

平成20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20年7月3日(木)

開会 午後2時00分

閉会 午後4時15分

2 開催場所

尾張旭市役所 3階 講堂1

3 出席委員

伊豆原浩二、苅谷勝、伊藤寛、城文子、寺田千珠子、渡辺鎮夫、吉岡実(代理出席)、加藤猛、長縄則之(代理出席)、永山明光、畑憲治(代理出席)、加藤直樹(代理出席)、黒部豊(代理出席)、杉村美行、加藤薫 全15名

4 欠席委員

小林 宏 1名

5 傍聴者数

4名

6 出席した事務局職員

都市計画課長 藪本精一

都市計画課長補佐 林 秀和

都市計画課担当 大和弘明

7 議題等

- (1) 平成19年度第2回会議概要の確認
- (2) 平成20年4月以降の状況について
- (3) 今年度の尾張旭市営バスの運行について
- (4) その他

8 会議の要旨

あいさつ

(都市整備部長)

本日は大変お忙しいところ、ご出席いただきましてありがとうございます。市営バスの運行に関しましては、皆様方のおかげをもちまして順調な運行をさせていただいております。この場をお借りしまして、御礼申し上げます。今後ともより一層のご支援、ご協力をいただきますよう、よろしく願いいたします。

(事務局)

今年度から都市計画課にて事務を執らせていただきますので、どうぞよろし

くお願いいたします。

各種団体におきまして、人事異動等がありました関係で、構成員にも新しい方が加わられましたので、ご紹介させていただきます。(資料1のとおり)

本年度から本市の市営バスを運行しています指定管理者の豊栄交通(株)から加藤猛さんが新たに加わり、総勢16名で開催していきます。

(1) 平成19年度第2回会議概要の確認

(事務局説明)

1月に開催した第2回目の会議概要については、前回出席者に事前に送付させてもらい、確認をしていただいております。すでに市のホームページにおいて公表させていただいておりますが、その写しを本日配布させていただいておりますので、よろしく申し上げます。

(2) 平成20年4月以降の状況について

(事務局説明)

この会議の担当課が組織変更で変わりまして、それにあわせて開催要項の庶務の箇所が企画部企画課から都市整備部都市計画課に変わりましたので、ご確認いただくとともに、ご承知おきください。

(会長)

開催要綱の内容については変更なく、企画課が都市計画課に変更されるということでしたが、皆様よろしいでしょうか。

(構成員)

異議なし

(事務局説明)

次に4月からの市営バスの状況ですが、4月4日には603人もの方が1日に利用になるなど、以前にも増して多くの方にご利用いただいております。また、障害者ご本人も無料になった関係で、障害者の方の利用も多くなっているようです。それから1日当たりの平均利用者を比較してみますと、20年3月が約400人だったのに対し、4月は約440人となり、1割程増加しております。これも豊栄交通さんの指定管理者としての積極的な取り組みも起因していることと思われまじ、利用者の方からも運転手さんの対応がよく、気分よく乗車できるという声もいただいております、まずは好調な滑り出しと感じておりま

す。

(豊栄交通)

この4月から尾張旭市営バスの指定管理者として運行させていただいております豊栄交通と申します。どうぞよろしくお願いたします。開始当初は三郷の渋滞、スーパーのオープンなどの予想し得ない渋滞で遅れ等が発生し、利用者の皆様にはご迷惑をおかけしました。ドライバーも道路状況を把握しながらやっております。また、回数券につきましては、アスカなどでも販売を開始しました。しかし、順風満帆というわけでもなく、停留所で停車したときに後続車両に追突されるという事故もありました。幸い、誰にもケガはなく、物損事故で終わっております。それから、生活道路を運行するため、違法駐車に遭遇することもあり、最近では守山警察署に連絡して、駐車車両を移動してもらったこともあります。そうした中で、ドライバーは各コースの乗車人数などをホワイトボードに書いたり、ミーティングなどを通して、全てのドライバーが情報を共有できる体制を敷いております。今後も、市営バスを全ての人が利用しやすいものにしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

(事務局説明)

次に、その他のバスの状況ですが、3月末をもって名鉄バスの尾張旭市内線「森林公園ゴルフ場～藤が丘」の路線が廃止されました。市民の方からは藤が丘までの足を確保してほしいなどの声が寄せられていますが、市営バスを今すぐに藤が丘や森林公園まで運行するというのは非常に難しい問題です。代わりに運行したいというバス会社さんがあれば大変うれしいのですが、これにつきましては、今後も検討させていただきたいと思えます。

