

平成27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27年8月28日（金）
開会 午前10時
閉会 午前11時40分
- 2 開催場所
市役所302・303会議室
- 3 出席委員
伊豆原 浩二、中野 衛、塚本 榮、渡辺 鎮夫、寺田 千珠子、成瀬 史宣、
近藤 博之、加藤 猛、清水 徳幸（代理出席）、古田 寛、松本 謙治、
白木 広治、浅田 裕人（代理出席）、中野 靖（代理出席）、長江 均
計15名
- 4 欠席委員
多田 直紀、近藤 敦 計2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 秀紀
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) 運行方法の検討について
(3) 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27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。

私は今年4月から新しく都市計画課長を拝命しました出口と申します。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あいさつ申し上げます。

（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。今年度初めての会議ということでございますの

で、一言ごあいさつさせていただきたいと思います。

本日はご多忙の折、また足元の悪い中ご出席いただきましたことありがとうございます。また皆さま方におかれましては、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。

本市の市営バスの運行につきましては、平成16年の試験運行から10年が過ぎました。この間、車両をマイクロバスに替え、ルートを3ルートから4ルート、そして双方向のループ型に変更、障がい者の料金の無料化や停留所の増設・移設を行うなど、様々な見直しを行ってまいりました。その結果、現在では利用者数は年間15万人を超える状況となっております。

一方では、市民の皆さま方からは色々なご意見をいただいております、また車両につきましても走行距離を重ね、更新の時期を迎えております。

そのため、昨年度から運行方法見直しの検討を行い、今年3月の公共交通会議におきましては「現行の運行ルートを基本とした見直しを行う」という方向性が示されました。

今年度も引き続き、運行見直しの検討について進めてまいりますので、地域公共交通会議の構成員の皆さまにおかれましては、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、開催にあたりましてごあいさつとさせていただきます。本日はよろしくお願いをいたします。

(事務局)

それでは、具体的な内容に入る前に、今回、人事異動等により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います。

お手元の資料の「次第」の次にあります「構成員名簿」をご覧ください。

まず、名簿の上から7番目でございます、名鉄バス株式会社からは、近藤様、12番目でございます、愛知県交通運輸産業労働組合協議会からは松本様、その1段下、中部運輸局愛知運輸支局からは、白木様、さらにその1段下、愛知県振興部交通対策課からは、小久保様に新しく構成員に就任いただきました。なお、小久保様につきましては、本日は欠席のため、代理で浅田様にご出席いただいております。

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。

なお、本日は、議題にも挙げてございます運行方法の検討につきまして、昨年度に引き続き、運行改善業務を受託いたしました株式会社国際開発コンサルタンツのスタッフもオブザーバーとして参加させていただいておりますので、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、よろしくお願いたします。

(会長)

それでは改めましておはようございます。今日は今年度初めてではございますが、前回までにいろいろご議論いただきました運行方法について、最終的なまとめをしたいと思います。来年の4月から見直すということで、まだ若干時間があります。今年中くらいには成案として申請をすることになるかと思いますが、忌憚のないご意見をいただけたらと思います。

今日は、議題がその他を含めて4点でございますので、よろしく申し上げます。

それでは議題に入りたいと思います。まず始めに市営バスの運行状況について、事務局から説明をお願いしたいと思います。

(1) 市営バスの運行状況について

(事務局)

都市計画課の伊藤です。よろしく申し上げます。

それでは、本日の議題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が、その前にお手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。

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いた「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26年度尾張旭市営バス利用状況報告書」の冊子がございまして、その次に「資料2」としてA3カラーの「再編ルート案」が1枚、そして次に「資料3」として「車両更新について」がございまして。

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1「市営バスの運行状況について」担当から説明させていただきます。

(事務局)

都市計画課の大谷です。よろしく申し上げます。

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26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ページをご覧いただきたいと思います。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26年4月1日から平成27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2台、計4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ます。

運行日につきましては、平日及び土曜日とし、日曜日、祝日及び年末年始は運休

としております。また、運行時間は8時20分から17時30分までとし、1日7便を運行しており、運行距離は、西ルートが23.9km、東ルートが24.2kmとしております。

続いて4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。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26年度の年間利用者数は152,693人で、25年度と比較して860人の減少でございます。これまでは、増加傾向にはありましたが、初めて減少となりました。なお、有料利用者数は3,153人の減少、無料利用者数は合計で2,293人の増加となっております。

