

第29回一宮市地域公共交通会議

開催日時：平成31年1月24日（木） 13:00～14:05

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、
葛谷 凱治、松崎 俊行、吉岡 実、梅村 和行、伊藤 英樹、増子 雄一、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

定刻となりましたので、ただいまより第29回一宮市地域公共交通会議を開催させていただきます。なお、加藤副会長より少し到着が遅れるというご連絡をいただいておりますので、ご報告させていただきます。

皆様方におかれましては大変お忙しい中、年末に引き続きご出席賜りまして誠にありがとうございます。また、前回の会議におきましては、ご協議いただく資料が不足しておりました、改めての開催となりましたこと深くおわび申し上げます。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、どうぞよろしく願いいたします。

本日の資料は事前に送付させていただいておりますが、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きたいと思います。よろしかったでしょうか。

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、どうぞよろしく願いいたします。

会長

皆さん、こんにちは。年末の会議に引き続きの開催となりましたが、よろしくお願いいたします。

本日の協議事項としましては、前回の会議から持ち越しになっております「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」と「生活交通確保維持改善計画変更認定申請（案）について」となっております。できる限りスムーズな議事進行に努めてまいりますので、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

今日は資料の中に市内バス路線や、iーバスミニの利用実績についても資料がついております。これについて、いつもは事務局から報告を受けておりますが、前回の会議でほとんど説明をしていただきましたので、今回については資料提示のみとさせていただきたいと思っておりますので、ご了承いただきますようよろしくお願いいたします。

それでは協議事項の1番目「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」に入ります。前回の会議では説明がありましたが、交通渋滞等に伴ってバスの遅延が頻発している。なおかつダイヤに沿った運行をしようとする、法令で定められた乗務員の休憩時間が確保できない。そのようなことで、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への見直しを行いたいということで、前回の会議では事務局から資料が提示されました。その資料について委員から、こうした変更の案を出すのであれば、実際の遅延状況、それぞれの便がどの程度遅延しているのか、それに伴って休憩時間等にどの程度食い込んでいるのかといった、具体的な数量的なデータを明確にしないことには、ただ案として出されても、数字的な根拠が不足しているのではないかというご指摘がございました。

もう一つは、尾西北と木曾川・北方コースの時刻変更として出したのですが、一宮コースはどうか、あるいはそれ以外のいろんなコースにも影響が出てくるだろう。だから他の検討案の提示があつて然るべきじゃないか。それぞれの案の検討があつて、結果としてこのコースしかないということであれば、それはそれで理解できるのではないか。そういうご意見が提示されて、それを受けて本日の会議が開催されることになりました。そして、事務局と名鉄バスの両者の間で遅延状況の裏付けとなる資料であるとか、変更に当たっての検討案を資料として提示するとか、そういうことをお願いしました。その結果、今日の資料提示になったとご理解いただければと思います。

それでは、前回の説明を補足するという形になると思っておりますが、事務局から資料の説明をお願いします。

事務局

iーバス（尾西北、木曾川・北方）コースのダイヤ変更（案）について説明させていただきますが、会長さんからお話がありましたように、前回の会議で事務局案としてお示しをさせていただきましたが、実際の遅延状況のデータやそれに至る検討状況の資料をお示しできておらず、本日改めてご協議いただくということになり大変申し訳ございませんでした。前回は資料としてはお示しできていませんでしたが、ダイヤ変更を検討する中で名

鉄バスさんからも遅延のデータをいただきながら、いろんな案を名鉄さんと協議しながら出てきたわけですが、今回名鉄バスさんから直近の遅延データをいただきまして、再度検討をし直しました。

前回、加藤副会長さんからも、尾西北、木曾川・北方コースの2コースだけでなく、他の一宮コース、尾西南コースの乗り継ぎを考えると、そういったことも考えて見直すという案もあるのではないかと、一定の連続した運行の後にまとめて休憩を取るというパターンもあるのではないかとご指摘をいただきまして、本日再検討した案をお示しさせていただいております。

