

平成30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30年8月8日(水)

開会 午前10時30分

閉会 正午

2 開催場所

市役所 講堂1

3 出席委員

伊豆原 浩二、庭野 正行、改田 英彦、井上 典子、大坪 和子、
成瀬 史宣、吉岡 実、横田 太、小林 裕之、多田 直紀、
平井 早苗(代理出席)、高臣 綾子(代理出席)、山田 達也、谷口 正喜
計14名

4 欠席委員

加藤 剛、松本 謙治、松本 幸次 計3名

5 傍聴者数

7名

6 出席した事務局職員

都市計画課長 伊藤 秀記

都市計画課係長 大谷 健司

都市計画課主査 星野 悠輔

7 議題等

(1) 市営バスの運行状況について

(2) 尾張旭市営バスに係る小規模見直し検討について

8 会議の要旨

あいさつ

(事務局)

定刻となりましたので会議を開催させていただきたいのですが、本日、傍聴を希望される方が大勢みえまして、尾張旭市地域公共交通会議傍聴要領により定員は5人までと定めておりますが、ご出席の皆様の承認が得られましたら、希望されている2名の方に追加で傍聴いただきたいと思いますと思いますが、よろしいでしょうか。

(構成員)

異議ありません。

(事務局)

ありがとうございます。

それでは、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30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伊藤と申します。よろしくお願ひいたします。

本会議におきましては、附属機関等の基本的取扱いに関する要綱第7条第5項の規定により、会議を公開することとしていることから、傍聴を認めていることを予めご了承いただきますようお願いいたします

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。

(構成員)

皆さん改めまして、おはようございます。

本年4月から、都市整備部長を拝命しました谷口でございます。会議の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年の試験運行を経て、平成20年の本格運行となりました市営バスであります。それまでの間、様々な見直しを行ってまいりました。

そして、2年前の平成28年4月から運行内容の変更を行い、運行頻度の向上、日祝日の運行などの利便性向上を図ってまいりました。その後、平日に運行の遅れを頻発させてしまったことから平成29年1月にダイヤ改正を行い、改善を図った結果、昨年度の利用者数は約3万人増加し、約23万人と、多くの方にご利用いただきました。

このような状況を迎えられましたのも、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。

このように、その仕組みは少しずつ浸透しつつありますが、すべてを満足しているわけではありません。変更後もご意見ご要望をいただいております。

そのため、今回、議題に「尾張旭市営バスに係る小規模見直し検討について」とありますが、平成28年4月の運行内容変更以降に寄せられた要望や以前からの案件について見直し検討を行いたいと考えております。

今後とも利用状況や利用者の声をお聞きしながら、随時改善に取り組み、市民生活の足として更なる充実を図ってまいりたいと考えておりますので、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、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ひいたします。

(事務局)

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。

本日、追加資料として配布させていただきました「構成員名簿」をご覧ください。皆

様には事前に名簿を送付させていただきましたが、それ以降に欠席等のご連絡をいただきましたので、配席図とあわせて、本日改めて配布させていただいております。

まず、名簿の上から2番目と3番目にございます、自治連合協議会からは、庭野様、改田様、7番目にございます名鉄バス株式会社からは、吉岡様、8番目にございます豊栄交通株式会社からは、横田様、9番目にございます名古屋市交通局からは、加藤様、10番目にございます公益社団法人愛知県バス協会からは、小林様、14番目にございます愛知県振興部交通対策課からは、榊原様、15番目にございます愛知県尾張建設事務所維持管理課からは、松本様、16番目にございます愛知県守山警察署交通課からは、山田様に新しく構成員に就任いただきました。

そして、名簿の17番目にございます、尾張旭市役所からは、ただいまご挨拶申し上げました谷口部長が新しく構成員に就任いたしました。

ただいまご紹介させていただいた以外の構成員の皆様や、本日代理でご出席いただいている方、欠席の方につきましては、恐れ入りますが、名簿に記載しておりますので、ご紹介は省略させていただきます。よろしくお願いいたします。

なお、事務局は、私、伊藤と、昨年度に引き続き大谷と星野が務めさせていただき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っております。伊豆原会長、よろしくお願いいたします。

(会長)

みなさん、おはようございます。今日新しく委員となっただいた方が10人いらっしゃるということですが、どんなことでも結構ですので、肩書にとらわれず、忌憚のないご意見をいただけたらと思っております。

