

# 交通問題対策協議会 報告書

平成16年2月

尾張旭市交通問題対策協議会



高紙配合率100%再生紙を使用しています

# 目 次

はじめに	1
<b>第1章 協議会における確認内容</b>	<b>2</b>
1 道路運送法の改正による環境変化	2
2 交通問題に関するこれまでの経緯	3
2 - 1 愛知県内でのバスを取り巻く動向	
2 - 2 愛知県バス対策協議会	
2 - 3 尾張旭市におけるこれまでの経緯	
3 尾張旭市の公共交通の実態	6
3 - 1 市民の意識	
3 - 2 市内バス路線の現況	
3 - 3 各種の調査からみた公共交通等の実態	
4 公共交通を考える上でのポイント	10
4 - 1 公共交通の必要性	
4 - 2 行政、市民、交通事業者の役割	
4 - 3 公平性について	
<b>第2章 協議会委員の意見等</b>	<b>12</b>
1 乗合バス事業者（名鉄）からの退出意向等の申し出について	12
1 - 1 名鉄バスからの申し出	
1 - 2 協議会での意見と対応方針	
2 生活交通の確保について	17
2 - 1 市が行う新たな公共交通は必要か	
2 - 2 新たな交通手段の目的、対象について	
2 - 3 現在行われているタクシー料金助成制度について	
2 - 4 交通空白地域などについて	
<b>第3章 尾張旭市における公共交通の取り組みの方向性</b>	<b>22</b>

## <参考資料>

- (資料1) 尾張旭市交通問題対策協議会開催経緯
- (資料2) 尾張旭市交通問題対策協議会設置要綱
- (資料3) 尾張旭市交通問題対策協議会委員名簿
- (資料4) 自治体事例一覧表
- (資料5) 視察記録
- (資料6) 市内巡回バス運行に係る試案（総務委員会）
- (資料7) アンケート調査票

## はじめに

平成14年2月に改正道路運送法が施行され、路線バスにおける従前の需給調整規制が撤廃されたことにより、バス会社は赤字路線の運行を廃止することが容易になったため、市町村は地域住民の生活交通の確保に対する取り組みを迫られることとなりました。

こうした状況の中で、尾張旭市では乗合バス等の生活交通の確保を図るために、公募委員をはじめ市民各界各層の方々を委員とする「尾張旭市交通問題対策協議会」が平成15年6月に発足しました。

この協議会では(財)豊田都市交通研究所の伊豆原 浩二氏を顧問にお迎えし、9回の会合と2回の事例地視察が実施され、バス会社から提出された既存バス路線の廃止を含む運行計画変更の申し出に対する検討を行うとともに、尾張旭市における生活交通の確保のあり方について議論が重ねられました。その結果、利用客数が少ない既存バス路線の廃止は容認せざるを得ない状況にあること、尾張旭市域内の公共交通のサービス水準が相対的に低い地域を対象として生活交通の確保を図る必要があることが合意されました。

この報告書は、協議会における検討内容や意見交換の概要、および尾張旭市における今後の生活交通確保に対する取り組みの方向性をとりまとめたものです。この報告書に至るまでの協議会委員の方々の熱心なご努力に敬意を表しますとともに、この報告書が尾張旭市の生活交通の確保に寄与することを祈るものです。

平成16年2月

尾張旭市交通問題対策協議会会長 加藤 哲男

## 第1章 協議会における確認内容

### 1. 道路運送法の改正による環境変化

平成14年2月の道路運送法の改正により、乗合バスは事業の参入・退出が原則自由化された。

その内容は、

新規参入については、需給調整規則を前提とした免許制から一定の条件を満たすことを審査する許可制へ変更

不採算（赤字）路線の撤退は、許可制から撤退まで一定期間を設けた事前届出制に変更

運賃は上限のみを許可とし、それ以下は届出制に変更

の3項目にまとめることができる。

規制緩和以前のバス事業者は、運営する路線に他の事業者からの自由な参入が制限されていたため、黒字路線では独占的に利益を上げることができたがその反面、赤字路線の運行も政策的に義務付けられていた。

しかし、規制緩和後は黒字路線では自由競争となり、赤字路線についてはバス事業者の経営を圧迫するため、全国的に廃止縮小という傾向が現れてきている。

尾張旭市においても、バス事業者から利用者数の少ない市内バス路線について、廃止等の申し出がなされたことと合わせ、以前から要望の強い新たな交通手段の確保についての取り組みが求められている。

## 2. 交通問題に関するこれまでの経緯

### 2 - 1 愛知県内でのバスを取り巻く動向

中部運輸局愛知運輸支局が毎年度作成する「運輸概況（平成 15 年度版）」によれば、「県内の乗合バスの輸送人員は、昭和 39 年度の 5.48 億人をピークに、昭和 44 年度から減少傾向を続けてきており、平成 13 年度は、2.3 億人弱とピーク時の 42.0%までに減少した。乗合バスの輸送人員が減少してきた理由としては、モータリゼーションの進展や過疎化の進行に加え、少子高齢化の進展や、さらに、都市部においては交通渋滞など走行環境の悪化に伴い、利便性や定時性が低下したことが挙げられる。

このため、路線の維持が困難な地方バス路線の撤退や見直しによる合理化が進められており、地方自治体が住民の足の確保のためコミュニティバスなどを運行する形態が増加している。」と記載されており、県内の現状は次ページに示した「自主運行バス等の運行目的別地図」のとおりである。

