

平成21年度第2回尾張旭市地域公共交通会議会議録

- 1 開催日時
平成21年10月30日(金)
開会 午前10時00分
閉会 正午
- 2 開催場所
市民会館 2階 第3会議室
- 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、加藤 猛、
眞野 隆久、伊藤 秀雄(代理出席)、永山 明光、古橋 靖弘(代理出席)、
米山 一記(代理出席)、森 令治、杉村 美行 全13名
- 4 欠席委員
城 文子、藤田 信彰、小林 宏、伊藤 博昭 4名
- 5 傍聴者数
2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
都市計画課主事補 浅野 心平
- 7 議題等
 - (1) 尾張旭市営バス停留所の位置変更について
 - (2) 平成21年度尾張旭市営バス等の取り組み状況について
 - (3) 尾張旭市地域公共交通会議開催要綱の一部改正について
 - (4) 尾張旭市営バスの事業評価について
 - (5) その他
- 8 会議の要旨

あいさつ

(事務局)

おはようございます。本日は、ご多忙のところ、ご出席いただき誠にありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまから、平成21年度第2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。

それでは、早速ではございますが、以後の会の取り回しにつきましては、伊豆原会長にお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

(1) 尾張旭市営バス停留所の位置変更について

(事務局説明)

当初民有地に設置しておりました「西ルート右回り」の「城山町城山」停留所が、宅地

分譲によって使用できなくなったため、位置変更を行う必要が生じました。このため、変更候補地の選定に関し、守山警察署との協議を行いましたところ、当初の位置から北へ約70メートル移動することとなり、運輸支局への届出書の提出が必要となりました。

なお、この届出書の提出に当たっては、本地域公共交通会議での協議が調っていることを証する書類の添付が必要となりますことから、本来であれば尾張旭市地域公共交通会議を開催し、皆様にご協議いただくところでありましたが、利用者への周知期間や宅地分譲関係者からの要望、また各種変更手続きに係る期間を考慮しますと、会議を開催する日程的な余裕がなかったため、誠に勝手ながら郵送にて協議をさせていただいたところがございます。

その結果、皆様からの同意をいただきましたので、協議が調っていることを証する書類を9月4日に作成し、当初の予定どおり、10月5日（月）をもって停留所の位置変更を行ったところでございます。なお、位置変更に当たっては、利用者への周知を図るため、広報、当該停留所、市営バス車内及び市ホームページ、周辺町内会の回覧板にて記事を掲載し、変更後の停留所は、変更の1週間前の9月28日から設置し、さらに変更前の停留所は、変更した旨の案内を時刻表に貼り、1週間後の10月14日（月）をもって撤去したところでございます。

皆様の多大なるご協力によりまして、位置変更に伴う利用者の混乱もなく、大変スムーズに変更することができたところでございます。この場を借りて、改めてお礼を申し上げます。

(2) 平成21年度尾張旭市営バス等の取り組み状況について

(事務局説明)

今年の4月から今日までの市営バス等の取り組み状況について説明させていただきたいと思えます。

まず4月29日の昭和の日に開催された「あさひ健康フェスタ」に参加し、市営バスの啓発事業を実施いたしました。

次に5月18日には、新型インフルエンザ感染拡大に伴い、市営バスに消毒液を配置するなどの対処を取ったところでございます。なお、7月10日からは一時休止しているところでございます。

続いて、6月4日に、市営バスを守り育てていくことを目的として、市民の方による「あさひ一号」を育てる会が発足しまして、当日は、規約の制定や役員の選出、活動計画の検討などを行いました。なお、現在この育てる会には24名の方が参加されており、積極的に活動をいただいているところでございます。

次に6月6日には、「ふるさとガイド旭」のメンバーの方に、市営バスに試乗していただき、土曜日利用者拡大のため、市営バス車内での観光案内を検討いたしました。こちらに関しましては、今年度の5月31日付で中日新聞にとりあげていただきましたが、試乗の結果、実施は難しいとのことで、残念ながら実現には至りませんでした。

続いて7月3日には、地域公共交通会議を開催し、平成20年度の市営バス等の状況や

乗合バス事業者退出対応方策、名古屋市営バスのルート再編などについて協議いただいたところでございます。

次に7月28日には、先ほどの育てる会の役員会が開催され、活動計画の検討や広報・啓発事業の検討、市民祭での活動検討を行いました。

また、同日からは、名鉄瀬戸線印場駅に市内で2箇所目となりますJR東海バス「ドリームとよた号」の停留所が設置されました。

続いて、8月25日には、育てる会の定例会が開催され、活動計画の検討や広報・啓発事業の検討、市民祭での活動検討がされました。

また同日、愛知県バス対策協議会が開催され、廃止申出路線に係る対応などを行ったところでございます。

続いて、8月26日には、市営バスが市教育委員会の「子ども見守りパトロール」に指定され、運行中における児童生徒の見守りを行うための出発式が盛大に開催されました。なお、幸いこれまでのところ対象となるような事件はないとのことでございます。

次に9月1日には、運転免許証自主返納の際に、市営バス回数券を贈呈する取り組みが開始され、現在までの間、18冊が贈呈されたとのことでございます。

続いて、9月25日には育てる会の定例会が開催され、愛知県の「あいちエコモビリティライフ促進モデル事業について」と「駅前にぎわいフェスタについて」そして会報「あさぴー号だより」創刊号について検討がなされました。

次に10月1日には、JR東海バス小幡緑地線が路線廃止され、このことに伴い、同日から名古屋市営バス志段味巡回系統の路線変更によって市内に停留所が4箇所新設されたところでございます。さらに、同日から市営バス全車両にAED（自動体外式除細動器）を設置し、さらに安心してご利用いただくことができるようになりました。なお、これまでのところ使用実績はございません。

続いて、10月5日には、先ほど申し上げました「城山町城山」停留所の位置変更を行いました。10月7日には台風18号の接近によって、本格運行開始後初めてとなる始発便と第2便の一部を運休したところでございます。

次に10月10日に開催された「尾張旭駅前にぎわいフェスタ」に市営バスが参加し、啓発事業を実施いたしました。なお、当日は育てる会の皆様の多大なる協力によりまして、この後ご紹介いたしますアンケートの実施や、本日皆様にお配りしましたペーパークラフトの配布、さらには愛知県が進めておりますエコモビリティライフの啓発などを実施いたしました。当日は予想以上の来場者に恵まれ、特にペーパークラフトは大変好評でした。