(豊栄交通)

市営バスを運行する立場として意見を言わせてもらいますが、昨年度までは(株)あんしんネットあいちさんがジャンボタクシーによる運行で、乗りきれない場合は追加タクシーを配車していましたが、我々豊栄交通としましてはバス会社ということで、このまま順調に利用者が増え、もしも乗りこぼしが発生した場合、追加のバスを配車するというのは、法律的に難しくなってしまうので、そうした場合の対応に、苦慮しています。

(愛知運輸支局)

確かにバスとタクシーはいろいろな面で違うものではありませんが、道路運送法4条でのバス運行に対する補完として、タクシーを配車する例はあるようで

す。乗りこぼしが発生しそうになったら、できるだけ早く情報の伝達を行なうなど、何か対応できるようにしてほしいと思います。

(事務局)

確かに昨年度までは追加タクシーを配車していましたが、現在のところはそうした対応はできませんので、できない旨の周知が必要ではないかと思っております。ちょうど、10月1日にルート変更を行いますので、その際のチラシに記載できればと考えております。

(愛知運輸支局)

利用状況を見ると、年々伸びていますので、今後は乗りこぼしも考えられると思います。そうしたことも考慮して、定員以上は乗れない旨の周知徹底を図るか、運行間隔を縮めて乗りこぼしを解消するかなどの対策が必要になってくると思います。

(会長)

バスを増やしてもらうのが一番いい方法ですが。

(事務局)

今後も利用者が増えてこれば、検討していかなければならないと思いますが、今のところでは難しいです。

(タクシー協会)

地域住民のためにできる方法を考えていった方がいいと思います。バスとタクシーのいろいろな規制等があるとは思いますが、法律的には弾力的にできるかもしれませんので、よく調べて、一番コストのかからない方法を探すべきだと思います。マイクロバスの乗りこぼしを追加タクシーでフォローする例は県内でもありますし、全国的にもあります。やはり、住民のニーズを見ながらサービス水準を考えていった方がよいと思います。

(豊栄交通)

この3月までは、(株)あんしんネットあいちさんが同一会社でバスとタクシーを有していましたので可能だったと思われませんが、我々のタクシー部門は、豊田にはありますが、こちらでは運行しておりませんので難しいと思います。ただ、弾力的に自社タクシーを配車することが可能になるのであれば、話は別になります。

(会長)

もし、突発的に起きた場合の対応として、一つのバス停だけで10人とか一度に多くの乗車がある場合は、現状では市と事業者でよく相談しなければなりません。ただし、恒常的に乗りこぼしが発生する場合は、話は全く別のものになります。

(タクシー協会)

頻繁に乗りこぼしが起きるのであれば、早急に対応を考えていかなければなりませんし、また、よりきめ細かいサービスを考えていかなければならないと思います。

(構成員)

定員がギリギリの時に2～3回乗車したことがあります。素人考えだと最初から最後まで満車ではないので、2～3駅の間なら1人、2人余分にさせてもいいのではないかと思います。

(会長)

これについては、少し、様子を見て考えていかなければならないと思います。どこで何人乗るかなど、情報を活用したり、事業者と市で協議する必要があります。少なくとも、3月末までとは違うということをも市民に周知することはやっておかなければなりません。

(事務局)

具体的にどのような対応がいいのかは、勉強させてもらいます。

(会長)

そうですね。私も調べますが、市と事業者でも調べてもらいたいと思います。

(豊栄交通)

いろいろ情報を集めて改善策を考えていきたいと思います。

(会長)

この4、5月の利用者が急激に増えていますが、原因は何でしょうか。

(事務局)

南と南西ルートで自社のマイクロバスにしたという豊栄交通さんの努力と、市営バスが市民にも浸透してきた結果だと思われます。

(会長)

障害者の利用も増えたということなんでしょうか。

(事務局)

障害者もそうですが、全体的に増えているようです。

(豊栄交通)

ドライバーからの情報ですが、今までは追加タクシーを待つのが嫌で敬遠していた人が、車両が大きくなったので満員かどうかを心配する必要がなくなり、安心して利用できるようになったということ聞いています。

(会長)

名鉄バスの「森林公園ゴルフ場～藤が丘」路線が廃止になりましたが、何か対応策は考えているのでしょうか。

(事務局)

