

尾張旭市営バスに係る小規模見直し検討について



平成30年12月

尾張旭市営バスに係る小規模見直し検討について

1 検討の背景

尾張旭市営バス（以下「市営バス」という。）は、平成16年8月の試験運行以降、民間バス路線の撤退等による交通空白地域の解消や、元気で歩けるお年寄りの外出機会を支える「市民の足」として、また、平成25年7月に策定した「尾張旭市交通基本計画」においては、「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」として運行されている。

平成20年10月にマイクロバス4台による双方向ループ方式の運行に変更、停留所の移設や、ルート及びダイヤの改善を行うことで利用者も増加し、平成27年度の年間利用者は157,319人となった。

しかし、超高齢社会の到来や、環境重視の生活スタイルへの転換、バリアフリー法の強化など、市営バス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ることから、平成26年度から2箇年かけて、運行内容の見直し検討を行った。

まず、市営バスの役割とサービス水準を整理しつつ、個別課題への対応方針を検討、また、市民懇談会を開催し、地域における特性や課題を把握し、運行見直しに対する市民の意向を集約、見直しの方向性を「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、現行の運行ルートを基本とした見直しを行う」こととした。

- 運行頻度の向上
- 夕方の会合や通院、買い物帰りへの対応
- 日祝日のイベント、買い物への対応
- 乗り継ぎによる負担の軽減
- 利用促進策の実施

そして、これらを踏まえ、ルートやダイヤを検討し、平成28年4月1日に運行内容を変更した。

- 運行頻度の向上（日祝日運行、平日：1日9便、運行間隔：60分に1本、8時台～19時台まで運行）
- 1か月3,000円の定期乗車券の導入。
- 新規乗り入れ（西：本地住宅、愛知医大 東：森林公園、多世代交流館）
- 車両を4台から6台に増車。デザインを一新。

しかし、運行内容変更後、平日について遅延運行が頻発、利用者からの問い合わせや苦情が多発したことから、遅延調査を実施。遅延の実態を把握した上で、その実態に即して平日においては、「60～70分程度に1本」とするように平成29年1月にダイヤ改正を実施。その結果、平日の遅延運行が9割減少、利用者からの問い合わせも減少した。

これにより、利用者は大幅に増加し、平成28年度は200,168人、平成29年度は229,849人となり、運行内容変更前と比較して46%の増加となり、運行見直しは一定の成果をもたらしている状況である。

○ 年間利用者数の推移

単位：人

	年間 利用者数	1日あたり 平均利用者数	有料利用者	無料利用者		
				未就学	障がい者	介助者
平成16年度	14,995	157.8	14,409	478	—	108
平成17年度	70,540	239.9	67,498	2,682	—	360
平成18年度	86,793	294.2	84,064	2,492	—	237
平成19年度	107,263	363.6	103,214	3,739	—	310
平成20年度	132,653	451.2	119,918	4,320	7,703	712
平成21年度	135,625	461.3	118,363	3,288	12,813	1,161
平成22年度	138,273	470.3	119,080	2,718	15,205	1,270
平成23年度	141,731	480.4	118,025	2,993	18,888	1,825
平成24年度	148,868	506.4	122,785	3,464	20,616	2,003
平成25年度	153,553	520.5	124,102	3,015	24,562	1,874
平成26年度	152,693	519.4	120,949	3,319	26,496	1,929
平成27年度	157,319	533.3	124,670	4,043	26,569	2,037
平成28年度	200,168	557.6	162,040	4,436	30,192	3,500
平成29年度	229,849	640.2	187,204	4,205	34,472	3,968

- ※ 16年度は12月からの4か月間（3ルート、ジャンボタクシーでの運行）
- ※ 18年度は8月から4ルートでの運行、マイクロバスでの無償運行等を実施
- ※ 19年度は12月から2台をマイクロバスに変えて運行
- ※ 20年度は10月から2ルート「双方向ループ方式」に変更して運行
- ※ 28年度から運行内容変更（運行頻度向上、日祝日運行、定期乗車券導入、2台増車して6台で運行）

しかし、これらの状況の中で、次のとおり新たな課題が発生。

- 運行内容変更後に寄せられた要望等
- 休日の遅延（交通集中による渋滞（晴丘交差点付近、西本地橋付近、三郷駅付近）
また、以前から寄せられていた次の案件についてもあわせて検討することとした。
- 車いす利用者に対する対応
- 利用者への運行状況等の情報提供（バスロケーションシステム）

平成19～20年度に導入したマイクロバスについては、総距離として概ね30万キロ走行して、平成27～28年度に更新したが、1台当たりの年間走行距離は運行見直し前よりも長くなることから、7～8年であった更新間隔は、概ね6～7年と考えられる。

平成28年の運行見直しは車両更新も含めて行ったことから、次回の車両更新のタイミングにおいても運行見直しの検討を行うことが考えられるが、それまでの間、上記の課題へ対応する必要があることから、平成28年4月の運行見直しから次回の車両更新までの間の6～7年間の中間に当たる平成31年度に向けて、見直しを検討する。

2 小規模見直しについて

今回の見直しにおいては、車両更新を行わないこと、運行内容変更後の利用者の増加状況を勘案し、現行ルートを基本とし、所要時間に影響を及ぼさない小規模な見直しを検討対象とする。