次に最後になりますが、10月13日に育てる会の取り組みが、あいちエコモビリティライフ促進モデル事業に選定され、総額58万円の補助対象事業となりました。補助金の使い道につきまして、会報「あさぴー号だより」の発行のための印刷代や活動用ジャンパー、利用促進啓発物品の購入、尾張旭市営バスにおけるEXPOエコマネー事業の試行に充てることが予定されております。なお、EXPOエコマネー事業につきましては、「育てる会」より依頼を受け、現在すでに今年11月から来年の2月まで試験的に実施することが決定しております。

続いて、市営バスの利用状況についてご説明します。

まず、「市営バス利用者の年次・月別1日当たり平均利用者」につきましては、平成16年度の試験運行開始以来、これまでの利用者数が年々伸び続けてまいりましたが、今年7月に、初めて前年度実績を下回り、続いて8月の利用者数も前年度の実績を約18人下回ったところでございます。昨年10月にそれまでの「シャトル方式」から「双方向ループ方式」に運行方式を変更し、乗り換えによる利用者への負担を軽減したため、単純比較することはできませんが、この原因としましては、次の「未就学児、障害者及びその介助者1名までの利用状況」をご覧くださいと思います。

4本あるグラフのうち、真ん中の2本のグラフが未就学児の利用数でございますが、ご覧のとおり昨年度と比べ、8月の利用者が約半数近くに減少してございまして、これが利用者の総数に大きく影響しております。これは推測ではありますが、新型インフルエンザによる影響もあるのではないかと考えております。

また、数字に色がつけた上2本のグラフは障害者の方の利用実績でございますが、昨年度と比較して今年度は大きく増加していることがわかります。このことから、市営バスは障害のある方にとって、安心してご利用いただける、重要な交通手段となりつつあるのではないかと考えられます。

続きまして、下段の回数券利用率についてご説明します。回数券利用率に関しまして、昨年度より、50%代後半から60%ほどの間で安定しており、市営バスは主に常連の方にご利用いただいていると言えます。次にグラフの右下にある平成21年度回数券販売数ですが、ご覧頂いておりますとおり、いずれの月も車内での販売が9割以上の高い割合を占めております。

次に、平成21年度尾張旭市営バスに対する要望等の状況でございます。なおこの要望などにつきましては、市役所へ直接いただいたものを集計したものとなっております。

まず、要望の状況でございますが、まず停留所の移動に関するものが4件ございました。これは、自宅前に停留所があるため、利用者が家の敷地に立ち入ったり、ゴミを捨てたりすることが迷惑であるためといったものや、バスが自宅前に止まること自体が耐えられないといった事例もございました。

続いて、運行ルートや停留所の新規設置に関することでは、藤が丘や森林公園への乗り入れを希望するものや市内にあるクリニックの院長から患者のための駐車場を十分確保することができないため、市営バスの乗り入れを要望する事例がございました。

次に苦情・要望の状況でございますが、運転手の対応に関するものが8件と最も多くなっております。内容としましては運転内容、いわゆる荒いといったものと、運転手と利用者の言葉のやりとりによるものでございます。また、ダイヤの乱れに関するものが5件ございました。

なお、これらの苦情の内容を分析しますと、市営バス事業へのご理解をいただいていないと考えられるものや、市営バス事業の全体ではなく、自分自身の使い勝手を良くするためだけのものが数多くございました。市営バス事業を継続して実施していくためには、市民の皆様からのご理解をいただくだけではなく、自分たちのバスであり、自分たちが守り

育てていく必要があるという「マイバス意識」を持っていただくことが重要であるかと考えられます。このため、市営バスが市民の皆様にとって必要なだけでなく、愛される交通手段となるよう、さらなる利用促進策の実施やPRを行ってまいりたいと考えております。

続いて積み残しの状況でございます。これまでも幾度か本会議で話題にのぼり、その解消のため、いろいろと検討しているところでございますが、これまでのところ12件の積み残しが発生し、そのなかで東ルート右回りの2便が9件ともっとも多くなっており、いずれも市東北部の運行において発生しております。その原因としましては、学童保育による団体利用や、行事への参加者が一度に多数ご利用いただいたためでございます。このため、一番下に記載がございますとおり、積み残しの発生を回避するため、東部市民センターでの行事において、開催時間に時間差を設定したり、左回りを利用したりしていただくなどの協力を依頼したところでございます。しかし、これでは抜本的な解決とはなっていないため、もはや積み残しそのものを回避することは難しく、発生した場合に備えた対応策が必要であるものと考えております。

(構成員)

積み残しの問題に関しまして、現状では対応する方法が無いということですが、放置することができない問題です。このままでは、利用者が市営バスの利用を避ける可能性があります。具体的にはどのような対応策を考えていますか。

(事務局)

こちらの積み残しの件に関しましては、後の「事業評価報告書」にてご説明します。現在の対応策として、多数の方がご利用される施設の行事予定表を運行事業者に情報提供しております。ただ、それでは抜本的な解決にはなっていないため、追加のバスを運行するといったことを考えておりますが、財政的な問題も含めて後ほど皆様にご議論いただければと思います。

(構成員)

停留所に関する要望や意見について、昔ならば、停留所を家の前に設置することは歓迎されたものですが、今では迷惑がられることもあるとのことで、時代の変化を感じます。しかし、路線バスの運行に関して、停留所は大変大切なものです。停留所の適切な維持、管理のため、住民からのご理解をいただけるよう努力する必要があると思います。ご説明にあった停留所を移動してほしいという4件の要望に対しては、具体的にはどのような対応をされたのでしょうか。なお、ごみのポイ捨てなどの対応として、他市町村のコミュニティバスでは地域住民が定期的に清掃を行うところもあるようです。このこともご検討されてもよいと思います。

(会長)

前回の会議で、名古屋市営バスのルート再編に関して、印場駅への乗り入れをお願いしましたが、何か動きがありましたか。また、JR東海バス路線廃止、名古屋市営バスルート再編に関して、市民へのPRの方法等、具体的にはどのように取り組まれたのでしょうか。

(事務局)

名古屋市営バスのルート再編につきましては、広報へ掲載して周知を図りました。また、問い合わせがあった場合、「あさび一号」との乗り換えが便利になったことをご案内しています。実際の利用者数までは把握しておりませんが、今のところ特に問題なく運行していると思います。

