

第31回一宮市地域公共交通会議

開催日時：令和2年1月9日（木） 10:00～12:37

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、井上 文男、青木 隆子、松木 勝紘、近藤 太康、
土川 ますみ、松崎 俊行、伊藤 晴夫、小川 健司、吉岡 実、梅村 和行、
伊藤 英樹、増子 雄一、上井 久仁彦、玄蕃 勝吾、五條 純、瀬尾 哲、
皆元 洋司、海田 真宏、田内 誠一

事務局

ただいまより第31回一宮市地域公共交通会議を開催させていただきます。

本日は年始早々の開催となり、皆様方には大変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、交通政策課長の星野と申します。よろしくお願ひいたします

本日の会議につきましては、お手元に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っておりますので、よろしくお願ひいたします。

なお、資料は事前に送付させていただいておりますが、本日、差し替え分の資料としてお手元に置かせていただいておりますように、議事次第、12月分の利用者数を加えた資料1から4-2まで、最後に資料9につきまして、差し替えをお願いいたします。

資料に不足や、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。皆様よろしいでしょうか。

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。一宮市地域公共交通会議設置要綱の規定により、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昨年8月24日で2年が経過いたしましたので、過日、書面協議をお願いさせていただいた際、向こう2年間の任期の委嘱状を送付させていただきました。新たな任期となりましてから、今回が最初の会議となりますので、改めましてこの会議の会長・副会長の選出をお願いしたいと思います。なお、選出方法は要綱の規定により、委員

の皆様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、よろしくお願ひいたします。

委員

この会議に関しましては、ずっと長くやらせていただいているのですが、これまでの会長・副会長には、一番最初から関わっていただいています。会長には元一宮女子短期大学教授の吉田有夫様、副会長には名古屋大学大学院環境学研究科教授の加藤博和様。それぞれ、吉田様にはこの会の運営が円滑に運ぶようにいつも引っ張っていただいております。加藤先生にはここ以外の地域の情報や国の施策などいろんな情報をたくさん教えていただいております。とても私たちには難しいですけど、この会議でたくさん教えていただいております。ですから、先ほど申し上げましたように、会長には吉田様、副会長には加藤様でいかがでしょうか。

事務局

ただいま青木委員さんから、これまでどおり会長には吉田委員さん、副会長には加藤委員さんをとのご発言をいただきました。異議等ございませんでしたら、拍手をもってご承認をいただけたらと思います。

(拍手)

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

それでは、この後の議事進行につきましては会長さんにお願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひします。

会長

引き続き会長を仰せつかりましたので、どうぞまたよろしくお願ひいたします。

今日は第31回目ということで、実はこの会が出来上がったのは平成19年ということで13年目ということです。この2人のコンビでやらせていただいたということで、一宮の公共交通には最初から関わらせていただいたということです。ここまで発展と申しますか、よく継続できたなというのが感想です。なおかつ少しずつ上昇、角度でいうと3度から5度くらいのところで増えているんじゃないかという感じを持っております。僕も大分歳を取ったと思うんですが、できる限り頑張っけてやっけていきたいと思ひますので、どうぞ

よろしく願いいたします。

副会長

名古屋大学の加藤です。新年明けましておめでとうございます。よろしく願いいたします。

今日この会議は今年に入って6つ目ということで、この後清須があつて、明日は田原市と新城市で、今週は9つあるのですが、授業は来週からなのでできるのですが、今も青木さんからご紹介いただいて、難しいことばかり言っていて済みません。30個くらいやったんですが、難しいことばかり言うのでやめてくださいというところもありまして、この1月でも、2つ辞めて2つ新しいのが入ってきて減っていないんです。

ちょうど年末まで地域公共交通活性化再生法——この会議のよりどころになる法律ですが、それと道路運送法の改正についての検討会が国のほうでありまして、間もなく来週とか再来週に方向性が公表されるということで、今年は法律が変わる年になるわけです。一宮はそれに上手く乗って平成19年から改革が行われていて、今年も新しい仕組みができるということで、自分も相変わらず関わっているので、それをどうやって一宮市に使えるらいいかということを考えますし、吉田先生から3度から5度という話が出ましたけれども、下向きになったことはあまりなくて、本当に水平からちょっと上くらいをいっているような感じで、派手さは全くないので、全国的にいうと一宮が公共交通を頑張っているというようには全く思われていないのですが、ずっと地味にやっていて、おかしなことも起こっていない。それが一番いいのかなと、変に注目されると逆に視察ばかり来るとか、悪いことはできなくなるので、一宮くらいがちょうどいいんじゃないかと思っています。そのことに引き続き関わらせていただくのはありがたいなと思っていますので、吉田先生のご指導の下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。

会長

ありがとうございました。改めまして明けましておめでとうございます。年始早々の開催ということで、皆様大変お忙しい中ご出席いただきありがとうございます。本日もたくさんさんの議題がありますので、円滑に進めたいと思います。

それでは、次第に沿って、順次進めさせていただきますが、本日の議題は、次第にありますように、報告事項として「一宮市内バス路線等の利用実績」と「iーバスミニ利用実績」となっています。また、協議事項としましては、「iーバス（木曾川・北方、千秋町）コース停留所の名称変更（案）について」、「iーバスミニ停留所の移設及び新設（案）に

ついて」、「iーバスミニ（買物便）の試行運行後の取扱いについて（案）」、「一宮おでかけバス手形の取扱いについて（案）」、「令和元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」となっております。ご協議いただかなければならない項目がたくさんありますので、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、皆様のご協力をよろしくお願ひします。

それでは、初めに報告事項へ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してください。

事務局

（資料説明）

会長

ありがとうございました。これに関連しまして名鉄バスの吉岡様、路線バスについてお願ひします。

委員

市内一般路線の利用状況でございます。全体では100%を何とか維持するという傾向でございますが、まず起線ですが、起線は非常に便数の多い路線でございます。その中で弊社といたしまして、昨今の状況を鑑みまして合理化をさせていただいた経緯がございます。平成31年4月のダイヤ改正時に減便をした経緯があるんですが、利用は伸びているというところがございます。ただ、減便はしたのですが、春以降の対応といたしまして、乗り切れないお客様が見えるということで、絶えず臨時便を出して対応をしていたという状況です。次回の春改正におきましては、またダイヤを元に戻すような対応をするという方向でいきたいと考えております。

一宮・川島線、一宮・宮田線は一部の区間——中島通りまで並行する区間もございまして、ダイヤ改正の関係もあり、両者の便で入れ替わっている可能性もあるので、それぞれ増減が発生していると思います。

岩倉の系統は以前お話をさせていただきましたように、沿線の企業さんの影響で、馬見塚という停留所で1日20人くらいの減少傾向があるということで、そういったことが起因して年間これくらい減ってくるのではないかと推測しております。

また古知野線、江南線についても一部並行する区間がありまして、ダイヤ改正によっ

て、乗り換えがあるのではないかと見ております。ただ、江南団地の利用者の方が若干減少してきているのではないかという感がございます。

丹陽線ですが、丹陽地区の利用が少し伸びているという傾向がございますので、数字として表れてきているところでございます。

光明寺線ですが、昨年度は8月にインターハイが体育館で行われまして、8月が20%くらいの減ということが出てきておりますので、その減少幅がこの数値として出てきているところでございます。

深夜バスにつきましては、昨今の働き方改革というものがございまして、月曜日から木曜日の利用が非常に減ってきているというところでございます。金曜日のダイヤにつきましても、通常ですと50人くらい利用されているのですが、そちらの数字も2割くらい減ってきているかという感もございます。そういった傾向があるということです。

一宮・イオン木曾川線ですが、こちらは大型の商業施設イオン様の影響、路線の周知をしっかりと図られてきている影響で利用者が伸びていると見ております。

会長

ありがとうございました。資料3を見させてもらっているのですが、基本的にはi-バス一宮コースについても増加、残念ながら尾西北については便数が減ったとか、1便の時間が変わったことによって難しくなったとかということが主な原因で、若干の減少ということですが、それでも尾西南につきましては増加という状況ですし、大和町・萩原町についても千秋町についても増加という状況です。高い数字ではないんですが、尾西北については今後もう少し分析をして、時間の問題かコストの問題かと考える必要があるかと思いますが、それでも全体的には微増という状況が見えるのではないかと思うところです。

