

平成30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30年12月27日（木）

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、庭野 正行、改田 英彦、井上 典子、大坪 和子、
成瀬 史宣、臼井 雅宏（代理出席）、横田 太、加藤 剛、小林 裕之、
多田 直紀、佐藤 幸太、二輪 昭宏（代理出席）、高臣 綾子（代理出席）、
山田 達也、谷口 正喜

計16名

4 欠席委員

松本 幸次

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) 尾張旭市営バスに係る小規模見直し検討について
- (2) 地域間幹線系統確保維持計画に係る事業評価について

8 会議の要旨

あいさつ

(事務局)

本日は、年末という大変お忙しい中、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。

なお、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ご了承いただきますようお願いいたします。

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。

名簿の上から12番目です。愛知県交通運輸産業労働組合協議会から佐藤様に新しく

構成員に就任いただきました。

佐藤様、よろしくお願いいたします。

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。

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。年末のお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。

本日は議題が二つ用意されております。ぜひ、みなさんのお知恵をもって尾張旭市の公共交通が改善できればと思いますので、肩肘張らずご意見ください。それでは、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します。

(1) 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)

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、本日の議題の1「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。

なお、その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A4縦で「尾張旭市営バスに係る小規模見直し検討について」の冊子がございまして、次に、「資料1-2」と書かれたA4横で「平成28年4月1日の運行見直し以降に寄せられた要望箇所」が1枚ございまして、次に「資料2」として同じくA4横で「平成30年度 地域間幹線系統確保維持計画に係る事業評価概要」がございまして、

次に「資料3」としてA4縦で本市の広報記事「お出掛けには路線バスがおすすめ」が1枚ございまして、最後に「資料4」としてA4縦で「全国植樹祭ラッピングバスの運行について」が1枚ございまして、また、本日配布させていただきました資料といたしまして、本市の12月1日号の広報がございまして、

以上が本日の資料でございまして、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「尾張旭市営バスに係る小規模見直し検討について」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。

8月8日に開催いたしました第1回地域公共交通会議におきまして、小規模見直し検討を行う旨を説明させていただきました。

今回、その検討状況を報告させていただきます。

なお、事前配布にてご覧いただきましたとおり資料の分量が多いことから、内容につきましては要点を絞って説明をさせていただきます。

それでは、お手元の「資料1」をめくっていただき、2ページをご覧ください。

2～3ページには、「1 検討の背景」として、前回の会議にて説明いたしました、小規模見直しの検討に至った背景について記載しております。

詳細については、省略させていただきますが、2ページの中ほど、●のすぐ下の行にありますとおり、平成28年4月1日に運行見直しを行い、その結果、3ページの年間利用者数の推移にもあるとおり、利用者数が運行見直し前の平成27年度の約157,000人から平成29年度の約23万人に増加しました。しかし、表の下のとおり、2つの新たな課題と2つの以前からの案件について、次の車両更新の期間の間である平成31年度に向けて、見直しを検討するということを記載しています。

次に4・5ページをご覧ください。「2小規模見直しについて」として、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た、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し、(1)要望の整理及び対応、(2)休日における遅延への対応、(3)車いす利用者への対応、(4)バスロケーションシステム導入の検討を実施いたします。また、(5)として、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いました。

続いて6～8ページをご覧ください。まずは、「3 要望の整理及び対応の検討について」です。

平成28年4月1日の運行見直し後に寄せられた要望につきまして、類似したものを集約した結果、6～7ページの表に記載があるとおり、17項目の要望がございました。内容といたしましては、運行見直し時に廃止した停留所の復活、または新設や移設、ルートの改善が挙げられております。寄せられた要望箇所を資料1-2「平成28年4月1日の運行見直し以降に寄せられた要望箇所」にてルートマップ上に示しておりますので、併せてご覧いただければと思います。

これらの要望について、今回の小規模見直しの基本方針である、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いたしました。

今回の小規模見直しにおいて対応を検討いたしますのは、表の右にあります対応分類が○とし網掛けがされている「5「本地ヶ原」停留所の復活」及び「14「ルート上にある稲葉町集落内に新たな停留所の新設」」です。

表にあるとおり、どちらの要望につきましても、現行ルートの変更及び所要時間への影響がないことから検討対象とさせていただきます。現在、具体的な停留所の場所の検討を進めており、決まり次第、道路管理者や警察等の関係機関との協議を行いたいと思います。なお、8の要望につきまして、現行ルートの変更及び所要時間への影響はありませんが、利用者の動向を見ますと、廃止した「消防署南」停留所の代替とした