他の公共交通機関に乗り継ぎができることをアピールしていきたいと考えています。例えば、南西ルートの本地住宅前で藤が丘行きの名古屋市営バスに乗り継ぎができるなど、利用者に情報提供していきたいと考えております。

(会長)

チラシにそういったことも記載して情報提供していくことが必要だと思われます。

(構成員)

乗り継ぎの情報提供も必要だと思いますが、思い切って市営バスで名鉄バス撤退の後を1ルート新設してはどうでしょうか。

(会長)

そうしたことも、いつか考える時が来るかもしれません。

(3) 今年度の尾張旭市営バスの運行について

(事務局説明)

現在の運行方法から本年10月1日をもって、ループ運行に変更する予定です。現在の西ルートと南西ルートを一つのリングにして、新しい西ルート。現

在の東ルートと南ルートを一つのリングにして、新しい東ルートとし、市域の西と東に一つずつリング状のルートができることとなります。つまり、現在西ルートを運行している車両が市役所から印場駅へ行くと、そのまま印場駅から南西ルートを運行して市役所に戻ってくるということになります。逆に、南西ルートを運行している車両は、印場駅から引き続き西ルートを運行して市役所に戻るといった形になり、新しい西ルートを2台で双方向運転を行うということになります。東側も同じこととなります。

このため、新しい西ルートでは、現在の南西ルートの車両で霞ヶ丘地区の狭隘道路を運行することが困難ですので、現在の西ルートと同じ車両を市で購入し、豊栄交通さんに貸与したうえで運行する予定であります。同時に、南ルートの車両も現在の東ルートの車両と同じものを購入し、10月の変更時には4台全てが、きれいにデザインされたマイクロバス車両となります。

また、これまでの運行状況や、寄せられた意見を基に、ルートの一部見直しも考えております。西側ルートから愛知医大へ行ってほしいという意見が多く、試走をしたり、いろいろと検討しましたが、愛知医大へ行くことが不可能でありました。また、無理にダイヤを組んでしまえば、運行の安全性が確保できません。そこで、晴丘交差点南側にあります愛知医大の送迎用バス停のところに、本市の市営バス停留所を設置することで要望にお応えしたいと思っております。一方、新しい東ルートは渋滞箇所が多いルートでありますので、ループ方式に変更することで、一度遅れ出しますと、その後ずっと遅れてしまう事態にもなりかねません。そのため、統合できる停留所は統合すると同時に、三郷からイトーヨーカドーへすぐ行けるように変更したり、一部ルートを組み替えます。今後は詳細なルート、ダイヤの調整等を行っていく予定であります。

その他に、市民の方からは藤が丘へ行ってほしいとの要望もいただいておりますが、運行時間の関係でとても行くことができません。愛知医大のバスへの乗り継ぎもそうですが、今後は、あさび一号から他の交通機関への乗り継ぎに関する情報を市民の皆様にご周知していきたいと考えております。

(構成員)

東ルートと南ルートが一つのループになり、一部停留所を再編することになると時刻表も新しくなると思うので、ここで要望として聞いてもらいたいのですが、第1便を1時間早めて、8時30分に市役所に着くようなダイヤの変更ができないのでしょうか。そうすれば、通勤、通学にも利用しやすくなると思うのですが。また、10月からの変更では、東と南、西と南西の乗り継ぎをされる方は便利になりますが、西と東を乗り継ぎされる方にも平等性を保つために、乗継券の発行を考えてほしいと思っております。

(事務局)

同じような要望はいただいておりますが、今の段階では同じ時間で考えています。霞ヶ丘町では道路が狭く、他の通勤車両とかち合わないよう、現在のところ、バスの運行を8時30分以降しか認めておりませんが、早朝の運行は今後の検討事項としていきたいと思います。また、東と西の乗り継ぎについても、乗り継ぎしたいという方がいるのであれば、検討したいと思います。

(会長)

乗継券については、事業者さんも含めて、一度検討しなければいけないと思います。

(豊栄交通)

運行事業者としては、利用運賃を見込んで経営を考えています。ループ運行になることで収入が減ると思われそうですが、これはサービス拡充の一つと考えます。しかし、乗継券の発行となりますと、スムーズにシステムを運用できるのかが疑問であります。乗継券というのは、すぐに違う車両に乗るということで成り立つと思いますが、実際には他の用事を済ませて1時間後に乗っても、運転手はチェックできません。そのような形の乗継券になってほしくはありませんので、慎重に考える必要があると思われそうです。

