

## 平成27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27年11月26日（木）  
開会 午前10時  
閉会 午前11時20分
- 2 開催場所  
市役所201会議室
- 3 出席委員  
伊豆原 浩二、中野 衛、塚本 榮、渡辺 鎮夫、寺田 千珠子、成瀬 史宣、  
近藤 博之、加藤 猛、高木 秀知、古田 寛、多田 直紀、松本 謙治、  
白木 広治、山口 彩（代理出席）、二ノ宮 康延、長江 均 計16名
- 4 欠席委員  
近藤 敦 計1名
- 5 傍聴者数  
3名
- 6 出席した事務局職員  
都市計画課長 出口 哲朗  
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  
運行内容の変更について
- 8 会議の要旨

### 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、ただいまから、平成27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。

本日は、代理出席の方や欠席の方もお見えになりますが、お配りしました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をよろしくお願いいたします。

それでは、会議を進めさせていただく前に1点、構成員の皆様にお詫び申し上げたい点がございます。

8月末に開催いたしました第1回地域公共交通会議の会議録を先月末送付させていただきましたが、その際、落丁のある会議録を送付しておりました。会議録につきましては再度送付させていただきましたが、事務局の確認不足によりお手数をお掛けしましたことを、改めてこの場を借りて深くお詫び申し上げます。

今後は、このような不手際が発生しないように確認徹底してまいりますので、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、よろしく願いいたします。

(会長)

それでは早速ですが、議題の運行内容の変更についてということで、事務局から説明をお願いします。

## 議題 運行内容の変更について

(事務局)

都市計画課の伊藤です。よろしく願いいたします。

それでは、本日の議題の「運行内容の変更について」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えます。

まず初めに「次第」がございまして、次にただいまご覧いただきました「尾張旭市地域公共交通会議構成員名簿」、「配席図」がございまして、そして、資料1、A3横で、尾張旭市の地図に今回の運行見直し後のルートが掲載されている「再編ルート(案)」、資料2、再編後の停留所名称が載っております「ルート図(案)」、資料3、「定期乗車券(定期券)導入について」、資料4、A4縦で、「車両更新について」、そして最後に、資料5「西ルート 印場橋南停留所(右回り)の位置変更について」がございまして、

以上が本日の資料でございますが、皆さま、お手元の資料に不足はございませんでしょうか。

それでは、議題「運行内容の変更について」担当からご説明させていただきます。

都市計画課の大谷です。よろしく願いいたします。

お手元の資料のうち、資料1「再編ルート(案)」をご覧ください。

8月28日に開催しました、第1回地域公共交通会議におきまして「再編ルート案」として、ルート図や見直し方針素案、再編後の概要について説明をさせていただきました。

そして、この案を元に、運行事業者である豊栄交通に試走をしていただき、交通状況等、実際に走行していただいた状況で様々なご意見をいただきました。これにより、ルートや停留所について改めて精査する必要が生じたため、第1回会議でお示したルートから実際の交通状況や停留所の利用状況を踏まえ資料1のとおりとさせていただきたいと考えております。

まず、右側の概要をご覧ください。

路線延長は資料のとおりで所要時間は80分です。運行日は、平日の月から金までと土日祝日となり、運休日は年末年始の12月29日から1月3日となります。

また、運行頻度向上や時間延長等による増便となりますが、現在、運行事業者である豊栄交通様と最終調整をしている状況です。

車両については、前回の会議にて示したとおり三菱ローザでそれぞれのルートで3台ずつ、定員は記載のとおりです。

料金については「その他の料金設定」において、新たに定期券を導入します。

車両及び定期券については、のちほど別の資料にて説明させていただきます。

停留所の数は、西で新設4か所、廃止9か所、移設5か所、東では新設4か所、廃止6か所、移設6か所となります。

次に、下の第1回地域公共交通会議資料からの変更点をご覧ください。

運行ルートの修正として図の赤①ですが、各ルートの愛知医大までのルートを交通渋滞等の状況を勘案し修正しております。

次に停留所ですが、東ルートにおいては②から⑤、西ルートにおいては⑥から⑧に示した停留所について、交通状況及び停留所の利用状況を勘案し、廃止もしくは新設の見送りとしております。

