

平成19年度第1回尾張旭市地域公共交通会議会議録

1 開催日時

平成19年8月10日（金）

開会 午前9時30分

閉会 午前11時45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

谷口幸治市長

伊豆原浩二、荻谷勝、伊藤寛、城文子、寺田千珠子、渡辺鎮夫、加藤直樹、鈴木肇、天野清美、村上雅則（代理出席：愛知運輸支局）、藤岡可三、山田幹夫、大橋邦弘 全13名

4 出席した事務局職員

秋田誠、長江均、磯村茂、大和弘明

5 議題等

- (1) 地域公共交通会議について
- (2) 尾張旭市内のバスの取組みについて
- (3) その他

6 会議の要旨

市長あいさつ

本日は、第1回目の地域公共交通会議を開催させていただきましたところ、ご出席をいただき大変ありがとうございます。

平成18年10月の道路運送法の改正により、地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態等について交通事業の関係者が一堂に会して意見を交わす場として地域公共交通会議の開催がもとめられるようになりました。

私どもでは、平成16年12月から試験運行を開始し、現在、4台の車両が4つのルートで運行を行っており、幸い多くの方々にご指示をいただき、利用も順調に伸びております。本年度には、市でマイクロバスを2台購入し、本格運行に向けての足固めをして参りたいと考えております。

皆様方におかれましては、熱心なご議論をいただき、本市の取組みを始めとして市内の公共交通がより良いものとなるよう、ご尽力をたまわりますことをお願い申し上げ、公共交通会議開催に当たりましてのごあいさつとさせていただきます。

1 地域公共交通会議について

(事務局)

地域公共交通会議とは、地域のニーズに応じた多様な形態の運行サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じたバス運行の態様及び運賃・料金、事業計画等について、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成18年10月の改正道路運送法に位置付けられました。そこで地域の合意・形成があれば、運輸局における手続が簡略・弾力化されるわけですが、せっかくの会議でありますので、それと合わせて、本市の公共交通がよりよいものとなるように、情報を共有化し、建設的なご意見やご提言をいただく、言うなれば勉強会のような会議にしていければと考えております。そうしたことで地域の多様なニーズに的確に対応した運送サービスを提供し、活力ある地域社会を実現していけるのではないかと考えています。構成員の皆様もそれぞれの役割分担のもとで参画をお願いします。

また具体的な協議の内容については資料の中に列記されておりますが、本市では、これまでの取組みの中で、運行形態や運賃など、既に決められてきたことがらも多くございます。そうしたことがらの情報共有を行うとともに、それらの内容を大きく変更する必要性や新たな取組みを実施するときには、この会議で皆様にご意見をお聞きしてまいりたいと考えております。

次に、尾張旭市地域公共交通会議開催要綱を、ご覧ください。

会議の公開の関係であります。本市の基本的な指針では、こうした会議につきましても、その運営に著しく支障をきたす場合を除いて、原則公開としております。資料のとおり傍聴要領を定め、傍聴人を5人まで認めていきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。なお、会議の開催状況につきましても、会議録を作成し、構成員のお名前も含めてホームページ上に掲載していきますので、よろしくお願いいたします。

構成員の名簿に従って、お一方ずつ紹介をさせていただきます。(土井様と青木様は欠席、佐々木様の代理として村上様にご出席いただいております。)

構成員の皆様とご紹介させて頂いた上で、次に、会長と副会長の件ですが、開催要綱第4条に基づき市から依頼をさせていただきます。会長には尾張旭市交通問題懇話会の顧問で学識経験者の伊豆原先生に、副会長には同じく懇話会の構成員であり、市の自治連合協議会の会長をつとめてみえた荻谷さんをお願いいたします。

(会長あいさつ)

現在、尾張旭市において、公共交通の試験運行を行っていますが、多くの方々

にご利用をいただいているということで、大変喜ばしいことでもあります。市民の皆様の生活の質を向上させていくための一つの手段として試験運行を開始したわけですが、この交通会議の議論そのものは、正に市民の生活をどうしたらよくなるかということを考える一つのベースになると思います。そうした意味では、この会議を合意形成の場として捉えるよりも、どちらかと言えば地域生活に資する意見を出していただき、そこから考えていくことが大切であると思っております。交通関係者が一堂に会すのは初めてで、なかなか意見が出しにくいかもしれませんが、肩書き等を取り払って、ぜひ、いろいろな意見を出していただき、よりよい公共交通にしていきたいと思っております。

