

平成28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28年11月24日（木）
開会 午前10時30分
閉会 午前11時15分
- 2 開催場所
市役所 講堂1
- 3 出席委員
伊豆原 浩二、斎場 賢宜、寺田 千珠子、成瀬 史宣、近藤 博之、
加藤 猛、古田 寛、松本 謙治、渡邊 久志（代理出席）、
石屋 義道（代理出席）、長江 均
計11名
- 4 欠席委員
朝日 茂、高木 秀知、多田 直紀、仙石 忠広、二ノ宮 康延 計5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
(1) 市営バスの遅延状況について
(2) 市営バスのダイヤ改正について
- 8 会議の要旨

あいさつ

(事務局)

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。

本日の代理出席の方や欠席の方につきましては、事前にお配りしました名簿に記載してございますが、追加で愛知県守山警察署交通課の二ノ宮様につきましても、所要により欠席とさせていただくとの連絡がありましたので、この場にてご報告させていただきます。あとは自治会の朝日様の到着が遅れておりますが、出席される予定でございます。

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、よろしくお願いたします。

今日はお手元に議題を2つ用意していただいています。車両を4台から6台に増車し、1時間に1本の運行になったのですが、遅延という状況がかなり起きています。

市の方で遅延状況について調べて頂きましたので、事務局から遅延の説明をして頂いて、その後にダイヤの話をして頂きたいと思います。それでは、議題1の「市営バスの遅延状況について」事務局から説明してください。

(1) 市営バスの遅延状況について

(事務局)

都市計画課の伊藤です。よろしくお願いたします。

それでは、本日の議題の「市営バスの遅延状況について」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の確認をさせていただきますと思います。

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、左上でホチキス止めしています「市営バスの遅延状況について」がA3両面刷りで計3枚、資料2、各停留所の時刻が掲載されている「運行ダイヤ(案)」がA3横で計4枚、資料3、A4の「ダイヤイメージ」、資料4、A3横の「ルート図」、資料5「東ルート左回り第9便の森林公園の通過について」、そして最後に参考資料「市営バス遅延調査」がA3横で計8枚ございまして。なお、参考資料は資料1の遅延状況調査結果の詳細を載せておりますが、時間の都合もありますので、割愛させていただきます。

以上が本日の資料でございまして、皆さま、資料に不足はございませんでしょうか。それでは、議題「市営バスの遅延状況について」説明させていただきます。

資料のうち、資料1「市営バスの遅延状況について」をご覧ください。

平成28年4月に運行見直しを行い、ダイヤの改正、車両を2台増車しての6台体制での運行、運行間隔は1時間に1本を実現、停留所の新設や定期券導入、今まで運行していなかった日祝日の運行を実施しました。

次のページの上をご覧ください。

今年度4月から9月までの利用状況を表にしたもので、上段が平成28年度、下段が平成27年度を示し、平成28年度と27年度の差を最下段に示しております。そして、一番右の欄に4月から9月までの合計を載せており、今年度上半期は102,108人で昨年の80,288人と比較して25%増加しております。

下をご覧ください。

現在の運行ダイヤへの見直し後に発生している課題として平日ダイヤの遅延運行が頻発し、利用者からの問合せや苦情が多数あることです。

遅延の要因として交通渋滞及び工事によるものが挙げられます。特に愛知医大において一般車両、バス、タクシーが停留所付近への集結することにより発生している渋

滞りが慢性化しており遅延の要因の一つとなっています。

また、利用者増による乗降に係る停車時間の増加していることもあり、さらに運行ダイヤ見直しにより利用者から乗務員に「〇〇に行きたいがこのバスで良いのか」といった問合せが多く発生しており、それに伴う乗務員の対応に係る時間もかかっている状況となります。

なお、休日については、平日と比較して利用者が少ないこと、交通渋滞及び工事の発生が少ないことから遅延の発生が少ない状況でございます。

次のページをご覧ください。

こういった状況を受けて遅延調査を実施しました。

調査方法はルート毎に調査員が同乗し、各停留所の到着・出発・停車の時間、乗降者数を調査し、これらを分析することとし、西ルート、東ルート全便にて実施しました。

まずはダイヤとの差が10分以上発生した便がどのくらいあるかを確認した結果、西ルート左回りは1日9便のうち4本発生し、そのうち18分の遅れが発生した便がありました。