それでは次に資料2「ルート図（案）」をご覧ください。

再編ルートの停留所の場所及び名称について示しております。

停留所の名称のうち赤字で示したものが、新規停留所や移設に伴う名称変更、また、利用者の利便性向上のため、商業施設の名称を追記したものです。斜体で示した停留所は位置を変更したものです。

なお、商業施設名を追記した停留所は、その商業施設の敷地内に停留所を設置しているもので、本市内ではバロー、イトーヨーカドー及びアカバネとなります。

また、西ルート28番「本地住宅」ですが、当初「本地住宅前」の名称であった停留所を、名古屋市営バスの本地住宅ターミナル内に移設させていただき、名称を「本地住宅」とするものです。

それでは、資料3料金に関する案をご覧ください。

定期乗車券の導入について説明します。

今回の運行見直しの検討として、乗り継ぎによる負担軽減として定期券導入について検討した内容についてこちらにまとめております。

まず、運賃体系をご覧ください。

普通運賃、回数乗車券及び運賃割引については変更ありませんが、「1か月3,000円」の定期券を導入します。

まず、定期券導入を検討するにあたり、運賃そのものの検討を行いました。

県内における状況や、利用者アンケートの結果、また、金額変更による利用者増減見込みや運賃収入の増減を勘案すると「無料」とすることは、収支率が大幅に悪化することとなり、逆に200円とした場合、運賃収入は増加する見込みですが、利用者数の減少が見込まれ、運行目的である「市民生活の足」「外に出かけたくなるまちづくりの推進」に合致しなくなることから、現行どおり100円とすることがよいと評価し、現行の運賃100円を維持することとしました。

なお、本市営バスが市外まで運行し、他市のコミュニティバス等と乗り継ぐことができる「地域間幹線系統」に位置づけられることにより、地域公共交通確保維持改善事業

費補助制度、つまり、国からの補助金の交付を受けておりますが、この制度の状況により改めて検討する可能性がありますので、皆さまにもご承知おきください。

次に乗り継ぎによる負担軽減として、定期券や1日乗車券、乗り継ぎ券について評価しました。

まず一番右の欄の乗り継ぎ券については、バス車内において乗務員に申告する必要があること、車内において配布する必要があることから乗務員に負担がかかることとなります。

また、乗り継ぎ券の左隣にあります1日乗車券は、購入が想定される利用者が全体の3%ほどで、運賃収入の減少も大きくありませんが、乗務員による乗車券の確認作業が必要で、回数券と同様に車内販売も可とした場合、乗務員の負担が増えることとなります。

次に、定期券ですが、販売場所を市役所及び豊栄交通尾張旭営業所とすることで、乗務員は定期券の提示による確認のみとなるため、乗務員の負担はありません。

また、定期券の額の大小により回数券から定期券に変更する利用者が増減し、それに合わせて運賃収入が減少します。なお、1か月1,000円及び2,000円の場合、運賃収入の減少が大きくなることから、これらの状況を勘案し、1か月3,000円とすることがよいと評価し、本市として1か月3,000円の定期券の導入をすることで、市営バスの利用頻度の高い利用者の利便性の向上を図り、利用促進につなげたいと考えております。

導入時期は平成28年4月1日から。販売場所は先ほど申し上げたとおり市役所及び豊栄交通を予定しております。

スケジュールですが、12月議会において、条例改正議案を提出してまいります。その後、市の規則改正により様式等を定め、周知を経て、平成28年4月から利用開始を予定しております。

次に資料4「車両更新（案）について」をご覧ください。

前回の会議におきまして主な諸元や移動円滑化基準の適用除外について説明をさせていただきましたが、市内部において車両購入事務を進め、主要な架装を決定した上で、仮ではございますが購入契約を締結しましたので、改めて皆さまにその内容について説明させていただきます。