※ 平成27年3月12日開催の地域公共交通会議にて提示した「あさび一号の再編に向けた見直しの方向性」を参考とする。

(1) 要望の整理及び対応の検討

平成28年4月1日の運行見直し以降に寄せられた、ルート上での新たな停留所の新設や統廃合した停留所の復活など、停留所やルートに関する要望への対応の検討を行う。

なお、所要時間に大きく影響する場合については、今回の小規模見直しで対応せず、車両更新時における運行見直し時に改めて検討するものとする。

(2) 休日（土日祝日）における遅延対応

平成28年4月1日の運行見直し以降に発生した平日の遅延については、平成29年1月4日にダイヤ改正を行い、10分以上の遅延については約9割が解消できた。しかし、休日、特に土曜日において、交通集中による渋滞に伴う遅延が発生している。

そのため、遅延調査により具体的な遅延箇所を特定し、ダイヤ改正による対応の可否を検討する。ただし、全体の運行時間が伸びる場合、運行経費に影響することから、費用負担増の可否を検討する。

(3) 車いす利用者への対応検討

現在使用中の車両は、バリアフリー対応車両ではない。これは、本市において運行する必要があるルート上において狭い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、乗客の安全を確保しながら、かつ利用者数に対応する輸送力を確保するために着座席が多いことを考慮したことによる。当該車両による運行については、前述の理由により地域公共交通会議において、了承を受け、国土交通省中部運輸局愛知運輸支局に対してバリアフリー適用除外認定申請を行い、認定を受けている。

しかし、障がい者団体からの要望や乗りこぼし対応による検討について議会の質問があったことから、市営バスの仕組みの中で対応方法を検討する。

これまでの関係者の意見聴取において、車いす利用者からの「予約対応」への要望、運行事業者からの「乗降の安全確保」等の課題が示されている。また、愛知運輸支局からは、地域における事情を勘案し、地域公共交通会議により諮ることの意見を頂いた。

上記のことを踏まえ、リフト付ワゴンやタクシーを利活用した方法により車いす利用者が必要とされる対応を検討する。

(4) 利用者への運行状況等の情報提供（バスロケーションシステム）

平成29年1月にダイヤ改正を行ったことで、平日における遅延は9割減少し、その結果、市や豊栄交通へ遅延に対する問い合わせは減少した。しかしながら、問い合わせが0になった訳ではなく、交通集中による渋滞や工事等により遅延が発生した場合、利用者からの問い合わせが入ることがあり、その場合は、豊栄交通から無線により位置を確認したうえで、答えている状況である。

遅延が発生した場合、バス利用者にとって、いつバスが到着するか分からないというは、不安の素であり、それが市や豊栄交通への苦情に繋がることとなる。

そのため、運行状況等の情報提供を行うことで、利用者自ら遅延の状況を確認することができ、その結果、市や豊栄交通への問い合わせの更なる減少に繋がる。

バスロケーションシステムは、ウェブ上の地図でバスの現在地を表示したり、「〇分遅れ」や「前の停留所を通過」などの文字表示を行うこと、また工事情報等を知らせる等、バスの運行状況をリアルタイムで知らせるシステムである。

過去にはシステム導入や機器借上げに数百万円の費用が必要だったが、スマートフォンの普及によりGPSによる位置情報システムが容易に利用できることになったことで、導入費用や借上料がかなり安価となり、導入しやすい環境が整いつつある。

また、バスロケーションシステムを導入している近隣市町に導入状況を確認したところ、利用者からの問合せが減少したという回答が得られたことから、導入に向けた検討を行う。

(5) 利用者懇談会の開催

本市営バス事業においては、利用者の属性、利用状況及び市営バスに対する意見を把握、課題等を抽出するため、毎年12月に利用者アンケートを実施。豊栄交通職員及び市職員がバスに乗り込み、直接アンケート用紙を配布して回収している。

しかし、運行内容の見直し検討を行うにあたり、実際の利用者の意見を伺うことも重要である。平成28年4月の運行見直しにおいても、平成26年11月及び平成27年7月に市民懇談会を行い、利便性向上のために市営バスに求めるもの（課題、要望）や、運行ルート案に対する意見聴取を行い、運行見直しに反映した。

そのため、今回の小規模見直し検討においても、バス利用者を対象とした利用者懇談会を開催し、利用者から意見聴取を行った。

3 要望の整理及び対応の検討

平成28年4月1日の運行見直し以降に寄せられた、ルート上での新たな停留所の新設や統廃合した停留所の復活など、停留所やルートに関する要望については次のとおりである。これらの意見について、**現行ルートを基本とし、所要時間に影響を及ぼさない考えを基に対応を検討した。**

