

平成26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26年10月21日(火)
開会 午後2時
閉会 午後4時
- 2 開催場所
市役所講堂1
- 3 出席委員
伊豆原 浩二、塚本 榮、中野 衛、寺田 千珠子、渡辺 鎮夫、成瀬 史宣
吉岡 実(代理出席)、加藤 猛、清水 徳幸(代理出席)、古田 寛、多田 直紀、
松本 謙治(代理出席)、鈴木 隆史(代理出席)、磯谷 隆幸(代理出席)、近藤 敦、
長江 均 計17名
- 4 欠席委員
二ノ宮 康延 計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 鈴木 昌尚
都市計画課長補佐 伊藤 秀記
都市計画課主査 大谷 健司
- 7 議題等
 - 1 はじめに
 - 2 議題 運行方法の検討について
 - 3 その他
- 8 会議の要旨

1 はじめに

(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、ただ今から平成26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。

私は都市計画課長の鈴木でございます。よろしくお願ひいたします。それでは議題に入ります前に、今回、新たに会議の構成員として加わっていただきましたかたのご紹介をさせていただきます。お手元の資料の次第の次でございます構成員名簿をご覧ください。名簿の上から6段目でございますが、社会福祉法人ひまわり福祉会から成瀬史宣様が新たに会議の構成員にご就任いただきました。よろしくお願ひします。

本日は、代理出席の方や欠席の方もお見えになりますが、ご覧の名簿に記載してございますので、恐れ入りますが名簿にてご確認のほどよろしくお願ひします。なお、本日も第

1 回会議に引き続きオブザーバーとして株式会社国際開発コンサルタンツのスタッフも参加させていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、次第に従い会議を進めさせていただきたいと思います。伊豆原会長よろしくお願いいたします。

(会長)

それでは、お手元の次第がございます議題に行きたいと思います。今日の議題は1つでございますので、忌憚のないご意見をよろしくお願いいたします。それでは、運行方法の検討について、事務局から説明をお願いします。

2 議題 運行方法の検討について

(事務局)

都市計画課の伊藤です。よろしくお願いいたします。それでは本日の議題、運行方法の検討についてご説明させていただきます。なおその前にお手元にお配りしております資料の確認をさせていただきたいと思います。はじめに次第がございまして、次に尾張旭市地域公共交通会議構成員の名簿、それと配席図でございます。そして、資料1「市営バスあさび一号の運行見直しに係る検討」、資料2「市営バスの運行検討に係る市民懇談会開催要領」でございます。資料に不足はございませんでしょうか。

それでは、議題に移ります。担当の方からご説明させていただきます。

(事務局)

都市計画課の大谷です。よろしくお願いいたします。資料1「市営バスあさび一号の運行見直しに係る検討」をご覧ください。第1回地域公共交通会議におきまして、運行方法の見直しの検討について進め方やスケジュール、本会議における報告協議事項と市民懇談会について説明させていただきました。

本日は、課題の整理、あさび一号の役割とサービス水準等、事務局にて検討いたしました内容を報告させていただきます。

1 ページ目をご覧ください。前回の会議の資料と重複する部分もございますので、ポイントのみ説明させていただきます。

1. 検討の考え方とプロセス

1) 検討にあたっての考え方について

現在の市営バスあさび一号はアンケート等によってルートは構築されており、バス停から半径500m圏と設定した利用圏域により市街地をほぼカバーしております。また利用者アンケートからは運行全体に関する満足度は高く、運行の目的である市民の足として交通空白区域の改善及び市民交流の促進を図り、もっと出かけたくなるまちづくりを推進するための一定のサービス水準は確保されております。さらに、人口減少や超高齢社会の中での地域の活力創出に向け、公共交通には様々な役割が期待されております。また、バリアフリー法、環境重視の生活スタイルへの転換など、あさび一号を取り巻く環境は大きく

変わり、市民からは運行頻度の向上等新たな要望が出ております。そのため、現行サービスを基本としつつ、新たな社会動向や利用者ニーズを踏まえ、運行見直しの検討に取り組んでいるところでございます。

2) 今年度の見直しについて

平成25年7月に作成いたしました尾張旭市交通基本計画のあさぴ一号の位置付けを前提といたしまして、以下の流れのとおり進めております。

1. 課題の整理

あさぴ一号を取り巻く環境やあさぴ一号の評価を踏まえて、あさぴ一号が有する課題の整理を行いました。

2. あさぴ一号の役割とサービス水準の整理

尾張旭市交通基本計画を踏まえ、あさぴ一号の役割とサービス水準を整理します。

3. 見直し素案の作成

利用実態を踏まえつつ、課題解消に向けた見直し素案を検討します。

4. 見直し案のとりまとめ

地域公共交通会議、市民懇談会等で聴取した意見を踏まえて、運行見直し案を取りまとめていくということになっております。

2ページをご覧ください。

2. 見直し検討

1) 課題の整理

ア)あさぴ一号を取り巻く環境の変化をまとめました。

第5次総合計画において尾張旭市の人口は、下の将来人口にあるとおり平成32年をピークに減少に転じると推定されております。また、交通バリアフリー対策や環境負荷の低減など、公共交通に対する社会的要請も高まっていることから、バス路線の維持に向けた利用促進を図るとともに、高齢者が安全に安心して利用することができる公共交通サービスを提供する事が求められております。