(構成員)

運行を開始したばかりで、ご報告できるほどの実績はまだございませんが、旭労災病院のバス停をよくご利用いただいているようです。また、前回の会議でご提言がございました、藤丘12系統の印場駅への乗り入れに関しては、運行状況を見極めてから、今後判断したいと考えております。

(会長)

ぜひ市民の方の反応を見て、判断していただきたいと思います。先ほど、要望や「ご意見」についての説明のなかでマイバス意識という言葉がありましたが、このことについて具体的な活動計画はありますか。

(事務局)

先ほどご提言いただきました、バス停の清掃活動などの具体的な活動計画はまだございませんが、「あさび一号」を育てる会と連携して、そのような活動を検討していきたいと考えております。

(会長)

行政側が働き掛けなければ、マイバス意識を醸成することはできません。そのためには、具体的に要望や「ご意見」に対してどのように対応したのかが重要です。ただ要望や「ご意見」があったことを報告するだけでは議論になりません。

(構成員)

要望や「ご意見」に関しまして、弊社にいただいたものはすべて市へ報告しており、運転手への要望、「ご意見」につきましては、利用者からのものだけではなく、一般車のドライバーから寄せられたものも数多くございます。内容としましては、狭い道路で車の頭同士を突っ込んでしまった、割り込まれた、ということが多くございます。そのうえで、

まず運転手の個人指導を行い、その後ミーティングで全員が情報を共有し、解決を図っております。また、市内の住宅地の狭い道路を運行することが前提ですので、引き続き運転手への教育を徹底し、こうした「ご意見」をいただくことがないようにすることを課題に取り組んでまいります。

(会長)

市民とのコミュニケーションの問題ですので、具体的な対応について議論する必要があります。どのような対応をしたのか言えないと、構成員の皆さんから不信感を抱かれかねません。せっかく皆さんに集まっていたいただいているので、そういったことをお話しされるとよいと思います。

(構成員)

私が市営バスを利用したとき、車内に停留所で待つときのマナー向上を呼び掛ける文書が掲示してありました。利用者のマナーを啓発するため、掲示文書をもっと大きくして各停留所に貼ることも一つの手だと思います。バスの遅れに関して、市営バスが遅れてきた場合、私はなにか事情があったのだらうと思いますが、運転手は遅れてすみませんと言って下さります。改善案として、さらに遅れた理由を一言いっていただけると、より納得できてよいと思います。

(会長)

今、おっしゃったような、少しの改善から始めていくことは良いことだと思います。対応できる部分は対応していくことがコミュニティバスの最大の長所だと思います。また、バスは早発するわけにはいきませんから、どうしても遅れがちです。そのことを、市民に訴え、ことあるごとにメッセージを出していくことで、マイバス意識の醸成につなげていくと良いと思います。

(構成員)

狭隘道路での運行に関して、利用者からは便利でよいと思いますが、一般ドライバーなど利用者以外の方からは迷惑な一面もあると思います。そのため、利用者以外の方からもご理解をいただけるようPRしていく必要があると思います。また、停留所の環境面に関して、ごみのポイ捨ては大きな問題であります。ごみのポイ捨てをやめさせるためには、販売店などへマナーの向上を呼び掛けるようPRすることも一案であると思います。

(会長)

基本的にはモラルの問題だと思います。停留所のごみの問題を一例にとっても、停留所に灰皿やごみ箱を設置する、車内のアナウンスや文書の掲示によってマナーの向上を呼び掛けるなどいろいろな方法があります。様々な要望や「ご意見」に対して、いろいろな方法を試すことで、マイバス意識の醸成を図れるよう努力してほしいと思います。ところで、

障害者の利用数が大きく伸びています。大変良いことだと思いますが、この要因について事務局は把握していますか。

(事務局)

昨年の2月、3月から大きく伸びており、この時期に何かきっかけがあったのかもしれませんが。事務局としては、この要因について把握しておりませんので、一度調べてみようと思います。

(会長)

例えば、運転手の対応が素晴らしいことなどが考えられます。ぜひ運転手へのヒアリングを行ってください。尾張旭市営バスは障害者を無料としていますが、それ以外には障害者への対応をしていません。それにも関わらず、利用者数が伸びるというのは、何か他の要因があるということです。また、狭隘道路での運行に関して、市営バスの運行路線であることを一般ドライバーに周知できるよう看板を立てるなど、積極的に取り組んでもらいたいと思います。

(3) 開催要綱の改正について

(事務局)

先ほど、「尾張旭市営バス停留所の位置変更について」のなかでも少しご説明させていただきましたが、今回の様なルート変更を伴わないバス停の移動など、軽微な修正や変更に関しましては、今後もたびたび発生することが予想されます。

このため、先日愛知運輸支局様にご相談申し上げましたところ、本地域公共交通会議の開催要綱の見直しによって対応している自治体の例をご紹介いただきました。

そこで、ご紹介いただいた自治体の例を参考にして作成したものが「尾張旭市地域公共交通会議開催要綱の一部を改正する要綱」でございます。これまでの開催要綱に「第6条」として新たに「検討済み事項の軽微な修正・変更」についての規定を追加する内容となっており、具体的にはバス停名称の変更、バス停の新設又は廃止を伴わないルートの変更、ルートの変更を伴わないバス停の新設、位置変更等、運行本数の変更を伴わない運行時刻の修正については、市都市計画課が道路管理者などの関係機関と個別に協議し、合意を得た場合においては、交通会議で検討がなされたものとみなす、というものでございます。

このため、今後該当する事案が発生した場合には、後日「報告事項」としまして、地域公共交通会議に事後報告という形をとらせていただきたいと思いますと考えております。さらに「運用」という形になるかと思いますが、皆様方には、発生の都度あらかじめご案内をさせていただこうと考えております。

(構成員)

この改正後の要綱は尾張旭市営バスだけに適用されるのでしょうか。文章からは、名古屋市営バスや名鉄バスなど他の公共交通機関にも適用可能のように読み取れます。

(事務局)

この改正につきましては、尾張旭市営バスだけに適用することを意図したものでございます。しかし、ご指摘いただいたとおり、そのことが条文から読み取れませんので、尾張旭市営バスのみを対象とするよう、明確に記載する必要があります。

(構成員)

名古屋市営バスが変更などを行う場合、尾張旭市公共交通会議を開催していただくこととなりますので、対象を明確にした内容としていただきたいと思います。

(構成員)