それでは、本日は議題が二つ用意されております。次第に沿って議題の1「市営バスの運行状況について」事務局から説明をおねがいたします。

(1) 市営バスの運行状況について

(事務局)

都市計画課の大谷です。よろしくお願いいたします。

それでは、議題の1の説明に入ります前に、事前に皆様に送付させていただきました資料及び本日お配りしました資料の確認をさせていただきたいと思っております。

まず初めに「次第」がございます。そして、先ほど伊藤よりご説明申し上げましたが、「尾張旭市地域公共交通会議構成員名簿」「配席図」につきましては、本日配布させていただきましたものに差し替えをお願いしたいと思います。そして、右肩に「資料1」と書かれた「平成29年度尾張旭市営バス利用状況報告書」の冊子がございます。

次に「資料2」として「尾張旭市営バスに係る小規模見直し検討について」がございます。

そして次に「資料3」として「災害時における尾張旭市営バス「あさび一号」による

緊急輸送等に関する協定締結について」がございます。

続いて「資料4」として「森林公園案内所建設工事に伴う工事期間中の停留所移設について」がございます。

そして、本日追加配布させていただきましたA4横の「追加資料市営バス平成30年4月～7月の利用状況」が1枚、また、名鉄バス様より提供いただきました「愛知医科大学病院線」に関する時刻表ルートマップをお配りさせていただいております。

以上が本日の資料でございますが、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。

都市計画課担当の星野です。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料のうち「資料1」をご覧くださいと思います。

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29年度の利用状況などにつきまして示したものでございます。

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ページをご覧くださいと思います。平成30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す。

2つ目の●からご覧ください。この資料は平成29年4月1日から平成30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す。

現在、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3台、計6台のマイクロバスで運行しております。

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、11枚綴り1,000円の回数券と1か月3,000円の定期券がございます。

運行日は年末年始を除く毎日とし、運行時間は平日を8時10分から19時10分までとし1日9便。休日は運行時間を9時20分から17時20分までとし1日5便を運行、運行距離は、西ルートが23.9km、東ルートが23.8kmです。

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、4ページには平成26年4月以降の状況、運行内容変更の検討や運行内容変更の概要について記載しております。

4ページをご覧ください。ここで資料の修正がございます。一番下のタイトルで「カ平成29年4月1日」とありますが、「オ」に修正をお願いします。

資料の説明に戻ります。オにあります昨年度におきましては、平成29年4月1日よ

り愛知医科大学病院のバスロータリー完成によりロータリーへの乗り入れを開始いたしました。このことにより、運行距離が西ルートは23.9キロ、東ルートは23.8キロに短縮されました。また、バスロータリーに名鉄バスや長久手市、瀬戸市が運行するコミュニティバスが乗り入れていることから、乗り継ぎ利便性が向上いたしました。

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29年度の年間利用者数は229,849人で、28年度と比較して29,681人、率にして14%の増加でございます。

なお、有料利用者数は25,164人、無料利用者数は合計で4,517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が、それ以外の時期については利用者の変動が少なくなっています。

また、ルート別で見ますと、西ルートにおいて利用者が伸びており、6月には運行開始以来、初めて1か月の利用者が1万人を超え、全体においても、2万人を超える状況となりました。

なお、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、変更後の運行内容が利用者に浸透し、利用者が増加してきたためか、運行見直し前の平成27年度の年間平均22.2人に近い状況になってきております。

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1便」と「第2便」の利用割合が特に多く、第5便まで利用が多い状況が続いています。資料の後半にあります利用者アンケートにおけるあさび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、午前中からお昼にかけての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。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29年度のグラフと下段の平成28年度のグラフと比較すると、全体で利用者が増えていることから、グラフ全体が若干底上げされていますが、グラフの形状がほとんど同じであり、バス利用者の移動実態に大きな変動がないと考えられます。

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、イトーヨーカドー内に設置した「イトーヨーカドー前」停留所の利用者数が多くなっており、また、名古屋市営バス本地住宅ターミナル内に移設した「本地住宅」停留所も多くの方に利用いただいております。藤が丘方面への乗り継ぎとして利用されていることが考えられます。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されていると考えられます。

一方では、市中央部の住宅地や運行内容変更前から利用が少なかったことから統廃合を行い、移設等を行っている停留所につきましては、「西大道町」や「稲葉町」のように利用が少ない箇所もありますが、西ルートの「文化会館北」では「右回り」の「乗車」と「左回り」の「降車」の利用が増えています。ここでは、アスカでの買い物のために利用されていると考えられます。