続いて5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すとおり、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、例年、東ルートと西ルートで比較すると東ルートの利用が多いのですが、今年度下半期は西ルートが多い月もありました。これは、愛知医大スクールバスが運行したことに伴う東ルートの利用者の減少によるものと考えられ、先ほどの年間利用者数の減少もこれに起因するものと思われまます。

続いて、6ページの下段をご覧ください。昨年度における西ルート及び東ルートの「運行便別利用者数の状況」でございます。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」「第3便」「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、2～4便の利用が多いことが伺えます。

それでは、7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9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、10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、18ページに至るまで記載してございます。上段の平成26年度のグラフと下段の平成25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。反対に、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、19ページから22ページをご覧ください。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、23ページをご覧ください。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。

23～24ページにわたる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24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。27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年度以降、5,100～5,200万円を推移しております。運賃収入、収入率についても平成21年度以降ほぼ横ばいに推移しています。なお、平成26年度の市営バス利用者一人当たりの運行経費は、358円となっております。

次の28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。

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。30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26年度は12月4日に実施いたしました。

31・32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33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、33ページの年齢別割合ですが、25年度と比較して、60歳以上の利用が一番多いのですが、20歳代以下の利用が割合として増えております。全体の利用と比較すると大きくありませんが、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ページ下段の「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す。

利用者は、60歳以上、女性の利用が約7割でございました。また、職業については、主婦（夫）または無職の方がほとんどであり、自ら運転できる交通手段を持たないと答えた方が約5割となっております。

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「足」として、あさび一号は利用がされているといえます。

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、何かご質問ご意見ございませんでしょうか。

アンケートでは、高齢のかただけでなく、若い皆さんにもお使いいただけるようになり、大変いい事であると思っております。

しかし、逆に利用者数が減り、その理由が愛知医大のスクールバスが尾張旭の駅から愛知医大へ運行されたことによるという説明がありました。それは、簡単に言えば高齢者の方のご利用が減ったというイメージとなります。当初、あさび一号は「元気な高齢者の方に何とか足を確保しよう」ということでしたが、少し利用の形態が変わってきたと感じます。利用先として病院があるという説明ですが、減少したのかどうかを少し考える必要があります。豊栄さんの方で、感想で結構ですので何かお気づきの点があったら教えてください。

(構成員)

一番の原因は愛知医大のスクールバスだとは思いますが、詳細な分析は出来ていません。愛知医大によるものか、他の停留所がどう変化したか分析をしたいと思います。

(会長)

私たちは再編した際、皆さんにどのような影響があり、どういう風に変化したかまで整理する必要があります。利用状況を調べていただきたいと思えます。事務局にもよろしくお願ひします。

尾張旭市では未就学の子供たちと障がいをお持ちの方、それからその介護の方に対しては無料とになっております。資料1の4ページを見ていただくと未就学、障がいをお持ちの方の利用が増えています。これもやはり市民の皆さんに認めていただきつつあり、色々な方にご利用いただいている結果でもあると思えます。特に障がいをお持ちの方が26,500人と最近かなり増えており、大変うれしく思います。この辺も私たちは少し考えて、またご利用いただけるようサービスを展開していきたいと思えますので、よろしくお願ひします。

それでは、引き続きまして、議題2「運行方法の検討について」に移りたいと思えます。事務局から説明をお願いします。

(2) 運行方法の検討について

(事務局)

それでは、議題の2「運行方法検討について」ご説明させていただきます。

資料2「再編ルート案」をご覧ください。

平成16年12月の試験運行開始から平成20年度の本格運行を経て、様々な見直しを行いながら現在の運行となり、年間15万人の利用となりました。また、収支率が20%を超え、利用者アンケートで8割を超える方からよいとの回答をいただいております。しかし、様々な環境の変化や市民からの新たな要望を受け、昨年度、運行方法見直しの検討を実施しました。そして、今年3月に開催しました地域公共交通会議において見直し素案を報告させていただき、その見直し素案をもとに事務局にてルートを検討いたしました。資料2の再編ルート案はその事務局にて検討した案を載せております。なお、再編ルート案につきましては、今年7月に市民懇談会を開催した際にご参加いただいたかたにもご覧いただきました。本日ご出席いただいた中野様、塚本様、渡辺様にもご参加いただきました。誠にありがとうございました。