さらに、一般に公共交通は、人を輸送するのみならず様々な分野において重要な役割を果たすことが期待されており、市が持続可能なネットワーク形成に向けた牽引的役割を果たす事が求められております。

3ページをご覧ください。

イ)あさぴ一号の評価

あさぴ一号を以下の視点から検証し、課題を整理します。

① バス利用者数の検証

平成25年度の年間利用者数は154千人となり、年々増加しております。市民に日常的に利用されています。

② 利用者数と輸送バランス

利用者数が増えていることにより、主に東ルートにて月2回程度の積み残しが発生しています。

③ 移動ニーズとルートの設定

利用者ODによると病院やスーパーなど目的地へほぼ乗継ぎなしでアクセスできていることが分かります。また高齢者の利用が約8割と多く、障がい者の利用も増加傾向にあり、移動困難者の日常生活の足として機能しております。しかし、運行頻度に対する要望は多く、藤が丘方面の他、新たに今年できた多世代交流館や森林公園などの新たなアクセスへの需要等があります。

④ ネットワーク機能、乗継ぎ利便性・ダイヤ

こちらにつきましては、利用者の1/4は鉄道などへの乗継ぎとなっており、バス相互の乗継ぎ券発行や通勤通学時間帯運行に対する要望がございます。また定時性の確保に関する不満は多くはありませんが、遅延につきましては運転手の負担になり、安全運行への影響が懸念されるところでございます。

⑤ バス事業の運営状況

収支率は約22%で、周辺自治体に比べ、高い数字でございます。なお、平成25年度は運賃100円に対し、利用者1人当りの運行経費が349円になっております。

公共交通ネットワークの視点から見ると、市内4駅であさび一号が接続しており、また市の東部や南部で瀬戸市や長久手市のバスとの接続がございますので、乗継ぎに対する改善を求める声もございます。また、平成28年4月には愛知医科大学を拠点とする路線バスの見直しが計画され、尾張旭市南部を取り巻くバス交通ネットワークが大きく変化すると予想されます。そのため、鉄道や路線バス・市営バスが果たすべき役割の明確化や両者にとって分かりやすくかつ一体的に機能する効率の良い公共交通ネットワーク形成を図る必要があります。

4ページ及び5ページにつきましては、先ほどの3ページの検証に対するデータでございます。あさび一号の年間利用者数の推移、利用者の内訳、昨年12月に行いましたあさび一号のアンケートによる満足度、あさび一号のバス停間利用状況を示しております。

6ページをご覧ください

2) あさび一号の役割とサービス水準の整理

尾張旭市交通基本計画における都市交通体系の将来像にあるとおり、市の中央を東西に走る広域路線として名鉄瀬戸線、基幹路線として名鉄バスや名古屋市営バス等の路線バスが市内外交通に対処する都市軸としての機能を果たしております。特に、名鉄瀬戸線は市内に4駅あり、鉄道が市民の日常生活の移動手段として機能しております。また、市域南部住宅地から名古屋市方面へのアクセスは、路線バスが重要な役割を果たしており、これら鉄道や路線バスを公共交通軸とする地域交通ネットワークの形成を図ります。

また、これら鉄道や総合病院、公共公益施設などの拠点施設へのアクセス機能を有する生活交通としてあさび一号を位置づけ、鉄道、路線バス及びあさび一号が一体となって機能する地域公共交通体系の構築を目指しております。

7ページをご覧ください。先ほどの説明にありました、広域路線・基幹路線・地域路線の説明と市内4駅の1日の平均乗降員数、あさび一号、名古屋市営バスの利用者数の推移を示しております。

8ページをご覧ください。先ほど説明しました点を踏まえ、この一覧表で課題等の整理を作成しております。この課題に対し、示しております対応の考え方によって取り組みを進めていく予定でございます。

「見直し素案の作成」をご覧ください。まず、あさび一号見直しの基本的考え方を示しております。見直しにあたっては、年々利用者が増加傾向にあり、市民生活における重要な移動手段として定着している状況を踏まえ、現行の運行ルートや停留所位置を基本とする見直しを行うものとします。あさび一号につきましては1時間に1本の運行水準を目指し、また各地域から鉄道駅や総合病院などの拠点施設へは、乗り継ぎなし、もしくは1回の乗り継ぎでアクセスできるようにします。また公共交通軸として鉄道及び路線バスの機能を維持強化します。

9ページをご覧ください。基本的考え方に基づく骨格となる2項目について、その対処方法の整理を行い、検討を進めてまいります。

① 運行方法について

現行の取り組みを基本としつつ、新たに導入予定としています最大2台のバスの増車により、運行頻度や積み残し、停留所の増設などの課題解決を目指します。

次に示したア・イ・ウは、基本的考え方に基づき検討した例として挙げさせていただきました。

ア 現行改良ルート+新規ルート

現行ルートを基本として要望のある停留所、多世代交流館、西ルートから愛知医大に入るルート、森林公園この3箇所を新設し、新規ルートとして、利用の多い停留所を中心に概ね1時間程度の短縮ルートを東西それぞれに設定します。

