

## 平成16年度第2回尾張旭市交通問題懇話会

### 1 開催日時

平成16年6月24日(木)

開会 午前10時

閉会 正午

(ただし、午前9時から構成員の希望者によるルート案試走あり)

### 2 開催場所

尾張旭市役所 南庁舎3階 301会議室

### 3 出席者名

会長：加藤哲男 副会長：黒田鉦司

構成員：大澤一夫、荻原善夫、奥野昌明、加藤桃代、苅谷勝、近藤重男、  
櫻井栄二、田中悦子、田中さゆり、寺田千珠子、戸松秀男、  
林喜一、日比野正夫

顧問：伊豆原浩二

事務局：加藤和人、秋田誠、長江均、森重憲、森純子

### 4 議題等

- (1) 第1回交通問題懇話会会議概要の確認について
- (2) 試験運行の時期の確認について
- (3) ルート案について
- (4) 運行時間と本数について
- (5) その他

### 5 会議の要旨

#### (1) 第1回交通問題懇話会会議概要の確認について

第1回の懇話会会議概要の内容確認。インターネット等での会議概要公表の了承を得る。

#### (2) 試験運行の時期の確認について

拙速な議論にならないよう留意しつつ11月試験運行(9月補正を前提)を目指して、懇話会においても最大限努力することを確認した。

### (3) ルート案について (4) 運行時間と本数について

《各委員から提案されたルートの説明》

《伊豆原顧問から、『試行ルートの設定に際しての視点について』の話》  
ルートを考えるには、まず以下の4点をポイントとして考えるとよい。

1. 対象者
2. どこを経由するか
3. 運行本数と路線延長
4. 交通空白地をどこまでカバーするか

#### 1. 対象者について

「最初から通勤・通学者までは考えず、歩ける人、元気なお年寄りなどを対象に1人で活動可能な人、公共交通を必要とする人…」(交通問題対策協議会報告書 p19)を対象を考える。



お年寄りなどの対象者は、どう活動されるのか、運行時間帯はどうするか、などの検討に絡んでくる。

#### 2. どこを経由するか。対象者が行きたい場所はどこか。

駅、病院、スーパーマーケット、公的施設等

交通空白地をカバーすることは大切であるが、利用者がどこへ行きたいのかを考える必要がある。

#### 3. 運行本数と路線延長

一般的に昼間であれば、時速20km/hぐらい。

##### ▲巡回(循環)型

メリット…比較的広い地域をカバーできる。

デメリット…大回りになり、乗車時間が多くなる。

##### ▲シャトル型

メリット…往復のサービスが可能で、乗車時間が少ない。

デメリット…カバーできる地域が比較的狭くなる。

どちらの型を選ぶかを考える必要がある。

#### 4. 交通空白地をどこまでカバーするか

市内全域とするか、対象者の地域分布などを考慮して優先度を考えるか。

これらのことを考えていかないと、試験運行にたどり着けない。広く浅くやるか、狭く深くするのか、どちらを選択するかというところから決めないと、議論が進まない。優先的にどこから始めて、次にどう広げていくのかを考える一つの資料としてほしい。

《トリップ分布図の説明》

《案の比較表》

(構成員)

今回具体的にコースの提案をしていないが、一方向で考えてある事務局案を双方向で走るということで1つのルート案として取り上げてほしい。

(構成員)

私も事務局案をベースに提案をしたが、予算の問題を考えなければ、D案のように4つくらいのコースを設定するのがよい。しかし4コース設けるとか双方向という話をすると議論がスタートしていかないと危惧し、そうした案を出さなかった。

利用者が便利なのは1時間でなく、30分で回れるのがいい。

時間が短いと、面をカバーできないが、利用者は面でなくてもいいのではないかと思う。病院、スーパー、駅、市役所、その程度にいけるような小さな範囲の動きを考えればいいと思う。

私の住んでいる旭ヶ丘町から南の方の狩宿町まで行く人はほとんどいないと思う。

(構成員)

