

第7回尾張旭市交通問題対策協議会

1 開催日時

平成15年12月16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6回目の会議の概要について
- (2) 公共交通移動実態調査の近況報告について（中間集計報告）
- (3) 意見交換
- (4) その他

5 会議の要旨

(1) 第6回目の会議の概要について

第6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近況報告について（中間集計報告）

<公共交通移動実態調査の中間報告>

市民3,000人を無作為抽出により郵送法でアンケート調査を行った。3,000票のうち839票を回収。（回収率28%）その中間報告。

【意見】

- アンケートの「今後取り組むべき生活交通政策」の選択肢の中で「市民全体」について考えてほしいに○をつけた人は、通勤まで考えてほしい、と考えて○をつけたのでは？
- ふつうは「市民全体」を考えてほしいと思う。その中で市民全体を選んだ回答者の割合が33.5%は少ない。市の財政を考えてこの数字になったのでは。

(3) 意見交換

前回意見交換した、

(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

…等に関する追加の意見は出されなかった。

今回は「高齢者タクシー料金助成制度」と「公平性」に関する意見交換が主になされた。

【意見】

- 80歳以上のタクシー助成制度を利用している人たちは、コミュニティバスとタクシー助成制度の関係をどのように考えておられるのか、このアンケートで読み取れるでしょうか。
- 80歳以上のタクシー助成制度を利用している人たちについての人数は数えていないが、全体では、タクシー助成制度もやってほしい。その他のこともやってほしい、ということが読み取れる。
- 本当に1人では動けない人、そういう人には福祉的な視点を重視して今やっているタクシーチケットのようなものがある。今考えようとしているコミュニティバスなどの対象者は交通困難者や空白地の人。日常生活の不便さを解消させたい。タクシーチケットとコミュニティバスはその性格が違うので両方やるべきだと思う。
- 最終的には両方必要だと思うんですが、今のままではおかしいと思う。分かりやすく言えば、今のタクシーチケットは本当に必要だという人以外にも渡っている。歩ける人は、コミュニティバスができればそちらに乗ってもらべき。その見極めが必要。
- どの人にも全部同じように配ってしまうのが公平なのか？という公平概念の問題ですね。そういう問題になると非常に難しいですね。例えば介護認定。自立なのか介護何級なのか、いろいろなガイドラインがあってケアマネジャーの人が一緒になって、認定する会議があってそこに大学教授などいろいろな人が集まって判定を出す。皆が公平だなど思っていたらできる一番いいが、しかし、バスでそんな介護認定のような判定はできない。
- ほとんどの事業の補助金の出し方は一律だ。市役所としては実績主義に変わろうとしているが、今のタクシーチケットでもその線引きは難しいと思う。つい一律になってしまうだろう。
- 市としては、タクシーチケット助成もコミュニティバスなどの公共交通も

同じ分量で両方やるのは確かに難しい。対象者を絞るということはある。

- 80歳になったらタクシーチケットがもらえることを非常に楽しみにしている人がいる。身体が不自由だけれど、80歳になったらタクシーチケットがもらえるんだと非常に楽しみにしていて、80歳の誕生日が来て市役所に行ったら、年度途中で80歳になったら、翌年の年度からしか貰えないのでがっかりしたという話を聞いた。その辺（制度）の周知の仕方をよくしてほしい。

公平性の話で、（既存の公共交通路線から離れた）団地に住んでいて、不便なのは土地が安いからしかたないんじゃないという話もあるが、私もここに住み始めて40年になるが、ここに来たときの生活と今の生活は全然違っている。今は近くにスーパーがなくなってきたという実態もある。年齢層が高くなってきたということも含めて、空白地の人のことを考えざるをえないと思う。公平ということにこだわり過ぎると難しく大変なことになるから、現実をどう解決すべきかに力点を置くべきだと思う。

- 公平性の議論はドンドンした方がいいと思います。コミュニティバスも不公平なんです。公平なやり方については行政に言えばいい。しかし問題は受ける側の市民が公平性について議論しないと不平不満だけになっちゃうんで、だいたい私達が生活する上で公平とは何だろう…ということを出したいアバウトでいいから決めていかないと、公平の議論は終わらない。

- 「一番いいのは市民全体について考えることですね」といっても、じゃあ何から始めましょう？少しでも公平性の議論をしていくなら、どこが一番不公平があるのか、一番不公平な部分ってどこなんだろう？

そこを取っ払おうじゃないか。さらに次の不公平を取っ払おうじゃないか。というふうに進めば先が見えてきます。空白地の人なのか、移動困難者の人なのか、どこが一番不公平が大きくて、どうやってその幅を縮めるかがまずやるべき話です。所得やらなんやら世の中には公平でないことだらけですから。

<協議会での意見の集約方法等について>

委員より、「他の協議会などは、市がああしたい、こうしたいというのが結構出てくるが、この協議会については、市は何を考えているのか全然分からない」との指摘あり。市役所の事務局としての意見、交通問題対策に関する方向性は持っていないのか、との質問が出される。

市としては、「従来はどちらかというと一定の方向性をもって市の案を出して、それに市民の意見をいただくのが多かったが、この交通問題対策協議会に関しては、始めの状態から意見を集約していきたい」と了承をお願いした。

<交通問題対策協議会の意見をまとめる上での確認事項>

事務局において、協議会のまとめを文章化するうえで、以下の6点について確認した。

〔確認①〕 今の尾張旭の公共交通は、タクシーもあって、病院はバスを独自に持っているし、商売をしている業者は交通の確保をしている中であって、今の状態は満足とっていいか？よそと比べて、比較的交通の便が良いと言えるか？