これに関連しまして各委員の方々でご質問等ございましたら、ご発言いただければと思います。順調に推移していると思います。

副会長

起線について、むしろ減るかと思っていたのですが、なぜ増えているのですか。

委員

確かに利用人員については毎年安定した数字で推移していた路線で、ぎりぎりのところで調整してきたんですが、利用増については、沿線住民の方のご利用が増えてきている。

今までご乗車いただけていなかった方がご利用になってきている。特に新しい宅地が出来たというわけでもないのに、今までご乗車されていなかった方がご利用になってきている傾向があるのではないかと。きちんとした原因はつかみ切れていないです。

副会長

都市近郊部で便数が多いところは、以前はだらだらと少しずつ減る感じだったのが、ここ数年で増えてくるような状況になっていて、ダイヤをちょっと減らしたくらいでも増えてくるのが結構見受けられます。僕が思っているのは、若い方が意外と乗るようになってきているのかなと。だんだんお年寄りになられる方は、車に乗られる方が多いので、そう簡単に変わってくれないんですが、お年寄りでも年齢が上のほうの方はお元気な方が多く、出かけるのが多くて、免許返納でやめてくる方が少しずつ入ってきているという、全体的に減るところがあまりないのかなと思っています。こういう路線は放っておいても乗るから、逆に何で乗るとか乗らないとかきちんと議論したことがないと思うので、ここでも数字を見てよかったか悪かったかとかしか言っていないと思うので、一回調べてみると、どういう人が乗って、どういうふうになっているのかということ、名鉄さんでもやっているかもしれませんが、やってみるともっと乗っていただけるような何かが見つかるかもしれないなと思っています。

一宮・イオン木曾川線ですが、これ実はすごい路線だというのがわかっていて、平成26年からのデータがあるのですが、対前年比で減ったところが29年9月しかない。これがプラスだったら60何か月ずっと対前年比増だったということで、29年9月が惜しかった。実は60か月くらい連続で対前年比増というのは、あるところのコミュニティバスが達成したというので、それで大臣表彰をもらっています。対前年比でずっと増え続けるというのは、なかなか天候が悪いとかで下がることは仕方がないところはあるので、これ実は何気に成長がずっと続いている路線というのは覚えておいていただけるといいのかなと。本当に惜しかったです。ここも一宮市の地味なところといますか、これがなかったら、すごいことです。もし評価のところに書くことがあれば、それも書いておいたほうがいいと思います。

資料3は前年との比較ですが、5年くらい見たときにずっと減っているのか、それとも路線の重複しているところで入ったり出たりして増減しているのか、何年かの傾向で見たほうがいいので、もし次回それが出せるなら出していただけたらと思います。

会長

名鉄さん、もし時系列でわかる資料があれば次回によろしくお願いいたします。それでは、報告事項については終了させていただきます。

続きまして協議事項の1、iーバス（木曾川・北方、千秋町）コース停留所の名称変更（案）についてに移ります。

本日の協議事項は項目として5項目ありますが、項目ごとに、まず事務局から説明を受けた後、皆さんにご協議いただき、その後、道路運送法に基づく合意が必要となる協議事項については、皆さんにお諮りしますので、よろしく申し上げます。

それでは、事務局から説明をしてください。

事務局

（資料説明）

会長

それぞれ名称変更ということで、iーバス木曾川・北方コースは「木曾川西部いこいの広場」へ、千秋町コースについては、キシショッピングセンターが協賛を辞退されたということから地名の「佐野西」へ、それぞれの木曾川地域生活バス運営協議会や、千秋町についても交通協議会及び佐野町内会とも協議して了承されているということです。この件について関して皆様、ご意見やご質問などございますか。

委員

愛知県の瀬尾です。バス停の名称を変更されたということですが、iーバスはバスロケーションシステムをスマートフォンでバス停を検索できますので、名称変更に伴ってこちらの変更もお願いできればと思います。

会長

ありがとうございました。これはそれぞれの地区の状況ということで、それぞれ了承されているということでご了承いただいたということで、よろしく申し上げます。

続いて、次の協議事項2、iーバスミニ停留所の移設及び新設（案）についてです。事務局から説明してください。なおこの議題は、道路運送法に基づく協議と合意が必要となりますのでよろしく申し上げます。

事務局

(資料説明)

会長

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、iーバスミニ停留所の移設及び新設を考えているということです。

停留所の移設については、「馬見塚郷前停留所の利用が少ない理由の1つとして、目印となるようなものがなく地元の意見も入れて、なじみのある神社へ移設することによってより分かりやすいためとのことです。

また、停留所の新設は、iーバスミニの対象地域であったものの停留所を設置できる適当な場所が見つからなかったため設置できていなかったけれども、萩原町朝宮町内の「レインボー萩原」というマンションの敷地内に新しく停留所を設置することでマンションの方々の利用が増えるのではないかと同時に、マンションとの調整が取れたため、今回1か所追加で停留所を設置したいとのことです。

なお、これにつきまして警察の五條委員からご意見をいただきたいと思います。

委員

おはようございます、一宮警察署の五條です。事前に担当者の方と協議させていただきました。

まず馬見塚停留所ですが、当初何案かいただいておりました、バス停の前が交差点になっておりますので、道路上に車両が止まってしまう、敷地内に完全に入ってしまう問題はないのですが、敷地内にしっかり車両が入らないことも考えられましたので、そこについてはしっかり車両を敷地内に入れていただき、敷地内も人の出入り等がありますので、交通事故に配慮していただいて設置していただければと考えております。

レインボー萩原のほうは確実に敷地内に入っていくということで、ちょうどごみ捨て場がありますので、ごみ出しの人との接触などを配慮していただければ、大丈夫じゃないかと回答させていただきました。

会長

ありがとうございました。事務局及び警察の委員から説明いただきましたが、これにつ

きまして皆様方からご意見等ございましたら、ご発言をお願いします。

委員

地元の萩原のことですので、ご質問というかお礼を述べさせていただきます。レインボー萩原、朝宮地区にiーバスミニ停留所ができたことは非常にありがたいと思いますが、花井方という地域があって、この地域の人々の交通手段は二子駅なんです。今まではレインボー2だけだったので、さほど気にならなかった問題が、萩原に3つ停留所があって、1地区だけが旧尾西地区に行くという抵抗感も、ぜひ今後検討いただければと思います。花井方地区も萩原小学校に通い、萩原中学校に通い、高校に行くにはほぼ二子駅を使う領域ですので、今まではよかったかもしれませんが、朝宮ができることによってそんな問題が出てくるかと思っていますので、ご検討ください。

会長

ありがとうございました。井上委員のことも含めて、事務局で前向きに検討いただければと思います。

事務局

今後検討させていただきます。

会長

これは皆様方の合意がないことには決まりませんので、お諮りしたいと思いますが、このiーバスミニ停留所の移設及び新設については、皆様合意ということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」)

合意いただいたということで、次の協議事項3の「iーバスミニ（買物便）の試行運行後の取扱いについて（案）」に移ります。この議題についても、皆さんの合意が必要となりますので、協議の後、お諮りしますのでよろしくをお願いします。

それでは事務局よろしくをお願いします。

事務局

(資料説明)

会長

ただいまの説明にもありましたように、昨年4月から試行運行を実施しているiーバスミニ（買物便）については、自分1人では買い物に行くことが困難な高齢者の方の買物に対する負担を少しでも軽減することを目的として、3月31日までの1年間を試行期間として実施してまいりました。資料4-2を見ていただければわかるかと思いますが、結果として4月から9月までは往路が4名、復路が1名。10月からは往路が1名。今までのところ10名という状況です。さらにこれを増やそうと地域の方とも意見交換を行って、午後のみではなく、午前に運行する日を設けるなどの運行時間の見直しも試みたものの、利用に変化はないという状況です。

