

## 平成21年度第1回尾張旭市地域公共交通会議録

### 1 開催日時

平成21年7月3日(金)

開会 午前10時00分

閉会 正午

### 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、森 勝智、多川 光和、寺田 千珠子、渡辺 鎮夫、吉岡 実(代理出席)、加藤 猛、眞野 隆久、伊藤 秀雄(代理出席)、永山 明光、坂西 記明(代理出席)、小林 裕之、森谷 規生(代理出席)、森 令治、杉村 美行、伊藤 博昭  
全16名

### 4 欠席委員

城 文子 1名

### 5 傍聴者数

5名

### 6 出席した事務局職員

都市計画課長 桜井 政則

都市計画課係長 山下 昭彦

都市計画課主査 大和 弘明

都市計画課主事補 浅野 心平

### 7 議題等

- (1) 平成20年度第2回会議概要の確認
- (2) 平成20年度市営バス等の状況について
- (3) 乗合バス事業者からの退出意向の申し出に係る対応方策について
- (4) 名古屋市営バスのルート再編について
- (5) その他

### 8 会議の要旨

#### あいさつ

(事務局)

定刻となりましたので、ただいまから、平成21年度第1回尾張旭市地域公共交通会議を開催させていただきます。開催に当たりまして、都市整備部長よりご挨拶申し上げます。

(都市整備部長)

皆様方には、日ごろより本市の市営バスの運行に対して多大なるご協力を賜り、心から感謝申し上げます。さて、昨今の路線バス事業につきましては、どこも厳しい状況にあるとお聞きしております。これは、本市域内を運行していただいているバス路線につ

いても、例外ではないようでございます。なお、このことにつきましては、本日の検討事項として関係してございますので、後ほどご議論いただきたいと思いますが、せっかくの機会でございますので、本市の公共交通のあり方に対し、ぜひともご指導ご鞭撻いただきたいと思っております。本日はよろしく願いいたします。

(事務局)

今回、人事異動等によりまして、新たに会議の構成員として加わっていただいた方の紹介をさせていただきたいと思えます。

まず、自治連合協議会からは、森様と多川様に新たにご出席いただいております。次に、中部運輸局愛知運輸支局からは小林様、本日は代理として坂西様に、そして尾張建設事務所維持管理課からは、森様にご出席いただいております。また、名鉄バス株式会社からは藤田様、本日は代理として吉岡様にご出席いただいております。さらに、今回からは、本市の西側地域を運行していただいております名古屋市交通局さんにもご参加いただけることになりまして、代表として眞野様にご出席いただいております。

最後に、私ども市役所からは、ただいまご挨拶申し上げました伊藤が、今年4月に都市整備部長に就任し、本日出席させていただいております。また、事務局につきましても人事異動により今年度からメンバーが変わりまして、課長は桜井、係長に山下、そして担当に浅野、ということで、全員が1年目という顔ぶれになっております。何かと至らぬ点も多いかと思えますが、なにとぞよろしく願いしたいと思えます。

なお、以上によりまして、これまで副会長をお願いしておりました方が変わられましたので、後任をお願いする必要がございます。つきましては、もしよろしければ、今回新たに自治連合協議会からご参加いただくこととなりました森様に、副会長をお願いしたいと思えますが、皆様いかがでしょうか。

(構成員)

異議なし

## **(1) 平成20年度第2回会議概要の確認**

(事務局)

本年2月に開催しました「平成20年度第2回会議」の後、事務局において会議概要を作成し、会議に出席された構成員の皆様へ、内容のご確認をいただいたところでございます。なお、この会議概要につきましては、既に市ホームページにおいて、公表しているところでございまして、お手元にはその写しを配布させていただいております。

## **(2) 平成20年度市営バス等の状況について**

(事務局)

平成20年4月1日をもって、名鉄バスの尾張旭市内線「藤が丘～森林公園ゴルフ場」の路線が廃止となり、本市の東部から直接、名古屋市営地下鉄東山線の藤が丘駅へと通ずる公共交通機関がなくなってしまったため、多数の方から、その復活又は代替交

通手段の整備に関する声をお寄せいただいたところでございます。

また同日から、指定管理者制度を導入し、本格運行を開始したところでございます。本日もご出席いただいております豊栄交通さんに指定管理者となつていただき、サービスの充実に力を入れていただいております。「協賛広告の実施」や、「市民祭」でのバスの展示、「郵便局での回数券販売」など、市営バスの活性化に対し、積極的に取り組んでいただいているところでございます。

続いて、8月27日には、JR東海バスから路線バス事業廃止の申し出がございました。このことについては、このあと、検討課題として、皆様方からご意見を頂戴したいと考えているものでございます。

続いて、10月1日からは、「ルート変更」としまして、それまで4ルートあった路線を2ルートに統合し、利便性の向上を図ったところでございます。なお、変更当初は混乱が予想されましたが、市民の皆さんのご協力や豊栄交通さんの努力によりまして、今日まで大きなトラブル無く、順調に運行がされているところでございます。

最後に、11月27日には新たに2台の車両を購入しまして、全ての車両がきれいにデザインされた「あさび一号」となり、ようやく当初描いた形で運行できるようになったものでございます。

