

平成26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26年7月28日（月）
開会 午後2時
閉会 午後4時
- 2 開催場所
市役所南庁舎 3階 302・303会議室
- 3 出席委員
伊豆原 浩二、塚本 榮、中野 衛、寺田 千珠子、渡辺 鎮夫、加藤 直樹、
加藤 猛、高木 秀知、多田 直紀、中野 恵一（代理出席）、
鈴木 隆史（代理出席）、浅田 裕人（代理出席）、長江 均 計13名
- 4 欠席委員
古田 寛、近藤 敦、二ノ宮 康延 計3名
※ 城 文子氏は平成26年7月2日付けで辞退届提出
- 5 傍聴者数
4名
- 6 出席した事務局職員
都市計画課長 鈴木 昌尚
都市計画課長補佐 伊藤 秀記
都市計画課主査 大谷 健司
- 7 議題等
(1) 平成25年度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) その他
- 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26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鈴木と申します。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挨拶申し上げます。

（都市整備部長）

都市整備部長の長江でございます。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。

早いもので、本市のこの取組みも、平成16年に試験運行を開始してから、ちょうど10年目となりました。取組みを始めた平成16年12月の一日当たりの利用者数は、134人。この頃は、せめて200人くらいになればなあ、と担当同士で話しておりましたが、それがあれよ、あれよという間に、200人、300人と数を重ね、今では500人を超える状況となっております。

このように利用者は伸びておりますが、いろいろ課題も抱えています。車両も、走行距離を重ね、いよいよ更新の時期も近づいており、また、運行期間を通じて、市民の皆さんからはいろいろご意見もいただいております。

そうした面をみれば、本年度は、この取組みも新たな段階に移行していく過渡期となります。車両をどうするか、ルート、ダイヤは、などいろいろ内容の見直しの検討を行い、充実を図ってまいりたいと考えております。

地域公共交通会議の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、甚だ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ひます。お手元の資料の「次第」の次でございます「構成員名簿」をご覧くださいと思ひます。

まず、名簿の上から3段目でございます、自治連合協議会からは、中野様、名簿の中ほど、名古屋市交通局からは高木様、その2段下、名古屋タクシー協会からは、多田様、本日は欠席でございますが、下から3段目、愛知県尾張建設事務所維持管理課からは、近藤様、同じく本日は欠席でございますが、下から2段目愛知県守山警察署交通課から二ノ宮様、が新しく構成員に就任いただきました。

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、よろしくお願ひします。

また、事務局も人事異動によりまして、前任の小久保に変わりましたので、ご紹介させていただきます。

なお、本日は、今年度の運行見直し業務を受託いたしました株式会社国際開発コンサルタ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、よろしくお願ひします。

(1) 平成25年度市営バスの運行状況について

(事務局)

それでは、本日の議題の1「平成25年度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。

なお、その前にお手元にお配りしております資料の確認をさせていただきたいと思ひま

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」がございます。そして、右肩に「資料1」と書かれた「平成25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。

その次に「資料2」として「市営バスあさび一号の運行見直しに係る検討」が、そして「参考資料」として「地域の公共交通を考える」がございます。また、最後にA3カラー両面刷りの市営バス路線図を配布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、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「平成25年度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。

関連資料が多数ございますので、少々説明の時間が長くなるかと思いますが、よろしくお願いたします。

お手元の資料のうち「資料1」をご覧いただきたいと思っております。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25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。

それでは、1ページをご覧いただきたいと思っております。市営バスの概要について記載してございます。

本資料は平成25年4月1日から平成26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。

市営バスの概要としまして、乗車定員につきましては、東ルートが定員26人、西ルートが定員22人となっており、車両は各ルート2台、計4台のマイクロバスで運行しております。

また、利用料金は、1回100円であり、障がい者ご本人、そしてその付添い人1名、並びに小学校未就学児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。下の図面は市内の公共交通をお示しした路線図でございます。

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」をご覧いただきたいと思っております。上段は、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25年度の年間利用者数は153,553人でございます。年を増すごとに増加傾向にはありますが、現在の車両となった平成21年度からはその伸びは微増となっております。