もう一つ地域の社会福祉法人の地域貢献活動の一環として、週に一度、地域のスーパーへ無料で送迎する買い物ツアーがございます。さらにこの買い物ツアーは、今後は稲沢市のスーパーやJR稲沢駅への送迎も検討をしているようで、こちらの利用も高いという状況です。残念ながら利用が多くないことから、今年度をもってiーバスミニ（買物便）の運行を取りやめたいというのが事務局の考えです。やめるという提案ですので、これについて皆様方のご意見がございましたらお願いいたします。

委員

iーバスミニ（買物便）は、テストケースとして丹陽地区を選ばれて議会の承認も得られていると思いますけれども、やめるということについてこの数字を見て継続しろということはありませんけれども、そもそも丹陽地区は若い町なので、高齢者人口もそんなにいないわけです。高齢者人口を考えたときにもっと高齢者人口の高い地区として朝日・北方・浅井・萩原があります。試行としてこの数字だったからデータとしてこれでおしまいですというのは本末転倒だと思います。ミスという観点で、このことについては承認をしますけれども、もっと困っている人は一宮市にいるんだということも考えて、これがだめだったから、もうやらないということだけは勘弁してほしいなと思います。

会長

ごもっともです。事務局もそれについては重々理解していると思います。丹陽については、一宮から南のほうへ相当距離がある、もともと岩倉や稲沢への要望もあって、せめて町内にあるスーパーまで買物便を出そうということから、この会議でも利用実績があるかわからないけれども、試行期間を1年としてやってみようではないかということでした。ただ、

もう一つの福祉法人と競合したということもあって、その辺のところも理由にあるのではないかと見ているところです。今後さらにこうしたものをやる前には、井上委員のご意見のように、もう少し理解した上で入れていく必要があると。今までやめるという提案はほとんどなかったのでも少し残念な気がするところもあるんですが、さらに朝便も入れてもこの実態であったのだから、致し方ないかと僕は認識したところです。これについて皆様方のご意見ございましたら。

委員

会長の言われることはよくわかるんですが、やはり試験的にやったことでやめるということの中にも、これをやって何がだめだったのかを分析する必要があると思います。福祉便があったからだめでしたと書いてありますけれども、それであれば地域の選択が間違っていましたということくらい書くべきだと思います、次検討するのであれば。次の反省点も書くべきだと思うんですが、あまりにも綺麗な文章にしすぎて、自分たちの試行としてやったことに対する反省が見られない。それは強く思います。

副会長

まず根本的な認識として、今、社会福祉法人の送迎は全国的に増えつつある。なぜなら法律が変わって、社会福祉法人は社会貢献をやっていかなければいけないという中で、これができるんじゃないかとやっている、今、公共交通で問題なのは、社会福祉法人さんの送迎について、この会議で議論しないことなんです。通常は無料ですので、道路運送法に関わらないので議論しなくていいんですが、同じ機能を果たすので、議論はしなくても、こういうのが走っているというのは、つまり資料7にどういう運行なのかくらいは書いてもらえるといいと思う。これだとわからないので出してほしい、これがまず1点。

2点目は、そちらのほうの利用ニーズに合ったような運行ができていますので、iーバスミニで試行運行したものは合っていないので、実際にあるそちらのほうがいいという選択でいいと思います。僕は失敗とは認識していません。いい方法が見つかったので、それをやり続けるということだと考えています。そもそも資料7を見ると、iーバスミニでしかやり方がないという狭い見方で見ているので、こういうよくわからない文章になると思います。目的はずっと一貫しているように、この地域で割合は低いかもしれないけれども、お年寄りで買い物に行きづらい方がおられ、そういう方がどうやって行けるのかをやらうとしたという中で、iーバスミニだったら資料4-2のやり方だったけど、これは

うまくいきませんでした。だけど、違うやり方ではうまくいきそうな雰囲気になってきている。そういうことを言ってほしくて、これで、社会福祉法人さんがやられるので、この会議では丹陽町はどうでもいいのかということ、全然そうではなくて、折に触れてこの送迎について報告していただきたいということです。これにはもう1つあって、社会福祉法人さんのそういう活動に委ねるといことは、公共交通だと捉えれば、持続性があるのかどうかということに一抹の不安を覚えます。本当にずっとやっていけるか。もちろんずっとやっていけるかいけないかというのは、それ以前の問題として、ここはなかったから、始めるだけでも大変なことで、始まったからよかったねということですけども、続けることは難しいことで、今はとりあえずよかったねという感じかもしれませんが、2年後、3年後はわからない。そういう時に一番困るのは、他のところでもありますが、今月末でやめますが、どうしたらいいですかと。大体急に出てきます。急なのは非常に困るので、モニタリングはしてほしい。この会議でもモニタリングをしておかなければいけないと思っているので、そういう意味では、やってくれるからいいとは思ってはいけない。

今、何個か課題があると思われる地域の話は井上委員さんから出していただいたんですが、基本的にはその地区はバスが走っているの、紋切りのバス停から何メートルとか、駅から何メートルと書くと、大体埋まっているのでいいという考えでいるわけですけども、お年寄りが実際に暮らしていたらそんなに簡単じゃなくて、まっすぐ行ったらそうかもしれないが、ここを行かなければいけないからだめだとか、一宮はないですけども坂があるからとか、いろいろ出てくる。他のところでもそうですが、市がここは必要だとか必要じゃないと判断するのは、かなり紋切り型の指標になるのですが、それぞれの地域で不便だと思って、何かやりたいと思うんだったらトライしてくださいというのは、もともと一宮市では千秋のバスや大和・萩原もそうやってできたもので、そういう文句は挙げているというのは言ったほうがいいと思います。

ちなみに岐阜の例を言うと、岐阜市はバス路線はあるんですが、同じように空白地域があって、市が16か所を指定して、それぞれの地区におたくの地区でバスをやられるのでしたら協議会を作って、その後協議会と話をして、やるかやらないか決めますという方針です。そして今どうなっているかということ、19あります。16じゃなくて19というのは、16のうち14がやったんです。2がやっていない。あとの5はやらせろと言ってやる。これでいいんです。市がある程度基準を出すのも大事で、それによって相対的に不便なところだから、やれるならやろうと思うのはいいと思います。だけれども、16を指定したらほかはやらせないというのはおかしいことで、うちだって不便だからやらせろとい

うのはあり得る。もちろん、なぜ岐阜市が指定していないかという、既存の路線バスとバッティングするから指定しなかった。当然、いろんな議論して路線バスとうまく結びつけるとか、あるところでは路線バスがもともと赤字だったので、バスをやめてそちらを選択したところもあります。そうやって対応していけばいいので、一宮も緩くはそういう考えでいると思うので、間違っても、ここは市が十分だと思っているので何もやらせないという態度は取らない。これは網計画に書いてありましたかね。そこをきちんとやったほうがいいと思います。

事務局

今先生がおっしゃられたように、iーバスミニの地域から外れているところ、今回の丹陽地域もそうですが、バスやタクシーでは対応しきれないようなところも、地域の方でボランティアのような形を取り入れた輸送方法もできないかと検討されてみえますから、どういった形になるかは別として、そういったものも取り入れながら、空白地域にお住いのお困りの方を助けられるような方法を考えていきたいと考えています。

副会長

岐阜もそうですが、一宮の場合も地域でやる場合は、地域がある程度負担するとか協賛するということになっていて、それがあってとにかくやってくれというのはない。それは全国的にもそういうやり方でやるところが多くなってきている。一宮は先駆けてやっている、その方針でいいかと思います。

丹陽については常に稲沢や岩倉に行けないかという話があるわけで、一宮市はそこに少しネガティブですよね。私がやっているところだと、豊山町は小牧や栄までバスが行っている。私はこだわりがなく、豊山の中だけでバスを走らせるなんて誰が乗るのか。丹陽だって同じというか、丹陽の中だけで動きたい人もいるけれども、ほかのところに行きたい人がたくさんいて、豊山町が栄や黒川へ行く人が多いように、丹陽も稲沢や岩倉へ行く人が多いんだったら、あくまでもその地域の皆さんが頑張ってもらえるんだったら、やってもらえばいい。ネガティブに一宮の中心に来ないものは絶対認めないとか、そういうのはよくないと思います。そうでないと、特に端のほうの方はそれだけで非常に損していると思うわけです。それはよくない。もちろん一宮の中心に行けることは必要で、やらなければいけないけれども、ほかにもっと行きたいところがあるんだったら、そこは柔軟に考えていく必要があると思います。そこも丹陽がうまくいかない1つのポイントかと思いま

