

平成23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23年12月26日(月)
開会 午前10時00分
閉会 正午
- 2 開催場所
市役所南庁舎 3階 講堂1
- 3 出席委員
伊豆原 浩二、生瀬谷 隆一、寺田 千珠子、渡辺 鎮夫、加藤 直樹、加藤 猛、
村松 初俊(代理出席)、長崎 三千男、永山 明光、安達 博(代理出席)、
西尾 和晴、森島 哲也(代理出席)、西山 和弘(代理出席)、桜井 政則
全14名
- 4 欠席委員
森 勝智、城 文子、山田 敏也 3名
- 5 傍聴者数
1名
- 6 出席した事務局職員
都市整備部次長 大橋 一也
都市計画課係長 渥美 宏之
都市計画課主査 小久保 俊幸
- 7 議題等
 - (1) 平成22年度市営バス利用状況について
 - (2) 地域公共交通確保維持改善事業について
 - (3) 市営バス運行ルートの変更について
 - (4) 今後の課題について
 - (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、年末でご多忙のところ、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23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。

私は今年度から新しく、本市の市営バス事業に携わらせていただいております、都市整備部次長の大橋と申します。なにとぞよろしく願いいたします。

それでは、開催にあたりまして、都市整備部長よりご挨拶申し上げます。

(都市整備部長)

皆さま、改めましておはようございます。都市整備部長の桜井でございます。

開催にあたりまして僭越ではございますが、一言ご挨拶申し上げさせていただきます。

皆さま方には、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、本市の市営バスは平成20年度に本格運行を開始いたしまして以来、今年度で4年目を迎えております。

1日の利用者数も500人を超えることも珍しくなくなってきております。

また、現在でも僅かではございますが、利用者は増加をしているところでございます。

しかし、運行に際しては多くの課題も抱えているところでございます。

このため、地域公共交通会議では、市営バスを始め、本市の公共交通のあり方について、ぜひともご指導いただきたいと思いますと思っております。

以上、簡単ではございますが、開催に当たっての挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

(事務局)

それでは、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ご紹介をさせていただきますと思います。

まず、名鉄バス株式会社からは加藤様、名古屋市交通局からは宗田様、国土交通省中部運輸局愛知運輸支局からは西尾様、愛知県地域振興部交通対策課からは戸田様が新しく構成員に就任いただきました。

なお、本日は代理出席の方や欠席の方もおられますが、構成員名簿に記載してございますので、恐れ入りますが、説明を省略させていただきます。

最後に、事務局といたしまして、大橋、渥美、そして小久保、ということで、何かと至らぬ点多いかと思っておりますが、なにとぞよろしく願いしたいと思います。

(1) 平成22年度市営バス利用状況について

(事務局)

それでは、平成22年度の市営バスの利用状況等についてご説明いたします。

なお、今回新しく構成員に就任いただいた方もいらっしゃいますので、本市の市営バスの概要、運行経緯を含めご説明させていただきますので、なにとぞよろしく願いいたします。

まず、市営バスの概要についてでございます。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 of 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、現在に至っております。

なお、乗車定員につきましては、昨年11月にバス乗降時の安全性を図ることを目的として、入口部分に手摺りを設置したと共に、入口正面の補助席を1席撤去する構造変更

を実施いたしました都合で、東ルートにつきましては、定員26人、西ルートにつきましては、定員22人となっており、車両は各ルート2台、計4台のマイクロバスで運行し、利用料金は、1回100円で、障がい者ご本人、そしてその付添い人1名、並びに小学校未就学児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、日曜日、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。

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きました。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、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、平成20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、平成22年度の市営バスの利用状況についてでございます。

年間利用者数は年を増すごとに増加傾向にはありますが、平成21年度からはその伸びは微増となっております。

また、有料利用者数は平成20年度からほぼ横ばいとなっており、無料利用者数は年々増加傾向にあります。

次に、1日あたり平均利用者数は平成21、22年度とも微増となっており伸び悩んでいるところでございます。

続いて、「ルート別の利用者数の状況」でございます。

1年間を通した利用者数の推移では、5月はゴールデンウィークによる運行日の減少が要因となる利用者数の落ち込みが見られ、1、2月は運行日の減少及び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。

