

第30回一宮市地域公共交通会議

開催日時：令和元年5月22日（水） 10：00～11：28

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、青木 隆子、國井 紀元、近藤 太康、葛谷 凱治、
土川 ますみ、松崎 俊行、秋間 咲季、伊藤 晴夫、久留宮 優司、吉岡 実、
梅村 和行、伊藤 英樹、夏木 良憲、小川 賢二、玄蕃 勝吾、山田 達也、
瀬尾 哲、皆元 洋司、川地 誠一、勝野 直樹

事務局

ただいまより第30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、お忙しい中お集まりいただき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、格別のご理解と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総合政策部次長の木村と申します。よろしくお願いたします。

会議に入ります前に、今回新たに委員をお願いさせていただきます方には、お手元に委嘱状を置かせていただきました。なお、委嘱期間につきましては、前任者の残任期間となっておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、配布しました議事次第に沿ってご協議をお願いしたいと思います。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ますでしょうか。皆様よろしいでしょうか。

本日は本年度第1回目の開催となります。今回が初めての方もいらっしゃいますので、本会議の概要を簡単にお話しさせていただきますと、この会議は平成18年10月の道路運送法の改正に伴い設置が制度化されたもので、地域のニーズに応じた市民生活に必要な移動手段の確保や、公共交通サービスの利便性の向上等、地域の実情に即した公共交通サービスを提供することができるようにするためにはどうすればよいのかを、市民の方や交通事業者、学識経験者、警察、行政等の地域の関係者の方に協議を行っていただく会議として、平成19年2月に第1回の会議を開催してから、今回で30回目の会議になります。

この会議で合意をいただきますと、その合意事項が尊重され、地域のニーズに合った公

公共交通サービスの提供が行うことが可能となり、道路運送法上の手続きの弾力化や簡素化の特例措置も受けることができるとされており、ここでの協議・合意は大変重要なものとなります。

本会議は、おおむね年2回から3回程度の開催予定となっておりますが、協議をお願いしなければならないことが出てまいりましたら、随時、会議を開催させていただきますので、お忙しいところ恐縮でございますが、ご出席いただきますようお願いいたします。

それでは、議題に移らせていただきます。この後の議事進行につきましては会長さんをお願いしたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

会長

改めましておはようございます。本年もどうぞよろしくお願いいたします。本日の会議は、本年度の最初になるわけですが、先ほど事務局から説明があったように、平成19年から数えますと12年が過ぎ、29回までは平成の時代ということですし、30回目が令和の時代、これから改めて令和の時代の公共交通をとということで、皆様方の協力のもとにしっかりやっていきたいと思っている次第であります。

本年度は新たな委員が多く入られたということもございまして、昨年度から引き続きの方も見えますが、ここで改めまして、皆様方全員にお名前と所属を簡潔に紹介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した。最後に二人だけ簡単に挨拶させていただきます。

先ほど言いましたように、最初から携わさせていただきました。十数年経ったということですが、当初は一宮のiーバスだけで始まりまして。それから生活交通バスということで、萩原やそれぞれの地区に出来上がってきた。名鉄バスさんはもちろん今も頑張ってみえます。この3つでやってきたのが、3年ほど前からiータクシーという形でタクシーの部分にも広げていった。それから今年度から丹陽地区で買い物等にもタクシーを利用するという形になりました。そういう意味合いでは少しずつ広がっているかという認識を持っています。

しかしながら、iーバスにしても生活交通バスにしても、うなぎ登りになっているかと

いうと、なかなかそうではございません。まだ、市民の方々に十分認識されているかという、そうでないような部分もあるかと思えます。今日も利用者数の報告がありますが、1か月しか経っていないのでわからないけれども、大きな減少を遂げているような地区もございませう。そうした意味合いでいくと、まず路線変更や時間変更、便を減らすとかというようなことが起きた場合には、相当な影響をもたらすことが今回も見ることはできます。そういうことをやりながらも、なおかつ維持しなければいけないということを考えると、大変な仕事かと思っている次第です。

