

平成28年度第1回尾張旭市地域公共交通会議 会議録

- 1 開催日時
平成28年8月31日(水)
開会 午前10時30分
閉会 正午
- 2 開催場所
市役所 講堂2
- 3 出席委員
伊豆原 浩二、朝日 茂、斎場 賢宜、寺田 千珠子、成瀬 史宣、
近藤 博之、加藤 猛、多田 直紀、中野 恵一(代理出席)、
杉本 忠久(代理出席)、塚崎 有里(代理出席)、二ノ宮 康延、長江 均
計13名
- 4 欠席委員
高木 秀知、古田 寛、仙石 忠広 計3名
※ 渡辺 鎮夫は8月9日付けで辞退
- 5 傍聴者数
5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
(1) 市営バスの運行状況について
(2) 車両更新について
- 8 会議の要旨

あいさつ

(事務局 課長)

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28年度第1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出口と申します。なにとぞよろしく願いいたします。
それでは、開催にあたりまして、都市整備部長よりご挨拶申し上げます。

(部長)

皆さん改めまして、おはようございます。
都市整備部長の長江でございます。開催にあたりまして僭越ではございますが、一言ご挨拶申し上げます。

皆さま方には、日ごろより本市の市営バスの運行に対して多大なるご協力を賜り、心からお礼申し上げます。

平成16年から運行が始まりましたこの市営バスであります。以後、車両をマイクロバスに替え、3ルートが4ルート、そして現在の双方向ループへの変更など様々な見直しを行ってきております。

そしてこの度、市民懇談会や地域公共交通会議など、関係者の皆様のご意見を踏まえながら検討を重ね、平成28年4月1日から運行内容を見直しました。

変更内容としましては、平日の運行頻度を向上させ、60分に1本、1日9便運行するとともに、休日の運行を開始しております。また、利用者の利便性向上のため、1か月3,000円の定期券を新たに導入しました。

さらに、西ルートで愛知医大や名古屋市営バス本地住宅ターミナル内へ乗入れ、東ルートでは森林公園や多世代交流館に新たに乗入れ、車両も2台増車しております。

こうした運行の見直しができましたのも、皆様を含め、多くの方々のご理解ご協力の賜物と厚く感謝しております。

しかしながら、市営バスにつきましては、変更を行ったら「これで終了」という訳ではありません。今後とも利用状況や利用者の声をお聞きしながら、随時改善に取り組んでまいりますので、地域公共交通会議の構成員の皆さま方におかれましては、より一層のご理解、ご協力をお願いしたいと思っております。

以上、甚だ簡単ではございますが、開催に当たっての挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いたします。

(事務局 課長)

それでは、具体的な内容に入ります前に、今回、人事異動等によりまして、新たに会議の構成員として加わっていただきました方のご紹介をさせていただきたいと思っております。

お手元の資料の「次第」の次でございます「構成員名簿」をご覧くださいと思います。

まず、名簿の上から2番目と3番目でございます、自治連合協議会からは、朝日様、斎場様、13番目でございます、中部運輸局愛知運輸支局からは、古橋様、その1段下、愛知県振興部交通対策課からは、桑原様、愛知県尾張建設事務所維持管理課からは仙石様に新しく構成員に就任いただきました。なお、古橋様及び桑原様につきましては、本日は欠席のため、代理で杉本様、塚崎様にご出席をたまわっております。

なお、名簿の上から5番目でございます渡辺様につきましては、8月9日付けで辞退届の提出がございました。そのため、今後は事務局において後任の構成員を検討してまいります。

ただいまご紹介させていただいた以外の構成員の皆様につきましては、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、ご紹介を省略させていただきますので、よろしくお願いたします。

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)

みなさん、こんにちは。ここからは私が、会の進行を務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

議題の前に、地域公共交通会議における議論がよりよい改善の方向にするためにはどうしたらいいのか、ということを中心に中部運輸局管内の自治体にアンケートを実施し、報告としてまとめたものの中から、中部運輸局が活発で良い議論ができる会議の為にパンフレットを作っていました。そこで、パンフレットについて、ご説明いただいてから議題に入りたいと思います。

(構成員)

中部運輸局の杉本でございます。

先ほどご紹介いただきました活発で良い議論ができる会議のためにということで少しお時間をいただきたいと思います。

私どもの中部管内では160近い自治体で同じようなこういった会議が設けられています。それぞれの会議にはそれぞれの支局から参画をさせていただいて、議論に加わっているところなのですが、会議の中には意見も出ずに終わってしまう会議も散見されました。そこで、このような会議でいいのかという疑念が私どもの方で湧き上がりまして、国の予算を使ってこの会議の構成員である自治体にアンケート調査を実施したり、良い会議を運営されているところの例を挙げて分析をするなどし、その結果を報告書という形でまとめました。その報告書の重要な部分を詰め込ませて頂いたのがお手元のパンフレットになります。

地域の公共交通は現在、全国各地で危機に瀕しています。利用客が減少しており、民間のバス会社も非常に努力していただいているのですが、利用客が右肩下がりという状況で大変な状況に陥っています。一方で、その地域の人が豊かに暮らすための重要なツールにもなっています。通院・通学あるいは買い物の人々の足とか観光という面からも公共交通の充実が必要になっていると思います。その公共交通を5年後10年後も持続可能なものにしていくために、このような会議を設けているものと理解をしています。この場はそのような地域の公共交通を作り上げるために色々な関係者のかたが議論する会議ですが、先程述べたような意見の出ない会議にはなっていませんか、ということです。提案に対する意見が出ず、「意見なしですか」と言ったら「異議なし」というような会議になってはいないのか。それならば、どういう会議にすればいいのかということをもとめております。