更新車両につきましては、三菱ローザ、車両はロング2台、ショート2台で、現行車両の2台を更新し、さらに2台増車し計6台とします。

乗車定員は現行と同じ、ロングは27名、ショートは23名です。車両サイズも現行とほぼ同じとなります。

次に主要架装です。

乗降口扉は折戸扉で、電動補助ステップとなります。

方向幕は前と側面にLED式となります。

行先表示を後面に取り付けます。

折り畳み席は現行車両にもありますが、車いすを車内に乗せる場合、固定するスペー

スとして設置します。

運転席後仕切り、路線機器類、照射灯、後方確認装置は現行車両同様に設置します。  
後面にある乗車中灯や側面にある路肩灯はLED式に変更します。

後輪巻き込み防止装置も設置します。

スケジュールですが、車両購入に係る契約について市議会に議案提出し、議案を待つて本契約となる予定です。

その後、前回の会議でも話をさせていただきました移動円滑化基準の適用除外申請を年明けに行う予定です。

車両の納車は3月中旬を予定しております。新しい車両による運行は平成28年4月からとしております。

事務局からの説明は以上でございます。

(会長)

ありがとうございました。

ただいま、前回の会議から変更についてと、それから新たな提案がありました。これについて何か御質問、御意見はありますか。

(構成員)

資料2の東ルート旭ヶ丘運動広場停留所は廃止となりますか。

(事務局)

乗降調査の結果をみるとかなり少ない状況ですので、今回の見直しに伴って廃止する停留所と考えております。

(構成員)

定期券の購入時に顔写真付きの証明書が必要ですか。

(事務局)

本資料には顔写真つきと記載させていただきましたが、本人確認の方法については、今後詳細を詰めていく予定です。

(会長)

保険証など様々な証明書がありますので、具体的に詰めていただきたいです。

(構成員)

時々、車両のデザインが異なる車両が走る場合がありますが、今回購入する車両のデザインは統一されますか。

(事務局)

現行で走っている車両が定期点検を受けている間は、ラッピングがされていない予備車両で運行しています。今回購入する車両についても、見てすぐわかるようなデザインを検討しています。

(構成員)

定期券は全路線で乗車可能となりますか。

(事務局)

購入していただければ全路線で使用することができるものになります。

(構成員)

運賃収入の減額について記載されていますが、どのように計算されましたか。

(事務局)

アンケートから利用頻度等を確認すると、割合として23%の方が週4日以上利用されています。その方々が定期券を導入することで、回数券から定期券に移行される想定しています。それを実際の回数券の利用実績等から割合等を出ささせていただいて、回数券から定期券に変更することにより、17万円ほどの減額になるだろうということで試算しております。

(構成員)

利用者の増加分は計算していませんか。

(事務局)

今回の資料では、減額になるものだけを見込んでおります。そのため、この比較の運賃収入の増減については、現在の運賃収入と想定し、全て比較している形になります。

(構成員)

新しい何かをつくったときに、もちろん利用促進ということも目的の中にあるわけですから、そういうのも多少試算に含めると良いと思います。

(会長)

利用促進で増えていただければ大変ありがたいですが、昨年度は利用者が若干減ったので、事務局として現状どおりで推移した場合で試算したのだと思います。お話のとおり、利用者が増えていただければ大変ありがたいと、定期乗車券を買っていただける方が増えていただければ、減少分も減り、増収もあり得えます。

(構成員)

私どもも数年前の定期券の見直しを行いました。バスについては区間定期券から全線定期券に変えました。そのときに定期券利用が結構増え、利用者も増えましたので、収入としても増えております。このようなこともあるかもしれません。

(会長)

本数が1時間半に1本ぐらいだったのが1時間に1本となり、サービスアップしていくということですから、利用者も増えていただければ大変ありがたいです。ただ、利用者の増加分を予測するのは大変かと思えます。

(事務局)

運行頻度も向上しますし、日曜日と祝日の分だけ運行日が増えることになりますので、その分の利用者数の増は見込めると考えております。

(構成員)