す。どうしても一宮市のほうを向こうとすると、あるいは丹陽の中で閉じようとする、選択肢が狭くなってしまふのかと。社会福祉法人さんがそれをやってくれるんだったらそれで構わないので、また、延長されるのだったらここで教えていただけたらと思います。

会長

今回の件は了承するんですが、丹陽の社会福祉法人等についてどの程度の利用であるとか、どのくらいの便が走っているとか、そんなことをお教えいただければありがたい。今回はそこに委ねるということですが、万が一ですが、民間ですから途中でということも起こりますので、そういう場合にはこういう議論が出てくるだろう。また同じことが起きてもいけないので、継続的に状況は調べてほしいと思いますので、事務局よろしく願います。

事務局

今のご質問で、丹陽町で実施されている買い物送迎ですが、事前に登録していただくという形でやっていらっしゃいます。5名程度の登録があつて実際利用される方は3名程度と聞いております。先ほど稲沢のリーフウォークへ接続先を変えるというような話をさせていただいたんですが、12月に一度試行的にやってみようということで、まだ結果は聞いていませんが、情報をつかみましたらこの場でご報告させていただきます。

会長

稲沢へ新規で入られてどの程度の利用があるか、今までよりかなり増えたということであれば、今後の方向性として他市へということも、この会議でも出てくると思いますので、皆さん方の利用状況を調べていただいて報告いただければありがたいと思います。

そういうことを前提として、今回については、買物便の試行期間の満了をもって運行を終了することについて合意ということよろしいでしょうか。

委員

結論を求めておられるところで申し訳ないですが、やめるかやめないかではないですが、伝法寺に住んでいる者は、加藤先生がおっしゃったように、岩倉とか稲沢へ行くことが多いんですね。i-バスミニが始まったときに、果たして乗るだろうか。こんな不便な状態で使えと言われても、年寄りには乗るだろうかと思っていました。ただやってみないと分

からないということでやってみましてけれども、ほとんど利用はない。地域の方に聞いてみましたら、どうしてこんなやり方をやるんだと、名鉄バスを伝法寺へ回してもらったほうが良いとおっしゃっています。我々もそれが一番ベターだと思っています。

伝法寺だけでなく丹陽地区は若いですから、私は民生委員でお年寄りと接することのほうが多いですけども、若い方でも車を使って動くのは、駐車場に関してのデメリットが多いですから、なるべく公共交通機関をしっかりと整備してほしい。そうすれば地域の発展ももっとするんじゃないか。道路整備が岩倉のほうから出張所辺りへ道が通りますので、岩倉へ行ける道路が完備されて、運行されるには非常にいい状況が出てきた。丹陽地域は市内23連区のなかでも一番人口も目減りしないだろうと言われている地区ですから、岩倉と稲沢を結んで利便性の高い、地域の住民が一宮に住んでよかったなと思える公共交通を作っていただかないと、一宮にとってもデメリットだと思います。ぜひご検討いただきたいと思います。

会長

近藤委員のおっしゃることは十分わかるので、今後この会議でも岩倉や稲沢を含めて検討せざるを得ない、そういう必要性も出てくるだろうと思っています。ただ、今回の件につきましてはご了承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。

次の協議事項4、一宮おでかけバス手形の取扱いについて（案）に移ります。利用状況等について簡単に説明を受けた後、次年度の導入について皆さんでご協議をいただきます。この議題についても、合意が必要となりますのでよろしくお願いします。

それでは、事務局お願いします。

事務局

（資料説明）

会長

ただいま資料8の説明がありましたが、裏面の利用状況を見ていただければと思います。おかげさまで全体的に平成28年以降、10%くらいの伸びで推移してまいりました。そういうことから利用が増えている状況です。こんなにたくさんの利用があって、このままでもいいんじゃないかというご意見もあろうかと思いますが、継続はこのまま継続してい

きたい。ただし、大人を600円から700円に、小人は300円から350円に上げたいとの申し出があったとのこと。これについては、事務局も名鉄バスさんから話を伺ったと聞いておりますけれども、名鉄バスさんから理由等をご説明をいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

委員

一宮おでかけバス手形、今も利用が順調に伸びているというところがございますけれども、平成25年4月からの大人が600円、小人は300円という設定で始まっています。今回こちらの金額について見直しをお願いということで、議題の中に上げさせていただいております。

実際に現在の料金設定が適正であるのかということが重要になってくるところです。紙券でございますので、データ上どの区間を何回使われてどういった使い方をされているかは明確に出てこないのが、価格設定について問題のある部分であるんですが、実際に実態調査ではなく乗務員への聞き取り調査になるんですが、どの路線で使われていて、どの停留所で使われているかの調査を行いまして、検証をさせていただきました。一宮おでかけバス手形を確認できる頻度が高い路線としては一宮市北部エリア、一宮・宮田線、一宮・川島線。これらの路線については平日の利用が非常に多い。一宮総合体育館・138タワーパークを經由する光明寺線、大型商業施設イオンを經由するイオンモール木曾川線、起線で土日の利用が多いことが見えてまいりました。停留所としては、一宮・宮田線の「尾関」・「河田」・「黒岩」・「前野」、一宮・川島線の「河田」・「黒岩」・「笹野」、光明寺線の「138タワーパーク」・「総合体育館」、イオンモール木曾川線の「イオンモール木曾川」、起線の「起高校」・「三岸節子記念美術館前」・「尾西公園前」といったところが非常に多い。乗務員としては降りる停留所しか確認できませんので、一宮駅からご利用されたという仮定になるのですが、その区間の料金が330円から420円の区間に当たる部分です。現在600円の料金設定からいたしますと、往復の利用で割安感があると言えます。また、平日利用は圧倒的に高齢の女性の方が多いということ、土休日につきましては親子連れのお客が多いということ。土曜日に体育館に行く高校生も多い。逆に一宮駅から岩倉や江南団地への利用は少ないエリアだということも集約できてまいりました。

聞き取り調査にはなりますが、利用の多い区間の運賃を平均運賃と見立てさせていただきました。そうしますと388円くらいの金額になります。こちらの運賃を往復利用した場合、30年度実績と掛け合わせて収入想定をしました。収入につきましてはiーバスと

名鉄バスと走行キロ按分もして組み立てをしているんですが、30年度の名鉄バスの収入と比較をさせていただきまして、1枚辺り190円ほどの不足に当たる金額が見えてきました。実際の600円に対して190円の乖離、およそ800円近い金額になるんですが、それくらい乖離があると、事業の収益性を考慮しましたところ、あまりにも割引率が高いのではないかということが言えると思います。そういったこともありまして、4月から1000円の値上げをして大人700円・小人350円とさせていただきたい。当然ご利用者の負担、急激な変更は望ましくございませんので、800円に対しまして700円といたしますと約12%の割引率になりますが、こちらにつきましては弊社で割引率を査定している団体乗車券につきましても、約10%の割引率で対応させていただいています。当然おでかけバス手形につきましては、往復利用のみならず複数回利用いただければ、さらに高い割引率でご利用いただけますので、今回値上げにつきまして何卒ご理解賜りたいということでございます。現行のフリー区間を超える利用につきましては、区間外の運賃を別途現金にてお支払いいただいているというところでございます。こちらにつきましても、現状どおりの対応をお願いしたいということでございます。

他市の状況ですが、岡崎市も「1DAYフリー岡崎」という設定があるんですが、岡崎市さんは1日800円という価格設定をさせていただいております。岡崎市の場合はエリア設定をしております、利用範囲が一宮市さんに比べて狭い感があります。路線の制約があつて、移動できるエリアも制限がかかっています。岡崎市さんの場合は名鉄観光サービスさんが発売されている「おかざき1DAYフリーきっぷ」もでございます。こちらにつきましては、名鉄バス全線をご利用できるんですが、価格設定としては1,000円であったり、岡崎城の入場券が加わった1,300円の設定のものもあります。名鉄観光サービスさんが発行されているものについては、事前予約が必要だということです。類似する1日乗車券はそういった価格設定がされて、そういった運用の中で実際に取り扱いをさせていただいている現状がございます。