構成員のかたはそれぞれの役割というものがございまして。住民代表のかたは日頃から自分たちの住むところの公共交通を利用する上で、便利なのかどうなのか、ということをお伝えしていただく事も重要な役割になっていると思います。自治体

は、自分たちの市町の方針をご提示いただきながら、公共交通という街づくりの観点から、色々提案をしていただく。事務局はそれに基づく会議資料等を作成し、会議運営をしていただくというような事になります。交通事業者にはこれまでのノウハウを活かしながら助言をするもしくは提案するような役割があるかと思います。

会長の伊豆原先生も学識経験者なので、経験者の立場からのアドバイス、そして、会長であるかたは議事進行において、雰囲気作りをしていただくという役割をお願いします。そして私ども行政機関や警察、公安委員会のかた、道路管理者のかたそれぞれの役割を持って、議事に参加をしていただくと良い議論ができるのではないかと思います。

そして、こういった会議になれば非常に良いのではないかというものをまとめさせていただいております。本日は当日配布となっておりますが、まず会議の開催日前までに会議資料を構成員のかたに配布していただくと、予習をしていただく時間が設けられるのではないかと思います。そうすると住民代表のかたも周囲のかたに「このような会議があって、資料が届いたが、何か意見がないか、あるいは日頃困っていることはないか」と事前にお聞きできるのではないかと思います。そして、会議当日は、事務局からの提案に対して、住民のかたから聞いた意見を発言していただく機会になると思います。そして、制度面については、私どもや他の行政機関のかたから説明をさせていただき、事業に係る部分は事業主からご説明していただく、公安委員会からは安全面の関係について発言していただければいいのではないのでしょうか。

このようにそれぞれの役割を持って会議を進行すると、疑問が解決し結果的に地域の公共交通を良くするような形になるかと思います。ただし、場合によっては、意見を言い放しにするのではなく、それぞれの役割、立場を尊重しながら議論を深めていただくことが必要になります。「素朴な疑問」としてパンフレットに記載をしておりますので、率直にご発言をいただければ良いかと思います。

学識経験者にポイントを挙げていただきましたが、役割や将来を考えて議論をしましょう、あるいは立場を尊重して議論をしましょう、という助言もいただきました。この会議が活発なものになり、結果的にこの尾張旭市の公共交通、周りの近隣市町を含めて、公共交通がより利便性の高い、また、安全な公共交通にいただければ、大変ありがたいと思っております。

(会長)

ありがとうございます。

パンフレットの内容は分かりやすくしてあるので、今すぐというではありませんが、周りのかたにも「こんなことやってるよ」と宣伝していただければ有難いと思います。それでは、議題に入ります。

議題1「市営バスの運行状況について」事務局から説明してください。

(1) 市営バスの運行状況について

(事務局)

都市計画課の伊藤です。よろしくお祈いします。

それでは、本日の議題の1「市営バスの運行状況について」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、右肩に「資料1」と書かれた「平成27年度尾張旭市営バス利用状況報告書」の冊子と「参考資料1」が1枚ございまして。

その次に「資料2」として「車両更新について」がホチキス止めで3枚と「参考資料2」、そして次に「資料3」として「停留所の移設について」がございまして。

また、市営バスあさぴ一号の時刻表・ルートマップを1部、「あさぴ一号の運行ルート及び運行時刻の変更による影響調査について」が1枚ございまして。

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、議題の1「市営バスの運行状況について」担当からご説明させていただきます。

(事務局)

それでは、お手元の資料のうち「資料1」をご覧いただきたいと思ひます。

こちらの資料は、市営バスの概要と現在までの経緯、そして、平成27年度の利用状況などを示したものでございまして。

なお、分量が多いため、ポイントを絞って説明をさせていただきますので予めご了承ください。

それでは、1ページをご覧いただきたいと思ひます。平成28年3月31日までの市営バスの概要について記載してございまして。

2つ目の黒丸からご覧ください。この資料は平成27年4月1日から平成28年3月31日までの1年間の市営バス利用状況に基づき作成したものでございまして。

平成28年3月31日までは、東ルートを定員26人、西ルートを定員22人の車両を各ルート2台、計4台のマイクロバスで運行してございました。

利用料金は、1回100円であり、小学校未就学児、障がい者ご本人、そしてその付添い人1名を無料としております。

運行日は平日及び土曜日で、日曜日、祝日及び年末年始は運休でした。運行時間は8時20分から17時30分までで1日7便を運行、運行距離は、西ルートが23.9km、東ルートが24.2kmでした。

続いて2、3ページをご覧ください。

市営バス運行の経緯でございます。

2ページには市営バスの試験運行に至るまでの経緯、3ページには平成16年12月から行った試験運行の状況及び平成20年4月からの本格運行後の状況を記載しております。

3ページの下、(4)運行見直しの検討、運行内容変更をご覧ください。

平成26年度から、市民からの新たな要望や車両の老朽化を踏まえ運行見直しの検討を行い、現行ルートを基本とした見直しを行うこととしました。

4ページをご覧ください。

平成27年度は新たな運行ルートや停留所位置、ダイヤ、定期券導入等の検討を行い、平成28年4月1日から運行内容の変更を行いました。

具体的な内容はウ「平成28年4月1日～」をご覧くださいと思います。

運行日は年末年始以外毎日とし、本数は平日に9便、休日に5便としました。

また、1か月3,000円の定期券を導入し、そのほか新たに「西ルートの愛知医大」「名古屋市営バス本地住宅ターミナル内」への乗入れ、東ルートの「森林公園」、「多世代交流館」へ乗り入れを行いました。

