

第6回尾張旭市交通問題対策協議会

1 開催日時

平成15年11月17日（月）

開会 午後1時30分

閉会 午後3時30分

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5回目の会議の概要について

(2) 公共交通移動実態調査の進捗状況について

(3) 意見交換

(ア) 市内の公共交通の現状について

(イ) 新たな公共交通機関の必要性・目的・対象者について

(ウ) 利用者負担について

(エ) 既存バス路線に対する配慮について

(4) 名古屋市営バスの路線再編成について（報告事項）

5 会議の要旨

(1) 第5回目の会議の概要について

第5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) 公共交通移動実態調査の進捗状況について

<高齢者タクシーチケット使用分析>

尾張旭市タクシーチケット基本料金助成事業、により使われた平成15年7月1日から31日までのデータを分析。52ゾーン（市内49町+瀬戸市、名古屋市、長久手町）で集計

(3) 意見交換

(ア) 市内の公共交通の現状について

(イ) 新たな公共交通機関の必要性・目的・対象者について

(ウ) 利用者負担について

(エ) 既存バス路線に対する配慮について …を中心に意見交換

<上の(ア)～(エ)の項目について、意見交換>

- 三郷は名鉄電車には乗りやすいが、市内を移動する公共交通はない。子どもを安心してプールや図書館に行かせられるようにしてほしい。
- 私は、公共交通を考える市民活動をしているが、旭台、平子町、狩宿南で、公共交通を必要とする声大きい。あと南北交通が弱い。
名鉄電車市内4駅を絡めて効率的に連絡したい。(多治見市の例を参考に考えると、市役所起点にして旭台をまわり、三郷、狩宿南をとおり市役所に戻る。もう一つは市役所起点に平子をまわり、旭前印場を経由して南北を走り市役所に戻る、というコースはどうか。それを双方向でまわす。)
仮に365日上記の4コース(西春町の例を参考にすると日額30,000円で委託)を走らせると考えると、7,000万円かかるかもしれないが、困っている地域をカバーすると、それくらいは要ると思う。
- 交通の利便に地域格差はある。全市民が恵まれているわけではない。西から東へ行くと南北交通が少なくなる。
公共交通空白地と中心地を結ぶ路線を考える。瀬戸電を始めとした公共交通に絡めて、南北交通を考える必要がある。
- 旭ヶ丘もかなり不便。足がない。日常生活も困難。濁池付近もそうだ。
- 名古屋へ仕事で行くとき、三郷は人ごみも多くスペースもないので、送り迎えもしんどいから、尾張旭駅まで行く。
名鉄三郷駅の周辺を整備してほしい。尾張旭駅はいいターミナルなのにバスが来ない。
- 三郷駅はバスターミナルになっていない。名鉄路線を見ていると、効率が悪い。
- もっと尾張旭駅や印場駅を活用した方がよい。私の案では、名鉄バスを再編しないと、乗合バスとか巡回バスとかは無理。尾張旭駅を拠点にして、または印場駅から直接藤ヶ丘へ入るようにする。『森林公園―三郷―尾張旭―森林公園、』『尾張旭―本地住宅―四軒家―藤ヶ丘』、『印場―藤ヶ丘』の3路線を私は考えた。森林公園～印場駅～藤ヶ丘は廃止。それが第一前提。そして出来るなら巡回バスで、旭台～三郷～東大道～尾張旭駅経由で旭団地～旭大久手～旭台を提案する。
- 私も路線を考えた。尾張旭をターミナルにして、ここに行けば乗換えをし

てどこでもいけるシステムがいいと思った。

- 路線があるからサービスがあるとはいえない。そこが一番のネックです。
- 尾張旭駅の北側は、駐車場がいっぱいある。すぐ裏の駐車場は料金が高いのにとまっている。逆にいうと、駅まで車で来て、名鉄電車を利用する人が多いということだ。

そういう状況（パークアンドライド）を見ると、自家用車で駅まで来るんじゃないくて、公共交通で来ればその必要はなくなるのではないか？ 今車に乗っている人が全員バスに替わるとは思わないが、何%かは替わるのでは？

- 尾張旭駅にパークアンドライドが多いのは、名鉄電車を利用したいけど、車でしか来れないという、まさに表れではないか。
- 札幌では、駅のそばにパークアンドライドの駐車場を作ったら、バスの客がパークアンドライドに移ってしまった。名古屋市長は、「名古屋は車への依存度が高い。公共交通機関との（利用の）比率で現行の7対3を6対4にしたい。言葉は悪いが『漫然と（クルマに）乗る』のをやめていただきたい。」（H15.11.1日記者会見で）と述べている。環境問題を考慮しての話だが。

バスの方がメリットがあるようにもっていかないと、バスを利用してもらえない。札幌の例は、バス路線を作れば客が乗り移るというものではない一例です。

パークアンドライドはよくないね、とここ（協議会）ではそういう話だが、名古屋圏では取っている施策でもある。例えば上社の高速道路高架下に駐車場を設けたり、日進駅にパークアンドライドをつくったりしている。尾張旭市にすれば、駅まで車で来ちゃっていいのかな、という話ですが、駅前広場がない当時は、春日井の人が尾張旭市駅周辺りに路上駐車することが多かった。JR中央線は乗換えがいるしお金もかかるけれど、尾張旭は栄まで乗り換え無しにいけるから。今は、尾張旭駅の周りが有料駐車場になってなくなりましたが。