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、バスターミナル、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が多いことが分かります。

次に、24ページから26ページをご覧くださいと思います。利用の多い、「平日第1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。昨年度までは第2便を示しておりましたが、現状では第1便の利用が多いことから今年度は1便の状況を示しております。

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」「イトーヨーカドー前」などの停留所で多くの利用者が降車しています。

平成28年度には運行本数を増加したことにより、利用者が分散し、平均乗車人員が低下したものの、利用者の増加により、西ルート右回りの「県営住宅前」から「市役所」間、左回りの「本地住宅」から「愛知医大」間、東ルート右回りの「旭台第1号公園北」から「イトーヨーカドー前」間では平均乗車人員が15人を超え、バスの乗車定員に近づいていることから、積み残しが発生する可能性があると考えられます。

次に、27ページの曜日別利用者の状況をご覧ください。昨年度と比較しますと、平日のみではなく、土休日においても利用者が増加している状況です。このことから、運行内容変更、特に土休日運行についても利用者に浸透してきていることが伺えます。

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。運行内容変更により平成28年度は収入率が20%を切りましたが、平成29年度には利用者の増加により、収入率が21.7%と上昇いたしました。

市営バス利用者一人当たりの運行経費についても、利用者数が増加したことにより、

昨年度を大きく下回り 353 円となり、平成 28 年 4 月の運行内容変更前の水準となりました。

次に 29 ページをご覧ください。ここで申し訳ありませんが資料に訂正がございます。(2)近隣市町のコミュニティバス運行経費等状況の本文一行目に「近隣市町のコミュニティバスにおける平成 28 年度の」と記載がございますが、平成 29 年度の誤りでございます。訂正をお願いいたします。こちらで示しました「近隣市町のコミュニティバス運行経費等の状況」のグラフを見ますと、各市町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難しいですが、収入率を見ますと、本市は他の市町と比べ、比較的高い状況となっております。

下にあります年間利用者数を見ますと、瀬戸市、日進市、みよし市を除く市町は 28 年度を上回る利用者数となっております。なお、日進市につきましては、1 路線が市から事業者へ運行主体が移行したためと考えられます。

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 29 年度は 12 月 14 日に実施いたしました。

32・33 ページで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、土・休日の利用及び乗車方法についてアンケート項目を設けましたが、37 ページをご覧くださいますと、6 割の方が土・休日にもバスを利用していると回答いただき、また、39 ページをご覧くださいますと、多くの方が回数券を使用して乗車いただいている結果となりました。個別の内容説明につきましては省略させていただきます。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。一方で、学生の利用が昨年より増加しております。

また、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ました。さらに、利用頻度は「ほとんど毎日」、「週に 3～4 回程度」と答えた方が多いことから、交通手段を持たない方にとってあさび一号は非常に欠かせないものとなっております。

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重要な移動手段となっていると言えます。

市営バスの運行内容については、前回のアンケートが平成 29 年 1 月 4 日のダイヤ改正直前であり、また、ダイヤ改正から約 1 年経過し改正の内容が利用者に浸透したためか、どの項目の評価も改善されております。

最後に追加資料 1 をご覧ください。

今年度の 4 月から 7 月までの利用状況及び資料 1 の 5 ページにあります 1 日あたり

平均利用者数の推移のグラフに今年度の7月までの状況を追加したものでございます。

今年度は昨年度ほどではありませんが、利用者はさらに増加しており、各月で概ね500～900人増加となっております。1日当たりの平均利用者数をグラフにしておりますが、650人前後で推移しており、平日は約800人、土曜日は400人前後、日曜日は概ね300人となっております。

利用者数は平成28年度、平成29年度と比較して今年度の伸びはひと段落といった所となっております。

以上、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、ご質問ご意見ございますか。

(構成員)

29ページに運行経費の状況の記載があり、30ページに各市町の運賃特例について記載されています。説明の中では、尾張旭市は収入率が高いとのことでしたが、市町によってはシニアの方や中学生以下が無料となっております。例えば、尾張旭市がこのような特例とした場合、収入率はどのくらいになるのでしょうか。

(事務局)

アンケート調査の結果が60歳以上の方が概ね6割と出ています。この方たちの収入がすべて無くなりますので、半減以下になるかと思われまます。

(構成員)