定期券で、継続するのをすっかり忘れて乗車してしまった場合、運転手がどのようにチェックされますか。

(事務局)

定期券には期日の日付が記入してありますので、それを確認させていただいて、期限が過ぎておりましたら運賃を支払っていただく形になります。

(会長)

継続購入を忘れることがないようにする方法が必要で、例えば「定期券ご利用の方は次の月の定期券をご購入してください」というアナウンスとか入れるなどして、運行事業者と相談して運用を決めていただければよいと思います。

(事務局)

利用開始後の状況を見て、必要ならば注意喚起なども考えたいと思います。

(構成員)

購入日から1か月となると、期限が来る人が毎日いるので、「定期券の期日を御確認ください」というアナウンスを常時放送したり、車内掲示をするなどが必要と思います。

(構成員)

ルートやダイヤについては、決定のスケジュールを説明していただく必要がありますのでそれをお願いします。

また、各ルートの回りの順番ですが、1から順番に数の大きいほうに向かって運行し、逆も運行することになりますか。

(事務局)

双方向ループにしておりますが、愛知医大へのルートについては、どの回りからも愛知医大に向かい、帰りに南栄町バロー前という形になります。

(構成員)

乗り継ぎのバス停でのダイヤの調整ですが、時間が合うという感じですか。

(事務局)

今のところ、基本的には市役所がやはり起点にはなりますので、市役所から同じ時間で出発し、同じ時間で到着するという形で考えております。

(構成員)

市役所以外の乗り継ぎ拠点として、愛知医大とかバロー前が多分結節点になると思いますが、そこでの調整はありませんか。

(事務局)

今までは、市役所に西ルートの右回り左回り、東ルートの右回り左回り、の計4台が全部同じ時間に集まるという形で市役所を乗り継ぎ拠点としていましたが、今回の見直しで4台全部がそろろうという形のダイヤを組むことができなくなりましたので、西と東のバスが1台ずつ、合計2台が市役所から出発し、その30分後にまた西と東のバスが来るということで、2台ずつ市役所で集まる形になります。

どちらの回りの2台が集まるかについては、これまでの乗降調査など移動状況を見ながら、例えば、西ルートの右回りと東ルートの左回りが接続したほうよいかなど、過去の情報を見ながら接続させるように考えております。

そのため、愛知医大につきましては、どうしても時間が少しずれる形にはなりません。

(構成員)

バス停が移設、新設、廃止がありますが、警察との調整は随時行われているということですのでよろしいですか。

(事務局)

新設と廃止の部分については、これから警察と調整という形になります。



(構成員)

その場合、位置等が変わる可能性がまだあるということですか。

(事務局)

今回提示させていただいたものは案となります。今後のスケジュールとしましては、1月末から2月の頭ぐらいには車の適用除外の申請をさせていただきたいと考えておりますので、その前にもう一度地域公共交通会議を開催させていただきたいと思っており、その際に最終的なルートとかダイヤを提示させていただきたいと考えております。それまでの間に警察との調整をさせていただくことになります。

現在は、試走等重ねながら、この形であれば1時間に1本程度回れるのではというところまで詰めている状況です。

(構成員)

その辺りが大事な話なので、住民のかたが迷わないようにしっかりと説明をしてください。

あと、地権者との調整により位置が変わる停留所もあることもアナウンスしたほうがよいと思います。

(事務局)

了解しました。

(構成員)

また、国庫補助金の対象路線が2ルートになるので、県のバス対策協議会とのスケジュールの関係上、県ともよく相談されて、次の会議の日程調整していただきたいと思います。

なお、西ルートが新たに補助対象路線になるかと思いますが、スケジュールの確認が再度必要ですが、4月からの半年については補助ができないかもしれず、場合によっては半年分の運行は自腹となる可能性がありますので、その覚悟はしていただくようお願いします。

あとは、定期券についてですが、週4日以上の利用者が約23%いると資料に書かれていますが、利用者の4人に1人が週4日以上で往復8回乗っていることになり、結構な数かと思えます。本当にそうなのですか。利用者アンケートの数なのか、市民全体の意向調査の数なのか教えていただきたいです。