名古屋市と協定を結ぶ必要があるように思います。きちんと取り決めをしておかないと、話がかみ合わなくなる可能性があります。

(構成員)

改正後の要綱の第6条に記載してある「交通会議においてすでに検討されたバス路線」とは尾張旭市営バスのことを指しています。それがわかるような形で、別紙にて「尾張旭市営バスに適用する」と明記すれば良いと思います。その他の公共交通機関につきまして、地域公共交通会議の議決を得る必要はございませんので、いままでと特に変わる部分はないと思います。

(会長)

尾張旭市の公共交通サービスには名鉄バスや名古屋市営バスも含まれますので、要綱には記載してございませんが、地域公共交通会議の議論の対象としていただければと思います。

(構成員)

前回の地域公共交通会議では、志段味巡回路線についてご報告させていただきました。また、毎年尾張旭市から名古屋市営バスに要望書をいただいております。そういったものを実際に運行することになった場合に、地域公共交通会議でご報告させていただくことはやぶさかではございません。

(構成員)

地域公共交通会議は法定会議ですので、法律のことはすべて整理されていると思います。地域公共交通会議の趣旨としては尾張旭市が自身の公共交通を整理し、検討していくということですので、この会議によって名古屋市交通局や名鉄バスを拘束することはあり得ません。今、名古屋市交通局との話がありましたが、法的な枠組みを超えないように確認しておくことが必要です。そのことについて議論するために、愛知県バス対策協議会がございます。

(会長)

それでは、開催要綱の変更について、ご指摘があった部分に関しては、開催要綱の運用によって対応することとし、事務局案のとおり改正するものとします。異議なしということではよろしいでしょうか。

(構成員)

異議なし

(4) 尾張旭市営バスの事業評価について

(事務局)

それでは、尾張旭市営バスの事業評価について「平成21年度尾張旭市営バス事業評価報告書」に基づきご報告させていただきます。

まず「1 市営バス事業の評価の実施について」でございます。

前回の会議では、昨年度の利用状況についてご報告させていただきましたが、その際に「今後、市営バス事業の評価を実施し、その結果を踏まえ、運行内容の改善につなげていきたい」とご説明させていただいたところでございます。

この「評価」につきましては、ご覧の3つ目と4つ目の黒丸にございますとおり、中部運輸局さんが作成された「ガイドライン」や「コミュニティバスの事業評価の手引き」において示されておりまして、「当初設定した事業理念を改めて確認し、その目的を達成するために適切な指標を選定し、事業評価を行いながら、地域公共交通をよいものへと育てていく」ことが重要であるとされております。

ご承知のとおり、本市におきましても、本格運行開始から1年半が経過し、利用者が年々増加している一方で、課題や改善点も多数見受けられるようになってまいりました。

このため、この「評価」の手法を活用いたしまして、これらの課題などの改善に一步でもつなげていきたいとして、今回事務局で実施しました結果をまとめたものが、ご覧の報告書でございます。なお、この報告書は、先ほどの中部運輸局さんから提示された「コミュニティバスの事業評価の手引き」の内容に準じて作成してございますが、初めて取り組んだものでございますことから、後ほどご説明します、評価をするための「ものさし」となる「評価指標」、そして「達成目標」などについては、皆様にあらかじめご覧いただくことなく、事務局において設定させていただいております。このため、本日は、その結果を確認いただくとともに、その内容の妥当性などについてもご意見を頂戴できたらと考えております。

続いて「2 PDCAサイクルについて」でございます。この「PDCAサイクル」につきましては、皆様ご承知のことかと思いますが、継続的な業務改善活動を推進するためのマネジメント手法のことでございます。これを試しに本市の市営バス事業に当てはめましたものが、次の「事業評価プロセスフロー」でございます。

これは、先ほどの「手引き」に示されております「フォーマットシート」というものに、本市の市営バス事業を当てはめてみたものでございます。

まず、本市には、もともと「路線バスがなく公共交通が提供できていない地域がある」という「地域の状況」があり、これを改善するため、「公共交通のサービス水準の低い地域の交通手段を確保する」ことを事業目的として、これまで「委託運行による市営バス事業」を実施してまいりました。

その後、この市営バス事業の成果について測定するため、「指標」と、「達成目標」を設定し、これに基づき評価した結果、「公共交通空白地数」「利用者数」「収支率」そして「事業満足度」の評価はご覧のとおりとなったものでございます。

そしてこの評価結果によって、「運行本数」や「運行ルート」などが、新たに改善すべき事項として見出され、これを改善するために、次の新たな目標設定を行ってまいります。

以上のような一連の流れによって市営バス事業の進行管理を行うというのが、これからご覧いただく市営バスの事業評価というものでございます。なお、「手引き」では「あらかじめ評価に係るスケジュールを設定するのがよい」としており、その設定については、「コミュニティバス事業の進行管理や、地域公共交通会議の開催スケジュール、議会への報告・確認など、事業全体のスケジュールと整合していることが必要」としています。

このため、今年度の本市の評価に係るスケジュールを示しましたのが「3 事業評価のスケジュール」でございます。

今年度につきましては、初めての取り組みでございますので、ただいまご覧いただいた流れと比べ、若干内容が変則的となっております。まず本市では2年に一度、「まちづくりアンケート」として、市営バスを含む市の施策全体に対する意識調査を実施しておりますので、こちらの結果をもとに「市営バス事業の状況・拡大の確認」を行いまして、これに基づき「評価指標、達成目標」を設定いたします。その後、先ほどご紹介しました10月の「駅前にぎわいフェスタ」でのアンケート結果を含め、評価を行い、改善すべき点を確認いたします。

以上の結果を本地域公共交通会議でご確認をいただきまして、その後この結果を市民の皆様にご公表したいと考えております。

さらに毎年実施しております利用者を対象としたアンケートを12月ごろに実施する予定でございますので、この結果を踏まえて再度評価を行い、直ちに対応可能な改善事項については実施に移すとともに、当初設定した評価指標や達成目標を見直し、その結果を来年度開催する地域公共交通会議でご検討いただきたいと思いますと考えております。