事務局案は毎日1方向に回る案であるが、対象者が通勤通学じゃなければ、月水金、火木土で回り方を変えれば、4ルートつくったとしても毎日運行しなくてもいいのではないかと感じる。

接続で乗り換えることを考えるとといった場合は不便だが、名鉄電車もあるし、そういったものを活用すればよい。トリップ図をみると、三郷近辺、印場近辺、市役所周辺に集中している。

(構成員)

私は平子町のシニアクラブの役員会で交通問題の話をした。尾張旭市全体を

回りたいというよりも、地域によって行きたい場所が違うので、各地域のシニアクラブで聞いた方がいい。

予算があれば各地域で試験運行すればよいが、予算が限られていれば、一番成功しそうなところを、客観的なデータをもとに選んで、まず成功させたい。

(構成員)

昨年の公共交通移動調査で、一般的な傾向は把握できたと思うので、もう一度白紙にもどして地域に聞かなくてもいいのでは。

(構成員)

今の事務局案をベースにして、実証実験をやってみて、バス停をどこに置こうとか、試走実験するなかで、多くの問題を解決していかなければならない。実験をやりながら各地域の中の住民と行政がどうやって話し合っていくのか、最後はそこである。

今までの調査と協議会の報告書をベースに事務局案はできているし、実証実験をやりながら同時に地域との話し合いをしながら解決していく以外ないと思う。

(構成員)

シニアクラブでは、各クラブから意見を吸い上げるということは可能です。私の周りの感じでは、多くの方がタクシー助成事業で満足しているのではないかと考えています。

(構成員)

11月から試運転をやるとしても、きちっとプランニングしないといけない。あまり人が乗っていないと、やはり利用者がいないと見られ、また市議会で通らず、全部振り出しに戻ってしまうと思う。だからまずは成功させることを考えないとだめだと思う。利用する人の声をきいて、試行をしないといけない。市の予算編成の時期もあるが、私はここで拙速に事を運ぶべきでないと思う。

(構成員)

一方向はちょっと問題だと思う。例えば事務局案で、霞ヶ丘からユーストアに行こうとすると、市役所を回ってこないといけない。火曜特売に行くことがあるが、先ほど意見の出た日替わりで回り方が変わるという方法もいいと思う。一方向では余分な時間がかかる。

(顧問)

一方向であろうが、両方向であろうが、どれだけ乗るか議論しないといけない。30分なら我慢できるが、1時間は長くて乗れないと思うなら、30分の案を考えざるをえない。

「1時間乗って、ユーストアに行くか？」という、そういう話である。

構成員のルート提案にもあったが、1時間の所要時間だと乗らないから短いルートにしたかどうかというのがあった。

まず、そこを決めていき、それから次を決めていったらどうか。

(会長)

どれぐらいの時間乗れるのか、またシャトル系についてももしご意見があれば、一人ずつお願いします。

(構成員)

30分なら、一方向、1時間なら双方向の運行にしてもらいたい。

(構成員)

時間のこと考えたり予算のこと考えたりするとルートはいいが両方向にしないと乗る人が少ない気がする。

(構成員)

一遍やってみて試行で意見がでてから考えてみてもいいんじゃないか。

(構成員)

私は30分くらいが適当だと思う。できたら市を4つに分けるのが良いと思う。

(構成員)

私もできたら30分がいい。朝、試乗してみて長かった。

(構成員)

30分が妥当。

(構成員)

時間を気にする人はタクシーに乗ったほうがいい。とにかく実行してみることが重要。

(構成員)

30分以内がいい。

(構成員)

所要時間は30分が限度という感じ。

(構成員)

1時間は長すぎる。初め珍しいうちにはいいが、しょっちゅう乗ろうとすると、30分コースが良いと思う。やっただめなら次というよりは、最初から一番いいものを行った方がいい。

(構成員)

1時間よりは30分がいい。ただし1巡1時間であって、その中でどこまで乗るかは各個人違うわけで、現実1時間乗る人はいない。しかし、確かに1方向は不便なので、事務局案を双方向に変えたのが良いと思う。コースを倍にして、予算が倍になったら、3倍頑張ればいい。今の財政で双方向にしたってそう無茶な金額がかかるわけではない。それでお客が増えるならその方がよっぽど良いと思う。

