

平成27年度第3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1月18日（月）  
開会 午後2時  
閉会 午後3時40分
- 2 開催場所  
市役所講堂1
- 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 秀和、松本 謙治、白木 広治、  
小林 宣喜（代理出席）、二ノ宮 康延、長江 均
- 4 欠席委員  
古田 寛、多田 直紀、近藤 敦 計3名
- 5 傍聴者数  
4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  
都市計画課副主幹 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

（会長）

皆さんこんにちは。

今日は、4月1日からの新しい形での運行を目指し、皆さんに議論を重ねていただき、ご提案ご意見をいただいた上で、皆さんからご同意等をいただき、4月1日の運行に繋がりたいと思います。

本日は愛知運輸支局の方にも来ていただいておりますが、運行計画の申請は概ね1か月かかるため、4月1日から運行するには、今日が最後の会議となるかと思えます。4月1日以降注意すべき点、これから考えねばならないことも含め、皆さんから忌憚のないご意見、ご提言をいただきたいと思えます。

お手元の次第にあるように、今日は議題が1つです。運行内容の変更についてで、前回から議論していたものの修正等を含め、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。よろしくお願いします。

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  
います。

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「再編ルート概要」、資  
料2、再編後の停留所名称が載っております「ルート図」、資料3、A3横で計4枚各  
ルートの平日及び休日の「運行ダイヤ(案)」、最後に、参考資料として「運行ダイヤ見  
直し後のイメージ」、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。よろしくお願ひします。

お手元の資料のうち、資料1「再編ルート概要」をご覧ください。

11月26日に開催しました、前回の第2回地域公共交通会議におきまして「案」と  
して、ルート図等や概要について説明をさせていただきました。

その後、新規又は移設により設置する停留所の地先にある地権者のかたへの依頼や公  
安委員会である守山署、道路管理者など関係機関との調整を行いました。その結果、路  
線延長や、停留所の位置、停留所間のキロ程、運行回数、始発終発について最終的に今  
回の資料の様に固まりました。

第2回の資料と重なる部分がありますが、もう一度改めて概要について説明させてい  
たきます。

右側の概要をご覧ください。

路線延長は、西ルートが24.5キロ、東ルートが24.4キロ、所要時間は80分です。  
本数は平日の月から金までは1日9便、休日の土日祝日は1日5便となり、運休日は年  
末年始の12月29日から1月3日となります。

車両については、三菱ローザでそれぞれのルートで3台ずつ、定員は西ルートについ  
て23名、東ルートで27名です。

料金については、1乗車100円に変更なし。ただし、「その他の料金設定」として、  
1か月3,000円の定期券を導入します。

停留所の数は、西で新設4か所、廃止9か所、移設6か所で全部で46か所、東では  
新設4か所、廃止6か所、移設5か所で全部で43か所となります。

次に、下の第2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の点線で囲っている部分ですが、南栄町バロー前の停  
留所の移設を検討しましたが、地先の商業施設であるバロー様のご要望もあり、移設を  
せず現行の停留所のままとしました。そのため、ルートについても修正を行っておりま  
す。

次に下の事前確認事項をご覧ください。

まず今回の運行見直しにつきまして、昨年7月15日及び22日に市民懇談会を開催いたしました。

次に、新規又は移設により設置する停留所の地先にある地権者のかたに停留所設置について依頼を12月から年明けまで行いました。その際、停留所の設置に関して当初予定しておりました位置から若干ですが修正を行っております。また、公安委員会である守山警察署にもご協力いただき、停留所設置の場所について調整させていただきました。道路管理者につきましては、市道においては、担当課である土木管理課との協議を行い、また、県道につきましても尾張建設事務所の担当課と調整を行っております。

今後の周知に関するスケジュールにつきましては、2月中旬に当初予算の記者発表を予定しております。また3月15日号広報にて運行見直しに係る周知を行い、4月1日に時刻表等のチラシを広報と合わせて全戸配布いたします。

それでは次に資料2「ルート図」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。

こちらにつきましても前回の会議におきまして資料としてお渡ししておりますが、第2回会議終了後、停留所の設置を予定しておりました場所の道路状況や交通状況等を再度確認し、地先の地権者へ停留所の設置を依頼しました。また、先ほど申し上げたとおり、守山署にも設置場所につきまして相談をさせていただきました。その結果、前回の会議からルート及び停留所位置につきまして、微修正の範囲ではありますが、変更しております。