続いて、市営バスの概要についてでございますが、本市の市営バスは、平成20年4月1日から、西、南西、東及び南ルートの4ルートで、起点と終点を往復する「シャトル方式」による本格運行を開始しました。そして、同年10月1日から、西ルートと南西ルートを統合した「西ルート」、東ルートと南ルートを統合した「東ルート」の2ルートに再編し、それぞれ「右回り」及び「左回り」の「双方向ループ方式」による運行に変更したところでございます。なお、東ルートにつきましては、定員27人のマイクロバス2台で、そして西ルートにつきましては、定員23人のマイクロバス2台で運行してございまして、利用料金は、1回100円としており、小学校未就学児並びに障がい者や、障がい児本人、そしてその付添い人1名を無料としております。

運行日につきましては、平日及び土曜日とし、日曜、祝日及び年末年始は運休としております。また、運行時間は8時20分から17時30分までとし、1日7便を運行しており、運行距離は、西ルートが23.1km、東ルートが24.2kmとしております。

続いて「市営バス運行の経緯」についてでございますが、まず「試験運行開始前」につきましては、市議会への陳情書の提出や特別委員会の設置などがございまして、平成15年度には「尾張旭市交通問題対策協議会」を開催し、提言をまとめていただいたところでございます。その後、その提言に基づき、平成16年度に「尾張旭市交通問題懇話会」を開催し、「市内の交通空白地」の解消をめざすため、試験運行に向けてのルート設定や使用車両の検討を行ったところでございます。

以上の取り組みによりまして、平成16年12月1日から9人乗りワゴン車による3ルートでの試験運行が開始され、その後2回のルート見直しを実施したところでございます。そして、昨年4月1日から指定管理者制度による本格運行が開始され、10月1日から現在の形で運行されることとなったものでございます。

続いて、これらの期間における利用者数の推移でございます。1日あたりの平均利用者数は、運行体制や内容が異なるものの、年々増加しており、今年度に入ってから前年を上回っている状況にあります

次に「市営バスの利用状況」についてでございますが、まず「ルート別利用者数の状況」でございます。12～2月の間は、気温等を要因とする自然減と思われる減少がございましたが、3月になり増加傾向にあるところございます。なお、東ルートでは12月の利用者数が増加しておりますが、これはクリスマス時期に団体利用があったようであり、これが影響しているようでございます。

続いて、平成20年10月から平成21年3月までの間における西ルート及び東ルートの「運行便別利用者数の状況」でございますが、「第2便」の割合が最も高くなってございます。なお、第1便と第7便につきましては、全ルートのうち、一部の区間のみの運行となつてございますので同便の利用者数は、他の便と比較して少ない状況にございます。

次に、昨年11月と本年1月、そして3月における1日当りの利用者数を運行便別にそれぞれ集計しました結果は、全体として3月の利用者数が多く、それ以外に月ごとの特徴的な違いは見受けられなかったところでございます。なお、ルート上にある病院の開院時間や商業施設の开店時間などが影響しているようであり、大型商業施設内に停留所が設置されている「東ルート」では、これが顕著に現れているようでございます。

続いて、停留所別に乗車・降車に分けて集計しました結果は、西ルート・東ルートの右回り及び左回りの乗車、降車ともに、北部地域での利用者数が多く、中央部地域や南部地域での利用者数が少ない、「北高中南低」とも言える状況にあることがわかりました。

具体的には、住宅地における停留所の利用状況を見た場合、北部の丘陵地域にある住宅地で多数の利用があったのに対し、矢田川より南や、井田町、瀬戸川町、北山町といった市中央部の住宅地では少数にとどまっております。

また、公共施設における停留所の利用状況を見た場合、「市役所」停留所の利用は多いものの、その他の公共施設の停留所の利用は思いのほか少なく、当該施設での行事開催などとの関連性も影響しているものと考えられるところでございます。

さらに、「旭労災病院」や「愛知医大」などの病院に隣接した停留所の利用は、乗車、降車ともに多く、市営バスの運営において最も重要な停留所となっていることが改めて認識できたところでございます。また、大型商業施設内に設置した「三郷南」の利用者数も「右回り」「左回り」とともに多く、こちらも大変重要な停留所となっているところでございます。

最後に、鉄道駅に隣接した停留所の利用状況につきましては、比較的「乗車」での利用が少なく、「鉄道を降りた後に市営バスを利用する」といったニーズに十分応えられていないことが考えられ、今後鉄道との連携に課題があると考えられるところでございます。

続いて、昨年10月から本年3月までの間の、各ルートにおける停留所の利用状況、1日あたり平均利用者数を集計した結果を、「ルート別の停留所利用の状況」としてまと

めました結果、1日あたり平均30名のところから、0名のところまで、停留所によって大きな差があるのが判明したところでございます。

次に、本年3月の1か月間の曜日別の利用者数を集計しました結果、土曜日の利用者数が最も少なく、一部の病院の休日と重複していることや、家族での外出機会が多いといったことが、その要因の一つであると考えられるところでございます。また、比較的水曜日の利用者数も少ない傾向がございますが、こちらも水曜日の午後を休診とする病院が多数あることがその要因の一つであると考えられるところでございます。