(事務局)

これは利用者のアンケートになります。年1回、毎年12月ですが、実際に職員が乗車し、利用者にアンケート用紙を配って、その中で利用頻度を聞いております。その中では23%になります。

利用者の構成としましては、7割強が高齢者ということで、やはり利用頻度が高いというのは確かでございます。

(構成員：白木)

ほかと比べて非常に利用頻度が高いので驚きましたが、分かりました。

(会長)

地域公共交通会議が来年行われ、そこで最終確定をして運輸に申請するというスケジュールになると思いますので、事務局で、引き続き停留所のチェックを進めてください。停留所の地先が私有地となる場所はありますか。

(事務局)

私有地に直接を設置する所はありませんが、その地先に置かせてもらうことに関して、地権者に声かけはさせていただくことになります。まだ一部声かけができていないところもありますので、再度調整して詰めていくことになります。

(会長)

ぜひお願いします。

愛知医大での乗り継ぎについても、実際に運行した段階で調整をできる限り行いが、まずは市役所で乗り継ぎできるということにしたいということですね。

(事務局)

そのとおりです。

(会長)

利用されるかたが増えると、便によっては積み残しが起きる可能性があります。それについては今までと同じように、タクシー等でサポートするという考え方でよろしいですか。

(事務局)

積み残しが発生したときの対応は、今と同様になります。ただ、イトーヨーカドーの開店時間にちょうどよい時間に到着する東ルートの方の便で、積み残しが多く発生しておりますので、そこを少し工夫し、利用者が分散するようなダイヤが組めないか調整しているところです。

(構成員)

例えば椅子を置くとか標識の看板を変えるなど、停留所そのものの変更ということはあるでしょうか。

(会長)

資料に赤字で表記されている停留所は名称が変わります。

(事務局)

基本的に、今と変わらない停留所についてはそのままになります。

確かに待ち合いスペースとしてベンチ等置くことができる場所があればいいのですが、今のところ、あまり広くない道路上に停留所が設置されているところも多い状況です。広い歩道がある停留所の中には、市でベンチを置いていたり、地域の方がベンチや椅子を置いたり工夫していただいている部分もありますが、現状ではそれほど変わらないと考えております。

(構成員)

市のほうである程度ベンチなどを設置するという事はないのですか。

(事務局)

設置するスペースの問題もあるので、難しいです。

(会長)

市の予算で全て行うことは難しいので、本日は、連合自治会の会長がお二人お見えなので、ぜひ地元で管理していくような形を検討いただくことをお願いしたいです。やはり地元の皆さんで協議してお手伝いいただけると大変ありがたいです。

(構成員)

西ルートの霞ヶ丘町南が追加廃止となっていますが、ここの転回場をせず、停留所のみとするということですか。

(事務局)

ここは停留所を廃止いたします。もともと利用者数が少ない停留所で、すぐ近くにどうだん亭の停留所がございますので、そこと統合するようなイメージで考えております。

(構成員)

あの辺りは、名鉄瀬戸線の踏切から北に向かうほど道路が狭く、特にどうだん亭の近くのバス停のところがすれ違えず、バスも片側で乗降している状況だと思います。おそらく運転手さんも苦勞されていると思うのですが、その中で、霞ヶ丘南の停留所を廃止するのはなぜでしょうか。

(事務局)

この周辺に家も今少なくなってきたということもありますし、その地域の方々が停留所を利用しようとする、やはり今の利用実績を見てもどうだん亭のほうが利用しやすい状況なのかなと考えていますので、どうだん亭を残して南側の霞ヶ丘南の停留所については廃止するという考えに至りました。

(構成員)

霞ヶ丘南停留所は、将来的には道路になるので、それに合わせて廃止ということであればいいと思いますが、現時点では現在の停留所がいいと言う人もいます。あの辺りは市境もあり、名古屋市の人旭労災病院へ行くのに利用されている人もいます。

