

市営バスあさび一号の運行見直しに係る検討

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の仕組みは、市民、学識経験者からの提言や、アンケート、高齢者世帯の居住分布などを踏まえて構築されました。運行ルートは病院やスーパー、鉄道駅を結ぶように設定され、人口が集積する市街地は、ほぼあさび一号の利用圏域（バス停から半径 500m圏と設定）に含まれています。
- ◇ 利用者アンケートからは「ルート」、「停留所位置・間隔」、「運行全体」に関する満足度は高く、あさび一号の運行により外出回数が増えた傾向がみられるなど、あさび一号の運行目的である『市民生活の足として、交通空白地域の改善及び市民交流の促進を図り、もって外に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いると考えられます。
- ◇ 更に、人口減少や超高齢社会が到来する中、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います。また、バリアフリー法の強化や、環境重視の生活スタイルへの転換など、あさび一号をとりまく環境は大きく変わり、市民からは運行頻度の向上や朝夕運行など、新たな要望も出ています。
- ◇ このため、現行サービス（ルート及びバス停位置）を基本としつつ、新しい社会動向や利用者ニーズを踏まえ、路線の見直しや利用者負担の検討、車両の更新など、運行見直しの検討に取り組みます。

2) 今年度の見直しについて

尾張旭市交通基本計画 【目指すべき交通体系】

- 鉄道（広域路線）●路線バス（基幹路線）●あさび一号（地域路線）●その他（移動支援）

1. 課題の整理

- あさび一号を取巻く環境の変化やあさび一号の評価を踏まえ、あさび一号が有する課題を整理します。
 - ・バス利用者数
 - ・利用者数と輸送力のバランス
 - ・移動ニーズとルート設定
 - ・ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・ダイヤ）
 - ・バス事業の運営状況

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」を踏まえ、あさび一号の役割とサービス水準を整理します。（公共交通の機能分類）
 - ・広域路線
 - ・基幹路線
 - ・地域路線
 - ・移動支援

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。
 - ・運行方式
 - ・運行ルート（利用実態（OD）を踏まえた路線再編）
 - ・運行頻度（増便）
 - ・運行時間帯（通勤通学時間帯 等）
 - ・車両更新
 - ・利用料金（サービスに見合った料金設定）

市民懇談会
(9地区を3つに分けて計3回)

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ます。

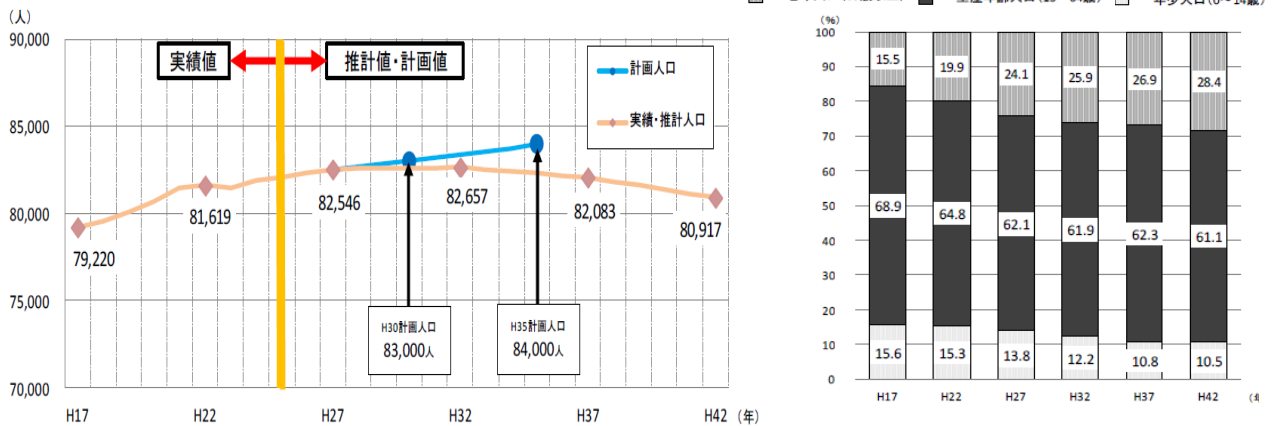
2. 見直し検討

1) 課題の整理

(ア) あさび一号を取巻く環境の変化

- 第五次総合計画では、尾張旭市の人口は、平成 32 年をピークに減少に転じるとともに、更なる高齢化が進むものと予想しています。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ます。したがって、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ことが求められています。
- また、一般に公共交通は人を輸送するのみならず、地域づくり戦略、商業振興、観光振興など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、地域の総合行政を担う地方公共団体が「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ことが求められています。

