客が減ったのかなと考えているところなのですが、全体的には101.8%ということなので増えているということです。名鉄バスについては増える傾向にあるんですが、残念ながら尾西南、木曾川・北方が減少傾向にあるというのが少し心配な面もありますし、千秋、ニコニコふれあいバスも若干減少傾向にあるということで、私どもも地域の方々と方向性についていろいろ検討しなければいけないことが課題としてあるんじゃないかと思っております。

それでは、今報告をいただきましたが、この件に関して委員の皆様方のご意見、ご質問ございませんでしょうか。

委員

尾西南コースは、今まで乗車率が良くて優等生だったのですが、要因は何か考えられますか。

事務局

はっきりした要因ということは掴みきれないところがありますが、比較的利用の多い尾西記念病院の利用が上半期にぐんと減っておりまして、それに加えて、祐久十間城停留所も同じような傾向で、上半期大きく減っているところが影響しているのかと考えております。

委員

愛知運輸支局の二輪と申します。私は去年の協議会に出ていないので再度になるかもし

れないですが、教えてください。今年下がっている尾西南、木曾川・北方線は去年の数字がかなりいいのですが、なぜ去年こんなによかったかの理由を把握していらっしゃいましたら、教えてください。

あと、iーバスミニの説明で3分の2くらいが往路で使用されているというお話ですが、利用された方がお帰りはどうされているかの動向などはつかんでいらっしゃるか。もし掴んでいらっしゃれば、どうやってお帰りになっているか教えていただければ、今後の参考になるかと思しますので、お願いします。

事務局

コースごとではないのですが、今回木曾川・北方コースが大きく落ち込んでおりますが、去年は町内の関係で、ご老人の方にiーバスの回数券を敬老会の商品として配っていただいたことがありましたので、大きく利用があったのではないかと考えております。

iーバスミニの復路が少ないということで、これも推測になるのですが、行きは決まった時間に行けるが、帰りの時間についてははっきりした時間が読めない。とは言いつつ、1時間前に予約をしないといけないというところで、帰りはちょっと使い勝手が悪いということで復路の利用が少ないのかと考えております。帰りをどうしてみえるのかというところは、おそらくご家族の方に迎えに来ていただいたり、別の手段だったりするのかと考えております。

会長

去年は1時間前だったのを、帰りを何とか増やすためにということで、30分前までに短くさせていただいた状況でございます。それでもまだ、残念ながら行きに比べると帰りが少ないという状況でございます。

それ以外でご質問等はございませんでしょうか。報告事項については以上としたいと思います。

続きまして、協議事項の1番目、「iーバス（尾西南、木曾川・北方コース）のダイヤ変更（案）について」に移ります。本日の協議事項は6項目ありますが、項目ごとに事務局から説明を受けた後、皆さんにご協議いただいて、その後、道路運送法による合意が必要な協議につきましては、皆さんにお諮りするということになります。

それでは事務局から説明をお願いします。

事務局

<資料説明>

会長

どうもありがとうございました。これに関連しまして、事業者側と労働者側からそれぞれご意見を言っていただこうと思います。それでは名鉄バスの吉岡様、運行会社としてご発言をお願いします。

委員

名鉄バスの吉岡でございます。昨今の乗務員不足は皆様の耳にも届いていると思います。現状、名鉄バスで乗務員は年間120名程採用されますが、実際に残る乗務員は年間10名いるかないかという状況でございます。非常に要員を確保することが困難になってきているというところでは。

現在こちらのiーバスの労働管理をする上で、説明にもございましたように、道路環境によっても運転時分の確保、乗務員の休憩の確保が非常に難しくなっているということもございまして、現在のダイヤは連続業務にかからないように、少しプラスアルファして運行対応をしているという現状がございます。そういった中で、今後こういった状況が継続すると労働管理側から見ても非常に厳しいものがある。現状に見合った行路、運転時分の設定が必要であろうということでご提案させていただいていたところでは。

実際に労働条件の確保ということで、運輸局からバス事業者に対する集中監査が毎年行われるのですが、その監査の中で弊社の2営業所におきまして、労働基準に抵触する部分のご指摘がありました。こちらは連続乗務の基準というものがございまして、「4時間以上連続で乗務した後、必ず30分の休憩時間を与えなさい。もしくは、10分単位に区切って30分以上の休憩を与えなさい」という規定があるんですけども、それに抵触していたという指摘がございまして、新聞等々でご存じの方もお見えになるかもしれませんが、各営業所1車10日間という厳しい処分を受けております。そういった中で関係市町さん、一宮市さんに限らず、弊社の中でも労働基準を確実に守るということで、様々な対応をしておる状況であります。実際に一般路線のほうでも連続乗務対応としての改正を進めて、全社を挙げてそういった対応もしております。あとはコミュニティバスを担当される市町様に対しても、現状の見直しをさせていただいているところでございます。

今回iーバスの尾西北、木曾川・北方コースにおきましても、そういった部分を解消す

る上で、現行60分の運転時分を70分にさせていただきまして、便数の減便はあるんですけども、現状に合わせていただくところをご理解いただいたところでございます。事業者側、管理者側としましても、今の労働環境をいかに維持していくか、大きな転換期かなというところでもございます。そういった中で、関係される市町様にもご協力、ご理解をいただいて、こういった改正をお願いしているところでございます。

労働環境というのは刻々と変わってくる時代でもあります。そういった中で、より柔軟に対応していかないと、我々管理者側としても運行計画を維持する上で、大きな問題になってくる、柔軟に対応しなければならないというところで、今回の変更をお願いという形で提案をさせていただいて、調整させていただいた次第でございます。

会長

どうもありがとうございました。この件に関しましては、前回あるいは前々回くらいから、運転手さんの労働条件が厳しくなるということで、時間どおりに運行できない状況が出てきている。また、休憩させないといけない。その部分から深刻な状況に来ておりますということは、お話しさせていただいていた状況でございます。