私、吉田と言いますが、できる限り一宮の公共交通の発展のために頑張っていきたいと思えますので、今後ともよろしくご指導のほどよろしくお願ひしまして、挨拶に代えさせていただきます。

副会長

名古屋大学大学院環境学研究科の加藤と申します。私も長くやらせていただきまして、お世話になっています。ちょうど今日の議題に確保維持改善計画がありますが、6月末が締め切りということで、昨日数えてみましたら、私自身は27個これから会議があるということで、最初が一宮ということ。授業を本当にやっているのかと言われますが、授業は月・火と集中させていまして、昨日、一昨日は授業をやって、あとは滋賀大学も兼任しているので、滋賀大学の授業もしています。今日は大学の会議をさぼってきているので、ここにいるのは大学には隠密にしています。

今は国の審議会にも出ていまして、道路運送法の話が出ましたが、地域公共交通活性化再生法という法律がありまして、その法律の見直しを今考えています。タクシーの相乗りの話や、自家用有償送迎とって白ナンバーだけお金を取って運ぶというのをどういうふうに関域にとって役に立つようにしていくか。「Ma a S (マース)」という言葉が最近流行っていますが、スマホで決済して予約できるようなシステムです。そういったものをもっと導入できるかということをやっているわけですが、そういう難しいことはいいとして、地域で頑張っているいろいろ考えて、いい公共交通を作って、池袋の事故でも話題になりましたが、特にお年寄りが無理に運転を続けるということ。本人は無理と感じていないかもしれないが、はたから見るとその運転でいいのかという運転をされて、大きな事故を起こすということも結構見受けられて、公共交通をきちんと確保することで、車に頼り過ぎない生活をしていくということも大事だということの中で、この会議の重要性がまた増していると思えます。

今思い出しましたがけれども、愛知県警さんのほうで平成30年度に委員会をやっている、愛知県の高齢者の交通安全対策グランドデザインの検討委員会、この報告書が3月に出たんですが、私も委員として出ていましたけれども、高齢者の交通安全のためにいろんな対策をやらなければいけない中で、一番大事なのが公共交通の充実と。警察さんにはできないことなのに充実しなければいけないということで、作ったのはいいんだけど、どうやってこれを宣伝していくかといったら、地域公共交通会議というのがあるから、そこで紹介し宣伝するというので今日持ってきているわけです。こんなふうに、以前だと交通安全と公共交通が——一宮は地域ふれあい課で同じでしたが、今は別れていますけれども——ちょっと違う話なのかと思っていたら、また同じように考えなきゃいけないということで、これ1つとってもすごく大事だということで、令和の時代にぜひ新たな気持ちで公共交通に取り組んでい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

では議題に入りたいと思います。本日の議題は報告事項としましては、「一宮市内バス路線等の利用実績」、「iーバスミニ利用実績」、「地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について」となっております。また、協議事項としましては「公共交通協働推進事業計画の変更について」、「生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統関係）（案）について」となっておりますので、よろしくお願いいたします。

初めに報告事項に進みたいと思います。「一宮市内バス路線等の利用実績」と「iーバスミニ利用実績」について、事務局から一括して説明をお願いいたします。

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吉岡委員様から、ご意見がございましたらお願いします。

委員

名鉄バスの吉岡でございます。資料3で名鉄バス路線の利用状況ということでご説明をさせていただきます。全体の数字としては101%ということで、前年を上回るという結

果でございましたけれども、先ほども説明がありましたように系統によっては増減があります。これにつきましては、実際にダイヤ改正の関係もございまして、一部重複する区間でダイヤの入れ替わりであるとか、そういった関係で系統が乗り替わるというイメージです。例えば、一宮・川島の系統路線と一宮・宮田の系統なんですが、駅から中島通あたり、市民病院も絡めての区間ですが、そういったところでかなり重複している区間がございます。ダイヤの調整の中で、今までご利用になっていたお客様が違う系統へ乗り替わってきたということも、数字の中から読み取れるのではないかとこのところでございます。