こうした動向は、この報告書の資料 4 に掲載されている自治体事例一覧表からも伺える。尾張旭市近隣の市町でも、生活交通確保のため長久手町や日進市はコミュニティバスの運行を、江南市や西春町では乗合タクシーの運行を行っているなど、身近な事例も見ることができる。

### 2 - 2 愛知県バス対策協議会

乗合バス事業からの退出意向等の申し出に対する対応方策は、平成 11 年 4 月の運輸政策審議会答申で、「需給調整規制廃止後の生活交通確保方策について、県が中心となって地域協議会を設置し、協議することが適切である。」とされた。

こうしたことから、愛知県内の乗合バス等の生活交通の確保を図ることを目的とした「愛知県バス対策協議会」が平成 13 年 1 月に設置された。

愛知県バス対策協議会では、乗合バス事業者に対して退出意向等の申し出は、原則として路線の休廃止の予定日の 1 年前までに会長（愛知県企画振興部長）に行うものとその要綱で定めている。そして申し出等に対する対応方策を関係市長あて照会し、関係市長は、照会のあった具体的な路線に関する対応方策をバス利用者等を含む関係者で構成する検討組織等を設置するなどして、住民意識や利用ニーズ等を踏まえた適切な対応方策を協議し、会長が指示した期日までに報告するものとしている。



交通空白地域対策が主目的  
 廃止路線の代替が主目的  
 両方とも主目的

愛知県企画振興部交通対策課による「愛知県内の市町村における  
 自主運行バス等の運行状況について」より作成

## 2 - 3 尾張旭市におけるこれまでの経緯

尾張旭市における交通問題に関する近年の経緯は、平成 10 年 9 月の市議会定例会において多数の会派から市内巡回バスを運行することについての質問が出されたが、道路整備状況や財政状況等の問題から実施は困難とし、引き続き総務委員会で検討することとなった。

総務委員会では、行政視察等を行い巡回バス市内 4 コースの路線案（資料 6 参照）が出された。総務委員会から提示された具体的な 4 コース案について、平成 11 年に市では実際に公用車で、走行距離、所要時間、小型バスの運行は可能かどうか、安全な運行が確保できるかなどについて留意しながら試走した。その結果、すれ違いのできない道路幅員の狭い路線の対応、住宅街の中の生活道路を通過する路線の適否、既存のバスルートと競合する部分が多い、運行時間帯、運行回数、運行間隔、運行方向、停留所の間隔、定時運行が確保できない渋滞路線への対応などの様々な問題点もあり、また厳しい財政状況の中、市内巡回バスの運行については時間をかけて検討して行く必要があるとした。

また、平成 11 年には、市内巡回バスを実現する会ほかから 18,000 人あまりの署名が集められ、議会に「だれでも乗れる市内巡回バスの早期実現と高齢者・障害者への交通費助成を求める陳情書」が提出され、「市内巡回バス問題特別委員会」で議論の結果、趣旨採択となったが、本会議では不採択となった。

翌平成 12 年に、議会において「交通問題対策特別委員会」が設けられ、

バス事業者に対して営業路線の延長及び路線網の拡大等の要請を今後とも実施していただきたい。

介護保険認定者に対してタクシーチケット補助制度の導入を図っていただきたい。

平成 13 年度予算に計上されている高齢者に対するタクシーチケット補助制度については、対象年齢の引き下げを図っていただきたい。

との検討結果が示された。

こうした経緯の中で、平成 13 年度から 85 歳以上の高齢者を対象にタクシー基本料金の助成制度を始め、平成 14 年度からは、それまでの 85 歳以上から 80 歳以上に年齢を引き下げ、対象者を広げて同事業を実施している。