	要望・課題等	経緯・対応状況	ルート変更の有無	所要時間への影響	対応分類
1	「西山町南」停留所復活	西山町住民より復活を求む陳情書の提出があった。 東山町停留所（左）設置箇所の歩道が狭いという意見から南に100m移設し代替停留所として対応。	有	有	△
2	「西山公園」への停留所設置	上記、西山町南停留所復活の代替案として要望。 1のとおり対応。	有	有	△
3	「東印場町二反田」停留所復活	清風苑へ行くバスが無くなったため要望。 多世代交流館停留所利用していただくよう回答。	有	有	△
4	「西の野町」停留所復活	西の野町停留所利用者より復活要望。 稲葉町停留所を利用していただくよう回答。	有	有	△
5	「本地ヶ原」停留所復活	利用者の状況を見て廃止を決定した旨を説明。 北本地ヶ原町及び南新町中畑を利用してもらうよう回答。	無	無	○
6	「東大久手町」停留所復活	利用の状況を見て廃止を決定した旨を説明。 東栄町交差点停留所を利用していただくよう回答。	有	有	△
7	「東栄町二丁目」停留所復活	利用の状況を見て廃止を決定した旨を説明。 三郷駅北及び東栄小学校東停留所を利用していただくよう説明。	有	有	△
8	北原山町六田池や平池団地付近から三郷方面（ユニコロ周辺）へ乗り換えなく短時間で向かうため、線路より南側に停留所の新設	北原山町バロー前及び市役所停留所より乗車いただくよう回答。 ※消防署南停留所の利用が少なくH28運行見直し時に廃止。	無	無	△

	要望・課題等	経緯・対応状況	ルート変更の有無	所要時間への影響	対応分類
9	「東部市民センター」停留所設置位置の変更	東部市民センター南側入り口は段差があり、足が不自由な方には利用しづらいため、以前の建物東側に停留所を戻すよう要望。 運行見直しをする際に検討する旨回答。	有	有	△
10	旭前駅北停留所は路上駐車が乗降が危険。すべて駅前広場に乗り入れてほしい。	踏切を渡ることになり所要時間に影響があること、旭前駅北改札口が整備され停留所の利便性も向上している旨を説明。	有	有	△
11	長坂町南山在住だが南新町中畑まで坂を登るのがつらい。坂の中腹に停留所へ移設もしくは新設	緑町緑ヶ丘停留所を利用いただくよう回答。	有	有	×
12	瀬戸街道を走行するルートの新設	新たな路線となるため、すぐの対応は難しいことを回答。	有	有	△
13	あらかわ医院通院のため大久手町周辺に停留所の新設	運行見直しの際の参考とさせていただきます旨の回答。	有	有	△
14	ルート上にある稲葉町集落内に新たな停留所の新設	運行見直しの際の参考とさせていただきます旨の回答。	無	無	○
15	霞ヶ丘町周辺のすれ違いが難しいルート（どうだん亭～小幡緑地東園）の改善	ふれあい会館周辺でのすれ違いが難しい状況となっているため、ふれあい会館所管課から駐車場を利用するすれ違いの許可を得て運行。	有	有	△
16	名古屋市（藤が丘）、瀬戸市（陶生病院）、春日井市（神領駅）への乗入れ	いずれの要望に対しても、公共交通全体で対応しており、市内外の移動は他の公共交通機関が、市内の移動は市営バスが担うことで回答（交通基本計画）。	有	有	×
17	通勤通学時間帯の運行	市営バスの運行目的は外に出かけなくなるまちづくりの推進であることを説明したうえで、運行見直しの際の参考とさせていただきます旨の回答。	無	無	×

※ 対応分類

○…今回検討 △…大規模見直し時に検討 ×…整理済

寄せられた要望のうち、ルート上かつ所要時間に影響を及ぼさない5及び14について停留所設置に向けた検討を行う。

また、11、16及び17については、整理済とし、それ以外については、ルート変更が伴い、所要時間に影響することから、今後の大規模な見直しの際に再検討する。

なお、8については、現行ルートの変更及び所要時間への影響はないものの、平成28年運行見直し時に廃止した「消防署南」停留所の利用者の動向を見ると、代替とした「北山町北山」停留所への利用の転換がなされていることから、総合的に検討した結果、今回は対象としないこととした。

4 利用者懇談会

小規模見直し検討を進めるにあたり、利便性向上や利用促進に向けて市営バス利用者との意見交換会を実施。

なお、利用者が参加しやすく、意見を述べやすい環境とするため、小規模見直し検討の背景（課題や案件等）を主題とした意見交換とせず、利用者が現在の市営バスを利用して感じたことや思ったことを意見として自由に述べていただくことをメインとした。

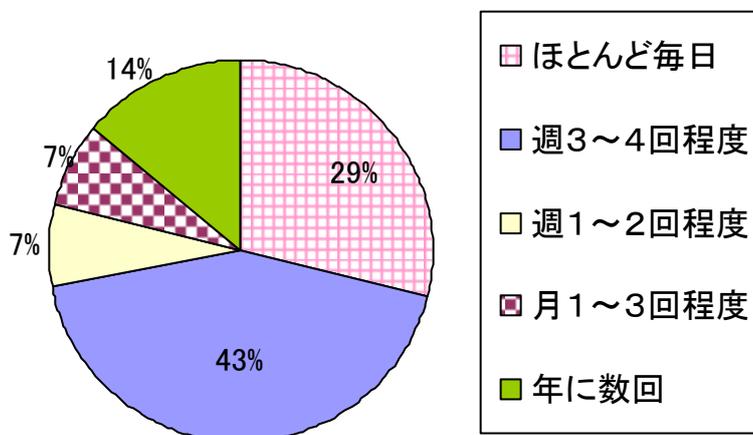
(1) 開催概要

ア 日 時 平成30年10月4日（木） 午後1時30分から2時50分まで
（受付開始：午後1時から）

イ 場 所 尾張旭市役所南庁舎3階 講堂2

ウ 対象者 市営バス利用者

エ 参加者の市営バス利用状況 （15名参加）



オ 実施の流れ

- (ア) 現在の市営バスの状況説明、質問（15分）
- (イ) 2グループ（東西）に分かれて意見交換
- (ウ) バス利用時に感じたことや意見アイデアを付せんに複数枚記載。（10分）
- (エ) 模造紙に貼り出し、カテゴリに区分する。（10分）
- (オ) 記述した方に理由や思いを述べてもらう。（15分）
- (カ) 各グループの模造紙を相手グループに見せ合い、発表。（10～15分）
- (キ) 総括（まとめ）及びアンケート記入→終了（10分）

