

第32回一宮市地域公共交通会議

開催日時：令和3年1月8日（木） 10:00～12:35

開催場所：一宮市本庁舎11階 1101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、京極 扶美子、青木 隆子、國井 紀元、土川 ますみ、松崎 俊行、成瀬 重男、小川 健司、吉岡 実、梅村 和行、伊藤 英樹、木俣 誠、鈴木 隆史、吉澤 良一、鈴木 良典、安藤 悠太、皆元 洋司、堀田 恭史、勝野 直樹

事務局

ただ今より、第32回一宮市地域公共交通会議を開催させていただきます。

議題に移る前に、昨年5月の会議を書面会議とさせていただいた状況を報告させていただきます。皆様ご承知のとおり、4月・5月は緊急事態宣言が発令されており、市におきましても三密をできるだけ作らないために、各種イベントを中止するとともに、市民の皆様にも不要不急の外出の自粛などをお願いしておりました。そうした状況の中でやむなく書面でお諮りいたしました。何卒、ご理解いただきますようお願いいたします。

まだいつ収束するのかわからない状況ではありますが、本日の会議は万全な対策を行った上で開催させていただくことにいたしました。つきましては、会議中の発言の際等はマスクの着用をお願いしたいと思いますので、よろしく申し上げます。また、事務局の説明も要件を絞ってできるだけ短くするよう努めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。それでは議題に移らせていただきます。

この後の議事進行は吉田会長さんをお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

会長

みなさんおはようございます。1週間経ちましたが、あけましておめでとうございます。今年もどうぞよろしくお願いいたします。今日マイクは使わないで、発言者についてはできる限り大きな声で発言していただきますようよろしくお願いいたします。本日の会議は1年ぶりということで、新しい方もいらっしゃるんですが、大変恐縮ですがお手元の名簿と座席表で紹介に代えさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

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、報告事項が2項目、協議事項は4項目です。ご協議しなければならない項目がたくさんあります。できるだけスムーズに進行を務めてまいりますので、ご協力をお願いしたいと思います。

それでは、まず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。路線バスの関係で名鉄バス吉岡様、お願いします。

委員

名鉄バス吉岡でございます。一宮市内バス路線の利用者数、こちらの方もご説明させていただきます。弊社におきましても、新型コロナウイルス感染症の影響、愛知県緊急事態宣言の影響もあり、4月の最低値、一般路線利用者数は前年の35%まで落ち込みがございました。その後徐々に回復傾向になったんですが、その間利用者の方々に合わせたダイヤ調整もやってきております。まず、4月改正、4月27日の緊急事態宣言の後、休日ダイヤに切り替えてご対応させていただいた経緯がございます。6月にもダイヤ改正、7月にもダイヤ改正、10月にもダイヤを整えるという意味で、今の利用者の方に合わせたダイヤ改正という形で改正を繰り返してきた経緯がございます。その必要性というのは、利用者の方々が大幅に減ってきているということもありまして、必然的に対応したということとです。

その中で各路線6割、7割という数字ですが、現在の直近の先週あたりの動向を見ても、一般路線全体で72%、70%を少し上回る程度の利用者です。そういった意味からしましても各路線60~70%で推移しているというのは、他の地域も併せて同じような動向がみられるということです。路線バスを少し深堀して現状、時間帯でどれだけ利用があるのかというところも調査をしております。実際、朝の時間帯9時までの利用は一宮地区でも85%くらい戻ってきております。中間帯の利用9~16時、こちらも約7割の後半まで一宮地区は戻ってきております。残念ながら21時以降は前年の50%台ということで、

顕著に表れてきています。利用者の減少傾向は全体的な利用減もありますが、中間帯・夜の時間帯の利用者数がかなり減ってきているというところも、かなり影響があるだろうというところなんです。この中で特に深夜バスの運行については、4月27日から休日ダイヤで運行した経緯があり、それ以降残念ながら休止している状況でございます。この中で、江南団地線の落ち込みが非常に大きいということで、こちらの方はもともと江南団地から一宮駅までの路線ですが、4月までの段階で18便くらいの運行便数。イメージとしては中間帯で2時間に1本というような路線であったというところなんです。もともと利用者の数がそれほど多く利用されていなかった路線でありましたので、ダイヤ改正の折に減便の対象とさせていただいて、4月当時から約7割から6割のダイヤを減便しているという状況でございます。そういった傾向から江南団地から一宮駅への系統については大きく落ち込んでいる傾向がみえる。古知野系統、江南の駅から出てくる路線は2路線ありますが、その路線とかなり重複する路線もあります。そういった路線に乗り替えてお客様がご利用されていると推測されるんですが、残念ながら江南団地単体で見ると落ち込みが大きくみえる状況になっています。

一宮・イオン木曾川についても、先ほどご説明があったとおりで、全体としては利用6割から7割で、この地区と比較してもほぼ同じような動向が見られますが、今後非常事態宣言や第3波がきております中で、利用者の動向を見ながらダイヤ設定を細かく精査して対応していければと考えています。

会長

ありがとうございました。ただいま事務局側からiバス、iバスミニ、名鉄バスさんから路線バスの状況についてご説明がありましたが、この報告事項についてご意見ご質問がございましたら、ご発言をお願いします。よその地区と比較した数字はないですが、簡単に言えばコロナの影響で今回人が出なくなった、買い物へ行かなくなったということが、iバスは大体4割減、路線バスでは3割減、路線によっては違うところもありますがそういうような状況かと。iバスミニについては、2つの利用があるので結果が出なくなったということが読み取れるかと。コロナの影響は市によって違うかもしれませんが、一宮の場合の3割減、4割減は致し方ないかと。こういう状況下で出てくださいますというのは難しい状況であるのではと思っておりますが、ご意見ございましたらご質問いただければと思います。

委員

iーバスミニについて質問があります。全体として見ると変わらないですが、各月で見ると8月だけがバスは戻っているが、iーバスミニは逆に8月は落ちたんですが、去年iーバスミニで何かあったのか。