### 3 . 尾張旭市の公共交通の実態

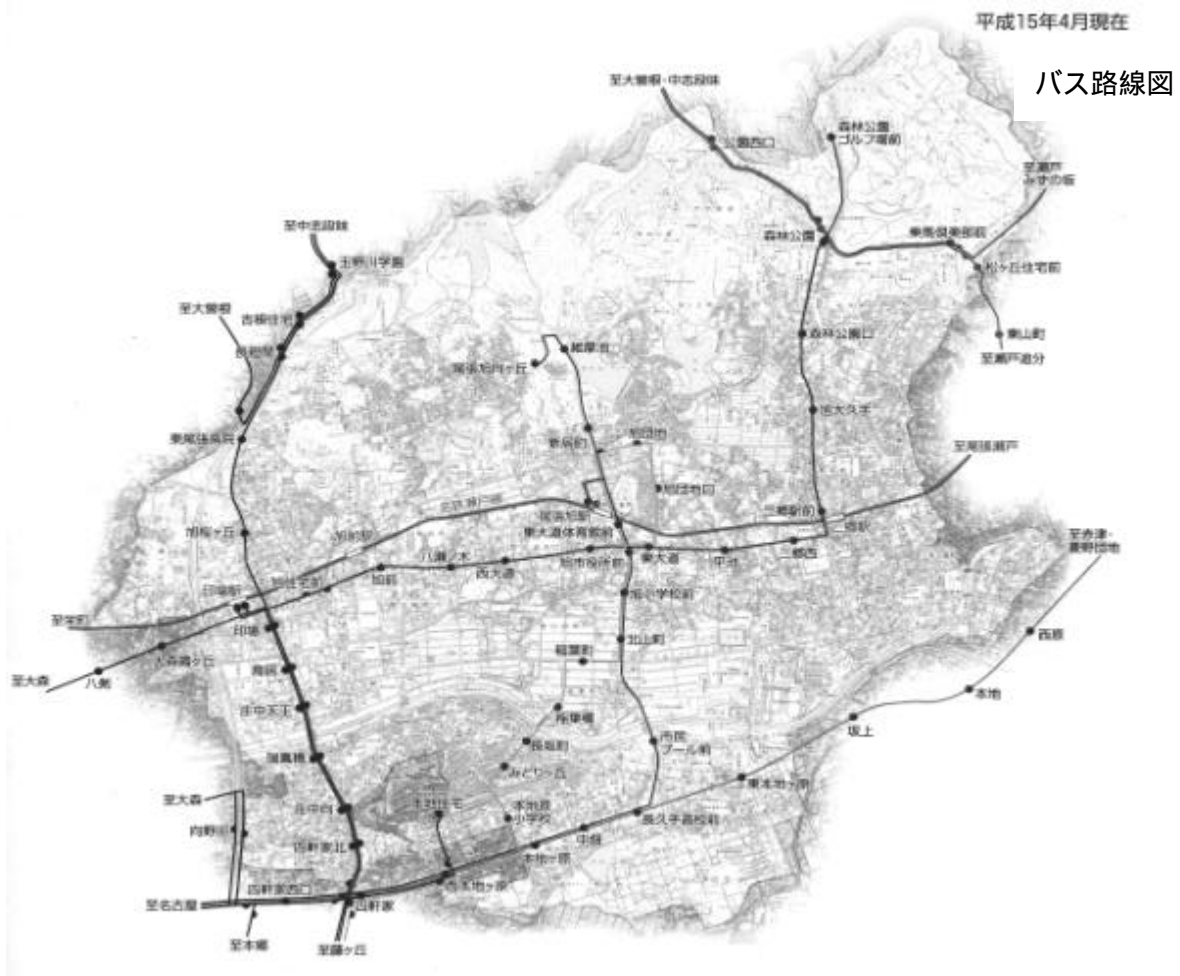
#### 3 - 1 市民の意識

平成15年1月に実施した尾張旭市まちづくりアンケートによると、7割以上の市民が「住みやすい」「どちらかという住みやすい」と回答している。また、8割近くの市民が「ずっと住み続ける」「できれば住み続けたい」と回答している。本市の魅力としては「自然に恵まれている」「買い物に便利」「名古屋市等への交通の便が良い」が挙げられている。しかし、一方では鉄道などの公共交通手段について5割近くの市民が「力を入れて欲しい」「できれば力を入れて欲しい」と回答し、バスなどの公共交通手段については6割以上の市民が「力を入れて欲しい」「できれば力を入れて欲しい」と回答している。

#### 3 - 2 市内バス路線の現況

##### (ア) 現況バス路線

市内には、次に示すバス路線図のとおり名鉄バス、名古屋市営バス、ガイドウェイバス、JRバス、JR東京行きバスなどが運行されている。





(イ) バス路線数の変化(平日の往復本数)

	年 度	13	14	15	16 予定
	変更年月日	~H14.3.31	H14.4.1~	H15.3.27~	H16.4.1~
名鉄バス	藤ヶ丘~中志段味	30	22	0	0
	藤ヶ丘~森林公園(印場駅、印場経由)	56	42	42	26
	藤ヶ丘~旭団地	26	23	23	0
	尾張旭向ヶ丘~名鉄バスセンター	20	20	21	26
	瀬戸方面~名鉄バスセンター、藤ヶ丘	108	108	122	134
	計	240	215	208	186
名古屋市営バス	藤ヶ丘~中志段味	20	20	17	17
	中志段味~引山(印場駅経由)	23	23	17	0
	藤ヶ丘~新藤森橋~大森霞ヶ丘~印場駅	0	0	0	21
	大曾根~矢田川橋~大森霞ヶ丘~印場駅	0	0	0	18
	計	43	43	34	56

平成16年度は、名鉄バスの退出意向等申し出路線が了承された場合の本数

(単位:本)

### 3 - 3 各種の調査からみた公共交通等の実態

#### (ア) 大都市の郊外部にあたる尾張旭市では自家用車の利用が多い

- ・平成12年国勢調査によると、尾張旭市から名古屋市へ通勤通学する人の6割は自動車(マイカー)を利用している。
- ・平成15年11月に実施した尾張旭市公共交通実態調査(以下「実態調査」という。)によると、回答者の7割以上が自動車の運転免許証をもっており、6割以上が自分で使用できる自動車を保有している。

#### (イ) 公共交通の利用状況は低いが、必要性を認識している人は少なくない

- ・路線バスの利用状況は年々低下しており、名鉄バスの平成13年度の利用者数は平成元年度の56%である。尾張旭市内を運行している森林公園ゴルフ場前行き路線の平均乗車密度\*は3.7人であり、補助対象となる5.0人を下回っている。
- ・実態調査によると、バスを毎日利用する人は回答者の2%に過ぎず、月に1回程度までを含めても1割である。
- ・路線バスの今後のあり方については、路線網や制度の見直しを求める回答が41%、補助金での現行路線維持を求める回答が16%であるのに対し、廃止も止むを得ないとの回答は22%であった。
- ・平成15年1月に実施した尾張旭市まちづくりアンケートによると、公共交通手段に力を入れて欲しいと回答した人の割合は62%であった。