「北山町北山」停留所に利用者の転換がされていることなど総合的に検討した結果、今回の対象からは外させていただいております。

対応分類を△としている要望につきましては、車両更新時における大規模見直しの際に、ルート・ダイヤ等を勘案し、対応可能かどうか再度検討させていただきます。また、×としているものにつきましては、既に整理済として対応しないこととしております。

続きまして、9ページをご覧ください。「4利用者懇談会について」です。

10月4日に開催し、15名の方にご参加いただきました。

懇談会では、10～11ページにあります資料を用いて市営バスの状況を説明し、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きました。

12～13ページに、懇談会で寄せられた主な意見をまとめました。

類似した意見は集約しておりますが、25の意見をいただきました。こちらにつきましても、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いたしました。

今回の小規模見直しにおいて対応を検討いたしますのは、表の対応分類が○とし網掛けがされている「5遅延の解消」「15ドアセンサー表示」「21定期券の有効期限の延長」「23停留所の待合環境の改善」「25車内広告掲示方法の改善」です。

こちら先ほど同様に現行ルートの変更及び所要時間への影響がないことから検討対象としており、対応分類が△のものについては、車両更新時の大規模見直しの際に、ルート・ダイヤ等を勘案し、対応可能かどうか再度検討させていただきます。

なお、表の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」といった意見もいただいております。また、要望の中で、子ども料金の設定や65歳以上無料といった意見も挙がっておりましたが、参加者の中には「現状どおり利用者が負担すべき」といった意見も聞かれました。

続いて14ページをご覧ください。「5休日の遅延対応について」です。

休日、特に土曜日において、交通集中による渋滞に伴い発生している遅延について、遅延調査により具体的な遅延箇所を特定しまして、ダイヤ改正による対応の可否を検討いたしました。

(1)に遅延調査の概要を記載しています。なお、9月8日の調査結果につきまして、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、通常の遅延内容とかい離した結果となりましたので、11月17日土曜日に再度調査を実施いたしました。

調査結果につきましては、(2)に記載しており、アの西ルートで、網掛け部分の右回り、3便～5便で10分以上の遅れが発生。15ページのイ、東ルートでは、左回りで4便、右回りでは3～5便まで10分以上の遅れが発生いたしました。東西両ルートにおいて、晴丘周辺で遅れが発生しており、東ルートではそれに加え、三郷駅付近、西本地橋付近でも遅れの発生が確認できました。

16ページをご覧ください。上段の表において、平成30年1月～9月までの10分

以上の遅れの報告をまとめたものを記載しております。遅延調査結果同様に、東西両ルート、特に土曜日において遅延が発生しております。

下段の表において、特に遅延が発生している土曜日における便別の遅延報告件数をまとめておりますのでご覧ください。便により発生件数にばらつきがあるものの、すべての便で遅延が発生しております。

以上のことから、17ページの上から6行目にありますとおり、現状では運行に所要時間がかかっており、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り、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いたします。

実際の改正案につきましては、現在、豊栄交通と協議中でございます。検討にあたっては、路線バス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、10分以上の遅延が発生しないダイヤとなるよう検討していきたいと考えております。

続いて18ページの「6車いす利用者への対応検討について」をご覧ください。

対応の検討にあたり、車いす利用者からの意見聴取、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、市営バスの仕組みの中で実施可能な方法を検討いたしました。

まず、検討にあたり車いす利用者からは、(1)にありますように、健常者と同じ車両である必要はない。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。と意見をいただきました。

次に対応にあたっての考え方を(2)で示しております。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す。しかしながら、本市における市営バスは、狭いルートで運行する関係上、バリアフリー適用除外車両を使用していますので、車いすを利用されるかたは物理的に乗車ができず「停留所から停留所まで」の移動が制限されてしまいます。

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します。

また、車いす利用者のかたからの意見として「停留所で待ち時間を少なくすること」、運行事業者からの意見として「車いす対応車両の確保」がありましたので、それらに対応するため、前日までの予約による運行といたします。