岩倉の系統は若干減っている数字なんですけど、こちらの沿線上の事業者さんの形態が少し変わって、いつもご利用になられた方が減ってきているのではないかとこの報告もいただいております。1日辺り30人くらいが乗らなくなってしまうと、これくらいの人数の減少が十分考えられる。そういう実態があるのではないかと読み取っております。

古知野の系統、起の系統は増加傾向になります。起の系統につきましても、ダイヤ改正ごとに合理化ということで、若干便数の調整もさせている中でもあるのですが、こういった形で便数の調整をさせていただいているにも関わらず利用者が増えていると、まだまだ沿線の方の利用が根強く伸びているというところでもあります。また、古知野の系統は周辺の住宅の方がご利用されているのと、滝学園の学生のご利用も影響があるのではないかとこのように読んでおります。

光明寺につきましては、インターハイの関係で季節的に多くの学生のお客様がご利用なられたということで年間の数字の状況を見ているところでございます。

会長

資料3を見ているのですが、岩倉線と宮田線で若干減る数字は出てきているんですが、トータル的には名鉄バスさんについては、1.03%増えている状況だということが読み取れますし、それからiバスについても木曽川・北方コース、尾西南、千秋、ニコニコふれあい若干減少傾向にありますけど、iバス一宮コースが大きく増えているということがあって、トータル的には100.44%という状況かと思えます。もちろんこれからも、もっともっと努力する必要があるかと思えますし、先ほど言いました資料1の尾西北コースの4月が前年に比べて81.4%ということで、18.6%減っている。しかし逆に言うと、木曽川・北方は99.6%ということですから0.4%しか変わりはない。このことについては、今後の動向を注視して、そのときによっては対策を考える必要があるんじゃないかと思えます。

資料4では、iーバスミニが4月に37.4%増えているという状況が出てきております。もちろんこの後どのような方向へ行くのかというのは吟味する必要があるかと思えますけれども、全体的にiーバスミニについても増加傾向にあるんじゃないかと読み取れると思っております。

これに関連しましてお気づきの点や分かりにくいとかご質問等がございましたら、ご発言いただければと思います。

副会長

尾西北がやっぱり気になります。減便したわけですが、減便することに当たって一宮コースとうまく乗り継ぎができなくなるということですが、木曽川コースは木曽川駅に行っているんで、そんなに影響ないかもしれないなと思っていましたけれども、尾西北は昔から一宮コースとの関係が深いので、以前も60分を65分にしたときに減ったことがあった。そういう影響が大きいと考えられるのか、もっと違う理由が考えられるのかということを知りたい。3月は2,042人ということで、そこから見ても大きく減っていることになるのですが、何かわかることはありますか。

事務局

今、先生がおっしゃられたように一宮コースとの乗り継ぎが、10分のずれが出てきてできなくなったということで、その辺のところも調べてみたのですが、乗り継ぎというよりも、尾西北コースの中で比較的用户数が大きい、例えば一宮西病院や尾西庁舎の停留所の利用者が大きく減っております。なおかつこの利用者を使い別で見ますと、特に一宮西病院が顕著だったんですが、午前中の1・2・3便はそんなに影響ないのですが、帰りの便でご利用になる方たちのご利用が減っているような傾向がございます。逆に尾西庁舎のほうですと、1・2・4便の朝早い時間帯のご利用が減っています。尾西庁舎のほうについては原因がわからない点もあるのですが、一宮西病院に関しては病院が終わる時間の都合もあって、従来ご利用いただいていた方の診察が終わる時間に帰りのバスがないということで、帰りはご家族や別の手段で帰られておられるのかと推測しております。

