

第2回尾張旭市交通問題対策協議会

1 開催日時

平成15年7月22日（火）

開会 午前10時

閉会 正午

2 開催場所

尾張旭市役所 南庁舎3階 講堂2

3 出席者名

会長：加藤哲男 副会長：黒田鉦司

委員：大澤一夫、大矢英樹、荻原善夫、奥野昌明、苅谷勝、加藤桃代、
近藤重男、櫻井栄二、田中悦子、田中さゆり、寺田千珠子、
服部正勝、林喜一、日比野正夫

顧問：伊豆原浩二

4 議題等

- (1) 第1回目の議事の概要について
- (2) 基調講演「地域の交通を考える」について
- (3) バスの運行状況と利用状況について
- (4) 公共交通移動調査の実施について
- (5) 先進地事例について
- (6) その他

5 会議の要旨

(1) 第1回目の議事の概要について

第1回の協議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) 基調講演「地域の交通を考える」について

伊豆原浩二顧問による基調講演。

1. 交通に関する状況の主な変化と動向

- ・日本の人口はこの70年間で倍になった。施設整備、道路整備がどんどんなされたが、これからは人口は減少傾向になり、環境問題という制約もあり、交通の需用と供給のバランスについて考えなければならない時代である。
- ・規制緩和（需給調整規制の廃止）により、不採算路線はどんどん廃止縮小している。しかし公共交通は市場経済・自由競争の原理だけでは全部できない。

福祉の交通は別に考えなければならない。

- ・様々な移動制約の要因がある。（足が悪い、高齢で体が動けない。妊婦、ケガをして一時的に移動が困難な人。運転できない人、公共交通のない地域に住んでいる人もいる。）困難の度合いは違うが、誰もが関係する問題である。どこまでサービスをするかは大切な議論になっていく。
- ・住民参加の時代。実験しながら主体的に考えて、知恵を出し合う。
- ・ITS、情報機器をうまく使う。

2. 地域の交通を考える視点

- ・まちづくりとかコミュニティという視点を含めて考えていけないといけない。
- ・「動けばいい」、という視点じゃなく、「楽しく動く」という視点が必要。
- ・サービスを受ける人と受けない人が出るが、どこまでのサービスならいいだろうかと皆が考えなければ、税金は使えない。京都では地域住民や病院やスーパーが出資してバスを走らせようとしている。様々な事例を参考にするとよい。
- ・町の公共交通は自分達のものだという意識、公共交通を大事にする意識を育てる。
- ・いろいろなやり方を参考にしながらも全く同じ条件の町はないので、尾張旭市は尾張旭市のやり方で仕組みをつくる。そのためには住民の知恵と工夫が必要である。

【質問・意見】

(住民が知恵や意見を出し合うには)

Q 住民が知恵を出し合ううえでも、コミュニティづくりが重要と感じていますが。

A 「私は関係ないよ」というふうですと、コミュニティという仕組みをつくっていくのは困難ですね。自治会、町内会などの活動も、仕事が忙しくて関与するのが難しい方が多いと思います。そんな中、ゴミ問題は、ゴミを出さない人はいないので、みなが当事者として問題にあたっている。交通問題も皆が自分の問題として考えるような仕掛けを作っていけば、参加が増えるのではないかと思います。

(駐車場が足りないのか、車を使いすぎるのか)

Q 商店街とか、スーパーとか、相当駐車場対策に経費をかけていると思います。また、市の文化会館等で事業が行われると、駐車場が満杯で、道路まであふれちゃっています。

A スーパーで買い物するのも、市の催物に行くのも皆車を使う。駐車場を増やしても車も増える現状。市の催物など「相乗りしていこうよ」というふうにならないと、結局いつまでも駐車場で困ることになるのではないのでしょうか。

(まず、実験的に走らせてみたら)

Q三好町でバスを始めたときは乗車数が少なかったが、それが増えた要因は何でしょうか。

A最初は3ヶ月の実験をやったんです。1時間に1本で無料。7, 8人乗っていました。3ヶ月たってやめたら、もう1回考えてみようという気運が出てきました。先ほどの「当事者意識が出てくる」、という話と同じかもしれません。次は、半年間100円でやってみて、ほとんど乗らない状況ならもう止めようとして決めて、また実験運行しました。半年過ぎて、またどうしようかと議論し、そのころにジャスコが立地して、建物の玄関までバスを入れてもらうようにジャスコに造ってもらい、運行を続けました。そうして客は徐々に増えていきました。