そこで、運転手さんの立場からのご意見ということで、愛知県交通運輸産業労働組合協議会の夏木様からご意見を伺えればと思いますので、よろしく申し上げます。

委員

愛知県交通運輸産業労働組合協議会から参りました夏木でございます。日頃私は名鉄バス一宮営業所で乗務員をしておりまして、iーバスも十何年走っております。iーバスに関しては他の路線と違いまして、すごく神経を使います。狭い道をたくさん走るということで車との離合とか、人・自転車の飛び出しとかいうことに神経を使っています。また、ご高齢の方がよく利用されるということで、車内の確認も神経を使いながら、ミラー等で確認しております。また、右左折がすごく多くて、道の選択を間違っはいけないというところでもすごく神経を使いながら走っております。その中で雨の日とか道路工事とか、昼の市役所近辺とか、渋滞が発生することがたくさん生じます。そんなときに運転手としては、何とか時間を取り戻したいと走っていくのですが、そうなりますと危険のリスクが上がってしまいます。そういうことで今後大きな事故が起これないためにも、こういう改善は必要だと思います。

会長

事務局からの説明、事業者側、労働組合側からご意見をいただいた状況です。尾西北、木曾川・北方コースについては、交通渋滞・高齢の方々の乗り降りについて時間がかかってしまうため、ダイヤどおりの運行ができなくなりつつある。そうしたことから、バスの遅延が頻発している。バスの遅延が頻発しますが、バスのダイヤは決められているので、それに沿った運行をしようとする、乗務員の休憩時間が減ってしまうということに繋がってまいります。とはいえバスの乗務員の休憩時間は法令で決められている。ですから、それに違反するような運行をするわけにはいかない。その中で、名鉄さんとしても必要な休憩時間を確保できないことが見込まれるのであれば、事前に交代の乗務員を手当てして対応してきていただいたのですが、乗務員の確保も厳しい状況であるということです。

したがって、法令に定められた乗務員の休憩時間をきちんと確保できるダイヤの確保、また、実際の運行状況に沿ったダイヤに見直すため、4月から資料にあるように変更したいということです。尾西北の場合は変更前の50分から53分、木曾川・北方の場合は50分から55分になる。休憩時間が尾西北は10分から17分、木曾川・北方は10分から15分になるということから、両方とも運行間隔が60分から70分に10分増えるという形になるということです。なおかつ、運行時間等については、尾西北の場合は朝が7時53分から7時45分、最終が17時43分から17時48分になる。さらに、これまで10便であったのが9便になる。これは木曾川も同じです。

これまでの60分間隔が70分間隔になることによって、毎時の定時刻が、当然同じ時刻ではなくなる。運行便数が1便減ります。もう一つ、60分間隔で走っているコースとの乗り継ぎが今までスムーズに行けたのが、時としてはスムーズにいけない場合も出てくるという状況です。そういうことが、今後残念ながら起きてくるという状況です。

運転手さんの労働環境をより良くするためには、致し方ないかと思うところもございませうけれども、同時に、最後に言われましたが、尾西と木曾川・北方コースについては、地域の方々にも説明会を催されて了承されたということも聞いております。そんなことも含めて、今回このような提案となったと思います。そこで、皆様方にお諮りしたいと思いますが、このダイヤ変更案につきましてご意見等がございましたら、よろしくお願ひします。

委員

愛知運輸支局の二輪です。先ほど名鉄バス様、労働組合様より、バス事業者の人員不足の窮状と、労働環境の状況など説明をしていただきまして、実は愛知運輸支局でもそれら

の状況は、先ほども話があった監査・ヒアリング等で十分承知しておりまして、運転手不足に関しては我々もできないかと、いろいろな取り組みを行っているところではあります。こちらの休憩を始めとした労働時間の基準は、厚生労働省と協議しているいろいろ決めさせていただいたのですが、通常の労働環境の基準とは別の観点がありまして、運転手さんというのは運行を行うに当たって、長時間運行すると、当然神経的に疲れてきて安全運転ができなくなるというようなこともありまして、4時間について30分の休憩を必ず取りなさいという基準を設けてあります。要は安全のために必要な休憩ですので、裏を返せば、こちらが履行されなくなると安全が脅かされる危険がありますので、非常に厳しく見させていただいております。こちらは名鉄さんからも話があったのですが、休憩を取れる運行ダイヤを設定すればいいというものではなくて、実際に休憩が取れないと意味がないものですので、今回のように渋滞などが起きた場合に、厳しいダイヤですと必要な休憩が取れない。それによって運転手さんの集中が途切れて、細かい事故ならいいですが、大きい事故が起こってしまうと乗っている方にも被害が及ぶ。そういうことがないように事前にチェックしていただいて、直していただいたということは非常にありがたいことだと感謝しております。

今後この2路線もそうなのですが、他の路線も渋滞状況とか運行状況というのは日々変わっていきますので、名鉄バスさんは当然ですが、協議会においても定期的にその辺は確認していただいて、必要とあれば対策なども考えていただく必要があるかと思っておりますので、よろしくをお願いします。

あと、尾西北コースは国の補助路線になっていると思っておりますので、便数等が変わると手続が必要になってきますので、そちらのほうもよろしくをお願いします。

会長

その件に関しては、事務局わかっていると思っておりますので、よろしくをお願いします。

委員

私はちょうど木曾川・北方コースに住んでいるんですが、来年の4月からの実施に当たって、地域での周知徹底はどういう方法でやられるのか。

事務局

地域の方には事前にチラシを、時刻も載せまして個別に配布させていただく予定でござ

います。

会長

これに関連して青木さん、地元の説明会があったと思いますが、ご意見等あれば。

委員

今までこの会議の中では、多くの人に乘っていただく、多くの方が便利と考えられるコースとか時間とか、常に人数が少しでも増えたらいいなということを生懸命考えてきたのですが、働き方改革がここ何年かの間と言われてきていて、大きな企業さんの話というイメージがあったのが、じわじわと一般の私たちのところにもこういう形で、浸透し響いてくるのかと感じました。この会議を進めていくに当たって、名鉄さんやバスのことがしっかりしている基盤があって、たくさん乗っていただくとかコースとかいろんな工夫を考えてきたのですが、こういうふうの名鉄さんのほうが乗務員不足であるとか、いろいろ困られることがあるということをお聞きすると、これから先、この会議自体もどういう方向で進めていったらいいのかとか、いろんなことを考える機会になりました。

名鉄さんで時々教習車というバスの運転手さんが乗っていらっしゃるのを見ると、バスの後ろに乗務員募集とありながら、新しく乗務員の方が入られるんだと、違った視点で考えるようになりました。