車両は平成27年度に4台購入し、現行車両のうち2台を更新、2台を増車として計6台で運行しております。

続いて5ページをご覧ください。

「市営バスの利用状況」についてでございます。

はじめに、「(1)利用者の推移及び内訳」をご覧くださいと思います。これまでのバス利用者数の推移を示したものでございます。

平成27年度の年間利用者数は157,319人で、26年度と比較して4,626人、率にして3%の増加でございます。

なお、有料利用者数は3,721人、無料利用者数は合計で905人の増加となっております。

続いて6ページをご覧ください。昨年度の利用者数の状況を、「ルート別」、「運行便別」、「停留所別」にまとめたものでございます。

まず、「ルート別利用者数の状況」でございます。ページ下段のグラフにございまして、冬の時期には運行日の減少及び気温等を要因とする自然減と思われる減少がございました、逆に秋には利用が多くなっております。

なお、東ルートと西ルートで比較すると、西ルートにおいて利用者が伸びており、月別において西ルートが多い月もありました。

また、7ページの上段にある、1便当たりの平均利用者数を全体でみると、平成26年度と比較して4月以外は上回っている状況です。

下段の「運行便別利用者数の状況」をご覧ください。この表では、各ルート各便の運行便別の利用状況の割合を示しております。

各ルートとも「第2便」から「第4便」の利用割合が多くなっており、資料の後半にあります利用者アンケートにおけるあさぴ一号の利用目的の上位にある買い物や通院

であることから、午前中から午後の早い時間である2～4便の利用が多いことが伺えます。

それでは、8ページをご覧ください。ただいまの「運行便別利用者数の状況」について、4月、7月、10月、1月における1日当りの利用者数を運行便別にそれぞれ集計した結果でございます。西ルートの右回りから東ルートの左回りまでを、資料の10ページに至るまで記載してございますが、季節における利用傾向の変化はどのルートもありませんでした。

続いて、11ページをご覧ください。「停留所別利用者数の状況」でございます。4月、7月、10月、1月における各ルートの1日当たりの利用者数を各停留所別に「乗車」「降車」に分けて集計し、それぞれグラフで示したもので、19ページに至るまで記載してございます。

上段の平成27年度のグラフと下段の平成26年度のグラフと比較すると、グラフの形状に大きな変化が無いことから人の移動、利用者の固定化の傾向が見られます。

個々の停留所では、「市役所」停留所の利用が最も多く、次いで「旭労災病院」や「愛知医大」などの病院、「尾張旭駅」や「旭前駅」などの鉄道駅、大型商業施設内に設置した「三郷南」停留所の利用者数が多くなっております。そして、これらの目的地へ、最短となるルートを利用して市北部及び南部から往復して利用していると考えられます。逆に、市中央部の住宅地や西の野町では、利用が少数である傾向にあります。

続いて、20ページから23ページをご覧くださいと思います。各ルートにおける停留所の利用状況、1日あたり平均利用者数を集計した結果でございます。先ほど説明させていただきましたが、市役所、病院、鉄道駅、大型商業施設などへの移動手段として、バスを利用される方々が多いことが分かります。

次に、24、25ページをご覧くださいと思います。最も利用の多い、「平日第2便の平均乗車人員の状況」をグラフで示したものでございます。

全ルートを見ますと、北部地域の住宅地における停留所から多くの利用者が乗車し、「市役所」「尾張旭駅」「旭労災病院」「愛知医大」「三郷駅北」「三郷南」などの停留所で多くの利用者が降車しています。

特に25ページ上段にあります、東ルートの右回りの「旭台第1号公園北」～「三郷駅北」間では平均乗車人員が15人を超え、定員の26人に近づいていることから、積み残しが発生する可能性が高い状況であると考えられます。

続きまして「市営バスの運行経費の状況」についてです。28ページをご覧ください。試験運行の開始以降、ルートの充実やマイクロバス導入などにより、運行経費は平成21年度から25年度までは5,100～5,200万円を推移、平成26年度からは消費税の税率引き上げに伴い増加し5,400万円前後となっています。また、運賃収入は1,100～1,200万円、収入率についても22%前後を推移しています。

市営バス利用者一人当たりの運行経費は、平成20年度以降400円を下回り、最近では350円前後を推移しています。平成27年度は利用者が増加したことに伴い、26年度を10円下回っております。

次の29ページに「近隣市町のコミュニティバス運行経費等の状況」としてグラフに示してございます。

各自治体により運行目的や路線数、運行回数や運賃特例などの面で違いがあるため、一概に比較することは困難であると思いますが、収支率を見ますと、本市は他の自治体と比べ、比較的高い状況です。

下にあります年間利用者数を見ますと、グラフで示した市町では瀬戸市以外が26年度を上回る利用者数となっています。

続きまして、「市営バス運行に対する市民意識」についてです。31ページをご覧ください。毎年利用者からの意見収集による属性や利用状況を明らかにし、運行の課題を抽出するため、利用者アンケートを実施しており、平成27年度は12月3日に実施いたしました。

