

平成18年度第4回尾張旭市交通問題懇話会

1 開催日時

平成19年1月19日（金）

開会 午後2時

閉会 午後4時30分

2 開催場所

尾張旭市役所 南庁舎3階 302・303会議室

3 出席者名

会長：加藤哲男 副会長：黒田鉦司

構成員：伊藤寛、萩原善夫、奥野昌明、苅谷勝、田中悦子、林喜一、
渡辺鎮夫、櫻井栄二、寺田千珠子、日比野正夫

顧問：伊豆原浩二

事務局：大橋邦弘、秋田誠、長江均、若杉博之、大和弘明

4 議題等

- (1) 第3回交通問題懇話会会議概要の確認について
- (2) マイクロバス試験運行の状況について
- (3) 車両について（展示・試乗）
- (4) 愛称・デザインについて
- (5) その他

5 会議の要旨

部長あいさつ

本日は、大変お忙しいところご出席いただきましてありがとうございます。
第4回交通問題懇話会を開催いたします。

本日は、前回同様、今後の本市の公共交通にふさわしい車両の検討を行うため、前回とは違った車両を用意していますので、後ほど実際に乗車などをして
いただいて、ご意見等をいただきたいと思います。どうぞよろしくお願い
します。

(1) 第3回交通問題懇話会会議概要の確認について

（事務局）

第3回目の概要については、前回出席者に事前に送付させてもらい、確認を
していただいております。すでに市のホームページにおいて公表させていただ
いておりますが、その写しを本日配布させていただいておりますので、よろし

くお願いします。

(2) マイクロバス試験運行の状況について

(事務局)

10月10日から12月9日まで、東ルートをマイクロバスで試験運行を実施しました。

試験運行の目的は、車両が大きくなっても設定したルートを現行の時刻表どおりに運行できるか、課題となっている積み残しへの対応はどうか、などを主眼に実施しました。

現行ルートを時刻表どおりに運行できるかという点では、試験運行中、特に問題となるようなことはありませんでした。

積み残しの件では、マイクロバスの扉の故障で9人乗りワゴン車で臨時運行したとき以外は、積み残しは発生しませんでした。

1日の中で瞬間的に最大何人乗車していたかを調べた結果、上り(三郷南⇒市役所行)では22人、下り(市役所⇒三郷南行)では24人が最高でした。マイクロバスでの試験運行期間中の瞬間最大乗車人数の平均は、上りで11.2人、下りで13.7人でした。

試験運行期間中に届けられた意見を見ると、小型バスでは威圧感があるため、マイクロバス程度の大きさがちょうどよい、ステップが高い、立ち席より座り席がよい、荷物があってもゆったり乗れるなどがあり、全体的に見ると、乗降時のステップのこと以外は好評でありました。

(構成員)

印象としては、ステップをもう少し高齢者などの利用者にやさしい段差にしておかなければならないと思った。

(会長)

試験運行でしたので、今回はステップについての対応ができなかったと思いますが、本格運行になれば改善されると思います。

(構成員)

このとき使用した車両は何人乗りで座席はいくつあったのか。また、寄せられた意見の中に、「料金箱は入口のすぐ横がよい。」とあるが、料金箱は実際どこに置いてあったのか。

(事務局)

定員が29人で、運転席を除いて固定席が22席、補助席が6席でありました。料金箱については、運転席のすぐ左斜め後でありましたが、乗降口が運転席からは2列分後ろだったので、乗降口と料金箱は少し離れた位置関係になっていました。

(3) 車両について（展示・試乗）

(事務局)

前回の懇話会では日野自動車のポンチョとトヨタのハイエースコンピューターという車両を見ていただきましたが、それぞれ一長一短があり、車両の選定は難しい課題であります。

道路状況やこれまでの取組、皆様の意見を考慮しますと、狭い道路でも走行が可能で、高齢者の方も乗り降りが容易にできること、適度な大きさで座り席及び乗車定員が確保でき、積み残しの発生しないような車両が最もふさわしいと考えております。