事務局

はっきりとした要因は掴めていないですが、愛知県に緊急事態宣言が出た関係だと考えております。

委員

バス路線はそこまで落ちていないのに、iーバスミニだけが落ちているのは何か別の事情があるのかと。

事務局

絶対数が小さいので、はっきりしたことが申し上げにくいのが事実です。ただ、8月を見ていただくと令和元年度が突出して件数が多いのが受け取れます。往路であれば113件ございます。他の月に比べると多いところもございます。実際に令和2年度の往路は大分減っていると思いますが、4月、5月辺りと比べると、4月29件、8月28件、小さい数字の中ではそんなに誤差はないかと。どうしてもリピーターが多いのでリピーターの人が一人控えられると影響が出てしまうことがiーバスミニに関してはあります。

副会長

根本的な話として資料1・3の右下に全体の昨年比の%がありますが、12月までの値を昨年1年間の値で割っているので、資料1の合計47.9%は1月から3月を入れてないので全部間違いだから。

事務局

本来であれば空欄にするところでした。合計の欄の昨年令和2年度の合計の欄は前年度の比較にはなっていません。下半期の小計も同じです。

副会長

ここだけ見てこれだけしかないとなると大きな勘違いになるので、ちょっと注意してほしい。そもそも令和元年度は比較的好かったということが言えて、iーバスは2月から、路線バスは3月くらいから悪くなってきたということなので、10月から3月と9月から4月を見ると非常にわかりやすいということになりますが、吉岡さんもおっしゃったように、かなり平均的な減少なのかと。私も他のところはたくさん見ているのでこんな感じかと。非常に大まかに言うと高齢者が多いとかなり控える傾向が出て、通院系はコロナが怖いのでiーバスミニは極地ですね。一番影響が強くて緊急事態宣言が出ると全く外出しなくなってどっと下がる。通常はそういう方は動かないといういろいろできないことが多いので、戻りも早い場合が多い。それから、一方で高校生の通学が多いところは、それによって変わるので休校すればゼロですし、やっていたら通うことになりますが、大学はうちもそうですがオンラインと対面を併用するとほとんどオンラインで、みんな来ないんでかなり大学通学は少なくなっている。高校は逆にほとんど戻っているというのはありますが、ただそれでも100ではなくて90とか80とか。自転車に代わったとか送迎に代わった人がいます。平野部は自転車も可能だし、山間部は車に代わった人がいるということで、やっぱり80から90までしか戻らない。定期を買ってあげればいいんですが、来年度になるとそうってしまったので定期を買わなくなる。定期だと買ったら乗ったことになるので、買わなくなると、来年度の4月を見ると、大きく下がることも懸念されますのでそこも注意が必要となります。

イオン線はある種不要不急的な要素が強いので下がったんですが、以前から言っているようにお化けみたいな路線で、運行開始してから前年度比でマイナスになったことが1回1か月しかなく、70何か月プラスという考えられない路線でずっときたんですが、残念ながら3月以降は60とか50に下がったということです。これなんかは世の中が明るくなってくると、また増えてくる傾向になると思いますが影響を受けやすい路線だと。そういう意味じゃほとんど教科書的というかよくあるような動きを全部しているということです。

大事なことはコロナで何が失われるか。大学は通学が前提じゃなくなる可能性が高いので、そういうのを見ていかなければならないとか、通勤は東京辺りだとテレワークが多くなって、新宿とかを見てもJRはすごい減少です。夜は新宿では8割減になっている。怖くてとか会食も無くなって行かないとなっていていたりする。名古屋駅もそういう傾向があるみたいです。だから夜はどうしても減らさざるを得ないことになるんだけど、必要な分は何なのかを考えて今後議論していくのが見えてくるので、次回やるときにはそういうこ

とを名鉄さんもかなり整理されていくと思うんですが、それを踏まえていったいどういうふうにしていったらいいのかという議論が必要かと。特に一宮はさぼっているという感じではないと思います。

あと1点申し上げますと、全国的に4月と5月は交通会議もほとんど行われず、6月と7月辺りはそこそこ半分から7割くらいは開催されて私も出ましたけど、その時には緊急アピールというのを作ってもらったんですね。要するにこれから今すごく減っているし、戻るのも9割戻るか戻らないかになってしまうと経営がバス事業者も鉄道事業者もタクシーも、タクシーは本当にひどいので大変なことになるし、それに対してこの会議は関係者がみんな集まっている会議なので、ここでいろいろ議論して危ないことには注意して、安全対策をきちんと取りながら、安全性が高いのであったら出かけようねというふうにするような取り組みをやろうということで、まず緊急アピールを出して、マスコミさんにも広く報道していただいて。そもそも公共交通の経営が危ないということが知られていない。公共交通は休業できない会社ですから、休業して休業補償ということがないので、名鉄さんはある程度調整されているわけですが、運転手さんを減らしているかというのと減らしているわけではないので費用の調整もできず、非常に大変なので、みんなで協力して乗り越えようねというアピールを出しました。これは一宮でも、今回は今出すと下がっているときなので、上がってきたとき、年明けなどに出すといいのかと思っているので考えてほしい。それから今週火曜日に高山市の会議があったんですが、高山は観光客が多い所なので一時8割減くらいになった。今は4割減くらいです、外国人が全くいないので。市内や県内の観光客になるべく来てもらおうとしたり、今まで利用されていない方に利用していただくということで、いろんな取り組みをしてるのでホームページを見ていただくと書いてあります。それから、感染防止策のビデオを作ってケーブルテレビで流しまくるともやっている。そういうことも参考にして、一宮でも公共交通ほっとくと危ないですよということと、気を付けて乗っていただければ、かなりリスクは軽減されますよということと、その上で、もし出かけるときに車や自転車もあるけど、公共交通も使える時があったら使ってみてくださいねということと呼びかけるということも、感染がひどい時は言いづらいますが、戻ってきたときにやっていけないといけないということをお願いしたい。こういう傾向であったら非常に危ないとかじゃないので、平均的な施策が一宮でも取れるかと考えてますので、ぜひこれからやれるといいと思っています。参考までに申し上げました。