これにより利用者の多い停留所では、短縮ルートも利用できますので、運行頻度が高くなり、また停留所の新設により目的地の選択肢が増えることとなります。

しかし、短縮ルートについては主要な停留所のみ停車することになりますので、運行頻度の改善を享受できる地域に限られ、また、現行ルートと短縮ルートの行き先が異なりますので、利用時に混乱する可能性があります。さらに導入する車両によっては霞ヶ丘の運行が困難になる可能性があります。

イ 現行ルート+新規ルート

主要な停留所と要望停留所を新設するルートです。現行ルートに加え、新規ルートとして、利用の多い停留所と先程、申し上げた3箇所の要望のある停留所を結ぶルートを東西それぞれに新規ルートとして設定します。

これにより、現行ルートはそのままとしますので、現行の運行方法に対する満足度は維持できます。また利用の多い停留所では、新規ルートも利用できますので、運行頻度が高くなります。

さらに、停留所の新設により目的地の選択肢が増えることとなります。

課題については、新規ルートについては、先ほどのアと同じように主要な停留所のみ停車することになるので、運行ルートの改善を享受できる地域に限られること、現行ルートと新規ルートの行き先が異なりますので、利用時に混乱する可能性があること、車両によ

っては霞ヶ丘の運行が困難になる可能性があります。

ウ 現行改良ルートを増便

現行ルートを基本として要望のある停留所3箇所を新設します。さらに東西に1台ずつ増車して、利用状況等を踏まえ片方向ですが増便します。

これにより増便するルートでは運行頻度が高くなり、ルートの大幅な変更がありませんので、現行利用者にとってはわかりやすくなります。また、停留所の新設により目的地の選択肢が増えることとなります。

課題は、要望による新規停留所を設置しますので、1ルートあたりの所要時間が長くなること、片方向のみの増車となりますので増車しないルートについては運行頻度が改善されないこと、車両によっては霞ヶ丘の運行が困難なことです。

② 車両について

車両の選定につきましては、運行方法や諸課題への対応などを踏まえ、総合的に判断を行うものとします。こちらにつきましては現行車両・路線仕様車・ワンボックスを例としてあげさせていただいております。

ア 現行の車両

着座をして利用しておりますので安全性が高く、ショートボディなら狭あい区間も通行可能となります。しかし、車イスのまま乗車できないこと、バリアフリー法の適用除外の認定が必要なこと、現状で月2回程度の積み残しが発生し輸送力に難があることが課題となります。

イ 路線仕様車

ここでは例としてポンチョをあげております。こちらにつきましては、輸送力が多く、積み残しの解消に繋がります。また車イスでそのまま乗車可能となります。課題といたしまして、着座席が少なく立ち乗りが増えるため、安全性は劣ります。また狭あい区間では通行できない事があります。

ウ ワンボックス

こちらではハイエースを例としてあげております。狭あい区間が通行可能となりますが、アとイと比べると輸送力が小さくなります。車イス対応の車種もございしますが、乗車定員がさらに減少する事が課題となります。

先ほど申し上げた運行方法や車両につきましては、あくまで一例でございします。それぞれ利点や課題がありますので、これらの案の中から、また、地域公共交通会議や市民懇談会ですてきました案や意見を踏まえ、最終的に取りまとめたいと思います。

事務局からの説明は以上でございします。

(会長)

ありがとうございました。何かご意見、ご質問などありますでしょうか。

(構成員)

運行方法について、車両6台を想定というのは、現行より2両増やすということを想定

しているという事ですか。また、課題の中のアの短縮ルートの内容があまり分からなかったので教えてください。

(事務局)

アの短縮ルートは、現行のルートの主要な所だけを結んで、いわゆる急行路線というようなイメージをしていただくといいと思います。主要なところのみを結んで1時間で回れるルートを想定しています。現行では1時間15分かかりますので、そのルートの主要なところのみを大きい幹線道路を通るなどして、ショートカットするというものです。

(構成員)

現行改良ルートで片方向のみ増便というのはどのようにイメージすればよいですか。

(事務局)

今回車両を6台と想定しまして、現行の4台は東西ルートを双方向で回っていますので、増車する2台をそれぞれ西と東に1台ずつおいた場合、片方向だけ便数が増えることになります。

(構成員)

前回の資料を見て積み残しは無いと思っていましたが、今回の資料を見ると積み残しの問題も大きな要素だと思います。現状ではやはり積み残しがあるということですか。

(事務局)

月2回程度発生しております。主に東ルートの右回りでございます。

(構成員)

課題の一つに藤が丘アクセスとありますが、それはあさび一号が藤が丘駅に行くのではなく、基幹路線への接続により利便性を高めるということですか。

(事務局)