図 尾張旭市の将来人口



(資料：尾張旭市第五次総合計画)

■ 「地域公共交通活性化再生法の一部を改正する法律の概要」より

◆ 人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために、地域公共交通が果たす役割は増大

- ・ 地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動の確保
- ・ コンパクトシティの実現のため、拠点間などを結ぶ公共交通ネットワークの構築
- ・ 国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流の活発化 等

◆ これらの要請に応えるためには、民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、

地域公共交通の再定義

地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することが重要

まちづくりと一体となった公共交通の再編



計画的に配置された生活サービス機能へのアクセスの確保のため、公共交通の充実が必要。

(イ) あさび一号の評価

あさび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

- 年間利用者数は154千人（H25）となり、年々増加し、市民に日常的に利用されている。

②利用者数と輸送力のバランスの検証

- 利用者数が増え、月2回程度の積み残しが発生している（主に東ルート）。

③移動ニーズとルート設定の検証

- 利用者OD※によると、病院やスーパーなど、目的地へほぼ乗り継ぎなしでアクセスできている。
※OD・・・公共交通機関の乗降人員データの一つ。「ある場所で乗車した旅客が、どこまで何人乗車しているか」を集計したデータ。
- 高齢者の利用が多く（約8割）、障がい者も増加傾向にあり、移動困難者の日常生活の足として機能している。
- 運行頻度（1時間に1本）に対する要望は多い。
- 藤が丘方面のほか、多世代交流館、森林公園などの新たなアクセス需要がある。

④ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・ダイヤ）の検証

- 利用者の1/4は鉄道などへの乗り継ぎとなっている。
- バス相互の乗継券発行に対する要望がある。
- 通勤通学時間帯の運行に対する要望がある。
- 定時性確保に関する不満は多くないが、慢性化している遅延が運転手の負担となり安全運行への影響が懸念される。

⑤バス事業の運営状況の検証

- 収支率は約22%で、周辺自治体と比べ高い水準を維持している。
- 運賃100円に対し利用者一人当たりの運行経費は約349円/人（H25）



公共交通ネットワークの視点から

- 現在、あさび一号は市内4駅（印場駅、旭前駅、尾張旭駅、三郷駅）において、名鉄瀬戸線と接続しており、また市南部及び東部で長久手市、瀬戸市の自主運行バスにも接続しており、利用者の1/4は乗り継ぎ利用となっていますが、乗継ぎに対する改善を求める声もあります。
- 市南部や西部では路線バス（名鉄バス、名古屋市営バス）が通り、一部では市営バスと並走する区間も見られます。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（ハブ化）が計画され、尾張旭市南部を取巻くバス交通ネットワークが大きく変化します。
- したがって、今後、持続可能な地域公共交通網を形成していくためには、個別路線の維持・存続を図るための取組を進めるとともに、鉄道や路線バス、市営バスが果たすべき役割を明確にし、これらが相互に補完し合いながら、利用者にとってわかりやすく、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の形成を図る必要があります。