32・33ページにございますアンケート調査表により実施し、その結果が、資料の34ページ以降に記載してございます。

今回、特徴的であったのが、36ページの自ら運転して使える交通手段として「なし」が増加し、「自動車」が減少したこと、利用頻度において「ほとんど毎日」利用している方が増加したことです。市内での移動の手段の一つとして選択されるようになったことの表れかと思えます。個別の内容説明につきましては省略させていただきまして、43ページの「まとめ」をご覧ください。

アンケートによって得られました市営バス利用者の特徴についてでございます。

利用者は、60歳以上、女性の利用が約7割で、職業については、主婦（夫）または無職の方がほとんどでした。

また先ほど特徴的として説明しましたとおり、自ら運転できる交通手段を「持たない」と答えた方が昨年度より増加し、反対に「自動車」と答えた方が減少、さらに、利用頻度は「ほとんど毎日」と答えた方が増加していることから、移動手段を自動車からあさび一号へ変更し、毎日利用していただくなど、あさび一号が公共交通として認知されていると考えられます。

利用理由は、他に交通手段がないから、運賃が安く経済的だから、出発地・目的地が停留所の近くだからと多くの方が答えており、その利用目的は通院、買い物・飲食が多いこと、またお出かけとお帰りの交通手段がともにあさび一号が多いことから、主に高齢の方々の日常生活における「足」として、あさび一号は利用がされているといえます。

最後に参考資料1をご覧ください。

平成28年4月1日の運行内容変更後の4月から6月までの利用状況をまとめたものです。

利用者数は3カ月で49,702人となり、昨年と比較して25.78%増加しております。

次に新たに導入した定期券の利用状況ですが、3か月で延べ88人のかたにご購入いただき、延べ2,755人が定期券によりご利用いただきました。

最後に新たに設置もしくは名称を変更した主な停留所の利用状況をまとめております。

ここに掲載しております名称変更した停留所につきましては、昨年度と比較して増加しており、西ルートの本地住宅は、ターミナル内に移設したことで乗り継ぎの利便性が図られたことにより86%増加しております。

新たに設置した停留所では、西ルートの愛知医大が東ルートの愛知医大と同じく多くのかたにご利用いただいている状況でございます。

市営バスの運行状況について、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。以上事務局からの説明が終わりましたが、何かご質問ご意見ございませんでしょうか。

(構成員)

私は、白鳳町に住んでおりますが、以前は愛知医大に行くのに市役所等で乗り継ぐ必要がありましたが、4月からの利用者数を見ていると、今まで200円かかっていたところが乗り継ぎなしで100円で直接いけることになり、かなり利用者が増えたという考えでよろしいでしょうか。

また、旭前駅ですが、資料のグラフには2つ挙がっていますが、今は南からの一方だけとなっています。1つとなったことについて説明をお願いします。

(事務局)

1点目の愛知医大の件ですが、今まで東ルートからしか乗り入れていなかったため、西ルートからの乗り入れを希望する声も大きくありましたので、今回新たに乗り入れたところ、多くご利用いただいています。それはご指摘のとおり乗り継ぎが必要なくなったことが要因ではないかと考えております。

2点目の旭前駅の件ですけれども、変更前は、南からと北からと両方駅前に入っておりました。しかし、北から旭前駅に入る場合、踏切を越えて南側のロータリーに入っていたことから、かなりの時間のロスがあるということがありました。そこで、踏切を越えず、すぐ近くに停留所を新たに設け、そちらを利用していただくよう見直しをしております。具体的には旭前ハイツの前のところに新設しました。

(構成員)

やはり時間がかかるということですか。

(事務局)

そのとおりです。

(部長)

冒頭に運輸局支局の方から少しお話をいただいて公共交通会議の運営について

いろいろお話をいただき、それを受けて事務局の説明に入ったわけですが、足早に説明はしていましたが、当日配布の資料をパラパラと見ておると、なかなかすぐに見ても理解が及ばないというところがありました。次からはご指摘いただいたように事前に皆さまに配布するようにしっかり対応させていただきます。

(会長)

私からもぜひ資料の事前配布をしていただくよう事務局にはお願いします。

4月1日から運行内容が変わり、4か月経ち、多くのかたにご利用いただけるのは大変嬉しいですが、停留所によっては利用者にかなりばらつきがあります。これは仕方ないわけですが、新設して3か月経っても利用が少ないということも、地域の皆さんに知っていただく必要もあります。もしかすると地域の皆さんがご存じないのかもしれない。そのようなところに早めに対応することがすごく大切です。

例えば稲葉町の利用者は25人となっていますが、そこは心配な数字ですよ。西大道もそうです。もしかすると住民の皆さんに伝わっていないのかもしれない。数値として出たのであれば、自治会のみなさんに、こういう状況だからもう一度回覧板なりPRしてもらえないかということ、連合自治会のほうから言っていただくなど、具体的行動を起こす必要があります。

平成16年の試験運行のときに、市民の皆さんと懇談会を行った時に「最低1時間に1本欲しいね」という意見がありました。12年経ち、ようやく市民の皆さまの要望にお応えできるようになりました。

そうすると、利用者増加に対してお金がどれくらいかかっているのかが、すごく大切で、利用者一人あたり350円という額が大変喜ばしいものです。もちろん赤字であることは事実ですが、中部運輸局管内では1人あたり平均で約700～800円を超えており、ここでは皆さんが利用していただいているので、平均より半分くらいになっているのです。利用者が増えることで、経費が少なくて済む。少なくて済むからその分他の施策に転換できる。限られた費用の中で他に転換できるようになっているということをしかりと整理しないとイケないです。私は公共交通の中だけで収支で考えるのは確かに必要ですが、皆さんが公共交通を利用いただくことによって、市として公的な奉仕ができていくという話をするべき時期ではないかと思います。今回の運行見直しで、利用者は増えますが、6台体制、つまり1.5倍のサービスをすることによって、1人当たりの費用が高くなるかもしれません。しかし、あさび一号の問題ではなく、市のまちづくりという視点がこれから必要になると思いますので、ぜひ、そういった視点で28年度を進めて下さい。