続いて「市営バスの運行経費の状況」についてでございます。試験運行の開始以降、ルートの実証実験等を実施した関係で、収入率は、平成17年度と比較し低下してございます。また、平成20年度については、前年度と比較して利用者数が大幅に増加したものの、障がい者本人の運賃無料化や、「双方向ループ方式」への運行方式変更に伴う乗り継ぎ者の減少により、収入率の上昇は僅かなものとなっております。

参考までに近隣自治体の状況を見てまいりますと、収入率は各市町ともに1割未満から4割程度となっておりますが、運行目的や路線数、運行回数や運賃特例などの面で違いがあるため、一概に比較することはできないものとなっております。

なお、市営バスの利用促進や、今後の見直しに当たっては、この実態について積極的に公表する必要があり、特に「市負担額」の部分につきましては、「市民負担額である」といった形で市民の皆さんに認識いただくことも必要であると考えているところでございます。

続いて、「市営バス運行に対する市民意識」についてでございます。より利用しやすい市営バスの運行を行うためには、市営バスの利用状況の調査・分析を行うとともに、市民ニーズや意見・提言等を把握して、現在の運行内容における課題・問題点を整理することが必要であると考えられるところでございます。

なお、当市では、総合計画に定める「施策」「基本事業」「事務事業」の目的達成度を明らかにするため、2年に1度、満18歳以上の市民のなかから、3,000人を対象として、「まちづくりアンケート」を実施しておりますが、今回は、本年1月に実施したこのアンケートにおいて、市営バスの利用状況や、満足度をお聞きした事項がございましたので、こちらを活用して市民意識の状況を確認したところでございます。

まず、「市営バスの利用状況」についてでございます。全体としましては、「利用したことがある」「利用してみたい」が全体の半数以上を占めておりましたが、3割以上の方が「今後も利用する予定はない」とし、「運行していることを知らない」とする方が全体の4%もあったところでございます。

続いてこの結果を「年齢別」「地域別」に集計いたしますと、「利用したことがある」とする割合は、若干女性のほうが高く、「運行していることを知らない」とする割合は男性のほうが高くなっておりました。また、年齢別では、「利用したことがある」とする割合は、年齢層が高くなるにつれ高くなっており、地域別では、市南部にある「本地原地

区」において「利用したことがある」とする割合が高く、先ほどの停留所別の集計で「市南部の利用が少ない」とした結果とは、異なったものとなっております。

次に、ただいまの「利用状況」に関する質問において「利用したことはないが、利用してみたい」「利用したことはなく、今後も利用する予定はない」と回答のあった方にその「利用したことの理由」をお聞きした結果でございます。「他の交通手段のほうが便利」とする割合が最も高く、次いで「利用時間が合わない」「運行本数が少ない」とする割合が高くなっておりました。

続いてこの結果を「年齢別」「地域別」に集計いたしますと、性別では、回答に大きな差異は認められなかったものの、年齢別では、年齢層が低いほど、「他の交通手段のほうが便利」とする割合が高くなっておりました。また、地域別では、「停留所が遠い」とする割合は「旭丘地区」で高く、「運行本数が少ない」とする割合は「瑞鳳地区」で高くなっており、「他の交通手段のほうが便利」とする割合は「三郷地区」で高くなっておりました。

次に、「利用したことの理由」の自由回答として、多数回答いただいたものに、「自分の車の方が移動しやすい」「高齢者向けであるから」「日曜・祝日が運行していない」「午後4時以降の本数を増やして欲しい」「1回100円は高い」といったご意見がございました。

続いて、市営バスを含む公共交通手段のうち「バス」に対する満足度をお聞きした結果でございます。集計の結果、「満足」「どちらかといえば満足」「普通」とする割合が全体の半数以上を示していた一方で、「どちらかといえば不満」「不満」とする割合が、全体の約4割に達してございました。

この結果を「年齢別」「地域別」に集計いたしますと、女性のほうが、「満足」とする割合だけでなく「不満」とする割合も高くなっており、年齢層が高くなるにつれ、「満足」「どちらかといえば満足」とする割合が、高くなっておりました。また、地域別では、市中央部や南部において「満足」「どちらかといえば満足」とする割合が低く示されてございました。

最後に、この「まちづくりアンケート」の最後において、「今後の尾張旭市のまちづくりに関するご意見」としていただいております。このうち、市営バスに関連する意見としては、「市営バスの本数の増加」や「日曜日の運行」、「バス停位置の見直し」や「早朝や夜間の運行」などといった意見がございました。

以上、これらの結果を踏まえ、簡単に市営バスの課題を整理しますと次のとおりとなります。

まず「現行の市営バスの利用促進」としまして、市営バスの利用者数には、市北部と市中央部・南部との間に差が認められるため、今後はそれぞれの地域のニーズに応じた利用促進策の構築が求められていると考えられます。

次に、「市営バスの運行内容の見直し検討」としまして、「運行ルート」「運行日」「運行時刻」の3点に注目したところでございます。まず、「運行ルートの見直し」としましては、これまでの見直しによりまして、「交通空白地」として定義した、既存のバス停及び鉄道駅から500メートル圏内については、ほぼ全域網羅した形となっております