図 あさび一号の年間利用者数の推移

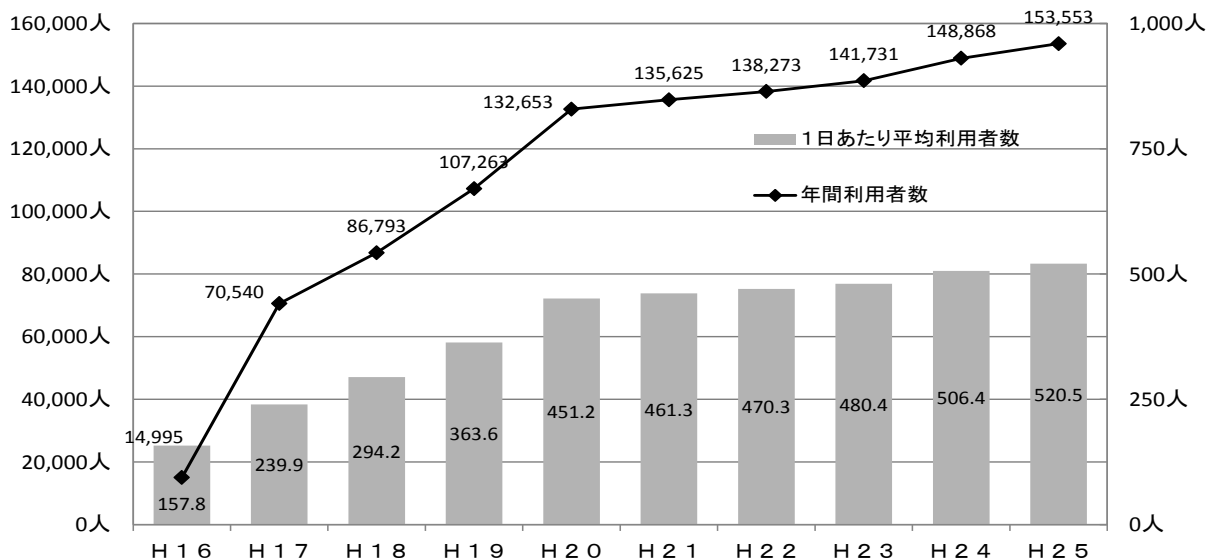


図 利用者数内訳の推移