それでは、資料3「運行ダイヤ(案)」をご覧ください。

運行ダイヤにつきましては次のとおりでございます。

1枚目は西ルートの平日、2枚目は西ルートの休日、3枚目は東ルートの平日、4枚目は東ルートの休日でございます。

それぞれの表には停留所名、停留所間の距離を示したキロ程、所要時間、各便の時刻となっております。

平日、休日、西ルート東ルート、左回り右回りともに市役所から出発となり、ループをして市役所に戻ってくるようになります。

始発は平日につきましては8時15分及び8時45分、最終便の市役所到着が18時35分及び19時5分です。

休日は9時20分始発で、最終便の市役所到着は17時20分となります。

時刻がたくさんあるため、分かりにくいかもしれませんので、資料の最後にありますA4横の参考資料「運行ダイヤ見直し後のイメージ」を合わせてご覧ください。

平日につきましては、3台の車両をイメージ図のとおり運用することで、1日9本の運行を行います。

休日は1日5本を2台の車両で運行します。

なお、休日につきましては、現行の土曜日が平日の8割程度であること、始発便と終発便の利用が少ないことから、このような休日ダイヤとして運行します。

前回の会議までにお示しした資料にありました、車両の導入、移動円滑化基準適用除外並びに1か月3,000円の定期券と合わせまして、今回の資料のとおり、今年4月から運行内容を変更することにより、利用者の利便性を向上させるとともに、あさび一号の運行目的である「外に出かけたくなるまちづくり」の推進を図りたいと考えております。

事務局からの説明は以上でございます。

(会長)

運行及び時刻表等について説明をしていただきましたが、これについて何かご質問、ご意見がありましたらお聞きかせ下さい。

(構成員)

定期券はどこで購入できますか。

(事務局)

定期券については、市役所と運行事業者である豊栄交通の営業所での発行になります。

(構成員)

スケジュールに、時刻表の配布が4月1日より少し前になるとあるが、障がいのある方が利用するには、準備に大変時間がかかる。変化への対応を直ぐに切り替えるのが難しい方もおり、あらかじめ時間などシミュレーションの必要な場合がある。案の段階で、利用者の方に出来るだけ早く周知しないと、4月からでは間に合わないことが非常に多く、今の内から「これはこういう風が変わっていく」という事を周知しながら「4月からこうしていこう」というシミュレーションを組んで行きたいと考えており、そのような周知はしてもよろしいか。

(事務局)

先程、説明したとおり、2月中旬には記者発表の中でそのような運行見直しのことにも触れると思うので、それ以降であれば、時刻表そのものはまだ印刷できていないと思いますが、そういったシミュレーションをしていただければ有り難いと思います。3月15日号広報に記載するという話もしましたが、その際には時刻表の作成が済んでいる状況にしたいと思っており、時刻表についても2週間前にはお渡しできると思います。それで間に合いますか。

(構成員)

2月中旬の記者発表の段階で、行程や時間など変わってしまう点を一緒に付き添い個別に対応することを考えているため、早めにしていただきたい。2月中旬とい

うことでOKであれば、関係各所には私から説明をしたいと思う。

(事務局)

はい、よろしく申し上げます。何かありましたら、担当の事務局の方へご相談いただければ対応いたします。

(構成員)

告知については、15日までに市役所の周知する方法に加え、運行事業者として、待合室や車内に1か月前から告知、案内ポスターを事前に準備したいと考えている。特に「乗り継ぎに時間が必要になる」という、今までと変わる運行形態は事前に告知し、むしろ便利になると言うところを強調した方がいいと思うので、市役所と相談しながら行っていく。

(会長)

できるだけ早く色々なところで周知することが必要だと思うので、お手数をかけますが是非お願いします。

(構成員)

事務的な話ですが、周知が間に合わないといけないので2月上旬には申請をお願いしたい。

それとこういうことは無いと思うが、先週バスの大きな事故があったので、関係の皆さん協力し合って安全に努めていただきたいと思う。

それと今日の会議に間に合わなかったと思うのですが、路線図の廃止のところは点線で黄色を引いてあるが、新たに走る道路を示す図が必要となる。また、どのような場所で新たな停留所が出来るか、或いはどういう所に場所がどのくらい変わるかという見取図も必要なので、後日でよいので、追加配布をお願いしたい。

広報の話も出たが、許認可担当も直接確認しなければならないため、時間を見てまた知らせしてほしい。

(会長)

新設と移設、廃止の停留所について、ポールの位置で示した写真などを申請に付ける必要がある。地元の方は良くご存じですが、出来れば委員の皆さんにも配付をお願いします。

(構成員)

運行事業者として、撮影は80%を超えており、見取り図も作成してあるので、でき次第、早急に事務局に届けるよう対処します。

(会長)