そのとおりです。

(構成員)

90分で走っているものが60分に短縮されるということに、何かマジックがありますか。車両2台増やすと、90分が60分になるとは考えにくく、ポイントは、「現行のルート及び停留所位置を基本とする見直し」というのは「現行を何処まで崩すのか」ということになると思います。例えば1時間に1本必ず走ることではなくて、90分を60分にするということもあるかもしれません。例えば180分の内に3回走るという考え方も無い訳ではありません。回数が単純に増えたり、また平均みたいな考え方もあるかも

しれません。そこを整理しておかないと逆に矛盾が生じてしまう気がします。

そのことのヒントとして、課題等の整理にある「新規停留所の設置」ですが、今のルート上にあるのか無いのかがまず一つです。対応として「ルート再編に伴い、バス停の新設を検討」とありますので、今のルート上に無い場合は余計に時間がかかってしまうと思います。次ページでは全て、多世代交流館と森林公園にバス停を置くとしていますので、ここは確認したいです。

また、課題等で「乗継ぎ環境の確保」とありますが、車両の考え方を見ると乗継ぎの利便性を向上するだけではなく、環境を変えるという気がするので、乗り継ぎ環境を変える要素があるのか無いのかと思います。狭あい区間は通行できないのが課題と言われるのですが、そうではなく、道路環境が対応できていないことが課題なのではないかと思います。車両を理由にはいけません。車両は今あるものを使うのが当然なので、その中で使い勝手のよいものを選択するしかないと思います。しかし、道路環境は変えようと思えば変わる話であり、そのような計画や案があるのか無いのかということがあります。

車イスの対応ですが、対応しないものを選択した場合、市として車イスを別の方法で運ぶというものが用意されているのか、何かお調べになっていますか。

以上、大きくは3点ですがお願いします。

(会長)

新しい停留所の多世代交流館と森林公園等が今のルート上で若干ずれるかもしれませんが可能なかどうかということ。「現行の運行ルート及び停留所位置を基本とする見直し」というのが、どういうことを言っているか、それがはっきりしないと60分に1本の運行がどうすれば可能なのか含めて整理してほしい。また、乗継ぎ環境という言葉が示すものが、定期券とかだけでなく、乗継ぎ環境の整備はしないのか。それから狭あい区間に対する課題が記載されているが、車両ではなく道路整備で改善ができることではないのか。それからバリアフリーの話で、もし適用除外ということになれば、他の施策はどう展開していくのかということです。

(事務局)

新規停留所の設置としている多世代交流館と森林公園等は、実際に今のルート上にはありません。そのため、付近にある停留所のやり取りも考えながら検討をする予定です。

「運行ルート及び停留所位置を基本とする」というのはどの程度なのかとの話ですが、線路をまたぐ需要がどれほどなのかという事が大きなコントロールポイントになると考えていましたが、やはり線路の北から乗継ぎなしで愛知医大まで行ける需要も非常に貴重であると見てとれました。そのような点から言うと、長い距離ですが一周回るような今のルートを基本とする停留所についても、500m間隔にある今の停留所の位置というのはある程度、動かさない方向で見直しを進めたいと考えおります。

乗継ぎ環境の整備では、乗継ぎ券または定期券の発行を検討します。今回課題としたのは、これまでにいただいた要望や、議会での議論を踏まえると、乗継ぎに関する事は、ハ

ード面というより、乗継ぎ券を発行して左右を自由に行き来できるような利便性の向上が考えられないかということでした。それに対する対応と考えております。ハード面については、さほどこれまでも要望も頂いておりません。あるとしたら、「藤が丘へアクセスする際に名古屋市営バスとの接続がうまく出来るようにしてほしい」というものです。これがハード面なのかダイヤに付随する事になるのか、乗継ぎする場所の便で考慮することになるのか判りませんが、そういった部分で乗継ぎについて整理したいと考えています。

道路環境に関する事については、道路の環境が整備され、道幅が広くなれば車両の問題も解消されるということはおっしゃるとおりですが、現時点ではそういった予定はありません。

車イス利用者の代替りの手段を考えているのかどうか、また把握しているのかということですが、まさに市のほうで高齢者タクシーといった事業もやっておりますので、そういったものとも連携も図りながら今後どう対処するのがベストなのかということも考えていきたいと思っております。

(構成員)

参考にローザで車イス対応にする場合、定員は減ってしまいますが、車両後部から車イスを乗せられます。ポンチョは横から乗車になります。その際スロープのところを車イスが登る必要があるため、車イスを回転させるための2mくらいのスペースが必要です。

(構成員)

尾張旭は小さな町で、行楽地も頭に浮かばないです。先ほど森林公園という話がありましたが、森林公園に行くのは春と秋くらいで、冬に森林公園に行く人はいないと思います。通年利用できるというのが文化会館とか多世代交流館だと思うので、4台から6台になるなら、1台は急行、もう1台を西と東を繋いだ8の字で回るという方法もあると思います。時間がかかりますが、西も東も共通した時間帯に走れるのではないのでしょうか。