#### (ウ) タクシー基本料金助成は高齢者にとって貴重

- ・このタクシー基本料金助成制度の利用率は、平成13年度(85歳以上対象)の35.1%から平成14年度(80歳以上対象)の38.4%へと上昇している。
- ・この制度の平成15年7月一ヶ月の利用状況を発着地のデータから集計したところ、平子町や瀬戸市を発着地とする利用が多く、病院などの福祉施設が到着地として明記されていたものは全体の18%、出発地として明記されていたものは全体の16%であった。
- ・利用の時間帯別日別に集計すると、午前10時代がピークで日曜日の利用は少なかった。
- ・実態調査では、この制度を利用した経験のある人は7%で、この制度を知らなかった人が56%であったが、今後のあり方については、同一条件継続、対象年齢引き下げ、対象年齢引き上げの合計は66%に達した。

(エ) 公共的な施設へ行く場合にも乗用車を利用する割合が高い

- ・ 実態調査によると、鉄道駅、公民館・集会場へ行く場合を除いて半数以上が乗用車を利用。
- ・ 乗用車を運転できない人は自転車を利用する割合が高いが、病院へ行く場合には乗用車を利用する率が高い。
- ・ 利用頻度の高い施設は、ショッピングセンター、鉄道駅、病院で、以下図書館、市役所、公民館・集会場の順であった。

(オ) 公共交通政策の対象者や費用負担の問題では様々な意見がある

- ・ 実態調査によると、今後取り組むべき対象者として市民全体と回答した人が34%、移動制約者と回答した人が25%あり、タクシーチケット継続の14%を移動制約者、路線バスの7%を市民全体に加えると、いずれもほぼ40%程度となり意見が拮抗している。
- ・ 公共交通を維持していく際の費用負担については、一定割合を利用者が負担し残額を税金で支出すると回答した人が44%、一定額を税金で支出し残額を利用者が負担すると回答した人が32%あり、全額税金と回答した9%や全額利用者と回答した5%より際立って多く、利用者が負担することに関しては、ある程度の理解があるものと思える。

\* 平均乗車密度 = 乗車人員 × 一人あたり平均推定乗車距離 ÷ (系統延長 × 運行回数 × 営業日数)

## 4 . 公共交通を考える上でのポイント

### 4 - 1 公共交通の必要性

路線バスの利用者は非常に減少しているが、だからといって公共交通が不必要となったわけではない。

公共交通を必要とする市民（毎日通勤通学で必要な人、自動車を持っていない人、免許は持っても自由に運転できる自動車を持っていない人、体が不自由で車の運転ができない人など）はもちろん、誰しも一時的にケガをして自動車に乗れなくなったり、妊娠により自動車の運転が困難で公共交通が必要になったりする場合もある。また、今後は少子高齢化がさらに進むことが予測されており、公共交通の必要性は今以上に高まってくると考えられる。

こうしたことから、公共交通の問題は、公共交通を使う人だけの問題ではなく、市民全体にとっての課題として取り組む必要がある。

### 4 - 2 行政、市民、交通事業者の役割

公共交通を考えることは、まちづくりである。

市民が参加し、考えや知恵を出し合い、生活に即した、使いやすい公共交通を実現していくには、行政、市民、交通事業者が協働で取り組むことが重要である。他の地域では、市民やNPOがコミュニティバスなどを運行している事例もあり、今や旅客運送に関する規制緩和を背景にしているいろいろな運行が可能のため、地域において新しいシステムを創造していくこともできる。

行政は、ただ単に情報を提供するだけでなく、市民、事業者からの意見を行政施策の取り組みに反映させていく仕組みをつくることが重要であり、これらの意見を取り入れた施策を実施していくための必要な予算措置と調査・分析などを行うなど絶えざる改善努力の継続が必要である。

市民は公共交通の施策づくりに積極的に参画するとともに、公共交通を利用し、皆で育てていくという意識と姿勢を持つことが大切である。

また、交通事業者には、公共交通は市民の生活を支える柱であることを自覚し、赤字即ち撤退という図式を簡単に描くことなく、交通サービス向上で最大限の努力を行うことが求められる。

### 4 - 3 公平性について

全市域に、大変便利な公共交通サービスをつくろうとすれば、非常に多くの費用が必要になり、この費用を誰がどの程度負担するのかも考えていかななくてはならない。また、例えばバスという仕組みは、決まった停留所があり、停留所に近い家は便利になるが、

停留所から遠い家は不便なままということで、どうしても地域的な不公平が生じる。

一番の目標は、全市民にとって満足のいくものをつくることであるが、それは非常に困難であるため、かえって一步も前に進めず、何も解決しないということになりかねない。

そのため、公平とは何なのか、どこに一番不公平があるのか、そういった話し合いを行い、まずはそこで合意形成し、さらに次の不公平を解決してゆく、というように着実に進めていくことが大切である。

## 第2章 協議会委員の意見等

### 1. 乗合バス事業者（名鉄）からの退出意向等の申し出について

#### 1-1 名鉄バスからの申し出

尾張旭市の公共交通機関として重要な役割を果たしている名鉄バス事業者から、利用者の減少に伴い一部路線の廃止等の申し出があった。その申し出の内容は以下の2点である。

藤ヶ丘から旭団地をまわり、藤ヶ丘へ戻る循環路線を平成16年4月1日から廃止する。（平日運行23本）

この代替措置として、「尾張旭向ヶ丘～市民プール～名鉄バスセンター」の路線の内、10本をみどりヶ丘経由（稲葉町～みどりヶ丘～西本地ヶ原）に振り分け、従来の市民プール経由は3本にする。

森林公園ゴルフ場前から印場を経由して藤ヶ丘まで運行する路線（平日運行片道11本）と、森林公園ゴルフ場前から印場駅を経由して藤ヶ丘まで運行する路線（平日運行片道10本）では平成16年4月1日から印場経由のものは廃止し、印場駅経由のものは公的補助を受けて運行継続する。（平日運行片道13本）