(構成員)

ここから名古屋駅まで1時間かけて行くんだったら1時間かかる可能性があるから1時間でいいけれども、30分いけるところを1時間かけるのはちょっと…。同じ時間でも違う感覚じゃないと思うから、8の字か、双方向でも同じことだと思ふ。

(構成員)

早い方がいい。実際乗る人は1時間周回はしない。乗る時間は10分か20分だと思ふ。やはり双方向が必要と思ふ。一方向では乗らない。乗る人は自分の住む所と目的地、駅、スーパー、病院等何分で車ならいけるか、じゃあバスに乗ったらどうか、その利便性も考えて判断すると思ふ。

(構成員)

短時間がいい。短時間で両方向がいい。事務局案では、霞ヶ丘の人は労災病院の手前で最後の地域だから、満車で乗れないんじゃないかと思ふ。

(会長)

だいたい一通りお聞きしたところ、長い時間乗るより、より短い方がいい。

距離が長いなら双方向がいい。ほとんどの人は短いコースをたくさん走るのがいいという意見でした。予算との兼ね合いも考えると、今回は地域優先という検討項目を挙げたが、今回、曜日で回り方を変える等、非常におもしろいアイデアをいただいた。

(構成員)

利用者の立場になると毎日決まったコースで決まった時間に来るのがいい。

(会長)

このトリップ分布図をつくったが、どうも現在のところ私の考えでは、必ず毎日同じコースを定時走行するとすれば、今の市の制約条件から考えると、市域全部を全てクリアするのは難しいと思う。

地域の代表の人には難しいと思うが、例えば、こういうシナリオが一つ考えられる。まず4ヶ月ぐらい試験運行をやって、そのとき利用がよければ次の予算措置が可能になってくる。しかし全然利用がなければ、財政当局から止められるおそれがある。そういう場合の戦略として、まず乗るところをやる。収益が上がればルートを増やせるじゃないか、という話。

利用がないまま、何千万円もを何年も続けて結局中止になってしまうのでは困るので、私はやはり、利用が期待できるところから始めて、利用が多いことが、他の地域にも波及していったって、もっと乗っていただけたらと思う。

数値に裏打ちされた話ではなく、あくまで予測ですので、その辺を懇談会で、皆さんとどういうふうに合意できるか。

(構成員)

大賛成。地域性がいろいろある。東海道線を見ても利用者の多いところは便数も多い。少なければ間引きされる。線がなくなる時点になって「残してほしい」と皆努力し始めるが、最初から利用する仕掛けを考えなければならぬと思う。

(顧問)

三好町では、6年前に始めたときは、2時間に1本で、1便あたり7、8人しか乗っていなかったが、だんだん浸透して今は16人から20人ぐらいは乗る。そうして来年からもう1本増やすことになった。

皆で乗るようにしないと。あとは行政の責任、となると利用しなくなってしまう。皆が乗り、皆が利用すれば行政もサービスをあげていけるが、皆が乗らないのに行政はやれない。これは自然の理である。まず、やれるところをやって、次のステップを考えていかないといけない。事業が成り立つなら民間がや

るはずであるし、バスだけが赤字黒字というのはおかしいとも思うが、しかし赤字の幅を小さくしないといけない。いろいろなところでやっているコミュニティバスをみると、1路線年間1200万円から1500万円くらいかかっている。

最初は車両2台からとりあえず考えるとすると、どれを優先するか。将来は皆が乗れば事業の拡張できるが、どんどん少なくなれば拡張はできない。

(会長)

懇談会としては11月実施を考えているし、私もぜひそれでやっていきたい。それには7月の終わりにはある程度決めたい。今日決めたいのは、どの方向でやるのか。私の提案は、このトリップ分布図でも分かるように、南の人達のデータがない。南側はバスがあるので、十分移動できているのではないか。それに対し、北側は、地形的にも坂が多く、試行を行えば乗る可能性がかなり高いと思う。ですから、北側の地域を対象とした30分ルートを、とりあえず懇話会のたたき台とすることを提案します。皆さんのご意見はどうですか。