同様に西ルート右回りでは9便中5便で最大19分、東ルート左回りは1本で17分、右回りは2本で19分の遅れが発生しておりました。

特に西ルートで遅延が頻発しており1日の運行本数の半分で10分以上の遅れが発生している状況でした。

また、これらの遅れのうち、朝夕については、交通渋滞によりさらに伸びて15分以上の遅れが生じておりました。

本市の市営バスは、市役所に到着してから次の便として出発するまでの間が10分となっておりますので、10分以上遅れが発生すると、次の便にも影響するという状況です。

次のページをご覧ください。

先ほどはダイヤ上の遅延でしたが、所要時間はどうかとも調査しました。

朝夕の交通渋滞により最大の遅延が発生した便を除く平均所要時間は、各ルートとも通常より平均で3～9分遅れる状況で特に西ルート右回りでは全便が通常所要時間を越えていることが確認できました。

つまり、通常の運行についても所要時間が想定していたよりも長くかかっている状況が分かります。

下をご覧ください。

1便当たりで乗降のために停車した時間の合計の平均と1日あたりの利用者人数をルートごとに調べました。各ルートの平均停車時間は6～8分程度で、大きく差はありませんでしたが、西ルート右回りが最も時間を要し、これが先ほどの所要時間88.7分に少なからず影響を及ぼしているものと考えられます。

次のページをご覧ください。

遅延調査の状況から、想定していたダイヤとのかい離が発生しており、全ルート、

全時間帯において、遅延が発生しやすい状況であるということで、これらの遅延を改善する必要があります。

遅延を改善する方法として2つあり、1つはルートを短縮し、停留所を統廃合するという方法です。しかしながら、今年4月に停留所を統廃合したうえでルートを短縮しており、利用者も先ほど述べましたように増加傾向であることから、現状のルート、停留所の維持する必要があるため、この方法は難しい状況です。

もう一つの方法としてダイヤの修正があり、実態に即したダイヤの修正を実施、また遅延調査の結果から部分的な修正ではなく、全体的なダイヤ修正を実施する必要があります。

下をご覧ください。

ダイヤの改正については来年1月4日の木曜日の第1便から実施します。

まず、所要時間を交通渋滞の影響を受けやすい第1便、東ルート左回りを除きますが95分に、その他の便は90分に変更します。

なお、休日（土日・祝日）は、現行の所要時間80分のままとしますが、停留所間の所要時間調整により対応します。

これらの所要時間の延長により、運行間隔は現行の60分を維持することが難しいため、60～70分程度とすることとなります。

また、東ルート左回り第9便の森林公園停留所ですが、森林公園閉園後に当該停留所に到着する時間となるため、今回のダイヤ改正に合わせ、森林公園を停車せず運行します。この内容につきましては、次の議題の中で詳細を説明させていただきます。

次のページをご覧ください。今後のスケジュールです。

12月中旬にはバス車内および停留所にて張紙を貼り付けての事前周知を行うとともに、希望者へ時刻表を配布します。

12月下旬には、時刻表を1月1日号広報折り込み、全戸配布し、平成29年1月4日には新ダイヤにて運行開始します。

事務局からの説明は以上でございます。

(会長)

遅延と利用状況を説明していただきました。来年の1月4日から新ダイヤで運行していきたいとの事ですが、何かご質問、ご意見はありますか。

(構成員)

4ページ、遅延要因の3つ目の利用者からの問い合わせの増加、対応時間の増加とありあますが、これは改正をした4月の当初に多いのか、4月～9月までかけて恒常的に多いのか、車内での問い合わせがあるのか、これが乗務員さんに負担がかかることとなりますか。

(事務局)

はい、そうです。

(構成員)