#### （ア）退出意向等申し出路線

##### 廃止系統

路線名	運行回数 (回)	系統 <sup>*</sup> 里程 (km)	平均乗車密度 (人)
「藤ヶ丘～印場～森林公園ゴルフ場前」	11.7	9.8	3.8
「藤ヶ丘～旭団地～藤ヶ丘」	10.1	13.1	2.1

平成15年度愛知県バス対策協議会資料による

##### 国庫補助要請系統

路線名	運行回数 (回)	系統 <sup>*</sup> 里程 (km)	平均乗車密度 (人)	備考
「藤ヶ丘～印場駅～森林公園ゴルフ場前」	8.0	10.4	3.7	現行
「藤ヶ丘～印場駅～森林公園ゴルフ場前」	12.3	10.4	5.0	補助要請後

平成15年度愛知県バス対策協議会資料による

「藤ヶ丘～旭団地～藤ヶ丘」路線について

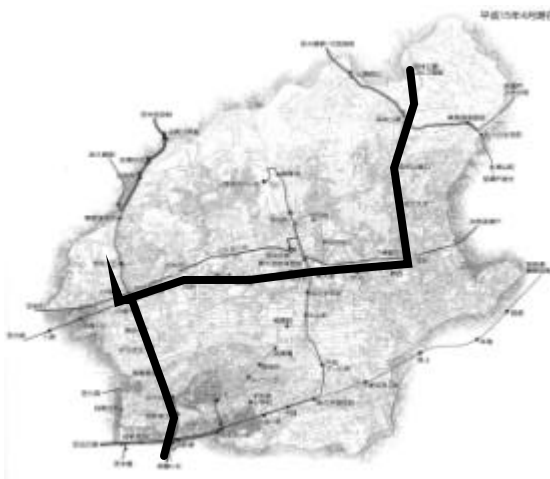


【現行】  
 「藤ヶ丘～旭団地～藤ヶ丘」  
 平日運行本数 2 3 本（循環路線）

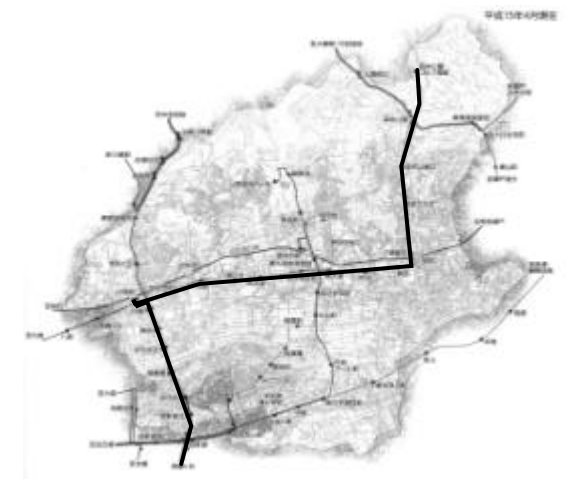


【平成 16 年 4 月 1 日～】  
 「藤ヶ丘～旭団地～藤ヶ丘」路線は廃止  
 代替措置として  
 既存路線の一部区間補完  
 「尾張旭向ヶ丘～みどりヶ丘～名鉄バスセンター」  
 平日運行本数 1 0 本（片道）  
 上記との本数調整  
 「尾張旭向ヶ丘～市民プール～名鉄バスセンター」  
 平日運行本数 3 本（片道）  
 新設系統  
 「瀬戸駅前～四軒家～藤ヶ丘」  
 平日運行本数 2 0 本（片道）

「藤ヶ丘～森林公園ゴルフ場前」路線について



【現行】  
 「藤ヶ丘～印場～森林公園ゴルフ場前」  
 平日運行本数 1 1 本（片道）  
 「藤ヶ丘～印場駅～森林公園ゴルフ場前」  
 平日運行本数 1 1 本（片道）



【平成 16 年 4 月 1 日～】  
 「藤ヶ丘～印場～森林公園ゴルフ場前」は廃止  
 「藤ヶ丘～印場駅～森林公園ゴルフ場前」は  
 国県の補助を受けて運行継続を申請  
 平日運行本数 1 3 本（片道）

## (イ) 国県の公的補助の補助基準

### 適用路線の基準

- ・ 複数の市町村にまたがる系統
- ・ 走行距離が 10 k m 以上
- ・ 運行回数が 3 往復以上
- ・ 平均乗車密度が 5 人以上の系統（愛知県の基準）
- ・ 輸送量（平均乗車密度 × 往復運行回数）が 15 人 ~ 150 人の系統
- ・ 広域行政圏の中心都市等を結ぶ系統
- ・ 入出庫及び回送的性格の強い系統でないこと

### 補助金額

- ・ 経常費用と経常収益の差額
- ・ 限度額は経常費用の 9/20（45%）が限度
- ・ キロ当たり経常費用はバス事業者経費と東海ブロック平均キロ当たり経費のどちらか少ない額
- ・ 負担割合は国：1/2 県：1/2  
ただし、経常収支率が 11/20（55%）以下になる場合は、55%となるように市町村が負担する。
- ・ 平均乗車密度が 5 人を下回った場合の補助金圧縮  
補助申し出時の生活交通確保計画では密度が 5 人以上あったが、乗降調査の結果 5 人を下回った場合は、調査結果の密度が 5 人以上となるように運行回数が計算上、減らされる。このため、走行キロ減により、補助金が減額される。