あと、運転手さんのあいさつ。「おはよう」「こんにちは」「元気でいってらっしゃい」「お疲れさん」。こういう言葉だけでぜんぜん違うんですね。利用者のアンケートでも、そういう意見がありました。

(ボランティアの活用の提案)

- ・ボランティアで送迎をされている福祉団体がありますが、そういうことに、行政がある程度主体になって運用を進めるといいと思う。

(3) バスの運行状況と利用状況について

(名鉄バスの状況)

名鉄バスは、S60年度以降経常収支が赤字。走行キロ、輸送人員も年々減っている。そのため、バス事業コスト抑制に取り組み、H10年度頃から効果がでているが、赤字であることには変わらない。そのような状況下、第三次路線計画において、廃止計画、経路変更、補助の要請が出された。

路線の長さが10km以上、平均乗車密度が5人以上であると国県の公的補助が出るが、対象の路線「藤ヶ丘～印場駅～森林公園ゴルフ場前」は長さは10.4kmあるものの、平均乗車密度は5人以上に達しないかもしれない。達しない場合、尾張旭市としての対応を、愛知県バス対策協議会で回答しなければならない。

補助対象額は平成15年の場合、年間1,645,209円と見込まれる。

平成15年1月に、実際乗って乗客数をカウントしました。一番乗客が多いと思われる朝夕の便と、乗客が少ないと思われる昼の便に乗ってみました。ダイヤのずれも見ました。

【質問・意見】

(データから推測できること)

Q利用者はどれくらい不便になるのか、どこへ行くために利用しているのかが

知りたいです。

A 今回のデータで「1、だいたい藤ヶ丘まで行っている。2、市内を動く客はほとんどいない。3、朝7時発だと通勤通学客だろう…、などと推測されます。利用者実態をとることが一番明らかですが、いっぺんに全部は無理なので、徐々に調査を積み重ねる必要はあります。

・藤ヶ丘へ行く客がやっぱり多いと感じます。

(悪循環)

Q 名鉄バスの第三次路線計画で、「藤ヶ丘～森林公園ゴルフ場前」の路線は、運行回数は減るんですか？

A 印場駅に入らないものを廃止して、印場駅に入るものを少し増やしますが、トータルすると現在より減ります。

Q 名鉄バスは料金が高いと感じます。それが利用者の減少につながっているのではないのでしょうか。

A 全国的にバス経営は非常に苦しくて、「利用者が減る→経営維持のために料金値上げ→さらに客が減る……路線廃止」という悪循環がなかなか断ち切れません。

私は朝、通勤で使っていますが160円です。市バスなら一律200円。距離制と一律制の違いもあるかもしれません。

(4) 公共交通移動調査の実施について

〈調査の目的〉

尾張旭市における公共交通の現状と、想定される将来の状況を調査する。政策立案の基礎資料とする。

〈調査の内容〉

タクシー・バスの利用実態、施設利用実態、利用者意識、移動制約者属性調査等。

【質問・意見】

Q 世帯単位で調査をされるようですが、交通制約者は世帯の中の1人か2人ですから、そのあたりのことを考慮して、綿密な調査を行わないと。

A 武蔵野市や鈴鹿市の調査は大変いいと思います。武蔵野市は4年かけて調査をされている。鈴鹿市も時間をかけています。まずはこの調査をして、それから細かい調査に入る。2段構え、3段構えでやっていかななくてはならないと思います。

Q ある程度、尾張旭市の現状を見た中で対象を絞り、不便な地域の方に考え方を聞くとか、対象を絞って進めた方がいいのではないのでしょうか。

A 地域別の特性とか、年齢性別とか、データ処理である程度読み取っていかう

と思います。

(5) 先進地事例について

先進地事例紹介

(6) その他

【質問・意見】

Q尾張旭市でも、藤ヶ丘にバス停を置けるのでしょうか。

A名古屋市の道路管理者や交通局等と協議しなければなりません。警察の交通処理も大変なので交通に影響しないように。長久手町を通過していくなら、長久手町とも協議が必要です。

Q豊田の会員制の貸しきりバスによる運行というのは、会員以外は乗れないのですか。

A乗れます。会員は定期券で、会員外はその場で200円です。

【資料の充実の提案】

- ・各事例のところで、コース数、路線数のほかに車の台数を明らかにしてほしい。運行経費にも関わってくるでしょうし。
- ・現在実行されている三好町など、いいところ、苦労したところなど、既に積んだ経験を知りたい。

顧問のアドバイス

自動車学校のバスにお年寄りが無料で乗せてもらう、という福祉サービスを豊田市で行っていますが、これもアイデアですね。いろいろなやり方を参考にしながら、知恵を出し合っていきましょう。