- うちの所は良いとは言えない。こんな状態ではこのまま住めないなあと思う。
- 今まで見た視察先を見ると、うちの市はましだ。局部的にはいいが、しかし、だめなところもある。
- 瀬戸市と比べるとしても、瀬戸市のどこと比べるかで違ってきちゃう。
- 地域で違う。社会生活も、日常生活も、時代で違ってくる。大型店舗化で近くの商店がなくなった。人口の高齢化。今70歳半ばだが車に乗ってる。いつまで乗れるのかなあ？車乗れなくなったら困るなあ、という実感。そういうことで必要性を感じる。

〔確認②〕 空白地とは？大体前回の意見で出た空白地域でよいか？

- ただ空白地というと問題あり。バス停から300mとか、集客施設を結ぶ手段がないとか、南北の交通がないとか。毎日の買い物、そういう移動がスムーズにいかないのが空白地。
- 名古屋市との境。東名高速道路から西。霞ヶ丘地区。道が狭い。市民祭のバスも来ないし。

〔確認③〕 もし公共交通を運行するなら、公共施設、駅に結束すればよいか？

- 公共施設をはしごする人はいない。スーパーや病院、既設の公共施設、駅、バス路線、その連携を取る。
- 既存の名鉄との連携を考えた方がいい。最大限利用すべき。

〔確認④〕 対象者は、まずバス停まで歩けない人という人を対象に考えるか、元気な人で交通に不便な人を考えるか、それとも両方か？

- 80歳の母と同居している。タクシー券も持っているが使えない。もし便利

にコミュニティバスが走れば選べる。両立しても全員がタクシーチケットを使うとは思わない。だから両立したら予算を全部使っちゃうということはないのでは。

- 2者選択—バスかチケットかどちらかを選ぶようにしたらどうか。
- でもいつも元気とは限らない。元気な時はバス。ふらふらの時はタクシー、というふうだからどちらか1つの選択はできない。

[確認⑤] 仮に市内を動くバスができてタクシー助成制度も残るとする。そうした場合、タクシー助成制度を年齢じゃなく手帳交付されて、本当に移動に困っている方だけに特化していくのはどうか？

- 残すなら現状維持だと思う。
- 両方できたらタクシー利用者はぜったい減ると思う。
- タクシー助成制度を議論するうえで、どこの人がどれだけ利用したか、市がデータをもっていないから議論にならない。きちんとデータを取るべきだ。チケットにナンバリングを押せば全部分かる。タクシー助成制度を交通施策の一環としてきちんと見なおす必要があります。
- 公共交通というのは事業者も問題です。共通の問題解決意識をもたないと、どんどん車にいつっちゃうから。タクシー利用者を把握することで、事業者へのPRにもなる。

[確認⑥] 多治見市くらいのペース（1時間2，3本）でだいたい何人乗ればOKと思うか？（参考程度に）

- 路線が決まっていないから難しい。分からない。
- 1時間に1本なのか2本なのかで違うし…。
- 1時間に何本走るかということと深く関係すると思う。路線の組み方と時間で簡単にいえないが、要件がみたされれば増えるのでは？
- 中心部から東西2つに分けて、三郷と尾張旭の駅、もう片方は尾張旭と印場なり旭前なりの駅をふくめて南北交通を回る。北は旭ヶ丘とか旭台。南は狩宿とか晴丘、西は平子辺りを回って旭労災病院、それから一番南の方まで回る。その交通を双方向4コースでやると、だいたい中心部は1時間に1本で行くと、多治見市などの実例から行くと、11便なんですね。昼の対象者を選んで、1便10人乗ってくれれば440人が乗る。そこまでは当面いきたいなあ。20人乗ればいいなあという希望はある。それには提言後の周知期間に、地域住民とどれだけ話ができるか？それができないと乗ってくれないと思う。

《顧問からのアドバイス》

今の段階でアンケートは情報として参考にはなるが、見ていただくと回答者は、60歳以上が4割を占めている。その意見のウエートが高くなっている。そういうことを頭においてデータを読まないといけない。データのなところで、市民全体の話なのか、そういうところをチェックしながら進めていきたいと思う。

ただこういうデータが出るとこれが全てと思いがちだが、皆さんが日常考えていることも重要です。アンケートのデータは、そういうふうに使っていただきたいと思う。

委員の方々の中には既にルートを考えている方も多くいらっしゃるが、じゃあこれから2月まで協議会をやって、その次どうなる？というのがポイントだと思う。ここは行政が責任をもって取り組むという方向しかないので、そのスケジュールだとか方法論の話は、行政がしっかり受けとめていかないとはいけない。ただこの先すぐ結果が出せるのか、というのはまた別問題だと思う。

これから運行本数とかサービスの問題を考えなければならないが、ゼロから1へ上げるのに大変なお金がかかって、1から2のサービスするのにまた倍の金がかかるというのが交通施策の仕組みです。しかし利用者は倍、倍に増えてはいかない。乗客が徐々に増えていくように、協議会の委員の方はぜひ応援して欲しい。応援団がしっかりしているところは強いですね。豊田市も西春町も多治見市も見ていただいているが、公共交通を利用しないとなったら、利用しなよ！と言う。また車よりもいいというのが見えてこない、難しい。そのためにはどんどん意見を言っていた方がいい。行政に不満があると思うが、どんどん言っていた方がいい。市の方でまとめていただくりポートにご意見頂きたい。

問題は、ターゲットをどこへ絞っていくのか、次のステップはどうしようという所までご理解いただけると前に進むと思う。

(4) その他

次回 平成16年1月20日(火) 午前10:00から行う。