(構成員)

私は、こういった会議に出る時、必ず何かしら1本バスに乗ってくるようにしています。今日も東ルートの左回りの8時15分市役所発に乗りました。愛知医大までは1人の乗車でしたが、それ以降徐々に増えて、十何人ご利用をされていました。

朝一番でも利用者がこんなにいるのかと非常に嬉しく思うので、ぜひ引き続き利用促進に努めていただければと感じたところです。

先程、会長からこのバス自体が街づくりという観点という話をしていただきましたが、健康づくりにもつながると思います。尾張旭市は健康都市宣言されていますが、お出かけでバスに乗るということは健康であるということになりますので、どんどんお出かけし、バスを利用して健康になっていただく。そうすると医療費の削減にもつながるといふ色々な面の相乗効果が生まれてくると思います。また、乗って気付いたのはコミュニティの場にもなっていることです。同じような時間帯に顔を合わせるかたが、隣合わせになり話をしていたりと、コミュニティの場にもつながっており、そういう観点からも進めていただければ有難いと思います。

(構成員)

平成26年度の運行見直しの際に、市民としてこうして欲しいと色々お願いしましたが、その中から要望が多かったことについて今回見直していただき、やはりその住民の意見が取り入れられたことで利用者数が増えていくということ、グラフを見てそう思いました。だからこういう会議で意見が出され、それを取り入れていただけることが、市営バスがますます良くなるのではないかと思います。

(会長)

是非、連合自治会の方でも情報提供をお願いします。

それでは、引き続きまして、議題2「車両の更新について」に移りたいと思います。事務局から説明をお願いします。

(2) 車両の更新について

(事務局)

今年度更新する車両について説明させていただきます。資料2をご覧ください。

更新車両の車種は、昨年度に購入し今年4月から運行している車両と同じ、三菱ローザロングとショートです。

車両の数につきましては各1台であり、昨年度未更新であった平成20年度導入の車両を更新します。なお、更新前の車両のうち、ショートについては、予備車として継続保有します。

所有者は市、使用者は現在の運行事業者である豊栄交通様です。

乗車定員は現行と変更なしで、運転手を除きロングは26名、ショートは22名です。

車両サイズは記載のとおりで、昨年度導入の車両と変わりませんが、装備内容により、重量が変わる可能性があります。

主要架装につきましては、昨年度導入した車両と同様のものを架装します。

裏面をごらんください。

バリアフリー基準についてです。

更新車両には、現行車両と変更ありませんので、基準に適合していません。

現行車両の老朽化及び平成26年度から運行方法の見直し検討により、車両更新及び増車を行うにあたり、バリアフリー適合車両の導入も視野に車種を検討しました。

しかし、利用者が年間15万人を超え、現在の運行内容が市民生活における重要な移動手段として定着している実態を踏まえ、現行ルートを基本として見直しを行うこととしました。

そのため、平成19年度及び20年度に移動円滑化基準適用除外認定を受け現行車両を導入した理由である、「ルート上に狭あいな生活道路や急こう配な坂道、鋭角な曲がり角があるため、これらの道路を走行可能であること」「乗客の安全性を確保するため全員着座であること」「輸送力を確保する必要があること」が、本市のルートを走行することが可能な車両として必要な条件となり、現行と同様の車両を導入する必要があります。このため、平成28年2月と同様に適用除外認定を申請いたします。

なお、本市の移動支援施策として、「障がい者タクシー利用料金助成事業」及び「移送サービス利用助成事業」（いずれもタクシー料金の補助）を実施しております。

また、昨年度福祉部局と調整し、今年度からその対象者の拡大をしております。

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。ただ今、新しい車両の更新についてご説明していただきましたが、何かご質問ご意見ございますか。

(構成員)

私も先程乗りましたが、非常に狭あいな部分とか、坂道が多いとか鋭角に曲がる部分が非常にたくさんコース内にあり、こういった車両の導入は止むを得ないのかと思います。同時に、やはり先程説明にもありました乗ることができないかた、障がいがあり、車いすを利用しているかたに対する救済措置といったものを同時に提案していただくことが大変重要です。その意味では説明のありました、市福祉部局との調整により今年4月拡大されたというお話をもう少し詳しくご説明をいただければ有難いです。

(事務局)

福祉部局との調整の際、タクシー料金の補助対象者というのが、そもそもどういったかたなのか、バスも乗れずにタクシーの補助を受けられないかたがいないかを調べました。その結果、タクシー料金補助の対象者は障がいの1級・2級までであり、3級からは対象外となっていました。そのため、3級で常時車いすを利用されているかたは、タクシーの補助が受けられず、今の現行のあさび一号には乗車できないということが分かりましたので、その部分につきまして福祉部局と何度も打ち合わせを行い、対象者を拡大して対応したということです。

(構成員)