また、1便当りの平均利用者数は、平成21年度の実績値と比較しますと、やや増加傾向となっております。

次に、昨年度における「運行便別利用者数の状況」でございますが、例年と同様に「第2便」「第3便」の割合が高くなっております。

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っているため、他の便と比較し、少ない状況にあります。

次に、東西ルートのそれぞれの「運行便別利用者数の状況」について、昨年4月、7月、10月と本年1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たものでございますが、どのルートも月別の個々の折れ線グラフの形には変化がなく、月による利用傾向が大きく変わることがないことが分かりました。

なお、この利用者数はルート上にある病院の開院時間や商業施設の開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ます。

続いて、「停留所別利用者数の状況」でございます。

こちら昨年4月、7月、10月と本年1月における各ルートの1便当たりの利用者数を、停留所別に乗車・降車に分けて集計しておりますが、平成21、22年度ではグラフの形がほぼ同様な形となっておりますことから、人の移動、利用者の固定化の傾向が見受けられます。

また、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状況となっております。

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数が乗車、降車ともに大変多いことや、大型商業施設内に設置した「三郷南」停留所の利用者数も「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。

続いて、「ルート別の停留所利用の状況」でございます。

1日あたりの利用者数は、各停留所によって大きな差があり、各ルートとも、市役所、病院、鉄道駅、大型商業施設などの乗降が多く、バスを利用される方々の利用目的がはっきりと分かります。

次に、「曜日別利用者数の状況」としては、土曜日の利用者数が最も少なくなっています。これは、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。

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、ルートの充実やマイクロバスの導入などを進めた結果、運行経費は年々増加傾向にございます。これに伴い、バス利用者数も微増ではございますが増加傾向にあるところでございます。

しかし、その一方で運賃収入は平成20年度から僅かながら減少の傾向にあります。

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。

調査項目といたしましては、利用者の状況、利用目的、理由、更には運行内容等につきましての調査を実施いたしました。

その結果につきましては、昨年度に開催いたしました地域公共交通会議におきましても、ご説明させていただいておりますので、省略させていただきます。

続いて、「OD調査による利用実態」についてでございます。

昨年度に市営バス利用者の移動実態を把握いたしますためにOD調査を実施いたしましたが、こちらにつきましても、恐れ入りますが、ご説明を省略させていただきます。

(会長)

今の説明は昨年度の状況ですが、今年度の利用状況はどうなっていますか。分かる範囲で教えてください。

(事務局)

昨年度の1日当たりの平均乗車人数が470.3人でありましたが、本年度7月末までの1日当たりの平均乗車人数が478.9人となっており、微増となっております。

また有料利用者数の割合といたしましては、7月末現在では先ほどのご説明と同様に、微減となっております。

(構成員)

東西両ルート、右回り・左回りどれも良く利用されていますね、ループ方式の運行は分かりにくいなどの理由で利用者の少ない路線が出やすいのですが、非常にバランスよく利用されているという印象を受けました。

(2) 地域公共交通確保維持改善事業について

(事務局)

かねてから、国により公共交通に対する新たな支援策として検討が進められておりました、「地域公共交通確保維持改善事業」につきましては、平成23年3月30日に補助金交付要綱が定められ、4月1日に制度が施行されました。

この「地域公共交通確保維持改善事業」では、バスなどの陸上交通について、「地域特性や実情に応じた地域最適な地域間生活交通ネットワークと、同ネットワークに密接な地域内の生活交通等を一体的に、その運行を支援」することとされております。

その具体的な内容として、陸上交通の確保維持事業といたしまして、「地域間幹線系統」及び「地域内フィーダー系統」の支援メニューが整備されましたことにより、コミュニティバスにおきましても一定の要件を満たすことにより、陸上交通の確保維持事業に係る補助金の交付対象になることとなりました。