会長

一番懸念していたコースであることは、私たちも前回の会議である程度は理解できていたことなのですが、まだ周知が、今まで同じ時間で走っていたのが毎時変わってくるとい

うようなこと、10便が9便になって1便減ったということ、10分多くかかるようになったということ。そうしたようなことが、多分いろんな意味合いで関わりあってこうした結果になっているんじゃないかと予測は立てるのですが、だからといってこのままではいけないというところがあるので、3月の2,042人に比べると500人減っているのですが、500人という数は相当大きいと思える。今後この地区については、木曾川コースもそうですが、今まで以上にこの推移を見守って、もし何らかの対策が可能であれば事務局独自でも必要だと思いますので、その辺よろしくお願ひしたいと思ひます。

副会長

車内での聞き取りはしたほうがいいと思ひます。実際に乗って、お客さんと話しをして、一宮西病院なら病院のロビーとかで話を聞くということはやったほうがいいです。気を付けないと、1回今までのペースで乗ろうとしたら乗れなかったので乗らなくなった。だけど、次はダイヤが変わったことがわかったからこうしようとやってくればいひけれども、そうじゃなくて、やめて別の手段になってしまうという困ってしまう。そうすると、一緒に乗る人が減るので他の人もやめるということがあるので、早いうちに実際乗っている方に話を聞いたりして、何がポイントなのか抑えた方がいいと思ひるので、よろしくお願ひします。

会長

事務局よろしくお願ひします。

続きまして、地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について、事務局から説明をお願ひします。

事務局

<資料説明>

会長

中部運輸局からの第二次評価の結果が資料の裏側に載っているかと思ひます。このように評価されたということですが、これについて中部運輸局さんから何か補足されることがありましたら、お願ひしたいと思ひます。

委員

中部運輸局の小川と申します。私は4月から来たのでこの評価には同席させてもらっていないのですが、いろいろなお話を聞く限り、評価をしていただく先生方から非常に厳しいご意見が出ています。逆にこの評価というのは素晴らしいのかなという印象を受けています。この中の今後はというところで、「引き続き地域の輸送ニーズの把握に努め、近隣自治体との連携による」ということで、近隣自治体との連携のほうがこれからどうなっていくかというところもあると思うんですが、このまま引き続きこのネットワークを構築することを、また検討していただければいいかと思います。

この中で、「おでかけバス手形」、「1日乗車券」の発行ということで、この項にも記載があったのですが、実績が先ほどの利用状況にはなかったんですが、もしあれば教えていただけますか。

事務局

おでかけバス手形の実績ですが、平成30年度は7,769枚発行しております。コミュニティバス1日乗車券につきましては、年間で617枚発行をしております。それぞれ29年度と比較しますと、1日乗車券はプラス6枚、おでかけバス手形はプラス123枚増加しております。

委員

二次評価のところで「ラストワンマイル」という言葉があるのですが、どういうことでしょうか。

副会長

ラストワンマイルは最後の1マイルということですが、1マイルで1.6kmです。停留所から近いところはいいのですが、遠いと乗れないということで——アメリカで出てきた言葉なのでマイルになっているんですが、駅とか停留所からちょっと遠いところだとそこまで行く交通機関が必要だけれども、1kmくらいの交通機関はなかなか難しいねと。それだけだと全く儲からないし、効率も悪いし、需要も多くないのでどうしたらいいかというのが世界的に課題になっていて、その中でi-バスミニがそういうことをやろうとしているということで、全国的には結構やっていることではあるんですが、こういうことも積極的に取り組んでいるということで、評価されたということです。

ちなみに私も委員なので評価委員会は出ていますけれども、おでかけバス手形は本当に評価が高い。全国的に見てもあまりない。ないというのはどうないかということ、民間のバス会社路線と、市のコミュニティバスの両方とも乗ることができるというのは、下手をすると民営バスは大きな収入減になってしまうこともあるので、なかなか難しいんですが、一宮の場合は平日は昼間だけ、土休日はずっと使えるという形で両方とも使えるということをやっている。非常に珍しいということで、利用も段々増えているということで、とてもいいという評価になっているということです。一宮は総じて派手さは全くないのですが、公共交通の有名どころというところがあって、そういうのには出てこないんですが、バランス良くいろいろやっているなということになるので、そういう意味では評価がいいのかと思います。私自身は一宮市は内輪だから評価はしないですが、むしろ聞いていて、ありがとうございますと言っている立場です。