そして、ご検討いただきました結果に基づき、再度アンケートを実施し、来年度の評価につなげていくものとしてございます。

以上が、本市における事業評価の基礎となる部分の説明でございました。続いて具体的な評価及び評価結果についてご説明させていただきたいと思っております。

「事業目的と評価指標、達成目標の設定」つまり「PDCA」のうちの「PLAN」の部分でございます。

まず、「市営バス事業の状況・課題の確認」でございます。ここでは客観的なデータに基づき状況を確認するものとして、今年の1月に実施しました「まちづくりアンケート」の結果を分析してございます。

なお、この資料につきましては、前回の会議の際にもご提示したものでございますので、大変恐縮ですが詳細な説明は省略させていただきたいと思いますが、「市営バスの利用状況」としましては、「利用したことがある」とされた方は全体の20%にとどまり、中には「運行していることも知らない」といった方もいらっしゃいました。また、「利用したことのない理由」としましては、「他の交通手段が便利」とする方が最も多く、その他「利用時間が合わない」「運行本数が少ない」といったものが続いております。さらに「市営バスを含む公共交通手段（バス）に対する満足度」としましては、「どちらかといえば不満」「不満」とする割合が、全体の約4割に達していたところでございます。

次に本市の市営バス事業の目的についてでございます。本市では市営バスの本格運行開始までの間、学識経験者や市民の代表の方などによる「交通問題対策協議会」や「交通問題懇話会」を組織化しております、その中で市営バスの運行目的は「交通空白地の解消」とされ、対象は「歩ける人、元気なお年寄り」とされたところでございます。

このため、今回の事業評価に当たっては、この提言内容をそのまま踏襲することとしておりますが、今から5年近く前に提言されたものでございますので、実際にはすでに見直しが必要となっている可能性もございます。また、移り変わる利用者ニーズや高齢化の進展などによって、「交通空白地の定義を今の500mのままでよいのか」、「対象に通勤通学者を加えるべきではないか」などといった形で、今後見直しが求められる可能性がございます。

このため、今回は、これら当初設定された目的や対象の定義を踏まえた形で事業評価するものとしておりますが、今後見直しの必要性が見受けられれば、適宜変更してまいりたいと考えております。

続いて、この事業目的の達成状況を評価するためには、あらかじめ評価のための「ものさし」を定める必要があります。

なお、評価に当たっては基本的に、乗降客数や収支率といった簡単に計測できる定量的な指標の活用が重要となるとともに、サービスに対する満足度を、アンケート調査等により計測する方法もございます。

このあたりにつきましては、中部運輸局さんの作成された「手引き」において、さまざまな例示がなされているところでございます。

なお、これらの評価指標の活用にあっては、事業目的や地域の特性などを踏まえて考える必要がございます。このため「手引き」では、「廃止代替対応」や「交通空白地の対応」「中心市街地の活性化」などといった、各地域のコミュニティバスの事業目的に対し、主に用いることができる評価指標との関係性についてまとめております。ここでは、本市の事業目的である「交通空白地の解消」の例のみを掲載しております。ご覧いただきますと「認知度」のほか、「利用者数」「高齢者における利用率」といった「利用状況面」、そして「収支率」「利用者1人あたりの財政投入額」といった「費用効率面」、さらには「バス停カバー率」などの「地域カバー面」や次のページの「高齢者などの外出回数が増えた人の割合」といった「サービス対象面」、そして「サービス満足度」や「税金投入の理解度」といった「満足度」などが、「交通空白地対応」を事業目的とする場合の、関係ある評価

指標として例示されております。

このため、本市としましては、これまでのことを踏まえ、「認知率」「利用者数」「収支率」「バス停カバー率」「事業満足度・税金投入の理解度」の5項目を手引きの例示から選定し、評価指標としたところでございます。さらに、手引きにはございませんでしたが、先ほど実績をご紹介いたしました「積み残し人数」についても、指標の一つとして設定したところでございます。

次に、この評価指標を設定した理由と実際の測定方法についてでございます。

まず1つ目の「認知率」につきましては、「事業実施や事業改善を図る際には、大前提として高い認知率を確保しておくことが求められるため」設定したものでございまして、アンケート調査によって計測するものとしてございます。

次に2つ目の「利用者数」につきましては、「利用者数が目標とする水準まで増加するかをもって、必要性等を確認するため」設定したものでございまして、「利用実績」によってその数値を計測するものとしております。なお、この「利用者数」につきましては、より必要性の確認を詳細に行うため「1便当たりの利用者数」もその対象としてもよいと考えております。

次に3つ目の「収支率」につきましては、そもそも市営バス事業にかかる経費のうちの運賃収入の状況を示したものでございますが、「路線の費用効率面、事業収支状況を確認するとともに、財政投入する目安を確認するため」設定したものでございまして、「決算数値」をもって計測するものとしております。なお、こちらは、結果を公表した際に市民の皆さんに理解されやすいよう「利用者1人当たりの財政投入額」についても計測すべきかもしれません。

続いて4つ目の「事業満足度・税金投入の理解度」につきましては、「市営バスのサービスレベルの向上を図ることを目的に、利用者のサービス満足度を確認するとともに、市営バス事業を展開することに対する住民の理解度を確認するため」設定したものでございまして、こちらもアンケート調査によって計測するものとしてございます。

なお、かっこ書きで「バス停カバー率」とございます。そもそも「交通空白地の解消」を事業目的とするのであれば、この「バス停カバー率」は重要な評価指標であると考えられますが、本市では現在「交通空白地」の定義を「半径500m圏域」としているため、これでいきますと実際にはすでに100%に達しているところでございます。しかし、現実的には「バス停位置」に関するご意見を、現在でも多数いただいているところでありますので、この意味では、果たしてこの「500m」が適切なものかを確認する必要がございます。このため、この「事業満足度」の評価指標において、「バス停位置の満足度」を加えることで、本市の「バス停カバー率」の定義自体を検証するものとしてたいと考えております。

最後に5つ目の「積み残し人数」につきましては、「適正規模の運行が実施されているか確認するため」設定したものでございまして、「利用実績」によってその数値を計測するものとしております。

以上により、本市の市営バス事業を評価するための指標を設定したものでございます

が、次に達成すべき目標を設定する必要があります。

まず「認知率」については「100%」を目標としており、「利用者数」につきましては「対前年度比プラス」としています。また「収支率」につきましては現在22.7%となっていますが、達成目標は「25%」としています。なお、自治体によっては「23%」を目標としている場合や、「都心部」「周辺部」「郊外部」に分けてそれぞれ設定している場合もあるようでございます。また兵庫県の例を見ますと「50%を下回る場合には、運賃水準を100円均一ではなく路線バス並みに近づける」としているようでございます。