## 1 - 2 協議会での意見と対応方針

名鉄バスからの申し出について、協議会での意見や対応方針は次のとおりである。

### (ア) 委員の意見

#### 委員の意見

- ・ 公共交通が無くなって困るという問題を、市民全体が自分のこととして考えるようなきっかけを、用意すべきである。
- ・ 名鉄バスの路線が減ることにより影響が出てくることを、自治会、町内会で意見を交わしたい。
- ・ 廃止路線に対する対応だけでなく、尾張旭市全体として交通問題をどうするのかを考えていかななくてはならない。
- ・ バスを空で走らせるのは、環境にも悪い。
- ・ バスは利用者がいなければ話にならない。
- ・ 名鉄バスは少し路線を変えることによって乗りやすくなると思う。
- ・ 規制緩和の問題もあり、現実にはバス事業者が路線変更を行うことは難しい。
- ・ 名鉄バスの改善を待つより、市が独自に新たな交通手段を考えたほうが現実的だ。
- ・ バス事業者の経営などを考えると、実際の乗者数が3.7人では存続は無理で、撤退はいたしかたない面がある。市独自の方法を考えることが必要だ。
- ・ 森林公園から藤ヶ丘へ行く名鉄バスは、この方面から藤ヶ丘へ向かう唯一のバスだから残す努力を行政にはしてもらいたい。
- ・ 名鉄バスは森林公園まで行かずに旭台を起終点にすればどうか。その方が有効。
- ・ 今のところ、平均乗車密度が3.7人だが、補助対象になる見込みはあるのか。
- ・ 名鉄バスの提出データによるが、3.7人から5人になるのは難しい。5人以上乗るような方策を考えなければ撤退は免れない。

#### 顧問のアドバイス

- ・ バス路線の維持・継続のためにはバスに乗らないと解決しないので、「皆でバスを利用しよう」という話ができるかどうかが鍵。
- ・ 国や県の補助も結局「われわれの税金」ということを忘れずに。
- ・ 補助金は現在の試算では160万円だが、新しい業者などと同じ路線を走らせるとすると、とても160万円ではできない。
- ・ もし、市が独自の交通を走らせると、今ある路線を撤退させてなくしてしまうおそれもある。その辺を慎重に検討する必要がある。

### (イ) 名鉄バスからの申し出に対する対応方針

#### 【結論】

『旭団地～藤ヶ丘』、『森林公園～印場～藤ヶ丘』路線の廃止について  
廃止やむなし。(廃止を前提に、市の交通対策を考える。)

『森林公園～印場駅～藤ヶ丘』路線の国県の公的補助申請路線について  
国県の公的補助を実施し、路線の維持・確保を図る。

## 【結論の理由】

利用者が少ないという現実があり、完全撤退という事態すら想定される中で、『旭団地～藤ヶ丘』路線の廃止により旭団地、旭団地口のバス停は廃止されるが、補完的に従来のように藤ヶ丘までの走行ではないものの「尾張旭向ヶ丘～名鉄バスセンター」路線の走行区間の一部が、従前の『旭団地～藤ヶ丘』路線の走行区間の一部に振り分けられる。

この『旭団地～藤ヶ丘』路線の経費を市が負担して名鉄バスや他の事業者に運行させるという方法をとることは、費用対効果から考えて現実的ではないため、廃止やむなしとした。

『森林公園～印場駅～藤ヶ丘』路線については、「公的補助を受けず、廃止やむなし」という選択も考えられるが、現段階では、名鉄バス側は公的補助を受けての運行継続を計画している。仮に、補助が受けられず廃止申し出に至ったとしても、平成17年3月末までは運行されるので（ルール上、廃止申し出は1年前に行うこととされているため）、その際に、市全体の公共交通を見据えて検討すればよい。もし平均乗車密度が補助基準の5人以下で、国県の補助対象とならなくなった場合、それでも従来どおりの運行を望むのならば、市が補助金を負担する選択手法もあるが、廃止までの間に検討する時間が確保できるため、公的補助の対象とすることとした。

## 2. 生活交通の確保について

協議会では、生活交通の確保について、次の項目に関して意見交換・協議を行った。

- (1) 市が行う新たな公共交通は必要か
- (2) 新たな交通手段の目的、対象について
- (3) 現在行われているタクシー料金助成制度について
- (4) 交通空白地域などについて

### 2 - 1 市が行う新たな公共交通は必要か

#### 意見

##### 委員の意見

- ・ 名鉄電車の駅近くに住んでいるので、公共交通に恵まれていると感じている。
- ・ 今まで見た視察先（岐阜県多治見市、西春日井郡西春町）を思うと、尾張旭市の公共交通はました。
- ・ 局部的には公共交通に恵まれている地域もあるが、公共交通に恵まれていない地域もある。
- ・ 市域は大きくはない。通勤・通学者はそれほど不便ではないのではないか。
- ・ 名鉄電車の駅から自宅が2kmほど離れているので、歩いて30分かけて家に帰ると、1時間に1, 2本しか来ないバスを待つのでは、歩いた方が早い。
- ・ 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。
- ・ 地域で違う。社会生活も、日常生活も、時代で違ってきている。小売店も大型店舗化で近くの商店がなくなった。人口の高齢化も進んだ。
- ・ 最近、イトーヨーカドーなどの大型小売店が多くできたが、反面小さな商店や近所のスーパーマーケットが減少し、より遠くへ買い物に行かなければならなくなった。車はいいが、歩くのは大変だ。
- ・ 尾張旭市の公共交通の状況は良いとはいえない。こんな状態ではこのまま住めないなあと思う。
- ・ 今70歳半ばではあるが自家用車に乗っている。しかし、いつまで乗れるのか。車に乗れなくなったら今の状態では日常生活等に困るなあ、という実感がある。そういうことでも公共交通の必要性を感じる。