会長

確かにラストワンマイルというのは僕も見落とししていましたので、ありがとうございました。そのことも含めまして評価を受けたことは事実でございますので、ご理解いただければと思います。この議題については終了させていただきます。

ここで、協議事項に入る前に事務局からご報告がございますのでよろしく申し上げます。

事務局

資料はございませんけれども、iーバスミニに関して1点ご報告をさせていただきたいと思っております。昨年度12月19日に開催いたしました第28回の会議におきまして、iーバスミニの浅井町連区の運行事業者として、尾張交通株式会社さん及び尾張西部タクシー株式会社さんを追加するという形で協議をお願いし、合意をいただきました。この4月からの事業者追加に向けて準備を進めてまいりましたが、昨年度も委員をお願いしている方へは3月25日付で、会議の合意内容の変更についてという形で資料を送らせていただいたのですが、事業者さんの都合によりまして、4月からのiーバスミニへの事業参加ができなくなってしまったため、現在は従来どおり名鉄西部交通西部さん1社によってiーバスミニの運行をしております。

今回は残念ながら参加いただけませんでしたけれども、支障となっております理由が解消されましたらご協力をいただけるということを尾張西部交通西部さんから言っていておりますので、その際には改めて議題として提出させていただいて、ご協議をお願い

したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

会長

ありがとうございました。前回の会議でiーバスミニの浅井町連区の運行事業者として2社を選定させていただいたということですが、ご送付させていただいたと思いますが、事業者さんの事情によって今回尾張交通さんが降りられるという状況になったものですから、従来どおり名鉄さんだけという形で進行していくということでございます。関連して尾張交通さんから一言ございましたら、お願いできればと思います。

委員

尾張交通の伊藤でございます。昨年度せつかく合意をいただいて、この事業について進めていくということでやっていたのですが、実は尾張交通ではないのですが、尾張タクシーグループに入っている犬山タクシーが不祥事——車検切れで運行を数日間してしまったという事例がありまして、当然のことながら支局さんへは報告ということで、届けを出させていただきました。当然ペナルティがあるわけで、30日間の2台運行停止と、1年間はペナルティ期間ということで、今年の11月までペナルティ期間があったのですが、浅はかな考えで、尾張タクシーグループではあるが尾張交通ではなかったもので、それは違うと思っていまして、申請を出しましたところ代表が同じということで、今年の11月までは申請は認可できないと言われました。

皆様方には本当にご迷惑をおかけする事態になってしまいましたが、再発防止策としては、それまではそれぞれの整備管理者のみで車検や3か月点検を実施していた部分がありましたが、今は修理工場や本社でも今までの1つのチェックじゃなく、3点でチェックして二度とこういうことがないようにやっております。こういうことがないようにいたしますので、また来年度、もし合意をいただけるのでありましたら、iーバスミニの事業についてやっていきたいというふうに考えておりますので、よろしく願いいたします。ご迷惑をおかけして本当に申し訳ございませんでした。

会長

今回のこの件につきましては、以上の事情によって2社から1社になるということだけご理解いただきたいということでございます。尾張タクシーさんにおかれましては、全体的により清廉潔白と言いますか、そうしたことをされて、何とかまた復帰いただけるよ

うな方向で、私どももきちんとした形で迎えたいと思っておりますので、これからもどうぞよろしくお願いしたいと思います。

報告については以上とさせていただきたいと思えます。

それでは続きまして、協議事項の1番目の「公共交通協働推進事業計画の変更について」に移ります。この公共交通協働推進事業計画というのは、平成30年度からの一宮市公共交通計画に記載されている利用促進策について、より具体的にどういった事業を展開し、利用促進を図っていくかということについて記載した計画として、昨年、上位計画となる公共交通計画の下位計画として昨年度に改めて策定したものであります。これまでもいろいろな事業を行ってきていますが、事業内容について年度も替わってきておりますし、それ以外でもいくつかの変更点がございますので、それについて事務局から説明をよろしくお願いいたします。