そうなりますと利用者数だけでなく、運賃水準についても検討する必要が出てまいります。まずは住民理解を少しでも図るため、事業費の4分の1程度は運賃収入で賄う、という「25%」を目標として設定したものでございます。

その他、事業満足度などにつきましては、詳細に測定するため、その測定に当たっては、中段にございます「料金の満足度」や「ルートの満足度」「運行時間帯の満足度」なども測定するものとしております。

続いて、「PDCA」のうち「DO」の部分、「事業方法・インプット」などの確認でございます。

市営バス事業の実施に当たっては、ご承知のとおり、指定管理者への委託運行によって実施し、財源は原則利用者負担として、欠損金を行政負担としています。また、車両の調達方法につきましては、市備品を活用するものとしております。

次に財政投入量につきまして、平成21年度は指定管理者への委託料として4,221万1千円としており、その内容としましては、運行本数24本、車両数4台、運行日は年末年始、祝日を除く月曜日から土曜日まで、そして基本運賃は100円としております。

それでは次に、これまでのPLANとDOに基づき実施する「C」の部分、「評価の実施」の結果でございます。

先ほどご紹介しましたとおり、10月10日に開催しました「駅前にぎわいフェスタ」において、育てる会の皆様のご協力によりアンケートを実施したところでございます。このアンケートの内容と結果につきましては、本日配布の資料のとおりでございます。

まず「あさび一号・エコモビクイズ」と書かれたA3横の資料につきましては、育てる会の皆様と事前に内容検討を行い作成したものでございまして、最初にクイズが4問あり、その後ろにアンケートが12問記載されております。

アンケートでは回答者の皆さんに利用実態と運行経費の状況を知っていただくため、関連資料を掲載し、これに基づき回答いただくこととしたところでございます。

続いて、この結果をまとめましたのが、次の資料でございます。白黒印刷で作成してございますので、見にくい部分もあろうかと思いますが、結果はご覧のとおりとなっております。なお、最後に「自由意見」のみを一覧にして掲載してございますが、運行本数の増加を求める「運行本数に関すること」が17件、藤が丘への運行など「運行ルートに関すること」が9件、「時間がかかりすぎ」でありますとか「朝夕の運行」など「運行に掛かる時間及び運行時間帯に関すること」が8件、そしてその後は「停留所」「財政及び料金に関すること」「運行日に関すること」が続き、最後に「事業実施に対するご支

援」と「その他の意見」があったところでございます。

今年度は、ただいまご覧いただきましたアンケート結果を活用し、先ほどの指標の計測を行ったところでございますが、まずは、その結果についてご覧いただきたいと思えます。

まず「認知率」につきましては、「運行していることを知らない」とする方は全体の1パーセントに止まったところでございます。

続いて「事業満足度」につきましては、「満足」「やや満足」「普通」を合わせると70%に達していたところでございまして、次の「税金投入の理解度」につきましては、「今ぐらいがよい」という回答が50%以上を占め、その後「どちらかといえば税金を使うべき」「もっと税金を使うべき」という回答が続いていたところでございます。

以上を前年度の状況と比較した結果は、次の「指標計測結果の比較」のとおりでございます。アンケート調査の方法が異なりますことから、単純比較することはできませんが、ご覧のとおり「認知率」につきましては、前年度と比較し上昇していますが、まだ達成目標である「100%」に届かなかったところでございます。

次に「利用者数」と「収支率」につきましては、現時点ではまだ未確定でございますので比較をしておりません。なお、その下の「参考」にございますとおり、8月末現在では前年度と比べ約480人程度増加しておりますが、利用料金を比較しますと約15万円ほど減少しているところでございます。

次に「事業満足度・税金投入の理解度」につきましては、前年度、これに関する調査を行っておりませんでしたので、こちらも比較することができませんが、毎年市営バス内で実施しております「利用者アンケート」の19年度と20年度の比較を、参考として、その下に記載させていただいております。ご覧のとおりすべての項目で19年度を下回っており、特に運行時間帯の満足度とダイヤ間隔の満足度は他の項目と比べ低い数値が示されたところでございます。なお、今年度のこの利用者アンケートにつきましては、この後12月ごろに実施する予定でございます。

以上の評価結果に基づき、浮かび上がった課題とその改善策をまとめましたのが、「PDCA」の「A」にあたります20ページの「改善すべき点の確認」でございます。

まず最初の評価指標である「認知率」についてでございます。課題としましては、「認知率は年々高まってきていますが、今だ100%になっていない」ことが挙げられます。このため改善策としましては、「全市民に認知されるよう、引き続き啓発活動を行う」としております。

そのため、平成22年度に実施する具体策としましては、「育てる会」との連携により、市営バスの便利な利用方法などを周知すること。市の催し物へ積極的に参加し、PR活動を実施すること。そして停留所へのネーミングライツ導入やEXPOエコマネーの導入などの話題づくりを図ること等を考えているところでございます。

続いて、2番目の評価指標である「利用者数」でございます。課題としましては、年々土曜日の利用者数は増加傾向にあるものの、平日と比べ、その利用はまだ低い状態にあるとともに、日曜日や祝日の運行に対する要望が数多く寄せられていることが挙げられます。

このため、改善策としましては「土曜日の利用促進のため、土曜日限定の利用優遇策の導入を図り、その後の実際の利用状況や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」そして「通勤通学ニーズに対応するため、朝夕便の運行や、定期券の導入の検討を行うこと」としております。

このため、平成22年度に実施する具体策としましては、土曜日限定のフリーパス導入に向けた検討を実施すること。朝夕便の手法等を検討した後、試験運行を行う必要な経費を予算計上すること、さらには根本的な事柄となりますが、現在あるサービスの充実などによって満足度の向上を進めることを、考えているところでございます。

次に3番目の評価指標である「収支率」についてでございます。課題としましては、財政負担率を低くするため、収支率をできるだけ高くすることが挙げられます。

このため、改善策としましては、利用者数の増加に努めるとともに、より一層の経費削減にも努める。運賃水準についての検討を行う。事業の改善を図ることを目的として、現在実施している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。としております。

これにより、来年度実施する具体策としましては、利用啓発活動を実施と、利用者ニーズの把握。広告収入の拡大。そして先ほどと同様、満足度の向上促進を考えているところでございます。