会長

事務局の方で時期をみてそうした対策を打つというのも大事なことじゃないかと思ますので、よろしく願いいたします。この議題については以上とします。続きまして協議事項1番目の議題「iーバス一宮コース及び名鉄バス一宮・イオン木曾川線の停留所名称変更について」に移ります。本日の協議事項は4項目ありますが、項目ごとに事務局から説明を受けた後、ご協議いただいて、道路交通法に基づく合意が必要となる協議事項についてはお諮りいたしますので、よろしく願いいたします。では第1の協議事項について、事務局お願いいたします。

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吉岡委員様よろしく願いいたします。

委員

一宮駅の停留所名は事務局の方からもご説明がありましたが、今後スマートフォンでの検索は非常に波及してくる、現在もそういった検索が主流になってきているということなのですが、やはり一宮駅でも名鉄であったり尾張が入っていて最初にヒットしにくいということがございまして、地域の方でしたらイメージがつくと思うんですが、県外からお見えになったときに一宮駅で検索したときに、なかなか最初にヒットしづらいということへの対応で今回よりわかりやすい検索が可能になる。一宮駅はJR駅と名鉄駅が一緒になっているんですが、みなさん地域の方々は分かれているというのはご存じなんですが、県外から来た方にとっては、JRと名鉄が一緒になっていることが結びつかないということもあろうかと思います。そういった方々にもわかりやすい検索ができる、それぞれの交通機関が利用しやすい環境というのも作れるであろうと、今回停留所名の変更をさせていただきます。

会長

事務局と吉岡委員から「iーバス一宮コース及び名鉄バス一宮・イオン木曾川線の停留所名称変更について」説明を受けましたが、ご意見ございませんでしょうか。僕自身も今

回名鉄の今までの名鉄一宮駅と東側が尾張一宮駅であったんですが、よりわかりやすく検索しやすい名称にするということから一宮駅、東側は一宮駅東口にしたいと。イオンモールについては僕も1度乗ったことがあるんですが、イオンモール木曾川西駐車場と書いてあると、すぐイオンに行けてしまうという感覚になるんです。実はイオンモール木曾川西駐車場まで行くと結構時間掛かるんですね。やはり次がイオンのバス停になるので、こちらについても「木曾川運動場西」にした方がお客さんの利便性も高くなるのではないかとということで、今回それぞれ駅の名称を変えたいということで、ご提案があったということでご理解いただければと思いますが、これについてご意見ございましたらお願いします。

委員

一宮市の方にとって一宮駅の印象が東側なのか西側なのか、どちらの印象が強いんだということと考えたら一宮駅東口の方が印象が強い。西側になりますと他所から来た方は一宮の駅で西側へ行ってしまうですね。そここのところは話されましたか。

委員

こちらにつきましては、名鉄電車は当然西側になります。電車から降りたときにJRさんを通り越す形で東口の案内もさせていただいていると、電車を利用された方から見たときの位置関係からは東口で昔からの理解度が高いんじゃないかということで、敢えて西側現在のターミナルの所に付けさせていただきたいと考えています。

委員

一宮の市役所にしても東側にありますよね。一宮の中心は東側なんですよ。新宿なんか新宿西口・東口・南口・北口というように、一宮西口と付けていただければ何の問題もない。一宮へ他所から来た方が、出口間違えるよということも頭の中に入れてもらって、再検討とは言いませんが、利便者の都合を最優先にさせていただきたい。

事務局

名鉄バスターミナルというところがありまして、一宮市の駅を利用される大部分の方がバスターミナルを利用されます。東は一部の路線しか止まらないものですから、バス路線から見ると中心になるのはバスターミナルで、毎日時間になると並んでいる所で一宮市の方でもご利用が一番多い所ですから、そこを中心にバスが発着していることもございませ

て、バスターミナル一帯の所を一宮駅という形で名鉄バスさんは名称を変えられるということになっていますので、iーバスも同じように変えないと市民の方は混乱しますから、今回同じように変えさせていただくということでございます。仮にやってみて未来永劫続くものではないですから、運用していく中で支障が出てくれば議論をしていただければと思っております。

会長

松本さんのお気持ちは少しわかるんですが、尾張一宮駅という名称は執着したいという気持ちはあるんですが、しかし、電車の駅一宮の駅を西が一宮駅とすれば、結果としてぐるっと回って東を尾張一宮駅、それでは昔の JR と名鉄と同じことになって、かえって混乱するのではないかとということで、こちらを一宮駅とすれば東側を一宮駅東口とする方が、新しく来た方にとってはわかりやすいんじゃないかという意味で今回ご提案があったと理解しているんですが。こちらは一宮駅にしてしまうと、同じバス停が2つあっても混乱するだろうという意味で、こういう形になったと理解していただければと思います。

委員

尾西地域の青木と申します。私は尾西なので、一宮駅は昔の建物からしても東の方が一宮駅という感じで、裏から入って行って西の方へ走るバスはそこから発着があることから考えると、一宮駅はほとんど東の方が一宮駅という昔の建物でした。今は尾西の方から見ますと一宮駅が尾西から行きますと西の方から入ります。そうすると、一宮駅は西から入っても私たちにとっては一宮駅は一宮駅そのもので、東の方の東口という表示になると、私たち尾西地域からしますと、とってもしっかり入ってきました。

会長

僕は尾張一宮駅はある意味好きなんです。名前そのものが JR もそうだったんですが。結果として西側を一宮駅とすれば東側は尾張一宮、正式には一宮市ですので、尾張は消してしまうわけですので、一宮駅の東ではないかと簡単に言えばわかりやすいというか、そういうことではないかと思うんですが。京極さんご意見ありましたら。

委員

総務委員長の京極でございます。私千秋でございますので、やはり東が駅の表という感

覚でいました。西は行く用事がないものですから、向こう側を一宮駅、こちらを東口とすると、やはり外から来たお客さんはそちら側が表だと表裏決めるのは全体が一宮駅ですから、これはバス停の名前でしょ。西口でもいいかなと思いが 있습니다。建物も東側が i ビルになってますし、先ほどの連区長代表さんが言われるように、西口にしてもらった方がすっきりするかなという感じがします。