#### まとめ

市内には公共交通に恵まれた地域もあるが、一方では交通空白地域もあり、日常生活に不便を覚えたり移動の困難性を感じたりしている。今後さらに高齢化が進む中で、今はまだ自動車に乗れても、確実に公共交通が必要になってくる時がくるという不安を抱える声が多くあがった。

## 2 - 2 新たな交通手段の目的、対象について

### 意見

#### 委員の意見

- ・ 基本目的と将来性。通勤・通学者まで対象とするか、とりあえず交通弱者のためと絞り込むかははっきりさせれば、自ずと方向性は見えてくる。
- ・ 通勤通学という採算性の高いところから進めて、ニーズに合わせてバス、マイクロ、ワンボックスなどを併用して複合的に行えば採算性のある安定した交通機関が実現できるのではないか。
- ・ 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、経営面のことも考えることが必要だ。
- ・ 公共交通移動実態調査のアンケートで、「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（利用できるような政策を）考えて欲しい、と考えて○をつけたのではないか。
- ・ 普通に考えれば、「市民全体」を考えて欲しいと思う。その中で、「市民全体」を選んだ回答者の割合が33.5パーセントは少ない。市の財政を考えてこの数字になったのではないか。
- ・ アンケートすれば、対象者を「市民全体」と答えるのは当然。すぐ実現できるか、という観点から絞らざるを得ない。それだけ交通に意識がある人がいると考えればいいのではないか。何より実行に移すことが大事。名鉄バスがそれを行うということは現実的ではないので、市が行うことが必要。
- ・ 歩ける人、元気なお年寄りが一人でも活動可能な交通手段を考えないといけない。最初から通勤・通学者までは考えない。そこまで対象を広げるとコストもかかり、運行時間も長時間必要となるので。
- ・ 対象は通勤・通学者を除いてまず考える。また、その中で利用者をどう増やしていくかを考えないといけない。
- ・ 市域は大きくはない。通勤・通学者はそれほど不便ではないのではないか。
- ・ 通勤・通学者は問題ない。高齢者にはタクシー料金助成制度がある。
- ・ 通勤・通学者は重要視しなくていい。まず、交通空白地、病院への移動、南北交通の確保だと思う。病院やスーパーなどの日常生活での拠点と交通空白地を対象としてはじめたらどうか。
- ・ これからは高齢者、核家族で自動車のない人、運転する家族のいない人、運転できない人が増えてくるからそういう人たちに公共交通は必要。
- ・ タクシーチケットは現状は80歳以上の高齢者に月3枚分、年間36枚が配布されるが、私の家からイトーヨーカドーまで650円かかるからすぐになくなる。それに代わるバス、公共交通が必要だ。
- ・ 高齢者は目的なく外出はしない。
- ・ 今まで疎外されていた交通空白地や自動車に乗れない人を対象に、当面はそこに絞って考えていかないと前には進めないだろう。
- ・ バスの停留所から遠くに住む（歩ける）人は、バス停が近くにあればいいと思うだろうが、停留所まで歩くのが困難な人はそれでも困る。
- ・ バス停まで歩ける人を対象に考えるのか、バス停まで行けない人を対象に考えるのか、両方合わせてか。対象者によって、望ましい仕組みが変わってくるだろう。
- ・ 私自身は、自動車を運転できない。また公共交通機関が充実している地域でもないので、不便な思いをしてきた。

- ・ 自動車利用の人は自家用車をやめて、公共交通に変えるのは無理だと思う。だから、対象者は交通弱者とすべき。
- ・ 一人で活動可能な人を対象に絞ると考えやすいと思う。
- ・ 子どもがプールや図書館に行くときに乗せたい。
- ・ 身障者の代表として発言するが、介護保険の人が送迎すること（介護保険の要介護認定者には、そのサービスの一つとして介護ヘルパーによる病院への送迎やデイサービスなどの施設職員による施設への送迎などがある）はできないのか。足が悪いという点では、高齢者と同じである。
- ・ バスを行政で運行するとなると経費がかなりかかる。経費のことを考えればボランティアやNPOによる運行を考えるべきだ。市で車両を用意し、運転はそうした人たちに願う。その報酬は、例えば、尾張あさひ苑へ招待するといった方法も考えられると思う。

### まとめ

通勤通学者は、毎日公共交通を使うため対象にあがったが、通勤通学者を考えると、運行時間が早朝から夜までになり、運行経費もかかる。そのため、まず第1歩を始めることが重要という観点から、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人で活動可能な人の交通手段を考えるという意見へと進んだ。

また、自動車を生活交通として自由に乗りこなせる市民は、公共交通を普段はほとんど利用しないと思われるため、公共交通を必要とする人の生活実態に即して公共交通を考える必要があるとされた。