どうだん亭の停留所もいいのですが、少し坂で砂利のところもあり怖いので、霞ヶ丘南のほうがよいという年配のかたがいるので、意見とさせていただきます。

(会長)

様々な意見があると思うので、ぜひ霞ヶ丘地区の皆さま検討して、議論していただけると大変ありがたいなと思います。地元の方だけで決めろという話は難しいかもしれませんが、なるべく安全とかいうことを優先的にやっぱり考えるべきかと思います。特に霞ヶ丘のルートは、道路が4m無いぐらい狭く、すれ違いをすることができません。ここの部分は安全性というのが一番優先だと思いますので、ぜひそこら辺地元の方とよく議論して、話し合いをしていただけたらと思います。

(構成員)

停留所の名称変更で、例えばイトーヨーカドーとかバローなど商業施設の名称を入れることは、乗客の利便性ももちろんですが、商業施設にも恩恵があるので、多少なりとも広告料みたいなものを出してもらえるように交渉することはできないんですか。

(事務局)

ネーミングライツと言いますが、停留所の名称をつけるから広告料がもらえないかということをここ5年間ほど検討していました。運行事業者の豊栄交通さんも一生懸命働きかけていただきましたし、私どもも声をかけてきましたけれど、商業施設のほうも厳しいらしく、広告料の支払いに踏み切ることをしていただけなかったため、停留所の名称が付きませんでした。

そのため、今後も同じスタンスをとり、名称をつけないという考え方もありますが、市民懇談会において「名称についてももう少しわかりやすくしてほしい」「店舗の名称をつけてもらいたい」という話もいただき、市へのメールでも似た内容のものがありました。

そういう中でどうすべきか検討しました。検討にあたり、そもそも運行の際、利用者の利便性を図るために敷地内に停留所を置かせていただいている商業施設については、協力していただいているとして、店舗の名称を入れるという形で整理させていただきました。

(構成員)

イトーヨーカドーだと、「もうじきバスが来ますよ」という館内放送をしています。そのため、もしできれば他の施設でもやってもらおうと、それが一つのまたサービスになるのでいいかなと思います。だから、広告料ということでもなく、そういうことも考えてもらうのも手かだと思います。

(事務局)

名称を入れる施設に働きかけていきたいと思います。

(構成員)

今回の会議を来年1月か2月に行うということで、その際ダイヤが示され、2月から周知を行うとされているが、最初が肝心なので、利用促進を図るため周知の方法も示していただきたい。今回の見直しで車両も増やしてダイヤも定期的になるということも周知が必要かと思う。

まず広報に載せていただきたい。

(会長)

そのとおりだと思います。内容が確定してからだけではなく、その前の段階でも利用促進の観点から皆さんに御利用していただけるようにやれることは実施していただきたいと思います。

今回、様々なご提言やご意見をいただきましたので、次回のこの会議で決めていきたいと思いますが、本日の会議終了後でも、何か気がつかれました点等ありましたら、ぜひ事務局に連絡をしていただけたらと思いますので、よろしくお願いします。

また、車両の適用除外などいわゆる手続上につきましても事務局にお願いしたいと思います。

## その他

(会長)

それでは、その他の項目に移りたいと思います。資料がありますので説明をお願いします。

(事務局)

それでは、次第の3「その他について」、西ルート印場橋南停留所の位置変更について

ご報告をさせていただきます。

資料5をご覧ください。

西ルート右回りの印場橋南停留所の設置先ですが、その地先において飲食店が建設され、乗入口の関係上、停留所の位置を南側に移設してほしいとの要望がありました。

そのため、現場を確認し、要望どおり、飲食店の駐車場の乗入口より南側に移設したほうがよいと判断し、下の写真のとおり9月1日に南側へ30m移設いたしました。

なお、運行事業者である豊栄交通様から支局へ届出済みとなっておりますので、事後になりますが報告させていただきました。

事務局からの説明は以上でございます。

(会長)

その他ありますでしょうか。

(構成員)