事務局

<資料説明>

会長

どうもありがとうございました。これは平成30年度に皆さん方にお諮りして策定したのですが、その中でそれぞれ目標等を設定したところです。その目標のところ、数字は同じですが元号が変わったということがございますし、期間が変わったということです。大きく変わったところは、実施事業のシで、系統番号を付けるという表記が色々出てきたということと、追加されたのがテ、ト、ナです。大和町・萩原町コースで中島小学校の3年生児童を対象にした乗り方教室・体験乗車を実施したということと、iーバス大和町・萩原町コースの車内に意見箱を設置したということ、iーバス尾西北コースの沿線の施設紹介やバスを利用した買い物体験ツアーを実施したというようなことが新規に追加された状況です。また、ウェブを利用したものも少しここに書き加えられているというようにご理解いただければと思います。

これについては協議事項でございますので、皆様方からご意見等ございましたらよろしく願います。小学生が体験するのは大変いいことだと思いますし、意見箱の設置もいいと思う。意見箱はどういう意見があったのか、もし可能であれば、入っていたものを見せていただければ思ったりするのですが。事務局でこういう意見があったとかわかりませんか。

事務局

始まったばかりでそんなに件数としてはいいのですが、大半のものが「こういうバスを走らせてくれてありがとう」ですとか、「いつまでも走らせてくださいね」といった好意的な意見がほとんどで、嬉しい反面、改善という部分については今のところご指摘はいただけていないという状況です。

委員

子どもたちのバスの乗車体験は、びさいまつりでも昨年乗車体験をして、それに乗ってノートがもらえたと、すごく喜んでいる子どもさんもいらっしゃいましたので、そういう機会はすごく大事かなと思います。

今、会長さんがおっしゃったウェブを活用したというところで、利用の仕方の講習じゃないですが、実際に乗っていらっしゃる方に具体的にこういうふうにできますよとやらないと、ありますよと言われても難しいからできないと思われる方もいらっしゃるんじゃないかと思います。私たまたま警察のほうで役をさせていただいているんですが、そこで警察から「パトネットあいち」というものが自分の区域を指定して、メール配信で不審者情報とか交通事故であるとかの情報が入るのですが、そういうのもっとたくさん役員の中で登録してくださいと警察の方がおっしゃいます。もしできなければ、僕がここでやりましますよというくらいまで言っていただきます。なかなか広げるということは大事なのかと思います。

私は尾西地域なので、ナの体験ツアーの実施が前もって分かれば、必ずお邪魔できるかわかりませんが、私も体験してみたいと思いました。

会長

ナをもう少し、どこのお店だとか、コマーシャルにならない程度に説明していただければと思います。同時に、ウェブに関しては、時間があれば実はお願いしたいんです。5分で講習できないだろうかと思っているのですが、全員とは言いませんが、もし時間の取れる方は事務局が説明してくれると思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

この件に関して、ナの説明が可能だったらお願ひします。

事務局

先ほどのウェブの関係は、後ほど、もし時間があればご説明させていただきます。

買い物ツアーにつきましては、手元に協議会だよりがございまして、バスの沿線で行ける病院などを紹介していますが、それに加えて買い物施設に実際に買い物に行くということで実施をいたしております。もし青木委員さんが参加されたいということであれば、地域の方が主体で行っておりますので、こちらからご連絡させていただくような形でお願いしたいと思います。