四角で囲った中に挙げました、3点を対応の考え方としております。

実施方法案を19ページの(3)に記載しております。実施にあたっては対応車両を準備する必要がございます。その車両を市が所有するか否か、運行事業者の豊栄交通が尾張旭市内にタクシー営業権がないという事情等を踏まえ、市がリフト付ワゴンを所有し豊栄交通が対応する方法と、豊栄交通が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により対応する方法を検討いたしました。その中でメリット・デメリット挙げさせていただいておりますが、一番の懸念材料となったのは、リフト付ワゴンのデメリットである続行便として対応しなければならない部分でした。(4)実施方針の○にあ

りますとおり、路線バスは運行計画に定められている起点から終点まで必ず運行する必要があり、車いす利用者の予約が途中の停留所間のみであっても、全ルートを行く必要があります。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、予約しているにもかかわらず利用者を待たせる可能性があることや、運転手の拘束及び運行時間が長くなり経費がかさむこととなります。

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ました。

20ページにおいて、(5)対応案を記載しております。

まず、「ア」として、利用者より前日までに豊栄交通に利用申込みしていただきます。申込みを受けた豊栄交通は、尾張旭市内で営業権を持つタクシー事業者へ配車調整を行います。

次に「イ」としまして、配車依頼をもとに事業者は、車いすサイズに応じた車両を配車します。

続いて、「ウ」のとおり、タクシー事業者は指定の停留所間を移送します。利用料金は市営バスと同様の料金体系とし、手帳所持であれば無料。そうでなければ100円となります。なお、移送にあたってはバスルート上を行く必要はありませんが、あくまで市営バスの仕組みの中での対応のため、利用者の要望による、停留所以外に降車場所を変更することは不可とします。

最後に精算方法につきましては、「エ」にありますように、豊栄交通とタクシー事業者間ではタクシー運賃と利用料金の差額を精算。市と豊栄交通間では実績に応じて年度末に指定管理料の中で精算することを考えております。

なお、実施にあたっては1年間程度試験運行を行い、利用状況を把握、分析、検証していきたいと考えております。

続いて21ページをご覧ください。「7バスロケーションシステムの導入について」です。

こちらにつきましては、利用者自身がスマートフォンや携帯電話を通じて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できる利便性向上につながることで、併せて、運行状況の問合せが減少すると考えられ、運行事業者の負担軽減にもつながることから導入を検討いたしました。

(1)の市営バスの運行状況に記載がありますとおり、現在、平日については、平成29年1月4日のダイヤ改正により遅延が約9割解消され、市営バスを利用しやすい環境となっております。一方、休日につきましては、特に土曜日において10分以上の遅延が発生している状況でございますが、先ほど申し上げましたとおり、休日のダイヤ改正を検討していることから、四角で困ったとおり、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ます。

以上のことから、(2)の結論にありますとおり、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の機運が醸成されていないことから、今の状況で導入したとしても費用対効果は小さくなってしまいます。そのため、

現時点で優先度が低いと考えられ、今回の小規模見直しにおいては導入を見送ります。なお、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していきたいと考えております。

最後に22ページをご覧ください。「8今後の検討スケジュールについて」です。

まず、本日開催の会議におきまして、報告させていただきました内容について、構成員の皆さまからご意見をいただければと思っております。

本日の会議の結果を踏まえまして、事務局では新しい停留所・ダイヤ、車いす対応の素案の検討及び作成に取り組み、必要に応じて、第3回の会議を、年明け以降に、開催し、見直し内容について協議等させていただきたいと考えております。そして、最終的には年度をまたいでしまいますが、平成31年度の7月ごろに開催します、第1回の会議におきまして、事務局側で作成しました案について、構成員の皆さまとともに協議内容を調えたいと考えております。

協議が調いましたら、事務局と運行事業者である豊栄交通とともに、運行内容変更に向けた事務を進めてまいります。具体的には、運行計画変更に伴う愛知運輸支局への届出や新しいルートマップ、時刻表の作成、利用者への周知活動が挙げられるかと思われまます。

そして、平成31年10月に、見直し内容を反映した運行を開始したいと考えております。

以上が、事務局で検討している小規模見直しの中間報告となります。内容が多岐に渡り申し訳ございませんが、検討内容につきまして、構成員のみなさまから忌憚のないご意見をいただければと考えております。事務局からは以上でございます。

(会長)

ただいま、見直し内容について報告がございましたが、ご意見、ご質問ありますでしょうか。

(構成員)