そういう結果を踏まえて、例えば29年の1月4日以降にダイヤ改正をする時も、乗務員さんの負担にならないような事を、例えば市の方が乗車し、その問い合わせの対応をすれば、若干は遅延の要因が少しは軽減されるのではないかと思います、まずはこの遅延要因の状況の1月以降の対策をお聞きしたいと思います。

(事務局)

4月からの見直しにより、当初からの問い合わせも多かったのですが、運転手の負担になる問い合わせも実際にあります。「このバスに乗ってもいいのか。」といった問い合わせが主だと思うのですが、その説明が今後しやすくなるように、色々と対応を運行事業者と考えています。例えば、今、愛知医大に4台車が入るようになりましたが、その時間帯が4月からの運行では同じような時間帯に入っていたので、できるだけ時間帯が分かれるように、同じ様な時間帯に4台が一気に入ってくる事が無いように少しでも離せるように修正できるように配慮しました。

それから、「西ルートの右回り・左回り、東ルートの右回り・左回り」とルート覚えてる形になっているのですが、実は、市役所のバス停ではそれぞれのルートのバス停に①番、②番、③番、④番と4つのルートに番号が振ってあります。それをこのような時刻表やバスの方向幕にも番号を振ったり、そういった事で少しでも覚えやすくするようにし、問い合わせがあっても「①番のルートに乗って下さい。」等と答えやすいような状況を作ったりと色々と工夫していきたいと考えているところです。

(構成員)

先程の説明で1便森林公園の方に行かなくなるということで、運行距離の延長が変わると思います。今は東ルート・西ルートともに幹線系統の補助を受けておりますので、その手続きの方もよろしくお願いします。

先程の説明で閉園後となるとありましたが、前は閉園時間中だったということですか。

(事務局)

実際には閉園していたのですが、森林公園の方と話をさせて頂き、門を閉めるのを遅らせていただいていたという状況です。実際には実績としてその時間に乗られる方も少ないという状況もありますので、今回からは入るのをやめるという対応をさせて頂くことになりました。

(会長)

9月にご利用が25パーセント増えたことは大変に嬉しい事です。多分、全国的に見ても素晴らしい事ではないかと思えます。愛知県内でもこういった状況は初めてでしょう。1時間に1本の効果がここまであったのかと、また色々探してみたいと思います。その中でも9月は前年比で4,500人の増加とあり、寒くなるとまた状況は変わりますが、この数値を見ている限りではだんだんご利用が増えています。

先程の話では、バス停での停車時間はあまり影響ないとなっていました。やはり停車時間は押さえていかないといけないと思えます。ダイヤ改正で対応ということですが、想定し得る事であれば次の手も考えておかないといけないと思えます。後手に回るのは決して良くないので、先手を打って好循環に回っていければ良いのではないかと思います。

それで次の良い手がなにかあればご提案いただければと思います。

加藤さん、こういった対応で運行事業者として大分苦勞していただいていると思いますがどうですか。

(構成員)

運行事業者の加藤です。ダイヤについては、遅れが18分~20分近くあるのを解消させていただきたいということと、1便の間に次の便まで10分間の時間があるということもあって、8人区で1日回してますけれど、改正後も同じ1日8人区で回すことができましたので、これらを踏まえ、利用者から乗務員への遅延などの問い合わせや事務所への電話の問い合わせも非常に多いですが、今IP無線を積んでいますので、乗務員に現在地はどこかと聞いて、それをまた事務所が聞いてお客さんに答えることで、利用者の不満や乗務員の応答に対する回数も減らすことができるのではないかと思います。

(会長)

先程、想定出来る手をとりましたが、私の考えた一例を申し上げるなら、スマホを使ったバスロケです。今は大変技術が進展していますので、導入の初期投資が80万から100万円で運用に年間4万円と、随分安価です。スマホを使えない高齢者の方などもいらっしゃいますが、そういう時は市に問い合わせをしていただき、市の方で対応をすとして、運行事業者がやると運転手の負担になるので問い合わせは行政の方にしてもらい、運転手さんが運転に専念できるようにその他でフォローしてあげることが大切だと思います。

バスロケのみで解消できるか分かりませんが、そういったシステムを先に導入しているところの情報ももらって次の手を考えていけたらと思います。

(構成員)