また、森林公園については、森林公園そのものの整備が必要だと思います。森林公園が仮に整備されたとしたら、地下鉄の藤が丘駅を延伸させようと思えば、森林公園ぐらまで延伸させられると思います。そういう整備をしてお客を増やせば、バスも乗り入れできる可能性があります。

一度には難しいが、実施できるものから手をつけて、バスの乗客を増やす方向に持っていく方がいいのではないのでしょうか。

霞ヶ丘地区は道路が特に狭く、ワンボックスか今走っているバスでなければ通れず、対向車が来たらすれ違いができなくなってしまいます。霞ヶ丘地区については、小さい車両で、例えば30分くらいずらして走らせるとか工夫はすればいくらでもあるように思います。

また、伊豆原先生のようなかたを含めたプロジェクトみたいなものをつくるのもいいのではないのでしょうか。あさび一号を一番利用しているのは70～80歳の女性という話ですから、そういう人たちの意見もどんどん吸い上げてほしいです。

(会長)

ご意見としていただきます。

(構成員)

試行運行をされるという話ですが、28年4月に愛知医科大学の見直しがあるので、そのタイミングも踏まえてからやるのか、まず見直しをする時期を教えてください。

また、課題等の整理について、全てを一度にやろうということは難しいので、何を今回の見直しの明確なポイントとするのかということで、この課題の中でどれに一番重きをおいているのか教えてください。

(事務局)

まず見直しの時期ですが28年4月を目指しております。課題の重きは現在、我々が取り組んでいる部分では目標の一番にある運行頻度、ダイヤに関する要望が非常に多いということですので運行頻度に関することと積み残しの発生です。この部分を重点的に取り組んでいきたいと考えています。

(構成員)

ネットワークという部分でも見直しをしていく際にはやはり公共交通のネットワークの拡大が大きな見直しの部分になると思いますが、そこも踏まえて見直しをするということですか。

(事務局)

そのとおりです。

(構成員)

見直しの基本的な考え方で、あさぴ一号は1時間に1本の運行水準を目指しますと書かれていますが、これは、例えば現行改良ルートでも、新規ルートでも、短縮ルートでも、とにかく1時間に1本を実現するということですか。

(事務局)

トータルで実現するということです。

(構成員)

9ページの増便の運行方法で、多世代交流館（西）、愛知医大（西）とありますが、これは西ルートの意味ですか。今、愛知医大は東ルートで入っています。西ルートからも入れるようになるという意味ですか。

(事務局)

一つの案でございますが、そのようなことも考えていきたいです。

(構成員)

西ルートから愛知医大へ直接行きたいという要望が結構あるのですか。

(事務局)

要望はありました。しかし、現状では名鉄バスの藤が丘から国道363号を経由して愛知医大を結ぶルートがありまして、それも尾張旭市民のかたが利用できる状況です。どのくらいの利用者がいるか、まだデータがありませんのでわかりませんが、そういったものも見ながら判断したいと思います。そちらで皆さんが利用していけるのであれば、その路線は貴重な路線ですので、それで充分だと思います。

(構成員)

愛知医大のバスが尾張旭から直通で運行していますか。

(事務局)

運行しています。

(構成員)

大きなバスで運行されていますが、客が乗っている姿をあまり見たことがないので、そういうバスがあること自体が知られていない気がします。また、直行なので途中で降りるところがありません。

(構成員)

愛知医大に行きたい人はバスが利用できるから、皆さんに知らせてあげたらいいと思います。

(事務局)

愛知医大でも色々なPRをしていますし、私共も付近に愛知医大の停留所があることを周知しています。しかし、直通で行くということと、家の近くであさび一号に乗って行くという時間に余裕のある方であれば、それで充分であるという部分で差はあるのかと思います。愛知医大で現在一日22便あり、利用状況を見ると一日当たり平均70人弱位です。概ね朝7～8時台に利用者が多く、昼間は少ない状況のようです。

(構成員)

積み残しについて、前回資料を頂いた時の様子を見るとあまり積み残しの問題は大きな問題ではないような気がしますがいかがでしょうか。

(事務局)

実際には、満員で乗れない場合、停留所でお待ち頂いて対応している場合もありますが、

概ねそこで乗れなかったら「もう自分で行くからいいわ」みたいなことで、積み残し後の対応は特にせずに済んでいるという状況もあります。

(構成員)

車両の問題なのか時間の問題なのでしょうか。

(事務局)

車両の問題があります。

(構成員)

前回の資料では、例えば今の東ルート第2便が一番多いようですが、それで見ても26人乗り車両で利用者が最大20人くらいで収まっているようです。

(事務局)

この数値は平均値です。

(構成員)

ということは、例えば1か月の内、何日かは定員を超えるというようなことですか。

(事務局)

そのとおりです。

(構成員)