今回、車いす利用者への対応案が示されました。実際の車いす利用者へ対応案が周知されていけませんので私の主観となりますが、ゼロだった状態からゼロではない状態になることは一定の評価はできると思います。今後は、いろいろな団体や高齢者の方から意見を聞き検証していただき、当事者の方と向き合っていただければとも思います。コスト面等でさまざまな課題があると思いますが、少数の意見をカバーできることは公共交通に強みだと思えます。

(事務局)

実施するにあたっては、利用者へ周知を図るのと併せまして、試験運行の中で意見を吸い上げ、より良いものにつなげていきたいと考えております。

(構成員)

車いす利用者はタクシーの強みであるドアツードアの移動を望まれるのではないのでしょうか。バス停間の移動ですとタクシーを使うメリットがなくなってしまいます。

通常のタクシー利用では料金が高くなってしまうため、福祉政策として考えていく必要があるのではないのでしょうか。また、大きな電動車いすは普通のタクシーでは対応はできません。そういった中で、車両の選定や事業者が対応可能かどうか、対応可能な事業者が尾張旭市のエリアの中にいるかも考える必要があります。そして、対応の窓口は豊栄交通となっておりますが、豊栄交通が車いすの種類に応じて会社を選び配車することが可能か確認する必要もあります。こういったことから、この地域のタクシー事業者を自由に利用できる仕組みを考えなければ、利用者の選択肢が狭まり、利用方法に制約を受けることもあり得るため、豊栄交通やタクシー事業者等と十分に協議をしていただかないと利用者のメリットになりません。車いす利用者を含め、すべての方についてバスで対応することに無理があるのではないかというのが私の意見です。

他の自治体も実施しているタクシーチケットといった利用助成をどうやって活用していただけるか、車いす利用者の意見を反映できる仕組みを検討していただければとも考えております。

(事務局)

今回の実施案を検討するにあたりまして、豊栄交通や市内で運行しているタクシー事業者から、私どもが検討している内容が対応可能か、車両を所持しているか情報を収集し協議を重ねております。タクシーの強みは先ほど申し上げられましたとおりドアツードアだと考えられますが、移動に制限のある車いすの方をバス側で対応可能な部分として、今回提案させていただいております。

(構成員)

豊栄交通がタクシー事業者を手配して料金を精算することとなりますと、外形上、旅行代理店と同じ業務を行うこととなり、旅行業法に抵触する可能性がございます。こちらについては注意していただきたいので、実務を行っている愛知県と調整をお願いしたいと思います。

続きまして、資料1の12ページ、主な意見の22番。停留所に屋根や椅子の設置への対応が「×」となっておりますが、昨今、高齢者が増え、猛暑や雨等により他の市町村でもこういった要望が出ておりますので検討していただきたいと思っております。市ですべて整備する以外にも近くの商店やコンビニへバス停を動かすことでそれらを待合施設として活用することもできます。そのあたりを柔軟に対応いただければ使いやすいものになりますし、待合時間に買い物していただけることから、商店からも協力いただけたケースも聞いております。ぜひ検討ください。

次に14ページです。遅延が発生しているとのことですが、遅延により運転手の休憩時間が削られることとなります。休憩時間は4時間で30分と法令で定められておりますので、しっかり休憩が取れているか検証していただきたいと思えます。今回ダイヤの見直しを行います、見直し後も引き続き検証をお願いいたします。

最後に21ページ。今回バスロケーションシステムの導入は見送るとのことですが、ジョルダンやナビタイムといった乗換案内を自治体や事業者が積極的に導入いただいております。また、一歩進んでGTF Sという規格がございます。こちらの共通フォーマットを作成いただきますと、例えばグーグルマップで乗継、ダイヤ、料金も検索できるようになります。また、バス停の位置が分からない方でも、AからBまでに移動するのにどこのバス停で乗車してどこで乗り換えればいいのか検索することができますので、こちらも併せて検討いただければと考えております。

(事務局)

旅行業法につきましては豊栄交通とともに調整してまいります。

次に、屋根と椅子の設置につきまして、待合環境の充実が大切であることは承知しているところではございますが、停留所が住宅街にあるところもございますので設置が難しい箇所もございます。先ほどご提案いただきました商店等の利活用につきましては、すでに大型の商業施設ではそのようなご協力をいただいている箇所もございます。