## 2 - 3 現在行われているタクシー料金助成制度について

### 意見

#### 委員の意見

- ・ 80歳の母と同居している。母はタクシーチケットをもらっているが、それまでの生活習慣でタクシーを使うのはもったいないとの思いからなかなか使い切れない。もし便利なコミュニティバスなどが走れば（交通手段を）選べる。タクシー助成制度と新しい交通手段を両立させ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、両立させたら予算を全部使ってしまう（市の財政負担が大きくなる）ということはないのではないか。
- ・ 二者択一 バスかタクシーチケットかどちらかを選んでもらうようにしたらどうか。
- ・ でも、いつも元気とは限らない。元気なときはバス。そうでないときはタクシーというのが望ましい。だから、どちらか一つの選択はできない。  
仮に、市内を移動のための新たな仕組みができて、タクシー料金助成制度も残るとする。そうした場合、タクシー料金助成制度を年齢ではなく、手帳交付されていて本当に移動に困っている人にだけ特化していくのはどうか。
- ・ 残すなら（特化しての形ではなく）現状維持だと思う。
- ・ 両方できたら、タクシー料金制度の利用者は絶対に減ると思う。
- ・ タクシー料金助成制度を議論する上で、どこに住む人がどれだけ利用したか。そうしたデータを市が持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。チケットに通し番号を打ち、乗車地と降車地を記入させれば全部分かる。タクシー料金助成制度を交通施策の一環としてきちんと見直すことが必要である。
- ・ 公共交通というのは、事業者も関わっている。お互いに共通の問題解決意識をもたないと、どんどん自家用車利用の方向に流れてしまう。タクシー利用者を把握・分析することで、事業者へのPRにもなる。
- ・ タクシーチケットをもらっても、病院通いなど必要になった時に使おうと、大事に取っているお年寄りも多い。
- ・ 一律に80歳以上のお年寄りに交付するのは公平ではないので、本当に必要な人にだけ渡したらどうか。
- ・ 一人ひとりの状態を見極めることは非効率である。

#### まとめ

もし、市の負担で新たに公共交通を運行し、タクシー助成制度も続けた場合、両方に市税を投入することについて、議論が行われた。

便利なバスができればタクシーチケットを使う対象者は減るという予想から、市税の負担はそんなに増えないのではないか、という意見もだされた。この点については高齢者タクシー料金助成制度の利用者の動向を把握して、分析してみないと分からない。

公共交通はバス停まで歩いて行ける人を対象に考えるのか、バス停までは歩いて行けない人を対象に考えるのかで、公共交通の仕組みが変わってくるが、どちらの仕組みも必要であるという意見が多かった。

## 2 - 4 交通空白地域などについて

### 意見

#### 委員の意見

- ・ 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、狩宿町南で公共交通が必要だとする声大きい。それに南北交通が弱い。
- ・ 交通の利便に地域格差がある。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。
- ・ 南北方向の公共交通はぜひとも考えなくてはならない。
- ・ 旭ヶ丘地区もかなり不便である。日常生活も困難。同様に濁池付近の地域もそうである。
- ・ 名古屋市との境。東名高速道路から西。霞ヶ丘地区は道も狭いし、市民祭開催時の巡回バスも来てもらえない。
- ・ ただ交通空白地という問題がある。バス停から 300m ~ 500m 離れているとか、集客施設に公共交通がないとか、南北の交通がないとか、毎日の買い物、そのための移動がスムーズに行かないのが交通空白地域。
- ・ 南北方向、空白地、病院を結んだらどうか。
- ・ 集客施設（スーパーや病院、既設の公共施設、駅等）と空白地を結んだらどうか。
- ・ 名鉄電車市内 4 駅と結び付けて南北交通を走らせたらどうか。尾張旭市の主要な公共交通はなんといっても市内を東西に走る名鉄瀬戸線である。まだ公共交通が充分でない南北の交通空白地域を瀬戸線の 4 駅とマイクロバスやタクシーで結びつけることによって、名古屋市や瀬戸市への移動が容易になる。またこの相乗効果で、利用客が互いに増加することなども期待できる。

#### まとめ

交通空白地としては、名古屋市との境、東名高速道路から西、霞ヶ丘地区、旭台、平子町、狩宿方面、旭ヶ丘地区、濁池付近などが委員の間で挙がった。また、南北交通の弱さが指摘された。交通空白地の定義をつくり、もっとも当てはまる地域への対応を第一に進めていくのがよいのではないかという意見交換がなされた。

### 第3章 尾張旭市における公共交通の取り組みの方向性

最後に、尾張旭市交通問題対策協議会のこれまでの議論を踏まえ、尾張旭市におけるこれからの公共交通の取り組みの方向性について、協議会として以下の項目を求めたい。行政、市議会、市民は互いに協働して、この意見を基に、引き続き、具体的に公共交通の実現に向けて必要な措置を講ずるための最大限の努力を行うこととする。

名鉄バスからの申し出に対しては、利用客数が少ない既存バス路線の廃止は容認せざるを得ない。また、公的補助の申し出路線は、公的補助の実施により運行継続を図ること。

市内には、公共交通に恵まれた地域もあるが、一方では移動に制約を受ける交通空白地域もある。このため、まずは公共交通のサービス水準が相対的に低い地域を対象として市による新たな交通手段の確保を行うこと。

可能な限り早期に市による新たな交通手段を具体化するため、まずは試験運行の実現のため検討組織の設置や必要な予算措置などを行うことと合せ、真に市民の利活用があるかデータを収集すること。

新たな交通手段によるサービスの維持などは市民の利用の状況に大きく左右されることであり、それを利用し守り育てていくことは市民の責任でもあることを訴えること。

公共交通の健全な運行のためには、利用者のニーズに応えることや利便性の向上を図ることなど交通事業者の絶え間ない企業努力が必要不可欠であることを訴えること。

現行の「高齢者タクシー料金助成事業」、「障害者タクシー料金助成事業」については当面存続させ、交通施策関連事業と位置付け、必要なデータの収集・分析を行うこと。