そこで、今回、こうした条件を満たすものとして、三菱ローザのショートボディを準備しました。

三菱ローザのショートボディは、車の全長が624.5cm、車幅が201cmであり、定員は運転手を除いて一般タイプで23名、立ち席はありません。購入金額としては、改造費等を含めて約900万円ほどになります。

実際にご試乗いただいて、後ほどご意見を伺いたいと思います。

<実際に試乗し、霞ヶ丘町のルートを走行>

(事務局)

ローザのショートボディは、最小回転半径が比較的小さいことから、狭い道でも走行可能であると実感されたと思います。

ただ、今回の提案で一つ迷っていることがあります。それは、同じ大きさと車椅子対応車両の路線仕様がありますが、このタイプだと座り席が折畳式の席を2つ含めて12席、立ち席が14席と乗車定員こそ一般タイプと比べても多く乗れますが、座り席が少なくなってしまう。現状は座り席への要望が多いため、一般タイプでもよいのではと思いますが、改めて意見をいただきたいと思います。

(構成員)

過去に車椅子をたたんで乗せたことはあるか。

(事務局)

今まではありません。

(構成員)

過去に西ルートで車椅子を利用されている人が乗ったと聞いたことがある。

(事務局)

車椅子のかたをワゴン車ではなく、追加タクシーにてご利用いただいたことは聞いたことがあります。

(構成員)

試乗してみて、こんなに幅の小さいバスがあったのかと感激した。マイクロバスの瞬間最大乗車人数が22人とあったが、補助椅子が全部使われていると、乗り降りが大変だと思う。それから、後の座席から前に移動するには握り棒があった方がいいのではと思った。あと、座席に灰皿などはいらないので、なくてもよいものはなくせば購入金額も下がるのではないか。

(会長)

一つ聞きたいのですが、一般タイプで補助席があっても、立って乗る人がいれば握り棒が必要ではないかと思いますが。

(事務局)

私たちが聞き及ぶところでは、路線仕様であれば立ち席を有効に活用できますが、一般タイプでは乗車定員が定まっており、立ち席を設けることがないので、立ち席仕様の設備は想定されていないとのことです。仮に、握り棒を付けるとしても、乗車定員を超えて立ち席の乗車が可能になるような設置はできないと聞いております。

(構成員)

車椅子の問題についてだが、車椅子に乗ったままの状態というのではなく、折りたたんだ車椅子の置き場所を作るべきだと思う。乗降口付近にうまく収納スペースを作れば、大きな荷物を持って乗車した人の場合でも利用できるのではないか。これからは間違いなく車椅子利用の人が増えると思われるが、瞬間最大乗車人数の平均が11や13人くらいという段階であれば、そんなに深刻にならなくてもよいと思うが、利用者が増えてきたら大変になると思う。

(会長)

車椅子や荷物置き場など、利用者に配慮していろいろ考えていってほしいと思います。そうすることによって、今まで乗りたくても乗れなかった人が乗るようになるかもしれません。実際に、車椅子仕様に改造するとどれくらい金額的に違ってきますか。

(事務局)

概算ですが、一般のものよりも約100～150万円は高くなるということです。

(構成員)

車椅子に乗ったまま固定するような設備のものまでは必要ないと思う。

(事務局)

改造して車椅子に乗ったまま固定するようにすると、レイアウト的に3人分の普通座席を取らなければならなくなります。

(顧問)

どういう形で車椅子利用の方を乗せてあげるかが問題です。車両の形だけを議論していてもいけませんし、車椅子をステップで3段、4段上げるのにも運転手一人ではできません。その人たちに対してどのようなサービスを考えるか、自宅からバス停までの間もサービスを行うのか、現実には難しい面があります。

(構成員)

車椅子専用車両を作ってPRしてはどうか。何時の何便は車椅子専用といった風に。バスに乗る時に車椅子から降りたりしているよりは、そのまま乗車できるようにした方がいい。

(構成員)