続いて、休日の遅延対応につきまして、運転手の休憩時間の確保は豊栄交通としっかりと対応できるよう進めてまいります。

最後に、ジョルダン及びナビタイムにつきましては本市営バスにおいても対応しております。また、GTF Sにつきましては、名古屋大学と共同で事業を進めております。停留所の位置につきましてはすでにグーグル上でアップしており、それに加え、料金等のその他の情報をアップできるように進めているところでございます。こちらが完了すれば、グーグルマップ上でバスルートが表示されるようにもなります。今後、ルートが変われば自治体で修正をする必要がありますので、そのマニュアルも作成している状況でございます。

(会長)

GTF Sについては、バスロケよりも使いやすいかもしれませんので、できるだけ早く導入していただければと思います。

運転手の休憩時間について、豊栄交通さんいかがでしょうか。

(構成員)

法令に従って運行しておりますので問題ありませんが、昨今、働き方改革もあり、より適正に運行を行っていく必要があると考えております。

先ほど、車いす利用者へのお話でしたが、使える車は限られてまいりますので、地元のタクシー事業者へ私どもが協力することでメリットになることがあればと思いますが、まだまだ議論すべき点も多いと考えております。

(事務局)

先ほどご指摘いただきましたとおり、全てを交通政策でカバーすることは難しい状況です。福祉部門と協力して全体で市民の移動手段を確保することが重要であると重々承知しておりますので、福祉部局と調整を進めながら事業を進めております。

以前にもご紹介させていただきましたが、本市でも障がい者の方向けのタクシーチケットや移動サービスを実施しておりますが、平成28年にタクシーチケットの対象者の拡充を行っております。今後もこういったことを検討が必要であると考えております。

(構成員)

タクシー事業者が尾張旭市内だけなのか、それとも近隣市の事業者に協力を依頼するので対応できる事業者や車両数が変わってまいりますので、利用者の不利益にならないよう配車できる範囲をご検討いただきたいと思います。

(会長)

名古屋では、タクシーの相乗り実験が始まっておりますが、今後は車両の形にとらわれないサービスの形を私たちも勉強する必要性が出てきているかもしれません。難しいことかもしれませんが、利用者目線で考え、よりよいサービスを展開する必要があると思います。

(構成員)

長久手市でも定額500円で相乗りタクシーの実証実験を行っており、こういったものをいかに制度化し恒久的に実施していくかが重要となります。また、全国で地域の交通にタクシーがどう貢献できるか計画をまとめており、自治体も含めて議論していきたいと考えております。地域の交通課題やニーズにタクシーが的確に対応できるかどうかの判断が重要となりますので、特に今回のような見直しのタイミングにおきまして、直接、自治体と面談をすることも考えております。今回は小規模な見直しとのことですが、大規模な見直しはいつごろでしょうか。

(事務局)

2022年から23年を想定しております。

(会長)

役割を明確にしていくと考えられますが、その際には使う側の意見を聞いていただきながらスパイラルアップしていただければと思います。

(構成員)

平日に遅延は発生していますか。

(事務局)

平成28年4月に運行見直しをした際、ダイヤに少し無理があり遅延が発生しておりましたので平成29年1月にダイヤ改正を行いました。これに伴い遅延が9割解消したところでございます。ただし、道路工事等の影響により遅延が発生することもございます。

(構成員)

遅延が発生している土曜日ではなく、問題なく運行している平日にバスを利用すればいいのではないのでしょうか。現在、運行頻度が1時間に1本程度のため、時間が合わないと待ってられないので歩くという意見も聞きます。遅延の問題も大事ですが、利用のある時間帯を1時間に2本運行としたほうが利用者にとってメリットがあるのではないのでしょうか。

日本人は正確さを求めますが、5分程度を遅れの許容範囲と考えるなど、過度な時間の短縮は不要ではないのでしょうか。

(事務局)

現在ある車両を最大限に使って運行しておりますので、現状、運行本数の増加は難しい状況でございます。ただし、次回の車両更新時には利用者が増加している等を踏まえ、ダイヤ、ルートを検討する必要があると考えております。

(構成員)

遅延よりも大事というわけではなく、さまざまな影響で遅れるのは分かりますが、これをゼロにする必要はなく市民目線で許容範囲を掴む必要があるのではないのでしょうか。

(会長)

