

平成24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25年1月21日（月）

開会 午後1時30分

閉会 午後2時20分

2 開催場所

市役所南庁舎 2階 201会議室

3 出席委員

伊豆原 浩二、塚本 榮、谷口 紀樹、寺田 千珠子、渡辺 鎮夫、吉岡 実（代理出席）、加藤 猛、宗田 和彦、富山 純史（代理出席）、木全 啓雅（代理出席）、鈴木 隆史（代理出席）、森島 哲也（代理出席）、林 由紀夫、枋川 和彦、桜井 政則 全15名

4 欠席委員

永山 明光、城 文子 2名

5 傍聴者数

4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23年度市営バスの運行状況について
- (2) ルート変更に伴う旭前駅の利用状況について
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業について
- (4) その他

8 会議の要旨

あいさつ

（事務局）

本日は、お忙しい中、ご出席いただきまして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24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。よろしくお願いいたします。

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）

都市整備部長の桜井でございます。よろしくお願いいたします。

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、今年度で節目の5年目を迎えております。

この間には、従来の4ルートシャトル運行から、東西2ルートの双方向ループ運行への運行形態の変更や、旭前駅への乗り入れによるルート変更などを施してまいりましたが、まだまだ、市営バスにおける課題は多く散在し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っております。

以上、甚だ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。

本日はよろしく申し上げます。

(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きました方のご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、塚本様と谷口様、愛知県地域振興部交通対策課からは柴山様、本日は森島様に代理出席をいただいております。愛知県尾張建設事務所からは林様、愛知県守山警察署からは栢川様が新しく構成員にご就任いただきました。よろしく申し上げます。

また、皆さまご存知かとは思いますが、会長の伊豆原様が今年度より愛知工業大学客員教授となられていらっしゃいます。

ただいまご紹介させていただいた以外の構成員の皆様につきましては、本日は代理出席の方や欠席の方もいらっしゃいますが、構成員名簿に記載してございますので、恐れ入りますが、ご紹介を省略させていただきます。

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自治連合協議会の方が変わられましたことから、後任者であり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谷口様に、副会長をお願いしたいと思います。

また、事務局といたしまして、私、大橋、渥美係長、そして小久保主査、ということで、どうぞよろしくをお願いしたいと思います。

(1) 平成23年度市営バスの運行状況について

(事務局)

それでは、平成23年度の市営バスの運行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。

まず、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」、「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、乗車定員は、東ルートが定員26人、西ルートが定員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ています。

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、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としておりましたが、昨年の4月より西ルートで一部ルート変更を行ったこともあり、現在は西ルートが23.9kmとなっております。

次に、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、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りました。

続いて、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経る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」としては、平成20年度から23年度までの1日あたり平均利用者数は微増となっているものの大きな変化はございません。

次に、「ルート別利用者数の状況」ですが、1年を通した利用者数の推移では、6月から8月にかけての利用者数が多くなっています。これは、夏の暑さに対して普段、目的地まで徒歩などにより移動していた方々が、バスを利用されたことが考えられます。

またその一方で、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利用者数の減少がございました。

続いて、「ルート別の1便当りの平均利用者数」では、全体的に東ルートの利用が西ルートの利用を上回っていることが分かります。

次に、昨年度における「運行便別利用者数の状況」では、各ルートとも「第2便」「第3便」「第4便」の利用割合が多くなっており、ここでも市営バスが、通院や買い物などに多く利用されていることがうかがえます。

次に、東西ルートのそれぞれの「運行便別利用者数の状況」ですが、平成23年4月、7月、10月と24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、比較をしましたが、月によって利用傾向が大きく変わることはありませんでした。

続いて、「停留所別利用者数の状況」について、先ほどと同様に平成23年4月、7月、10月と24年1月における各ルートの1日当たりの利用者数を各停留所別に乗車、降車に分けて集計し、比較をしましたが、平成23、24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、市内北部の城山町、平子町、旭ヶ丘町、旭台といった丘陵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比較的少ない状況となっております。

個々の停留所では、「市役所」停留所の利用が最も多く、東西ルートの乗り継ぎ、市役所、市民会館、体育館などの公共施設や尾張旭駅に隣接していることが、その要因と考えられます。