カ 利用者意見交換会の風景



キ 説明資料

市営バスあさび一号 利用者懇談会

平成30年10月4日(木)

資料2

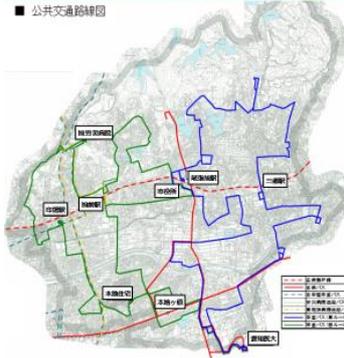
説明内容

- 尾張旭市内の公共交通の現況について
- あさび一号の現況について
- 利用者アンケート結果について



1. 尾張旭市の公共交通の現況について

■ 公共交通路線図

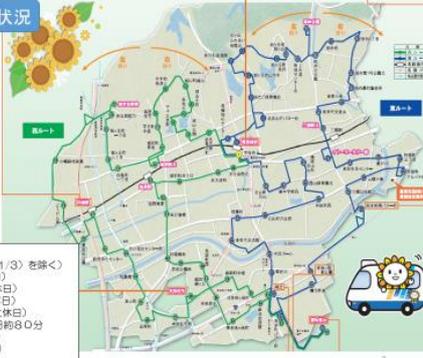


尾張旭市の公共交通
 ① 名鉄瀬戸線
 ② 名鉄バス
 ③ 名古屋市営バス
 ④ あさび一号
 ⑤ 旭分医療院及び東尾張病院送迎バス

① 栄へ行くには・・・
 ア ①名鉄瀬戸線 尾張旭駅→栄町 (400円、約20分、140便/日)
 イ ②名鉄バス 本地ヶ原→栄 (420円、約46分、36便/日)
 ② 藤が丘へ行くには・・・
 ウ ②名鉄バス 本地ヶ原→藤が丘 (210円、約12分、32便/日)
 エ ③名古屋市営バス 本地ヶ原→藤が丘 (210円、約11分、125便/日)
 オ ③名古屋市営バス 印場駅→藤が丘 (210円、約24分、22便/日)
 ③ 愛知医大へ行くには・・・
 カ ②名鉄バス 尾張旭駅→愛知医大 (210円、約17分、15便/日)
 キ ④あさび一号 市役所→愛知医大 (100円、約26分、18便/日)

2. あさび一号の現況について

あさび一号運行状況



- 運行日：毎日 (年末年始(12/28~1/3)を除く)
- 運行本数：各ルート9便(平日) 各ルート5便(土休日)
- 運行時間帯：8~19時台(平日) 9~17時台(土休日)
- 所要時間：平日約90分 休日約80分
- 運行車両：西ルート2人乗り 東ルート2人乗り
- 運賃：100円

2. あさび一号の現況について

平成28年度運行内容変更

- 平成28年4月に運行内容変更
 - 運行頻度の向上
 ア 日祝日運行
 イ 平日9便/日、土休日5便/日 (平日の運行間隔60分に1本)
 - 定期乗車券導入(1か月3,000円)
 - 新規乗り入れ
 西：本地住宅、愛知医大 東：森林公園、多世代交流館
 - 車両を6台に増車。デザインを一新
- 平成29年1月にダイヤ改正
 - 平日の遅延運行が頻発したため、実態に即して平日の運行間隔を「60~70分程度に1本」とするようダイヤ改正

2. あさび一号の現況について

年間利用者数

・年間利用者数は増加しており、H29は約23万人が利用



1日あたりの平均利用者数

3ルートで試験運行開始
 愛知医大等へ乗り入れ開始
 4ルートに拡充 乗物は「あさび一号」
 本格運行開始 2ルートへ統合
 運行内容変更 運行頻度の向上

2. あさび一号の現況について

運行経費

・平成29年度の運行経費は約8,100万円、収入率は21.7%となっている。



運行経費 約2,600万円増加
 収入率 21.7%
 63,711%
 17,635%

※平成23年度からは、市負担額に運行経費に対する国庫補助金を含む。

2. あさび一号の現況について

1人当たりの運行経費

・平成29年度の1人当たりの運行経費は353円となっている。



1人当たりの運行経費

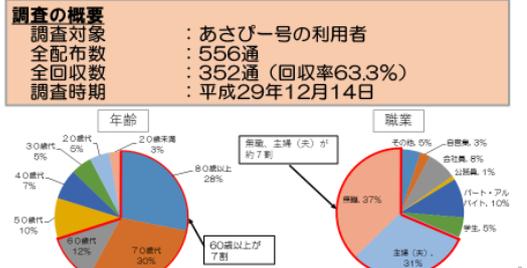
3ルートで試験運行開始
 愛知医大等へ乗り入れ開始
 4ルートに拡充 乗物は「あさび一号」
 本格運行開始 2ルートへ統合
 運行内容変更 運行頻度の向上