また、有料利用者数は平成20年度からほぼ横ばいとなっておりますが、24、25年度は増加傾向に転じました。また、無料利用者数も年々増加傾向にあります。

次に、下段の「1日あたり平均利用者数の推移」をご覧いただきたいと思っております。

上部の折れ線グラフが重なっており非常に見えにくくなっておりますが、これは、1日あたりの平均利用者数をグラフ化したものでございます。

グラフ上で四角に囲った数字及び紫色の折れ線が昨年度の実績値でございます。平成20～25年度の1日あたり平均利用者数は微増となっているものの大きな変化はございません。

続いて5ページをご覧くださいと思います。

ここからは、昨年度の利用者数の状況を、「ルート別」、「運行便別」、「停留所別」にまとめたものを記載してございます。

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、各ルートともにグラフの形は類似しており、6月から10月にかけての利用者数が多くなっております。これは、夏の暑さに対して普段、目的地まで徒歩などにより移動していた方々が、バスを利用されたことが考えられ、その一方で、12月から2月にかけて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。

続いて、6ページの上段をご覧くださいと思います。

これは、ルート別の1便当りの平均利用者数でございます。

全体的に東ルートの利用が西ルートの利用を上回っていることが分かります。

それでは、下段をご覧くださいと思います。

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、それぞれ比率が多かった上位3便に着色をしております。

この結果、各ルートとも綺麗に「第2便」「第3便」「第4便」の利用割合が多くなっており、ここでも市営バスが、通院や買い物などに多く利用されていることがうかがえます。それでは、7ページをご覧くださいと思います。ただいまの「運行便別利用者数の状況」について、平成25年4月、7月、10月と26年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、どのルートも月別の個々の折れ線グラフの形には変化がなく、月による利用傾向が大きく変わることが分かりました。

続いて、10ページをご覧くださいと思います。「停留所別利用者数の状況」でございます。先ほどと同様に、平成25年4月、7月、10月と26年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。

各ページの上段には平成25年度の、下段には参考といたしまして平成24年度の実績を示してございますが、グラフの形がほぼ同様な形となっておりますことから、人の移動、利用者の固定化の傾向が見受けられます。

なお、グラフ内の停留所名の下にあります青いマルは乗降者数の多い停留所、ピンクのマルは少ない停留所を表しています。

個々の停留所では、「市役所」停留所の利用が最も多く、東西ルートの乗り継ぎ、市役所、市民会館、体育館などの公共施設や尾張旭駅に隣接していることが、その要因と考え

られます。

さらに、「旭労災病院」や「愛知医大」などの病院に隣接した停留所の利用者数が乗車、降車ともに大変多いことや、大型商業施設内に設置した「三郷南」停留所の利用者数も「右回り」「左回り」とともに多く、こちらも大変重要な停留所となっているところでございます。

続いて、19ページをご覧いただきたいと思います。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を、「ルート別の停留所利用の状況」として、一覧表にまとめたものでございます。

22ページに至るまで、その結果を記載してございますが、1日あたりの利用者数は、各停留所によって大きな差があるのがお分かりいただけるかと思えます。

やはり、利用者の生活の足として、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ページをご覧いただきたいと思います。今回から新たに追加したデータでございます。「平日第2便の平均乗車人員の状況」として、平成25年4月、7月、10月と26年1月における各ルートで最も多い平日の第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。

例えば、西ルート左回りでは、「県営住宅」から乗車人員が10人前後となり、旭労災病院で5人に減少していることから、利用者が旭労災病院で降車したことが読み取れます。

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、徐々に平均乗車人員が多くなっています。

「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、各停留所を過ぎてからは平均乗車人員が少なくなっています。

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。

次に、26ページをご覧いただきたいと思います。「曜日別利用者数の状況」として、上段には平成26年3月の1か月間の曜日別の利用者数を集計したもの、下段には参考としまして平成25年3月の状況を示してございます。ご覧のとおり、土曜日の利用者数が平日に比べ少ない状況にあります。この傾向は過年度から変わっておらず、土曜日の利用増進が課題となっております。