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者数が乗車、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」について、各ルートにおける停留所の利用状況として、1日あたり平均利用者数を集計したものでございます。

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、「市役所」停留所を始め、西ルートでは「尾張旭駅」「旭労災病院」「県営住宅」、東ルートでは「愛知医大」「三郷南」「尾張旭駅」が多くなっています。利用者の生活の足として、市役所、病院、鉄道駅、大型商業施設などへの移動手段にバスが利用されていることが分かります。

一方で、1日あたりの利用者数が、1人に満たない停留所が数多く存在しているのも事実であり、効率的な運行を考えるうえでの課題が存在しております。

次に、「曜日別利用者数の状況」では、土曜日の利用者数が平日に比べ少ない状況にあります。この傾向は過年度から変わっておらず、土曜日の利用増進が課題となっております。

続いて、「市営バスの運行経費の状況」は、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、平成21年度以降は、運賃収入、収入率ともに伸び悩みを見せているのが現状でございます。

なお、参考として、愛知県が毎年とりまとめをされています、「愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について」より、近隣自治体のコミュニティバスの状況を示しておりますが、各自治体により運行目的や路線数、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困難であると思います。

(構成員)

時刻表を見る限り、土曜日と同じ運行形態かと思われませんが、平日と土曜日では利用者のバス利用目的も変わってくるかと思えます。

土曜日だけの運行便別集計は行っていますか。

(事務局)

本日は、土曜日だけの運行便別集計データは持っておりませんのでご提示できませんが、基礎データはありますので、一度整理したいと思います。

(構成員)

現在、あさび一号は障がいをお持ちの方が13%程乗車されています。

他市と比べても、利用率は高いと思いますので、本日のような資料を作成する際にも、そのような利用実態を示してはどうでしょうか。

障がいをお持ちの方が積極的に利用しているということは、コミュニティバスとして意義のあることだと思います。

(会長)

事務局の説明で、無料利用者が増えてきたということでしたが、これは障がいをお持ちの方や、介助者に市営バスへ乗る仕組みが理解されてきたということで評価すべき点だと思います。

運行経費と収入の比較は必要ですが、市営バスの役割が増してきたという点も評価すべきだと思いますが、事務局としてはいかがですか。

(事務局)

次回から、そのように整理していきたいと思います。

(2) ルート変更に伴う旭前駅の利用状況について

(事務局)

平成23年度から名鉄旭前駅前広場が供用開始されたことに伴い、昨年度の地域公共交通会議におきまして、本市営バスの西ルートで運行ルートの一部を変更するご承認をいただき、昨年4月1日から旭前駅へのバスの乗り入れが線路北側のルートからも可能となるような変更をさせていただきました。

ここでは、ルート変更前の平成23年度4月から9月まで及び、ルート変更後の平成24年度の同期間における旭前駅周辺の停留所における市営バス乗降者数を比較しております。

平成24年度の乗降者数4,899人は、23年度の同時期3,477人に比べ、

+1, 422人、率にして約41%の増加となっております。

また、線路北側のルートからの「旭前駅」停留所での乗降者数は、23年度に比べ24年度は非常に多くなっております。

なお、参考に市内全体でのバス乗降者数の比較では、今年度は対前年度比で、旭前駅を通る西ルートが、+4%、東ルートが+6%で全体では約5%の増加となっております。

市内全体でも約5%の増加となっておりますことから、旭前駅周辺での伸びは非常に大きくなっていることが分かります。

なお、従来の線路南側のルートからの「旭前駅」停留所への乗降者数につきましては、平成24年4月には大幅に前年度を上回ったものの、それ以降は、ほぼ同様な乗降者数を示しており大きな変化はございませんでした。

乗降者数の増加と鉄道駅利用者の相関関係につきましては、残念ながら、鉄道利用者数に関する資料が得られませんことから、比較には至りませんでした。

しかし、旭前駅周辺の停留所での乗降者数が大きく増加したということは、バスを利用される方々の駅へのアクセスや、駅前広場での交通結節機能が向上したのではないかと考えております。