また補助要件の一つとして、補助対象路線は生活交通ネットワーク計画内に必要な路線として位置付けられていること、というのがあり、「地域間幹線系統」については愛知県バス対策協議会が策定する「地域間幹線系統確保維持計画」に、「地域内フィーダー系統」については当該地区の市町村協議会が策定する「地域内フィーダー系統確保維持計画」において、記載することとされました。

本市の市営バスにつきましては、東ルートが長久手町、瀬戸市という複数市町にまたがる系統と言うことをはじめ、運行回数や輸送量等においても「地域間幹線系統」としての採択要件に合致いたしましたことから、本市営バスの運行事業者でございます豊栄交通株式会社から、「地域間幹線系統確保維持計画」を策定していただきます愛知県に対して、地域間幹線系統路線として位置付けていただけるよう申請が行われました。

その後、6月20日に開催されました、愛知県バス対策協議会幹事会におきまして「愛知県地域間幹線系統確保維持計画」が策定され、平成23・24年度につきましては、本市の市営バス東ルートが「地域公共交通確保維持事業」における地域間幹線系統として位置付けられました。

また、「地域間幹線系統確保維持計画」は、国に提出され、9月30日付けをもちまして、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る生活交通ネットワーク計画」の認定及び補助額の内定が行われました。

具体的には、確保維持事業に要する国庫補助額といたしまして、平成23年度分が18万2千5百円、また、平成24年度分が412万1千円の内示をいただいているものでございます。

この地域公共交通確保維持改善事業における、地域間幹線系統の確保維持に係る補助金は、運行費用の支援となっておりますことから、今後、市営バスの更なる充実を図る必要があると考えるところでございます。

なお、今後は平成25年度におきましても、同様に申請してまいりたいと考えております。

(構成員)

今年の3月の尾張旭市議会において、旭前駅及び印場駅のバリアフリー化の早期実現を求める陳情が全員一致で採択されました。

このことにより、市当局が名鉄と協議するという事になったわけですが、その進捗状況についてお伺いしたい。

(事務局)

本日は、市営バスの会議のため鉄道事業者の方はお見えではありませんので、事務局からご説明させていただきます。

今年3月から、高齢者、障害者等の移動等の促進に関する法律に基づく、移動円滑化の促進に関する基本方針が改正され、鉄道駅に関しましては、従来は1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の駅について、段差の解消等のバリアフリー化を図ることとされていましたが、この改正で3,000人以上の鉄道駅において、原則としてバリアフリー化を図ることとなりました。

このことにより、市内でバリアフリー化がなされていない旭前駅、印場駅につきましては、駅利用者数が1日4,500人程度でありますことから、今回の改正によりバリアフリー化の対象駅となったところでございます。

現在は、名古屋鉄道に対し早期にバリアフリー化を実現していただくよう、お願いをしているところでございます。

(構成員)

名古屋市へのバスルート延伸を望む声も聞きますが、名古屋市へルートを伸ばすことで、この補助制度を利用できるという事ですか。

(会長)

事務局の説明にもありましたが、他市町へまたがるルートを設定し、そのルートが県の地域間幹線系統確保維持計画に入れば、補助金を受ける可能性はあります。

ただし、そのような変更については利用者である市民と一緒に作っていかないとはいけません。

どのような場で運行計画について議論すべきか、今後の課題ということになると思います。

(3) 市営バス運行ルートの変更について

(事務局)

今回、市営バス「西ルート」におきまして、2箇所のルート変更を実施したいと考えております。

まず、1点目として、名鉄旭前駅への市営バスの乗り入れを計画するものがございます。

現在、西ルートにおきましては旭前駅の南側ルートから駅へバスの乗り入れを行っておりますが、今回、それとは別に駅の北側のルートからも旭前駅まで乗り入れを行うために運行ルートの一部を変更するものでございます。

続きまして2点目、南新町地内の33番の「南新町中畑停留所」から34番の「本地ヶ原停留所」間の運行ルートの一部が非常に狭隘であることから、運行ルートの一部を変更するものでございます。

それでは、具体的なルート案につきまして説明いたします。

旭前駅への乗り入れにつきまして、図面上の緑色の点線が現在の運行ルートで、オレンジ色の実線が今回の変更ルート案でございます。

変更ルートは、図にございます13番の「城前町茅池停留所」から市道平子線、県道名古屋瀬戸線を経由し、46番の「旭前駅停留所」に至り、その後14番の「旭前駅北停留所」に至るものでございます。