3. 利用者アンケート結果について

調査の主旨

- 市営バス運行に係る利用者の属性と利用状況を明らかにする
- あさび一号の運行の課題等を抽出する

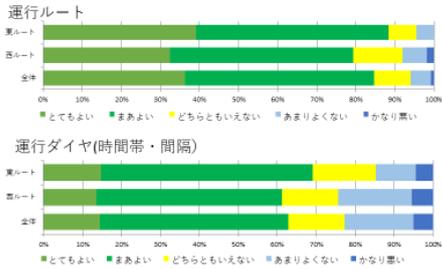
調査の概要
 調査対象：あさび一号の利用者
 全配布数：556通
 全回収数：352通(回収率63.3%)
 調査時期：平成29年12月14日



3. 利用者アンケート結果について

利用者満足度について

- 運行ルートについては8割が満足、不満は1割
- 運行ダイヤについては6割が満足、不満は2割

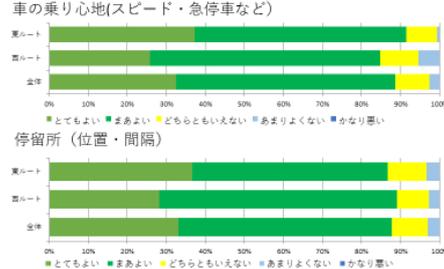


9

3. 利用者アンケート結果について

利用者満足度について

- 車の乗り心地については8割以上が満足、不満は1割未満
- 停留所については8割以上が満足、不満は1割未満

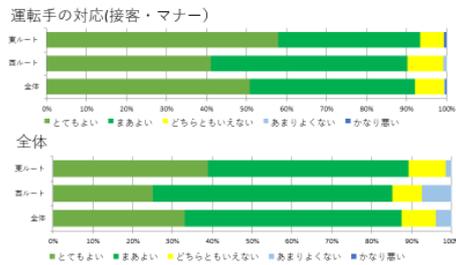


10

3. 利用者アンケート結果について

利用者満足度について

- 運転手の対応については9割が満足、不満は1割未満
- あさび一号全体については8割以上が満足、不満は1割



11

懇談会の目的

今回の利用者懇談会では、アンケートなどで把握することができない利用者みなさまの生の声をお聞かせいただくことで、あさび一号をよりよいバスとするためのアイデアをみなさまと共に考えていきたいと思います。

この後、みなさんとテーブルを囲みまして、次の事柄についてご意見を伺いたいと思います。

- ✓ あさび一号の利用にあたりみなさんが感じていることについて
 - ✓ 利用しやすいバスにするためのアイデアについて
- ダイヤ 停留所 接客 など

12

尾張旭駅前にぎわいフェスタにあさび一号を展示します！

○日時：10月13日（土）午前9時～正午

○場所：尾張旭駅前広場

○出展内容：あさび一号の展示、乗車体験、ぬりえ、おえかきバス

○普段利用しているバスがギャラリーに！？ギャラリーバスを実施します！！

バス車内でみなさまからの応募を募集しておりました俳句作品について、バス車内に展示します。

にぎわいフェスタ以降も車内に展示して運行しますので、にぎわいフェスタへご来場、または、バスをご利用される際にはぜひご覧ください！



13

(2) 主な意見

利用者意見交換会の出席者から寄せられた意見については次のとおりである。こちらの意見についても、3「要望の整理及び対応の検討」と同様に現行ルートを基本とし、所要時間に影響を及ぼさないことを基に対応を検討した。

	事項	要望	ルート変更の有無	所要時間への影響	対応分類
1	ダイヤ	運行開始時間を早くする（始発を10分早める、体育館に9時に到着、市の講座・イベントに間に合うように）	無	無	△
2		運行終了時間を遅くする	無	無	△
3		休日の本数増（平日とダイヤを合わせる）	無	有	△
4		愛知医大での全ルート近い時間での集合を解消	無	有	△
5		遅延の解消（特に西・右（平子～城山））	無	無	○
6		所要時間の短縮（90分から60分へ）	有	有	△
7	ルート	運行コース増加（歩いた方が早く目的地に着く） （8の字に東西ルートを回るルート）	有	有	△
8		ルート分割 例：2→4ルート	有	有	△
9		メイン通りの巡回ルート （例：瀬戸街道～城山街道）	有	有	×
10		リコモ駅まで延長	有	有	×
11		二反田公園東停留所が廃止され不便となった	有	有	△
12	車両	手押し車利用者は現行車両では狭い	無	無	△
13		台数増	無	無	△
14		東と西の色の区別をはっきりして欲しい （東：青 西：緑）	無	無	△
15		ドアセンサーがあることを表示して欲しい（荷物がドアセンサーに引っかかり扉が閉まらないことがあった）	無	無	○
16		後部にバスルートのナンバーの表示（①～④）	無	無	△
17	料金	子供料金の設定（半額）	無	無	×
18		中学生まで無料	無	無	×
19		65歳以上無料	無	無	×
20		乗継券の発行	無	無	△
21		定期券の毎月更新は厳しいため有効期間の延長して欲しい（3か月・6か月）	無	無	○
22	待合環境	停留所に屋根や椅子の設置	無	無	×
23		乗降場所が狭い停留所の待合環境の改善 （城山小前、城山町城山、旭ヶ丘町旭ヶ丘）	無	無	○