お願いします。公安委員会とは調整が取れているという報告はいただいています。

(構成員)

移設と新設の関係ですが、西ルートだと10箇所あり、東ルートだと9箇所という事になりますが、初めて乗る人がいるかもしれないので、マップをバスの中に入れておいて置くなどして周知するのはどうですか。

(会長)

豊栄交通で対応していただきたいと思います。

(構成員)

1か月前から実施したいと思います。

(構成員)

事前に公民館などの施設にも置いてみてはどうか。

(構成員)

回数券を販売しているところや公共施設にも、ポスターを掲示するなどしたいと思います。

(構成員)

どちらかというと乗客は高齢者が多いので、バス停の近くで商売をしているところで置いて頂くと、遠くへ行かずともすぐそこで貰えるので、そういうサービスがあればありがたいと思う。

(事務局)

できるだけ配慮したいと思います。

(会長)

バス停に「本数が増える」「定期券もできます」という「変わる」という部分の内容を早くバス停に掲示する事がすごく大切だと思います。時刻表そのものは印刷などで時間かかりますが、変わる点やサービスなどの情報をバス停に早めに掲示し、車内にも案内を出すことで、事前に皆さんにそういう意識を持ってもらうことが大切だと思います。

(事務局)

その辺りを踏まえて実施してまいります。

(構成員)

私も当初からこの会議に出させていただき、大体を把握しているつもりです。私はいま連合自治会の方もやっており、自治会関係には周知している。前回は具体的に本数の増加や運行時間が変わるなどの利点を宣伝し、周知したつもりである。

今回も今日の最終的なことを宣伝しようと思う。いずれにしても、私が思うのは皆さま方が、いままで大変なご苦勞でこういう風に4月1日から運行というのを見て、大変ありがたいということです。

(事務局)

先程の周知の関係については、豊栄交通ともどのようにするかということ相談しております。先程会長からお話しもあった通り、変わるということに関する情報については、何らからの方法で早めに出しておくということで、調整を進めておりますのでよろしくをお願いします。

(会長)

土日だけ本数が少なくなり、5本になってしまうが、いままでの利用状況から見るといつも土曜日のご利用が少ないということもあり、逆に言えば日曜日まで運行を広げるとこういうことです。ですから休みの期間は年末年始だけになります。

そこで、私が気になるのは道路が土曜日の方が混んでいる事です。平日は、それほど混んでいないが、土曜日は三郷周辺それからヨーカドー、アカバネ辺りの所、瀬戸街道は土曜日の方が結構混みます。10分くらいの余裕を時間の中に入れていただいているのですが、土日で10分程度の時間の出し具合で大丈夫か。私は土曜日が非常に気になっております。

(事務局)

ここであえて現行よりさらに10分取ったのは、トイレ休憩と時間調整のためです。先ほど会長が言われたとおり、バスはループで循環するため、これを詰めると運転手に切迫感や追われる気持ちになり、運転するのが一番心配となりますので、ここを空けております。ただし、本当に10分でいいのか、あるいは15分必要なのかということもあります。乗務員は、現行では2回走って休憩するか、人が入れ替わるので、現在は4台に対して6名の乗務員を使っています。土日祝日もそういう形になると思うので、そうした時に午前中の渋滞状況と夕方の渋滞状況を踏まえ、切り替えの所をどうするかを検討したいと思えます。

(会長)

土日の道路状況は本当に予測できず、特にお昼、夕方はひどい状況です。これで運行スタートする事を前提で資料を出していただきましたが、状況によっては柔軟な対策をすること考えなければいけないかもいけません。

これで大丈夫という前提で進めていきますが、皆さんに少しお願いがあります。ご利用になる方が、4月の変更直後に15分30分道路工事も含めて渋滞が起きてしまった、最初のスタートの3日4日が20分30分のズレが起きてしまったという所が他の市町もありました。そうすると、市民の方から「そんなこと分かっていたのではないか」というお叱りを受けてしまい、住民の皆さんからの信頼が無くなってしまうかもしれません。その結果、「また遅れるのでは」と思われ、結局ご利用になる方にご迷惑がかかってしまい、もう乗らないということになりかねません。そのようなことの無いように、スタートは気持ちよく行きたいと思えます。

特に4月初めは、新学期、就職等々で交通状況は一定しません。ですから、ここは豊栄交通さんにも努力していただき、そういう事のないような形で運行していただき、市民の皆さまにもその辺りは少し見ていただきたいと思っています。大変御苦労をおかけし、また、状況が分からないところで進めるという辛い所もありますが、安全第一にお願いします。

(構成員)