改めて本日ご協議いただくわけですが、前回ご指摘いただいた点も踏まえまして、会長さん副会長さんと事前にご相談をさせていただきまして、前回の案を一部修正させていただいております。

<資料説明>

会長

説明ありがとうございました。基本的には資料1-1の数字的な表とグラフが基本となります。それを受けた形で、資料2-2がそれぞれのコースについていろいろ検討してもらった案でございまして、メリット・デメリット等が書いてあります。そうした中で、事務局としては、検討した中で例えば一宮コースとかも変更しますと、他に大きな影響・デメリットが出てくるということから、基本的には、尾西北と木曾川・北方コースのみのダイヤ変更を事務局としては検討していきたいというところでございます。

それからもう1つは、資料2-1の2枚目を見ていただけるとわかると思いますが、前回の案はダイヤを一律に変えるというような案でございました。前回の資料では5-1で、全部の便で変更しますという案でございました。今回の案はそうではなくて、例えば、尾西北で見えていきますと、1便と2便と9便については運行時間を50分から53分にする。ここは遅れが目立ちますので、そうしていく。なおかつ、その便については休憩時間を17分にして、運行間隔を60分から70分にしていく。それから3便から8便については、遅れないものですから、運行時間は50分のままで、休憩時間は20分という形にしていきたい。同じように木曾川・北方コースについても、現行の50分運行だったものを1便、2便、8便、9便については55分、残りの3便から7便までは50分にして、休憩時間を1便、2便、8便、9便は15分、3便から7便については20分にしていく。そういうことで、一律ではなくて、便ごとの遅延状況等を鑑みた上でこうした変更案を出し

てきたということでございます。

そうしたところをご理解いただいて、前回の一律から今回は細かくなっていますが、変更するコースそのものは変わっておりません。時間帯によって変更内容が異なるということになると思いますが、そういう変更案を事務局側から提示されたということでございます。

申し訳ないが、ここに書いてあるヘッドダイヤという意味について、もう1回教えてもらえないかな。

事務局

ヘッドダイヤといいますのは、資料2-2の一番下に注釈として書かせていただきました。60分に1便が毎時同じ時刻に発車するダイヤということで、例えばA停留所というところから、8時、9時、10時とそれぞれ毎時05分に発車するダイヤになります。同じ停留所から毎時同じ分数に発車するダイヤのことをヘッドダイヤと表現しております。

会長

ありがとうございました。それ以外でも皆様方からご質問等がございましたら、お願いします。

委員

今回の会議については、会長さん副会長を入れてこの資料を作られたということだと思います。この前はそういうことがしていなかったために今回の会議を開くということになったので、これからもそういう体制で協議に入っていただきたいと思います。

会長

済みません。前回もある程度打ち合わせはしていたんですけども、細かい数字的な裏付けまではしていなかったということで、加藤先生ご指摘のとおり形で、今回改めて遅延がこういう数字が出てくると、だったら一律じゃなくて、時間によって遅延が出ていけば見直さないといけないし、出ていないならそのままでいいんじゃないかということも、数字によって明らかになってきたものですから、できる限り今後もこうしていきたいと思っております。

委員

会長さん、副会長さんがしっかり連絡を取り合ってもらえばこうしたことはないと思いますので。

会長

皆様方のご意向も大事にしなきゃいけないと思っていますので、全部が全部というわけにはまいりませんが、前回については私も裏付けになる資料が十分じゃなかったという気はしています。ここで皆さん方に、今日も出席いただくためにご足労いただいたということに関しては申し訳ないと思っている次第でございますので、ご理解いただきたいと思えます。

委員

愛知県交通政策課の瀬尾と申します。1点質問させていただきます。運行便数が10便から9便に減便になるのですけれども、減便によって運行委託契約に変更はあるのでしょうか。