現在1日9本でしたが、前は何本でしたか。

(事務局)

7便で最初の1便と最終便だけは半周走っていました。全部で6便というイメージになります。あとは日曜日と祝日が運行していなかった状況です。

(構成員)

1便あたりだとどれくらい利用者が増加していますか。工事はいつか解消されますし、遅延の原因として利用者の増加があるのであれば、1便あたりでどれくらい伸びているかを見る必要があります。1便あたり10人乗っているのが変更後に50人、100人になれば、それは多いですけどそれは現実的な事ではないと思いますが、以前からピーク時のあさび一号は、混んでいる便は凄く混んでいるイメージがありました。それは利用のあるバスが増えたのかどうか、それとも医科大で時間がかかるのが大きくなったのか、そのあたりの見立てはどうだったのでしょうか。

(事務局)

特に今回は、西ルートの遅延が大きいデータが出ていますが、以前と比べると西ルートの車両に乗降している方は全体的に増えています。利用者も増えていますし、そのような状況があることはあります。乗降に手間取ることがあるかもしれませんし、工事についても、今までと比べるとここ2年くらい増加しており、特にルート上での工事が起きております。

確かに運行ルートそのものが、工事や交通渋滞が起りやすい部分を走っているのかもしれませんが、いずれにしても実際に交通渋滞にはまってしまうこともありますし、愛知医大では、名鉄バスさんも、あさび一号も、タクシーも全部同じところに集合してしまう状況で、そのような状態のために時間を要するという状況を我々も豊栄交通も見て確認しています。

逆に言うと、来年の4月以降に、医大バスターミナルにより停留所がまた変わるということで、色々状況が変化していくのを見ていかないといけないという認識も持っていますし、名鉄バスさんにもターミナルの状況を教えていただきたいと思います。

(会長)

積み残しはありますか？

(事務局)

ありますが、かなり減っています。

(構成員)

満員だったので他の車両を回してもらいましたが、待ち切れずにタクシーの乗られた人もいます。

(会長)

利用者増加で仕方がないことですが、遅延が常態化してしまうと、利用者が離れてしまうのでよくありません。色々な要素が絡んでいるので、それらを踏まえて含めて様子を見なといけません。遅延に対してダイヤ改正で対応しようとしていますが、バスというものは難しく、1便1便でその都度状況が変わります。トータルでパッと見て手を打ったらよいという話ではないので、来年の4月からこう直したらよいという意見がありましたら是非お願いします。

色々な状況が分かってきましたが、運行ダイヤを整備して対応したいということで次の議題のダイヤ改正について説明をお願いします。

(2) 市営バスのダイヤ改正について

(事務局)

それでは、議題2「市営バスのダイヤ改正について」について説明させていただきます。

資料2「運行ダイヤ(案)」をご覧ください。

議題1にて説明しました改正案にて作成したダイヤがこちらになり、右下に1とあるページが西ルートの平日、次の2ページが休日、次の3ページが東ルートの平日、最後に4ページが休日となります。

それでは1ページに戻ってください。細かい時刻が載っておりますので、代表で左にあります表「西ルートの平日左回り」で説明します。

表の左から停留所名称、各停留所間の距離と所要時間を示した「キロ程」と「所要時間」で、所要時間には現行の80分、改正後の第1便に適用する95分と残りの便に適用する90分を示しており、そして最後に1便から9便までのダイヤを記載しています。

なお、停留所間の所要時間は豊栄交通と遅延調査や乗務員の聞き取りを行いながら調整しており、中には現行の時間より短くなっているところもあります。

これらの調整の結果、市役所においては①～②で80分、②～③で60分、③～④、④～⑤で70分、⑤～⑥は60分、⑥～⑦、⑦～⑧が70分で⑧～⑨が60分間隔となります。

資料3「ダイヤイメージ」をご覧ください。

こちらは、各ルートの車両ごとの運行状況をバーチャートにして示しており、上段は現行、下段は今回の改正後、緑が西ルート、青が東ルート、色の濃いバーが右回り、薄いバーが左回りとなります。