(会長)

乗継券に時間制限までかけたら、便利なものが非常にややこしいものになってしまいます。いろいろと考えなければならぬこともあると思いますが、まだ時間がありますので、検討して行ってほしいと思います。

(豊栄交通)

当社としては、乗継券よりも定期券の方が運用しやすいのではないかなと思います。

(タクシー協会)

日進市のコミュニティバスでは乗継券を出していますので、参考にしたらどうでしょうか。コミュニティバスは交通弱者のために運行するものであり、税金を投入して確保していかなければならないものですが、次に、多大に投入するだけでなく、採算をどこまで考えるかという問題も生じてくるでしょう。

(事務局)

運転手にはあまり負荷はかけられませんので、豊栄交通さんとも検討をさせ

ていただきたいと思います。

(愛知運輸支局)

一つ確認させていただきませんが、乗務員の交替や労働時間はきちんと管理されていますか。

(豊栄交通)

上限である4時間連続運転をしたら、2時間休憩を取っており、労働管理上は問題ありません。ただ、10月のループ運行への変更では、1回の運行時間が長くなるため、渋滞等でトイレも行けなくなる恐れもありますので、時間調整できるところを設けてほしいと思います。

(愛知運輸支局)

実際のところ、他の自治体で4時間を超える連続運転をしているところがあり、運行ダイヤを全面的に変えざるを得ないところがありましたので、注意させていただきたいと思います。それから、バスを購入する件ですが、バリアフリー法の関係もあるので、手続きも忘れないようお願いします。

(事務局)

本日提示させていただいたルートは、あくまで案ですので、本日頂戴した意見等を加味しながら決定をしていきたいと思います。

(構成員)

利用客が増えると見込んでループ式に変更したのですか。ループ式にすることにより、愛知医大へ行きたい人たちが集まったりして、利用客が片寄るのではないかと危惧しています。また、バスの定員は改造等をすれば、増やすことができるのでしょうか。

(事務局)

ループ式に変更した理由としては、イトーヨーカドーで乗り継ぎの希望者が多かったことありますが、利用客が増えるかどうかは分かりません。利用に片寄りはないかと思われます。また、バスの定員は増やすことはできません。

(会長)

利用者の片寄りについては、バス停間の乗降を調べると分かると思います。そんなに長い区間乗っている人は少ないと思いますが。

(豊栄交通)

運転手に調査をさせることは難しいので、市と相談して調査期間を設けたいと思います。ただ、乗降者数のデータがあり、乗降の多い停留所はわかりますので、それだけでもだいたいは分かると思います。

(構成員)

10月1日からループ運行ということですが、試験運行はなくてもいいのかなと思いました。

(構成員)

久しぶりにバスに乗ったら、前の方の座席に優先席と貼ってありましたが、以前はそのような表示がなくても譲り合っていたと思います。また、固定席が満席の時に乗ろうとしたら、運転手さんが来てくれて補助席を出してくれました。運転手さんはいつもお客に気を使ってくれて大変だと思います。

(事務局)

優先席の表示については、かえって座りにくくなるのなら取ろうと思います。代わりに「みなさん譲り合ってください」というような表示でどうでしょうか。

(会長)

利用者の反応を見て対処するのがいいですね。良かれと思ってした事が、逆に利用しにくくなってしまったのなら、それは順次改善していけばいいのではないのでしょうか。

(構成員)

最近男性利用客が増えてきました。駅でサッと降りて会社に行く人がいたりして、大変いいバスになったと思います。

(会長)

たくさんの方が乗ってくれば、みんなうれしいと思いますよ。

(構成員)

運行本数が増えるとありがたいです。いつの日か1時間に1本の運行を願っていますが、ということがクリアされればいいのでしょうか。できるだけ早く実現したいのですが。

(事務局)

この市営バスの運行には多くの税金を投入しております。実際には、多額の税金を投入してでも必要なものということで、市議会にも認めていただいて運行を行っています。何人のご利用があれば、というような基準を設けることは難しいのですが、運賃収入が多くなってこれば、考えられる状況にはなりません。

(会長)