尾張旭市の収入率がどうして高いのかと思ひまして、30ページに運賃特例について記載されておりましたので質問しました。

併せて28ページに利用者一人当たりの運行経費が記載されていますが、受益者負担として考えますと、どのくらいの金額を適正と想定されているのでしょうか。

(事務局)

数字を持ち合わせておりませんが、県内各市町を比較としますと、当市は比較的低い経費で運行していると言って差し支えないかと思ひます。県内では400から500円程度と聞いておりますので、経費は抑えられていると思われまます。

(会長)

今の意見にありますように、小牧市は65歳以上の方は無料ですので収入率が低いというように、どのようなことを周辺の市町がやっているかということも含め

て、情報を得ていただければと思います。

利用者数が増えたことはいいことだと思いますが、増えているのは西ルートであって、東ルートは横ばいに近い状態です。最初は東ルートの利用者数が多く、西ルートはなかなか利用者が増えませんでした。本地住宅や愛知医大への乗り入れといった改善をしたことで西ルートの利用者が増加したかと思います。

その一方で、東ルートの利用者がなぜ増えないのか疑問が湧くわけですね。同様に改善を行ったわけですが、東ルートをご利用の方々がルートに満足しているのか気になります。

(構成員)

私は東ルートをいつも利用させていただいています。三郷の方などが藤が丘へ行くのに、市役所で東ルートから西ルートへの乗換え時間が長いので、みなさん電車で栄を経由して移動されているそうです。私は、多少お金がかかりますが、あさび一号で愛知医大へ移動して、そこから名鉄バスのバスが一時間に4本ぐらい出ていますよとお友達に教えています。

乗換えについて、利用者から不満の声も出ていますので、市で乗換えの仕方等をPRすることも大事ではないでしょうか。

(事務局)

平成28年度の運行見直しにつきましては、特定の便に利用が集中していましたので、分散を図ることも目的としていました。利用者数全体は伸びている中で東ルートが伸びていないのは、それが遠い要因になっているかもしれません。ただ、先ほどの意見にありますとおり、「行き方」のPRは不足しているかもしれません。

そのため、あさび一号以外の公共交通機関も含めまして、利用促進を図るために市の広報等で記事を掲載予定です。この中で、乗り継ぎの仕方も含めましてPRしていけたらと考えております。

(会長)

行き先の案内の方法は紙ベース、ロコミ等いろいろやり方はありますが、愛知医大の行き方や乗換えの仕方を掲載した利用マニュアルみたいなものがあるといいかもしれません。本地住宅で名古屋市営バスに乗換えて藤が丘へ行ける事をみなさん気づき始めて利用も増えてきていますが、藤が丘や病院への行き方等分かりやすいものを準備していただければと思います。

(構成員)

いまの話に絡めまして、他の自治体で「私の時刻表」というものを実施しています。高齢者の方は毎日どこに行くか決まっていることが多いと思いますので、行き先までの時刻表を自治体で作成しお渡していることもありますので参考にして

みてはと思います。

(事務局)

本日配布しておりませんが、ルートマップに「私の時刻表」ということで、行き帰りの時刻が記入できるようになっております。市で作成するところまで踏み込んでおりませんので、ご自身で調べて記入していただく形になっております。

(会長)

作り方がわからないという方も見えると思いますので、窓口で相談を受けて作成してあげるのも手だと思います。自分で作っていただくのもいいことですが、あさび一号の時刻表だけでは名鉄バスの時刻は分かりません。愛知医大まで行けば乗換えはできるということは分かりますが、どのバスに乗ったらいいかまでは分かりません。限界があると思いますが、乗換え先まで分かるように知恵を絞っていただけるといいなと思います。

尾張旭市営バスは、中部運輸局管内でも珍しく、指定管理者の制度の下で運行していますので、改善の余地が大きいかと思います。バスの中に提案箱のような利用者からの声を身近に届けられるような仕組みを考えてみるのもいいかと思います。また、情報を市のホームページに掲載しましても、高齢の方には紙ベースでないと感じにくいところもあると思いますので、両輪で動いていただければと思います。

事務局のご説明を聞きますと、利用者数が増加しており、バスを提供する側としてはうれしい話なのですが、積み残しの発生が心配されます。時々あることは仕方ないかと思いますが、これが日常化しなければと思います。

それでは引き続きまして、議題2「バス停留所の移設」について移りたいと思います。事務局から説明をお願いします。

(2) 尾張旭市営バスに係る小規模見直し検討について

(事務局)