この尾西北コースの連区長さん方が集まれる会に出させていただいて、おおむね連区長さん方は仕方がないだろうというような見方でお話が進んでいたように思います。

会長

ありがとうございます。事務局から僕も連区の方々からはある程度の上承を得たと聞いたのですが、ただ、実は一番ネックになるのは、仕方がないんですが、時間によっては乗り継ぎが、今までは同じ60分ですから行けたのが、ひょっとしたら50分近く待たなくてはいけなくなるとか、そういうことが起きてくる可能性がある。段々短くなっていくだろうという気はするのですが、その辺の数字的な調整を含めて時刻表が作られているとは思いますが、そここのところで乗り継ぎがうまくいくように、全部の停留所というわけにはいかないと思いますが、ある一定の主要な停留所というか、それぞれ乗り継ぎができる停留所において、そういう部分を考慮されているとは思いますが、もう1回考慮した上でダイヤを考えていただければと思います。僕も致し方ないと言わざるを得ないかと思っている

のですが。その辺のところでご意見ございましたら。

副会長

そもそもどういう遅延状況かというデータも出てこないのに、どうしてこういうのが出てくるのかというのが不思議です。みんな信じているでしょ、これでいいって。他のやり方だってあり得ると思うんですけれども。普通こういうときは、どこでどれだけ遅れているからこうするというのが出るんじゃないですか。そんなのが出なくて、ダイヤだけ出てきてこれを信じろって、誰が信じるんですか。僕はそんなにお人好しじゃないです。僕はいろんなところで検討し、今も同じようなことがあるんですが、細かい遅延データを見せていただいてやっています。一切そういうのを見ていません。それでこれだと言われて、何で納得するんですか。

細かい便ごとのデータを全部出して、当然日によってばらつきがありますから、それ見ながらやるわけですよ。場所によって変わりますけれども、通常ですと特に朝は遅れやすい。あるいは土日と平日で違う。土日が遅れるなら土日のダイヤを見直して、平日の朝が遅れるなら平日の朝だけ60分ではなく80分に1本にするとか、そういうことをやるわけですよ。全部朝から晩まで70分ヘッドにするのは、何も考えてないという感じです。何でこういうのが出てくるのか。僕は今初めて見たからびっくりしているんですけれども。何で遅延のデータとかが出てこないんですか。そういうのを出さなくて意味ありますか、この会議。皆さんも納得しておられるというので、いいのでしょうかけれども、重大でしょう、これ。

合わせるか合わせないかといったら、60分に1本走っている一宮コースと、70分にしたら合うわけがない。どうやったって、60と70じゃ最小公倍数が大きいから合わないんですよ。そういう重大なことやろうとしているのに、その基本的なデータを出してもらえないといったら、どう考えたらいいんですか。名鉄さんは持っているでしょう、ないんですか。

委員

実際にどちらで何分遅れているというのは、具体的にお示しはできないですが、連続乗務という形で発生しているのは現実でございます。そういう中でダイヤについては……

副会長

もう一つ聞きたいのですが、休憩時間を10分から17分、10分から15分にした。これは要するに、実質的に10分以上の休憩時間を取らないといけないけれども、10分取れないから連続になるということじゃないですか。それってもともと10分の休憩時間をダイヤで取るというのがナンセンスなだけで、それよりも4時間で30分、それを10分に分割してもいいんだけど、10分に分割したらこのダイヤだったら絶対にそうならないので、だからまずいわけでしょ。普通に考えたらどこかで1時間抜くとか、そういうことだって考えられたと思うのですが、そういうのはどうして出てこなかったのか。いろんな案の中でこれが一番いいと説明していただいたらやむを得ないし、その場合だったら、一宮コースも70分に1本でいい。いっそのことしたほうがいいと思います。なぜそういうのが出てこなくて、これが単体で出てきて、一宮コースだって70分に1本にすれば揃うでしょ。なんでそういう案が出てこないのかな。そういうことを言っているんです。

休憩時間をちゃんと取るなら、もっといい案があるんじゃないかと思うんですよ。昼の1時間を抜くとか、これでも15分だって5分遅れたらアウトでしょう。不安定な休憩時間だと思いますよ。根本的な解決になってないじゃないですか。今同じようなことを三重県のあるところでやろうとしています。それはわざわざ営業所を経由させて、そこで乗り換えるということをやった。1周が80分なのでやむを得ない。営業所を2回通ったら乗務員が代わるという形で組んだ。そうすることで、あまり時間を取らせず、当然4時間に30分休憩できるようにしたという工夫をしました。ここはそういうことはできないのですが、本当にこれしかできないのかをちゃんと言ってほしい。

乗務員不足で云々というのは皆さんも今聞いてお分かりだと思いますし、私も昨日も東京大学で授業をしてきましたけれども、そこで散々言ってきたことです。それはいいのですが、だからこれというのは短絡的じゃないですか。いろんな利用者に対して迷惑かけないとか、乗り継ぎで不便にならないということを検討した上でこれしかないという説明をしていないでしょ。僕の立場としては、そういう案で出されても、皆さんは理解されても僕は理解できない。確実に利用が減ると思うので、説明をちゃんとしてほしいです。支局さんだって、把握しているって何を把握しているんですか。把握しているんだったら出してくださいよ、ちゃんとここに。出さないで把握しているなんて、そんなことは信じませんよ、私は。ちゃんとデータで出してもらえませんか。

委員

監査の中身についてはお出しできない部分もありますので、何でも出せるわけではない

です。

副会長

当然です。出せるものを出してください。そうじゃなくて、自分たちは把握しているからどうこう言われても、納得できないでしょ。どうして納得するんですか。

今反論してくださいよ、ちゃんと。自信持って出しているでしょ。自信持って出しているんだったら、ちゃんと反論してくださいよ。僕だって学者ですから、まともな反論をしてもらったら納得しますよ。何か間違ったこと言っていますか、私が。言ってないでしょ。ちゃんとやっていただけたら納得しますから、言ってください。