それではルートの説明に入る前に、昨年度の振り返りとして資料に右側にあります見直し素案について説明します。あさぴー号の見直しにあたっては、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い、次の5点の実現について検討します。

「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」です。

そして、現行の運行ルートを基本とし、これらの見直し素案を踏まえて検討したルート案でございます。右下に概要を掲載しています。路線延長は現行ルートとほぼ同じで、所要時間も現行とほぼ同じです。現在各ルート2台のバスにて運行していますが、それぞれ1台ずつ増やして各ルート3台とし、所要時間の下にあります運行ダイヤのとおり運行することで運行頻度60分に1本程度の運行とします。

それでは、左のマップをご覧ください。青が東ルート、緑が西ルート、赤が名鉄バス、名古屋市営バス、他市のコミュニティバスとなっており、黄色の点線が今回のルートにより廃止となる部分です。また、マップ中にアルファベットのAからFと大きく赤い点線の○で囲っている部分が今回新たに乗入れを行う部分です。

その部分について説明しますので、まず、東ルート、Aをご覧ください。当初のルートから西に変更し、市の平和墓園近くに停留所を設けます。次にBをご覧ください。こちらには森林公園があり、園内に停留所を設け、森林公園に乗入れます。次にCをご覧ください。こちらには市の公共施設「多世代交流館」があることから、近くに停留所を設けます。東ルートについてはこの3つが新たに乗入れるところとなります。

それでは、緑色の西ルートにありますDをご覧ください。ここには城山公園やスカイワードあさひがありますが、現在の停留所を北に移設し、公園内に停留所を設けます。

次にEをご覧ください。ここには現在「本地住宅前」という停留所がありますが、この停留所をすぐ近くにある名古屋市営バス様の本地住宅ターミナル内に移設させてい

ただきます。最後に市の南部にあります、F、愛知医大をご覧ください。こちらにつきましては、現在東ルートのみ愛知医大に乗入れておりますが、今回の運行見直しに合わせて、西ルートにつきましても愛知医大に乗入れます。

以上西ルートにつきましてもこの3つについて新たに乗入れを行います。

これら新たなルート、乗入れを行うことに伴い、黄色い点線で示したルート及び停留所については廃止となります。

なお、廃止となるバス停につきましては、代替案として今回新たに設けるルート上に停留所を設けることによりそちらでの利用をお願いすることになります。

また、今後、新たな停留所を設置する場所につきましては、地先にあります地権者にご協力いただくようお願いいたしますが、多少停留所位置が前後する場合があります。

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、新しいルート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)

廃止される黄色い部分ですが、これは停留所の利用者があまりいないなどを考慮して決められたのですか。

(事務局)

その通りです。ただ、なるべく近くに代替の停留所を置くようにしております。

(構成員)

見直しの素案で19時まで延長とありますが、市内で渋滞するところが多く、本当に19時までの要望が強く、どうしても19時までしないといけないものなのですか。今回の見直しの際、「運行ルートや時間がもっと短縮される」とか「ルートは変わらないけどもっと便利にします」とかあると思います。19時まで延長するという要望は強いのですか。

(事務局)

19時までの延長というのは、通院されている方やスーパーに買い物へいく方で、夕方に行くときは片道しか使えないといった要望が市民懇談会でも意見としてありまして、そういう要請に答えるということでございます。

(構成員)

利用促進策としてどのようなことをするのか、見えていませんが、今回見直しをする時に住民の方にインパクトのある分かりやすい周知をしていただくと、利用者

にわかりやすいということもありますのでそのような周知をお願いします。

(構成員)

新設のバス停の名前はどのようになりますか。

(事務局)

新設のバス停名はまだ決まっておりませんが、停留所設置のお願いを一部はすでに進めています。大型商業施設はその商業施設の名称の停留所にした方がいいのではないかというご意見かと思いますが、そのような部分も交渉していきたいと思っております。

(構成員)

見直しは来年4月という話なので、今後はこの会議を何回くらいやるのか、広報はどのくらいのタイミングでやるのか、というスケジュールを教えてください。

(事務局)