どこまでの遅れを許容していただけるかについては、市民のみなさんと議論し整理することが大切だと思います。

集中的に本数を増やすことについては、お金の問題で大変難しいと思います。平成28年に6台体制にすることでようやく1時間に1本の運行が実施することができました。財政上の問題もありますので、市民のみなさんからもっとお金を使

って運行して欲しいという意見があれば本数を増加することもできるかもしれませんが、それだけではなく、市民の足をいかに担保していくかという大きな目を持って、バスやタクシーの役割を考える必要があると思います。

また、自動運転やMaaSという新しい仕組みも出てきております。移動の仕組みが変わりつつある段階なので、敏感に新しい仕組みに耳を傾けていただきたいと思います。

(構成員)

先ほど「遅延はある程度許容すればいい」とお話がありましたが、バスが遅延することは分かっていますので、全く遅延が無いダイヤを組みなさいとは言えません。ただ、遅延することが分かっているのであれば無理なダイヤということになりますので改善する必要があると思います。また、待てないから徒歩にするという話もありましたが、毎日遅れが発生すると利用者が不安になりバスを利用されなくなってしまいます。運転手も遅れを解消しようと焦って運転する可能性もありますので、そういった点で遅延の改善は必要だにご理解いただければと思います。

(事務局)

今回の会議には詳細なダイヤを提示したいと思いますので、引き続き豊栄交通と協議してまいります。

(会長)

それでは、引き続きまして議題の2「地域間幹線系統確保維持計画に係る事業評価について」に移りたいと思います。事務局から説明してください。

(2) 地域間幹線系統確保維持計画に係る事業評価について

(事務局)

それでは、議題2「地域間幹線系統確保維持計画に係る事業評価について」資料2により概要を説明させていただきます。

現在、本市営バスは、国より地域公共交通確保維持事業に係る補助金の交付を受けて運行しております。地域公共交通確保維持事業は、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組を支援するものとなっており、実施した事業の内容を振り返って、目標の達成状況などを評価・分析し、将来の事業をより効果的・効率的に実施するために、事業評価を実施することとなっております。

11月から12月に事務局において事業評価を行い、県が事務局となっており、とりまとめを行っている県バス対策協議会に報告しておりますが、取りまとめた結果を国に報告する前であれば、内容の追加修正等が可能であることから、本日はその内容を説明させていただきます。

それでは、1枚めくっていただき2ページをご覧ください。

地域公共交通確保維持事業のうち、本市では地域間幹線系統補助を受けております。地域間幹線系統補助とは、図のイメージのとおり、地域をまたがる交通ネットワークを形成する運行を行う場合に支援を受けられる補助となります。

3ページをご覧ください。本市営バスの地域間幹線系統の接続箇所を図で示しております。本市営バスは、隣接する名古屋市、瀬戸市、長久手市に停留所を設け、図にありますバスと接続して運行しています。これにより、地域をまたぐ交通ネットワークを形成し、確保維持することで、支援を頂いております。

続きまして、4ページをご覧ください。「3補助内容」についてです。補助内容として四角で囲った部分にありますとおり、予測される費用から予測される収益を差し引いた補助対象経費の2分の1が補助金として交付されます。補助を受けるにあたり、囲った部分の下にありますとおり、補助路線であることの位置付け申出及び事業実施にあたっての利用者数の目標や利用促進策を定めた生活交通確保計画の作成が必要となります。また、補助年度終了後には、生活交通確保計画で策定した目標等に対する事業評価をすることとなります。なお、地域公共交通確保維持事業における補助年度は10月から9月までが1年度となりますのでご注意ください。

続きまして、5ページをご覧ください。ここからが事業評価の内容となります。

「4尾張旭市が目指す地域公共交通の姿」として、事業実施にあたり本市の現状をまとめたものでございます。

本市の地域の特性といたしましては、広域路線として名鉄瀬戸線、基幹路線として名鉄バス及び名古屋市営バス、地域路線として尾張旭市営バスが運行している状況でございます。

また、本市が目指すべき都市交通のビジョンを共有するとともに、その具現化に向けた道筋を明確にするため平成25年7月に「尾張旭市交通基本計画」を策定いたしました。下段の○にありますとおり、計画期間を平成25年度から平成37年度、誰もが利用しやすく安全かつ円滑な持続可能なまちづくりにつながる下の地図のようなイメージの交通体系の構築を基本理念としております。