が、実際には、交差点や踏み切り、河川に架かる橋などによって、実測距離としては500メートル圏外に位置する場合も存在してございます。このため、これらの地域解消を念頭においたルートの見直しが必要であると考えられるところでございます。

さらに、市南部地域では、名古屋市を日常の生活圏としている場合が多く、これにより、名古屋市営地下鉄藤が丘駅への市営バス乗り入れを希望する声が多数あるところでございます。このため、同駅との連携を念頭におき、乗り入れによる連携だけでなく、乗り継ぎによる連携についても検討する必要があると考えられるものでございます。

次に「運行日」としましては、年々土曜日の利用者数は増加傾向にあるところでございますが、病院の休日との重なることや、家族での外出機会の増加などといった理由により、平日と比べ、その利用はまだ低い状態にございます。また一方で、市民からは、日曜日や祝日の運行に対する要望が数多く寄せられております。このため、まずは土曜日の利用促進策の構築を図り、その後、実際のニーズや費用対効果、そして利用料金のあり方などを踏まえたうえで、日曜日や祝日での運行を検討することが必要であると考えられるところでございます。

最後に「運行時刻」につきましては、第1便と第7便は、先ほど申しあげましたように一部の区間のみの運行としている関係上、その他の便と比べ、利用者数が少ない状況にありますが、実際には、早朝や夜間での運行に対する要望や、さらなる増便に対する要望が数多く寄せられております。このため、これらの要望に対応するためのルート設定や利用料金のあり方、さらには使用する車両の種類、台数などについても、検討することが必要であると考えられるところでございます。

そして「その他」といたしまして、継続的な市営バスの運行の実現のためには、運賃以外の収入の確保を図ることも検討する必要があると考えられるものでございます。このため、現在実施しております広告収入の拡大を進めるとともに、協賛制度などについても調査研究していく必要があると考えられるところでございます。

以上、大変説明が長くなってしまい恐縮ですが、最後に今回の資料作成を通じて、私も自身、改めてその実態が具体的なデータとして把握することができたところでございます。このため、今後は継続的にデータ把握を進めるとともに、バス停間のOD調査などにも取り組んでいきたいと考えてございます。また、今回は集計の結果を、まだ十分に評価できておりませんので、このたび中部運輸局さんからご提示いただきました「コミュニティバスの事業評価の手引き」などを参考にして評価を行い、その結果をもって利用者の増加や事業改善につなげてまいりたいと考えております。

さらには、市民への説明責任を果たすためにも、都市計画や駅前広場との関連性や、他自治体のコミュニティバスとの連携等を踏まえた本市の交通戦略としての計画作りについても、検討していかなければならないと考えております。

事務局からの説明は以上でございますが、ここで、昨年4月から市営バスの指定管理者であります、豊栄交通さんからも、昨年度の状況について、補足説明していただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

(豊栄交通)

指定管理者として1年と3カ月が経過いたしました。皆様のご協力のもと、なんとか運行できたと思っております。ただいま説明のありました市営バスの課題につきましては私どもとしましても真摯に受け止めて対応してまいりたいと思います。また、極力、事業者としてやるべきことをやって便利な尾張旭にしていきたいと考えており、「あさび一号」の利用者数の増加を、目標として掲げていきたいと考えております。

今後の課題も多いですが、引き続き頑張ってまいりますのでよろしく申し上げます。

(構成員)

「あさび一号」の利用者として2点質問します。まず、回数券の販売の販売実績についてお聞かせください。「あさび一号」に乗っておりますと、バスの中で運転手から回数券を買っているところを見かけますが、後ろから乗ってくる人もいるため、そこで運転手がとまどっている場合があります。このため、例えば市役所での販売をしてもらえるといいのではないかと前々から思っていました。

もう1点は、東ルートで定員オーバーが少し発生しているようです。乗る人を増やすことも大事ですが、このことへの対応も必要であると思います。

(事務局)

現在、回数券の販売は、車内、アスカ、旭労災病院、郵便局の他に新池交流館でも販売しており、年間の販売実績は6,599冊となっております。

次に積み残しの件につきましては、最近ときどき発生していることはお聞きしておりますが、具体的な対応策が見つからないのが事実でございます。なお、全体の利用者数がまだまだ少ない状態でございますので、車両を大きくしたり、運行回数を増やしたりすることには直ちには結びつきませんが、確かなんらかの対応は必要だと思っております。

(構成員)

バスの中以外での回数券の販売実績をお聞かせください。

(豊栄交通)

平均としましては、旭労災病院で1か月間に10枚程度、新池交流館はほとんど0、アスカでは10枚程度でありまして、圧倒的に車内での販売が多くなっております。郵便局での販売につきましても、去年の12月から始まりましたが、三郷郵便局が一番販売実績が多いものの、ここでも1か月間に10枚程度となっております。このことにつきましても、どのようにして認知していただけるかということに課題があると考えられます。

(構成員)

販売表示が見当たらないと思います。

(豊栄交通)

そちらのほうの改善も必要かと思います。

(会長)