続きまして「市営バスの運行経費の状況」についてでございます。27ページをご覧いただきたいと思います。ご覧のとおり、試験運行の開始以降、ルートの充実やマイクロバスの導入などを進めた結果、運行経費は年々増加傾向にございます。これに伴い、バス利用者数も微増ではございますが増加傾向にあるところでございます。

しかし、平成21年度以降は、運賃収入、収入率ともに伸び悩みを見せているのが現状でございます。

また、平成25年度の市営バス利用者一人当たりの運行経費は、349円となっております。

参考として、愛知県のほうで毎年とりまとめをされています、「愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について」、今年5月に行われました調査の内容について、近隣自治体のコミュニティバスの状況を愛知県に電話にてお聞きし、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。

しかし、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高くなっております。

続きまして、「市営バス運行に対する市民意識」についてでございます。30ページをご確認いただきたいと思っております。この資料は昨年の12月5日（木）に市営バス利用者を対象としまして実施いたしました、利用者アンケートの結果でございます。

調査項目といたしましては、31・32ページにございますアンケート調査表により、利用者の状況、利用目的、理由、更には運行内容につきましての調査を実施いたしました。

その結果が、資料の33ページ以降に記載してございます。

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ございます。

利用者は、60歳以上、女性の利用が約8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6割を超えておりました。

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、平成25年度市営バスの運行状況についてご報告させていただきました。

平成25年度の運行状況から、「年間利用者数は伸びが全体として緩やかになっていること」「利用者のなかで障がい者の利用者がのびていること」「ルート別利用者数や停留所別利用者数の年度間の変化があまりなく、固定化していること」「乗車人員の状況から積み残しの発生の可能性が高いルートがあること」「アンケート調査結果から、あさび一号の運行により、外出の機会が増え、買い物、通院等の市民の足となっており、満足度もおおむね高いものの、運行時間帯や運行ダイヤについては不満が出ていること」、これらが、次の議題の「運行方法の検討について」につながるポイントであると考えられます。

事務局からの説明は以上でございます。

（構成員）

10ページ以降の停留所別の利用者数はどのように把握していますか。

（事務局）

運転手が各停留所での乗車人数、降車人数をチェックし、その結果を集計しております。

(構成員)

事務局からは利用者数が伸びていないとの話ですが、実際には3%ほど伸びていると思います。名古屋市内でも地域巡回バスを運行していますが、高齢者の利用が増え、似た傾向にあると思います。

(会長)

名鉄バスが市内の国道363号線を走っており、愛知医大へ新しく4月から運行されましたが、これまでの状況はどのようになっていますか。

(構成員)

4月から運行を始めました藤が丘から愛知医大までは、1日当たり2千人を超えております。バスセンターからの基幹バスも含めた本地ヶ原より東についても1日250~260人の利用となっており、病院アクセスの路線としては比較的良い路線と考えています。

愛知医大が実施しているスクールバスについては把握しておりませんが、聞いたところによると尾張旭からの利用は想定より多いとのことでした。

(構成員)

あさぴー号については、東ルートで愛知医大での乗降者数が若干減っております。しかし、西ルートの利用者数が伸びていますので、これからの傾向について現在分析中です。

(構成員)

尾張旭駅から愛知医大へのバスは料金がいくらで、何分間隔で運行していますか。

(会長)

無料で運行しています。ただし、愛知医大でしか降りることができません。

(事務局)

30分に1本ほど運行しており、土日も運行しています。

(会長)

サービスが良くなったということですが、どう評価するか難しいところです。

事務局から固定化されているという意見が出ましたが、無料利用者が伸びていることから、未就学の子どもやその親、障がい者の外出の機会が増えて良い傾向だと思えます。

また、1日の便数が少ないここ数年で利用者が伸びていることから、あさぴー号が認知されていると思います。このような状況で次の議題につながりますが、あさぴー号が持っている課題をどのように解決するのか、かつ利用者がどのような形になっても引き続き利用してもらえるようにしなければならないと思います。