会長

電車だけが一宮使って、バスだけは一宮駅西口東口と別れるのもおかしな形になるという気はしています。

委員

出る場所だけです。西側から出るのか東側から出るのか。コンコースが真ん中にありますから、西へ行けばいいのか東へ行けばいいのかそれだけでわかるんです。西口東口と書いていただければ、何もわからない人間にとってはわからない。わかりやすいかわかりにくいかだけです。

委員

当然鉄道利用のお客様から見たときに、バスターミナルのサイン表示は明確にお知らせして誘導させていただく。東口のご案内も JR から名鉄電車からも東口のサイン表示を現在もされている現状ですので、名鉄バスのバスターミナルの起点は一宮駅という形が本来の形ではないのかと。今回は停留所名の変更ですので、何とぞご理解をいただきたいと思ひます。

副会長

この話を聞いたとき私もすごく悩んだ、重大事項ですぐ変えられるという話も出ましたが、変えられないと思ひます、1 回やったら。ちゃんと考えなきゃいけないと思ひ、かなりシミュレーションを頭の中でしました。1 つ問題なのが、まず通常だったら西口、東口がいいと思ひます。ただし一宮の場合はターミナルから出る方は、尾張一宮駅つまり東口を通るものがあるので、行きは東口から乗って帰りは西口から降りるパターンが考えられる。そうすると、発は東口で着は西口ということが起こる。そういうのはどちらから乗ってどちらから降りるかなので一宮駅とっておけば簡単になる。困ったことに東口だけし

か来ないバスもあります。西口だけしか来ないバスもあります。尾西の起は西口しか来ないし、岩倉は東しか来ない、両方来てくれれば一宮駅西口東口にしてもいいし、もっと別の表示もあるんですが、一体どう考えるかという、本当は通常やるのは、一宮駅バスターミナルにすると、ここがバスターミナルなのでここから基本的に出るけれど、岩倉のバスだけは一宮駅東口から出るので、西はバスターミナル、東は一宮駅東口にするのがいいと思います。バスターミナルとすると字数が多いので、そんなに書いても情報としても多くないと思えば、基本的には一宮駅バスターミナルを一宮のバス停と定義して、東口は東口にもバス停があると表示した方が案内面ではわかりやすいと思いました。実際問題、東口が表口に感じるのは私自身もそうですし、一宮の市民の皆さんも共通認識が多いと思うんですが、これはバス停の名称なので西口の方が西口と書いてないので表玄関になったということとは違うので。東口でも一宮駅に行くことがわかるので。実際皆さん見えますか、尾張一宮駅とか名鉄一宮駅と書いてありますけど、そんな表示は見ないでしょ。こっちへ行行って乗るかくらいであんまり関係ないかと思っています。ついでながら、尾張一宮駅とか名鉄一宮駅とか単に一宮駅というので、バスの時刻が検索されるか見たんですが、名鉄一宮駅で検索すると尾張一宮駅のものが出ない。かなり後ろしか出ない。尾張一宮駅だと結構名鉄一宮駅も出るようになっています。一宮駅とすれば両方出ます。と考えると名鉄一宮駅で検索しても尾張一宮駅が出るようにするには、尾張一宮駅のバス停は名前を変えて一宮駅あるいは一宮駅東口にした方が出るだろうと思う。今だと極端に言うと岩倉行きのバスは検索がなかなか出てこないようになっている。岩倉だけが東口から出るので、岩倉行きだけが検索で引っ掛からないようになっていると、ここに本数路線があるのにな。起は大丈夫です、どう検索しても出ます。尾張一宮駅としても名鉄一宮駅の時刻も出やすいので起は出る。岩倉は出ない。尾張一宮駅のバス停は尾張は取った方がいい。尾張もかなり皆さん思い入れが、尾張一宮なんだと。一宮は全国にあるわけで、私はこれから新城に行きますが三河一宮を通るわけですが、駅は尾張一宮駅で変わらないので、バス停としていろいろ考えた結果としては、本当は一宮駅バスターミナル・一宮駅東口がいろんな観点から見えていい。全体としては一宮にあるバス停ということなので、一宮の周りにはこんなバス停がありますよ、名前として東口と一宮駅ですが全体として見てくださると案内されればいいのかと思います。今のバスターミナルは名鉄の駅が近いので名鉄グループ的にはおかしくないのですが社内に検討されたときにそういうこともあったと思いますので、特にそれほど致命的ではなくわかりやすさ的にはいろいろ工夫すれば今より改善できると感じます。非常に大事な見直しなので。

会長

尾張を消してしまうことに思いがあるわけです。基本的には初めて来た人が尾張というのを知らないというのはおかしい話なので、一宮だったら東口とか東駅となると僕は思うので、加藤先生の補足を含めて基本的にはご理解いただいたということでよろしいでしょうか。合意をいただいたということで次にいきます。

続いて協議事項（２）「iーバスミニ停留所の接続先変更について」。この議題につきましては道路運送法に基づく協議と合意が必要となります。事務局から説明を受けた後、協議していただいておりますので、よろしくお願ひいたします。では説明お願ひします。

事務局

（資料説明）

会長

ありがとうございました。基本的には資料6を1枚はねたこの図を見ていただければ、一番よくわかると思います。花井方については地元の方々の方々の了承もあって今のところ、名鉄バスの馬引西へ接続させているという状況ですが、地元の方たちからの要望もあって、尾西線の二子駅へ接続した方が、逆にiーバスミニ利用が増えるのではないかと。もう一つは朝日連区の4つです。これについては基本的に名鉄尾西線の駅へつないだ方が利用が増える、地元の方たちもバスより名鉄の駅への要望が強いということ、そういう要望に乗ることも大事ではないかと思ひ、今回このようなご提案になったということです。これにつきまして、一宮警察の委員の方からご意見をいただきたいと思ひます。代理の鈴木様よろしくお願ひいたします。