	事項	要望	ルート変更の有無	所要時間への影響	対応分類
24	その他	霞ヶ丘町付近の運行を別にする（運転手への負担軽減）	有	有	△
25		車内広告の掲示方法の改善（座席の真上にあり見づらい）	無	無	○

※ 対応分類

○…今回検討 △…大規模見直し時に検討 ×…整理済

今回記載の意見以外にも、「市営バスを運行していただきとても助かっている」「運転手の対応がとても良い」といった肯定的な意見もいただいた。また、利用料金を年齢に応じて半額または無料にするといった意見に対して、「現状どおり利用者が負担すべき」という意見も聞かれた。

上記意見のうち、対応欄に「○」のついている、5、15、16、21、23及び25については、対応を検討する。そのうち、15及び16については運行事業者と調整を進めている。また、23については、該当停留所において、側溝に鉄板を敷くなど待合環境の改善を進めている。

対応を「△」としている意見については、「3要望の整理及び対応の検討」と同様に影響が大きいことから、今後の大規模な見直しの際に再検討する。

5 休日（土日祝日）における遅延対応

平成28年4月1日の運行見直し以降に発生した平日の遅延については、平成29年1月4日にダイヤ改正を行い、10分以上の遅延については約9割が解消できた。しかし、休日、特に土曜日において、交通集中による渋滞に伴う遅延が発生している。

そのため、遅延調査により具体的な遅延箇所を特定し、ダイヤ改正による対応の可否を検討した。

(1) 遅延調査の概要

ア 実施日

平成30年 9月 1日（土） 西ルート左、右両ルート 全便

平成30年 9月 8日（土） 東ルート左、右両ルート 全便

平成30年11月17日（土） 東ルート左、右両ルート 全便

※ 9月8日（土）の調査結果について、当日、瀬戸市で開催された「せともの祭り」の影響と考えられる交通集中により、豊栄交通からの定例報告の内容とかい離が見られたため、11月17日（土）に再度調査を実施。

イ 方法

各便に豊栄交通職員が乗車。停留所の到着時間、出発時間を記録し、定刻ダイヤとの差を把握。遅延が発生した停留所等を分析。

その結果を踏まえ、ダイヤ改正の可否及び改正の場合には適正なダイヤを検討する。

(2) 遅延調査の結果

ア 西ルート

ルート	便数	最大遅れ	所要時間	乗降数
左回り	1便 (9:20~10:40)	2分	80分	22人
	2便 (11:00~12:20)	5分	81分	44人
	3便 (12:40~14:00)	8分	88分	50人
	4便 (14:20~15:40)	7分	83分	48人
	5便 (16:00~17:20)	4分	80分	26人
	平均	5.2分	82.4分	38.0人
右回り	1便 (9:20~10:40)	4分	83分	44人
	2便 (11:00~12:20)	8分	85分	42人
	3便 (12:40~14:00)	11分	86分	40人
	4便 (14:20~15:40)	13分	88分	22人
	5便 (16:00~17:20)	11分	88分	38人
	平均	9.4分	86.0分	37.2人

※ 休日の所要時間は80分

左回りでは晴丘～愛知医大周辺で5分程度の遅れが発生し、この遅れが全便において継続する状況となっているが遅延は10分以内で収まっている。

右回りでは新池交流館～愛知医大間で5分程度遅れが発生し、さらに南栄町バロー前～晴丘間で3～5分程度の遅延が発生しており、左回り同様に、この遅れが継続する状況になっている。

イ 東ルート（11月17日調査結果）

ルート	便数	最大遅れ	所要時間	乗降数
左回り	1便 (9:20～10:40)	5分	84分	32人
	2便 (11:00～12:20)	5分	81分	17人
	3便 (12:40～14:00)	7分	86分	22人
	4便 (14:20～15:40)	11分	86分	17人
	5便 (16:00～17:20)	9分	88分	19人
	平均	7.4分	84.8分	21.4人
右回り	1便 (9:20～10:40)	5分	84分	26人
	2便 (11:00～12:20)	7分	86分	27人
	3便 (12:40～14:00)	17分	97分	41人
	4便 (14:20～15:40)	11分	91分	12人
	5便 (16:00～17:20)	17分	97分	16人
	平均	11.4分	91分	24.4人

左回りでは、全ての便で晴丘までに2～5分程度の遅れが発生。特に4便では10分以上の遅れが発生した。その後、晴丘～愛知医大間で2分程度の遅れが発生。1～4便においては、この遅れが継続する状況となっている。

5便においては、イトーヨーカドー前～三郷駅北間で2分程度の遅れが発生。その後は、この遅れが継続する状況になっている。

右回りでは、4便以外で東栄町交差点～三郷駅北間で3～7分の遅れが発生している。1便はここでの遅れが継続する状況となっている。

また、5便においては、西本地橋バロー前周辺で3分程度の遅れが追加。

さらに、2～5便については愛知医大～晴丘～市民プール間で3～8分程度の遅れが発生しており、前述の遅れと重なることで、10分以上の遅れが終点の市役所まで継続する状況となっている。