乗り込み時の問題が多いということであれば、運転手さんとの関係をどうするか、教育はきちんとされているか等も含め、整理する必要があると思います。販売場所を知っていただくことも大切ですが、乗り込み時における運転手の対応内容について、改めて検討する必要があると思います。

積み残しの状況については、事務局で把握していますか。これは前回の会議でも議題に上がったことです。発生状況の把握がなければ対策を打つこともできませんし、安全性などの面においても様々な問題が出てきます。いつも発生しやすい所はどこかなどは把握していますか。

(豊栄交通)

東ルート之三郷南停留所での発生件数が一番多くなっています。具体的な人数までは把握していませんが、その他、愛知医大停留所においても発生することがあります。

(構成員)

私が積み残しを体験したのは旭台です。積み残しが発生しますと、旭台で待っていた人たちだけでなく、その先にまで影響が出ることとなります。その際には、結局、東栄小前で待っていた方は全然乗れませんでした。なお、後から聞いたのですが、その日は東部市民センターで高齢の方を対象にした行事があったようで、その結果、普段あまり乗られない方も含めて5人、6人と団体で乗られたことで、積み残しが起こったようでした。

(会長)

そういった情報があらかじめ入手できるといいですね。どうしても役所の中でも横の情報というものはなかなか伝わりにくい状況にあります。ルート沿線でのイベントがある場合に積み残しが発生する可能性があるとするなら、何らかの形で事前に対応がとれるようにすべきかもしれません。

(構成員)

前から疑問に思っていましたが、市役所というのはある意味市営バスのターミナルステーションということが出来ます。そういった所で回数券を販売することは本当にできないのでしょうか。

また、広報のアンケートによりますと、「なぜ利用したことがないのか」という質問に対し、「他の交通手段のほうが便利」と回答された数が一番多かったとのことでした。これは「利用時間が合わない」や「運行本数が少ない」とも絡んでいるとは思いますが、他の交通手段となりますと、自転車を除くと、名鉄とかの電車やJRバスとか、ど

ちらにしても減便や運行路線廃止になっているわけでありまして、こうなってきましたと、市営バス「あさび一号」がますます便利になっていく必要があるように思います。このため、利用時間や運行本数について、具体的な改善策に取り組む必要があると思います。

また、それらと関連して、瀬戸街道沿いの人たちに不便さが出ているようです。自由意見のなかにも「瀬戸街道ルートを創って欲しい」との要望がありましたが、こちらについても検討をお願いしたいと思います。

(事務局)

回数券の販売につきましては、私どもとしても利便性向上のため市役所での回数券の販売を検討しておりますが、指定管理者制度との関係で、なかなか実現ができない状況でございます。

(会長)

まずは、指定管理者制度と市営バスの整理が必要であると思います。行政が対応すべき課題と指定管理者が対応すべき課題を正しく整理しないと、具体的な議論ができませんし、構成員の皆さんもどのように対応すべきか迷うこととなります。ぜひ、このあたりを整理して、そのうえで市役所内で検討を進めていただきたいと思います。

また、先ほどの積み残しの件も、ただいまの回数券の販売の件も昨年から議論されているものであります。事前に十分庁内で検討した後、当会議で説明していただきたいと思います。

次に利用時間や運行本数について、そして「他の交通手段のほうが便利だ」という答えが多かった、「瀬戸街道のルートみたいなのも考えてはどうか」といったアンケート結果に対するご発言がありました。他の交通手段のほうが便利だということは当たり前のことでありまして、車より便利なものを作れるわけがないですし、もっと言うのであれば自転車のほうがさらに便利であります。

本市の市営バスは、基本的に「皆さんの足になれるようなものにしましょう」という形でこれまで整備されてきております。それを他の交通手段と同じ便利さにするにはお金が必要となります。なお、現在の「1時間30分に1本」の運行については、確かに課題であるかと思えます。このため、以前から「1時間に1本」の運行についてのご意見がありましたが、やっぱりそのあたりが、これからの課題であろうかと思えます。

また、瀬戸街道においては、以前名鉄バスが運行していた関係で、競合の観点を踏まえ、現在のルート設定がされております。しかし現在は、この名鉄バスの路線が廃止されてしまったため、再度検討する必要があるとお話しがありました。確かにこれは検討の余地があるかもしれません。今後の議論の対象であると思います。

(運輸支局)

そもそも尾張旭市の市営バスの運行目的は「交通空白地帯の解消」であります。様々な要望があるようですが、朝夕の運行時間の拡大でありますとか、運行本数の増加であ

りますとか、もっと目的を限定し、交通制約者や高齢者を対象とすべきか、あるいは、通勤通学者にまで対応すべきか。これは目的によって運行計画も大きく変わってくることであると思います。運行本数を増加し、すべての地区を網羅できれば素晴らしいことだと思いますが、その分税金が必要となってきます。なかなか難しい問題だと思いますが、運行目的も含め、改めて協議していただきたいと思います。