事務局

事務局から少しお答えさせていただきます。変更に至った経緯につきましては、今会議の中でご意見をいただいたとおりです。実際には加藤副会長さんがおっしゃられるように、一宮コースも遅延が発生しております。一宮コースにつきましては、市の計画の中で幹線という位置づけになっていまして、年間9万人くらいの利用があります。それから、よその自治体さんで営業所を回って人を代えているという例もご紹介いただいたのですが、一宮コースは駅を通っていますので、名鉄さんのバスターミナルの中で人が比較的代わりやすいということで、一宮コースについては幹線の位置づけを重視して減便しないという方向で減便対象から外して、人を回してもらうということで案を考えておりました。

こちらの案で出させていただいております尾西北、木曾川・北方コースにつきましては、人が代わると手間もかかって、人が余分にかかってしまいますので、名鉄バスさんと、ここでデータはお出しできないのですが、市もある程度の遅延状況を見させていただいた中で考えてきたのが、今出させていただいているものでございます。ただ、ここの協議の場において選択の幅もないものを出したというのは、事務局側の手落ちの部分もあると思いつながらご意見を伺いしておりました。この変更につきましては……

副会長

わかりました。時間をもったいないのでいいです。皆さん納得しているからいいんでしょう、きっと。僕は納得しませんけどね、はっきり言って。そんないい加減なことで。幹線とおっしゃられたけれども、幹線は支線と結節することで幹線でしょう。ダイヤが全然違うのに幹線じゃないと僕は思いますけれども。単に本数があるとかないとかそういう間

題なんですか、幹線というのは。支線と乗り継いで幹線はたくさんの方が乗ってくれる、これが幹線でしょう。地域公共交通網形成計画ですよ、これは。網というのは、つながっていたら網じゃなくて、時間的にも合っていないと網と言えないんじゃないですか。そういう基本を逸脱して、こちらは幹線と位置づけているから60分でいいけど、こちらは幹線じゃないから70分とか、そういうのって理解していないということじゃないですか。それでもいいです、やむを得なければやむを得ないので。

私が思うには、60分、60分、60分、90分とか、そういうのだってあるんじゃないか。むしろ30分くらい開けて、きちんと4時間で30分取れるということも考えられるでしょ。そういうことを思いました。15分ずつだったら10分取れない可能性が高いと思いますけれども。そんなことないですか、名鉄バスさん。大丈夫ですか。15分取ればいいんですか。

委員

ダイヤ案につきましては、運転時分も本来の運転時分を伸ばさせていただいていますので、その辺のところについては確保できるダイヤであると想定しています。

副会長

3分とか5分ですよ。支局さんの説明はほぼじゃなく必ずですので、ほぼじゃいけないと思うんですよ。そういうのをデータで見せてもらえば、僕はどこかで大きく分けたほうがいいんじゃないかと感じました。

委員

それもあって、定期的に確認して対策を取ってくださいということは先ほど申し上げました。

副会長

そんな一宮市役所が定期的に確認って、今データも出てこないんですよ。データが出てこないのにどうやって定期的に確認して、どうやってやるのか。なぜそんな訳のわからないことが、こんなにデータが出ない状況でそういう話が出てくるのか不思議でたまらないです。もともと改善基準というバスの運転手さんのための労働基準がありますけれども、それに抵触しないようにするためには、この改正だと決して盤石じゃないんじゃないかと

考えるので、ましてや70分に1本のものになる。本当にこれでいいのか非常に不安です。

70分に1本回って、15分あるいは最低でも10分以上が100%、よほど混雑したときは別ですが、大半のところできちんと10分が取ればこれで回るのでしょうかけれども。土日とどちらが混むんですか、そういうのも出てこないですよ。平日と土日、あるいは朝と昼とか、1日中同じ渋滞状況ですか。元々信号の変わり方がこうなので、ずっと遅れ続ける。いつもここは2分しか取っていないのに5分必要だと、渋滞じゃなくて信号の問題だとしたら、1日中こういうふうにしなきゃいけないでしょう、きっと。でも、渋滞と言っているのだから、渋滞は起こりやすいときと起こりにくいときがあると思うので、平日ダイヤと休日ダイヤにしないといけない場合もあるかもしれません。そういうことを吟味した上でこれだったらいいですけども。皆さんがこれでいいというんだからいいんじゃないですか。僕は意味が分かりませんが。

会長

もう一つ、尾西南コースについては書いてないですが、本当に変えるなら、僕は例えば3つとも変えてもいいのではないかという気がしないでもないですよ。尾西南の現状について、僕らはまだ資料等ももらっていないのですが、例えば一宮コースは別として、一宮の周辺部を70分にするというのは無理ですか。可能性として難しいですか。尾西北に乗って乗り継ぐとしたら一宮コースですか、あるいは尾西南へ乗り継ぐとしたらどちらですか。そこのところで一宮は60分であれば、尾西南も70分の案も出てこないかなと。

副会長

そうじゃなくて、60分と70分だとどうやっても合わない。90分だと60分と公倍数が180で一宮は3回に1回、尾西南だと2回に1回ずつ合う。これが90と70だと最小公倍数が630なので、全く合わないということです。絶対に無理です。

事務局

申し訳ありません。市と名鉄バスさんとの間で運行できる形ということと、もう一つは先ほども申し上げましたが、一宮は利用が9万人近い幹線ということで、そのままにして、影響を受ける人数が少なくなるように、乗り継ぎにつきましては資料5-2にあるのですが、乗り継ぎ場所は、接触するところが何か所かあるので、そういう所で合うように組んだものを資料として出させていただいたのですが、おっしゃられるように資料としては貧

相で、根拠となるものは何も出しておりませんので、一旦時刻変更につきましては保留と
いうか、ただ今年度中にはやらせていただきたいのですが、この会議ではそのまま流して
いただいて、もう一度お時間を願いますかもしれないですが、資料を揃えて皆様方にお
諮りしたいと思うんですが、いかがでしょうか。

副会長

名鉄さんもこれを基本にしてシフトを組まれるので、今決めておいたほうがいいでしょ
う。

事務局

私どももそうなのですが、会議の意味合いというのもございますので。

副会長

選択肢をちゃんと出さないで、いきなりこういうのを出すからこういうことになるんじ
ゃないですか。普通に考えたら、部会とかをやるというレベルの大きな変更ですよ。乗務
員不足とか労働条件がどうか反論できないことを言って、それでこれだというふうに、
すっ飛ばして言うのが気に入らないんです。だけど利用者の利便性は確保しないといけな
い、それから当然ながら改善基準はちゃんと守らなければいけない。だとしたら間に何が
あるのか、いろいろ検討して遅延状況とかもよく見ましたと、結果としてこれしかないと
か、これが一番いいとか言ってもらったら、何の問題もなく仕方がないねと言えるわけ
ですが、全然そういうのがないです。そういうことはやられたと思うんですけども。