今、この場で唐突に6台に増車するという話が主役になっているような気がします。

年間の利用者数は、車両4台で15万4千人です。2台増車すると5割増しになって、利用者数の目標が22万人位になりますが、今のルートでそこまでできるのでしょうか。

また、日曜祭日の運行について、朝夕便の話でありましたが、例えば森林公園に乗り入れようとする、おそらく日曜日の行楽シーズンでも当然対応せざるを得ないと思います。2台増車するという市の覚悟を、私は運行事業者として受け取りますし、現行をベースにしながらやっていくというのは、OKだと思います。しかし、7万人プラスを数値として目標にする必要があると思います。

(事務局)

それについては総合的に捉えて考えており、課題として日曜祝日運行も朝夕便もありますが、一気に検討ができない状況です。まずは骨格の部分の固めて6台必要なのかそれとも5台あるいは4台のままでいいのかがはっきりしてくると、朝夕便はどういう対応の方法があるのかにも踏み込める状況になります。まずはそのベースとなる部分を決めていきたいと考えています。

(構成員)

3つの方法が記載されていますが、最大2台のバスの増車というのが、どういう関係にあるのか良く分かりません。具体的な運行方向が確定した段階でバスが何台足りないということが普通の考え方だと思います。予算として2台分が確保できているということと思いますが、何処にサービスを特化するのが良く分かりません。

もう一点、どの案の場合でも霞ヶ丘エリアは車両によっては運行が困難と書かれています。仮に一番難しいと思われるポンチョを導入しようとした時に、その区間はどうか、この2台のバスとどう関係立てて考えるのか、そういった検討というものは必要ではないのでしょうか。

(事務局)

これは一例として挙げたものであり、これにこだわったものではありません。先ほど、8の字型運行はどうかというご意見も頂きました。そういったことも踏まえ、今の運行をベースにしながら考えていきたいです。

(構成員)

前回の議論であった意見ですが、いったい何を変えたいのかという部分がはっきりと見えないです。この資料にある案は一つの例というご説明ですけれども、何をしたいのか何を変えたいのかによって本数や車両数が必然的に決まってくるのが、一般的な考え方だと思います。今の話だと増便や一部停留所の新設要望などであり、最大2台のバスというのは先には来ないと思います。

(事務局)

車両については明確に定めたものではありませんが、ただ概ねサービスを向上して増やしていこうと思うとプラス2台までが限界という状況です。ここではそういう想定をした一例をあげたということでございます。特に、プラス2台分の運行経費や車両購入費用について、現時点で予算の確保がされているという状況ではありません。これから予算編成が本格化しますので、事務局としてはそれを踏まえて努力していくという状況です。

(構成員)

要望のある停留所として森林公園がありますが、そんなに要望があるのですか。人もあまり住んでおらず、一年を通して森林公園にバス停がいるのか、すごく疑問に思います。森林公園へは、現在の柏井北公園停留所から歩いて行ける距離です。そのため、新たにバス停を作る必要がないと思います。

(事務局)

貴重なご意見としていただきます。

(構成員)

私は、福祉施設の管理者と相談支援専門員として、在宅の利用者の方からの相談を受けていますが、障がいのある方もできるだけ地域で自立して暮らしましょうという流れになっています。相談に来られるのは、車イスの方や移動の手段が限られている方で、例えば病院に行くのに移動の手段がないので、車イスの方は介護タクシーを使いますが、介護タクシーを使うとタクシーチケットによる助成はありますが全額助成ではないので、何千円も払って受診にいかないといけないという相談を受けます。さらに家族構成が高齢の父母のみで、二人とももう免許証がなく、移動がなかなか出来ない中で本当は病院に行きたくても行けないとか、どこか余暇で遊びに行きたくてもなかなか行けないとか、そういうお困りの声を聞いております。車イスの乗降が可能なあさび一号になってもらえれば、在宅でお困りの方の貴重な足になるのではと思います。

(事務局)

貴重な意見としていただきますが、そういった状況も踏まえて車両や福祉関係のサービスの充実も含めて検討していきたいと思います。

(会長)

ご意見たくさんいただきありがとうございます。

まず、課題を整理し、示された運行方法をとった場合に、どの課題がクリアされ、どの課題が残るのか、という話の整理が出来ていないため、構成員の皆さんから分からないという意見が出てしまうのです。ましてや、例とするならば、3例だけではいけません。この会議で議論するならば、もっと沢山の例が必要です。

もう一つは、ネットワークからの視点で、名鉄さんが愛知医大のターミナル化を検討されていますが、その情報も踏まえて、28年4月からあさび一号なり市内の公共交通のネットワークを整理するというのでしょうか。その場合、来年の夏くらいまで引き続いて検討していくというスケジュールになります。まずそれを整理しなければ「今回の地域公共交通会議はこの問題点・課題を議論してほしい。ここまできたらここについて議論してほしい。」というものが見えないため、皆さんから疑問がたくさん出てしまうと思います。

また、増車についても、どういうサービスをするのか、どの課題をクリアするのか、4台では対応できないから2台を追加するとあるが、2台の増車で済むのか、本当は4台増車が必要だが、予算の関係で2台となったのか、など、その点について整理しておく必要があると思います。