今の障がい者のタクシー助成は、基本料金500円が年間36回ということですが、こういった福祉関係の施策を受けることも障害のある方にとっては大事なことです。なんでも、もう一つの視点としては地域で生活していくためにはインフォーマルなところにどんどん障がいがあっても出ていくことも大事です。つまり、福祉サービスにばかり頼ってしまうとその世界でしか生きていけないことになります。そうでなく、地域で障がいの有無に関わらず同じように生活していくということで考えれば、私たちも福祉サービスのみ提案だけでなく、できるサービス、インフォーマルなサービスを組み合わせ生活していくような、そういったコーディネートを中心にしていきたいと考えています。先ほど街づくりというようなキーワードがでてきておりますが、障がい者の地域自立支援連携会議というのがあります、その中で障がいのあるかたの暮らしや働き方をいかにし易くなるかといった議論を重ねております。また、「その他」のところでも今回も発言させていただく機会をいただきましたので、その際にお時間をいただきたいと思います。

(会長)

この議題は適用除外申請をしますよということです。昨年度車両更新と増車のため新しい車両4台を購入し、残った平成20年度購入の車両を2台更新するために購入することになります。

利用者数を見ていただくと、無料でご利用いただく仕組みにしていますが、そのかたからの意見はありましたでしょうか。障がいのかたが、26000人利用していただき、介助のかたや未就学の子も含め、合計で約30000人のかたがご利用いただくようになりましたが、「使いにくい」といった意見等があったら教えてほしいです。そういった意見があまりなく、みなさんと一緒になってご利用いただければ、それはそれで非常にいい話だと思いますが何かありますか。

(事務局)

後ほどくすの木成瀬様からご紹介いただくような案件については、私どももある程度直接お話を聞きながら進めていたところもありますが、それ以外で、今回の見直しにより使いにくくなったといったご意見は頂いておりません。

(会長)

平成20年度導入の車両は1年で何万km走っていますか。

(事務局)

平成20年度導入した車両は既に30万kmを超えていますので、7～8年で30万kmとなります。

(会長)

では1年で4万キロくらいは走っているとういことですね。ほぼ毎日運行し、休む時間が無いので、寿命がもう少し短くなる可能性があります。そのため、車両の更新予定を7、8年ではなくもう少し短い期間となるよう事務局から市にお願いしていただきたいと思います。

他になければ、車両更新については、これはご了承いただくということでしょうか。

<異議なしの声>

異議なしとさせていただきます。

それでは引き続きまして次第の3「その他」に移りたいと思います。事務局から説明してください。

その他

(事務局)

市営バスあさび一号に係る平成27年度の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付につきまして、運行事業者である豊栄交通様から報告がございます。

(構成員)

平成27年度の地域公共交通確保維持改善事業費の交付についてご報告します。

現在、私ども豊栄交通は、地域間をつなぐ幹線系統と位置づけられる「東ルート」の確保、維持にかかる支援として、地域公共交通確保維持改善事業における地域間幹線系統確保維持費国庫補助金をいただいて運行しております。

その補助金につきまして、平成27年度分4,986,000円の交付が平成28年3月にありましたので、ご報告させていただきます。

なお、いただいた補助金は、市と協定を締結している指定管理料の中で精算しているところですが、今後につきましても、同様に申請してまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

報告は以上でございます。

(会長)

いまのところ東ルートのみですね。

(構成員)

西ルートは今年度から対象となります。

(会長)

話が複雑なので私から説明させていただきます。「地域間幹線系統」というのは、複数の市町をまたいで運行し、相手先の公共交通とつなぐことで、東ルートでは、スーパーのある西本地橋バロー前で瀬戸市と、あと愛知医大にて、長久手市と繋いでいることになり、県で取りまとめて申請すると、国庫補助金をいただくことができるものです。県の取りまとめはどのようになっていますか。

(構成員)

6月13日で愛知県バス対策協議会を開きまして、その時に、西ルートを新規で加えて申請させていただいています。

(会長)

あさぴー一号は二つのルートとも地域間幹線系統ということで国の補助金を受けることになりますが、国の動きはまだですか。

(構成員)

国の内示関係の作業が遅れており、国の予算が確定しないと内定を出すことが出来ない状況です。作業は進んでいますが、28年度の時も遡って内示しているため、29年度の内示もおそらく同じような形になるかと思います。

何か指摘が無い限りは大丈夫だろうと思いますが、実際の内示はそのような形で進められています。

(会長)

若干、国の内示等が遅れているようですが、東ルート西ルートと両方もが地域間幹線系統として愛知県の方から6月に申請されているので、来年は補助金が増えることとなります。

運行事業者が資料を作成して提出がされているので、皆さんの目にはふれませんが、豊栄交通さんと市の担当者と一緒になって進められていると思います。

それでは、次の報告についてお願いします。

(事務局)

それでは、資料3「停留所の移設について」説明をさせていただきます。

資料3をご覧ください。

今年4月1日の運行内容変更に伴い、東ルート「旭ヶ丘町山の手」停留所を設置しましたが、勾配があり乗降しづらいと地元から移設の要望がありました。そのため5月24日から30m東に移設を行いました。こちらにつきましては、豊栄交通を通じて支局に届出済みでございます。

裏面をご覧ください。

こちらは西ルート左回り「東山町」停留所でございます。こちらは、歩道が植栽の関係で狭く、待合環境が良くないと地元から移設の要望がありました。そのため、来月9月21日に移設を予定しております。

こちらにつきましては、移設先の地先の地権者、公安及び道路管理者と協議を行い支障なしとしております。支局への届けにつきましては豊栄交通より提出をする準備を行っているところでございます。

以上でございます。

(会長)

ありがとうございます。

これは要望があって、地元のかたと協議して移設したということです。

それでは、次の資料についてお願いします。

(事務局)