一宮は以前に痛い目に遭っているじゃないですか。60分を65分にして利用がすごく
減ったという。なぜその経験があるのに同じことを繰り返すのかということです。あのと
きは一宮西病院ができて、やっぱり利用が多いからという、まだある意味前向き。ただそ
れで60分と65分が合わないの、結局今回議論しているのと同じことが出てきてしま
って、その後遺症がずっと残りました。今回はもう戻ることができないので、結局どこか
で一宮コースも70分になるでしょう。そうなったときに僕が今日言った意見というのは
戻れないということです。今日僕が言わなかったらみんな70分に1本になってしまって、
一宮が70分だから尾西南は140分になるでしょう。だから今日言ったんです。今日決
まると戻れなくなるから。間に合わないからこれでいくしかないというなら、やむを得な
いです。だけどそういう進め方はしてほしくないです。そういう進め方をされるんだった

ら完璧なものを出してください。加藤さんはそう言うと思っていました、だからこうですと。そうやって出してもらったら納得します。

会長

この辺のところの整合性を名鉄さんと詰めていただいて、例えば次の会議の日程を1月下旬くらいに決めてしまって、そこでこの議題を再度やるということは、事務局どうでしょうか。

事務局

少しお時間を取っていただいてもいいですか。

会長

では少し休憩しますので、事務局と名鉄さんも含めて、調整をお願いします。

(休憩)

会長

では会議を再開します。

事務局

お時間をいただきましてありがとうございます。名鉄バスさんとも相談しまして、いま一度資料5につきまして、運行状況を含めたデータ、名鉄さんで揃えていただけたデータを揃えさせていただいて、なおかつ変更案につきましても、いろいろなことを名鉄バスさんと事務局と相談してこの案を作らせていただいたのですが、その過程の2案か3案、さっき委員さんがおっしゃっていただいたような一宮コースも変更する案も考えてはいましたので、そういった案も含めて、もう一度皆様方にご協議いただきたいと思います。時間的にあまり余裕がない中で申し訳ないですが、1月の終わり頃にもう一度この会議を開かせていただいて、お集りいただいて時刻変更について皆様方にご協議をお願いしたいと考えておりますので、よろしくをお願いします。

申し訳ありませんが、今日は資料5の議題につきましては一度保留という形で、次の議題に進んでいただいてご協議をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

会長

この議題につきましては保留ということで、次回は1月の下旬ということできたいと思いますので、よろしくをお願いします。

続いて、次の議題「iーバスミニ運行事業者及び停留所の追加（案）について」と「iーバスミニ（買物便）の試行運行（案）について」を合わせて協議したいと思います。議第2と3についても皆様方の合意が必要となりますので、事務局から説明を受けた後、協議していただいて、最後に皆さんにお諮りしますのでよろしくをお願いします。

それでは事務局から説明をよろしくをお願いします。

事務局

<資料説明>

会長

どうもありがとうございました。ただいま事務局から説明がありましたが、それぞれ資料6と7について承ろうと思いますが、ご意見等はございませんでしょうか。

資料6については、従来の名鉄西部交通さんに加えて、尾張交通さんと尾張西部タクシーさんが追加で入られる。場所としては、浅井町の江森公民館、柳下集会所、勝宝寺、小日比野新田公民館、宝生町公民館、尾関公民館に入られるという状況です。それからiーバスミニの停留所として、丹陽町出張所に停留所が追加される。そこから名鉄バス丹陽線の東三ツ井停留所までつなぐものです。

もう一つは、今までは停留所と停留所を繋ぐ形だったのですが、今度は買い物をしやすくなるようにということで、高齢者で一人で生活されている方がどんどん増えてくる、そういう方が買い物弱者というか、買い物へ行けない時代が出来上がってきている。そうした中で、資料7-1を見ていただければわかるように、例えば多加木1丁目から5丁目にお住まいの方は平和堂牛野店へ、南あずら・西三ツ井にお住まいの方は高砂屋若竹店へ、東三ツ井や伝法寺新田の方はピアゴ伝法寺店かバロー伝法寺店というような形で、従来ですとせいぜいバス停までを繋ぐ形だったんですが、買い物をしやすくなるようにということで、そうしたことが考えられたということです。1人当たり200円の運賃がいるのですが、買い物弱者の利便性が少しでも高まればという意味では、いいのではないかと思います。1日1便ということで、3時と4時でいいのか、お年寄りが買い物へ行ったら

45分で終わってしまうか、ちょっと気になる部分はあるけれども、しかしある程度買い物するものは決まっているだろうから、今回の3時と4時という設定だと思います。本当は2時と5時がいいかと、少し遅過ぎるかという気もしないですが、とりあえずそういう案で出されています。これについてのご意見等がありましたらお願いしたいと思います。本当にいいことだと思います。

委員

単純な疑問ですが、5人とか6人になった場合はタクシーを2台回していただくのですか。

事務局

定員4名ですので、5人とか6人の場合はタクシー2台で対応させていただきます。

委員

買い物している間、タクシーはそこで待っているということですね。

事務局

1時間後にタクシーが来ます。同じタクシーがそこで待っているわけではない可能性がありますので、帰りの便がお迎えに上がるという形です。

委員

帰りは呼ばなくていいんですか。

事務局

予約をしていただく際に、基本的には往復予約していただくという方法で考えております。

委員

1時間前に予約するという事は、降りるときに予約しておかなければいけないということですね。

事務局

予約をしていただいた際に、行きと帰りをセットで基本的には予約をしていただきたいと考えております。

会長

行きと帰りはセットで予約すべきだと思います。まず1年間は試行という形でいいですね。

事務局

その予定です。

会長

3時までには誰も電話がなかった場合は、どのタクシーもどこにも行かないということですね。

委員

不勉強でよく理解できなかつたのですが、浅井町連区の事業者が増えたということは、いいことだと思います。利用予約時に利用者が事業者を選択するということになっているんですが、これは同じ所から同じ時間に行くのに、事業者を別々に予約したら一人ずつ2台走る、乗り合い率が単純に落ちると思いますが、現状乗り合い率がどんなもので、その辺りどういうシステムで、どういうお考えなのかをお聞かせ願いたいと思います。