さらに、基本的考え方で現行ルート、停留所の位置を基本とすと言っていますが、私はこれを本当に皆さんがOKなのか委員の皆さんにお願いしたいのです。今までは、半径500mに停留所があれば、公共交通貧困地域ではないという前提で考えていましたが、車イスの方または歩行困難な方が500m離れた停留所に来ることができるのでしょうか。また、乗車もできるのでしょうか。そういうことも踏まえて整備しなければなりません。

車両の問題についても、どの車種がよいか分かりませんが、以前、どの車種でもすれ違いができない、霞ヶ丘の狭あい区間をポンチョの時は一回試走しており、すでに問題点はもう分かっている訳なので、すごい前の時点で私は戻ったような気がしてしまいます。

これまでの運行で、「この実績がある」「これは評価していただいている」「これは残念ながらまだサービスが足りない」という部分がある。それを改良して違う仕組みにするのであれば計画をしっかりと作り、その際にバス車両はこれがいいのではないかという検討をするのだと思います。現在の課題があり、試験運行から10年経過して外部条件が変化してきた状況であさび一号のシステムはどう評価するのか、これから何をやっていくべきなのか整理する必要があります。

また別に気になるのが、地域公共交通活性化再生法が改正にされ、11月には施行されますが、それに対応してどうするのかということです。先ほど目標が必要と発言されましたが、それも整理した上で次のステップへどう進むのかを議論する必要があると思います。そうすれば、委員の皆さんのご意見が非常にいいご意見になるのではないのでしょうか。是非よろしく願います。

別の話ですが、名古屋市営バスの尾張旭市内でのバス停のご利用が475人/日なので、あさび一号の1日の利用者数と同数のご利用が藤が丘から北に運行されているのですが、非常に大きく、ありがたいサービスです。そこも含めて名古屋市交通局とも情報を密にいただき、印場駅前の広場の使い方も含め、上手にやっていただけるようお願いしたいと思います。

本日はご意見も沢山いただきましたので、それらのご意見を踏まえて、「どのようなルート」「どのような考え方」であれば「どの課題がクリアになる」のか整理していただきたいと思います。

(構成員)

新しく路線改正する愛知医大路線ですが、まだ尾張旭市に詳しい動向や資料をご提出できておりませんが、資料については、随時作成していますので、できた際は提出させていただきますと思います。

現在、1日2千人の方が藤が丘から愛知医大への路線をご利用されています。名古屋からの路線についても、1日50～60人のご利用はあります。尾張旭市内の停留所は、本地が原から愛知医大の間に数停留所はあります。そういったエリアからのご利用も料金がかかるようになってからもご利用されています。その数字についての情報を提出させていただきますと思います。

平成28年4月に愛知医大のハブ化構想ということであらたな東西と南北の路線になります。北は尾張旭駅から南は長久手古戦場駅まで、現在スクールバスが運行されていますが、将来的に路線化するという方向を視野に入れながら検討させていただく予定ですので、今後、愛知医大と絡む路線が少しずつ変わっていくという認識でおりますので、情報提供を今後させていただければと思います。

(会長)

尾張旭にお住まいの方からは、藤が丘への足という要望があります。国道363号からバスで藤が丘に出られるようになったということは非常に大きなことだと思います。

今のお話にもありましたが、東西南北路線が充実してくるとあさび一号とうまくネットワークを組む必要があります。そうすると、どこまでの議論を進められるか、これからは大切な時間になります。28年4月から路線改善なりルートを変更する場合は、支局に届け出をする手続き上の関係から、来年の年内までにしっかり整理しておかなければ意味がありません。

また、運行する何か月か前には市民の皆さんにご理解いただくようなPR活動もしないといけないです。色々なスケジュールが関わりますので、それらを踏まえて逆算していただき、いつまでに何を詰めておかないといけないのかというスケジュール管理をしていただくとよいと思います。

(構成員)

国は活性化再生法を改正して市町村が主体となって地域の関係者を交えて路線をどうネットワーク化をしていくのか、そこに今回の活性化再生法の大きな改正のポイントがありました。愛知医大路線となると尾張旭市だけではなく、日進市、東郷町にも関わることで、広域なエリアである愛知医大路線をするかというのは一つの市町ではできないと思います。愛知県に伺いたいところはまさしくそういうところで、今後この愛知医大路線の28年4月のハブ化という中で、近隣市町を含め、民間のバス事業者、公営バス事業者、タクシーの役割というものを含めた全体的なものを作っていく必要があるだろうと思っています。

以前、愛知の運輸支局が広域連携の在り方について、色々ご努力した経緯はあると聞いていますが、今後そういう部分を自治体の皆さん方が他の自治体の皆さん方と1回きちつと調整をしていくことではないかと思います。そういったことができて、あさび一号と愛知医大路線の民間バスや他のバスとうまく連携ができるのではないのでしょうか。また、その中にタクシーしかできないこともあるはずですので、そういったことも追及していただきたいです。そういう方向があれば、タクシーの団体事業者にも色々な提案ができると思いますので、ぜひご検討いただきたいと思います。

(会長)