2 尾張旭市内のバスの状況について

(1) 尾張旭市のバスの取組みについて

(事務局)

今回、初めて尾張旭市の取組みに接する方もお見えですので、まずは、情報の共有化を図りたいと思います。まず、試験運行開始前の状況であります。市内の公共交通につきましては、市議会などでも様々な意見や要望が出されてきました。そして、平成14年2月に道路運送法の改正による規制緩和で自治体自身がコミュニティバスの事業展開をしていくケースが出てきました。こうした中で、市議会や交通問題懇話会などのご意見をお聞きし、平成16年12月から主な利用者の想定を「歩ける、元気なお年寄り」として、交通空白地、通院、買い物、鉄道駅を通るものとして、3ルート3台の9人乗りワゴン車（運転手除く）を使って試験運行を開始しました。その試験運行の概要ですが、料金は100円で、未就学児童・障害者の介護人は1人無料。ワゴン車が満員になったときは、追加タクシーを配車する仕組みになっております。

また、当時、運行の手続や停留所の設置関係では、愛知運輸支局、守山警察署、道路管理者など関係の皆様には大変お世話になりました。運行に関しましては(株)あんしんネットあいちに行っていたいております。

それから、この取組みを行うにあたって、いろいろご意見をいただいた交通問題懇話会のこれまでの検討経過ですが、平成16年度は試験運行を始めるためのルートや運賃などの仕組みづくりと運行後の利用状況の確認などで延べ10回開催し、ここで最初の仕組みの骨格ができました。平成17年度には、1回目のルートの見直しと見直し後の利用状況の検証のために2回開催しました。平成18年度には、2回目のルートの見直しや車両の検討、愛称・デザイン公募の検討、見直し後の利用状況などで5回開催し、特に車両の検討では、車の試乗の実施、実証実験後の検証による車種の選定について後半3回の会議で検討を行いました。平成19年度には、デザイン、愛称の候補選定で1回というように、この仕組みづくりでは、交通問題懇話会の皆さんには大変お世話

になっております。

試験運行の利用状況についてですが、これまでにルート的大幅な見直しを2回行っております。平成16年12月から17年7月までの第1期、平成17年8月から18年8月6日までの第2期、平成18年8月7日から現在に至る第3期に分けますと、第1期では、開始当初はどれだけの需要があるのか分からない状況の中で、最初の月の1日あたりの平均利用者は134人でありました。その後、時とともに利用も伸びましたが、西ルート、東ルートに比べて南ルートは利用が少なく、その活性化が課題となっておりました。そこで、第2期では、南ルートをとこ入れするために名古屋市営バスと結節できるよう本地ヶ原住宅に停留所を、そして長久手町の愛知医大にも停留所を新たに設置しました。その結果、南ルートの利用者が8割増しとなり、他のルートも相乗効果で利用者が大幅に増えました。しかし、利用者の増加に伴い、追加タクシーの配車が多くなりました。また、更なる交通空白地の改善なども課題であり、第3期では尾張旭市が進めている健康のまちづくりの一環としてこの取組みを位置付け、これまで以上に外に出かけられるよう、3ルートから4ルートに見直しを行いました。これにより、利用者はさらに増加し、最近では1日あたり400人を超える日も少なくない状況となっております。

また、昨年度は積み残しの対処として、せまい道路でも運行可能で、より多くの方々が乗車できる車両として、期間を限ってマイクロバスの実証実験を行いました。その間は追加タクシーを配車することなく、定時運行ができ、利用者の声も上々でありました。そこで、19年度中に東、西ルートでマイクロバスの導入を図ってまいりたいと考えております。

この公共交通は、現在の試験運行の状況を見ても、さながら走る井戸端会議、動く公共施設と言える状況であることや、市民の交通に対する満足度も伸びていることなどから、この仕組みは水道、電気、ガスと同じように尾張旭市にとって、なくてはならない公共インフラと位置付け、19年度中に本格運行移行の事務を執っていきます。