最後に上段3つ目の○にありますとおり、評価路線である尾張旭市営バスの特性といたしまして、利用者は60歳代以上で70%を越えており、買い物や通院目的で利用されている方が多いこともあげられます。

続きまして6ページの「5. 計画の達成状況の評価に関する事項」をご覧ください。補助路線の事業評価にあたっての目標設定についてです。

先ほど申し上げましたとおり、生活交通確保計画において利用者数の目標を定める必要がございます。本市では、(1)の表にありますとおり、今回評価をしました平成30年は、東ルートは98,000人、西ルートは102,000人といたしました。

目標の利用者数の設定については(2)の考え方にありますように、例年は前年の5月、これは補助申請をするための時期であり、その際に目標を設定することから、それより前の実績を元に設定しています。平成30年は、平成28年度の実績を踏まえ設定した次第でございます。

続きまして7ページの「6目標達成に向けた公共交通に関する具体的な取組内容」をご覧ください。

まず、1つ目の○として平成29補助年度の課題への取り組みでございます。(1)として、先ほどの小規模見直し検討でも申し上げましたが、休日において遅延運行が発生していたことから、遅延調査を実施し、運行状況の把握、分析を実施いたしました。続いて(2)として、こちらも先ほどと同じ内容となりますが、バスロケーションシステムの導入について、システム事業者や他自治体から情報収集を行い導入の検討いたしました。こちらについては、先ほど申し上げたとおり導入を見送る旨の結論に至っております。最後に(3)といたしまして、継続的な利用促進活動の推進といたしまして、こちらは後ほど報告させていただきますが、本市の広報誌へ公共交通に関する記事の掲載を実施いたしました。

そのほかに、2つ目の○の「利用者ニーズの把握」にありますように、バス利用者へのアンケート調査の実施、また、こちらも小規模見直し検討の内容となりますが、運行見直し以降に寄せられた要望の整理をいたしました。最後の○「その他」として、尾張旭市の各種イベントにバス事業者が参加いたしまして、市営バスのPRを実施いたしました。

続いて8ページの「7.計画の達成状況の評価指標とその結果」をご覧ください。設定した目標に対する年間利用者数実績や考察についてです。

一番上の表、平成30年補助年度年間利用者数をご覧ください。東西ルートともに目標値を大幅に上回り、東ルートでは107,837人、西ルートでは124,395人の方に利用していただく結果となりました。前年度と比べましても、東ルートでは4,947人、西ルートでは11,982人と大幅な増加となっております。

大きく利用者が伸びた理由といたしましては、平成28年4月及び平成29年1月に行った運行内容の変更及びダイヤ改正が利用者に浸透したためと考えております。

下の表は、市をまたぐ利用の状況として、市外に設置しております停留所における乗降人数となります。通院目的の利用があるかとも思われますが、愛知医大は大きく利用を伸ばしており、交通結節点として大きな役割担っていることが見て取れるかと思えます。そのほか、名古屋市営バスと繋がる本地住宅、瀬戸市コミュニティバスに繋がる西本地橋バロー前も利用者は増加している状況です。

続きまして9ページをご覧ください。「8自己評価から得られた課題と対応方針」です。

まず、自己評価から得られた課題といたしまして2点ございます。

(1)、休日における遅延運行でございます。こちらは平成29補助年度の評価時から引き続いてとなりますが、休日につきましては晴丘交差点や三郷駅周辺の交通集中による遅延が発生している状況でございます。

(2)として、継続的な利用促進活動の推進でございます。

こちらも前回の公共交通会議において、名鉄バス様よりご報告いただきましたが、愛知医科大学病院線につきましては利用が苦戦している状況でございます。そのため、あ

さび一号を含めた市内を運行しているバス路線について、継続的に利用促進活動を推進していく必要があると考えております。

では、それぞれの課題にどのように対応していくかについてですが、「課題への対応方針」にありますとおり、まず(1)の休日における遅延運行につきましては、遅延調査の結果分析を踏まえ、実態に即したダイヤ改正を検討してまいります。