それでは、議題2「尾張旭市営バスに係る小規模見直し検討について」ご説明させていただきます。

資料2の2ページをご覧ください。

大変申し訳ありませんが、こちらでも資料の訂正がございます。課題といたしまして、「平成28年4月1日の運行内容変更以降に寄せられた要望」とありますが、「寄せられた要望」の誤りでございます。申し訳ありませんが訂正をお願いいたします。

今回、小規模見直し検討として議題に挙げさせていただきましたのは、資料にありますように、平成28年の運行見直し以降に、バス停の新設等といった「運行内容変更後に寄せられた要望等」。「交通集中による渋滞が原因である休日の遅延運行」の課題が新たに発生しております。また、当会議におきまして合意をいただいておりますが、当市

営バスがバリアフリー車両の適用除外の認定を受け運行しており、車いす利用者が直接バスに乗車できないことから「車いす利用者への対応」。そして、「利用者への運行状況等の情報提供」としてバスロケーションシステムの導入といった、以前から抱えていた案件につきまして対応する必要があるためでございます。

続いて3ページをご覧ください。

市営バスの現在の状況といたしましては、平成28年4月に運行内容の変更を実施いたしまして、運行頻度の向上、具体的には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「名古屋市営バス本地住宅ターミナル内」「愛知医大」への乗入れ、東ルート「森林公園」「多世代交流館」へ乗り入れを行いました。

車両は更新に合わせて2台増車して6台体制とし、デザインも一新しました。

しかしながら、運行見直しにより平日ダイヤの遅延運行が頻発したことから、遅延調査を実施し、運行の実態に基づいたダイヤ改正を平成29年1月に行いました。

この(1)及び(2)を行った結果、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ました。また、利用者も大幅に増加し、平成28年度には約20万人、平成29年度には約23万人の方が利用いただきました。このことから、運行内容の変更は一定の成果をもたらしている状況であると考えられます。

そのため、4ページにありますとおり、今回の見直しは、「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』」を検討対象とすることを考えております。

5ページの今後のスケジュールをご覧ください。

まず、今年の8月から9月にかけて、遅延調査及び利用者意見交換会の実施を予定しております。

利用者意見交換会につきましては、まだ正式な日程等決まっておりませんが、今回お話しさせていただきました課題について、主にバス利用者のみなさまからご意見を伺いたいと考えております。

続いて、11月に第2回公共交通会議を予定させていただき、利用者意見交換会の結果や課題の検討状況についてご報告させていただきます。

次に、平成31年1月頃に予定していますが、第3回公共交通会議において検討結果や対応方針について報告させていただきます。

平成31年1月以降に検討結果や地域公共交通会議における皆さまのご意見等を踏まえまして改正に向けた事務を進めてまいります。

以上が、事務局が予定として考えているスケジュールでございます。

平成28年度に運行内容を変更し、ダイヤ改正も行ったことで、有り難い事に想定以上にご利用いただいております、事務局としては大変喜ばしいことでございます。しかし、新たな課題も出てきており、冒頭で谷口部長から話がありましたとおり利用状況や利用者の声をお聞きしながら、随時改善に取り組み、市民生活の交通手段として更なる充実

を図ってまい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)

休日に遅延が出ているということですが、具体的にどのあたりか分かりますか。

(事務局)

豊栄交通さんから報告いただいている週報にて、どのあたりで遅れが出ているか情報をいただいております。晴丘、三郷、尾張旭の南東部にあります西本地橋で、土曜日に車の通行が多く遅延が発生しているというところは特定できております。ただ、それ以外にも原因となる箇所があるかもしれませんので、遅延調査を豊栄交通さんと実施していく予定でございます。

(構成員)

遅延について、自然渋滞に対する対策は難しいかもしれませんが、知恵を出していければと思っております。また、バスロケーションシステムにつきましては、先ほど先生からお話がありましたが、高齢者の方にどのように情報を出していくかが大事かと思っております。例えば車内とかバス停等を利用するなど、われわれも知恵を出して進めていければと思っております。

(会長)

バスロケーションシステムは過去にこの会議で話をしたことがありました。当時はかなり高価でして、導入に1,000万円を超えてしまうようなものでした。現在は、開発が進みましてコストが安くなり、愛知県内の自治体でも導入されておりますので、検討するべきことかと思っております。