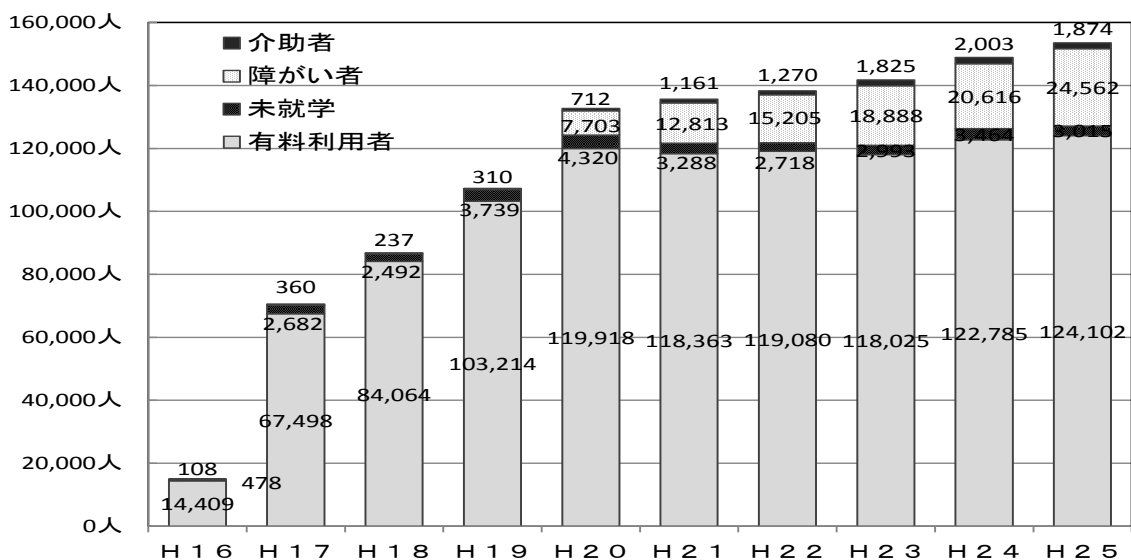
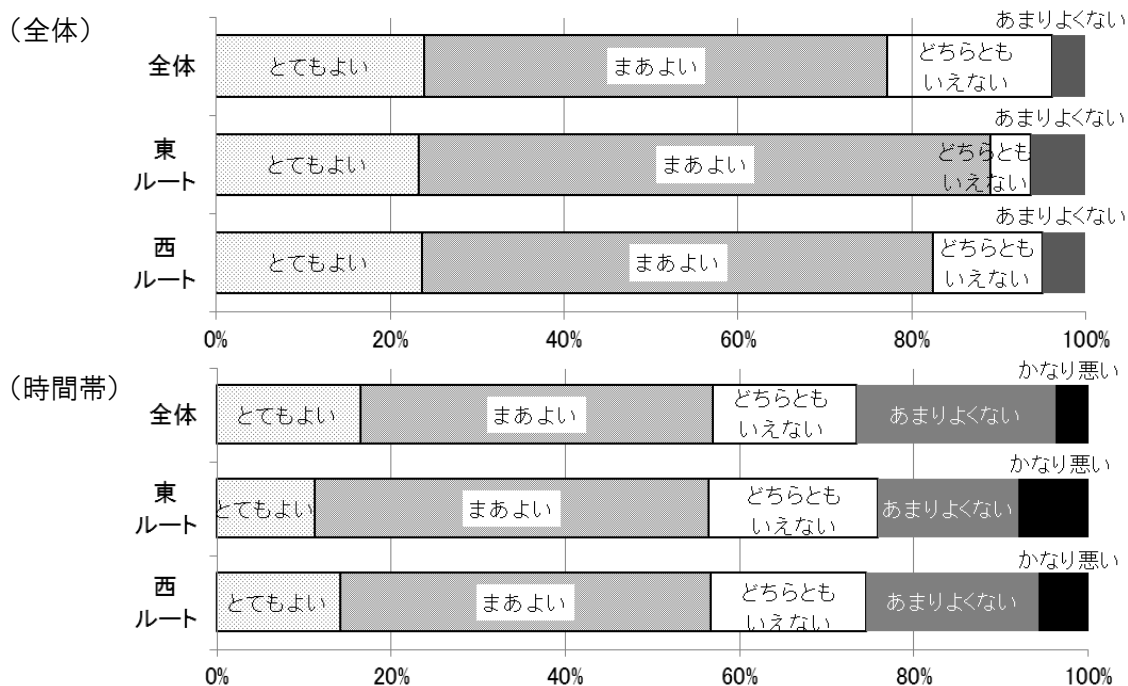