地域公共交通会議につきましては、今日を含めて最大で4回と考えております。今後のスケジュールですが、ルート等基本的事項については、年内にある程度固めまして、12月議会で、条例改正などを市内部で進める必要があります。それと合わせて、中部運輸局愛知運輸支局ともいろいろ車両に関する調整を進めております。そして、最終的には2月頃に市民に再編に関するPRを行うことができれば良いと思っております。年内にはある程度内容を固めたいと考えております。

(構成員)

すごく改善される部分が沢山あって嬉しいですが、予算はどうなりますか。車を西で1台、東で1台の2台を購入し、ルート変更や新しい停留所を設置したりすると費用は概算どれくらいになるか気になります。

(事務局)

予算についてはこれから予算要望し、査定等を行うこととなりますので、今ははっきりとしたことを言うことができませんが、昨年から運行見直しの方向性については議論しており、その中で概ね運行経費は、車両が2台増えるので今の1.5倍くらいになると考えていただければ分かりやすいと思います。それを認めていただけるよう、市内部で一応合意された中で見直しを進めているところです。

(構成員)

市議会で反対が多くて予算案が否決されてしまったらどうなるのか。

(会長)

事務局では答えにくい話だと思っておりますので、みなさんでお願いしていきましょう。ただ、見直しの方向性としては昨年度から話がありました、2台追加し、新しく導入する方向については考えていただいているという事でよろしいですか。

(構成員)

28年度からこの見直しを実施していくことについては、市の執行部や市長、副市長を含め財政部局にも、逐次申し上げており、また市議会議員につきましても個別ですが話をしております。本会議で話されたことや市民懇談会でいただいたご意見等を集約しながら、最大限それが実現できるように努力していきたいと思っております。

それとルートの変更や、増車によりこれまでと状況が変わってまいります。以前私が担当していた時に、停留所を1つ動かすだけでも随分利便性が損なわれたというお話をいただいたこともありました。逆に、利便性が向上したと言う声はなかなか私たちには聞こえてこないです。その中で60分に1本に頻度を高めて欲しいというお話は、この制度が始まった頃からずっと言われていたことです。それを実現するべく車両を増やし、また、利便性を向上させるために、やむを得ず廃止する停留所もありますが、実際に運行し、そしてまた意見があればまた皆さまにお諮りしながらより精度を高めていきたいと思っております。

(会長)

実現できるであろうと今のところは見通しがある事でよろしいかと思えます。

先ほどの意見にありましたが、市民の皆さまにどこまでメッセージ出せるか、PRしながら進めることが大切です。これだけのサービスを向上しようということなので、市民の皆さんに利用いただくことが一番の話です。そのため、利用促進策については、私たちは大切に考える必要があります。

アンケートでも運賃が100円は妥当であるかとの質問に対して、結果を見ると200円でもいいという答えもいただいている。つまり、割安感というのもある訳で、市民の皆さんに「こんな所まで100円で行くことができる」という部分も含めなければいけません。今までと違った市民の皆さんへのメッセージを発信する方法を考えなければいけないと思えます。

まずは、利用していただくことが大前提ですから、サービスの状況が1.5倍になるのであれば、利用者が1.5倍増加したとなれば大変ありがたいですが、本当にそのようになるかどうかです。少し言い方は悪いですが「利用してね、利用してね」と言うだけではなく、もっと強いメッセージを出していくような方向を考えなくてはいけないのではないかと思います。

今日は話題になっていませんが、愛知医大のターミナル機能について、若干私が聞いている範囲では、実施にはもう少し時間がかかる見込みであると昨年度の地域

公共交通会議で話が出ておりました。それらを踏まえ、今回の見直し案が民間の路線バスと競合しないような形でうまく組み合わせてネットワークを構成するというのがすごく大切であると思います。そのため、上手に調査を行い、評価、チェックをする必要があります。説明のあった再編ルートについて、この方向でご了承いただけるということであれば、次の段階としてどのような評価、チェックを行うかということだと思えます。

もう1つは、ルート変更の申請とは別問題ですが、利用促進策みたいなものをどう考えていくのかが大切です。先ほど2月頃にメッセージするとの話でしたが、全て決まってから発信するのではなく、「1時間に1本になる」というような辺りを早めに市民の皆さんにメッセージを出していくべきかと思えます。その後、ルートが確定したら、2月に正式にはこういうルートになりますという発信になると思います。情報の提供というのはすごく大切だと思うのです。また、19時まで延長するという話も市民の皆さんに早めに伝えていくなど、「昨年度1年間何をしていたのか」と言われる前に伝えることがすごく大切かと思えます。