10年経過し、良い仕組みになってきており、また、先ほどの話でも西ルートの利用者が伸びており、それらも踏まえて、次のステップをどうするかを議論する必要があります。

(構成員)

今年4月の利用者は13,581人、未就学児312人、障がい者2,478人、介助者169人で、子育てママが外出、買い物、通院で利用していると評価しています。

(会長)

これから課題になりそうな点として、若い人の利用と思います。最近、若者の車離れと良く聞きますが、そのあたりの方がどれくらい利用しているかも必要かと思います。あさび一号の目的からすると平日の昼間の運行となり、利用者が少ないと思いますが、それでも、アンケートを見ると、50歳代以下の利用もある状況です。それで、経年的にどうなっているか分析していただきたいと思います。おそらく50歳代以下の利用、子育て世代のかたの利用が伸びていると思います。

(構成員)

アンケートの結果について、項目の中で個人の自由意見が載っていませんが、それが一つの指標となるかと思います。

(事務局)

今回のアンケート調査につきましてはバスに乗車中にご記入、ご回答いただいた状況なので、自由意見まで書く時間がなく、結果としてご記入が少なかったと思われます。

(構成員)

市役所で乗降が多いのであれば、市役所の受付に提出してもらうのも方法かと思います。

(事務局)

回収率を上げるために車内での提出をお願いしており、後日提出となるとなかなか難しいと思われます。

(会長)

利用状況報告書は年度別で作成していますが、何年か経過しましたので、次の見直しには集大成のものが必要となると思います。

(2) 運行方法の検討について

○ 運行方法の検討について

(事務局)

それでは、議題の2「尾張旭市営バスに係る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「市営バスあさび一号の運行見直しに係る検討」をご覧ください。

資料は1番から、検討にあたっての考え方、今年度業務のプロセス、想定スケジュール、本会議における報告、協議事項及び市民懇談会を記載しております。順番に説明いたします。

す。

A4の1枚目をご覧ください。

現在の市営バスあさび一号は、市民、学識経験者からの提言や、アンケート、高齢者世帯の居住分布などを踏まえて構築されました。運行ルートは病院やスーパー、鉄道駅を結ぶように設定され、人口が集積する市街地は、ほぼあさび一号の利用圏域に含まれています。

また、資料1にありました利用者アンケートからは「ルート」、「停留所位置・間隔」、「運行全体」に関する満足度は高く、あさび一号の運行により外出回数が増えた傾向がみられるなど、あさび一号の運行目的である「市民生活の足」「交通空白地域の改善」「市民交流の促進」を図るためのサービス水準は確保されていると考えられます。

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、あさび一号をとりまく環境は大きく変わり、市民からは様々な要望もいただいております。

このため、現行の仕組みの良いところは残しつつも、新しい社会動向を踏まえて、路線の見直しや利用者負担の検討、車両の更新など、運行見直しの検討に、今年度から取り組んでいきたいと考えております。

次に「2 今年度業務のプロセスについて」でございます。

本市の交通基本計画では、目指すべき都市像を「誰もが円滑に移動できる笑顔あふれる住みよいまち」として、その実現のために、基幹路線である路線バスや、地域路線であるあさび一号などにより体系的で利便性の高い公共交通ネットワークを形成する必要があるとしております。

この交通基本計画を踏まえ、プロセスの1番では、あさび一号が担うべき役割と、それに見合ったサービス水準について、既存の公共交通による対応と照らして整理いたします。

プロセスの2番では、あさび一号の課題、例えば、運行ダイヤや、運行ルート上の安全性の問題、また、積み残しへの対応など、個々の課題について、その対応方針を検討し、その内容を踏まえて、プロセスの3番で、個別課題の解消に向けた見直し素案を作成し、市民懇談会でご意見をいただきたいと考えております。

あとで、ご説明いたしますが、要所では、地域公共交通会議においても、委員の皆さまからご意見をいただき、見直し案をとりまとめていきたいと、考えております。

次に「3 想定スケジュールについて」説明いたします。

A3横の用紙をご覧ください。平成26年7月から平成28年4月までのスケジュールを示しております。

先ほど説明いたしましたプロセスについては、平成27年3月までの検討内容を示しております。平成27年4月以降は、業務内容の欄の6番以降を進めていく予定です。最終的には今回の運行見直しの検討結果に基づき、平成28年4月から再編したルートによる運行開始を想定しております。