この変更につきましては、市内でも有数の市営バス利用がございませぬ城山町、平子町など駅の北側のルート上から、旭前駅に行くためには、駅から離れた場所がございます「旭前駅北停留所」から、徒歩で随分と歩かなければならず、駅へのアクセスとしては、十分と言えるものではありませんでした。

しかし、今年度初めに名鉄旭前駅の南側に新しく駅前広場が整備され、ロータリー内に停車場所が確保されたことなどにより、バスが安全に停車できる環境が整いましたこともあり、バス利用者の利便性の向上を図ることを目的とし、駅の北側ルートからの旭前駅への乗り入れを計画したものでございます。

なお、平成20年4月の本市営バス本格運行開始以前に、本市の公共交通として試験運行を行ってございました際に、線路北側のルートから駅のすぐ北までバスを運行してございました経緯もございましたことから、本格運行後におきましては線路北側ルートから旭前駅への乗り入れを望む声もございました。

続きまして、南新町地内にございます33番の「南新町中畑停留所」から34番の「本地ヶ原停留所」間の運行ルートの一部を変更するものでございます。

図面上の緑色の点線が現在の運行ルートで、オレンジ色の実線が今回の変更ルート案でございます。

変更ルートは、図にございます33番の「南新町中畑停留所」から一度戻る格好になりますが、2車線道路を通行する迂回路のような形になります。

なお、この地域は地形的に高低差がありますことから、33番の「南新町中畑停留所」と34番の「本地ヶ原停留所」を結ぶ道路は、現在の運行ルート、又は、今回の変更ルートのみとなっております。

この変更につきましては、現在の運行ルートは停留所間を結ぶ最も経済的なルートである一方で、運行する道路が狭隘道路であり、両側には家屋が建ち並んでいるため、車両のすれ違いが困難であることにより、時折、運行に関するトラブルが発生していることなど、運行を続けているうちに課題が明確となってまいりました。

このため、こうした課題を解消することを目的としてルートの一部変更を計画するものでございます。

以上の2箇所につきましては、運行ルートの変更を行うものでございます。

なお、2点目のような狭隘道路の運行は市内でも他に存在しておりますが、運行ルートの改善につきましては、バスの運行エリアの確保など、総合的に検討を行い、解決していかなければならないと認識を持っております。

また、今回の案によりまして運行ルートの延伸が伴いますことと、旭前駅につきましては既存の停留所ではありますが新たに停留所に停車することとなりますことから、現行の運行ダイヤでは、運行時間が合わなくなります。

このため、運行ダイヤにつきましては、現地における運行ルートの試走を行うとともに、現在の西ルートの運行実態につきましては、運行事業者でございます、豊栄交通株式会社にもご意見をいただき、今回のルート変更予定箇所付近のバス停間の運行時間の配分なども十分勘案いたしました結果、延伸が可能と判断したところでございます。

従いまして、今回の変更で運行ダイヤが従前のダイヤから変更となる区間もございまして、よろしくお願いいいたします。

なお、ルート変更時期につきましては、現在の予定では、平成24年4月2日月曜日から変更してまいりたいと考えておりますので、合わせてよろしくお願いいいたします。

(構成員)

私どもも試験運行を行いました。

その結果としまして運行は可能であります。

一点気になる点としては、南新町の変更箇所についてですが、バス停の新設もなく、バスを迂回させるためだけに住宅地内へ侵入するというのは、周辺住民は了解されているのでしょうか。

(事務局)

本日、変更案をご承認いただいたのち、周辺の方へご説明させていただく予定でございます。

(構成員)

会議以前に地域の方に説明が必要ではありませんか。

(事務局)

変更案のルートにつきましては、本日ご欠席ではありますが、公安委員会との事前の協議は済ませております。また、変更案のルートにつきましては、6mの交互通行可能な道路であることから、本日の会議後に周辺の方へルート変更についてご周知させていただく予定でございます。