事務局

乗り合い率につきましては、大まかに言いますと1割程度ですけれども、運行事業者は浅井町連区の方につきましては選択していただいて運行するということになりますので、違う事業者で重なった時間に予約されれば、乗り合い率が下がってしまうという影響は出てくると思っております。

委員

そうですかとしか言いようがないですが、乗り合いでやっていただいているので、できるだけみんな乗り合って、効率のいい運行をできるようにしていただきたいなという部分

があるのですが、乗り合いと言いつつ1人ずつ乗って行くと、安いタクシーというだけの話になってしまいますので、行政も負担が増えますし、そもそもタクシー事業を食っていくようなことにもなりかねませんので、その辺は何か考えたほうがいいのかなどというのが私の思いです。

事務局

ありがとうございます。今おっしゃっていただいているのは本当にそのとおりでして、今まで名鉄タクシーさんがこの事業を1本で受けてご協力いただいているのですが、尾張タクシーさんにもご協力いただけるということで、今回事業者さんをプラスするという形です。その中で尾張タクシーさんが本当にできるかどうか心配だと言ってみえた部分もあるので、取りあえず2社選択というところから始めさせていただいたというのが現状でございます。

今の乗合い率は1割くらいですが、友達と一緒にいくとか、予約の時点ですでに乗り合いで、知らない人の乗り合いは現状の利用の中ではあまりない。友達同士でどこかに連絡していただくということだと、浅井の停留所には事業者さんの電話番号が2個ありますので、どちらかに電話してくださいということで選んでいただくことになります。どちらかで2人使う、3人使うという乗り合いをしていただくことを想定しております。

このまま尾張タクシーさんができそうだということでしたら、タクシー業者さんにご協議いただいて、区域ごとに分けてやらせていただいて、今ご心配していただいていることを解決するか、もしくは何かうまい方法を探すかということで、そこは対策をしなくてはいけないと思っております。今回はご協力いただけることの第一歩ということで併用という形でやらせていただくということです。

委員

ありがとうございます。運賃の話もありまして、基本的には運賃は認可運賃という、乗り合いで協議運賃というのがあるんですが、タクシーの場合は認可運賃というのがあります。安全投資とか安全管理をするために、このくらいの運賃はもらわないと本来できないでしょうということの中で、運賃の基準を決めさせていただいているのもあります。タクシーと同じようなことをやっておきながら、タクシー事業者の収益が減ってしまうようなことをしていきますと、今後安全管理上まずいことになるかと思っておりますので、その辺は乗り合いで何とか収益を確保できるような方向に、実際できるかどうかはあるのですが、そうい

う方向で考えていただくようお願いします。

副会長

午後3時に出て午後4時に戻るというのはどうやって決めたんですか。お年寄りも普通午前中に買い物をするので、午後3時というのはあまりないというのが通常の認識です。皆さん3時がいいというんだったら、何の違和感ないのですが。

事務局

この時間につきましては、議題の中にはないのですが、本日皆様方の机の上に配らせていただきました資料で、「高齢者の外出支援」という3つ例示させていただいているものがあります。会議の最後に説明させていただこうと思っていた資料ですが、福祉の関係で高齢者の方を地域の方が最寄りのスーパーへお送りする、無料でやられているのですが、こういった事業を丹陽地域でも10月から始められている。送っていただいているのは社会福祉法人が地域貢献という形でやっていただいている事業になります。丹陽町は火曜日の午前中ということで、これも需要を見ながらどうなっていくかわからないということですが、こちらが午前中にありますので、それと重ならないようにということで午後に設定して計画をさせていただいているということです。

副会長

それは週1回で、これは毎日でしょう。週1回の午前のために毎日午後にするというのは、試行運行の状況を見てどうかというのは、良くない結果になるに決まっている。ましてや火曜日は無料でしょう。午後のあまり乗らないときに走らせて、結局これはうまくいかなかったとしたら、すごくミスリードなことになりませんか。

事務局

地域が午前を希望されたけれども、午後に行っているわけじゃなくて、地域に説明はしているのですが、毎週火曜日にやるものも、利用状況に応じてもしかすると増えるかもしれないと聞いていますので。

副会長

それはいいですけども、結果として午後で、みんな午前でやっているというのは、午

前にしか行かないからですよ。午後にはお年寄りあまり買い物に行かないんですよ。そういうことが分かっているからやると。やるのはいいですが、そういうことだから午後にしたけれども、結局利用が少なかったから買い物便はあまりよくなかった、だからやめまますという結論にしてもらいたくないということです。であったら、火曜日じゃない日の午前にこれをやるということもあり得る。なんでそういうふうにならないかということです。火曜日はただで他の曜日は200円かかるねと、だったら火曜日に行くねとみんななるかもしれないけど。

事務局

丹陽地域で同じような事業が始まっていますので、地域と相談して、市は午後でよろうかという形で始めさせていただくのですが、試行ですので絶対午後しかやらないというわけではありませんので、今みたいな状況でしたら、次は午前でやってみようかという方向もあるかとは思いますが、取りあえずは重ならないようにということです。

副会長

であったら、1年間試行と言っていますけれども、3か月くらいで見直すとかいう設定をしておいたほうがいいんじゃないですか。3時と4時というのは3か月、4・5・6月とやってみて、その間にやっぱり午後はないよねとなったら午前にするとかという見直しを、ある程度設定してやった方がいいんじゃないかと思いました。1年間このままのやり方でやるのはまずいんじゃないかと思っているのですが。

事務局

その辺りも含めて、iーバスミニもiータクシーとしてやり始めたときに、最初の1年間で2、3回変更しておりますので、そういったことも含めて、3時で1年間やるところではない。地域の人のお話を聞きながら、午前がいいなら午前ということも考えながらやらせていただこうと思います。

副会長

1乗車が200円で、1往復じゃないんですね。往復だと400円ですね。1往復で幾らとか、1往復で予約するといふうにしてしまうことはできないのか。

事務局

1 往復を基本にしているのですが、私どもも考えている中で、買い物へ行って向こうで友達に会って乗せてきてもらおうとか、そんなこともあるかもしれないということで、基本は先ほど説明させていただいたんですが、行くときに帰りも乗って行くよということをお願いいただくのが基本です。