なお、これらは、車両の購入等を伴う事務でございますので、事務局としては予算の確保に努めてまいります。現段階では想定スケジュールということでご理解いただきました。

いと思います。

次に「4 地域公共交通会議における報告・協議事項について」です。先ほどご覧いただいたスケジュールでは、8番に地域公共交通会議の開催予定をお示ししておりますが、ここでは、運行見直しの検討との関わりについて、今年度の会議で予定している内容等を記載しております。第1回の今回は、取組みの概要についてご報告させていただいておりますが、第2回以降は、記載してありますとおり、具体的な作業の状況をご報告させていただき、それぞれの検討段階に応じて、委員の皆さまのご意見をいただければと考えております。

次に「5 市民懇談会について」でございます。右下の着色した部分をご覧ください。市民懇談会のねらいでございますが、懇談会では、運行見直しの素案を参加者の皆さまにお示しさせていただきます。その内容について、利用者目線でのご意見をいただき、利便性の向上や利用促進に向けた取組みについて意見交換をさせていただき、ひいては、参加者の方々のマイバス意識の向上に繋げていきたいと考えております。

そのために、下に記載してありますが、あさび一号の事業理念の共有化を図り、運行形態やルートなど、運行見直し素案に対するご意見等をいただきたいと考えております。なお、市民懇談会は9つの小学校区単位で、各地区から10名程度ご参加いただき、3つの校区を同時に開催させていただく予定です。本日は自治連合協議会から、塚本様と中野様にご参加いただいておりますが、何卒ご協力をお願いいたします。

事務局からの説明は以上でございますが、国の動向に目を向けますと、平成25年12月4日に交通政策基本法が公布されました。

今回の見直しにあたりまして、各種課題に取り組むうえで、本法律を押さえておく必要がございますので、ここで少し時間をいただきまして、伊豆原会長よりその概要をご教授いただきたいと思います。会長よろしく申し上げます。

○ 参考資料について

(会長)

お手元の資料によりまして、交通政策基本法について簡単に説明をさせていただきます。

4ページをご覧ください。7年前の交通政策審議会で行われた話ですが、少子化、高齢化、人口減少となり、様々な重要な課題への的確に対応し地域公共交通サービスの活性化につなげるための理念法として交通政策基本法が定められました。

その理念に従って、交通に関する施策を推進する必要があります。まず、交通政策の基本理念が第2条から第7条で規定されていますが、特に、第6条の連携による推進が重要で、本法律の施策の方向性を示しており、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が協働して行わなければならないとしております。

第8条には、国には交通に関する施策を総合的に策定し、実施する責務があるとし、第9条では、地方公共団体には国との適切な役割分担を踏まえて、自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務があるとしています。国は補助的な役割で、地方公共団体が主体的に実施しなさい、と規定しています。第10条では、交通関連事業者及

び交通施設管理者は交通施策に対し協力するよう努め、正確かつ適切な情報の提供に努めるものとし、第11条においては、国民等の役割が規定され、自ら取組むことができる活動に主体的に取り組むとしています。

交通政策基本法の制定前に中部運輸局で議論され、ガイドラインとして定められたものが9ページにあります。市として地域公共交通会議をうまく活用することが重要です。

また、交通政策基本法が昨年12月に公布され、交通政策基本法による施策を具体的に推進するために、今年の5月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が成立しました。交通施策を地方公共団体が推進していくうえで、地域のまちづくりと連携する必要があります。

そのうえで、地域の人々の動きをどのようにするのかを考えるため、あさぴー号だけではなく、その他の公共交通も含め一体化して考える必要があります。尾張旭市内には名鉄だけではなく、名古屋市営バスもあり、別々に動いては意味がありません。基幹路線のネットワークと市営バスのネットワークを一体化して考える必要があります。