それでは、最後に本日お配りした、「あさび一号の運行ルート及び運行時刻の変更による影響調査について」につきまして、関係いたします社会福祉法人ひまわり福祉会くすの木成瀬様から、ご説明いただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

(構成員)

今回、提供させていただきました資料は、平成28年7月13日尾張旭市障がい者地域自立支援協議会の「日中活動・就労部会」の資料でございます。

先ほどお話をさせていただきましたが、自立支援協議会の中で障がいのあるかたの課題の解決に向け、施策が実現できるように話し合いをしているところでございます。その中で、今回のあさび一号の運行ルート及び運行時刻の変更による影響調査について取りまとめましたのでご説明します。

社会福祉法人ひまわり福祉会として構成員となっておりますので、障がいのあるかたの声を代弁する立場ではないかと考えており、そういった立場から色々と発言させていただきたいと思っております。

今回、平成28年4月からの変更に伴う利用者への影響について他の事業所も含めて調査しました。その結果、9つの事業所のうち、自分のところで送迎等のサービスがある6つの事業所は影響がありませんでした。そして、自分のところで送迎が無く、あさび一号を利用して通っているという3つの事業者が影響ありと回答されています。

そこで、影響があったものについて、7つありましたので具体的に説明いたします。1番大きなところでは3番、4番のあたりになります。西ルート左回りについてですが、ご家族からまず苦情をいただきました。ダイヤ改正前まで、ずっと晴丘から8時40分に出発するバスでくすの木に通ってこられたのですが、改正に伴い、その時間のバスがなくなってしまいました。ご家族からいただいた手紙があります

ので読みます。「この間、息子はくすのきに通っておりました。ずっと何年間同じ時刻、毎日通ってきたにも関わらず、今回その存在が無視されていますというか、認められなかったという思いで非常に悲しいです」というようなところでございます。この親御さんからも何度かご苦情をいただきまして、他の対応を検討していたのですが、今回は他に変わる手段が無い状況でした。今まで9時過ぎには事業所に到着してそのまま作業開始できたんですが、今は9時33分の晴丘発しかバスが無いので、出発時間が約1時間遅れることになり、事業所にも遅れて着くこととなりました。その他では1番と2番では二反田公園東というバス停が廃止となり、その代替として東印場橋へ移転したということですが、この件については事務局から早い段階でバス停の移転のお話がありましたので、我々としても色々なシミュレーションを行い、バス停の廃止、新設への対応は事前にできていましたが、ダイヤについては、親御さんやご本人に話をするのが非常に遅い段階であり、私どもシミュレーションができていなかったため、最終的にご家族からの苦情をいただいたということでございます。そこで、他の事業所もこのような影響がないか調査しましたところ、通勤時間が長くなった、到着時間が作業時間とずれてしまい、乗るバスが変わった若しくは作業時間を変更して対応した、ということで、少なからず影響があったと回答がありましたことを報告させていただきます。

それから、今回の車両更新については、バリアフリー対応車両の実現に至りませんでした。これには様々な要因があると思いますが、このような会議の中で、例えば障がいがあるかたへの対応として、実現させるためにはどうすればよいのかを具体的に話していかないといけないと考えています。乗降者数という視点から見ると、該当するかたの人数は非常に少ないと思いますが、ただ、障害がある人もない人も、誰もが生活しやすい街づくりということで考えていくと、やはりそこは取りこぼしできないのではないかと考えております。

この会議の位置づけとして、中長期的にもでも構わないので、とにかくバリアフリー車両の実現に向けてどうするかという議論が具体的になることを強く望みます。

(会長)

ありがとうございます。

ただ今のご意見は、運行時間の問題であると思います。

このように影響が出て、対応を困っている、具体的にこのように対応を行ったということを書いていただき、成瀬さんが述べられたようにどこまでの影響を見るのか、今は障害をお持ちの方それから社会福祉法人としてのお話でしたが、そのほかにも、影響があり、今まで利用していたが、改正後は利用できなくなった、といわれるかたもいるかもしれない。今回は、成瀬さんが実態を調査し把握していただいておりますが、今の運行体制になり、本数は増えたが、始発の場所が変わったことで、今までご利用になってたかたにご迷惑をかけている可能性があるかもしれず、

それに対し、どう私たちはこの会議の中で議論して何をしていくか考える必要があるのだと思うのです。その辺について、何かご意見ございましたらお伺いしたいと思います。始めにもありましたが、活発な議論ができる場だと思いますので。是非よろしくおねがいします。何か知恵がありましたら教えて下さい。

(事務局)

事務局としては実態把握するため、利用者アンケートにおいてどこからどこまで移動していますかといった情報について、ある程度収集した中で、今回の見直し検討を行いました。また、停留所の移設箇所に関しても、成瀬さんにも色々相談させていただきながら、進めていったのですが、やはり個々の通所されているかたが、どの時間にどこで乗って通われているといった事情まで深く把握することができていなかったため、今回のようなことになってしまったのではないかと感じております。

バスだけで全てのことをやり切るとというのが、中々難しいと思うところもありますが、また色々のご相談させていただき、出来る限り様々な方々から情報を発信していただく中でそれらを把握し、やれることをやっていくということしかないのではないかと思います。そういった把握をするのも中々難しいというのは確かにありますが。

(会長)

そうですね、市民アンケートのように非常にお金を掛けても、このような事情は中々把握できません。そうすると、やはり地域の中であさび一号についてお困りになった点とか改善点とか声を出していただくというのが一番大切だと思います。