また、コミュニティバスだけでなく、市内全体の交通ネットワークということ念頭に考えていただく必要があると思います。尾張旭市では、鉄道が中心に走っておりますし、一部の路線で撤退しているとはいえ、民間バス事業者がまだまだ運行しております。そういった基幹となるものがまずあって、コミュニティバスとの乗り継ぎなどの面で、さらにその利便性を補完していくべきであると個人的に考えております。

#### (構成員)

ご本人以外に運転のできる方がおられなかったため、通院の際に市営バスを利用されている方が近所にいらっしゃいましたが、今後はそういった世帯が増加していくものと考えられます。先ほどの発言のとおり、市営バスをどの年齢層を対象にしていくのかをもっと明確にしていく必要があるのではないかと思います。

一方、積み残しの問題についてですが、研修などの開催で大量に乗車する場合において、あらかじめ名古屋市営バスや名鉄バスに電話をして、増便のお願いをした経験があります。このように事前に行事があると分かれば、増便ということも考えられますが、問題は今の「あさび一号」に増便できる余力があるのか、また、代替のバスを用意することができるのか、あるいは勝手に増便ができるのかなどを、十分に検討する必要があると思います。

どちらにしても税金が必要なことですが、足腰の不自由な方にとってみれば、大変大事な交通機関となりつつあることを現実の問題として見させてもらっております。今後も市営バスを大事にしていきたいと考えています。

#### (事務局)

積み残しの件につきましては、おっしゃられましたとおりのイベントの有無について把握する術がないか調べたいと思います。

また、「都市計画マスタープラン」の策定に当たって、高齢化が進むと市営バスの重要度がますます進むであろうという認識を皆さんお持ちであるということをお聞きしております。このため、これらを踏まえた形で各種施策を展開していく必要があると考えております。

#### (会長)

ぜひ、マスタープランに関連事項を盛り込んでいただくと良いかと思います。これによって、予算の獲得等にもつながる可能性があります。

(タクシー協会)

先ほどの市役所での回数券の販売の件についてですが、指定管理者制度というのは、あくまでも行政目的、社会福祉目的を達成するための手段であって、地域公共交通としては、市が責任を持って運営していることであろうかと思えます。それを自ら壁をつくってしまって努力なされないということでは、市当局の責任ある立場としてはいかななものかと思えます。

また、今後交通弱者が増加していくことは間違いなく、こういった方々を助けるという意識で運営されるのがコミュニティバス事業の本質ではないかと思えます。どんどん運行時間を拡大したり、運行本数を増加したりするのは税金の投入をすればいくらでもできますが、これらすべての課題に対応するのは大変なことであると思えます。

(守山警察署)

高齢者の交通事故防止の関係で、さまざまな対策をとっておりますが、尾張旭市では今年9月から運転免許証の自主返納者に対し、住基カードの発行手数料を無料とし、さらに市営バスの回数券も配布することとなりました。警察としましては、公共交通機関を使っていただくことは、事故の防止の面で非常にありがたく思います。

(会長)

高齢者の交通事故もずいぶん増えているということですから、交通事故防止の観点からも対応できるようなご意見を、今後ともよろしくお願ひしたいと思えます。

なお、基本的に「市営バスに関する課題」を書くことは簡単ですが、「本年度は何をテーマとしてやるのか」、また、「市民の皆さんにこうやってメッセージ出して今年やっていきたい」といったことを議論するのが、この会議の本質であると思えます。このため、課題を掲げていても、文章だけでは次のステップには何もつながらなく、また同じ議論を繰り返すだけとなりかねません。最初から100点はとれないかもしれません。しかし、2点3点でもいいから、上のレベルを目指すことが基本的なスタンスだと思います。ぜひそういうものを次の会議ではやっていただきたいと思えます。

### **(3) 乗合バス事業者からの退出意向の申し出に係る対応方策について**

(事務局)

昨年8月の愛知県バス対策協議会において、JR東海バスが、路線バス事業から撤退するという意思表示がございました。これまで、関係自治体との情報交換や、該当路線の利用者数の分析などを行ったところでございますが、JR東海バスからの撤退の意向は強く、路線廃止を免れることはできない情勢となったところでございます。

なお、この路線での停留所は、周囲に住居が存在しない地域に3箇所設置されております。このため今回の廃止によって、交通空白地が発生することはない状況にあるところでございます。

また、この路線の利用状況についてでございますが、平日、休日ともに1便当たりの利用者数は、乗降ともに、0.0から0.4人と、極めて少ない状況にございます。

以上の事項を総合的に勘案いたしますと、本市としましては、「当路線における利用状況や、廃止に伴う周辺地域への影響を考慮した結果、路線の廃止はやむを得ないものとする。また、このことに伴う代替方策等については、現状では講じないものとする」として、県のバス対策協議会に報告を行いたいと考えているところでございます。

(会長)

今年の8月25日の県のバス対策協議会において、JR東海バス運行路線廃止に対し、「やむなしとして意見を提出する」とのことですが、よろしいでしょうか。

(構成員)

尾張旭市として「廃止やむなし」という結論に至ることはわかりますが、近隣自治体の瀬戸市や春日井市にとっては大きな影響があると思います。このあたりはよろしいのでしょうか。

(会長)