車椅子を利用する人にも2種類あり、常時使っている人と、補助的に使っている人がある。多くの人は全く動けない、歩けないというのではなく、目的地まで歩いて行けないから車椅子で行くというような補助的な使い方をしている。

(顧問)

車椅子でしか動けないのか、補助的に使っているだけなのかを考え、どこまでサービスするかを議論しなければなりません。

(会長)

常時車椅子を利用している人までサービスを拡大するののかという議論を考えますと、懇話会の意見としては、折りたたんだ車椅子の置き場があればいいという意見のようですね。

(顧問)

確認として言いますと、車椅子対応の路線仕様というのは、車椅子に乗ったまま乗れるタイプのものを指しています。

(構成員)

先ほど試乗した感想だが、荷物等を持って乗り込むと、ちょっと狭く感じてしまう。

(構成員)

マイクロバスの試験運行に乗せてもらったが、みんながずっと乗っているという状況ではなく、実際は一番混んだ状態から順次減っていくという感じである。満員になってもすぐ席が空いていくので、路線仕様でもうまく回っていくのではないかな。最初から路線仕様で車椅子も乗れるようにしておけば、実用性が高いと思う。

(会長)

東ルートはマイクロバスのロングタイプでも運行可能ですが、西ルートはショートボディでないと走行できません。市の意向としては、西ルートはとりあえず一般タイプで考えているということだろうと思います。

(事務局)

座席のみの一般タイプにするか、車椅子で乗れる路線仕様にするか、非常に悩んでいます。意見を聞かせていただくと、車椅子を使う人にも幅があり、常時車椅子を使用する人までサービスを含めるのなら路線仕様でないと駄目だし、補助的に車椅子を使う人までのサービスであれば、一般タイプの車両の座り席を1、2席取ってしまっても車椅子置き場とすれば荷物置き場にもできます。

(構成員)

この公共交通試験運行を始めた時の議論を思い出すと、どういう人を対象にして仕組みを作るかということでは、当初はバス停まで歩いてこれる元気なお年寄りを対象にしたはず。常時車椅子を利用されている方は別のサービスで対応していくという考え方が最初の話であった。

(事務局)

先ほど顧問からもヒントをいただきましたが、常時車椅子を利用している人まで対象に入れた場合、バス停まで来てもらって初めてバスに乗ってもらうことになり、今度は降りた地点から自分で目的地まで行ってもらわなければならなくなります。この場合、目的地もしくは自宅とバス停までの間のサービスまで提供できるのかと考えると難しいと思われます。車椅子を常時利用されるかたには別のサービスで移動してもらい、補助的に利用している人までを対象にし、一般タイプの車両で車椅子を折りたたんで収納できるスペースを作ってはどうかという意見と認識させていただきます。

(会長)

車内の配席図を見ますと、運転席の後ろにスペースがあるように見えます。

(事務局)

実際には運転席の後ろには間仕切りがあります。

(構成員)

朝と晩に1便ずつ増やせないか。

(会長)

意見として承りますが、今すぐというのは予算の関係もありますので、その議論についてはまたの機会にしたいと思います。

(事務局)

まずは乗りこぼしを解消していきたいと考えていますので、それが解消すれば次のステップとして取り組んでいきたいと思っています。

(構成員)

西ルートと東ルート以外のルートは今までどおりの車両なのか。

(会長)

現在の利用状況を考えますと現行車両のままだと思いますが、将来はまだわかりません。

(4) 愛称、デザインについて

(事務局)

利用者を始め、市民の方のこの仕組みに対する愛着性を確保するために、来年度には市民参加で愛称や車両のデザインを決めていきたいと思っています。

時期は本格運行に移行する時を想定して、それ以前に募集や選考の方法を決めたいと考えています。

市民参加で行う方法を考えておりますが、デザインについては技量も必要なことから、業者選定にするのか、市民公募にするのか決め兼ねているところです。

(会長)