こうした小規模の改善でも、バスの利便性の向上につながっていくのではないかと考えるところでございます。

(会長)

駅へのアクセスの改善という、小規模な変更ですが、それがこれだけバス全体に良い影響を与えるということですので、少しずつでも改善していくことが必要であるという良い事例ではなかったかと思えます。

(3) 地域公共交通確保維持改善事業について

(事務局)

本市では現在、地域間をつなぐ幹線系統として、東ルートが隣接する長久手市の愛知医科大学に乗り入れており、「愛知医大」停留所を設置しております。

また、瀬戸市内におきましても、大規模商業施設内に「西本地橋」停留所を設け運行をしておりますことから、現在、運行事業者が「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」の支援をいただきバスを運行しているところでございます。

平成26年度におきましても、市民の重要な移動手段としてこの系統を確保、維持していきたいと考え、指定管理者においても路線の必要性を認めているところでございます。

このため、当該路線の確保維持を目的とし、愛知県バス対策協議会が策定される「地域間幹線系統確保維持計画」への位置付けをお願いするため、愛知県に対し位置付けの申し出を行ったところでございますので、皆さま、ご承知おきいただきたいと思います。

(会長)

あさぴ一号は、瀬戸市へは「西本地橋」停留所、長久手市へは「愛知医大」停留所で市

域を越えて運行しています。

地域間幹線系統というのは複数の市町をまたいだルートを行っている路線が該当するということです。

(構成員)

国の補助制度として、一定の利用者がいる複数市町村をまたがる路線に対して補助金が出ますが、その補助金を受ける路線として認められるための計画を愛知県が作成することとなっております。

尾張旭市からは、平成26年度に補助対象路線として位置付けて欲しいという申し出をいただいておりますので、2月18日開催予定の愛知県バス対策協議会において了解が得られれば、補助金を受けられる路線ということで位置付けていきたいと考えております。

(構成員)

お願いですが、地域間幹線系統ということですので、長久手市への情報提供をしてください。

(事務局)

わかりました。

(会長)

東ルートは地域間幹線系統ということで補助対象路線となっておりますが、西ルートについてはどうしていきますか。

(事務局)

西ルートにつきましては、愛知医大への乗り入れなどの要望をいただいておりますので、今後ルートの見直しなどの際に検討していく必要があると考えております。

ルートを見直した結果として、補助要件に合致するということでありましたら、西ルートにつきましても、補助をいただけるよう位置付けの申し出をしていきたいと思っております。

(会長)

市民の要望に対して改善ができれば良いと思っております。ただし、あまり路線延長を伸ばすと、運行時間が長くなってしまっていて、十分な運行本数が確保できなくなるという問題もあります。

難しい問題ですが、検討を進めていただきたいと思います。

(4) その他

(事務局)

本市では、平成20年度から指定管理者制度を導入し市営バスの管理運営を行ってまい

りましたが、今年度が指定管理者の指定期間の最終年度となります。

このため、次年度以降の市営バスの管理運営につきましても、指定管理者制度を引き続き導入することとし、次期指定期間を平成25年度から平成29年度までの5か年間と定め、指定管理者の選定事務を進めてまいりました。

その結果、次期におきましても、これまでの業務実績などにより現在の指定管理者であります豊栄交通株式会社が指定管理者として、本市営バスの管理運営を行うこととなりましたので、ご報告させていただきます。

(構成員)

本日お配りしたチラシについてですが、豊田市が地域公共交通シンポジウムを開催します。中部運輸局も共催しております。

公共交通について全国事例や中部管内の事例をご紹介しますので、興味がおありの方はご参加ください。

(構成員)

尾張旭市地域公共交通会議の構成員についてです。

公募委員の方で昨年も欠席された方がいますが、今後も参加が困難であるということであれば、人選をやり直すことも必要ではないでしょうか。

(事務局)

私どもも気にしております。諸事情あって参加できないということであれば、参加を辞退していただいて、新たな委員を募集する必要があるかと考えています。

(会長)

ありがとうございました。それでは、これもちまして地域公共交通会議を終了します。