道路運送法の改正で、参入、撤退の規制緩和がなされ、それによって撤退と参入は自由であるとされました。なお、法律上は「半年前」となっていますが、愛知県では「1年前」に廃止の申し出をすることとなっており、その際には関係する市町での論議を求めることとなっています。このため、今回の8月に開催される県のバス対策協議会に各市町は意見を提出することになります。ところで、春日井市や瀬戸市の状況は確認できていますか。

(事務局)

瀬戸市につきましては、既に全会一致で「廃止やむなし」との結論に至っております。また、春日井市につきましても、昨年10月の会議の場で廃止に関する結論に至っております。

(会長)

瀬戸市では、対応方策としてコミュニティバスの運行を行うという形になっています。それでは、尾張旭市地域公共交通会議の結論としまして、事務局案のとおりとしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(構成員)

異議なし

#### **(4) 名古屋市営バスルート再編について**

(事務局)

現在、本市の西部地域におきましては、名古屋市営バスが運行されており、本市の公共交通の重要な一翼を担っていただいているところでございます。今回ご提示させてい

ただきましたのは、この路線のうち、「志段味巡回線」という路線のルートが変更されることとなったためでございます。これは、ただいまご議論いただきましたＪＲ東海バスの路線バス事業からの全面撤退などに伴い、名古屋市が志段味地区の交通利便性の確保などを目的として、現在運行中の路線を変更することになったものでございます。

なお、今回の変更に係る運輸局等への手続きにおいては、本会議での合意の必要性はないところでございますが、名古屋市営バスを「本市における公共交通の一つ」として捉えた場合には、本会議でご協議いただくことが適当であると考えられますので、今回ご提示させていただいたところでございます。

具体的な変更内容でございますが、現在は、志段味方面から県道篠木尾張旭線を南下した後、「印場西」交差点から瀬戸街道を西方面に向かい、名鉄瀬戸線印場駅に至り、再度同じ行程を戻るといった形で運行されております。

一方、変更後につきましては、「労災病院西」交差点から「旭労災病院」方面に方向を変え、そこから桜ヶ丘通りを南下し、「印場東」交差点から瀬戸街道を西方面に向い、名鉄瀬戸線印場駅を経由して、最終的には小幡駅に至る形で運行される予定でございます。本年１０月１日から運行開始される予定とのことでございます。

なお、当該路線の全体に係る現行の状況及び変更後の状況につきましては、名古屋市交通局の方から補足説明等をしていただきたいと思います。

(名古屋市交通局)

ただいま説明がありましたように、１０月からＪＲ東海バスが路線バス事業から撤退することに伴い、関連する路線の再編を行う予定でございます。名古屋市といたしましても、ただいまご議論ありましたとおり名古屋市内の廃止路線については代替方策をとる必要がございます。そこで、この志段味巡回系統につきまして、路線廃止についての代替方策を行うとともに、現在のゆとりーとラインとの競合や狭い範囲での運行によって利便性が低いこともあり、これをきっかけとして思い切ったルート変更を行い、小幡から上志段味までの乗り入れを行う計画を立てたものでございます。

その中で、旭労災病院に少しでも近づけたいため、今回尾張旭市の協力をいただき、桜ヶ丘通りをバス路線とする申請をし、運行時間帯については９時台から１６時台で、毎時１本の運行を考えております。

なお、尾張旭市営バスとの連携を図るため、桜ヶ丘町一丁目、三丁目、白鳳町一丁目のバス停につきましては、「あさび一号」のバス停のすぐそばにバス停を設置する予定です。また、東尾張病院、旭労災病院、印場東の交差点付近にもバス停を設置する予定でございます。計６か所にバス停を設置する予定でございます。なお、詳細につきましては、後日改めて発表させていただきますのでよろしく申し上げます。

(構成員)

藤丘１２系統は廃止されるということですか。

(名古屋市交通局)

志段味巡回系統の経路を変更するだけで、藤丘12系統は存続します。なお、藤丘12系統についても、現在、中志段味までの運行を上志段味まで延伸して運行する予定をしております。

(会長)

藤丘12系統の利用者は多いのですか。

(名古屋市交通局)

ご利用はいただいておりますが、採算としては厳しい状況にあります。

(会長)

これを印場駅に乗り入れるといったことはお考えですか。

(名古屋市交通局)

印場駅まで乗り入れるとなりますと、運行上の問題がありますので、今のところは考えておりません。

(会長)

尾張旭市内で藤が丘行きのバスはこれしかありません。尾張旭市では藤が丘までの乗り入れの要望が多数あります。今回見直しをされるのであれば、印場駅への乗り入れについてもご検討いただきたいと思いますが、今回は難しいですか。

(名古屋市交通局)

今回は難しいと思います。しかし、ご要望については、引き続き、庁内で検討していきたいと考えております。

(会長)

印場駅には駅前広場がありますから、まだバスが乗り入れる余裕は十分あります。「印場駅に行けばなんとかなる」ということができるといいのではないかと思います。ぜひご検討いただくことを要望させていただきます。

## **(5) その他**

(事務局)

まず「市営バスあさび一号を育てる会について」ご説明させていただきます。これまで5回にわたる準備会の開催を経て、去る6月4日に、20名の市民の皆様参加により「市営バスあさび一号を育てる会」が、設立されたところでございます。