図 あさび一号の利用者満足度



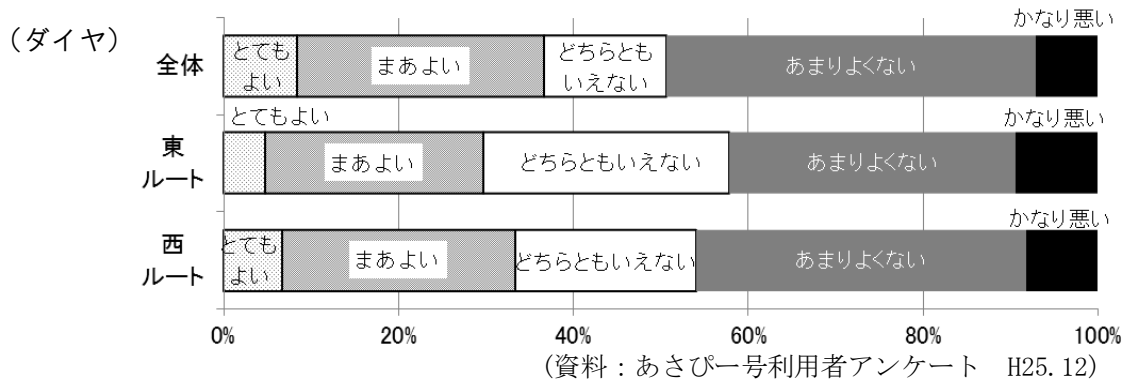
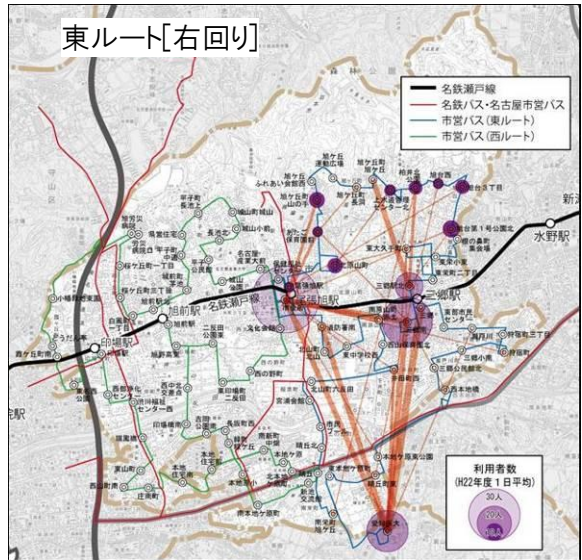
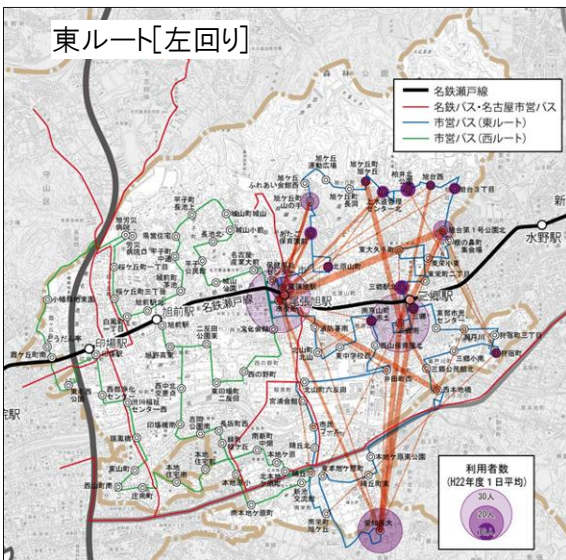
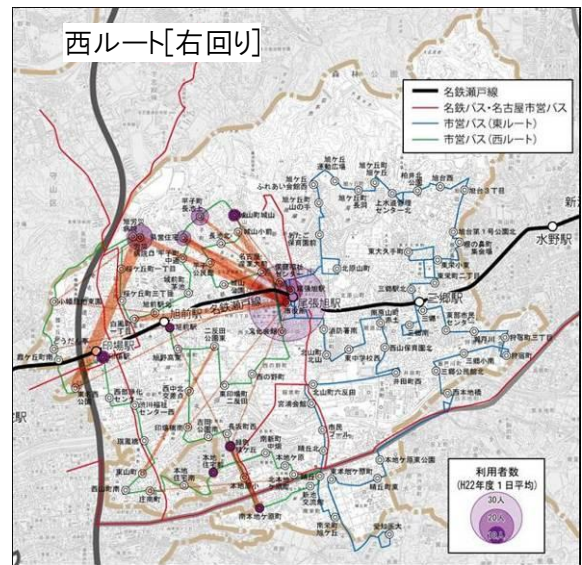
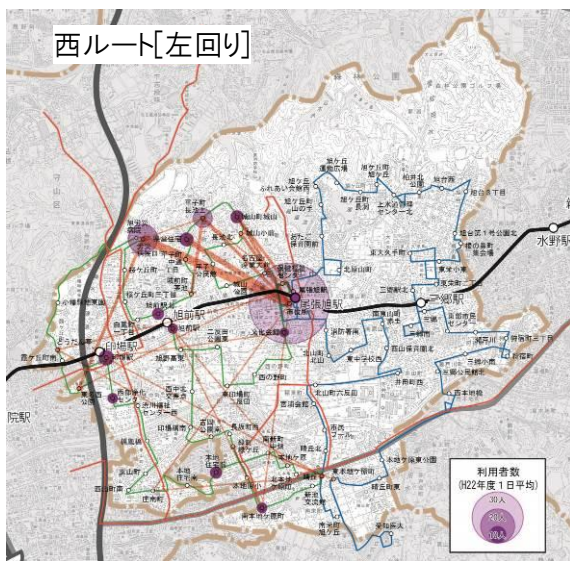


図 あさぴー号のバス停間の利用状況 (H22)



2) あさぴー号の役割とサービス水準の整理

■公共交通の機能分類の明確化と機能に応じたサービス水準の確保

- 尾張旭市においては、名鉄瀬戸線及び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います。特に、名鉄瀬戸線は市内に4駅が存し、鉄道が市民の日常生活の移動手段として機能しています。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公共交通ネットワークの形成を図るものとします。
- あさぴー号は、これら鉄道や総合病院や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位置づけ、鉄道、路線バス及びあさぴー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ます。