委員

一宮警察、鈴木です。玉野駅の乗降場所について民地内で安全性を確保できることから全く問題はないと考えています。

会長

ありがとうございました。この件につきましてご意見ございましたらお諮りしたいと思ひます。

副会長

今、地域公共交通計画を調べて確認しているんですが、ご説明の中にi-バスミニはバスに接続するのが原則という話をされたような気がするんですが、それは計画に書いてありましたか。僕は公共交通空白地域をバスで全部カバーしようとする、冗長な路線になったりすることがあるから、埋めるためにi-バスミニがあると考えているので、それはバス停に行かなければいけないのは本質的じゃないと思ってるんですが、今バスが原則という話が出たから計画でそうになっていたかと思ったんですが。その発言はどういう根拠でおっしゃったのか教えてください。その上で、僕はこれは全く問題なくやれば良いと思います。

事務局

先生のおっしゃる通り一番ベースになるのは、交通不便地域を埋めるということが原則にあります。交通不便地域を埋めるにあたって既存の公共交通に影響を与えない範囲で交通不便地域を埋めていきたいと私どもは考えておりますので、それにあたって、計画上一宮駅を中心に考えた計画になっていますので、例えば本線に接続することによって一宮駅を経由せずに人が他都市へ流れてしまうような、公共交通に影響を与えるような接続の仕方はしたくないということがあり、最寄りにバス停があることが多いものですから、最寄りのバス停に接続することが結果的に優先的なものになっています。

副会長

今、見つかりましたけど今おっしゃったような趣旨は書いていない。定義としても幹線、支線的バスの端末交通として、ここが気になる。幹線、支線的バスの端末交通としてバスじゃないといけないと感じるんですが。その後、バス路線から離れた地域と最寄り鉄道駅、幹線及び準幹線と連絡、またはバスの利用のしづらい地域内の移動手段を確保する機能ということなので矛盾がある。バス路線から離れた地域と最寄り鉄道駅とあるので、それは全く問題がない。その時に何処へ行くかというのは利用者の地域ニーズに応じ、市が主体となって運行方法やダイヤなどの交通手段のあり方を検討、決定しますので、その時に市が主体となるのでお考えはあるけど、計画に位置付けられたことではない。計画に思いがあるのであれば書いておくべきじゃないかと思います。そうでないと、この地域の皆さんがここに行ってほしいということと、市はこうだからこうしたいということが、計画で位

置付けられているからなのか、勝手に思っているからなのかでは全然違うことなので、そこは明確にしておいた方がいい。実際問題は、鉄道線の場合多くは尾西線になると思う、一宮駅に行くわけなのでいいんじゃないか。そうじゃなく東側の方はバス路線になるので、当然この会でいつも出てくるように、丹陽辺りだと稲沢駅がいいんじゃないかということが出てくるのが考えられる。これだときちんと議論しなくてはいけないことも出てくるかもしれないですが。そのことと鉄道駅がどうということは関係ないし、明確にその辺りのことはここに書いてあるわけではないので、あまりそういうことを軽く言わない方がいいと個人的には思います。

事務局

今後計画策定の際に協議させていただきます。今回はこういうことで最寄りの鉄道駅に接続するということですので、よろしく願いいたします。

会長

それではお諮りいたします。「iーバスミニ停留所の接続先追加及び変更について」合意いただいたということでよろしいでしょうか。合意いただいたということで進めさせていただきます。

それでは次の協議事項「一宮おでかけバス手形の取扱いについて（案）」に移ります。例年実施している事業ですが、協力継続について毎年合意が必要となりますので、事務局に説明をいただいた後にみなさんの合意が必要となりますので、合意のお願いをします。一宮の特徴的なバス手形なんですけど、残念ながら後で資料の説明がありますが、かなり販売が落ち込んでいるという状況です。そういう状況下の中でも、名鉄バスさんの方からさらに延長していただけるということで、一宮の特徴としても継続できればと思っておりますので、事務局説明お願いします。

事務局

(資料説明)

会長

続きまして名鉄バスの吉岡委員よろしく願いいたします。

委員

名鉄バス吉岡です。バス手形なんですけど、一宮市さんからのご要望もあって継続して発売をしているというところなんです。金額的なところでご意見させていただいて金額が上がったという経緯がございます。その実証が4月から検証できるかというタイミングであったんですけど、残念ながらコロナが重なってしまって検証がなかなかできない状況であるというのは確かです。同時期ですが、この春から名鉄バスも得々パスを、65歳以上のフリーパス、70歳以上のフリーパス、シルバーパス・ゴールドパスというものを発売開始させていただきました。現状OD（乗降者）の数値、平成31年5月のODですが、得々パスの1日の利用者数が一宮地区で大体500件くらいございました。今回ODを実施したのが、コロナの影響もあり9月に調査をしたんですけど、その結果フリーパス65歳以上と70歳以上併せて750件くらい利用があったということで、そういったフリーパスに移行されている方も少なからずみえるんだろと見ております。バス手形は残念ながら紙ベースですのでそのへんの利用が見えてこないところが、このタイミングで見えないんですけど、裏側としてはそういった利用の仕方も変わってきているということが見えてきているので、そのへんのところは前回の聞き取り調査の中で、昼間帯の高齢の方の特に女性の方が多いという傾向も見えましたので、そういった方への利用促進策として市と協力しながら、進めていければと思っております。

会長

ありがとうございました。平成29年度から平成31年度までは10%くらいずつ増えていったという状況で、令和2年の4月から11月については残念ながら4分の1という状態になってしまった。大部分は100円上がったということより、コロナではないかと推察するんですけど、結局それによってみなさん方が買い物や遠くへ出るとか、遠距離になればなるほど出にくくなり使いにくくなるということから、これを使って2つのバスに乗ってどこかへ行くということが、減ったんじゃないかという推察をするんです。今回についてはどういう動きになるかわかりませんが、一宮のiーバスも路線バスも両方使ってこの金額で、少しでも利用してもらおうという意味で出来上がって4年目になるので、さらに継続したいということで、一宮の大きな特色になっているので、コロナが収束すればもっと宣伝できるんじゃないかと思うんですけど、僕は継続すべきだと思ってるんですけど、ご意見ございましたらお願いいたします。國井さんご意見ございませんか。