重ねてのお願いでございますが、事業性を考えた場合、実際の動きと見比べて価格設定が妥当ではないかということで今回お願いをさせていただくところでございます。よろしくお願いいたします。

会長

ありがとうございました。僕も当初の金額がどういう根拠で決めたのか思い出せないところがあるんですが、あくまでもおでかけバス手形というのは、名鉄バスさんもiーバス

もみんな乗って、少しでも利用していただいてバスの利用者を増やしていこうと、バスの利便性を高めることによって、名鉄バスさんだけじゃなくてi-バスについても乗ってもらおうということから作り上げてきた経緯があって、なおかつ増えつつあるという状況です。まさかそういう人はいないと思っていたのですが、420円のコースを往復600円で帰ってきてしまうという方も、よく調べて上手にやっているなどわかるんですが、1枚当たり190円の損失が出るということもありました。

そのような状況下で、話を聞くと致し方ない気がしないでもないですが、これまでやってきて、一宮市の大きな特徴になっているのですが、岡崎市はもっと狭い範囲でやっていて金額は200円高いと言われる。そのあたりを考えると、トータル的に計算上そういう状況にある。ある意味致し方ないかと思うんですが、それぞれお聞きしたいことがあるんじゃないかと思い、皆様方のご意見を伺ってから判断したいと思います。

委員

330円から420円の区間で使われることになると思うんですが、そういうところでは割安感が出るかと思います。

委員

名鉄さんからご説明いただいて、大変申し訳ないんですが、僕としては反対です。私の地域にも地域交通を守るニコニコふれあいバスが走っております。この件によって利用者が減ることが考えられるので、まずは反対を述べさせていただきます。その路線の特定の方の話を聞けばそうですけれども、公共交通として、おでかけバス手形を作った経緯はニコニコふれあいバスを含め、そういったところから出てみえた方が、バスを乗り継いででも手軽にお出かけができるようにという趣旨で作られたという思いを私は聞き及んでいるので、話すとき長くなるのですが、私は反対です。

会長

ありがとうございます。

委員

何かおかしいと思うのは、平日は10時から16時までしか使えない。この時間帯で700円になって使う方がいるだろうか。地域交通というのは、地域のための住民に対して

のサービスだと思っているので、多少損しても人が喜んでもらうことをやっていかなければいけない。時勢だからといって、消費税で何でもかんでも上げているという感じで上げたんだと私は思う。こういうことをやると、次は800円、1,000円となっていく。一宮は交通機関があるんだけど、観光するところが何もない。朝晩病院へ行くなり、会社へ行くなりする人が多いのに平日は10時から16時までしか使えない。休みにになったら1日乗れますが、一宮市内しか走ってないのにどこへ行くんですか。

そういうことを考えると、この金額は非常に高いと思います。地域の住民のことを考えて喜んでもらえるシステムにしていかなければいけない。700円にするのはやめたほうがいいですよ。600円のままで2・3年様子を見て、これから経済が悪くなると言われている状況で、どうして上げないといけないかと思う。

会長

理解はできるんですが、現実問題として、このうちの9割くらいは名鉄バスさんの利用者ではないか。そこで買って、一宮コースや生活交通バスでそれぞれ使われることが本当の利用の状況だということもあると思います。名鉄バスさんが一番主体となるころだと思います。理屈はわかりますが、万が一、名鉄さんが撤退するとおっしゃると、この券は不可能に近い状況になるんじゃないか。本当は僕もできる限り名鉄さんに努力していただいて、このままの形が一番いいと思っているんですが、いろんな数字を出された結果、やむにやまれぬように出されてきたと思うんです。多分市民の意見としても恐らく反対だろうと、こちら側は賛成という状況になってくると、最終的にまとめるというのは難しい状況になると思いますが、今まで値上げはやってこなかったもので、加藤先生にお聞きしたいと思います。

副会長

まず大前提として今のほうがいいに決まっているということは言うておきます。その上で言いますと、何回も言っていますが「一宮おでかけバス手形」というのは、全国的にも珍しいということです。ほとんどないということをご理解いただきたい。何でできないかという、コミュニティバスと民間のバスがあって、民間のバスに補助をしていない状態で、民間のバスを割り引けというのは、民間のバスが採算が取れる状態でないとできないことなので、それをやってもらってしまったことが、それだけすごいということをもまずわかってもらいたい。

10時から16時までしか使えないというのは、これを今のまま全部使えるようにすると、定期券を買う人が長距離でほとんどいなくなってしまう。そうすると減収になるのでやらない。逆に言うと、名鉄さんや名古屋市交通局の場合でも10時から16時というのは、マナカのポイントが2倍とか3倍付くようになっています。以前のバスカードなどは2,000円で2,200円、3,000円で3,300円だったのが、今マイレージに変わっているのですが、あの時も昼間しか使えないカードでした。それをそのまま受け継いでいるということです。それよりさらに安くなる切符なので、あるいは朝だと定期券よりも安くなるカードなので、そこはできないということになっている。昼間は利用が少ないので安く乗ってもらっても構わないという仕組みだということを理解してほしい。本当は10時から16時じゃなくて、通勤・通学じゃなければ9時から17時くらいまで上げられないかというのは言いたいですが、名古屋地区は10時から16時になっているので、取り扱いとしてそのほうが分かりやすいということも経緯としてあったと思います。

京都のことを言うと、以前は500円でした。京都は今、清水寺や金閣寺、大学はバスに乗り切れない状態なので600円に上げた。私は600円でも安いとっていて、京都市交通局のバス事業は毎年10億円の大赤字です。それで乗り切らないほど乗るのに600円で1日乗り放題、そんな経営あるのかと。ちなみに1乗車230円で3回乗ると600円を超える。京都の場合は1か所しか行かないのではなくて、清水寺へ行ったらどこかへ行くということなので、外国人の方でも1日乗車券を買っていて、当然それで利用が多いのですが、単価を見ると安くなる。あれはあまりにも値付けがおかしいとっているんですが、京都市さんとしてはもともと市民の皆さんにたくさんバスに乗ってもらいたいと思っていた。そうしたら観光客がどっと来てみんな買うので、それでも値上げできない。市民に安くして観光客に高くしたいようですが、それも市民と観光客の見分けがつかないので、600円で売るしかないということをやっています。

600円という値付けをなぜしたかというのは、私もよくわかっていなくて、最初600円と聞いたときには、同じような設定で全国の数少ない例を見ると、そこから見ても割安だったので何も言わなかった。名鉄さんが付けている値段なので、そういう値段で付けていただけるならすごい得だから黙っておけということであまり詳しく聞かなかった経緯です。そういうことを考えたときに700円が高いかということ、決して高くはないと個人的には判断しています。補助をしていない前提で、名鉄さんとしてはこのくらいないとやれないと仰っているので、それでもやってくれとお願いはできるのですが、その時の考え方として、市から100円補助して600円のままでやっていただけるなら一番いいですが、

本当にそこに100円入れることがいいのかどうかの議論はまたあるだろうと思います。例えば7,000枚に100円補助して70万円。それをこの会議で考えることはできる。そうすれば名鉄さんには700円入って、買う人は600円で買える。ただ、ここで700円を出されたということは、市としてはそういうご意思はないということだと思います。

忘れちゃいけないですが、500円のコミュニティバス1日乗車券はあるので、これはむしろ割高だと思っていました。これは400円くらいでもいいんじゃないかと。これこそ市の路線なので400円にして、往復ともう1回乗ったらそれでいいくらいにしてもいい。おでかけバス手形はとても割安で、iバスの1日乗車券はちょっと高い感じがするのはずっと思っていました。