事務局

金額は当然変更になりますが、契約期間は4月から3月までの単年度で契約していますので、そのタイミングで切り替えさせていただきたいと思えます。

委員

減便だから下がるということですか。

事務局

便数としては減るのですが、運転手さんの拘束時間としてはそれほど変わらないものですから、賃金の上昇分ですとか燃料費の単価が上がっておりますので、減額ということにはならないのではないかと聞いております。

委員

愛知運輸支局の二輪と申します。見方の確認と質問なのですが、資料1-1の中ほどに棒グラフがいっぱいありまして、そこに「遅延状況を反映したダイヤ見直しによる遅延吸

収分（3分）」「休憩時間延長による遅延吸収分（7分）」と書いてあるのですが、赤と青の網掛けに収まっている部分に関しては、必要な休憩が取れるという見方でよろしいですか。

事務局

ご質問の赤と青のところですが、前回は一律に3分と7分に休憩と運行時間を延ばすということで考えておりましたので、合わせて10分延ばすということで、網掛けの部分に収まっておれば10分の休憩は確保できるということでお示ししてございます。

委員

重ねてご質問なのですが、ところどころ網掛けから飛び出ているところがあるのですが、こういう場合は、基本的には休憩時間がなくなるので、次の便とかで休憩できるという見積もりをされているということなのですか。これはどちらかと言うと名鉄さんにお聞きする話なのかと思えますけれども。

11月24日は特異日のようなものすごい遅延をしているのですが、このような特異日で、それでもなお吸収ができなかった場合は、社の体制として何からの方法が取れるということでしょうか。

委員

名鉄バスの吉岡でございます。今の遅延の特筆的なところでございますけれども、基本的には、こういった遅れの事案が発生して休憩時間が確保できず連続乗務に抵触することになりそうなときは、乗務員からの申告もそうなのですけれども、そういったところに注意を払って、必要であれば乗務員を応援に入れるような形で休憩時間の確保を図っております。

11月24日ですけれども、この日は高速道路の事故がございまして、一部幹線道路にまで影響を及ぼしたという特殊な日でございます。当然こういう日におきましては、代わりの乗務員を仕立てて確実に休憩時間を確保できるような体制を、日頃から他の路線もそうですけれども、抵触しないように運行管理をしておる状況でございます。

それから遅延に対しての経費的な部分ということですが、こちらにつきましては、特殊な日と、当然渋滞状況によっても休憩時間が確実にとれない場合もございます。ただ、現実的な時間配置をしていただければ、ほとんどカバーすることが可能でございます。経費的な部分については設定されているダイヤを基に算出させていただいて、現状はそれ以

上のプラスアルファの金額が出るような形には契約書もなっておりません。

会長

ということですので、ご理解いただきたいと思います。

それ以外でご質問はありますでしょうか。

委員

このデータはとても専門的で、なかなか私としては、このデータから読み取れること
の理解はなかなか難しく、皆さんのお話を聞いて少し感じたところなのですが、11月2
4日のその後の遅延について、事務局からの説明で、事業者のほうで振り替えをしたため
に遅延が出ていないと言われたのですが、意味がわからないので教えてください。

事務局

今お尋ねの件につきましては、この日は大きく遅延が発生しておりました。大幅な遅延
が発生した際は、順々に後の便にも影響してまいりますので、ある時点でもう1台の代わ
りのバスを走らせて、一時コース上に2台が走るような形で遅れに対応させていただいて、
遅れが解消したら1台は引き上げるという対応方法で遅延を回避するという方法でござい
ます。

会長

名鉄さんとしては当日そのような対応をされたということですね。めったに起きない、
高速道路で事故があつて、結果として車が下に降りたようで、それで大渋滞が起きたとい
う日だったようです。今後もめったに起きないとは思いますが、名鉄さんとしては
そういうことがあれば、こういう対応をされるということです。できる限り乗る方の影響
を少なくするようという形で対応されると思いますので。