利用促進については、構成員の皆さまにもご議論いただく方向であれば大変ありがたいです。今日は、連合自治会の会長さんも副会長さんもお見えなので、会合があるときにぜひ各連合自治会のかたにこういう状況だという事を伝えていただき、あさぴ一号に注目してくればよいかと思えます。事務局には、少し次のステップのことを考えていただいて次の会議には皆さんに検討していただくことをお願いしておきます。

それでは次の議題「車両更新について」事務局から説明をお願いします。

(3) 車両更新について

(事務局)

議題2において、説明しましたルートを運行するため、更新する車両について説明させていただきます。資料3をご覧ください。

更新車両の車種は、今年3月の会議において説明させていただきましたとおり、現行車両と同じ、三菱ローザロングとショートでございます。

車両の数につきましては各2台であり、現在運行している車両のうち、平成19年に導入したロング、ショート各1台、計2台を更新し、さらに2台増車して計6台で運行します。

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ありません。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あり、現行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。

次にバリアフリー基準についてです。更新車両につきましては、現行車両と変更ありませんので、基準に適合しておりません。

なお、更新車両の選定においては、バリアフリー適合車両の導入も視野に検討しまし

たが、ルート上に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、また、乗客の安全性及び輸送力を確保するために着座席が多いことを考慮し、現行と同様の車両を導入する必要があります。そのため、現行車両導入時と同様に適用除外認定を申請します。

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」を実施しています。

市営バスにつきましては、車いす使用者のかたが座った状態で乗降することはできませんが、車いす使用者の移動手段を確保するため、現在、代替措置について福祉部局と連携して検討している状況です。

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す。

これについて何かご質問ご意見ございますか。

(構成員)

説明ありました座席ですが、今は前向きの座席ですが、横向きの座席であれば、通路が広くなり、利用しやすくなるかと思います。また、障がい者の方が乗車される場合も、横向き座席であればスペースが空くと思うのですが、運行事業者としてはどうお考えですか。

(構成員)

横向きで一列に並ぶというのは、車内事故が増えるかと思われます。手で掴まる所が無く、ブレーキを踏んだりすると、横に体が振られるので、高齢者や障がいの方は大変かと思います。また、今は乗降時に座席を掴まりながら乗降されますので、むしろ横向きの場合、持つ所がなくて危険かと思います。

(構成員)

瀬戸電のように座席の途中に握り棒を設置すればいいのではと思います。そのような整備にはかえってお金がかかるのですか。

(構成員)

車両改造となり、費用が発生します。

(事務局)

私も車両を検討するにあたり様々なバスにも乗りました。確かに横向きのバスにも乗りましたが、先ほどの発言のとおり、安全性という部分では今の座席の方が安全と思いました。乗り心地の点でも、横向きでは座って30分ほど乗りました

ら、かなり酔いました。これは、乗客にとってもあまりよくないと感じました。

(構成員)

確かにルート案を見ると直線が少なく、曲がる所が多いです。そういう面もあり、安全性についても分かりますが、横向きならば乗降に便利な空間が出来ます。また、知り合いが乗車したとき、向いあって話が出来ることもできます。これは今の座席では難しいと思います。将来に向け同じバスばかりではなく、横向きのバスも含め、色々な種類を考えるのもひとつかと思えます。

(事務局)

バスを通じて市民の方々の交流が進むというのは、私どもも大変ありがたいことですし、大切に思っている部分ではあります。しかしながら、そうは言っても何よりも安全性を重視して皆さんをお運びするという事を考えておりますので、現時点では横向きというよりは現行の座席の状態での車両ということを考えております。今後もそのような何かいい物があれば、また検討していきたいと思えます。

(構成員)

今後のアンケートで、横向きの座席について意見を聴くことができるような質問項目を組み込んでもらうのはどうかと思えます。

(事務局)

検討させていただきます。

(会長)

細い道をぐるぐる回ることは中型車両ではできません。バスの大きさには限度があるので、皆さんで乗り合う限り、この大きさの範囲で対面式のいわゆるロングシート型はほとんどなく、あるのはポンチョくらいです。