委員

あまりにも本数が少ないものですから、利用がしにくいという点がありますね。私もイオンモール木曾川線は使いますが、iーバスは使ったことがない。試しに乗ったことはあるという状況です。将来的に考えると私も運転免許証を返納しないといけないので、活用できればと思っています。

会長

わかりました。土川さんいかがですか。

委員

一宮おでかけバス手形は、一宮の観光ここを回って行けるというPRをしたり、名古屋などは1日フリーパスですずっと乗って観光できますよね。そういうふうにPRできるといいと思います。

会長

基本的に今年度も一宮おでかけバス手形は継続するという事でお諮りいたしますが、いかがでしょうか。では、継続するという事によろしくお願いいたします。合意いただきましたので、引き続いて次の協議事項（4）「令和2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」事務局からの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。これについてご意見を伺いたいと思います。基本的には新型コロナに対してどう対応したとか、おでかけバス手形の利用促進を図るということが追加された部分の文章だと思っています。それに対してこうした対策が練られているということが基本になっているかと思っています。それらを含めましてご意見を伺いたいと思いますがございませんでしょうか。

委員

支局の鈴木です。最初に資料1とありますが、本省へ毎年出している。何に使っているかという、補助金が適切に使われているかどうかの様式です。一方中部様式といわれるものは、協議会内でその事業が補助金を使ってどうやって活かされているかを、計画と交えて評価していただくものと理解してやっているんですが、最初に申し上げた東京の方へ出していく書類の中に目標効果達成状況が、さっき言ったように補助金が適切に使われているかどうかという視点でいくと、誰の役に立ったんですかというところをちょっと書き足して欲しい。今見ると、コロナウイルスの影響によって減りました、としか書いてなくて、逆に減ったのは全国どこでも減ってますので、そうではなくてどういう人がその中でも利用があったのか、というところに着眼して書いていただけると助かると思います。というのは、一宮市さんがこの会議の目指す姿として書かれているのは、公共交通は通院や買い物、通勤通学など日常生活を送るためには欠かせない移動手段ですと書かれているわけですから、それはどういうところでご活用されたのかというのを書いていただければということです。中部様式と書いてあるものについても、例えば考察及び今後の方針で、通院と買い物が不要不急とあまり思わなくて、必要なことだからお出かけをされていて、そのことに対して公共交通が休まず果たしている。他でいろいろ聞くと通院の回数を減らすために薬をまとめて出していますとか、スーパーは午前中に集中するので、午後に分散するように何かしているとか、いろいろそれぞれ受け側の方でもあると思うので、対応するのかもしれないのかということを含めて、今後の方針を考えていただければと思いました。幹線についても今申し上げたことと同じで、週明けに愛知県のバス対策協議会というところで県内全部の系統を対象に、内容的にはそんなに変わらないですが、同じ議論がされると思っていますので、ここに出していく資料としても今申し上げたような目線でお考えいただければと思います。

もう一つ、直近の二次評価結果の期待する取り組みの丹陽町連区の取組みは、隣接する岩倉市との連携と書いてありますが、丹陽町は岩倉市と繋がっていないような気がするのですが、稲沢市じゃないかと思うんですが、公開されている議事録が岩倉のままですので、どこの市の連携を視野に入れているのかは確認させてください。また報告させていただきま

会長

この質問に対して事務局お答えいただけますか。

事務局

今ご指摘を受けた点、やはり通院、買い物に関してはご利用いただいているということは、それで最低限のご利用はいただいていると我々も思っているのですが、公共交通は欠かせないものとして運行しているということです。その点のところは再度評価書の中に書き加えさせていただきたいと思っております。

副会長

目標効果達成状況がBとなっておりますが、通常どこでもCなんです。AかBかCは明確じゃないんです、自己評価なので。自分たちがBだと思えば他がCであろうとBですが、私が見てきた中では甘い評価。別にそれでもいいんです。何故かというときさっきも言ったように、これ自体が何かというと、令和元年10月から令和2年9月までの評価です。新しい方にはわからないと思いますが。補助金は10月から9月が年度になっているので、補助年度は令和元年10月から令和2年9月、こう考えたときに令和元年10月から令和2年3月の上期と令和2年4月以降の下期で全く今回は違っているんですね。さっき私が申し上げたように、令和元年10月からの上期は健闘しているんですね、一宮の場合は。けっこう頑張って、利用は伸びたり、減らさないで頑張ってますと。だけど令和2年3月くらいからどっと下がった。これはコロナでどうしようもないけど、使われる方は使っておられるので、非常事態宣言で4割3割になったというのはその方は乗ってるわけで、新幹線みたいに1割乗ってないというのとは全然違うわけですから。生活交通として本当に出かけなきゃいけない需要があるので、そこは利用が十分ありましたと。それはそれで健闘していると、そういうことを勘案するとBだというふうに言うておくと、Bも説得力が出るんですが、今のまま合計でマイナス24だからBというのは付けないので、そういう背景があるんだから書いたほうがいいと思います。今回中部様式というのは自己満足的な評価になるので、大事なのは最初の2枚。一宮がBというのは、今回目立つと思うんです。今までだと、ここにCがあると目立ったんですが、今年はCばかりだと思うんで、逆にBと書いてあると一宮何をやったんだと思ったときに24%減、何をやってるんだとなる可能性がむしろ高い。なので、何でBを付けたかというのをアピールするように書いておくと、ああそうか一宮としては上下も見て利用状況も見て、頑張っているけどコロナには逆らえなかったんでBとしたというふうに入れば一宮が印象づく。僕はBは胸張ってやればいいと思いますが、その後の理由がBにふさわしくないんで、今言ったことを見直してもらえればいい。一宮は1か月ごとデータがあるのでできるでしょう。それをやってもらえ