名古屋の市バスの1日乗車券は620円、地下鉄と合わせると870円です。名古屋のバスは210円均一で、名古屋駅から緑区の端まで行こうと思うと乗り継ぎになって、乗り継ぎは80円引きなので340円です。600円というのは、市の端まで往復してちょっと割安になる設定です。地下鉄だと350円が一番高いところで、1日乗車券は760円。やはり往復してちょっと高いくらいです。一宮ですと、一番遠い西中野は570円なので、往復1,140円。とても割安な設定になっている。iバスも名鉄バスも何回でも乗れるという設定なので、私の中ではそれを維持していただければ、700円くらいは、いろいろな状況を考えるとやむを得ないかと。もし可能であれば、ちょっと補助して安くすることも考えてほしかったとも思います。そのことは市役所でお考えにならなかったですか。

事務局

そういったことも当然考えておりました。一方で市の財政の面もございまして、バスの運行経費も上がってきております。そういった兼ね合いの中で事業の優先度からしますと、どうなんだろうということでも今回見送りさせていただいたという次第です。

副会長

今見ると70万円あればできるので、一宮市さんの厳しい財政であっても思ったりしましたけれども、それでも全国的にはやっていないことなので、そういう意味ではやっているだけよしと、下を見て考えるのはよくないことかもしれませんが、本当に往復だけで多くの人が使っているとしたら、往復で使われる方に100円を補助することがいいことなのか。あるいは名鉄バスさんだけでやられるとしたら、近距離で乗っている人からお金

を取って、遠距離の人に渡しているという仕組みなので、それで本当にいいのか。ただ、名古屋は市バスが210円均一になっているのは、市内どこでも、遠いところも近いところも同じ値段で乗れるようにしようと、名古屋市内では合意ができていっているのでできるとも言える。一宮はそうではない。ただiーバスがそうになっている。運賃制度は根源に関することなので、遠い人ほどお金を取った方がいいのか、同じ市民の移動だから1回につき幾らでやるべきだという根本までいく議論なので、ちょっとやりだすと大変なことになる。豊田の場合はそういう意味では名鉄バスさんではなくて、おいでんバスという市営バスに変えて、全体として安くしたということをやられています。名鉄さんは800円より上がらない運賃になっていますが、それでも足助や下山では800円になってしまう。豊田中心部は180円や200円で乗れる。それを同じ運賃にするのはおかしいということで、豊田市さんは全体としてちょっとずつ下げて補助を入れている。一宮はそこまで広い市じゃない。岡崎が800円でエリア指定しているのは、広いから額田のほうまで行くと800円でとてもできない。それに比べたら一宮市は狭いので、西中野の570円が最高なので、市内均一でこれができる。でも本当は600円がいいです。

委員

先生の話とは違うのでそれだけ伝えておきたいのですが、ニコニコふれあいバスは補助が出ています。利用者が減ればその補助金額がまた増えます。これによって税金を投入することが増えるから反対ということを言っているのが、名鉄さんが言われることに対しての理解はあります。利用されている方が得をしているということは是正をすべきだと思っ
ていますが、であれば、同じところに市としてこんな対策を取りますよということがあ
べきだということを付け足しておきます。

先ほど先生が言われた市として70万円の補助を出して、利用者が減ったらそこにも税金を余分に使うようになる。こんな無駄なことはすべきじゃないと思います。地域交通に市として補助を出しているの
で、利用者が減れば市としての補助金が増えます。

副会長

名鉄さんが700円というお金いただきたいとおっしゃるのは、納得せざるを得ないと思います。700円で売
るのかどうかは、そこにこそ補助を入れたら700円を600円にすることができるので、可能じゃないか。名鉄さんが、そんなの
いらぬから700円で売りたいとおっしゃるなら、それはそれですが。補助をもらって安く売
ることはやりた

くないと。名鉄さんの社内的には、一宮がそういう割安で切符を出すことに対して、他の地域に説明がしづらいとか。僕は広めて行ってほしいので、その時には当然他のところですと、同じような設定でやったら単価がどんどん下がるので、名鉄さんとしてはやるけど幾ばくかはくださいという話になるんだろうと思うので、将来的にはそうなっていくだろうと思います。補助を出したくないとか、名鉄さんがうちの政策としてやっているの、逆にそんなのをもらったら政策がおかしなことになってしまうのでというのであれば、また違う。

ここは地域公共交通会議で、公共交通のあり方について考えて、その中でいくら取ったらいいいのか、市がいくら払うのか考えることなので、この議論でまっとうですが、とりあえず市としてはここに対してお金は出さないということなので、こうになってしまう。議会としてどう考えるか、ぜひ聞きたいところなんです。

委員

岡崎市さんの場合ですと、ほとんど補助路線になっています。8割、9割近い路線が補助路線になっていきますので、地域性がそれぞれ違う部分もごさいますので、価格設定については慎重に設定していかざるを得ないという考えです。

会長

大変難しい問題で、ご意見ごさいますか。事務局、4月からの予定ですが、今日中に結論を出さないといけません。

事務局

印刷や周知の関係もごさいますので、できましたら今日ご協議いただければと思っております。

委員

いろいろご意見いただきました。まず、今回の件について、今出てきたようなご意見については内部でしっかり議論させていただいたつもりでございします。その上で金額について、加藤先生から100円を市でもったらどうだというお話をいただいておりますが、基本的には名鉄バスさんの運賃体系がございまして、そこにiーバスを含めて割り引きの手形を作っていただいております。どこまで市がお金を出すのか考えたときに、一般の利用の

方、先ほども西中野までは幾らとかございました。その方には一切市は補助を出さないけれども、手形だけはどこまで出すんだという議論がありますので、できる範囲の中で検討はするわけですが、基本的には名鉄バスさんの運賃の中でやり繰りをしていただく。時間を制限する中での手形というものをやっていただくことを続けていこうと思ったときには、名鉄バスさんのほうで継続ということ考えた場合に、この値上げ分については致し方ないかと私どもは考えているところです。

上がることについては当然上げない方がいいというのがもっともなご意見だとは思いますが、採算ベースなども含めても、まだ割引率が高いので、名鉄バスさんが出来ると言われる金額の中でなんとか継続をしていきたいというのが市の考え方です。先ほど課長が申し上げたとおり、これに限らず全体的な運行経費も上がっていますし、そういったものについてはしっかりとフォローしていきたいと思っておりますので、この部分については市として100円を補助するのではなく、名鉄さんの中で考えられる金額で進めていただきたいと思っております。

副会長

もともとおでかけバス手形がなぜ考えられたかということ、往復だけで安くなるということではなく、乗り継ぐことができ、いろんなところに行っていたきたいという趣旨が一番大きいと考えられていて、そのためには名鉄バスにも使えるようなものでなくてはいけません。それでいろいろあった結果としてこういう切符ができた。平日の朝夕を入れると定期券が買われなくなるので、これは無理ということになりました。ただ、例えば高齢者の方だったら通勤・通学じゃないので使えるんじゃないかというのはありますが、名鉄さんがそこもってやるのかというのは別のことで、そういうことやる時は普通は市が補助するものです。今はそこまでは考える時間はないので、このやり方で700円でいいかどうかという話です。

豊田や岡崎もそうですが、先ほど遠いところが高いというのはどうなのかと言いましたけれども、これも遠いところを安くするとか上限運賃を設定するのかというのは、いわゆるこういう1日乗車券で処理するのではなくて、上限運賃制にするということで、やられることも結構あります。よく知られているところだと八戸で370円が上限。以前は350円でしたが、消費税で20円上げたので、170・220・270・320円で終わりです。それから周辺の圏域8市町村で使える切符もあって、そこには補助を入れている。そんなこともいろいろ考えていけないといけないというのは思いました。

名鉄さんの運賃だけで良しとして、市としては何もしないというのも1つのスタンスであったと思うんですが、これからは考えていただいているのかというのは問題提起しておきます。この貴重な切符をどうやったら続けられるかということで、これで名鉄さんがもうやめると言われたら一番困るのでやめないで、でも安くしてという無理なお願いなんです、やれるところでやっていただくほかないと思います。