100人に意見を聞いて、全ての意見に対してお答えするということは到底できませんが、今すぐ何かやれそうなことを提案していくようなことは必要があります。その場合は、やはり連合自治会などの中であさび一号について議論をしていただき、意見を事務局へ持ち寄っていただくということもやっていただくなど、PDCAの方法を私たちが考えていく必要があります。せつかく利用者が増えて、みんなでも少しでも改善しようと進めてみたが、実態を見ると、成瀬さんの資料にあるような事が起きています。ルート変更、バス停の変更により、今まで利用していた人が、実は使えなくなった、と言われるかたも結構いるのではないのでしょうか。かといって、逆に便利になった、もっと利用しようと思う、と言っていたかたもおり、良かったと思ったりもします。常にそのような意見を上手く出していただき、それに対してどういうふうに対応できるか、知恵を出さないといけない時期かなと思います。ぜひ事務局と一緒に考えて、皆さんにもお知恵がありましたら出していきたいと思っております。

(事務局)

話のありましたダイヤの件ですが、事務局として非常に難しいところと認識しております。ダイヤを変えれば今まで利用されていたかたが、今利用ができないという苦情が届いています。しかし、逆に、今まで使われていたかたから今の状態は良いよね、という声というのは、中々私たちに届いてこないです。それを踏まえて、「悪い」という声を聞いて直していくと、次は良かった人と悪くなった人が入れ替わってしまうこととなります。どこまでいってもおそらくバランスが取れる所を見つけるのが難しいと思っております。ただ、難しいからと言って何もしないという訳にはいかないのです、事務局としても考えていきたいと思っておりますし、みなさんのいいお知恵がありましたら、ご意見いただければと考えておりますのでよろしくお願いしたいと思います。

(会長)

そうですね、すぐに100点取れないが100点に近づきたいという意識がある訳ですから、皆さんのご意見がいただければと思います。

(事務局)

今後にむけてご案内しておきたい話があります。

実はバスの見直しにより、かなり利用者も増えてきたというようなことまでは報告しましたが、一方で、利用者が増えて走るルート of 環境など色々な事が変わった事が要因なのか分かりませんが、かなり遅れを生じており、遅延の問題がございます。悪い条件が重なると20分近く遅れる事もあり、かなり問題であると事務局も運行事業者である豊栄交通も感じており、改善するために、原因調査を進めております。出来る限り早く調査分析を行い改善出来ることは改善したいと思っておりますので、次回の会議になるかは分かりませんが、調査結果などの情報を出していきながら検討したいと思っております。今日は、そういう状況にあることを報告させていただきます。

(構成員)

今、事務局からの報告がありましたように、慢性的に遅れが発生しております。60歳以上が70%利用しており、利用者が増えるのであれば乗降時間が長くなってしまいます。ですから、今後の課題としては交通弱者といわれる人達、障がいのかたも含めた人達を対象に視線を移しながらダイヤあるいはコースを整理することが必要になるかと思っております。会長が話していましたが1時間に1本を目標にスタートした当時は、健常者が高齢になっても乗れるようにしよう、ということで、おそらく高齢者の方が70%ということではなかったと思っております。しかし、今はこの状態の場合では、1時間は非常に苦しいと思っております。安全確保も当然ですが、高齢者の乗降時間も踏まえてもう少し考え方を整理した方が良いと考えております。

(会長)

ありがとうございました。

私が知っている運行事業者では、出発時間を守りたい、なんとか守れないのか、といつも気にされて一生懸命やっていたらっしゃる所が多いですね。

各便ごとの遅れの状況も調べる必要もありますが、1台のバスでずっと遅れが生じており、後ろの便も遅れているのか、そうではなく、全ての車両で遅れているのか、色々チェックをしないといけないです。運転手さんが一番よくご存じだと思うので協力していただき、何をどこにどうメスを入れればよいのかしっかり押さえていただき、対策を考えていただきたいです。

(構成員)

私は、遅れの原因は、高齢者の乗降ではなく、交通渋滞のせいではないかと思えます。例えば、三郷の踏切はすごく渋滞します。それで遅れているのではないかと思えます。

(会長)

確かに慢性的な渋滞になっていますので、それも含めて運行状況を見て把握して欲しいと思えます。

本日、成瀬さんが報告いただいたことも含めて少し整理をしていく必要があるので、ぜひお知恵を出していただければと思えます。「やってみたらどうか」で結構です。すぐ解決できる答えがあるなら皆さん苦勞しない訳ですから。この会議も年に3回くらいしかできないので、活発な議論が出来る場にしたいと思えます。

名鉄バスさんの愛知医大の新しいバスターミナルについてはどうですか。

(構成員)

そうですね、愛知医大線を始めて、1年が経っていますが、学生の利用もありますが、トータルしては、若干利用が落ちている部分があります。

(会長)

まだ、頑張らないといけないですね。

愛知医大のターミナル化の話はまだ情報があまり入っておりませんが、そういう話も2年位前から出ておりますので、事務局のほうで情報を集めていただいて、次の時には皆さんに少しご提供できればと思えますのでよろしくお願いします。

(構成員)

運転手のことですが、遅れにより時間が無くなって休憩がとりにくくならないようにしていただきたいと思えます。休憩がないと注意散漫になり、事故の原因にもなりかねませんし、時間ばかりを追っても危険であると思えます

(会長)

遅延の場合、余計そういうこともありますのでぜひ検討していただきたいです。
それでは、これをもちまして地域公共交通会議を終了したいと思います。本日はありがとうございました。