さらに、市は地域公共交通網形成計画を策定し、それに基づく再編実施計画も策定する必要があります。再編実施計画は国から認定を受けることができれば、国からの支援を受けることができますので、早く計画を策定出来ればよいと考えます。

(構成員)

活性化再生法という計画の作成者は市なので、尾張旭市が実施したいことが定まるのかが一番重要だと思います。

資料2ですが、停留所に対して不満をお持ちのかたがアンケートで多少なりとも出ているので、バス停圏域が半径500m圏内というのを今後どうするのがあります。実は、業務プロセスの中に停留所という文字がありません。スケジュールを見ると、「新ルート停留所位置設定」の期間が平成27年度となっているので、市民懇談会の中では、停留所の話ができないと思います。停留所の位置が今のまま固定であれば別ですが、市民懇談会では停留所の情報がないとルートや時間帯を決められません。半径500mというのを崩しても全体的に見直すという覚悟があるのかないのが重要です。

また、車両の話も問題です。今のルートだからマイクロバスが運行可能なのです。そのため、車両購入計画がルート検討後になるため、それまでに新車両で試走することが難しいと思います。豊栄交通さんが他で使用しているポンチョを使用するなら別ですけど、ある程度想定範囲内で走行可能な道を見極めルートを決定的ことしか今年度中はできないという気がします。最終決定の時期を予め決めておくとスケジュールは組みやすいと思います。道路運送法では平成28年4月に運行する場合、2月の地域公共交通会議までに全てのことについて議論していくことになります。ただ、全ての議題を2月の会議で決定するにはいきません。ハード面や停留所などは、本来は車両更新よりも前に決定し、道路管理者や警察との協議には、十分に日程の調整をする必要があります。車両のサイズはルートに影響します。さらに、その車両のドアの枚数でも乗降時間に影響し、それはダイヤに影響するので、情報は会議の中だけでもよいので、早め早めに出していただければと思います。

(会長)

ありがとうございます。今のご意見について、事務局は何か意見はありますか。

(事務局)

まず1点目の交通空白区域500mという設定についてですが、今の利用状況等を考えますと、半径500mが近いか遠いかという議論はあると思うにしても、高齢者の方々に何とか使っていただいているので、利用者が伸びている状況等を見ますと、適正ではないかと考えております。先ほど、現行の仕組みの良いところは残しつつ、と説明させていただきましたが、その部分は、私たちの言う現行の仕組みの良いところという部分が、今の500mの範囲内で設置されている停留所という捉え方も事務局では考えております。現在、利用実態についても色々照査しておりますので、それを踏まえて最終的には判断させていただくことになるかと考えております。

2点目のバスのルートを決めた方がよいという意見ですが、スケジュールでは27年2月頃には、若干細かい部分での修正があるかもしれないですが、仕組みの方向性、車両の種類も含めて、ある程度内容を固めた上でお諮りしたいと思っております。非常にタイトなスケジュールになりますが、それまでの間、地域公共交通会議も10月に開催いたしますが、その際には、それぞれの段階で情報を提供させていただきたいと思っております。名鉄さんや名古屋市営バスさんといった各運行事業者さんについては、会議以外でも必要な情報提供をお願いに伺うかもしれませんが、そういった形で進めていきたいと思っております。

(構成員)

このスケジュールの中で、運行事業者はどういう関与の仕方をしていきますか。

(事務局)

利用実態や運行ルートの課題等があると思っておりますので、情報交換をさせていただきながら、進めていきたいです。

(構成員)

現行ルートを前提にしたルートでバリアフリー適合車を使うとなると、幅員が非常に狭く、危険な場所もあると思っておりますが、事業者と住民と自治体がどのように協議させてもらえるのでしょうか。市がこういう趣旨や状況で進めますと決定しても、認可を受けるのは運行事業者です。地域公共交通会議で決まったとしても、すぐに支局が認可を出すというわけにはいかないと思っておりますので、その辺りの調整の仕方などを教えてほしいです。

(事務局)

定期的実施している運営協議会の延長のような形で協議させていただくことになるかと思っております。

(会長)