続いて4番目の「事業満足度・税金投入の理解度」につきましては、課題として評価結果そのままではございますが、平成19年度と20年度の結果を比較した場合、全ての項目で数値が低下しており、運行時間帯とダイヤ間隔に関する満足度が、他の項目と比べ低くなっていること。また市南部地域では、名古屋市を日常の生活圏としている場合が多いため、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ことが挙げられます。

このため、改善策としましては、現在の運行時間が満足されていないということは、朝夕の運行を希望する声が多いということであるため、運行時間の延長を検討する。そして現在の「1時間30分に1本」の運行を、「1時間に1本」の運行に増便するための方法を模索する。利便性の向上を念頭に、ルートや運行ダイヤの見直しの検討を進める。利用者ニーズに対応した運行本数や車両台数の増加に関する検討を行う。藤が丘駅への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。としております。

これにより、平成22年度に実施する具体策としましては、運行本数の見直し検討。他公共交通機関との乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの見直し。そして回数乗車券の市役所庁舎内での販売を考えているところでございます。

次に最後の評価指標「積み残し人数」につきましては、課題としまして、先ほど実績をご覧いただきましたとおり、少数ではありますが、毎月積み残しが発生していることが挙げられます。

なお、現在の車両の定員と運行本数では、簡単に解消できる課題ではないため、改善策としましては、当面は利用者への協力依頼を行うものとし、今後追加バスの運行や運行本数の見直しについての検討を行う。としております。

これにより、来年度に実施する具体策としましては、引き続き市内でのイベント開催の事前把握や利用者への協力依頼を行うとともに、追加バスの運行の検討、運行本数の見直しや運行車両の変更の検討、さらには市民ボランティアによる送迎の検討もしていきたいと考えております。

以上5つの評価指標についてご説明してまいりましたが、それぞれ今後も経年的な状況を確認するため、来年度以降も同じ指標で継続的に評価を実施していきたいと考えております。

なお、これらの評価指標以外に今回の事業評価を通じて、いくつか評価作業自体にも課題が見出されたところでございます。これらを整理しました結果が「その他」でございます。

具体的には、市営バス事業の今後めざすべき姿が明確となっていないため、何をめざして評価すべきかわかりにくいこと。そして本来、互いに補完しあうべき民間事業者による公共交通（鉄道、バス、タクシー）との関連性が明確になっていないことや、現在は、評価指標や達成目標、改善すべき点の是非について、議論や合意形成を行う機会が、なかなか確保できない状態にあるということが課題として見出されたところでございます。

このため改善策としましては、本市の交通施策全般に係る将来計画の作成と、地域公共交通会議の活性化、としており、平成22年度に実施する具体策（まだ事務局の案の状態でございますが）「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通総合連携計画」の策定。そして地域公共交通会議内に「ワーキンググループ」を設置し、市営バス事業を専門的かつ集中的に検討する機会を設定することを考えているところでございます。

次に、以上の改善策の実現に向け、どのようなスケジュールで取り組んでいくかを示したものが、次の「8 改善すべき点に係る事業実施スケジュール」でございます。いくつかの項目の記載がございしますが、基本的にはこのスケジュールで実施するものとし、実際には本地域公共交通会議での検討や、育てる会の皆様のご意見、さらには財政的な面などの各種状況を勘案して、必要に応じ修正しながら進めてまいりたいと考えております。

冒頭に申し上げましたとおり、今回初めて市営バスの事業評価を実施したものでございますことから、内容的に稚拙な部分が多分にあったかと思えます。このため、本日は皆様方に評価指標や改善策の内容を含め、ご指導ご助言をいただき、次回の事業評価につなげていけたらと考えております。なにとぞよろしく願いいたします。

（構成員）

事業評価報告書のスケジュールのなかで、22年度は検討として23年度に実施という計画となっておりますが、今回の事業評価を行った対策がみえません。また、目標に掲げている利用者数の増加と積み残し人数0人は、現在の車両台数や運行本数を考えて達成が可能なかどうか、また相反する目標なのではないかと思えます。また、今までの利用者数のピークと、それと比較した現在の利用者数がわかりません。次に収支率についてですが、市民アンケートによると税金投入に関して「いまぐらいがよい」が53%、「もっと税金

を使うべき」と「どちらかといえば税金をつかうべき」が合わせて20%となっています。また、現状の収支率は23%ほどであり、比較的高いほうだと思います。この状況で収支率を上げることが目標に設定することが妥当でしょうか。これはルートの改善や運行本数の見直しを検討することを考えると一概には言えないかもしれないとは思いますが、最後に、朝夕便の運行を検討するとありますが、高齢者対応ということが一つの大きな柱であったはずであり、またその評価指標がありません。それと関連して、データによると障害者の利用率が全体の1割ほどとなっており、多くのご利用があることは素晴らしいのですが、一方で今年度の収支を圧迫している可能性を否定できません。つまり、税金投入への理解度と、利用者数が増えることと、収支率をあげることをすべて目標に掲げているために、このことをどうとらえるべきか事業評価報告書から読み取れません。

(会長)

ただいまのご指摘は、つまり、スケジュールについて22年度に評価を行い、23年度に実施となれば、22年度は何を取り組むのかということ、ピーク時などの利用状況が事業評価報告書からは見えてこないこと、通勤通学者対応について実際にどう取り組むのか見えないこと、主な利用者と想定してきた高齢者についての指標がないこと、障害者の方によくご利用いただくことで、利用者数は上がるが収支率は下がるトレードオフの関係を整理していないこと、ということだと思います。

(構成員)

コミュニティバスは民間バスの廃止代替路線や交通弱者のための生活支援のためにスタートすることが多く、税金を投入してまでやらざるを得ない状況であることがほとんどであると思います。この事業評価報告書をみていますと、尾張旭市営バスを民間事業者と同じように地域交通とするように考えていると受け取れますが、実行に当たって財政上の問題は無いのでしょうか。それぞれの民間バス等との連携を考えていくことも必要であり、選択肢の段階から地域交通と考えると後に問題となるように思います。それと関連して朝夕便の運行などの要望に対して、どこまで対応をしていくのか整理しておく必要があると思います。また、ワンコインのコミュニティバスは全国的に収支率が2割程度であることが多く、利用者負担の問題を考えると、市営バス事業の改善を目指すならば、運賃の見直しを考えても良いのではないかと思います。最後に、事業評価報告書の16ページに、「財源」について「原則利用者負担とし、欠損金を行政負担とする」と記載してありますが、市民の最低限の足を守るために税金を投入するが、一部利用者の方に負担していただくという趣旨から考えると適当でないと思います。この文章からは利用者がまず負担するとして読み取れませんが、利用者負担が原則なら100円の運賃にはならないはずで、会議に提出する資料ならば、そういったことをきちんと整理してほしいと感じました。