会長がダイヤの話しをされましたが、私も80分という状況はきつと感じる。今回はあさび一号が本地住宅ロータリーに入ることになり、私どもの名古屋市営バスのダイヤとあさび一号のダイヤとを調整をさせていただいた。あさび一号のダイヤは大体1時間に1本ということで、毎時同じ時間に来る。土日は本数が少なくなるので違いますが、私どものダイヤは均一になっているようであっておらず、比較的近接したダイヤがある。基本的には私どもが始発のため、先にバスを付けてその後にあさび一号が入ってくる形にさせていただいたので、仮に遅れたとしてもあとから付けるので大丈夫だとは思う。遅れ具合がどれくらいになるか推定できないが、あまり遅れると次のバスと重なってしまう。このダイヤを維持しないと、おそらく運行本数も車両数の確保というのが難しい状況になり、そうするとまた路線を変えなくてはならないという話に発展しかねないものがあるので、まずは実施してみてもですが、仮にダイヤを調整することがあれば私どものダイヤもあるのでその辺は調整してもらいたい。

(会長)

ありがとうございます。是非よろしくお願いします。配車計画は大変です。運転手さんの配車と維持管理を全部やらなくてはならないので、名古屋市の方は本数も多いので大変だと思います。それらについても、また色々なデータを取っていただき、何かありましたらお願いしたいと思えます。

(構成員)

名古屋市営バスさんは時刻表を変更する場合、4月と10月のどちらですか。

(構成員)

基本的には何もなければ4月です。路線の見直しがあれば別ですが、余程の事が無い限り途中では変えません。

(会長)

本地住宅での乗継の状況が分かるようにしている訳ですから、こういった情報を皆さんに知っていただくのは大切です。藤が丘に出るのにルートが幾つかあります。

また、名鉄バスさんにも、あさび一号に乗り継ぐ箇所もあるという所で、時間的に高校生で朝は大変ですが、帰りは多分大丈夫だと思います。乗継により色々な所に行けるというのを周知するとよいと思います。

(構成員)

バスのデザインは、前と同じですか。せつかく改正するからバスもデザインを変えるとよいと思います。

(事務局)

車両の形は今の形ですが、そういった要望を沢山いただきましたので、もう少しシンプルなデザインへと一新する予定です。

(会長)

色はどうですか。

(事務局)

色目も変わります。

(構成員)

今の既存の車両も同じように変えますか。

(事務局)

既存の車両は2台残りますが、来年度に買い替えて更新する予定です。そのため、既存の2台はそのままのデザインで走るという形になります。

(会長)

少し雑談になってしまいますが、昨年10月から安城市が随分斬新なデザインのバスをやっていますが、ルートごとに色も変えて全部一台ごとに変えています。これは分かりやすく、大変いい事ですが、赤いデザインでこのルートの1番しか走らないとしたら、そのバスを他のルートに転用できず、このルートしか走ることがで

きず、その結果、配車が非常に限られて応用ができないこともあります。そのような事例は、豊栄交通さんも名鉄バスさんもよくご存じですが、故障などで予備車両を出したときに大変難しいとも思います。デザインの変更は、大変いい話なので、うまい形で斬新なデザインをやれるといいと思いますが、西でも東でもできるだけ応用が利くフレキシブルな形で行っていただきたいと思います。

(構成員)

デザインは決まっていますか。

(事務局)

デザインは今、幾つか案を作っていて、ほぼ絞り込んでいる段階です。

(構成員)

シンプルでわかりやすい感じですか。

(事務局)

そのとおりだと思います。

(構成員)

一目であさび一号だと分かる、分かりやすいデザインがいいと思います。

(会長)

お楽しみということになりそうですね。他にいかがですか。

もしご質問ご意見がなければ締めさせていただきますが、事務局の案についてご了承いただいてよろしいですか。

(構成員)

異議なし。

(会長)

ありがとうございます。

運行のダイヤについては、変わる可能性はありますか。

(事務局)

もうこれで変更ありません。

(会長)

資料で見えていただきましたように、同じ時間ほぼ同じ時刻に停留所にバスが来る

ということで非常に分かりやすくなっていると思います。今日はオープンな会議なので、こういった形でほぼ決まっていますが、印刷等々については少しお待ちいただき、お帰りになったら「バスの便数が増える」「こういう風になる」と、地元の皆さんに、もう一度情報提供をお願い出来ましたらと思います。

ありがとうございました。それではこれで4月1日から運行をさせていただくという手続きに入りたいと思いますのでよろしく願いいたします。

それでは「その他」に入りたいと思います。

## その他（タクシー協議会への意見について）

### （事務局）

それでは、次第の3「その他について」、名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会に関する計画等について事務局から説明させていただきます。