しかし、現在のあさび一号は、1便当たり平均20人乗車しており、座席がそれ以下の場合、全員座れません。それをどうクリアしていくかということも、皆さんで考えなくてははいけません。資料1の利用状況報告書の23、24ページにある乗車人員のとおり、高齢者の皆さんが何人ぐらい乗車していて、立ち席をここで要求するのかという話なのです。そのため、「皆さんが車内で交流し、楽しく話し合いながら乗る」という部分とどう折り合いをつけていくかということをお我々は考えなければいけない訳です。楽しい乗り物にし、さらに今の道路幅ルートの中での道路を運行できる、幾つかの条件を全部上手にクリアできるのは、三菱の車両なのかどうかという辺りをもう一回整理し、それらも考慮して車両を考えていくべきではないかというご提案だと思えます。

(構成員)

今回の車両がこのように決まった背景は、いろいろ角度から考慮して最終的にご決断されたと考えておりますが、私の立場で引き続き要望するのはやはりバリアフリー化の実現というところです。今回できなかった理由の中に狭あいなルートや急こう配な坂道、そういった曲がり角があるということだったので、その場合、バリアフリー化を実現するためにはどうしたらいいのか考えると、出口が見えてきません。ルートの変更がない限りはなかなかバリアフリー化や車イスへの対応というのが実現は難しいのかなと感じております。

安全とか効率という案のご説明でしたが、そのような視点も非常に大事かと思いますが、障がいという立場に立つと、説得力としては非常に弱いものがあります。やっぱり一番交通の弱者ですので、そういったところに手を差し伸べられる交通機関であって、あさび一号みたいな公共交通に頼らざるをえないと感じます。少数ではありますが、そういった視点で検討していただくと非常にありがたいと考えております。

(事務局)

先ほども少し説明させていただいたとおり、障がいのある方々に対する移動手段の確保という点では、市営バスだけではなかなか実現できていない状況でありますので、市の内部では福祉部局と移動支援が市の方として出来ていないのかというようなことの調査も含めていろいろ検討している状況です。今すぐこういうことが出来るという話は言えないのですけれども、引き続き検討をしている状況です。

(構成員)

資料に障がい者タクシー利用料金助成事業及び輸送サービス利用助成事業を検討していただいているということでした。少し調べましたところ、障がい者タクシー利用料金助成事業については1回500円年間36枚、18,000円これは非常に幅広く身体障害・知的障害、精神障害そういった方に助成されている事業ということでした。これについては私の方から提案という事はありません。

次の輸送サービス利用助成事業については、肢体不自由1級2級で、自力で移動することが困難で電動車イスの方がイメージされますが、これが1回乗車につき4,000円の綴りで12枚です。48,000円分の助成がされている訳ですが、この4,000円というのが非常に使い勝手が悪いというような意見を少し耳にしております。大半の方が市内の受診のためリフトタクシーを利用しておりますが、愛知医大や労災病院の場合、距離は5km以内なので、1回の利用で4,000円もかかりません。しかし、4,000円チケットはおつりが出ません。12枚なので、往復で考えると実質6回しか使えないのです。チケットの使いやすさという点で、福祉課の方とご検討いただければと思いました。

(会長)

今ご指摘の意見については、福祉との調整が必要です。どこまでが福祉でどこまでが交通かということを決めることは難しいですが、実態というのを見ていただき、どのように展開し、どうサービスしたらよいかもチェックしながらいいサービスにしていくことだと思います。資料1の4ページで障がいの方の利用者が26,000人を超え、全体の15%となっており、これもどんどん増加しているということになると、今まで以上に利用できるようにするにはどうしたらいいか、私たちは少し整理していかなければいけないと思います。また、これらを踏まえて車両を考えていく必要があります。やはり皆さん一緒に乗車していただき、皆さんと一緒に行き、色々な交流が出来るというのが一番いいと思います。先ほど事務局から福祉課と調整しながら検討しているということで、これからどのようになるか分かりませんが、ぜひ、今のご意見ご指摘を認識して、いいサービス提供を検討してもらえればいいと思います。

(構成員)

皆さんから様々なご意見をいただき、おっしゃる通りだと実感しております。私の立場から話させていただきますと、今度見直される路線についても、国交省から補助金を出させていただくということになるかと思えます。その立場からお話しさせていただきますと、特に福祉部局とも今後のまちづくりについて検討していただくことになると思えます。その観点からも市民の皆さんにこのバスはこういうポリシーでやっているということを知っていただく必要があるかと思えます。