税金をどれだけ投入するかということですが、運行間隔を今の半分にすれば、単純に倍の運行経費がかかります。それを市民に「いいよ」と言ってもらえるかどうかです。利用者にとっては便利になりますが、実際には大部分が利用されていない人たちの税金を投入しています。こうした実情を情報提供する必要もあります。運賃が100円である限りは、黒字になることは難しいでしょう。市としては、1時間に1本の運行にするとときに、利用者負担を増やしていくという検討ができるようにしておく必要があります。

(豊栄交通)

一つの考えとして、朝早くから夜遅くまで運行する基幹となるバスを明確にしておき、あとのバスを基幹となるバスにくっつけるような運行があってもよいと思います。

(タクシー協会)

コミュニティバスは、市民の足を確保し、交通空白地を解消するのが目的であるため、税金を投入して助けていくという考えの基に運行するものだと思います。市町村が運営するバスは、元々は、無料バスが多かったようですが、今では1コインが全国的になっています。200円、300円といった運賃は、コミュニティバスにはそぐわない感じがします。今後は、広域的なコミュニティバスにしたり、隣接市町村と連携したりすることが検討されていくのではないのでしょうか。コミュニティバスについては、採算性だけを考えるという訳にはいかないと思います。

(構成員)

以前から話があることですが、スーパーなどから広告費をとったらどうでしょうか。

(会長)

税金ばかりでなく、運行経費に充てるための収入は、どんどん研究していただく下さい。

(事務局)

6月の条例改正でも、停留所名で記載してあったものを地番に変えて記載し、停留所名に企業名を付けやすいようにしました。ただし、指定管理者制度を活用して運行しておりますので、指定管理者制度下での広告の考え方を庁内でも統一していきたいと思います。

(バス協会)

4月から本格運行ということですが、現在のバス車両はどういう形態でしょうか。

(事務局)

2台は市が所有しているもので、もう2台は豊栄交通さんが所有のマイクロバスで運行をしています。

(会長)

次のルート見直しについては、周知徹底をしっかりとってください。9月15日ぐらいに1回というだけではなく、固定客が多いので、車内での周知や回数券売場など、いろいろなところで周知をお願いします。

(タクシー協会)

安全の確保についての話が出ていませんが、公共交通においては安全確保が1番の重要事項であります。路線やタイヤのチェックをきちんと行うことが、利便性の確保にもつながります。

(構成員)

自主的に作成し、東ルートからの風景を収めたDVDをシニアの大会で放映したら、東ルート以外のルートのものもほしいという要望が出ました。利用者の確保につながるのであれば、いいことであるので、そのような話が具体的に出てきましたら、相談に乗らせていただきたいと思います。

(名鉄バス)

「森林公園ゴルフ場～藤が丘」路線を廃止し、ご迷惑をおかけしております。廃止路線について、コミュニティバスの議論に発展させていただき、大変ありがとうございます。バス事業にとってサービスの向上は、大事なことでありますが、コミュニティバスの形態が、公共施設等をつなぐ路線から生活路線へと移行してきている中、様々な要望を満たすためにコースがタイトになるこ

とが心配されます。バス事業者としては、何を置いても安全確保を基本に運行していただきたいと思います。

また、尾張旭向ヶ丘と名鉄バスセンターを結ぶ路線ですが、利用頻度を見まして、この7月1日からみどりヶ丘経由の便数を一部減便し、長久手高校前経由の便数を一部増便しましたので合わせてご報告させていただきます。よろしくお願いたします。

(会長)

こうした情報は、市民に知ってもらう方策を何らかの形でお願いします。簡単な方法でもいいので、ぜひ情報提供をしていってください。

(4) その他

(事務局説明)

本日は、いろいろとご意見をいただきまして、大変ありがとうございました。10月1日からのループ運行に向けて、今後、必要な事務を執りながら関係機関と調整をさせていただき、詳細な部分を決定していきますので、どうぞよろしくお願いたします。

それから、市営バスは狭い道路を運行しますので、水道やガス等の工事が運行に影響する場合がありますので、事前に届出を出していただく制度を設けました。また、運行上や利用者の乗降について安全を確保するための道路修繕事務を担当の土木管理課に対し要望していこうと考えております。

次回の交通会議につきましては、1月もしくは2月頃に運行の状況などをお知らせすること等で、開催したいと考えております。

なお、皆様方におかれましては、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、こうした場で皆様と情報共有していきたいと思っております。

(会長)

ルート見直しの10月1日前に確定したことや、本日の質問への回答がはっきりすれば、知らせてください。それでは皆様、長時間に渡り大変ありがとうございました。