図 都市交通体系の将来像（尾張旭市交通基本計画より）

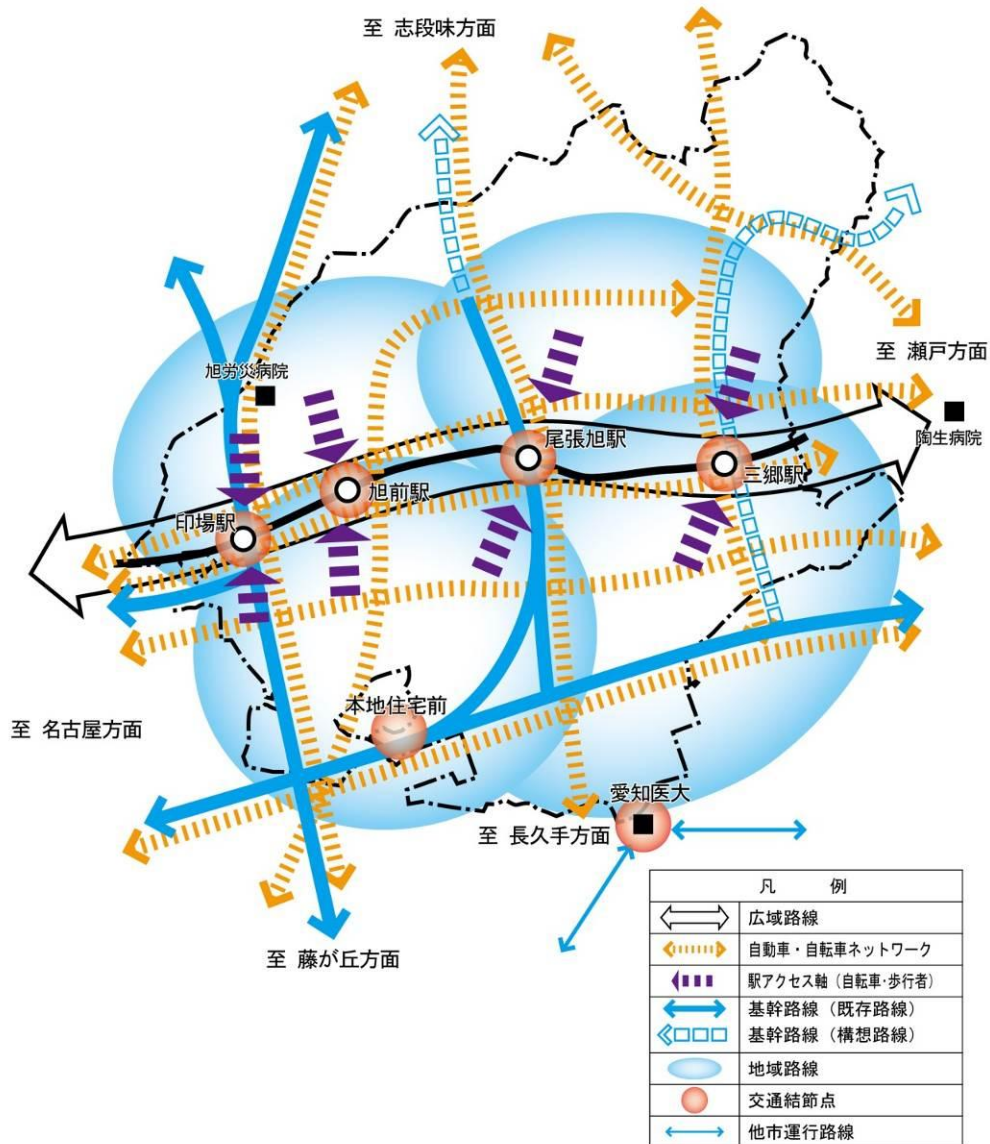


表 地域公共交通の機能分類（尾張旭市交通基本計画より）

機能分類	路線機能	該当する 現行路線
広域路線 （鉄道）	広域的な交通基幹路線としての機能を担い、需要に応じたサービス水準を確保すべき路線。	名鉄瀬戸線
基幹路線	広域的な流動に対応する路線として、市内外の連絡を確保すべき路線。	名鉄バス 名古屋市営バス
地域路線	広域路線、幹線路線を補完し、地域の生活交通路線として、地域住民のニーズに応じて一定のサービス水準を確保すべき路線。	あさぴー号
移動支援	障がい者等の移動制約者の輸送や高齢者等を対象としたタクシー券助成などの移動支援施策。	福祉有償運送 高齢者等を対象とした タクシー券助成

図 名鉄各駅一日平均乗降人員(人)