また、それに絡んで、国からは公共交通網形成計画を策定して下さいと各市町にお話しさせていただいています。必ず計画を作らなければいけないということではありませんが、福祉部局や都市整備部局との調整を含めて、ポリシーを固めていただき、委員皆さんのご意見をお聞きしながら計画を策定することも大事だと思うので、是非その辺をご検討いただければと思います。

(会長)

ありがとうございます。

尾張旭市では、交通の基本的な考え方は計画を策定していますので、総合連携計画は策定していません。形成計画いわゆるまちづくりにおいて、観光という部分では、森林公園も関係しています。市の総合計画も新しくなりましたから、これらと整合した形成計画というものがあれば、その方向性に基づいて計画を実行していきますので、利用促進も含めて大切なことだと思います。大変いいご指摘をいただきましたので、事務局には、他の市町の形成計画にも精通している国際開発コンサルタントと、そういった事も含めてご検討ください。

(構成員)

1年前に市長あてに5つの点において要望書を提出しましたが、そのほとんどが今回の見直しで実現することになり、大変ありがとうございます。

もう1点ですが、今回の見直しは、健常者優先の見直しだなと感じました。以前、車両の更新の際には、バリアフリー対応車両を買うという意見がありました。しかし、車両を大きくし、さらにあさび一号の利便性を維持しようとしたら、コースを増やして車両の台数も増やすことになり、非常に費用がかかるため、現行車両でもやむを得ないという方針転換を行い、今回の見直しが始まったのではないかと思うのです。

障がい者差別解消法という法律が来年の4月に施行されます。障がい者の差別解消のために合理的な配慮が必要であり、その合理的配慮なしの政策は、いわゆる差別だということを言っています。障がいのある人もない人も暮らしやすい世界を目指している。そういうことから考えると今後の問題として、やっぱりバリアフリーの配慮した運行の見直しをする必要があると思いました。

(事務局)

要望書の件ですが、当然ながら私どももそれらを了解した上でいろいろ検討させていただき、その結果、今回の見直しのような形になったということでございます。

次に、「健常者優先の見直しではないか」「バリアフリーが欠けているのではないか」というご意見でしたが、私どもとしても苦渋の選択でありました。まず車両ありきだったのではないかというお話でしたが、そうではなくて、まず、ルートはどのようにするべきかということを検討させていただきました。その検討にあたり、現在の利用状況を分析させていただいた中で、基本的な考え方としては今の運行ルートを前提として見直しを行おうということになりました。

次に車両についてどういうことが出来るのかという検討をしたのですが、ルート上の様々な事情の中で、今回はこれまでと同様の車両を使うと決定をいたしました。「健常者優先」や「バリアフリーを何も考えなかった」というとそういう訳ではなく、やむを得ずそういった結論に至ったということです。確かに障がい者差別解消法という法律が施行され、様々な障がい者の方々に配慮しながら事業を進めるということですが、法律についても様々な動向を見ながら運行見直しにおいて十分配慮して進めていくというような状況です。

(会長)

車両については、この形で進めさせていただくということによろしいでしょうか。先ほどのご意見については、当たり前のことを当たり前にするのできる社会を作るというのはということですのでよろしくお願いします。

事務局には、車両について、こういう形で進めさせていただくようお願いします。その他に移りたいと思います。事務局から説明をお願いします。

その他

(事務局)

市営バスあさび一号に係る平成26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ありますので、よろしくお願いいたします。

(構成員)

平成26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26年度分4,358,000円の交付が平成27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、よろしくお願いいたします。

報告は以上でございます。

(会長)

ありがとうございます。

愛知県のバス協議会の中で申請していた地域間幹線系統補助金が交付されたということです。なお、今回の見直しにより、西ルートも補助対象となり得るわけです。愛知医大は長久手市なので、市をまたいで運行となりますので、調整をお願いします。来年4月からで、補助対象になる資格があるのかどうかについては、乗車率や利用者数を考えるとおそらく大丈夫かと思っておりますので、県にお願いしていただき、補助が続くのであれば、また豊栄さんにおいて手続等お願いしたいと思っております。

それでは、これもちまして今年度第1回の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。