(構成員)

南側は藤ヶ丘や名古屋へ行くのは多いが、市内へはやはり不便です。

(構成員)

南側の人やはり名古屋のほうへ行くことが多いでしょうね。その状況を考慮すると、三郷駅とか尾張旭駅へ、南側からの需要がどれくらいあるかというところと不明ですが、ただ、将来的には行政は回したいという意向はあると思います。ですから、まず乗るところから始めて、順番に進めていくという考え方になると思います。

(構成員)

昨年の協議会の議論でもあったが、今、マイカーに乗っている人はどうしても車に乗るという状況になっている。乗れない人は家族にらせてもらっている。そういう人たちが、自由に乗れるようにしたい。そのために今回は通勤通学は一定限度除外してでも交通困難者に対する対策を考えよう、と議論してきた。そういうものの考え方からいけば、確かに予算を考えることも大事だが、やはり北側だけというよりは、全体を回したいと思う。この懇話会の意思統一をして、予算獲得について、もし会長や顧問の皆さんが、力いっぱい働きかけてもらえれば、それなりの力はあるという気がする。できるだけ皆が利用できるものを考えていきたい。ですから事務局案をベースにして、細部はこだわらないが、そういう形で両方向で回すのがいい。

(構成員)

発展的に進めていこうと思えば、目先で浅く広くサービスを広めるよりは、利用が実証できたら、次に広める、また次に広める、そういうステップを予算との絡み合いで進めたほうが、確実な進め方だと思う。

(構成員)

基本的には、ある程度の赤字はやむをえないのではないかと思う。試験運行の前段として、十分なPRが必要。広報あさひだけでは不十分です。私も回覧版を作りお知らせするが、あまり読んでもらえていない。この公共交通試案のことを地域の人に投げかけたが、あまり関心がなかった。

とにかく徹底的なPRを行えば、ある程度事務局案にも乗ってもらえるのではないか。

(構成員)

今、地域住民があまり関心がないという話がでたが、全く逆のことがある。名古屋産業大学で、桜ヶ丘町と平子町でアンケートをとったら、84.7%のアンケートが返ってきた。127通が返ってきたが、そのうち120通には何かしらの思いが書き込まれていた。

(構成員)

先ほどの意見にもあったとおり、南側の地域ではやはり名古屋を向いているので、そういう地域性もあり、あまり関心がなかったのかもしれない。

(会長)

その地域に対するサービスを行政がしなくていいというわけではなくて、どう進めていくかが課題です。

(顧問)

確かに地域によって温度差がある。協議会の資料でもあったように、お年寄りが多いところと、若者が多いところがある。今は、駅から何分というのが、土地の売買でインセンティブにならなくなっている。駐車場が何台あるかの方が重要だという話もある。そういう世の中に我々がしてしまった。お年よりの方が周りの人に迷惑をかけながらも自分で運転をせざるを得ないような世の中である。先ほどPRの話が出たが、行政だけにPRをお任せというのは、もうだめです。行政の方はPR以外に仕事がいっぱいある。だからむしろ私達がどうPRしていくか、というのが本当である。我々が、先ほどのお年よりの方に、「こういうバスがあるんだから乗ったらどうですか。」と声をかけていくことが、本当

にできるかどうか。これはコミュニティがちゃんとあるかどうかです。

なかなかそれも言いにくい世の中になっている。バスを契機にしながら、良いまちをつくっていくという話に絡んでいくと思います。我々が実際に動き、応援団になるんだ、ということが必要な気がする。

(会長)

とりあえず、事務局案をベースにするという考えも十分、分かっていますが、30分コースを2台分ということで、試行案を提案していきたいと思います。先ほども申しましたように、北側の方が高齢者の居住率が高く、関心も高い。これで決まりということではなく、まずはこれを前提として、7月の懇談会でその辺りを確認させていただくということでもよろしくお願いします。車種等の検討も次回以降に回します。

#### (5) その他

次回は、7月9日（金）の午前9時30分から開催の予定。