- 市内の中心は名鉄電車です。正直言って現実に車を利用している人に、バスへ替えさせるのは困難。

今まで疎外されていた空白地、車に乗れない人を対象に当面それに絞って考えていかないと前に進めない気がする。

- 市バスも名鉄バスも印場にとまるが、市バスと名鉄バスがほとんど同じ時刻。

少しづればれば利用しやすい。名古屋市と名鉄へ申し入れして下さい。

- 名鉄電車を中心にし、最寄の駅へ行く交通を考えよう。車の人は多分（自家用車をやめて、公共交通などに替えるのは）難しいので、車の利用をできない人を対象に考えた方がいい。
- 森林公園から藤ヶ丘の名鉄バスは唯一（この方面から藤ヶ丘へつなぐバス）

だから残してもらおう努力をしてほしい。旭団地⇔藤ヶ丘の循環路線（名鉄バスの路線廃止）は、やむを得ない。私も車の人（自家用車をやめて、公共交通などに替えるのは）無理だと思う。だから対象者は交通弱者。平子町と旭前の間にあるといいと思うが、マイクロバスでなく、タクシーがいいと思う。

この場合の負担は100円程度。それ以上増やすと乗らなくなるかもしれない。

- 尾張旭市の公共交通の状況は便利がいい方だと思うが、南北方向と空白地、病院は考える必要がある。

通勤通学は重要視しなくていい。この3つ（南北方向、空白地、病院）を先ず、と思う。拠点と空白地から始めたらどうか。

- 藤ヶ丘～名鉄電車への循環は、駐車場を契約する方が、名鉄バスより安い現状。

この状況では、車を使わずにバスを使うのは無理。

- どこからまずやるか。この問題は難しい。お互い自分の所を便利にしたいもんね。

- 市が小さくない。通勤通学はそれほど不便じゃないと思う。

ただし 南北方向は考えなきゃと思う。

- 私は柏井町の方に住んでいるが、三郷駅から歩くと20分。バスの間隔が30分に1本。それで歩いて歩く。

（名鉄バスは森林公園まで行かずに）旭台を終点にすればどうか。その方が有効だと思う。

- これからは高齢者、核家族で車のない人、運転できない人が増えてきて、ぜひ公共交通を設けていかないかんと考える。

歩ける人、元気なお年寄りが1人で活動可能な交通手段を考えないといけないと思う。最初から通勤通学まで考えない。コスト、稼働時間も上がるので。タクシーチケットは現状だと月に3枚分。私の家からイトーヨーカドーまで650円かかるからすぐなくなる。それにかわるバス、公共交通が必要。タクシー チケットの配分は、80歳以上全員でなく区別をしていく。歩ける人には配らないとか。

- 身障者の代表で言うが、介護保険の人が迎えに来ることはできないの？足が悪いという点では高齢者と一緒。

- 対象は通勤通学を抜いてまず考える。また、利用者をどう増やすかを考えないといけない。

利用者負担は100円。

- 私も1人で活動可能な人を対象に絞ると考えやすいと思う。西春のタクシースタイルと多治見スタイル、デマンドタクシーを併せたソフトを構築した

い。

- 議題に示された 路線変更の配慮というのは、要望という意味ですか。要望すれば名鉄はやってくれるような余地はあるの？
- 配慮、としたのは、この先の検討しだいで、シェア、利益を侵す場合も出てくる。今ある路線を撤退でなくすおそれもある。その辺の配慮、という意味です。
- 基本的に名鉄が大きく路線を変更するのは、すぐには無理だと思います。まずは名鉄バスが考えなければいけないと、私も思いますが。名鉄バスの停留所の周り 50mは駐停車禁止です。法律で決めた停留所です。すぐ変えるのは難しい。森林公園ゴルフ場前の停留所は確かにいないと思うが、回転場が旭台にあるかという、そのような広い場所はない。ほかの方法をやるにしてもすぐには難しい。今回路線を無くすのも、県のルールで「1年前に申し出て、それから1年後に路線を変えられる」、という状態です。
- 財政のことを考えると、福祉の視点は必要だが、破綻してもだめだから、株式会社の一面も必要だ。ワンコインもいいが、本当にいいのだろうか？赤字のツケが残るのもどうかと思う。ある程度の負担はしかたないと思う。
- 当面、早くやってほしいから市内に公共交通がほしいと言っているが、藤ヶ丘とか病院とか市外への乗り入れも考えてほしい。

財政については中日新聞の朝刊にもあったが、利用者1人あたりにすると小額です。公民館1つ造ったって膨大な費用がかかる。
- 利用者を念頭に置く必要はあるが、1時間に2,3本来るようなシステムがほしい。80歳以上の人には次第に使われていい形になっていくだろう。
- 通勤通学は問題ない。高齢者はタクシーチケットがある。

ジャンボタクシー3台で巡回。運転はボランティアを募って行う。
(ボランティアは) 給料は出ないが、あさひ苑に招待する。あらかじめ希望する人に乗車券を交付する。保険、医療は考慮する。そうすればあまり経費はかからない。

(4) 名古屋市営バスの路線再編成について (報告事項)

<主な報告事項>

平成 15 年 12 月 13 日 (土) より

- ・ 引山 11 系統 (引山～印場駅～中志段味) の運行廃止
- ・ 藤丘 11 系統の (藤ヶ丘～新藤森橋～大森霞ヶ丘) を印場駅まで延長乗り入れ
- ・ 曾根 11 系統 (大曾根～矢田川橋～大森霞ヶ丘) を印場駅まで延長乗り入れ

平成 16 年 3 月 1 日 (月) より

- ・ 基幹 2 号系統の一部（栄～茶屋が坂～引山）を四軒家まで路線延長

次回

課題ごとに整理しながら、意見交換する予定。12 月 16 日（火）午前 10 : 00 から行う。