また、車いす利用者への対応につきましては前からの案件です。尾張旭市は立ち席を認めておらず、すべて着座で運行しております。「着座して発車、停車して立ち上がる」この仕組みがルールとなっています。そのため、ご高齢の方が立ち席だと発車、停車のときに危険になってしまうことから着座席で運行しております。万が一怪我をされますと、責任は運転手さんになってしまうこともあります。

このように、車いすの方にはご利用が難しい状況であり、現行の車両をすぐに変えることができないですから、現行のバスの仕組みの中で違うサービスの仕組みを検討したいということです。いまの段階で答えが出ているわけではありませので、何か意見をいただけたらと思っております。

(構成員)

高齢の方、車いすの方の対応についてはタクシーの特性を活かしていただければと思います。電動車いすなど種類によっては対応が難しいものもございしますが、通

常の折りたたみ式の車いすであれば移乗という形で折りたたんで介助による乗降も可能です。最近ではトヨタ自動車よりユニバーサルデザインタクシーとしてJPNタクシーを販売しておりますので、こちらも利用いただけるかと思えます。ただし、まだまだ普及はしておりませんし、タクシーですので利用者の料金負担が高いという課題もございます。こういった問題を行政、民間、利用者の方々がそれぞれ考えていく必要があるかと思えます。

ユニバーサルデザインタクシーにつきまして、名古屋市では普及促進として自治体独自の補助の仕組み導入しておりますので、こういった部分も自治体ごとに判断いただければと思っております。

最終的には、その車が利用者の方に利用される仕組みにしていくのか、乗降に時間がかかりますし、場所によって利用できるケースできないケースがあるかと思えます。そういった課題を整理する中で、タクシー事業者としてどういったお手伝いができるか、行政の方や利用者の方と一緒に考えていければと思っております。

(会長)

タクシーの仕組みを使ったさまざまな形で実証実験が行われていると聞いておりますので、そのあたりで相談に乗っていただければと思っております。

(構成員)

2020年のオリンピックに向けまして、バリアフリー対応としてバス協会でもリフト付車両の導入をしております。名古屋市内ではバリアフリー化が進みまして、車いすの方が予約なしにバスに乗車されております。そのため、住んでいる地区によって車いすの方が利用できないという状況は課題であると思えます。

バリアフリー適用除外を受けている自治体については悩みどころかと思えますが、車いす利用者の方からバスを利用したい旨の問い合わせがありましたら、どのように対応されているのでしょうか。

(事務局)

あさぴ一号につきましては、車いすを折りたたんだうえで介助していただきながらご乗車いただく状況になっておりますので、問合せがありましたらその旨をお話させていただきます、ご乗車が難しいようであればお断りさせていただいている状況でございます。その中で、手帳をお持ちの方につきましては、タクシーの利用助成がございますので、そのあたりのお話もさせていただいております。ただし、利用助成は初乗り相当分の補助となります。それを超える金額につきましては、ご自身での負担となりますので、利用者の負担は大きいと感じております。

車いすの対応につきましては検討を続けているのですが、その中で、車いすの方にお話を聞き取りしながら検討を進めております。先ほど、タクシー協会の多田様からお話がありましたが、JPNタクシーの普及はひとつのチャンスだと考えて

おりまして、タクシー事業者の方からお話を聞きいている状況です。今後、それぞれの立場からアドバイスをいただきながら、今回の小規模見直しの中でひとつの答えを出せないかと考えておりますので、みなさまのお知恵をいただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(構成員)

利用状況報告書の5ページにこれまでの年間利用者数の推移が記載されており、その中に障がいのある方の利用者数も記載されておりますが、平成20年には7,700人、いまでは34,000人を越える方が利用されており、だんだん利用が増えていることが分かります。こちらの障がい者というのは車いす利用者ではなく、知的障がい者が多いのかと思います。他にもいろいろな障がいがありますが、車いす利用者については、バス停からバスに乗っていくことが本当に望んでいる形なのかと考えてみたときに、バス停まで行くことが難しい方たちが多くと考えられます。本人たちが本当に望む形というのは家から目的地というのが一番うれしい形かと思えます。タクシーの利用というのは、そこに合致してくるのではないのでしょうか。移動が難しい方はバス停までの移動自体が難しいかと思えます。バリアフリーといっても手段はそれぞれの方だけあると思えますので、あさび一号の仕組みだけではなく、福祉分野と一緒に向き合っていくことが大事かと思えます。合理的配慮という言葉もありますが、それに向けて議論していくべきかと思えます。