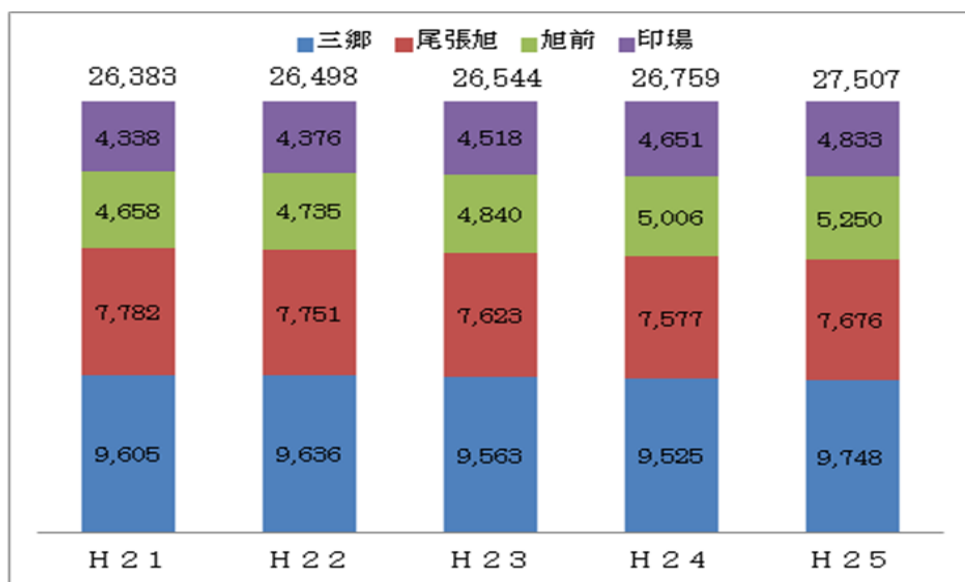
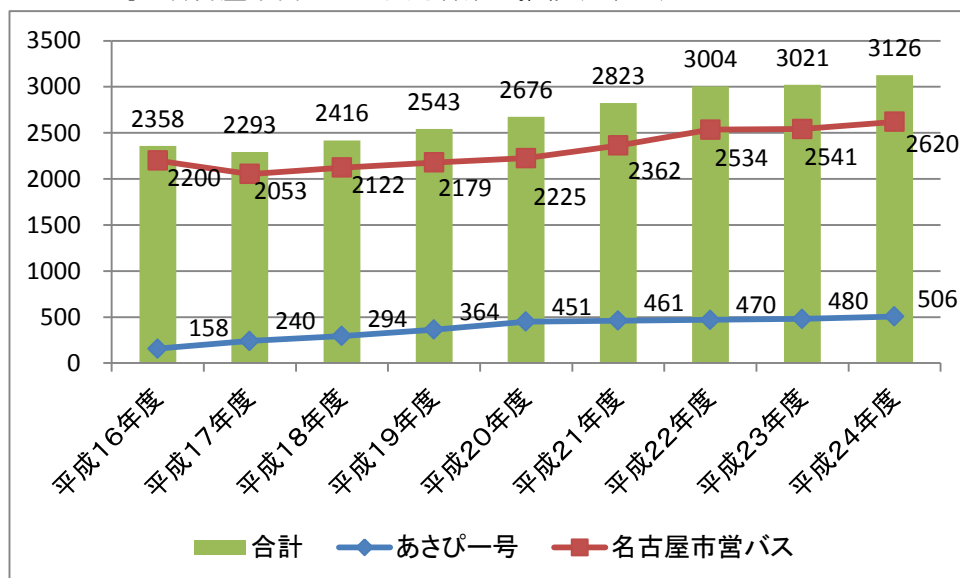


図 あさぴー号と名古屋市営バスの利用者数の推移(人/日)



＜参考＞
名古屋市営バスの
尾張旭市内バス停
利用者は、475 人
(H25)

※名古屋市営バスの利用者数は、藤丘11、藤丘12、志段味巡回系統の全利用者

■ 課題等の整理

課題等		対応の考え方（案）	主な見直し対象
1	ダイヤについて、90分に1本の運行頻度に対し不満が多い	利便性向上及び環境負荷低減の取組みとして増便	運行頻度
2	1ルート所要時間は75分		
3	増便		
4	積み残しの発生	増便もしくは車両見直しによる輸送力の強化	運行頻度 車両
5	現在はバリアフリー法適用除外車両	ルート、輸送力などにより、総合的に判断	車両
6	霞ヶ丘等狭あい区間の運行	これまでの運行形態を検討	運行ルート
7	乗り継ぎ環境の確保	乗り継ぎ券または定期券の発行を検討	運行形態
8	新規停留所の設置 (多世代交流館、森林公園)	ルート再編に伴い、バス停の新設を検討	運行ルート
9	三郷駅周辺の渋滞	三郷駅周辺停留所・ルート・ダイヤの見直しの検討	運行ルート
10	通勤通学時間帯の運行	通勤通学時間帯用のルート・ダイヤの検討 ⇒試行検討	運行形態
11	日祝日運行	土曜日の利用状況(便毎、停留所)を踏まえ検討	運行形態
12	藤が丘アクセス	基幹路線への接続の利便性向上を検討	運行ルート