その本格運行への主な課題として①積み残し、②愛着性、③経費削減・財源確保、④運行頻度の4つを挙げていますが、運行頻度については中長期の課題として、その他は当面の本格運行のあり方として、その改善に取り組んでいきたいと思っております。このため、東、西ルートのマイクロバスの導入、愛着性確保を図るため車両のデザインや愛称を決めていくなどの準備を現在行っています。導入予定車両は三菱のローザであり、道路等の事情を考慮し、西ルートにはショートタイプ、東ルートにはロングタイプを考えております。この車両につきましても、先の交通問題懇話会や市議会議員の方などにも実際に試乗体験をしていただいたり、そのご意見等をお聞きしたりして、その車種を決めてまいりました。利用者が比較的年配で、小さいながらも座席数の確保が相当数で

きるものを導入しようとするものであります。これらの車両につきましては、市民応募のデザインを施して、何とか12月には運行を始めてまいりたいと考えております。また、この際には、(株)あんしんネットあいちさんに運行をしてもらう予定であります。

それから本市では、これまでの取組みをより明確化するために、この仕組みを公共施設として位置付け、尾張旭市営バスの設置及び管理に関する条例を制定いたしました。本市の運行方法は、民間の事業者などが道路運送法の乗合バスの許可をとり、それに自治体が必要な負担をする形です。こうしたケースでは、運行許可の申請主体が自治体でないために、自治体により解釈が様々で条例制定の事例はあまりないようであります。条例化することにより、議会にも関与してもらうこととなりますが、その他にも公の施設に位置付けることにより指定管理者制度の活用ができ、コスト縮減、サービス向上が期待できます。この指定管理者制度は、平成15年の地方自治法の改正により創設されたもので、公の施設を民間のノウハウを活用して、より効率的な施設運営を行い、コスト縮減、サービス向上を図るものであります。現在、その要項等の配布を行っており、9月から応募の受付を行う予定であります。

(会長)

条例制定というのは非常に珍しい事例だと思いますが、この内容についても少し分かりやすく説明をお願いします。

(事務局)

後ほど、条例文そのものを配布させていただきます。市が一般の施設、いわゆる公の施設というものと、公共交通を同じものと考え、公共交通のシステムそのものを公の施設として設置するものであります。市民の生活の足としてしっかりと定着し、外に出かけたくなるまちづくりを推進していきたいと考えております。条例の第10条以降には指定管理者のことを想定しております。

(構成員)

指定管理者というのは公の施設、すなわち市の施設を管理することですが、車両や停留所が公の施設であり、積み残しの場合の追加タクシーは指定管理者で対応しなければなりません。そうした場合の整理はどうなっているのでしょうか。

(事務局)

指定管理者制度は、ハードの維持管理やサービス提供のソフトからなるものです。こうした中で期待されたサービスの提供のために必要であれば、事業者

保有のものを使うことなどを、協定などに定めていくこととなります。

(構成員)

道路運送許可を誰が取るのでしょうか。事業者でしょうか。市でしょうか。尾張旭市の指定管理者制度で運輸規則上、実際に運行ができるのでしょうか。

(事務局)

施設の管理については地方自治法で指定管理者制度を規定し、運行関係につきましても道路運送法にその根拠があり、法の意図する内容は異なっております。本市の場合は、指定管理者が運行許可を取るようになります。

(構成員)

指定管理者というのは、経営者がどうなるのでしょうか。経営責任や数値目標などはどこが担うのでしょうか。

(事務局)

数値目標までは難しいかもしれませんが、事故などが起きた場合には、基本的には指定管理者が第一義的に責任を持つこととなります。

(構成員)

事故についてはわかりましたが、経営責任はどうなるのでしょうか。

(事務局)

指定管理者がサービスを充実させて、利用料金を増やせば、それだけ指定管理者の利益になります。そうするために、さらなるサービスをもって利用者を増やしてもらえればよいと思います。

(会長)

この仕組みについて、市の懇話会や交通会議から要望等が出たときには、行政の立場として指定管理者に指示するなどの対処ができるのでしょうか。収益が黒字でいい方面へ向いていけばよいが、赤字が出てきた時に、この会議がどこまで関与できるのでしょうか。

(事務局)