会長

僕もこれはまずは継続したい。本音の部分はこのままでいけるのが一番いいだろうと思います。名鉄さんの需要等を勘案すると、結果としては値上げも致し方ないのかという思いもかなりします。逆にこれによって万が一、来年度大きく減少ということにはならないようにしなければいけないと思います。最初のところで600円の議論を大きくしなかったことも事実です。多分そこに問題があったんだろうという気がしまして、それから7、8年経っているわけですから、なおかつ利用状況があって、往復だけで1,400円かかるのが結果として600円で済んでしまう。そういうお客様もかなり増えるということになってくる。もう1つは、私どもの目的である3つの路線をどこまで使ったか調べていないですが、そういうことをもっと調べた上でこの議論をしていかななくてはいけないんじゃないかと思います。そこまでやられていないので、今回については名鉄さんの諸事情を勘案して最終的にはこういう形だと。値上げは、4月から予定されるということですか。

委員

1年区切りでございます。実際にイオンなども利用があるということは、iーバスからイオン線へと実際に乗り継ぎされているということは乗務員から聞いております。複数回上手く利用している方も当然お見えになりますので、当然美術館についても乗り継いでお出かけになっているという実態もあると感じていますので、必ずしも往復利用だけではないということだけは認識いただきたい。

副会長

イオンは往復するだけだったらこの切符だと割高なので、イオンや美術館はみんな往復じゃなくて乗り継ぎ利用なんです。そこが多いというのはこの切符の効用。もちろんこれが700円に上がると往復で50円高くなってしまいますので、そういうところは使わなくなる人がいるかもしれないけど、それは1区間くらいです。なので、今乗り継ぎで使われて

いる方の多くは使い続けていただけるんじゃないかという目算もあります。片道350円なので、乗り継ぎだったらほとんどのところが350円以上になるので意義のある切符であり続けると思います。

会長

最終的にはいろんなご意見があると思いますが、連区長さん何かご意見ございましたら。

委員

大徳連区の松木と申します。いろいろ聞いた中で、私が住んでいるところはiバスも全然通らないところです。地区的にはバスの運行についての話がありましたが、私どもは車で動くことしかなくて、一番近い停留所は萩原なので、個人的には700円云々よりも地区へiバスが回っていただくことのほうが、連区としての考えが重要かと考えています。

その中で申し訳ないが、iバスも名鉄も通用するというのを、私は初めてこういう利用の仕方があったんだということを感じ取ったのが第一印象です。その上での600円が700円に上がるのがこれでいいのかどうか、正直なところ理解をしておりません。営業的な面から言えば必要なもので上げられたことと考えております。

会長

今の経緯を話しますと、当初はありませんでしたが、7年ほど前に名鉄さんだけではなくて、市内交通3つあるわけですから、この利用を少しでも増やしていこうと、iバスと生活交通だけについてはメリットを出そう。さらにこの3つのものでメリットを出そうということで、このように決めさせていただき、バス手形をやったら面白いだろうということで、やってみたら一宮の特色になってきたんです。おかげ様でずっと利用する方が増えつつあるという状況にあり、このままいけば来年も増えるだろうと予測であったのですが、今回こうしたご提案があって、皆さん方にお諮りするという状況でした。

委員

バスが走らなくなったのは尾西地域で過去の委員さんたちが決められたというふうに聞いています。今回の700円に上がるということは、いろんなものが上がるので上がらないことはありがたいことではあります。運営を続けていただくということ、高い金額の

人が得をしているということはあるんですが、その方たちも利用者さんでいらっしゃるの
で、マップの中にiバスで行けるいろんなところが載っていますが、その他にももっと
魅力的な、イオンなどは若い世代とか幅広い年代の方が利用していらっしゃるし、もっと
もっとPRをしてたくさん利用していただけるように、700円でも安いと思っていただ
けるように前向きな方向へ行けたらいいかと思います。

会長

ありがとうございます。

副会長

要求していいですか。僕が要求するのは珍しいことですが、iバスミニは使えるよう
にはできないんですか。ずっと昔から言っていますけれども、iバスミニで使えるよう
にしてほしいです。なぜできないんですか。

事務局

おっしゃるとおり使っていただくことができれば大変いいんですが、以前もお話しをさ
せていただいたように、iバスミニはタクシー事業者さんにお問い合わせしております。お
でかけバス手形は名鉄バスさんの券ということで、バスの券をタクシーで売っていただく
というところですか……

副会長

全く意味がわかりません。iバスミニはタクシーじゃありません。バスですよ。i
バスミニは利用者が100円を負担するわけですが、その裏で市は何百円負担するん
ですか。

事務局

距離に応じて1回幾らです。100円に対して750円くらいです。

副会長

100円取らなかつたら850円でしょう。そのくらいいいんじゃないですか。ただそ
れだけのことだと思います。同じように払うんだけど、iバスミニでおでかけバス手形

を使う方は100円取らないということもあり得るんじゃないですか。それをやってもらえると、すごくi-バスミニの利用促進になる。

なんでこんなことを言うかという、後で話そうとしていたんですが、今Ma a Sという言葉がありますよね。Ma a Sは何かと言うと、皆さんスマホでいろいろやれると勘違いしておられますが、簡単に言うと1日乗り放題でスマホで検索して自分のいるところから行きたいところまでどういう経路で行けるか検索でき、そのとおりに行けばお金はその時の1回払いもあるし1日払いもある、それを全部スマホでできる。これがMa a Sです。そう考えたら、おでかけバス手形とi-バスミニはMa a Sの必要素で、一宮はやっているんです。あとはスマホを完装すればできること。他の地域はそんなこともやらないのに、本当にやらなきゃいけないことをやらずにスマホだけ入れて、Ma a Sだと言って騒いで全然Ma a Sじゃない、実は一宮市は紙でMa a Sができています。何ができていないかというi-バスミニが入っていないんです。i-バスミニを入れて何年か後にスマホに載せることができれば一宮はそれでMa a Sが完成します。他の地域は、名鉄バスさんのようにいい事業者がないのでこういう切符ができないから、いろいろ偉そうなことを言っているんだけどMa a Sにならない。一宮はそういう意味でも地味で、他のところはMa a Sをやっていないのに、どっかからITの業者を連れてきて、うちはスマホでできるMa a Sだといって中身は何にもないのをやっておられる。一宮は紙でやって事業者さんもぜひやりましょうと言ってやっていただいて、けどスマホだけやってないからMa a Sと言われたい。i-バスミニが使えないというのはそこが一番肝なんですけど、抜けています。やったらいいんじゃないかと思います。

事務局

タクシー事業者さんともできないかと話していますが、運転手の業務管理の関係でそういった券を持たせるということが難しいということもあります。

副会長

タクシーの運転手さんに券を持たせるとは言っていません。タクシーで使えるようにすると言っているだけです。買うのはバスの車内や市役所などで前に買っておけるので、タクシーで使う人は先に買えばいいだけでしょ。何で完璧を求めようとするんですか。僕から見るとやらない理由を言っているとしか聞こえないんですが。すぐできることがなぜできないのか。何でタクシー会社の労務がどうか全く関係ないでしょ。何か関係あるんで

すか。

事務局

iーバスミニを使っていただこうとすると、券を見せるだけという形になるので証明ができないということです。そのあたりのところで難しいというお話をいただいております。

副会長

それでも、バス手形にiーバスミニを2回使える券を付けるということもあり得ます。今回作り直すわけだから、端の方に2回使える券を入れて、それをちぎって渡すというのは可能だと思います。はっきり言って、やろうとすること考えてないから、やりたくないからやりたくない理由を見つけて言っているでしょ。僕はそういう風にしか聞こえないですよ。はなからiーバスミニはやりたくない、そう決めつけてやりたくない理由を次から次へと仰ってますね。僕はやらなきゃいけないと言っています。やらなきゃおかしいでしょ。市内の公共交通バス全体を乗れるようにする切符じゃないですか。やらないのはわかりました、結構です。

事務局

そのあたりを今後の検討課題にしていきたいと思っております。

会長

12時も回りましたので、恐縮ですがこれについては今まで皆さん方の合意という形で全て事は運んできましたけれども、最終的には全員合意は難しいと思っておりますので、挙手で諮りたいと思っております。今回の継続については合意ができたと思っておりますが、一宮おでかけバス手形について、販売価格を600円から700円、300円から350円にして継続販売していくことについて、皆さん方にお諮りしたいと思います。

それでは改定することについて、結構ですという方まずは挙手願います。

(挙手する者あり)

それから、継続し価格については従来どおりということで賛成の方は挙手願います。

(挙手する者あり)