(会長)

迂回したことにより、狹隘道路が回避されたとしても、今度はその迂回した周辺の方から、ご意見がでる可能性もあり、慎重に進めるべきかと思えます。

(構成員)

やはり、バス停新設の際に一番重要なのは地域の方の理解を得るという部分で、初めにバス停設置場所の地権者、そして周辺の方々、そのあとが公安協議という形ではないでしょうか、慎重に進められた方が良いと思えます。

また、あまり住宅地内で転回するというのは例がありませんので、例えばどこかに場所があれば、バス停を新設することも考えられた方が良いのではないのでしょうか。

(構成員)

迂回路となる場所にバス停が設置されるのであれば、良いかもしれません。

(構成員)

ダイヤの変更案についても資料提示をして欲しい。

西ルートは、運行時間的に厳しいところがあるが、運行後の運転手の休息時間は確保できるのででしょうか。

旭前駅に向うルート案では、名鉄瀬戸線を2度横断するという点もあり時間がかかるのではないのでしょうか。

(事務局)

旭前駅へ向うルートについては、2度名鉄瀬戸線と交差する形になりますが、1箇所はアンダーパスを通ることで踏切の影響を回避しております。

もう1箇所は踏切を通過いたしますが、踏切の遮断にかからないよう配慮してダイヤ設定をいたしております。

(構成員)

運転手についてはどのようなシフトで運行していますか。

(構成員)

連続して4時間を超えないよう、シフトを調整しております。

(構成員)

変更案のルートで、「南新町中畑停留所」から「本地原小停留所」へ迂回しますが、その際に「本地原小停留所」には停車しますか。

(事務局)

「本地原小停留所」は通過する予定です。

(会長)

「本地原小停留所」は利用者が多い停留所かと思いますが、通過ではなく停車としてはどうですか。

(事務局)

停車した場合、同じバス停に右回り・左回り双方のバスが到着する形になり、利用者が誤ったバスに乗ってしまう事が考えられたため、通過としました。

(会長)

バス利用者からすれば、バスに乗る機会が増えた方が良いのではないのでしょうか。
誤ったバス路線に乗ってしまうかどうかは、別の問題として対処すべきではないですか。

(構成員)

岐阜のバスでは、同一の系統で同一停留所に停車するところもあるので、停車しても良いのではないのでしょうか。

乗車時に、周知することで対応できないのでしょうか。

(構成員)

現在でもバスを利用したとき、運転手が乗車時に行き先を確認してくれている。
その程度の声かけが出来れば良いのではないのでしょうか。

(会長)

運転手には、この停留所で全ての乗客に対し行き先案内をしていただくことになりますが、よろしいですか。

(構成員)

はい、可能です。

(会長)

やはり、利用者視点から見れば、利用機会を増やす必要があります。
今のバスであれば、乗り口が1つであるため、運転手からご案内できる。

(事務局)

では停車とした場合、運転手の方で行き先案内の対応をお願いできるのでしょうか。

(構成員)

私どもの方で、案内するようにします。

ただし、「本地原小停留所」の近くに別の番号表示をした停留所を設置するなどの対応も考えられるのではないかと。

(会長)

本変更案について、本日決定しなければいけないですか。

(事務局)

本日多くのご指摘をいただきましたので、変更案②については再度検討させていただきたいと思います。

変更案①については、4月2日の変更を行いたいと考えております。

(構成員)

南栄町中畑の停留所は、どの程度利用されているのですか。

(事務局)

利用者の多い停留所と比べますと、あまり多くはありませんが、全体で見ると中程の利用頻度となっています。

(構成員)

今回の変更案は、利用者の利便性が低下するというものでは無いようですし、変更案②

については、狹隘道路を迂回するという事は、安全性等の観点から大切なことですので、再度会議で出た意見について整理をし、地元と調整がつく場合には、後日書面協議を持って変更するようにはいかがでしょうか。

(会長)

では、地元調整等を行い、極力早めに書面協議を行うことで、4月2日でのバスルート変更をしていくという事でよろしいでしょうか。

(構成員)

(異議なしの声あり)