運行事業者から誰かひとりには住民懇談会に出ていただき、どのような意見があるのか聞いていただくのが良いのではないのでしょうか。

(構成員)

各業務内容が決定している状態で住民懇談会に臨むのでしょうか。

(会長)

住民懇談会は今年の11月頃に実施し、27年8月に再度開催する予定です。

(構成員)

11月に3回程度実施ということですか。

(会長)

9校区あるので1回に3地区開催して計3回です。

第1ステップとして、今年の11月頃に何らかの形で住民のかたと話し合いを行います。停留所の位置は、当初半径500mでしたが、あくまで直線であり、実際の経路では600mや700m歩かないといけません。半径300mでも実際に歩く距離は400mくらいになります。だから、重要なのは議論して決めることだと思います。そう考えるとバス停の位置も簡単に500mというわけではなく、大変難しいと思います。

また、公安や守山署にも早めに情報を出して協議をする必要があります。地元協議も必要で、なかなか簡単にバス停の位置は決められませんので、そういう意味で500mに若干こだわるのはよく分かります。タイトなスケジュールですが、柔軟に進めましょう。

(事務局)

住民の方々の意見を聞くことも必要です。

ただ、まんべんなく300～400mに配置するのはなかなか難しいと思います。

(会長)

地域の人たちが率先してどこにするか決めるのがいいと思います。地域によっては「もう少し短くしてほしい」という意見もあれば、「500mでよい」という地域もあるかもしれません。

(事務局)

停留所の数が増えると逆に時間も長くなるので、住民のかたと議論させていただき、人口密度なども把握しながら、この辺に集積しているのでこの辺にはもう一つバス停が必要かどうかということも含め、議論させていただきたいと思います。

(会長)

車両については、どうでしょうか。過去に一度、ポンチョで試走したこともありますが、

狭く通れない、切り返さなければいけないということで、今の車両にした経緯もあります。豊栄さんが、ポンチョを所有しているかと思しますので、車種をポンチョとして想定してよいかどうかは別ですが、一度試走する必要があるかと思えます。尾張旭市の場合は、平坦なところもありますが、北へ行くと結構坂道があります。立ち乗りということになると握り棒が多数必要とか、立ち乗りが大変だとかもあります。立ち乗りは人数を増やすには良いですが、逆に坂道の問題が出てきます。市内で運行されている事業者の方にも聞いてみたいですね。名古屋市営バスのルートで、印場駅の北側は結構な坂道です。利用者もお見えになるかと思えます。想定できる範囲のことは情報を得たうえで、市民懇談会をしていただきたいと思えます。そうすると車両の話もしやすくなると思えます。

(構成員)

今年1月の会議の時に、課長から発言していただいた件ですが、運行内容の見直しについては、市民の皆さんの意見をいただきながら進め、これから先の運行見直しも、市民の皆さんの意見をいただきながら進める、ということでした。しかし、市民懇談会のイメージが掴めないで、具体的にご説明ください。

例えば、市内9つの小学校区で、各地区10名程度の出席を募集するとのことですが、この部分がよく分かりません。

(事務局)

詳細については、これから自治会の方々と相談させていただきながら、どのような方法であればお集まりいただけるのか、調整をさせて頂くこととなります。ただ、もう少し先になってから進めようと思っておりますので、まだ具体的にどのようなかたが参加するかは決まっていません。地元で参加しやすいかたや参加の方法もあると思っておりますので、色々なご意見をお聞きしながら調整させていただこうと思っております。

(会長)

つまり、10名で各地区一か所ということになると、10人しか集まらないというイメージかと思えますが、小学校は9つあるのだから90人で3回に分けて開催となりますので、3つの小学校区で集まってもらいます。例えば三郷と東栄と旭丘で実施する場合は、三郷校区10名、東栄10名、旭丘10名で計30名ぐらいが一か所に集まって議論しましょうということですね。これを3回開催するというイメージです。

10人で1校区が集まって3回、別の3か所で一度に集まっても意味がありません。ただ、最低10人は集まってもらうとか、そういうことを決めなければいけません。

(構成員)