3) 見直し素案の作成

あさび一号見直しの基本的考え方

あさび一号の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、**現行の運行ルート及び停留所位置を基本とする見直し**を行うものとします。

- あさび一号は1時間に1本の運行水準を目指します。
- 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。
- 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。

■運行方法、車両に関する見直しの考え方（案）

見直し素案の作成にあたり、前述の基本的考え方に基づき、骨格となる2項目について、その対処方法の整理を行い、検討を進めます。

① 運行方法について（車両6台を想定）

現行の取り組みを基本としつつ、新たに導入（予定）する最大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。なお、見直しに際しては、その利用状況を検証するため、必要に応じ試験運行の実施を検討します。

ア 現行改良ルート+新規ルート（主要な停留所を停車する短縮ルート）

運行方法	・ 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）、愛知医大（西）、森林公園（東））を新設する。さらに新規ルートとして、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する。
利点	・ 利用の多い停留所では、運行頻度が高くなる。 ・ 停留所の新設により目的地の選択肢が増える。
課題	・ 主要な停留所のみ停車するため、運行頻度の改善を享受できる地域が限られる（短縮ルート）。 ・ 現行ルートと短縮ルートの行き先が異なるため、利用時に混乱する可能性がある。 ・ 車両によっては霞ヶ丘エリアの運行が困難。

イ 現行ルート+新規ルート（主要な停留所+要望停留所新設）

運行方法	・ 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要望のある停留所（多世代交流館（西）、愛知医大（西）、森林公園（東））を結ぶルートを東西それぞれに設定する。
利点	・ 現行の運行方法に対する満足度は維持できる。 ・ 利用の多い停留所では、運行頻度が高くなる。 ・ 停留所の新設により目的地の選択肢が増える。
課題	・ 主要な停留所のみ停車するため、運行頻度の改善を享受できる地域が限られる（新規ルート）。 ・ 現行ルートと新規ルートの行き先が異なるため、利用時に混乱する可能性がある。 ・ 車両によっては霞ヶ丘エリアの運行が困難。

ウ 現行改良ルートの増便（片方向のみ）

運行方法	・ 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）、愛知医大（西）、森林公園（東））を新設する。さらに東西それぞれ1台ずつ増車し、利用状況等を踏まえ片方向のみ増便する。
利点	・ 増便するルートでは運行頻度が高くなる。 ・ ルートの大幅な変更がないため、現行利用者にとってはわかりやすい。 ・ 停留所の新設により目的地の選択肢が増える。
課題	・ 要望による新規停留所を設置するため、1ルートあたりの所要時間が長くなる。 ・ 増車しないルートは運行頻度の改善がされない。 ・ 車両によっては霞ヶ丘エリアの運行が困難。

② 車両について

車両の選定については、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。

ア 現行車両（三菱ローザ）

利点	<ul style="list-style-type: none">・着座利用のため安全性が高い。・ショートボディなら狭あい区間も通行可能。
課題	<ul style="list-style-type: none">・車いすでそのまま乗車できない。・バリアフリー法適用除外の認定が必要。・現状では月2回程度の積み残しが発生し、輸送力に難がある。

イ 路線仕様車（例：日野ポンチョ）

利点	<ul style="list-style-type: none">・輸送力が大きく、積み残し解消に繋がる。・車いすでそのまま乗車可能となる。
課題	<ul style="list-style-type: none">・着座席が少なく立ち乗りが増えるため、安全性は劣る。・狭あい区間は通行できない。

ウ 1BOX（例：ハイエース）

利点	<ul style="list-style-type: none">・狭あい区間も通行可能。
課題	<ul style="list-style-type: none">・乗車定員が少なく、輸送力が小さい。・車いす対応の車種もあるが、乗車定員がさらに減少する。