豊栄交通の加藤でございます。前回の会議にて愛知医大のスクールバス運行により東ルートの利用者数が減少したことについて、会長から分析をするとよいとのことでしたので、愛知医大停留所の乗降数や実際に運転を行っている乗務員に聴き取り調査を行いましたので、ご報告させていただきます。

まだスクールバスが運行していない平成25年度1年間に右回りで降車される方が5,113人でしたが、スクールバスが運行開始した26年度は4,091人となり約20%の減となりました。左回りの降車では4,377人が2,272人となり約48%の減でした。逆に愛知医大で乗車される方は右回りで3,759人から2,665人と30%の減、左回りでは5,613人から4,244人となり、25%の減という状況で、やはり無料には勝てないということでした。

また、乗務員にヒアリングを行いましたところ、「徐々に減ってきたことを感じる」「市営バスで尾張旭駅を通過する際、スクールバスを待っている方を多く見かける」「名鉄瀬戸線で尾張旭駅に移動して、スクールバスを利用している方が多いと思われる」「左回り第2便について愛知医大にて降車される方が大幅に減った」「以前は愛知医大において一度に10名以上の乗降が多くあったが、最近は1名もないこともある」「第6便、第7便において愛知医大での乗降が大幅に減った」という意見があり、やはり東ルートについてはスクールバスの影響によるものと考えられます。

なお、今回の見直しで西ルートも愛知医大へ乗入れることになりますが、西ルートの利用者の動きについてはまだ不明なところもあります。利便性向上のため、西ルートの乗入れについてPRをする必要があると考えています。

(会長)

ありがとうございます。

先ほどのお話について何かご意見等ありますか。

(構成員)

愛知医大の無料のスクールバスはずっと続くのか。

(会長)

以前、愛知医大を路線バスのバスターミナルにするという話がありましたが、現在はどのような状況でしょうか。

(構成員)

以前スクールバスが運行されていた藤が丘から愛知医大への運行については、名鉄バスで継承させていただいておりますが、そのほかの部分についてはまだ大きな話は出ておらず、実際の運行の形態についてはまだの状況です。

まず、ターミナルに注力を注ぎ、それから路線再編を意識する必要があります。

(会長)

ターミナル化はいつごろになりますか。

(構成員)

来年ぐらいと聞いております。

(事務局)

当初は来年度からという話もありましたが、最新の情報では少し遅れていると聞いております。それに伴い、スクールバスで運行する期間が来年度いっぱいまで延びるのではないかと予想しています。

(会長)

現在スクールバスは通勤通学のためだけでなく、通院やお見舞いのかたも含めた一般の方も無料で乗せて運行していますので、ただいまご報告いただいたように、あさび一号に対しては、乗降者数の減少に影響が出ていることかと思えます。

今回のあさび一号の見直しで6台体制となるので、またどのように変わるか、ご報告していただければと思いますのでよろしくお願いします。

(構成員)

市営バスは市民の方々の期待の大きい事業であり、平成20年に本格的な運行を開始して7、8年が経過しておりますが、今回の見直しにより、運行頻度を高めたり、あるいは休日の運行を行うといった大きな改正を行うため、議案提出を行い、12月議会を迎えようとしています。

本日は、いろいろご意見をお聞きしました。停留所の環境など、私どもで行うべきことはしっかり取り組み、平成28年4月に向かって、着実に準備も行ってまいりますので、ご理解、ご協力のほどよろしくお願いしたいと思います。

(会長)

先日、新聞にも出ておりました。12月議会にこのあさび一号に関する議案が提出されるとのことで、議会でどのような質問や指摘がされるか分かりませんが、議会での質問や要望がありましたら、また事務局から報告していただきたいと思えます。

その他ご意見等ないようでしたら、事務局にお返しします。

(事務局)

ありがとうございました。

先ほどからいろいろ貴重な御意見をいただいておりますので、それを踏まえて今後も事務を進めていきたいと思えます。

これをもちまして地域公共交通会議を終了させていただきます。

本日はありがとうございました。