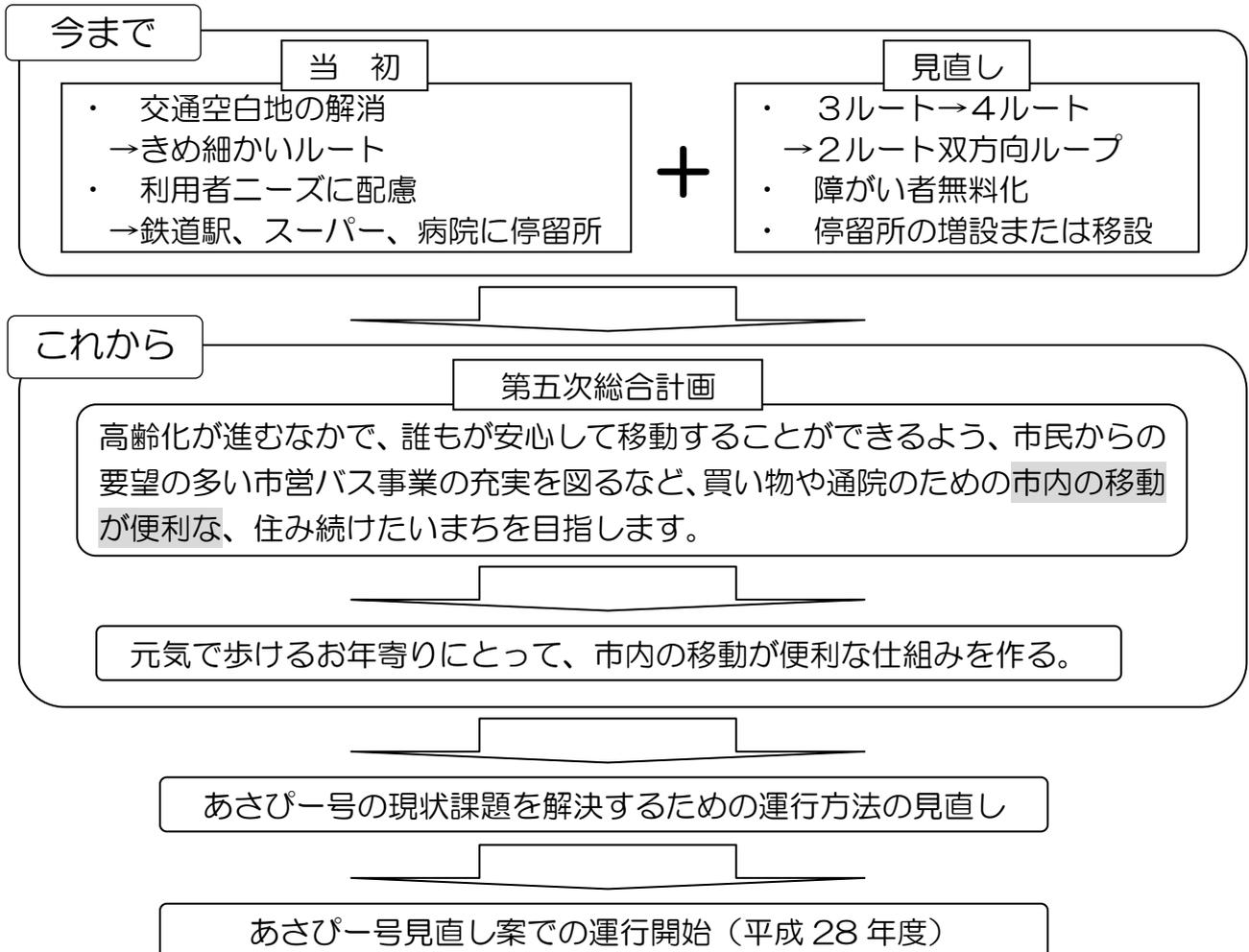


あさぴー号の再編に向けた見直しの方向性

○ 市営バスあさぴー号の運行目的

- ・ 尾張旭市営バスの設置及び管理に関する条例第2条
「市民の生活の足として、交通手段を確保することにより、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、市営バスを設置する。」
- ・ 元気で歩けるお年寄りの外出機会を支える「市民の足」
- ・ 尾張旭市交通基本計画⇒「機能の明確化」
「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」

○ 市営バスあさぴー号の「今まで」と「これから」の姿



1) 課題の整理

これまでに挙げられた課題

	課題等		市民懇談会での意見
運行ダイヤに関する課題	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	有
	2	1ルート所要時間の短縮	有
	3	増便	有
	4	通勤通学時間帯の運行	有
	5	日祝日運行	有
運行ルートに関する事項	6	三郷駅周辺の渋滞	無
	7	藤が丘アクセス	有
	8	新規停留所の設置(多世代交流館、森林公園)	有
車両に関する事項	9	ルート上の狭隘区間への対応	有
	10	車両のバリアフリー化	有
	11	積み残しの発生	無
乗継ぎに関する事項	12	乗継ぎ環境の確保	有