この会議はよりよい尾張旭市の公共交通のためにいろいろご意見をいただくということなので、利用者にとっていいこと、悪いことが出てくるとは思いますが、色々な状況をこの会議の場でお示しし、それに対してお知恵をいただき

たいと思います。指定管理者へも、この交通会議でいただいた意見を重く受け止め、必要な指示をしてまいります。

(構成員)

極端に言うと、管理については市の指示などにより変更可能だが、事業者独自の経営方針については、また別と考えておけばよいでしょうか。

(構成員)

赤字になった場合は、経営の責任はどうなるかということでしょうか。

(事務局)

指定管理者に移行されて、多くはうまくいっておりますが、稀に指定の取り消し事例も全国的には出てきています。場合によっては指定を打ち切るなどの対処もあるかもしれません。指定管理者制度につきましては、市議会も関与してきますので、リスクも含めてこの制度を活用していきたいと考えております。

(構成員)

赤字の責任は市にあるということでもいいですね。

(事務局)

指定に関する責任者は市長になります。

(構成員)

利用者の代表として言わせていただきます。今も利用頻度などの課題がいくつかありますが、こういった課題がこういった形で反映できるのかということが一番の関心事であります。運行の見直しについては議会の議決が必要とありますが、見直しをしてほしい場合はどこへどのように言っていけばよいのかが不安です。

(事務局)

議会と行政と市民と協働でつくっていくというスタンスであります。市民から要望がありましたら、それをまとめて伝えていきますし、議会も必要なら条例を変更していってもらうということでもあります。

(会長)

いろんな要望意見があったときに、どこへどのように反映されるのかという

ことですね。料金以外は規則で定めるとありますが、これはどうなるのですか。

(事務局)

規則は条例とは違って比較的簡易な手続で変更できますが、運行内容の変更で費用を伴うものは予算の面で議会が関与してくることになります。しかし、要望等はどんどん伝えてほしいと思います。

(会長)

要望を伝える仕組みは今までと変わっていませんが、実際に変更する際のルールが変わったということで解釈すればよいと思います。

(構成員)

現在、4つのルートがありますが、乗り継ぎをする場合は乗り継ぎ券の発行などの要望を述べる場面はいつになるのでしょうか。今この場で言えばよいのでしょうか。

(会長)

どんどん意見を出していただいて結構です。サービスをどうするかなどもこの会議で議論すればよいと思います。サービスの向上というのは、税金を使う部分に関与するわけですから、議会での議論も必要になってくるでしょうが、この場でいろいろ意見が出れば、事務局でまとめて議会へ持っていくという形になります。思ったところを発言いただければ結構だと思います。

(構成員)

条例変更の議会の前に、この会議で合意があって初めて議会に条例を変えてもらうという順番でしょうか。

(事務局)

基本的にはこの会議の合意は尊重すべきだと思いますが、会議での合意がない段階でも、議会の方から運行内容の変更を求めてくることもあるかもしれません。その時々によって、対応をしていかなければならないと考えております。

(構成員)

運輸局の立場としての発言になりますが、検討結果の取扱いということで開催要項には関係者は会議の結果を尊重しなければならないとあります。尾張旭市には以前から交通問題懇話会という組織もあった上で、この交通会議を立ち上げています。そういったことも含めて全体を考えて、それぞれ地域の実情に

応じてもらえればよいので、この会議でカチッと決めてしまうのではなく、もう少し柔軟なものにしていただきたいと思います。

(構成員)

利用者の立場で、後日、意見を整理して出していけばよいですね。

(会長)

どんどん出してもらえればよいですが、予算などが伴えば、この場だけで決められないこともあります。よりよい公共交通にしていくための会議ですので、利用者だけでなく、事業者からも意見を出していつてもらいたいと思います。

(構成員)

乗り継ぎなどのサービス案ができた時点で、この会議で示してもらえるといいですね。

(会長)

あまり対立の概念は持たない方がよいと思います。お互いが良い案を持ち寄る議論の場であると考えてください。

2 尾張旭市内のバスの状況について

(2) その他路線バスの状況について

(事務局)