副会長

であったとしても、400円もらって帰りに友達がいたら放棄してもらえばいいでしょう。というのは、いちいち200円ずつ払わなきゃいけないとか、予約は帰りも原則あるとかは、すごく面倒じゃないですか。もちろん400円払ったけれども帰りは乗せてもらったら、タクシーは来たけど結局乗らなかったというのは、一応200円もらっているのでもいいんじゃない。

事務局

いいかもしれないですけども、このほうがよくないですか。

副会長

往復両方とも予約しなきゃいけないとか、それぞれでお金を払うというのは面倒じゃないのかな。そうすると、逆に帰りだけでも乗れますね。帰りだと、私これで帰るから一緒に帰らないとなって、予約していない人が乗ってくる可能性がありますね。そういう人は乗せる可能性はあるんですね。

事務局

その便があれば乗っていただいて、タクシーが来ますから。

副会長

今のは質問として出てくることがあると思うので、はっきりしておいたほうがいいなと思って聞きました。僕は往復でもらっちゃえばいいんじゃないか、往路走れば復路も走ることにすれば簡単だなと思いました。

事務局

基本はそうなのですが、お金は200円ずつのほうが。400円払ってきょうならにな
ってしまうのは……。一応この形で一度進めさせていただきたいと思います。

副会長

大きな店と小さな店で滞在時間が違うわけですけども、そのことは考えないで、これ
ということですね。

事務局

高砂屋さんは比較的小さいのですが、地域のスーパーくらいの大きさがあるお店です。
個人商店のような小さなお店ではないものですから、時間はある程度取って始めさせてい
ただくということです。

副会長

そうすると、座っていられるところがないといけないのは注意したほうがいいと思いま
す。結局、短いと急いで買わきゃいけないとなって、遅れたらどうとなるし、長いと手持
ち無沙汰で友達や家の人の車で帰ってしまうとかになるので、予約はしたけどそういうこ
とが起こる。そうならないように適切な時間がいいなと思いました。ここはやってみて、
短いとなれば長くしてということではできると思う。その場合でも、3か月くらいで見直し
ていったほうがいいのかなと思うので、やっていただきたいと思います。

会長

今、加藤先生が言われたお年寄りの買い物行動というのは、ある程度把握した上で、僕
は3時、4時、5時というのはお母さま方を念頭に入れているんじゃないかと思います。
多分普通のお年寄りはおうちちょっと早く行って、3時、4時の1時間では短すぎるような、
そこまで買い物しないかもしれないけれども、もうちょっと長いような気はします。その
辺も検討した上でということですが、試行錯誤の上で今回やってみるということですので、
それはそれで理解はしますけれども、将来的には検討に入れてほしいと思います。

副会長

お年寄りが何時くらいに夕飯を食べるかということですよ。4時に帰ると、帰ってか
ら買ってきたもので夕飯を作り出す。7時とか8時ではないですよ、きっと。そう考え

ると、3時では遅いかというのは感じます。人によりますので、遅い人もいます
が、通常はお年寄りには早い時間に食べると思うので、4時に帰ると遅いかも
しれないかなという懸念はあります。考えられてこれならいいです。

委員

周辺の方にお話を聞かせてもらおうと、午前中はあちこちのお医者さんに行っ
たりするんですね。今日はあそこへ行った、今日はここへ行ったと。うまく調整
して乗られる方は考えられると思うのですけれども。うちの地域では免許を返
納して、奥さんが車に乗らない。夕食の食材も頼んで買っている、ちょっとした
買い物は自転車で行けるが、お米みたいな大きな物はこういう形で行って
いただけたら、すごくありがたいだろうと思います。

3時、4時ですが、3時から4時頃はそれほどスーパーは混んでいない
ですね。4時を過ぎると混み始めます。なので、2時、3時でもいいん
でしょうけど、これを過ぎると駐車場も混んで一杯になる。曜日にも
よりますね、土曜日は混んでいるとか。そこをうまく利用して
いただけたら、使われる方も便利だろうと思います。乗られて便利にな
ってくると、高砂屋へ行かれた方から、私もバローへ行きたいという希望
——バローのほうがいろいろあって便利だという希望が意見として出てく
ると思いますけれども、そういうふうにごんごん使っていただけたら
いいなと思います。

200円に関しては、400円とうたってあると、頭から金額が400円は
高いという印象を持たれるかだと思います。数字のマジックじゃない
ですが、1乗車200円の方がとりつきがいいかと。便利に使って
いただけたらいいと思います。

会長

基本的にはピアゴやバローが一番多く利用されるだろうと、僕も買
い物がてら行くとそんな気がします。でも、多加木の方はピアゴには
行けないんですね。この住所はそこしか行けないということで、ご理
解いただければと思います。

この件に関しましては合意が必要でございますので、ここで、皆様
にお諮りします。議題2と3について、ご了解いただけるということ
でよろしいでしょうか。

合意していただいたということで、この議題については終了
したいと思います。

続いて、「一宮お出かけバス手形の取り扱いについて」に移ります。
この議題についても合意が必要となりますので、事務局の説明を受けた
後、お諮りしますのでよろしくお願い

します。

それでは事務局説明をよろしく申し上げます。

事務局

<資料説明>

会長

これに関しまして、名鉄バスの吉岡さん、何かご意見ございましたら申し上げます。

委員

引き続きということですが、利用が確実に増えているということでございますので、市内の公共交通の活性化につながるべきものと感じています。こちらにつきましては、来年度消費税の増税もございます。そういった中で、どう調整されていくかということも含めて、市とも調整を図っていきたいと思います。

会長

ありがとうございます。これにつきまして、皆様方からご意見等ありましたら。おかげさまで着実に増えつつあるという状況ですが。

副会長

iーバスミニは使えないんですか。理由は。

事務局

なかなか難しい問題がございます。iーバスミニは事業者がタクシー会社さんになるものですから、1乗車目で売っていただかないといけないという部分もございまして、そこをiーバスミニは予約制でどの運転手さんが走るかわからない事業ですので、全部の運転手さんに売っていただくようにお渡しするということが、タクシー会社さんの業務管理という面からも難しい部分があるというのが現状です。それから、確認するだけというところで、何か引換券をお渡しするわけではないので、本当は使えるようにすると思うのですが、現状では使えないという状況でやらせていただいております。