委員

ありがとうございます。偉そうなこと言って行けませんという可能性もありますけれども、よろしくをお願いします。

会長

それ以外でご質問ございませんでしょうか。

副会長

シの系統番号の件ですが、名鉄バスさんはこの4月にも一部の地域で系統番号を付与されて、名鉄バスの全部の系統に順番に番号をつけていくということでやられていて、一宮も10月にそうなるということです。大事なのは、番号を付けるのは付けばいいんですが、どういうふうに見せていくかということが結構難しい。私自身も岐阜で番号を付けたのですが、番号を付けるのはいろいろ工夫して付けるんですが、どうやって岐阜駅前のバスターミナルに表示していくかとか、ここにマップがありますが、マップにどういうふうを書いていくといいかとか、看板にどういうふうに書いていけばいいかとか、いろんなことがある。それを名鉄さんは考えてやっておられるわけですが、iーバスにも付けていくのであれば一宮市でもいろいろ考えなければいけないことがあるんですね。その辺はどう考えているのかと思っていて、あくまでもシというのは——まずタイトルが路線系統番号付設の検討じゃなくて、実施に変わると思うのですが、実施というのはただ単に付けたということを実施とするのではなく、それをどういうふう to 実際のいろんな案内のところに入れ込んで、皆さんにそれを使ってわかりやすく移動してもらおうかということをやらなければならない。その部分はちょっとお金のかかる話だと思うので、その辺をどう考えているのか。

まだ言えませんが、私自身もある中国地方の都市の路線番号であるとか、それに付随す

る案内の見直しの仕事を昨日の夜もやっていたんですが、同じようなことをやっています。ただでアイデアを出しても、看板全部付け替えるとか、そういうことをやるので、結構かかるということになります。その辺どう考えているのか教えてほしいです。

事務局

路線系統ナンバリングの件ですが、直接名鉄さんとは打ち合わせをさせていただいていない段階なので、今のところこうしていくというものは残念ながら持ち合わせておりませんが、いずれにしても分かりやすく、なおかつ経費的にも安く済ませるような方法はないかということで、いろいろな方法を名鉄さんや加藤先生にもお知恵をかりながらやっていたらと考えております。

委員

系統ナンバリングですが、具体的な計画としましては、2018年度に国土交通省から「乗合バスの運行系統のナンバリング等に関するガイドライン」が出されまして、それに基づきまして、弊社も一部岡崎では導入はさせていただいていたのですが、その一部だけでしたので、2019年4月から本格的に全社全系統に近い形で来年の春までに段階的に系統ナンバリングをしていきます。具体的には、今走っているバスに行先表示があるのですが、そこにこの系統はこの番号で走りますという形で、初めて使われるお客様に対してもできるだけわかりやすく案内ができる。または、わかりやすくこの番号に乗ればいいんだということが結びついて、利用しやすくなる。当然外国人の方に対してもご案内しやすく、利用されやすくなるということを最終的な目標として設定させていただくわけです。一部の名古屋・豊田・蒲郡では4月から導入が開始しているのですが、一宮につきましては10月から開設をしていく、名古屋・春日井も10月から始めるということです。来春までには残りの岡崎・知立とすべて番号を振っていくという形です。

実際に具体的には、基本系統を基に枝線に番号を振る。例えば基本系統が30番という番号が付けば、その系統の枝になる系統が5つあれば、短いところから31・32・33・34・35というようなイメージで番号を振っていくということになるんですが、今まで岡崎地区でもなかなかルール付けが難しかったところがあるのですが、それについて全社的にある統一的な番号の振り方を導入して、統一感がある表示をさせていただく形で進めさせていただいております。一宮管内につきましても非常に多く走っているエリアでございますので、エリアごとに番号を振らせていただいて、お客様にできるだけ利用しやすい

環境づくりをしていきたいと思っております。

先生がおっしゃられたように、駅ターミナルの中の番号表示、行先はこの番号で、この系統番号ですということをどう表示していくとかということなんですが、当然ターミナルの中には行先について番号を表示する。また、通常のバス停にも系統図というものもございます。その中にも番号を記載させていただきながら、時刻表の行先のところにも、この行先はこの系統番号ですと、はっきり分かるように掲出させていただいて、このエリアは10月の開始を目指して順次対応の準備を進めているところでございます。費用的な部分につきましても、市さんとも調整をさせていただき格好になりますので、具体的に調整をさせていただきたいと思っております。