本格運行の時には、愛称、デザインが決まっていることだろうと思いますが、デザインの募集につきましては、市民の中には多彩な才能を持った方々もお見えでしょうから、公募するなど、その方法について少し工夫する必要があります。

(構成員)

愛称を募集してからデザインを募集するという２段構えか、それとも同時募集か。愛称とデザインが違ってはいけない。

(構成員)

「ひまわり」という意見もあると思うが、尾張旭市は健康都市宣言しているので、これをぜひともキーワードに入れていただきたいと思っている。

(事務局)

過去に一般公募としてイメージキャラクター「あさぴー」を作りましたが、これをいろいろな場面で使用しています。山辺の散歩道のマークも一般公募で募集した実績があります。

(会長)

全くの新しいものになるのか、「あさぴー」にデコレーションをしていくのか、という感じでしょうか。

(構成員)

デザインというのは形なのか、バスをラッピングしてしまうものなのか。また、資料の中には車両メーカーからの案という選択肢があるが、それはどうい

うものか。

(事務局)

車両メーカーからの案というのは、市の意向を踏まえてメーカーにデザインさせて、その中から市民に選んでもらうという方法を想定しています。

(構成員)

デザインは市民から公募した方がいいと思う。そういうことが好きな人、得意な人はたくさんいると思うので、一般公募した方がいいし、それで決まった方が張り合いがある。愛称とデザインをセットでもよいのではないか。

(構成員)

資料の選定方法案に市民の投票というのがあるが、どんなイメージか。

(事務局)

各公民館に候補作を掲示して投票箱を設置したり、インターネットで電子投票したりするイメージです。スカイワードあさひの2階の改修時に、改修案を市民祭で投票してもらった経緯もあります。また、募集作品がたくさんの場合には、懇話会の皆様にも選定のお手伝いをいただこうと思っています。

(構成員)

車外のラッピング広告はどうなっているのか。

(事務局)

現在、検討途中ですが、まずは市内の大きな企業に話を持っていき、協賛をしていただく形で開始できたらと思っています。

(5) その他

(事務局)

既存バス事業者の名鉄バス、J R 東海バス、名古屋市営バスに対して、12月にそれぞれ路線増設などの要望書を提出してきました。バス事業を取り巻く環境は、いずれの事業者も非常に厳しい状況で、今後の対応に苦慮されていました。市の公共交通の利用増進と合わせ、既存バスの利用も呼びかけていきたいと考えています。

三菱ローザのショートボディを何とか確保して、西ルートにおいてマイクロバス試験運行を行いたいと思っています。ただし、レンタカーの白ナンバーで

の運行になるため、運賃をいただくことができません。短期間だけデータをとるために無料で乗車していただくことになると思いますが、詳細は決まり次第、また皆様に文書でお知らせさせていただきます。

道路運送法の改正による地域公共交通会議については、各市町村が主催して開催することになりました。構成員には市職員のほか、住民や利用者代表、県、運輸局、運送事業者、警察、学識経験者などであり、その目的は、地域のニーズに即したバスサービスの運行形態や水準、運賃等について、ご意見をいただく場になります。ただし、この中では市民への周知や愛着性の向上、利用促進に繋がるような内容を協議することができませんので、19年度も交通問題懇話会を開催して、本格運行に移行する過程では、利用者の視点からご意見を伺うような場に見直していきたいと思います。また、地域公共交通会議については、19年度早々に立ち上げていきたいと思っております。

（顧問）

地域公共交通会議は、サービス水準や運行形態についていろいろ検討したり、運賃までも検討できます。これは法的に裏付けられた会議であり、ここで検討されたことを運輸局へ申請しますと、実質的に許可ということになるようです。しかし、運用的には細かい部分までは決まっていないので、国も実際に地域公共交通会議を立ち上げた自治体とともに適宜運用していくと聞いています。

（事務局）

最後に次回の懇話会ですが、次回は3月23日（金）午前9時30分から302・303会議室にて開催します。主に19年度の概要等にお話をさせていただきます。ただければと考えております。