副会長

今朝高知から来たので、若干遅れてしまい済みませんでした。最速で来たのですけれど
も、この時間でした。

資料1-1の見方ですけれども、これは単純に言うと、今は1時間に1本、ちょうど1
時間後に来るようにするために1周50分で10分休憩するというダイヤだけれども、ダ

イヤどおりに走るということだけを考えれば10分まで遅れても次の便は出ることはできる。でもこの10分が1分でも遅れて9分とか8分とかになると、実際このコースの運転手さんの休憩が、今はこの10分が休憩ということになっていて、それをきちんと毎回10分取れないと、実は法令上は10分よりも下回るとゼロ分にカウントされてしまう。だから絶対10分以上取れるようにしないとイケないですけども、それが資料を見ると、半分くらいは取れていない。なのでまずいということが現実です。そもそも、今の50分と10分だったら、ゼロのところは守れているけれども、ゼロじゃないところは守れていないということなので、守れていないところがたくさんあるということで変えなきゃいけないことになりました。

今度の案は、50分を53分とか55分にすることがまずあります。それはいつも遅れる朝晩、昼間はそんなに遅れていないので50分のままということですけども、60分に1本じゃなくて70分に1本にするので、余裕の休憩時間の部分が今だと10分ですけども、17分とか15分とか20分が増えるということです。そうなった場合は、遅れてもいいのは70分なので10分だったら遅れてもいい。53分とか55分になっているところは7分とか5分になる。ただ、7分とか5分になっているところはもともと遅くなる可能性が高いところなので、今までよりはダイヤどおり走れるようにする。そうすると、結局、今出ているところのほとんどはゼロあるいは10分以下になるという説明でした。

ですけども、支局さんが聞かれたように、特別な事故だとか荒天だとできませんということになるので、これは名鉄さんが他の路線でもそうだろうと思いますけれども、そうなりそうときは別の方を出して乗り換えるとか、別の便を出して走るということ。特に遅れが大きいときは、別のバスを出さないと前のバスが着かないので、次からの便が全く出せないということになって一番いらいらするパターンですから、出していくことをされる。そういう体制で法令違反はしないようにするということですけども、常態化するとまずい。たまにあるということだったらいいけれども、常にあるということは、常にその人はそういう仕事をするということなので、もっとたくさん人をいてもらわないとイケないということになる。運転手不足からしてそれはできないので、たまにそういうことがあるということで抑えたいというのが今回の趣旨。

ですが、私がもともと主張していたのは、資料2-2にある4番の方法。なぜかという、4番は30分をきちんと取る。それでも30分でも20分遅れたら取れないので、1時間くらい取ったらどうかと。つまり真ん中で1便くらい休んでもいいんじゃないかと申

し上げてきましたけれども、それは困難だということで、僕は理由がよくわかりませんでしたけれども、困難だというご説明でしたので、結局前の案とそんなに変わらない案になりました。ということで、力不足で申し訳ないのですけれども、現状はそういうことです。

ですが改めてお願いしたいのは、やはりみんなが何を考えているかということ、便利にするためには利用が多くないといけないということで、これは余談ですけれども、私は今日高知県の大杉駅というところ——皆さんご存じないような駅だと思いますけれども、大歩危駅から近いところです。そこから乗ったのですが、その駅に「3月16日から朝の1本が減ります」という掲示がありました。どうしてかということ、朝は6時と7時に2本の高知行きがあるんですけども、その後の高知行きが少ないと。それは近くの南国市とか香美市にある高校へ行く生徒が30人くらい乗っているそうですが、それをやめざるを得なくなると、1本前の便にみんな乗ってくださいと。20～30分早くなるそうです。その前の便は高知市へ行く生徒さんが乗っている。なので近いところの人も早くなるので乗ってねという体制ですけれども、以前と比べたら大分少なくなってしまったので、昨日の高知での会議でも、それは非常に困るというご意見が出ましたけれども、やむを得ないということでした。