ればいいと思います。

会長

その点修正をよろしく願いいたします。

副会長

丹陽は協議中とっていますが、協議していますか。

事務局

今年度は2回くらい会議を設けていますが、今のところiーバスミニの利用促進や社会福祉法人が買い物利用をやっているんですが、社会福祉法人がコロナの影響でちょっと厳しいのでその対応を地域の方でしていただいている状況のご報告や、研究はされているみたいですが、なかなか運行させるまでのニーズがないというのがはっきりしており、その次にどのような対策をやっていくかということで話し合いをしている状況です。

副会長

そもそも二次評価結果で問われているのは、岩倉が稲沢じゃないかということですが、そういう所も一緒にやったらどうですかという提案なので、それにこたえなきゃいけない。協議しているとかしていないじゃない、それに答えなきゃいけない。そういう協議をしたらどうですかという点は、それはやっていますとかやり始めましたとか、もっと違う視点が大事だと思っているので、今そちらをやっていますとか。最初の2枚は本省の担当が見ますが、こちらは評価委員が見ます。何をみているかということ、我々が言っていることに対して答えになってないと、非常にイライラするんですね。これはそういう典型です。隣市との関係をちゃんとやりなさいと言っているのに、検討中、協議中と言われると、協議の中身が知りたいとなるので、こういう書き方はしない方がいいということです。今回は任意のものですが、表に出たとしたらこういう書き方はよくないと思います。

おでかけバス手形については全く書いてないですが、書かなくていいですか。利便性の向上等、そもそもボリュームゾーンであったところ、例えば起と一宮駅の往復が以前は割引になったがなくなりました、ということで買わなくなったということ、更にコロナで減少したという2つの側面があります。だけど、起辺りが値下げになるのはもともとそれが狙い、往復するだけで割引になるのは本来の趣旨ではなく、いろんなバスに乗り継い

でもらうというのがこれの意味なので、そういう意味では決しておかしいことではない。でもコロナの時期に乗り継いでということは、いろんな人に会うことになるので非常に抵抗があります。今日の議論でも、そういうことをもっと喚起することをやっていかなければいけないということは出ているので、そこを書いた方がいいですよ。現状おでかけバス手形のようなものを利用喚起するというのは難しい状況だけど、戻ってきたときにいろんなバスを乗り継いで、利用してもらえるかということについて、これからこの会議で検討していくと書いた方がいいんじゃないかと思います。そういうことを答えておくと、コロナの中でも何とか前進しようとしているんだなと感じる。答えてないのはまずい。

吉田先生もおっしゃったように、おでかけバス手形というのは、今の言い方ですとサブスクリプション、全国でサブスクと言っているのがいっぱいあるが、本当のサブスクはこういうこと。ただ、スマホじゃないんでさっきも出てきたがデータは取れない。本当のサブスクはスマホでやったらデータが全部この人がこっちへ行ってあっちへ行って、ここで何か食べて飲んで帰ってくるというのが全部わかるので、それをデータとして取っているなことに使う。ただし、データをくれることに対して利便を与えるというのが上限、ここまでお金を払えば1日何をやってもいいという引き換えがサブスクというもの。これは一方的に値引きしているだけで何もデータもわからないので、その人がどう使ったのかもわからないから、本当は売ったら名鉄さんに恐縮なんですけど、アンケートを渡してどうやって使いましたかとやってみるのも、必要かもしれませんよね。そういうものもバス手形をやっているのならやらなきゃいけないとか、やると出さない人も多だろうから、出したら景品がもらえるとか当たるとかいうのもやって、実際にどうやって使っているか踏まえて、またPRを考えるということをやらなきゃいけない。そういうことも考える必要があるんじゃないかと思います。

事務局

そこまでのことは考えていないですが、実は今年度秋10月10日から11月23日に美濃路道起こしというのをやりまして、これは一宮市尾西歴史民俗資料館で、おでかけバス手形を利用して至る所に行き行ってスタンプを貰ってきてください、スタンプが集まりましたら景品をお渡ししますというイベントをさせていただいております。市の中でイベントをやる部署があるので、連携を取りながらおでかけバス手形の利用促進の努力をしております。

副会長

この中で知っている人どれだけいますか。この会議1年やってないのでできてないですが、通常この会議でPRして、それぞれに100枚ずつ持たせて配って稼いでこいというのがこの会議の趣旨だから。今知ってそんなのあったのここにもアピールしてないのもったいないですよ。書いたほうがいい。

事務局

先生がおっしゃることを文字で表現することができていなくて申し訳ないですが、修正できるところは修正しまして、修正内容の確認は会長、副会長に一任いただければと思っていますので、よろしくお願いします。

会長

それでは時間的制約もございますので、今の鈴木さん、加藤先生のご指摘を事務局で、それを文章に入れさせていただいて、私どもで見させていただいて、後日みなさんに報告するというご了承いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。では、その他に入りますが事務局から何かありますか。

事務局

1点目、12月23日に愛知県運輸支局のウェブサイトで安全対策に必要な停留所名が公表されました。停留所に停止した際に横断歩道や交差点が車体に掛かるなど対策が必要なバス停留所につきまして、対策の優先度が高いものからABCにランク分けされ、iーバスは一宮コースの下沼町と今伊勢中保育園、尾西南コースの西浦公民館の3か所がBランクで公表されています。内容は車体が交差点に掛かるというもので、この3か所は対策を行う予定です。停留所の移設などを行う際は、改めてこの会議で議題として取り上げさせていただきます。対策案が整いましたら速やかにご協議をいただきたいことから、書面でお諮りする場合がございますので、予めご承知おきいただきたいと思っております。

もう1点、停留所の移設に関するのですが、iーバス一宮コース木曾川庁舎行き方面の山島停留所が停留所前の地権者の変更に伴いまして、新しい地権者から停留所の移設を要請されております。移設先は現在調整中のため、今回の議題として取り上げておりませんが、先方のご意向によりまして速やかに手続きを進めたいことから、書面にて諮らせていただく予定でございます。その際にはよろしくお願いいたします。