白票の方も見えます。iーバスミニについては今後検討する必要があるということですね。

副会長

iーバスミニのことを考えましたか。考えていないでしょう。考えると言われたけれども、考えるつもりないでしょう。はっきり言って否定的なことばかり言われるとやる気がなくなるわけです。どうしてそういうことを言うわけですか。見識を疑います。

委員

現時点で課長のほうからお答えをさせていただきましたが、決して全く頭にないというつもりで申し上げているわけではないので、私どもで今後再検討させていただきます。今回議題についてお諮りする部分について言葉足らずだったかも知れませんが、iーバスミニをこの手形に含めてできるかどうかについては、改めて私も入りまして研究させていただきたいと思いますので、結果はここでどうだとは申しませんが、再度させていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

副会長

その前の100円負担するかどうかでも議論したかを聞いているんですよね。その時から怒っているんですが、それができないなら、せめて本当に全体のバスでやっているんだったら、iーバスミニを入れるくらいのこと、この時にこそできるでしょ。負担が高くなるんだからせめてそれくらいやったらどうかと。それはiーバスミニは結局バスが行ってない所の人たちに対してサービスするもので、今も100円に対して800円を払って優遇している措置ではあるんですが、それはやむを得ない。タクシーでしか行けないから仕方がない。それに対してiーバスミニは100円のまま、おでかけバス手形だけ上げるとするのは、ますます不公平じゃないのかと感じるわけです。ここでこそできるのではないか。そういうことを一切考えてないでしょ。

再検討していただけるならいいですけども、さっきのは技術的にできないようなことを言っているから。そんなこといいんですか。技術的にできるでしょすぐ。あるいは技術的にできるようにやるんです。そこで買えないからスクラッチにしてもらっているんです。スクラッチは高いですよ。700円と言っています、がスクラッチ代いくらですか。名鉄さんが負担してるじゃないですか。

委員

改めてもう一度再検討はさせていただきますということです。全く考えていないということではないので、事務的なことも含めて再検討させていただくとお答えをさせていただきます。

会長

この件につきまして多数決を取りましたが、合意ということでご理解いただきたいと思っています。

それでは続きまして次の協議事項、令和元年度地域公共交通確保維持改善事業の事業計画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

令和元年度地域公共交通確保維持改善事業の事業計画につきまして、基本的に資料とおり国土交通省に提出するという説明がございましたが、私どもが見ておかしいところがございましたら会長副会長に一任させていただいて、事務局に言って訂正して出したいと思っていますので、ご了承いただければと思いますが、それでよろしいですか。

委員

ニコニコふれあいバスについてですが、12月26日に中日新聞にジャンクションの進捗状況をバス内に貼るということが新聞に掲載されました。これ以上数字が伸びない中で伸ばしてきていて、1%を伸ばせということで伸びなかったからB評価をいただいています。これは地域の人が努力をしなかったら本当に何もできていなくて、地域任せで行政は何をしたのかを言いたい。そういった地域の取り組み、小学校でバスの乗り方教室をしているのもバスの利用者を増やすだけじゃなくて、先を考えてこの地域にはこんなバスが走っているんだよと子どもの時代から植え付けようとしてやっていることのコメントが少なすぎるんじゃないか。そんな取り組みを本当に真剣に考えて、地域の人が頑張っている。それをもっと取り上げて、B評価ではあるものの、その要因は何だということまで分析をして、要因は先ほどの手形だとか別のところに問題があるのではないかとということも分析をして、こういう資料を作ってほしいと思います。

会長

事務局理解しておくようお願いしたいと思います。

委員

ニコニコふれあいバスについて、去年1年間に中日新聞に何回載ったかわかっていますか。

事務局

正確な数字はわかりませんが2回か3回だと思っています。

委員

何が載ったか言ってください。

事務局

感謝デーと50万人達成と昨年12月のインターチェンジの工事の関係だと思っています。

委員

よく調べておいてください。

副会長

いつも各路線ごとの評価については、必ず地域で協議会があったらそこで協議してほしいというところをお願いします。つまり地域の皆さんがこれでいいと思っているのはまずいということです。本来、目標設定も自分たちでやって、それとこの協議会と一緒に1%増やすというのを考えないと、協議会の皆さんが今のような感想だったとしたら、俺たち頑張っているのに、勝手に目標設定されて、できないとBを付けて何事だと思わないですか。それはやる気をなくす方法なのでだめで、コメントの最後の改善点も地域の協議会で議論してきてほしいです。この人たちが思ったことや、やりたいことを入れて出してきてほしい。であればもっとオリジナリティのある内容になると思うんです。でも、一宮は実際にその人が言ってくれているので、それもできてないところはいっぱいあるので、まだいいほうではあります。地域で本当に頑張っている皆さんにとってやる気

になるようなことをやろうとすると、この目標やP D C Aサイクルを共有しないとまずいなということをお伝えします。

会長

ありがとうございました。その点は事務局にお願いしたいと思います。以上でこの議題については終了します。

3のその他ですが、まず中部運輸局の小川委員から説明をお願いします。

委員

資料9に戻るんですが、1月22日までに愛知運輸支局までに提出しますが、私なりに手を加えたいところがありますので、事務局と相談しながら対応していきたいと思います。

その他の事項ですが、本日お持ちしましたチラシが2枚ありまして、別紙と書いてある「運行計画どおりに、路線バスを運行していますか？」です。12月6日に全市町村に愛知運輸支局の輸送・監査担当から周知したものです。最後の1つ手前の停留所で誰も乗っていないければ、効率よく運行中止できますよということなんですが、勝手にやると違反になってしまいますので届け出なり、運転手が勝手に判断するのではなくて、運行管理者の指示を仰ぎながらやってくださいということの周知をしたものの紹介です。

続いて、青と緑のチラシですが、昨今運送業界につきましてはどこもかしこも人手不足と言われております。愛知運輸支局としましては2月10日にバス・トラック・タクシー・整備の事業者も交えた就職相談会・運転体験会を企画しております。一宮市から会場になります三好市は遠いと思いますが、近くの方やご興味関心のある方、また周知などご協力いただければありがたいと思っております。

会長

ありがとうございました。続いてバス協会の伊藤委員からお願いいたします。

委員

バス協会伊藤でございます。私どもは2月8日土曜日からバスの運転手に特化した就職説明会をJRゲートタワーで行います。皆様方には広く関係者に周知していただきますようによろしくお願いいたします。この就職説明会につきましては、こちらにおられる名鉄バスさんをはじめ、東海3県にある大手事業者さんが一堂にブースを構えておりますので、

よろしく願いいたします。

会長

ありがとうございました。それ以外で事務局お願いします。

事務局

事務局から2点ご報告させていただきます。まず次年度以降の事業者選定の結果について、次年度以降のiーバス事業者選定の結果です。現在iーバスは一宮、尾西北、尾西南、木曾川・北方4コースは、名鉄バス様に、大和町・萩原町、千秋町の2コースはスイトトラベル様に運行していただいております。本年度が運行の最終年度になっておりますので、今年度事業者選定を行いまして、今までどおり4コースは名鉄バス様、2コースはスイトトラベル様が運行予定事業者となりましたことをご報告させていただきます。なお、運行事業者の選定に際しましては、本会議の吉田会長・加藤副会長からもご意見をいただき決定しております。

2点目は、市内のバス路線系統番号付設についてです。昨年10月から一宮営業所管内の路線で路線系統番号が導入されたことに合わせて、iーバスにも導入しました。本日配布しました一宮市公共交通マップにも系統番号を記載しておりますので、後ほどご覧いただければと思います。

会長

バス路線等についても系統番号が入っておりますのでご覧いただければと思います。以上、12時を回ってしまいましたが本日の議題はすべて終了しました。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いたします。

委員

本日は長時間にわたり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。いろんなご意見いただきましたので、気を引き締めてしっかりと研究して参りたいと思っておりますので、今後ともよろしく願いいたします。本日は誠にありがとうございました。

会長

本日は長時間にわたりご協議ありがとうございました。井上委員・加藤委員からいただ

いたご意見等は事務局の方につく申し上げておきますので、ご理解いただきますようお願いいたします。