市民懇談会における新たな課題

	課題等	
運行ルートに関する事項	13	移動ニーズに応じた運行
	14	鉄道や路線バスとの連携強化
	15	西ルートの愛知医大乗り入れ
	16	効率的な車両運用
車両に関する事項	17	バス車両のデザイン
	18	バス停まで10分以内
バス停に関する事項	19	需要に応じた効率的な運行(バス停の統廃合)
	20	乗り継ぎによる負担の軽減
運賃及び収入に関する事項	21	収支の改善
	22	利用者目線でのわかりやすい情報提供
利用促進等に関する事項	23	高齢者タクシー補助制度との連携
	24	わかりやすい方向幕表示

2) 見直し素案

あさぴ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、現行の運行ルートの基本とした見直しを行う。

1 運行頻度の向上

現行の90分に1本の運行本数を可能な限り時間を短縮し、60分に1本程度にできるか検討する。

2 夕方の会合や通院、買い物帰りへの対応

運行時間を19時までに延長することで、夕方の会合や通院、買い物帰りへの対応を検討する。

3 日祝日のイベント、買い物への対応

日祝日も運行することで日祝日に開催されるイベントや買い物への対応を検討する。(ただし、年末年始は運行しない。)

4 乗り継ぎによる負担の軽減

乗り継ぎ負担の軽減及び利便性の向上により、利用促進を図るため、定期券または乗り継ぎ券の導入を検討する。

5 利用促進策の実施

利用促進を図るため、バス車両のデザインや利用者目線でのわかりやすい情報提供を検討する。

3) 課題への対応

これまでに挙げられた課題

	課題等		対応(案)
運行ダイヤに関する課題	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	○
	2	1ルート所要時間の短縮	×
	3	増便	○
	4	通勤通学時間帯の運行	朝×、夕○
	5	日祝日運行	○
運行ルートに関する事項	6	三郷駅周辺の渋滞	×
	7	藤が丘アクセス	×
	8	新規停留所の設置(多世代交流館、森林公園)	△
車両に関する事項	9	ルート上の狭隘区間への対応	×
	10	車両のバリアフリー化	×
	11	積み残しの発生	○
乗継ぎに関する事項	12	乗継ぎ環境の確保	△

市民懇談会における新たな課題

	課題等		対応(案)
運行ルートに関する事項	13	移動ニーズに応じた運行	×
	14	鉄道や路線バスとの連携強化	×
	15	西ルートの愛知医大乗り入れ	△
	16	効率的な車両運用	△
車両に関する事項	17	バス車両のデザイン	○
バス停に関する事項	18	バス停まで10分以内	△
	19	需要に応じた効率的な運行(バス停の統廃合)	○
運賃及び収入に関する事項	20	乗り継ぎによる負担の軽減	○
	21	収支の改善	△
利用促進等に関する事項	22	利用者目線でのわかりやすい情報提供	○
	23	高齢者タクシー補助制度との連携	○
	24	わかりやすい方向幕表示	○

【対応の分類】

○…対応する方向で検討

△…具体的なルート策定やダイヤ、停留所設定にあたり対応を検討

×…次頁【対応の考え方(案)】を参照

【対応の考え方（案）】

ア 1ルート所要時間の短縮（前頁2）

イ 移動ニーズに応じた運行（前頁13）

ウ 鉄道や路線バスとの連携の強化（前頁14）

⇒ すべてのニーズに対応したルート設定は難しいこと、あさび一号の利用者は増加傾向にあること、ルートを短縮した場合、一部区間が廃止され交通空白地域が生じる恐れがあることから、現行ルートを基本とした見直しを行い、車両増車により市民要望の多い運行頻度の向上や他の公共交通への乗り継ぎ環境の改善を図る

エ 朝便対応（前頁4）

⇒ 名鉄瀬戸線各駅への交通手段は徒歩・自転車で8割以上を占めていることから、環境負荷低減の取り組みとして朝便の必要性は生じないこと、また、運賃の負担感から徒歩・自転車からあさび一号への移動手段の転換は少ないと想定している

オ 藤が丘への乗り入れ（前頁7）

⇒ 交通基本計画により役割は明確化されており、藤が丘へのアクセスは路線バス（名鉄バス、名古屋市営バス）が担う

⇒ あさび一号と名鉄バス・名古屋市営バスとの乗継利便性の向上について検討する

カ ルート上の狭隘区間への対応（前頁9）

⇒ 狭隘区間バス停において利用者が存在するため、現行ルートを踏襲する

キ 車両のバリアフリー化（前頁10）

⇒ 狭隘道路の通行可能性、利用者（主に高齢者）の車内安全確保（転倒事故防止）、輸送力などについて、試走した結果を踏まえ総合的に判断した結果、着座席の多い現行車両とする

ク 三郷駅周辺の渋滞（前頁6）

⇒ 踏切付近については現行ルートが最短であるため、現行ルートを基本とするが、踏切前後の区間でのルート短縮等を検討する