委員

今日チラシを2枚置かせていただきました。今支局へという話がありましたが、10月16日に愛知県バス停留所安全性確保検討会という検討会を、支局が事務局なんですが、立ち上げさせていただいて、その中で調査を進めてきた結果、県内で517個が本省の基準に基づいて抽出されたバス停の数です。今ご紹介された一宮市内、名鉄バスさんを含めるともう少しあるんですが、本省の基準ですと、横断歩道にバスの車体が掛かるとか、バスが停車したときに交差点にバスの車体が掛かってしまうという基準があるんですが、バス停がそこに設置されている以上そこにバスが止まっていることは法的に何か問題があるかというとは何もない。一方でこのチラシにありますように、バスが止まると死角ができて通行中の車や自転車を含めて、通行している方がどうしても歩行者の確認ができないという状況にあるので、バスがバス停に止まらないとバスに乗れないので、バスが止まることの方が当たり前なので、仮に本省が言っている基準にあるとかないとかいうことではなくて、バスが停車中に必ず死角ができてしまうということが、利用される方・歩行者の方・自転車走行される方含めまして、みなさんで改めてこの機会に認知なり周知していただければという思いで今回チラシを作り、県が1万部刷っています。正式版として会議でお出しするのはここが初めてかと思しますので、交通会議の中でこういう場を取りこちらの趣旨や啓発活動を続けていきたいと思っております。ご協力のほど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。事務局からの説明は12月23日に愛知運輸支局のウェブサイトで安全性が必要な停留所名が一宮も公表された。バス停が交差点に掛かっているとか、横断歩道に掛かっているというやや危険な所があるのではないかという中に、i-バスも3か所あったということです。バス停を変えなくてはいけないということです。もう1つ、一宮コース山島は地権者の関係から停留所を移動せざるをえないということで、次回になるだろうがみなさんに諮らないといけないのでよろしくということです。もう1つバス停の件に関して、i-バスだけではなくて路線バスも関係すると思いますので、路線バスについてもこの会議である程度ご報告いただくことは大事だと思うので、バス停に関して名鉄バスさんでご報告があったら承りたいと思います。

委員

名鉄バス吉岡でございます。弊社におきましても A ランク、実際に横断歩道に掛かる停留所に浅井停留所が該当するというので、ただいま移設をする調整をさせていただいて、今後地権者様との協議等が整い次第随時安全を確保していきたいと考えております。他に BC ランクに 10 数本該当する停留所がございますけれど、こちらにつきましても実際運用上バスが掛からない停留の仕方、できる環境もございますし、BC ランクの停留所につきましても可能な限り移設をかけつつ、利用されるお客様に対する注意喚起をしながら、安全の確保をしていきたいと考えております。こちらのバス停につきましても安全が確保できるようにしっかりと対応を進めていく予定です。

会長

ありがとうございました。そのことに関連して運輸支局の鈴木さんからお話ししていただくことはございませんか。

委員

警察さんに協力をいただきまして、3年以内にバスの停車中の事故は1件もございませんでした。支局としては今後、交通事故が起きなければいいと思っておりますので、バス停車中に交通事故が起きないように何ができるかということ、引き続きみなさんでアイデアなどあれば、通行される方も気を付けてというチラシは作りましたが、何かこれ以上の取り組み等でアイデアがあれば、ぜひこういう会議の場で協議いただけるとありがたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

会長

ありがとうございました。それではこの件に関しましては、市と名鉄バスさんが愛知運輸支局さんと情報共有しながら対策を進めていただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。愛知県バス協会の成瀬委員さんからお願いがあるといことです。

委員

愛知県バス協会です。今日配布させていただきましたこちらのチラシとマスクがありますが、今日の報告事項で乗り合いバスの状況説明がありました。貸し切りバスも非常にコロナ禍厳しい状況にありまして、4月5月の緊急事態宣言のときは前年95%減、ほぼ収入がゼロに近い状況が貸し切りバスの業界です。その後秋になり GOTO トラベルがあった

り、教育旅行で新幹線利用が東京へ行かない代わりにバスで行くというようなことがあって、若干戻ってきているんですが、前年比6・7割までしか戻ってきていないという非常に厳しい状況であるということです。お手元のチラシにあります通りバスは約5分で車内の換気は全て終わるということで、換気に優れている乗り物だにご案内をしていますので、GOTO トラベルの利用が延期になってしまったんですが、一宮駅周辺から出る企画もごございますので、コロナが収まってからぜひご利用していただければというお願いです。

会長

ありがとうございました。それでは事務局から組織改編のことでお話があります。

事務局

4月の組織改編で来年度から交通政策課は総合政策部からまちづくり部に移りまして、地域交通課と名称を変更する予定になっております。今後はまちづくり部門も一緒になって公共交通を考えていく予定でございますので、組織は変わりますが引き続き公共交通会議は位置付けも変わりませんし、みなさまのご協力をいただきながら、進めていきたいと考えておりますので、今後ともご指導ご協力のほどよろしくお願いたします。

会長

以上で本日の議題は全て終了いたしました。最後に主催者委員として市総合政策部長の皆元委員よろしくお願いたします。

委員

本日はお忙しい中長時間に渡りご協議いただきましてありがとうございます。コロナの影響が出ていますが昨日も一宮市で29名と大きな数が出ました。こういう状況は今後ともまだ続いていくと思っております。そういった中でも市民の生活を守るためにやっつけなければならないことをしっかりとやっていきたいと思っております。公共交通につきましてもしっかりと維持できるよう取り組んでいきたいと思っておりますので、今後ともご指導ご鞭撻のほどよろしくお願いたします。最後に愛知県の方も緊急事態宣言はございませんが、いろんな情報が出ております。みなさまもそういった報道に耳を傾けていただきまして、十分気を付けていただきたいと思っております。本日はお忙しい中本当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。くれぐれもコロナ禍本当にお気を付けて、今後文書の協議でできるものはできる限り文書でやっていきたいと思えます。時にはいかない場合もありますから、そういった時にはぜひみんな健康で出席できますよう祈ってこの会を終了します。本日はありがとうございました。