基本は利用が多いので増やしていける、利用が少ないと減らすことになるわけですけれども、今回は決して利用がそんなに大きく減ったということもないのに減らさざるを得ない。つまり、今までのダイヤに無理がありました。法令自体は昔と同じなのですが、適用が厳しくなる中で、先週の15日に「クローズアップ現代」でバスの事故をどうやってなくしたらいいかということで、いろいろ問題があるということで私も出させていただきましたけれども、そこでも話題になったように、法令をきちんと守ることが非常に大事だと。もともと大事ですけれども、よりきちんと守らなくてはいけない中で、やらざるを得なかった。僕の中では非常に残念なことです。そういうときこそ、どうしてこれをやらなくてはいけないか、どうしたらお客さんへの影響を最小限に食い止めて、是正できるかということを追及していかななくてはいけないということなので、私も本当はこれがなければずっと高知にいて、よりよい方策を考えようと思っていたのですが、ここに来たという経緯でして、そういう意味では、そういう案をもともと出すことに至ったということに関して私自身も責任があると考えていまして、おわび申し上げますとともに、新しい案がもう少しいい案が出てくるとよかったです。残念ながらそうではなかったということで、申し訳ないと思っております。

ただ、やはり私は先ほどの4番の案でできないかと考えていましたので、これからもよ

く考えていただきたいと思います。4月1日から変えていかななくてはいけないという時間の制約の中で、今のダイヤがだめというのはもうわかっているので、もう時間がないのでやむを得ないのですが、ここからまた改めて他のコースも含めて、不便さを解消できるようなことを考えていただきたいし、告知も、お客さんが減ったからこうするのではないということも言うていただきたい。そうではなくてただ改正すると言うと、利用者から見れば改正じゃなくて、改悪でしょと。現場からすれば改善ですけれども、利用者から見たら改悪以外の何物でもないのです、これが今の制約の中でやむを得ない、改正でも改悪でもなくて改定と言ったほうがいいのかもしれませんけれども、本当の意味での改正とか改善に至るにはどうしたらいいか、もう少し知恵を絞っていかなきゃいけないのですが、とにかくそこは変なメッセージを出さないようにということをお願いしたいと思います。そうでないと、我々が何をやっているのかわからないということになりますので。便を増やすことができれば、この会議もハッピーな会議ですけれども、残念ながら今回はそうではなかったのです。私も力の至らなさを感じていますが、そういうふうになっていただきたいと思えます。

僕が言っていたのは、昼の1時間を休んではどうかということだったのですが、4番でできなかった理由だけ教えてもらえますか。

事務局

先生のほうからご指摘いただいたように、例えば4時間の連続乗務をするといったときに、そういう方法もとれないかということ相談させていただく中で、名鉄バスさんの労使協定の関係もございまして、長時間の運転になると安全上問題があるということもございまして、その辺の制約がネックとなりまして断念したというところでございます。

委員

名鉄バスの吉岡でございます。弊社におきまして労使協定ですけれども、具体的には3時間乗務する中で10分の休憩時間を与えなさいということで、実際の法令規定からさらに厳しく制約があるということでございまして、4時間連続するダイヤを継続することができないということもございまして、今回の結果ということでございます。

会長

ありがとうございました。課題が多々あるかと思えます。心配するのは、10便が9便

になりました、時間帯も変わってきます。それによる影響は4月以降出てくるのではないかと思います。それは4月以降具体的に乗客数がどう変更していくのか、かつ、この変更によって他のコースにも影響が出てくるだろうと予測されます。他のコースへの影響も来年度以降検討せざるを得ないだろうと思いますし、4番目の加藤先生のご提案等についても今後検討していく必要があるのではないかと考えております。そういうことを前提として、検討はやらなければならないということですが、基本的には今回の案で、ご了承いただくということによろしいでしょうか。