(会長)

ご承認ありがとうございます。

では、本議案については書面協議をもって進めることといたします。

(4) 今後の課題について

(事務局)

本市バス事業の利便性向上のため、今後運行の改善を進めていく必要があると考えております。

つきましては、今回簡単にではございますが、現状確認という意味を含めまして、本市の市営バス事業が抱えております課題とその対応について、ご説明させていただきます。

まず初めに、「運行形態」についてでございます。

運行ルートの改善、運行間隔、日曜日や祝日の運行、朝夕時間帯の運行については、多くのご要望を頂いているところですが、軽微な運行ルートの改善は適宜実施をしているものの、大きなルート変更は、運行時間やダイヤなどに大きな影響を及ぼすものであることと、それに伴う予算措置も必要となります。このため、今後、市の公共交通における市営バスの位置づけを整理するとともに、市営バス事業を計画的に実施ができるような計画策定を行い、その中で検討を進めていく必要があると考えております。

次に、「バス車両」についてでございます。

現在のバス車両は市営バスが本格運行を開始する際に、市民の皆さまによりバス車両の検討をしていただき、全ての人が座って乗車することが可能なマイクロバスを導入した経緯がございます。

しかし、この車両はバリアフリー化に対応した車両ではないことから「移動円滑化基準適用除外」の認定をいただいて運行しております。

昨今では、乗合バス車両におきましてもノンステップ化などバリアフリー化の更なる推進が求められておりますこともあり、今後、バス車両の更新を計画する際には、バリアフリー対応車両の導入について検討をしていく必要があると考えております。

次に、「積み残し対策」についてでございます。

現在の車両では時折、積み残しが発生するなどの問題がございます。この件に関しましては、過去の地域公共交通会議でもご議論をいただいたものでございますが、その対応策としてタクシー対応を現在は行っております。

しかし、このタクシー対応はあくまで暫定措置でございますことから、今後は新たな対

応策が求められます。このため、積み残しを事前に防止する方策や発生時の新たな対応策につきまして、指定管理者と協議を行い最善の解決方法を模索しているところでございます。

次に、「利用者の増加策」についてでございます。

市営バスの利用者数につきましては、先にもご説明いたしましたが、近年伸び悩みの傾向にあります。しかし、午後の便では、まだ座席に余裕があるなど利用者数の増加の余地もございます。このため、従来どおり、バスの利用啓発に努めることはもとより、運行形態の見直しも視野において検討をしていかなければなりません。

最後に、「他の公共交通との連携」についてでございます。

市営バスがより便利な公共交通となるためには、他の公共交通との連携も重要な要素となります。

このため、市営バス以外の他の公共交通の情報を把握し、運行を見直す際には交通の連携を図ってまいりたいと考えております。

何れの課題にしましても、運行ルート、運行時間、バス車両など個々に独立した問題ではなく、全てが関連するものでございます。

従って、本市の公共交通網について整理をすると共に、市営バスの位置づけや役割を明確にした上で、運行に関する見直し等を含めた計画を策定し、市営バス事業を進めてまいりたいと考えております。

(構成員)

公共交通に関する計画を策定するという事ですが、どの様なものを想定していますか。

バスだけの計画なのか、その他の公共交通との連携を含めた計画なのかそれによって議論の内容も変わってくるかと思えます。

(事務局)

公共交通全体の中での市営バスの果たす役割をはっきりさせるという事を含めた計画を想定しています。

(構成員)

計画策定の具体的な着手時期や、計画期間等はすでに予定されていますか。

(事務局)

予算措置もありますのでまだはっきりとは申し上げられませんが、可能であれば次年度から着手したいと考えております。

(構成員)

策定協議の場はまた設けるのですか。

(事務局)

どのように計画を策定していくかという事も、しっかりと構築していく必要があると考えています。

(会長)

本会議ではない場を新たに設けて、その場で策定していくのですか。

(事務局)

現時点では、検討中でございます。

(会長)

どこまでの問題を検討していくのかということもある。

交通空白地を検討するのに現在はバス停から500mで考えているがこのままで良いのか、定時定路線だけでなく乗合タクシーという方法もある、これらを踏まえて公共交通についての計画を作りたいという事でよろしいですか。