今のご意見は大変重要だと思いますし、どういった形でやっていくか支局も県の皆さんにもご相談していただいてお願いしたいと思います。先ほど日進市、東郷町と言われましたが、瀬戸市や長久手市も入ります。皆さんと協議や情報交換を含めて深めてもらうよう市にお願いしたいです。

(構成員)

愛知医大の新病棟が開設する直前まで停留所が調整されていなかった経緯があり、尾張旭市もですが事業者がバスの設置で困ってしまった経緯があります。最終的には利用者が困ることであり、もし事故があれば大変なことになります。

名鉄バスがあり、各市町のコミュニティバスがあり、タクシーがあり、病院のバスもある。上には天井があり、横に立体駐車場があつて、さらに徒歩の方の動線があるなかで、車も入らなければならず、一日中それが続くわけです。その調整だけでも各市町は大変苦労されておりました。その教訓があるので、その時のことを思い返してもらって、この段階から準備しないとかなり大変だとわかっているのです、ご検討いただいた方がいいと思います。

情報提供など必要であれば支局でもやれることはやりますが、最終的に事業者や利用者が困ってしまうことが一番気になります。そういうことがないようにしっかりやってもらいたいと思います。

(会長)

ありがとうございます。大変だと思いますが、時間との勝負になりますから宜しく願いしたいと思います。県にも相談に乗ってもらいたいので、ぜひよろしく願いします。

現在、見直し素案の作成について作業にかかっておられ、まだ素案まで出てくるわけではありませんが、それを踏まえて、見直し案の取りまとめが今年度の最後の会議の議題になると解釈していいですか。

(事務局)

そのとおりです。

(会長)

ぜひよろしく願いします。もしご意見がなければ、その他に入ります。事務局から説明をお願いします。

3 その他

(事務局)

ありがとうございました。その他について、資料2で説明します。

1 1月に開催する市民懇談会についてご報告をさせていただきます。

第1回会議にて、運行方法の検討において市民懇談会を実施いたしますとお話しましたが、自治連合協議会定例会にて各地区の連合自治会長にご協力をいただき、市民懇談会の開催について調整させていただきました。その結果決定した開催要領でございます。

「1 目的」の下から2行目にあります通り、市民懇談会は、検討段階で利便性の向上や利用促進に向けた取り組みについて意見交換を行うことを目的として開催します。今日色々なご意見をいただきましたが、それも踏まえて必要な改善等をいたしまして、今の検

討状況を市民の皆様へ情報提供して、ご意見をいただくことになると思います。

開催日時は11月10日、12日、13日の計3回、それぞれ午後7時からの開催で、尾張旭市内の住民を対象とし、各地区で10～15人程度の参加を想定しています。

募集方法として、町内の回覧板、あさび一号車内掲示、必要に応じて各種団体の代表者等にも出席を依頼いたします。なお、あさび一号車内でのチラシは、次のページに添付しております。

実施方法でございますが、今回は会長にご無理を言いまして、意見交換会の冒頭に講話をお願いしました。会長、よろしく願いいたします。その後、今回の運行方法見直しの検討内容について概要説明を行い、各地区でグループを作り、参加者の方々からご意見を伺う予定です。なお、今回皆さまからいただいたご意見や、市民懇談会で聴取しました意見を踏まえ、運行見直し案の素案のようなものを取りまとめ、今年度の最後の会議ではお示しできるよう努力していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。事務局からは以上です。

(会長)

ありがとうございます。市民懇談会を開催するということで何かありますか。

(構成員)

対象者及び人数ですが、各地区で約10～15人程度とありますが、申し込みの締め切りは10月31日です。定員に達し次第、締め切ると書いてはいないですが、たくさん集まったからお断りということは考えていないのですか。

(事務局)

考えておりません。

(会長)

手を挙げた方にはお断りする理由がありません。

(事務局)

私はあさび一号車内での周知というので、運転手の席の横の所に吊るしてあるチラシを見て申し込みました。しかし吊るしている場所が前にしかないので、後ろも席の方にも分かるようにするとか、もう少し乗車された方に気づいてもらうことができる方法を考えなければいけないと思います。

(事務局)

車内にポスターは貼っていますが、見づらいということについては、わかりやすく取れるように一度事業者と調整します。

(構成員)

運行事業者も、懇談会に出てもいいと考えております。

(事務局)

ぜひ、出ていただければと思います。

特に利用促進に向けた取り組みだとか、リアルタイムの話が出てきた際に答えた方がいい部分もあると思います。

(会長)

やり方にもよると思います。今回の資料は開催要領ですが、具体的にはどうするのかということも含めて、お願いした方がよいと思います。

もしなければ今日の会議は終わりにしたいと思います。事務局お願いします。

(事務局)

長時間にわたり、審議をありがとうございました。会長にもご指摘いただきありがとうございました。本日出されましたご意見をもとに今年度の運行方針見直しをやっていきたいと思っていますので、今後ともよろしくお願いします。

それではこれをもちまして平成26年度第2回尾張旭市地域公共交通会議を終了させていただきます。