事務局

今回出させていただいた時刻表の案でございますが、基本的にはこのまま進めていきますが、若干微調整で前後にずらす可能性がございますので、その点だけご承知おきいただきたいと思います。

会長

それは理解しますので、基本はご了承いただいたということで、事務を進めていただければと思います。ありがとうございます。

副会長

1点気になるところがありまして、木曾川・北方コースはJR木曾川駅で20分休憩を取ることになります。木曾川駅の乗降が一番多いですが、木曾川市民病院も多いですね。今は10分ですが、木曾川市民病院で帰りに乗るとすぐ20分待つことになる。本当は木曾川市民病院で休憩した方がダイヤとしてはいいですね。木曾川市民病院で休めば木曾川駅でそのまま待たなくていい。ご承知だと思いますけど、木曾川市民病院は待てないので、非常に狭いところですぐ出ないといけないので木曾川駅へ行ってしまふ。以前は木曾川市民病院に2回行っていました。これはいちいち時間がかかるので片方だけになったということでしたが、そのときも10分待つということが懸念されましたけど、今回20分になるというのが一番ネックじゃないかと思います。

改善策を考えないと、根本は木曾川市民病院の午前は10時台・11時台が多いと思うので、その時はそちらで待つのがいいのですけれども、それができない。遅れることも多いので実際は20分も待たなくてもいいのかもしれませんが、今までより確実に10分遅くなるということなので、そこは特に木曾川市民病院から帰る方へのご注意をしていただ

ければ。帰れることは帰れるので、帰れなくなることはないので、特に木曾川のほうではそういう周知をしていただければと思います。

会長

周知もよろしくをお願いします。

それでは次の議題に入ります。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、事務局から説明をお願いします。

事務局

それでは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ご説明をさせていただきます。この議題につきましては、資料はございませんのでご了承ください。

この計画につきましては、バスの運行経費に対する国の補助を受けるため作成する公共交通に関する計画になりますけれども、昨年6月に国へ提出させていただきました認定を受けております。本日もご協議いただきましたiーバス尾西北コースのダイヤ変更で1便の減便に伴い、提出した計画運行回数を変更する必要があるがございますので申請するものであります。また、木曾川・北方コースにつきましても補助金の交付を受けておりますが、補助メニューの違いから県のほうで作成することになっておりまして、県に対して運行回数を変更していただくように申し出を行う予定です。国へ提出するまでの間、修正すべき箇所がございました場合は、会長・副会長へご一任いただきまして、関係先と調整をした上で提出させていただき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

今の件につきましては便数の変更ということで、事務局のほうで進めていただきますようよろしくお願いいたします。これはご了承いただいたということで、ご理解させていただきます。

3のその他ですが、事務局何かございますでしょうか。

事務局

特にございません。

会長

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総合政策部長の熊沢委員から何かございましたらお願いします。

委員

本日は皆様に本当に熱心にご協議いただきまして、誠にありがとうございました。また今日の会議につきましては、昨年末の会議において事務局の不手際で協議が持ち越しとなりまして、再度お集まりいただいたということでございます。大変申し訳ございませんでした。おわび申し上げます。

加藤副会長からもお話がありましたが、今回のバスの時間変更や減便というのは、私どもにとりましても本当に苦しい選択ということでございまして、利用者が減っているわけではない中で、運転手さんが不足するとか休憩が取れない、そういった法令に違反するというようなことで、やむを得ず判断をさせてもらったものでございます。

そうは言いつつも、愛知県が行うものですが、来月には一宮市内で自動運転の実証実験があります。自動運転と言いますのは、皆様ご存じのとおり運転手さんがいなくても公共交通、車が動かせるというものですが、そういった新しい技術に今後期待をしつつ、我々としましても公共交通の充実に努めていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

会長

ありがとうございました。それでは長時間にわたりましてご協議賜りまして、誠にありがとうございました。次回は来年度の5月になると思いますので、またその節には皆様方よろしくご参集賜りますようお願いいたします。本日はどうもありがとうございました。