副会長

車内で買えないから使えないのであれば、買えないけれども使えるということでもいいんじゃないかな。買い置きできるから。さっき復路が少ないと言っていましたが、復路に使ってもらえる可能性もありますよね。往路は100円払うけど、復路は払わなくていいとなったら使ってもらえる可能性ありますね。そういうことも出てくると思いますよ。

事務局

使えるか使えないかは、本当は使えるほうが便利でいいことですので、今は使えないという状況でやらせていただいているのですが、タクシー会社さんと引き続き話し合いをさせていただいて、何とか使える方法がないかを協議させていただきたいと思っております。

副会長

売のをやらないだけで、あと何かあるんですか。他に障害があるようには思いませんけれども。100円もらうか、見せるかだけの違いですよ。

事務局

事業者さんと話し合いをさせていただかないと、この場で支障というのも、お答えさせていただくのは難しいと思います。

副会長

考えてもらえるといいと思います。特に復路が少ないという話を聞いていたので、これで帰ることもできれば。そう言うと、買い物便はどうなのと出ますけれども、買い物便は行って帰るだけの特殊なものなので、これを買って買い物便も乗る人はいないと思うので除外してもいいと思います。おでかけバス手形自体が、名鉄バスとかiーバスに乗ってもらうためのものと考えたとしても、そこへ行くiーバスミニが入っていないのは何でなのかなという疑問が出てくる。素朴な疑問として聞いているだけで、これは皆様のご意見も伺ったほうがいいかもしれません。入っていても全然おかしくない。

会長

その件はタクシー会社さんとも協議させていただいて、今回その議題は入らないと思いま

すので。

この件に関しては、従来どおりで進めたいと思いますが、合意いただくということによるのでしょうか。

委員

適用範囲が市内どこでも行けるとありますが、下の方に i バス一宮・尾西北・尾西南と書いてありますが、どういう意味ですか。この路線しか使えないという意味ではないですよ。

事務局

適用範囲で i バスが挙げてあるのですが、i バスは全部使えるという意味で記載をさせていただいております。市内に限るとするのは名鉄バスさんの路線に限るということになります。

委員

名鉄バスは市内全線で、i バスはこの路線は使えるということですか。

事務局

i バスは全て使えるということです。

会長

合意していただいたということで進めさせていただきます。どうもありがとうございます。

それでは次の議題「平成30年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について」と議題6「生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統関係）の変更認定申請について」を一括で諮りたいと思いますので、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>

続いて議題6の生活交通確保維持改善計画変更認定申請につきましては、ダイヤ変更について1月末に協議を行うということになっておりますので、今回この件につきましては、

同じく保留という形にさせていただきたいと思います。

会長

保留の分は次回ということで、それ以外の部分につきまして皆様方からのご意見等ございましたら承りたいと思いますが、いかがでしょうか。

これを基本としてそれぞれ提出していきたいということですが、もし何かご意見があれば事務局へお伝えさせていただきたいと思います。後は会長と副会長にご一任いただければと思っております。

では、3のその他ですが、事務局ございましたらお願いします。

事務局

1点ご報告という形になりますが、現在、市の都市計画部局におきまして、公共交通とも密接に関連する立地適正化計画の策定作業を進めております。本日は担当の課長が参っておりますので、今後の予定も含めまして報告をさせていただきます。

委員

都市計画課の山本でございます。都市計画課では今お話がありましたように、平成31年度末までに、都市計画マスタープランの改定と立地適正化計画の策定を進めているところでございます。これは、市街地が拡大した地域を集約化して公共交通で結ぶ多極型の、たくさんの拠点を作って、そこをネットワークで結ぶという計画を策定しております。現在はその策定をする中で、平成30年度の目標としましては、都市計画マスタープランは全体計画を策定するため、また、立地適正化計画においては都市機能誘導区域などを定めるために、12月17日月曜日から来年1月16日水曜日までパブリックコメントを実施し、策定を進めているところでございます。

会長

ありがとうございました。

副会長

今日この会議があるのでフェイスブックに書きましたら、秀島栄三先生からメッセージがありまして、「都計審の方では公共交通についてこれから充実していく予定であると聞い

たけれども、どうですか。ここで聞いてくれ」と。今、立地適正化計画の説明がありましたけれども、我々は都市計画のほうで何をやっているかさっぱりわからない状況です。秀島先生は都計審の会長ですから、非常に仲がいいので2人でしゃべって打ち合わせればいいのかもかもしれませんけれども、今、交通体系をどうするかということと、まちづくりをどういうふうに引き締めていくかということを一體的に考えて、特に一宮くらいの規模の都市だとやられなければいけないと言われている中で、きちんとそのあたりの関係を議論していかなければいけないと思っています。結局、今日議論したのはむしろ減便する話をさせていただいて、充実じゃなくて衰退の方向の話をしてしまったということですが、僕がそれを書いたので、都計審の話とは違うよねと秀島先生は質問してこられたということです。

これはやむを得ないことなのでいいのですが、やはり、まちづくりとコースの連携というのは市役所の中できちんと考えて、ここでもそういうような情報はきちんと出していきたいと重ねてお願いしたいと思います。秀島先生にも伝えておきます。

会長

以上で本日の議題は全て終了いたしました。最後に主宰者委員として市総合政策部長の熊沢委員から何かございましたらよろしく申し上げます。

委員

今日は本当に長時間にわたりご協議を賜り、ご意見をいただきまして誠にありがとうございます。また、ダイヤ変更につきまして、事務局に不手際がございまして、大変申し訳ございませんでした。

やはり公共交通というのは、利用のしやすいものでなくてはならないということを念頭におきまして、事務局の中で検討させていただいて、再度提案をさせていただきたいと思います。本当に今日はありがとうございました。

会長

長時間にわたりまして、ご協議いただきまして誠にありがとうございました。12時を回っておりまして、申し訳ありませんでした。なおかつ1月下旬にまた開催いたしますので、よろしく申し上げます。日にちや場所が決まり次第ご連絡させていただきます。

今日はありがとうございました。