具体的な活動内容はまだ決まてございませんが、あさび一号の賢い利用方法の紹介や、利用体験記の作成などによって、利用者の拡大につなげることを企画いただけると

のことで、私どもとしましては、今後の活動に対し、大いに期待しているところでございます。この「育てる会」の活動につきましては、機会がある都度、本会議の皆様方にもお知らせしてまいりたいと考えております。

続きまして、現在、JR東海バスの夜行高速バス「ドリームとよた号」が、名古屋駅から尾張旭駅を經由し、東京まで運行されておりますが、名鉄瀬戸線印場駅にも停留所を設置するとの発表がJR東海バスからなされたところでございます。

ダイヤ改正日は本年7月24日であり、既に切符の予約販売を開始しているところでございます。ルートといたしましては、名古屋駅から今回新設される印場駅を經由した後、瀬戸市、豊田市、岡崎市を經由し、高速道路にて東京に至るというものでございます。また、運行本数は上下それぞれ1日1便となっております。

なお、JR東海バスに確認しましたところ、現在、停留所がございませぬ尾張旭駅前では、1日上下併せて3名程度の利用者があるとのことでございました。こちらにつきましては、市の広報で関連記事を掲載する予定でございます。

続きまして、今後の地域公共交通会議の開催についてでございます。本会議を開始した当初は、市営バスのルート見直しなどにより、年2回のペースで開催させていただき、皆様に多大なるご協力をいただいたところでございます。

なお、今年度につきましては、今のところルートの見直しや運賃改定などを予定してないところでございますが、今後、本日ご説明しました市営バスの実績に対する評価を行いました後、対応策や改善策を検討することを予定しております。このため、これらがまとまりました際には、再度会議を開催し、皆様方にご意見を頂戴したいと考えております。具体的な開催日時につきましては、改めてご連絡させていただきたいと思っておりますので、なにとぞよろしく申し上げます。

#### (構成員)

次回の会議の議題は、本日配布された資料にある「市営バスの課題について」ということとなりますか。

#### (事務局)

まず、評価をどうやって行うのかを検討し、実際の評価を行うことを予定しております。その後、この結果を踏まえたうえで「市営バスの課題」について考えてまいりたいと思っております。

#### (会長)

未定で構いませんので、もう少し前向きにお答えいただいたほうが良いと思っております。先ほどの説明で、今後PDCAサイクルを構築したいとのことであったかと思っております。このため、今年度のどれくらいの時期にどのようにしてやっていきたいか、評価は自分でやるのか、この会議で検討するのかなどを、きちんと説明したほうがよいかと思っております。

(事務局)

まず、評価項目をどのように設定するかを決める必要がございます。今回中部運輸局さんから評価の指針が示されましたが、それらを参考としながら、「あさび一号」の評価のあり方について皆様方と協議していきたいと考えております。

(会長)

コミュニティバスはどのような形でチェックすべきか、どのような項目をデータとしてとっておくべきか、そういったことを議論して「手引き」を中部運輸局と協力して作らせていただきました。また、中部運輸局管内における30都市か40都市ぐらいのユニークな事例をまとめた事例集についても作成しました。各地でどんな知恵が出され、どんな取り組みを展開しておられるかが紹介されております。これらを参考にさせていただけるといいのではないかと思います。なお、この「コミュニティバスの事業評価の手引き」と「地域公共交通活性化事例の収集・分析及び情報発信の検討」に関する調査は事務局で保管しているかと思います。また、中部運輸局のホームページでも公開されておりますので、ぜひご覧いただければと思います。

なお、年度初めの会議においては、年間のスケジュールを提示すべきであると思います。次回からはぜひそのようにしていただきたいと思います。

(構成員)

次の地域公共交通会議は、今年中に「あさび一号」の評価項目が示され、これに基づき開催される予定であるということですか。

(会長)

評価項目を議題として会議を開催するよりも、事前に事務局が手引きを参考にして評価項目を検討し、その結果をもって会議を開催したほうがよろしいかと思います。なお、場合によっては構成員さんの皆さんにもご相談に乗っていただくことがあるかもしれません。

そして、この結果を踏まえ、来年度の予算編成の時期を考慮し、「たたき台」を作成していく必要があると思います

(愛知県)

愛知県では現在「エコモビリティライフ」と称し、車、公共交通機関、徒歩、自転車等を賢く使い分けて、環境負荷を減らし、そして公共交通の活性化につなげようとする取り組みを推進しております。なお、今後各種イベント等を実施していく予定でございますので、ご協力をよろしくお願い致します。

(会長)

来年はCOP10が名古屋で開催されるということで、環境問題に関しましても名古屋を中心に情報発信が行われると思います。交通の問題は環境問題と深く関わりがあり

ますのでぜひ関心をお持ちください。

また「あさび一号」に関しましても、様々なご意見をいただけるとありがたいと思いますし、「育てる会」へのご支援についてもよろしく願いいたします。

それではそろそろ時間となりますので、以上とさせていただきます。皆様、本日は長時間にわたり、大変お疲れさまでした。