昨年12月に名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会から、当会議会長あてに、「名古屋交通圏タクシー準特定地域計画」策定への協力依頼がございました。

「名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会」は、本日はご欠席されております名古屋タクシー協会多田さんが事務局となり、愛知県、名古屋市さんをはじめ、本市を含む関係自治体やタクシー事業者、学識経験者等を構成員とする協議会でございます。

現在、協議会では、タクシーサービスの在り方を検討し、タクシーが地域公共交通としての役割を担うために、必要な取組みなどをとりまとめる「準特定地域計画」の作成作業を進めております。

その計画づくりを行うにあたり、それぞれの地域が必要とするタクシーサービスについてのご意見やご提案を、当会議からいただきたいとの協力依頼がございましたので、少しお時間をいただき、皆さまのご意見等を伺いたいと考えておりますので、伊豆原会長よろしくおねがいたします。

### （会長）

タクシー協議会について説明をしていただきましたが、これについて何かご質問・ご意見がありましたらお聞きかせ下さい。

### （構成員）

尾張旭には名鉄タクシーとマルセタクシーがある。マルセタクシーを使っているが、会員制度があり、会員は割引がある。そういうのがあるといい。タクシー会社としての工夫が必要だと思う。

### （構成員）

電車を降りてバスの時間が合わないとタクシーを使って帰る。タクシーは待機していないので、連絡する必要があるが、タクシー会社の連絡先が記載された案内がないので連絡できない。

(構成員)

三郷駅にはあるが、他にはないところもある。

(構成員)

客がないので、駅前にタクシーが待機しているのは見たことない。タクシー会社は経営努力をするべきで、タクシーの業界としても細かいことをやらないといけないと思う。

(構成員)

他の地域ではデマンドタクシーを進めているところもある。

会社としては、独居老人の対策と妊婦向けのサービスがある。妊婦について、いざというときに利用したいとの申し出が毎月1回はある。その時に入院先の病院を聞き登録しておく。何かあった時には何も言われなくてもその病院へ連れて行く。タクシー事業者独自でやれることは少なく、運賃は認可であり、事前の申し出が必要である。乗合についても事前登録が必要であり、色々と制約がある。貨客混載が可能な都市もあるが非常に苦しい。運賃割引をしてもその分を乗務員の給料から引くことはできない。非常に難しい。

車両については、トヨタのミライや車イスが乗車できる車両など多様化してくると思う。最近、運輸局も柔軟に考えてくれているので、あとは我々の知恵出しだと思ふ。その中でどうやって自治体と協力していくかだと思ふ。ライドシェアや白ナンバーの取り組みも始まっているので、タクシー会社としては気にしているところである。

(会長)

自家用有償の話もありますが、問題もあります。タクシーがない地域では、救急車を呼べない時はどうするかという地域もあります。

タクシーにはデマンドや福祉乗合タクシーもあります。ある地域では、登録制ですが、利用者がいれば乗合で運行し、その代わりに運賃は通常の6割程度で済むというのがあります。

しかし、乗合といっても狭い空間なので、乗り合った相手が知り合いであればいいですが、知り合いでないと難しいところもある状況です。

岐阜県の御嵩町のデマンドバスを例にすると、そこの乗合率は1回あたり2.4でとても高いです。1人の時もあれば3~4人の時もありますが、これを可能としているのは、知り合い同士で使っているからです。老人会など地域の集まりでこういう使い方があるとよいと思います。

(構成員)

スナックを巡回する乗合タクシーを行ったことがあるが、知り合いでない他人と

同乗し、無言で乗っているのは非常に苦痛だった聞いており、当初計画は1.7人を想定していたが、結果は1.0人であり、失敗したことがある。

豊田市の外れのところでは、病院や買い物ができる乗合タクシーを実施したこともある。地域のコミュニティと外から来る人がコミュニティに馴染むことを目的としたが、自分で運転できる高齢者や知らない人との乗合を嫌がる人が多く失敗した。これが今の現実だと思う。

今後は、1BOXタクシーが作成され、車内空間が広がればデマンドの可能性も出てくるかもしれないが、セダン車両では厳しいと思う。

(会長)

バスだけではサポートできないところもありますし、自分で運転できる人もいるので、社会的にはどうやるべきか非常に悩ましいです。

安全の確保という点も大切であり、そういうことを踏まえて議論できればよいと思います。

あさぴ一号は再編しますが、それ以外の交通の仕組みも会議の中で議論できたらいいと思うので、家に帰られましたらそういうことを話題にして事務局へ意見を言ってもらいたいと思います。

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