私もこの会議に参加させていただき、あさび一号での車いす利用者の対応が難しいことについて理解が深まってきたところです。車いすの方にとってあさび一号が本当に必要なのかという考えもありますので、そういった点を当事者の方から意見を聞きながら進めていただければと思います。

(会長)

バス停まで来られない方、バス停までは来ることができるがバス停から降りた後への対応はどうするといった問題もありますので、そのようなことを想定しつつ福祉分野の方と情報共有しながら進めていただきたいと思います。すぐに100点の仕組みはできないかもしれませんが、少しでもサービスを提供できるような形になればと思っております。

(構成員)

タクシーの利用券を配布いただいているとのことですので、事業者としてはありがたいお話ですが、現在、全国的にタクシーの初乗り運賃を下げ方向で動いております。日本のタクシーは世界から見ると高いと言われておりますが、初乗り運賃が高いだけで全体としては高くはございません。そういった中で平成19年の段階で1.8キロ610円だったのを1.3キロ500円まで下げております。平成29年4月には1.05キロ450円まで下げまして、より短い距離でもご利用いただ

けるようにサービスを提供しております。助成が初乗りまでという話になりますと、タクシー業界が採っている施策と不整合な部分が出てまいりますので、初乗りの考え方について検討いただければと思います。

(会長)

初乗りについては、市全体の施策として検討いただきたいと思います。

本日の資料は、検討しますという宣言をしていただいたかと思いますので、年度中に予定されている会議に向けて事務を進めていただければと思います。この会議で具体的な方針を示していければとのことですので、委員の方もご協力をお願いいたします。

次に、その他になりますが資料がいくつかありますので順番にお願いしたいと思います。

その他

(事務局)

まず、市営バスあさび一号に係る平成29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いて運行事業者である豊栄交通様より報告があります。

(構成員)

平成29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路線の確保、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29年度分16,246,000円の交付が平成30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。

(事務局)

ありがとうございました。

続きまして、2点目、資料3をご覧ください。この度、地震等の大規模災害時における市営バスあさび一号を用いた輸送業務を実施することで災害対策を進めるため、7月25日に市営バスの運行事業者である豊栄交通様と尾張旭市との間で「災害時における尾張旭市営バス「あさび一号」による緊急輸送等に関する協定」を締結いたしました。

詳細につきましては豊栄交通様からお願いしたいと思います。

(構成員)

緊急輸送に関する協定につきましては、あさび一号を運行させていただく際のプロポ

一ザルの中で提案させていただき、市からもご理解をいただきまして協定を締結させていただくことになりました。

豊田市においても事業を行っておりますが、そちらではこういった協定を締結しておりませんので、協定を締結させていただくのは尾張旭市が初めてとなります。コミュニティバスではあまりこういった事例はないかと思えます。

具体的にどういったことが行えるかにつきましては、今後、市の方々と話し合い、先日の西日本の豪雨災害の際にもいろいろな形でバスが支援している姿をニュース等で拝見しましたので、我々に何ができるかしっかりと考えてまいりながら、最大限、市民のみなさまのお力になりたいと思っております。

私ども10年間このお仕事をさせていただきまして、延べ150万人以上のお客様を運ばせていただいておりますけれども、このような形で改めて尾張旭市のみなさんの支えになることができるのは光栄だと思っております。今後も、引き続き運行も含めましてしっかりとやってまいりたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

(事務局)

次に3点目、事務局より「森林公園案内所建設工事に伴う工事期間中の停留所移設について」報告させていただきます。

資料4をご覧ください。

今回は工事による一時的な停留所の移設となるため、地域公共交通会議における協議事項に該当いたしません、ご報告させていただきます。

来年度、森林公園で開催されます全国植樹祭に向け、森林公園案内所のリニューアル工事が6月から来年2月まで実施されます。こちらの工事の実施に伴いまして、現行の停留所位置では利用者の乗降に影響があるため、バス停の移設が必要となりました。

移設は工事の進捗により3回予定しております、現状は①に示した位置に移設しております。今後、工事の進捗により②の位置に。工事完了後には当初の位置とほぼ同じ場所となりますが、③の位置に移設を予定しております。

なお、移設にあたりましては、それぞれ利用者に周知を図ったうえで移設をまいります。

最後に4点目、「愛知医科大学病院線」の利用状況につきまして、運行事業者の名鉄バス様から報告がございます。

(構成員)