ウ 総括

平成30年1月から9月までの10分以上の遅れの発生状況は次のとおりである。

休日における遅延報告件数

単位：便

ルート	方向	曜日	日数	便数	全体		10～19分遅れ		20分以上遅れ	
西	左回り	土	39日	195	40	21%	33	17%	7	4%
		日	39日	195	7	4%	7	4%	0	0%
		祝	9日	45	1	2%	1	2%	0	0%
		全体	87日	435	48	11%	41	9%	7	2%
	右回り	土	39日	195	42	22%	41	21%	1	1%
		日	39日	195	14	7%	14	7%	0	0%
		祝	9日	45	3	7%	3	7%	0	0%
		計	87日	435	59	14%	58	13%	1	0%
東	左回り	土	39日	195	33	17%	33	17%	0	0%
		日	39日	195	11	6%	11	6%	0	0%
		祝	9日	45	1	2%	1	2%	0	0%
		計	87日	435	45	10%	45	10%	0	0%
	右回り	土	39日	195	52	27%	45	23%	7	4%
		日	39日	195	19	10%	17	9%	2	1%
		祝	9日	45	2	4%	2	4%	0	0%
		計	87日	435	73	17%	64	15%	9	2%

遅延調査結果同様、東西両ルート共に遅延が発生している状況にあり、特に土曜日において多く発生し、利用者には不便な状況となっている。

遅れの状況としては、特に東ルート右回りにおいて遅延が発生しやすい状況になっているものの、全ルートにおいて20分以上の極端な遅れの発生の割合は、それほど多くない状況にある。

土曜日における便別遅延報告件数

単位：便

ルート	方向	便	日数	便数	全体		10～19分遅れ		20分以上遅れ	
西	左回り	1	39日	39	5	13%	5	13%	0	0%
		2		39	13	33%	8	21%	5	13%
		3		39	16	41%	14	36%	2	5%
		4		39	4	10%	4	10%	0	0%
		5		39	2	5%	2	5%	0	0%
	右回り	1	39日	39	4	10%	4	10%	0	0%
		2		39	9	23%	9	23%	0	0%
		3		39	12	31%	12	31%	0	0%
		4		39	9	23%	9	23%	0	0%
		5		39	8	21%	7	18%	1	3%
東	左回り	1	39日	39	3	8%	3	8%	0	0%
		2		39	10	26%	10	26%	0	0%
		3		39	8	21%	8	21%	0	0%
		4		39	6	15%	6	15%	0	0%
		5		39	6	15%	6	15%	0	0%
	右回り	1	39日	39	12	31%	11	28%	1	3%
		2		39	16	41%	13	33%	3	8%
		3		39	10	26%	8	21%	2	5%
		4		39	8	21%	8	21%	0	0%
		5		39	6	15%	5	13%	1	3%

また、特に遅延が発生している土曜日において遅延報告を便ごとに分析すると、上記のとおり遅延の発生は特定の便に偏っておらず、1便から5便までまんべんなく発

生している状況となっている。

遅延の発生しやすい箇所としては①晴丘周辺、②西本地橋、③三郷駅周辺の3か所が挙げられ、この3箇所で発生した遅れが継続する状況となっている。また、豊栄交通からの定例報告においても同様の場所において遅延発生の報告がされている。特に、東ルートは上記3か所をすべて通過することからも遅延が目立つ状況となっている。

以上のことから、現状では定刻よりも運行に所要時間がかかり、休日は利用者にとって不便な状況にあることを勘案すると、現在の遅延の状況を改善する必要がある。

そのため、今回の小規模見直し検討では、今回の調査結果及び遅延発生の頻度や遅延時間を踏まえたダイヤ改正を検討する。

なお、路線バスについては、当日の交通状況に影響を受けやすいことや、遅延が発生しているのは全体の2割程度であることを勘案し、遅延が発生したとしても10分未満となるよう対応を進める。

6 車いす利用者への対応検討

車いす利用者への対応を検討する際、車いす利用者への意見聴取、運行事業者や愛知運輸支局との調整を行い、対応にあたっての考え方を整理し、本市において市営バスの仕組みの中で実施可能な方法を検討した。

(1) 車いす利用者からの意見

検討にあたり、車いす利用者に意見聴取したところ、次のような意見を得られた。

- ・ 健常者と同じ車両である必要はない。
- ・ 自分自身が運賃負担してもよい。
- ・ 停留所で待つのであれば予約がよい。

(2) 対応にあたっての考え方

市営バスは「停留所から停留所まで」の移動を行う公共交通である。しかし、本市営バスは、狭あいなルートを運行する関係上、バリアフリー化適用除外車両を使用していることから、物理的に乗車ができず「停留所から停留所まで」の移動が制限されるかた(=車いす利用者)が発生する。

そのため、停留所まで来られるかたについては、「停留所から停留所まで」の移動ができるよう公共交通でカバーすることを基本的な考え方とする。

また、車いす利用者の意見「停留所で待ち時間を少なくすること」と運行事業者の意見「車いす対応車両の確保」に対応するため、前日までの予約による運行とする。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・ 対象者は「<u>車いす利用者</u>」（手帳所持の有無は問わない）・ <u>停留所まで来られるかたを公共交通でカバー</u>・ <u>前日までの予約方式を採用</u> |
|---|

(3) 実施方法案

(1)及び(2)を実施するために、現行車両以外に「停留所から停留所まで」移動する車いす対応車両を準備する必要がある。

しかし、その車両を市が所有するか否か、運行事業者である豊栄交通が尾張旭市内にタクシー営業権が無いという事情、利用見込及び実施時の費用負担、法的課題を踏まえ、次の2つの実施方法を検討。