(構成員)

尾張旭市全体の交通施策の方向や展望というものを含めた計画を作られるのかと思いますが、その中でバス施策に関することについては本会議でも議論できるのではないかと思います。

本会議の議論の柱としては、住民の移動手段の確保というものがあると思いますが、それを維持していく上で非常に重要になるのが、コストであると思います。

あさぴ一号は収入率が20%程とコミュニティバスにおいては一般的な状況にあります。

その中で、バス事業を拡大していくという事は、市民の税を投入するという事であり、どこまで利用者の要望を受け入れて行くかという問題もある。

要望として多い1時間に1本や日曜・祝日運行などに対応しようとするれば、すぐに1千万、2千万という予算が必要になってくる。

計画を策定する上では、市がこれらの支出に耐えられるのかという事も常に念頭に置いて進める必要があると思います。

(構成員)

市のマスタープランに交通についての記述はありますか。

(事務局)

記述はございます。

(構成員)

国の補助事業の中には調査事業というメニューもありますので、利用できるのであれば利用してはどうかと思う。

(構成員)

あさぴ一号について、予備車での運行をよく見かけますがなぜでしょうか。

また、バスの遅れが多いようにも感じますが、遅れの原因は何でしょうか。

その他には、提案としては利用者の増加策として、最終便を三郷南や印場駅終わりではなく市役所まで戻るようにしたら良いのではないのでしょうか。

(会長)

では、予備車での運行とバスの遅れの2点についてはご質問、運行時間の延長についてはご提案という事で、ご質問について事務局から回答してください。

(事務局)

予備車については定期点検等による代車として運行することがございます。

その他には、最近では乗降用のステップや扉の不具合がありまして、予備車での運行を行いました。

日常点検は、豊栄交通さんにしっかりと行っていただいておりますが、マイクロバスを定時定路線として運行しております関係から、バスの仕様からいたしますと過酷な使用環境であるかと思えます。

また、現行のバスにつきましては国の補助金をいただいて導入したという経緯もあり、償却期間である5年間は最低でも使用していかなければいけないという事情もございまして、補修をしながら運用していく必要があるところでございます。

続きまして、バスの遅れの原因につきましては、正確なデータがございませんので、今後確認いたします。

(構成員)

市営バスの運行形態の課題として3つほど上がっていますが、4つ目として乗り継ぎ券の発行も加えていただきたい。

ダイヤの変更については、今回ルート変更に合わせてダイヤ変更が行われるとのことだが、バスの遅れが多いという事も踏まえ、現実の状況により合わせた形で全体的にダイヤを見直すことも必要ではないでしょうか。

市営バスを支援する市民団体としてあさぴ一号を育てる会というものがありますが、年に数回の会合ではなく、さらに活性化させていただきたいと思えます。

(会長)

あさぴ一号を育てる会は非常に良い活動をされておりますので、これからもがんばっていただきたいと思えます。

ダイヤの検討に関しては、早朝の通勤通学に対応していくのかどうかなど、様々な問題も絡めて検討していく必要があるかと思えます。

乗り継ぎ券に関しては、事務局からお願いします。

(事務局)

乗り継ぎ券に関しては、交通に関する計画を策定していく中で、検討していきたいと考えております。

(会長)

先ほど意見の中でもありましたが、我々はどこまで利用者の要望に応じていくのか、コストの問題などもどうしていくのかなどについて、早く議論できる場を作っていただけるようお願いしたいと思います。

また、先ほどありましたダイヤやバスの遅れなどにつきましてはデータを揃えて、対応できる問題であれば早期に対応するようにしていただきたいと思えます。

(5) その他

(事務局)

それでは、「その他」としましては、事務局からは特に議題は用意しておりませんが、皆さまからお知らせやご意見等があれば、お願いしたいと思います。

(構成員)

(発言なし)

(事務局)

無いようですので、「その他」につきましては以上でございます。

(会長)

それでは、そろそろ時間となりますので、本日は以上とさせていただきますと思います。