(2)の継続的な利用促進活動の推進につきましては、市のホームページや広報などにより公共交通に関する情報を利用者が入手しやすくなるようにと考えております。

最後に10ページの「9アピールポイント」をご覧ください。

先ほど申しあげました取り組み以外にも、指定管理者である豊栄交通から提案を受け利用促進策を実施しております。

1つ目は「ゆとりシートの設置」でございます。

ご高齢の方、体が不自由な方、妊娠されている方、小さな子どもを連れている方に優先的に座っていただけるようシートを設置いたしました。

2つ目は「ギャラリーバス」でございます。

バス乗車時のひと時の楽しみになればと、利用者より「秋」に関する俳句を募集いたしまして、応募作品を車内に展示して運行いたしました。利用者より好評であったことから、今後も継続して実施していく予定でございます。

3つ目は「植樹祭ラッピングバス」の運行でございます。こちらについては後ほど詳細をご報告させていただきます。

補足となりますが、豊栄交通と「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。また、10月に開催しました「尾張旭駅前にぎわいフェスタ」内で子どもたちにぬりえをしていただきました。その作品をマグネットにしまして、それを車体に貼り付け12月1日から25日まで「お絵かきバス」として運行いたしました。その際には車内にもクリスマス仕様のデコレーションをしまして運行いたしております。こちらにつきましても、好評であったことから、今後も継続して実施していく予定でございます。

以上、地域間幹線系統確保維持計画にかかる事業評価について、事務局からの説明は以上でございます。

(会長)

ただいま、地域間幹線系統確保維持事業の事業評価について説明がありましたが、質問等ありますでしょうか。

(構成員)

地域間幹線系統に係る補助事業の評価については県のバス対策協議会で行うかと思いますが、県や国の様式とは違いますが、今回は任意の評価ということですのでよろしいでしょうか。

(事務局)

実際には県の様式に従って作成し提出しております。今回の資料は、その中身をピックアップしまして作成しております。

(会長)

尾張旭市はフィーダー系統ではないので、中部様式を少しアレンジした形で評価書を作成しています。このように分かりやすくして市民のみなさんに見ていただき、運行の状況を知っていただくのは大切なことだと思います。

資料の7ページに「バスロケはニーズと合致していないため見送る」とありますが、議題1のグーグルの話もありますので、そういった部分も含めて検討するという書き方にしていきたいと思います。

次に、8ページに乗換えに関する記載がありますが、本地住宅から名古屋市営バスで藤が丘へ行けることをご存知ではない方が多いのではないかと思います。

(事務局)

資料3と今回配布しました広報をご覧ください。「お出かけには路線バスがおすすめ」として12月1日号広報に記事を掲載いたしました。バスを知らないかた、乗換えができることを知らないかたに向けて、本地住宅にはあさび一号や名古屋市営バスが乗り入れており、藤が丘方面へ行くことができることを周知しております。

今後も広報や他の媒体を用いまして周知を図ってまいります。

(構成員)

東ルートを利用している者にとっては市役所で西ルートへ乗り換えないと本地住宅へ行けませんので非常に不便です。私はあさび一号で愛知医大へ移動し、そこから名鉄バスに乗り換える方法を友達に薦めています。本地住宅から藤が丘へ行くには、東ルートでは乗換えがひとつ多いことが難点だと思います。

(会長)

利用者が23万人まで増えていい話だと思いますが、使っていただけてよかったと思われる方が増えれば、なお良いと思います。ただ、いまお話がありましたとおり、問題点もありますので、事務局はそのあたりを整理する必要があると思います。

(構成員)

愛知医大へ行くにはちょうどいいのですが、始発のバスがもう少し早いと助かります。

(会長)

先ほど申し上げていただいた改善点は、すぐに解決できるものではありませんので、みなさまのお知恵を借りつつ取り組んでいければと思います。他にも、改善点等ございましたら事務局までお知らせいただければと思います。

それでは「その他」について説明をお願いします。

その他

(事務局)

資料3につきましては、先ほど説明いたしましたので割愛させていただきます。

資料4の植樹祭ラッピングバスについてですが、豊栄交通様からご提案をいただきまして、来年6月2日に本市にあります愛知県森林公園で開催される全国植樹祭をPRするため、東西ルート各1台ずつにラッピングを実施し、10月22日より運行しております。資料はございませんが、中部経済新聞の紙面にも取り上げていただきました。利用者からも好評を得ております。

なお、ラッピングバスにつきましては植樹祭終了まで運行を予定しております。

報告は以上です。

(会長)

事務局から「その他」について報告がありましたが、質問等ありますでしょうか。特に無いようですので、これをもちまして第2回地域公共交通会議を終了します。