本市の民間バス路線としましては、名鉄バス、名古屋市営バス、ガイドウェイバスがあります。名鉄バスですが、市内に大きく3本の路線が引かれておりまして、一つは森林公園から瀬戸街道を經由し、印場駅から藤が丘まで至る路線。二つ目は市の北側の向ヶ丘から、国道363号を經由して名鉄バスセンターへ行く路線。三つ目は瀬戸方面から363号を經由してバスセンターあるいは、藤が丘までの路線であります。市の西側には名古屋市営バスがありまして、志段味方面から藤が丘、本地住宅から藤が丘、本郷など8系統が運行しております。また、市の北部には瀬戸のみずの坂と大曾根を結ぶガイドウェイバスが運行しております。各路線の運行本数のあらましが資料にありますので、ご覧ください。

(名鉄バス)

名鉄バスの藤が丘～森林公園ゴルフ場線の場合は名鉄瀬戸線と平行しており、名古屋市営バスとも競合していて乗車密度が低い状況でありまして、路線

バスの使命を終えていると考えております。国道363号を通る路線は当社の幹線であり、それにつながる路線には乗車密度が低くてもフィーダーとして重要なところもあります。

尾張旭市は名鉄瀬戸線が市の中心部を貫いており、公共交通としては恵まれている方だと考えています。路線バスというのはある程度運行本数の多いことが、ご利用いただくための条件だと考えていますので、今後も利用促進のためにいろいろ検討を行っていきたいと思っております。

(会長)

利用データで少し気になりますが、森林公園まで行っているから乗車密度が低くなっているのではないのでしょうか。人が住んでいる所だけを運行すれば、乗車密度が上がるのではないのでしょうか。

(名鉄バス)

名鉄バスでは、いろいろな路線で廃止の申し出を行っていますが、本当に廃止すべき部分だけ廃止にするなど、いろいろ検討しています。地域からもいろいろ意見をもらえれば、今後も検討の余地はあると思います。

(構成員)

市の公共交通を非常によく利用させてもらっていますが、利用者の層がすごく広がってきています。最初の頃は女性でお年寄りの方が多かったですが、今では年齢の幅が広がっています。運行日を日曜日、祝日に広げると、もっと利用が増えると思います。運行本数もあともう1往復多くして、朝夕乗れるようにするといいし、1時間に1本あると、なお良いと思います。利用者の立場としては、そういったことを申し上げたいです。

(会長)

便数を増やすと、どれだけ経費がかかるかなど、この会議で判断の材料をお示ししてもらいたいと思います。

(構成員)

16年12月から試験運行を行っているということですが、交通事故や違反、苦情などは今までないのでしょうか。そうした資料もお示しいただけるとありがたいです。

(構成員)

指定管理者の募集要項を見ないとわからないが、ダイヤは変更されないの

すか。大型車両になりますと、4時間しか運転手は連続して働けませんので、運転手が2人必要になります。人件費が余分にかかり、不経済です。運賃収入はなかなか増えないと思われるため、費用を減らすという方向でないと経費は減っていかないと思われま

(構成員)

お願いしたいこともたくさんありますが、税金や費用がかかるなどの話を聞いていると、利用者としてあまり意見が言えなくなってしまう。今まで通りで納得しなければいけないのかなと思ってしまいました。

(会長)

なかなか事業者と利用者が一堂に会して意見を言い合う場がありませんでした。一つの場合でいろいろな意見を出してもらった方がいいんです。いろいろな立場で議論を行うことで、逆の立場の考えがわかりますので、ぜひ、意見を出してください。なかなか最初から100点というのは無理ですので、一つずつ点数を上げていく地道な努力をしていきたいと思

(構成員)

コミュニティバスの経費については、今後も自治体の財政負担が増えますので、少しでも補助をお願いしたいと思います。

(構成員)

現行では、コミュニティバスでも広域的な路線なら補助制度があります。

(構成員)

ぜひ、市域のみのコミュニティバスについても補助の検討をしていただきたいと思

3 その他

(事務局)

今後、本市では新しいデザインを施したマイクロバスの導入など、本格運行に向けて事務を執ってまいります。

12月頃には、東、西ルートに新しい車両を導入して発車式ができればと考えております。

今回は、車両導入後、1月、2月頃に運行の状況等をお知らせすることなどの内容で開催したいと考えております。

公共交通に関する新たな情報や話題がありましたら、事務局までお知らせいただき、皆さんと情報共有してまいりたいと思います。