会長

これは名鉄バスさんが徐々に進行していくと、次に行政のiーバスも将来的には勘案し、そういったサービスも含める形でいかないといけないと思っておりますので、その辺は名鉄さんと競合が出てくるだろうと思っておりますけれども、時代はそういう方向へ行きつつあるということは認識していかないといけない。僕らも頭の中で分かっているようでわかっていないですから、こういう部分についてはまだまだ勉強しなくてはならないなと思うところです。

副会長

10月に付けるんですね。

事務局

一緒に進めていかないと意味がないと思っておりますので、一緒にやっていくつもりです。

副会長

10月に名鉄さんが番号付けるので、そのときにiーバスも付ける。そうでないと手戻りもするし、そのとき付けたほうが統一感がある。僕が心配しているのは、空きスロットがあるかどうかです。どうしてもなければ、「i-1」とかという付け方をしていくんだらうと。

委員

その部分は調整させていただきます。

副会長

そうすると、そのときに掲示板とかを作ったら、iーバスにも番号が付くので、iーバスがどうか名鉄バスがどうかということではなく、どこかへ行くんだったら25番がいいよとか、33番から48番へ乗り換えればいいよとなると、わからない方——特に外国人は地名とかが難しいので、乗り換えがしやすくなる。ただ、それをやろうとすると、番号付けるだけだったらかからないんだけど、その後いろいろしていくと費用がかかる。

会長

今回は前年度と違って、特にテ、ト、ナの事業が開始したということも含めまして、これについて、全体的な方向としてはこれで行きたいと思いますが、おおむね了承ということでお諮りしてよろしいでしょうか。

ご了承いただいたということで、この議事についてはこれで終了します。

続きまして、2番目の「生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統関係）（案）について」移ります。それでは事務局お願いします。

事務局

<資料説明>

会長

ありがとうございました。国へ申請するものとして、補助金の関係で、変更点については変更せざるを得ないということがございます。その大きな変更点は、年度が平成から令和ということで数字が入っていますし、もう一つは今日の会議でこうした議論を行ったということが変更されています。そうしたことで、議論しなくてはいけないかもしれませんが、ある程度事務局に任せる部分があるものですから、必要性であるとか基本にしていたきながら、変更点は今見ていただいたものしかないというところなんです。その部分について皆様方から何かご質問等がございましたらお受けしたいと思いますが、いかかでしょうか。

基本的にはご了承いただいたということで、この議題はこれで了承されたということで、終了したいと思います。

その他に移りますが、事務局から何かございましたらお願いいたします。

事務局

2点ほどご報告させていただきます。まず1点目、今iーバスは市内全6コースございます。このうち4コースを名鉄バスさんで、残りの2コースをスイトトラベルさんでそれぞれ運行をお願いしております。この運行事業者さんにつきましては、平成27年度から5年間ということで、事業者選定を行いまして運行してまいりましたが、本年度が最終年度ということになります。来年度以降の事業者選定を秋までに行いまして、来年度以降の事業者さんを決めていきたいと思っております。事業者が決まりましたら、この会議で報告をさせていただくことを予定しております。

2点目ですが、本年4月の市の組織改正によりまして、これまで市民協働課の中の交通政策室という形でしたが、4月からは市民協働課から出まして、交通政策課と名称を変更しておりますので、よろしく願いいたします。

会長

交通政策課に変わったということでございますので、よろしく願いします。

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皆元委員、よろしく願いします。

委員

本日は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す。これからまた、皆様とともにより良い地域公共交通を目指して努力してまいりたいと思っておりますので、引き続きご協力のほど、よろしく願いしたいと思っております。本日は誠にありがとうございました。

会長

先ほどのウェブの話ですが、もし時間が取れば、皆さん方でやってみてもいいという方が見えれば、少し残っていただいて事務局をお願いしたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは長時間ご協議いただきまして、誠にありがとうございます。以上で終了させていただきます。