上段の西ルート①をご覧ください。8時15分に右回り第1便として運行し、9時35分に戻ってきて10分後の9時45分に左回り第2便として運行されます。その後右、左と運行した後、1時間空いて、午後3時15分から右、左と運行し午後6時5分に運行終了となります。

これが、改正後は下の段のようになります。

西ルートの①をご覧くださいと、8時10分に右回り第1便を95分で運行し、9

時45分に戻ってきましたら15分の休憩ののち10時発左回り第2便として運行します。

このような形で、東ルート左回り第1便を除く各ルート第1便を95分、それ以外の便を90分で運行し、1日8時10分から午後7時10分まで運行することとなります。

資料4及び資料5をご覧ください。

議題1にも触れましたが、東ルート左回り第9便の森林公園停留所の通過について説明します。が、資料4の赤マルで囲った部分が該当する「森林公園」停留所です。この部分を拡大した地図及びルートが資料5になります。

平日の東ルート左回り第9便ですが、現行では午後6時15分に森林公園に到着するものですが、実際に森林公園閉園後に施設内に入って運行している状況となります。当初は森林公園を管理する県有林事務所や指定管理先の業者と調整し、閉園後も業者に残ってもらい、市営バスの最終便通過後に駐車場を閉門していただくことで現行ダイヤといたしましたが、最終便の森林公園での利用が0であること、交通渋滞により最終便が遅れた場合、業者に閉門を待ってもらっている状況を踏まえ、最終便につきましては、森林公園停留所を停車せず通過する形とします。その結果資料5の下の地図にあるとおり赤い線の部分は通行せずショートカットして運行するものとなります。

資料2の運行ダイヤ表にも通過する形で記載させていただいております。

事務局からの説明は以上でございます。

(会長)

以上、事務局からの説明が終わりましたが、何かご意見、ご質問などありますでしょうか。

(構成員)

愛知運輸支局です。この資料3のダイヤイメージですが、現行ルートだと1時間大きな休みがありますが、改正後には運行しない時間はありませんが、運転手の休憩ができるように上手く組んでいるということによろしいでしょうか。

(構成員)

今は6台で8人区ですので、休憩をきっちり1時間取れるようにダイヤを組みました。市役所で運転手の休憩室も用意していただきました。

(会長)

申請するときに休憩室設置なども書いてください。

(構成員)

安全面に対してお聞きしたいのですが、運行前の健康チェックはどのようなことをしていますか。

(構成員)

定期健康診断をやっておりまして、始業点呼の時にはアルコールチェッカーでチェックします。対面点呼をしておりますので、睡眠時間・体調こういったものを運行管理者が対面でチェックをして始業点呼をします。あと、本社の方で脳ドックとSAS（睡眠時無呼吸症候群）と負荷心電図、これを随時進めております。このように健康管理をしていきたいと思えます。

(会長)

1月からの改正の場合、支局への申請には期限に間に合いますか。

(構成員)

そうですね、12月4日までには届けをだして頂きたいです。

(構成員)

11月中には申請が出せるように準備しております。周知も12月に入ってしまうので、早く行わないと利用者への周知も遅くなってしまいます。申請後のチェックが入らない内に周知を進めていくことについて支局にも理解していただきたいです。

(会長)

時間がないので、申請と同時くらいにバス停や車内でPRする必要があります。バス停とバスに案内を出すだけでなく、バスの運転手さんにも車内で言ってもらいたいかもしれません。

(構成員)

1便の始発が前倒しになったので、1便を利用される方には特にお知らせをしないとけません。

(会長)

時間が早くなることをお知らせしないと、バスがもう行ってしまったということになってしまう。他の便は時間が後ろにずれていますが、1便は10分ほど早くなっていますから、あの手この手で、時刻が変わるという情報だけでも先にPRしていきたいです。

(構成員)

尾張旭市の立場から少しだけお話させていただきますと、資料1で皆様方にご説明させて頂きましたように、上半期では平成28年の4月から運行の見直しをおこないまして、利用者の方は25%ほど増えており、上半期で10万人を超えたということで、今年度おそらく20万人前後の利用が見込めるというような嬉しい話も実態としてはございます。