(事務局)

評価したことでの対応策がみえてこないというご指摘について、尾張旭市の公共交通としての目指す姿を確立しないことには、付け焼刃での対応となり悪い方向へ進んでしまう可能性があります。そのため、このスケジュールにおいては、まず総合連携計画の策定を目指すこととしております。しかし、ご指摘の通り、そのために22年度の取り組みに差し支えるということになりますとジレンマを感じます。収支率について、ご指摘のとおり、無料利用者の方のご利用が増えている中で、25%の収支率は厳しいと思います。目標の算出方法については見直しが必要かもしれません。今回、初めて事業評価を行いましたので、評価指標などは確立したのではなく、稚拙な部分も多くございます。今日皆様からいただいたご指摘を受けて、見直しを検討してまいりたいと考えております。

(会長)

指定管理者制度について、事業評価報告書の中でなにも記載していませんが、指定管理者も事業評価の対象とするべきだと思います。尾張旭市は他の市町と違うしくみを採用したのですから、他の市町と横並びの評価方法ではなく、利用状況が見え、且つ、どんなしくみとなっているかわかるよう、評価方法を考えるとよいと思います。また、アンケートの結果だけで評価することはよいとはいえず、声なき声にどう耳を傾けるかということが重要です。メスを入れなければならない部分はまだまだ多くありますので、そういったアンケート結果以外での評価指標について検討する必要があると思います。積み残しの問題に関しましても、東部市民センターの利用者だけが問題となっているのか、利用者へのヒアリングを行うなど調査し、より具体的な対応をとる必要があります。総合連携計画をまだ策定していませんが、バスは現在も運行しています。5年前は名鉄バスや名古屋市営バスの状況も現在とは違ったものであり、そのなかで、ルートの設定などを決定しましたが、5年間の間に状況が変化している中で、現在の運行方式でよいのかどうかということです。評価指標について、収支率の年度ごとの変化や、指定管理者制度による本当の収支についても考える必要があります。

(構成員)

さきほどの補足として、毎年評価をしていくことは重要です。総合連携計画の策定など、大幅な見直しを行う場合、バスの車両数や運行本数などを決めるにあたって収支計画が必要となりますが、そのために収支率や税金の投入額について現状の分析を行ったものと考えられます。しかし、指標計測結果の比較についての改善ということを考える必要があります。資料を見る限り、現状はうまくいっていると思いますので、そのことがわかるような評価が必要だと思います。

(会長)

来年度の取り組みについてですが、今のしくみで対応できる範囲を明確にしたうえで、出来る限り取り組む必要があります。今とは違うしくみを考えるならば、それと並行して見直

しを行っていかねばなりません。つまり、運行の見直しと来年度の取り組みについては分けて考えなければ、来年度の話が見えてきません。

(構成員)

改善すべき点の確認について、これは地域公共交通会議でのたたき台にして考えていこうということでしょうか。しかし、地域公共交通会議は年に2回ほどしか行わないため、どのような形で協議していくこととなるのかわかりません。

(会長)

地域公共交通会議を立ち上げたために、動きが鈍くなっている一面もあります。半年に一度ほどのペースでは結果的に何もできないということが起こりえます。事務局としては実際にどのように形で協議をしていくのか決める必要があります。

(構成員)

事業評価について収支率の内容が見えてこないこと、事業目的が不明確であること、朝夕便対応についての根拠が不明確であることが問題点だと思います。

(会長)

サービスを上げることは重要ですが、コミュニティバスだけですべてを網羅することはできません。そういったことについて、議論する場をつくる必要があります。

(構成員)

他の市町では要綱の改正によって分科会や幹事会などを立ち上げているところもあります。突然、高いレベルの議論をすることは難しいですので、地域公共交通会議の前の段階において幹事会などで議論しておく必要があると思います。ところで、積み残しについてですが、なぜ対応できないのか理解しかねます。指定管理者との契約の方法を検討すべきですが、タクシーを配車するなどなんらかの対応をとることは、すぐにでも可能なのではないのでしょうか。

(5) その他

(事務局)

まず1点目としまして、市役所庁舎内での市営バスの回数乗車券の販売についてでございます。

このことにつきましては、前回の会議において議論されたものでございます。その後、総務省や関係機関へ紹介などを行いました結果、法律上の問題を解決した形で販売開始することができる糸口がつかめましたので、ご報告致します。

販売に当たっては、予算化を致しまして、来年度4月1日から実施としたいと考えておりますので、ご承知おきいただきたいと思います。

続いて、2点目、次回の会議開催予定についてでございます。皆様にご提言いただきましたとおり、事務局としましても年2回の地域公共交通会議では、事業の改善に対応することは難しいと考えております。

このため、来年度は本地域公共交通会議の「ワーキンググループ」または「幹事会」を設置し、議論をさせていただく場を設定したいと考えております。来年度の当初に本地域公共交通会議を開催する予定でございますので、詳細が決まり次第、改めてご連絡させていただきます。

(構成員)

3点目にご相談いただきたいことがございます。尾張旭市営バス西ルート「桜ヶ丘町三丁目」右回り停留所の15メートルほど南の地点に、名古屋市営バスの停留所が新たに設置されました。このことについて、地元の方から、バス停が「障害物」となり通行する際に危険を感じるという声がございます。そこで、名古屋市営バスの停留所を尾張旭市営バス「桜ヶ丘町三丁目」の隣に移動させることをご検討いただきたいと思っております。

(構成員)

尾張旭市営バスとの連携を図るため、なるべく尾張旭市営バスの停留所付近に当該停留所を設置しようと考えました。しかし、警察との協議等を行った結果、名古屋市営バスの車両では電柱が障害となり、現在の位置にせざるを得ないこととなった経緯がございます。

(会長)

バス停を「障害物」とするならば、今のバス停を道路に設置することは不可能となります。地元の方とよく話し合い、バス停をうまく運用することで解決していただきたいと思っております。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。

(事務局)

皆様、本日は長時間にわたり、大変お疲れさまでした。