使用車両	リフト付ワゴン (ハイエース等)	車いす対応タクシー (ウェルキャブ、JPNTAXI 等)
所有及び対応	市が使用車両を所有し、豊栄交通が対応	豊栄交通からタクシー業者に依頼し、タクシー業者が所有する車いす対応車両で対応
運行方式	<ul style="list-style-type: none"> ・事前予約方式 ・市営バスと同じ料金体系 ・市営バスの続行便として運行 ・バスルート上を運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・事前予約方式 ・市営バスと同じ料金体系 ・タクシーとして運行 ・停留所間を走行
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・さまざまな車いすサイズに対応可能 ・乗合車両のため複数人での利用が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所間のみでの運行が可能 (ランニングコストの削減) ・同一時間における複数路線への予約対応が可能
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・続行便(起点から終点の全ルート運行が必要) (ランニングコストの増大) (交通状況により遅延の恐れ) ・利用状況により車両が複数台必要 (イニシャルコストの増大) 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合車両ではないため利用人数分の配車が必要 ・対応車両が配車できない場合や、車いすのサイズにより乗車が不可能な場合あり

(4) 実施方針

(3)の実施方法案の検討段階で、市営バスの運行事業者やタクシー事業者に意見を聴取したところ、どちらの案についても協力が可能である旨の回答を得た。ただし、その中でリフト付ワゴンのデメリットである「起点から終点まで運行」が大きな懸念材料となった。

○ 続行便(起点・終点運行)のデメリット

車いす利用の予約が途中の停留所間のみであっても、続行便の扱いとなり全ルートの走行が必要。そのため、ルート上の交通状況によっては遅延運行となり、予約しているにも関わらず利用者を待たせる可能性がある。また、運転手の拘束及び運行時間が長く経費がかさむこととなる。

以上のことを勘案しつつ、それぞれのメリット、デメリットを比較検討した結果、「タクシー」を利用した対応策を検討することとした。

また、1年程度試験運行を行い、利用状況を把握・分析・検証する。

(5) 対応案

ア 豊栄交通に申込（前日まで）

- ・ 連絡先、配車及び降車先（停留所）、車いすのサイズ
- ・ 配車時間は市営バスあさび一号のダイヤどおり

※ 配車されるタクシー事業者は事前に明示しておく。（豊栄交通ではないタクシーが配車されることから、利用者が混乱）

イ 配車調整（豊栄交通が営業権を持っていないため、名古屋圏内の他社）

- ・ 車いすのサイズにあう車両を配車
- ・ 無い場合は、利用者に連絡

ウ 配車→利用

- ・ 手帳所持の確認。手帳所持の場合無料、それ以外は100円（市営バスと同様の料金体系）

- ・ 路線運行内の対応、停留所で乗降を行う。

※ ルート上を走行する必要はなし。ただし、利用者の要望による降車場所の変更は不可。

⇒ 乗降に時間を要することからルート上を走行しないことでの早着の可能性は低いと考えられるため、移送時間及び利用料金を少なくするため、ルート上は走行しない。

エ 精算方法

- ・ 豊栄交通、タクシー事業者間
タクシー運賃－100円（手帳所持利用者の場合は全額）を精算
- ・ 市、豊栄交通間
実績に応じ、年度末に指定管理料内で精算

7 利用者への運行状況等の情報提供（バスロケーションシステム）

利用者自身がウェブ上（スマートフォン及びガラケー）でリアルタイムに運行状況を確認できることにより、運行状況に合わせてバスを利用することができ、利便性向上につながる。また、運行状況に関する問合せも減少すると考えられ、運行事業者の負担も軽減されることから導入を検討した。

(1) 市営バスの運行状況

平日：平成29年1月4日のダイヤ改正により遅延が約9割解消

現在、工事による交通規制等を除くとほぼ定時運行となったことから、利用者にとって問い合わせも不要となり、市営バスが利用しやすい環境となった。

休日：特に土曜日に10分以上の遅れが発生。

⇒今回の小規模見直しにおいてダイヤ改正を検討

休日の遅延改善により、さらに市営バスが利用しやすい環境になると考えられる

(2) 結論

市の想定：運行状況に合わせたバス利用、運行事業者の負担軽減、市からの情報発信。
→実際の利用者：「バスロケ＝遅延の確認手段」。遅延が減少→確認が不要。

休日における遅延運行の改善が先に取り組むべきことであり、また、利用者からのバスロケ導入への機運が醸成されていないことから、現状で導入しても費用対効果は小さくなってしまう。

そのため、現時点では重要度が低いと考えられるため、今回の小規模見直しにおいては導入を見送る。

今後、利用者からの要望や交通状況の変化等、環境変化により導入への機運が醸成された際に、再検討する。

【参考】

- ・導入自治体（18市町村／県内54市町村・バス運行40市町村）
北名古屋市、みよし市、豊田市、安城市、刈谷市、東海市、豊橋市、豊山町、東浦町、飛島村
- ※ 名古屋市は名古屋市交通局バス接近情報システム。一宮市、岡崎市、春日井市、稲沢市、豊明市、日進市及び長久手市は名鉄バスロケーションシステムで対応

8 検討スケジュール

小規模見直し検討については、次のとおり進める。