とは言え、「バスはもう行ったのか」というような問い合わせも何度も伺っております。ダイヤは私ども市と事業者とともに、市民の方々にお約束をしている事ですので、信頼を損ねないようにしていきたい、そのような中で現状にあわせた見直しの実施をしていきたいと思っております。関係の皆様方には手続きの関係でご無理を申し上げるということもありますが、私どもとしては1月4日に変えられるように進めていくのでご協力よろしくお願ひします。

(会長)

4月からの愛知医大のターミナルで状況も変わってくると思いますが、データをしっかり取って状況を把握して柔軟に対応して下さい。

よろしいでしょうか。このダイヤで1月4日から進めてよいでしょうか。

(構成員)

異議なし。

(会長)

ありがとうございます。了承いただいたということで進めてまいります。

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

その他

(事務局)

地域公共交通会議構成員の公募委員について、渡辺鎮夫氏の退任に伴い、後任の方について、年内12月に入ってからになりますが、公募をしていきたいと考えております。基本的にはこれまでと同様にバスの車内で公募をしていきたいと思っておりますが、渡辺さんが西ルートの利用者の代表となっておりましたので、今回も西ルートの車両の中で公募させていただきたいと考えております。

(会長)

追加募集方法など、これについてなにかご提案はありますか。

(構成員)

募集の案内はどのような方法ですか。広報には載せないのですか。

(事務局)

バスの車内で募集し、広報には載せないです。

(会長)

今から広報に載せるとなると2月ごろになりますか。

(事務局)

2月になります。ただ、基本的にはよく利用されていらっしゃる方をお願いしたいという思いもありますので、バスの車内が一番適切かと思っています。

今回は、定期券購入により窓口にいらっしゃる方も多く、そういう方との接触もできるため、そういう方には案内させていただきたいと思っています。

(会長)

募集案内は、車内と定期券購入窓口での案内でよろしいでしょうか。

西ルートのご利用のしている方の中から先着順ですか。

(事務局)

募集案内についてはそのとおりですが、先着ではなく一応公募期間を設けまして、複数の場合は応募の動機を考慮して選考させて頂きたいと思っています。

(会長)

それでは、そういう方法で公募をしていただくということをお願いします。

その他に何かありませんか。

(構成員)

12月にむけて、あさび一号をデコレーションとまではいきませんが、クリスマスの飾りつけをして市民の方にアピールできたらと思っています。

(会長)

是非おねがいします。

(構成員)

免許証を自主返納された場合、尾張旭市ではどのような特典がありますか。

(事務局)

11枚綴りの回数券1冊です。

(会長)

1冊では慣れていただく期間なので、もう少し特典があるといいかもしれません。

あさび一号の1時間に1本の運行が免許返納の足代わりにならないかそのあたりをお聞きしてみたいです。免許返納した方々に使っていただき、1時間に1本あればなんとかなるのか、いやいや、もうちょっと欲しいなのか。

(構成員)

何名の方に免許返納で回数券をお渡ししましたか。

(事務局)

他の部署で配っているため、集計した数字はもっていませんが、それほど多くはありません。

(会長)

そこを分かっていないと思うので、逆に言うとそういうこともPRして、高齢者の方の事故を減らすという受け皿になることも大切だと思います。

今年4月からバスのサービスが増えて、ご利用が25%増えたということは喜ばしいことですが、そういうことは皆で共有しないといけません。皆さんにも「こんなに増えたよ」というメッセージをぜひ出してほしいです。ひょっとしたら、もっと増やして欲しいという意見もあるかもしれないし、どうなるか分かりませんが、私達の生活の中でこういう仕組みが皆さんにとって利用しやすいかたちになっていければ、こういう形になるというのを評価したいです。尾張旭市だけではなく、他の市町にも伝わっていくと、他の市町でもいい仕組みを作ってもらえると思います。

地域の皆さんの足として、市民の方の生活に寄与していけるというのが大変大切なことだと思います

それでは、これ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。