愛知医科大学病院線ですが、尾張旭市から愛知医科大学を經由して長久手市までの広域をカバーする路線でございます。平成29年4月に開設させていただいた路線でございます、愛知医科大学のバスターミナル開業に伴いまして新設させていただいた系統です。以前は愛知医科大学のスクールバスとして無料運行を3年ほど運行した後に受け継ぐ形で路線を開設いたしました。

状況といたしましては、あさぴ一号の利用につきましては好調であるとお話をいただ

きましたけれども、こちらについては苦戦している状況でございます。

路線図をみていただきますと、尾張旭向ヶ丘、森林公園を經由しまして、尾張旭駅、交通結節点の晴丘、愛知医科大学、そして大型商業施設ができた長久手古戦場まで網羅している路線です。

先ほど構成員の方から、愛知医科大学を結節点といたしまして、いろいろな乗り方ができるとお話いただきました。こういった路線のPRをさせていただきまして、いろいろな路線バスと組み合わせをしていただいて、藤が丘や長久手古戦場まで行くことができるとPRさせていただきたいと思っております。

先ほども申し上げましたが、利用状況は大変厳しい状況です。1日あたり約200人、1便当たりになりますと7人を切るような状況でございます。若干増加傾向にはありますが、まだまだ利用が少ない状況でございます。利用の内容としては、愛知医科大学と長久手高校の学生が主な利用者となります。病院への通院や通勤などで使われているお客様もおみえです。

今後、いろいろなPRをさせていただいて路線を維持していきたいと思っております。

(事務局)

ありがとうございました。

事務局から「その他」につきましては、以上でございます。

(会長)

何かご質問等ありますでしょうか。

(構成員)

私ども、バス以外にも豊田市でタクシー事業を行っております。先ほど、タクシー協会様からお話がありましたが、高齢者の方や障がい者の方の移動をどうしていくかというのは交通業界では重たい話題になっております。豊田市でも一部、地域バスからタクシーに切り替える実験や県下でさまざまな実証実験が始まっております。交通事業者にとっても、M a a s (マース) や自動運転というように変化が大きな時期に来ており、我々に何ができるか、交通事業者も真剣になって行政の方と考えるといけないと思っております。そういう意味では、あさび一号も高齢者、障がい者の方がバス停まで来られてバスを利用できますので、そういったことを含めて公共交通を考えていく必要があるかと思っております。

一方で交通事業者も人手不足のため大変に厳しい状況にありますので、設備投資等を実施して対応しながら、しっかりやっていこうと思っております。

先ほど申し上げましたが、豊栄交通はバスのみではなくタクシー事業も行っております。地域の問題でこちらでは運行することはできませんが、幅広く方法を考えまして、いろいろな意見を出していきたいと考えております。

(会長)

その他、意見等ありますでしょうか。

(構成員)

西ルート of 霞ヶ丘の狭い道路を通ることについて、運転手さんも大変でしょうから、対向車が来た際に避ける場所を作られたらいいなと思います。あと、小幡緑地東園の停留所も少し危険かと思います。高齢者に対しては危険な場所だと思います。

(会長)

霞ヶ丘についてはずっと課題であります。いま、城山街道が延長されて工事していますが、名古屋市側がまだ整備されていないとのことなので市境で止まってしまうのですが、そのあたりを含めて道路整備を進めていただくとありがたいと思います。運転手さんも大変苦労されていると思いますので、道路整備についても精査していただけたらと思います。

どこまで技術が進むかわかりませんが、自動運転については、みなさまいろいろ情報を聞いているかと思います。徐々に技術は進んではいますが、そう簡単に自動運転というわけにはいきません。私の聞く限りでは東京オリンピックがひとつの節目になるだろうとのことですが、どこまで具体的になるか分かりません。ただ、技術の進展はすごい速度で動いてきていますので、そういった情報にも耳をとがらせていただければと思います。バスロケも数年前まではすごいお金がかかっていましたが、いまでは導入できそうところまでできています。

名鉄さんからお話がありましたが、せつかく作っていただいた路線は使っていただくことが基本です。こういった路線ができたことによって、私たちの生活の自由度が高くなってきています。あさび一号とタクシーも含めて、すべて一緒になって整理していくといいと思います。また、地域からのご意見をお聞きになったら事務局に伝えていただけますと改善の方向に向かっていくかと思います。

それではこれをもちまして第1回公共交通会議を終了します。