あさび一号の運行見直しについての要望書を出していただきましたが、より使い勝手の良いあさび一号になって欲しいという声があります。そういう人たちがたくさん集まれるように前もって広報に掲載するなどをお願いしたいです。

(会長)

要望、ご意見とさせていただきます。

(構成員)

先ほどの事務局の意見で、平成27年2月にほぼ見直しの概要を固めたいというご意向があるとお伺いしたのですが、現在、使用中のマイクロバスがおそらく道路運送法第4条の路線バスに使うような車両ではないので、扉の開閉も頻繁にやれば耐久年数が持ちません。通常の乗合バスの使用年数は10年～12年、大型の場合、長くて15年位の使用を想定しています。小型の乗合バスはポンチョしかありませんが、シートの数も11席、多くても14席しかない中で、車両定員は34人位あります。そのようなバスで1便に1時間がかかるような運行をし、さらに地形上の起伏などを踏まえ、運行可能かを考えますと、実際、どうだん亭の辺りはポンチョが通行不可能だろうとなった時に、事務局のスケジュールでは、おそらく微修正しか出来ないだろうと思います。

本来、見直して利便性を向上させるとなると、ルートそのものをかなり大胆に見直していく必要があります。特に尾張旭市の場合は、愛知医大のターミナル計画が進捗しつつあり、路線バスやスクールバスのルートが出来る可能性があるという状況の中で、27年2月に概ね方向性を固めたいという、どこまでを市として考えておられるのかというのが疑問です。さらに、例えばバス車両が運行できないエリアがあり、タクシーのようなパターンのものを検討する必要があるとまたさらに時間がかかります。もう少し明確なコンセプトを定めてお話をされないと、市民懇談会の“意見の反映”というところを見てもおそらく、市がある程度のルートの変更案を出したら、参加されている人が意見を言うだけに留まってしまい、どんな車両が良いのか、どの地域にこういうバス停があったら良いとか、そういうものをお聞きして、ある程度事業内容に反映させるところまで、27年のスケジュールでは難しいのではないかと感じています。

ある程度、市で見直しに基づいた計画を地域懇談会で示し、それに対して意見をお聞きするというくらいのニュアンスに感じましたので、市としてどの程度の見直しをされるか、もう少し方向性をはっきり示していただきたいと思います。車両選定は結構難しく、他の市町でも悩んでおられるので、もし大胆に見直すのであれば、28年4月開始というのはかなり難しいと思います。微修正であれば良いのですが、尾張旭市さんは線路を跨ぐところもありますので、その辺りもどういう風に基本コースを練られるのか次回の会議までに示していただきたいです。

(構成員)

今の車両の台数で今のルートのある程度カバーし、さらに車両をバリアフリー対応に買い替えなければならぬことを考えますと、非常に無理があり、現在のルートはカバーしきれないのではないかと思います。そういうことも含めて検討していかないと、なかなか計画は実現しないのではないのでしょうか。

現行の1時間半で1周するという方法も、それでカバーできるのかということも含めて、車両の台数を増やさなくてはいけない部分も出てくるだろうし、ルートの変更もかなり大

がかりな事になるので、覚悟を決めて取組まないといけないと思います。

(事務局)

ご意見をいただいた通り、次の第2回を10月に予定しておりますので、ある程度の方向性を少しお話しできればと思います。

(会長)

見直しパターン、ルート、ダイヤ等々、全部ダイヤが決められるかどうか分かりませんし、バス停の数にもよりますが、問題はそういう形で運行できるかどうかです。

寺田さんが、心配されるのはいわゆる東西のルートがベースになり、今のバスの4台替えるなら大幅な変更はなく、これ以上のことは出来ないのではないか、今より良くしようとするなら4台体制では出来ないのではないか、という意味かと思います。当然のことながら台数が変われば事業費も変わります。

それから、愛知医大についてもターミナル化機能の整備みたいな話があると、それなりのネットワークを組みながら進めないといけないと思います。また、スクールバスが存続するかどうか、2年後に名鉄さんが今のスクールバスのルートを運行するかもしれないということです。瀬戸線との連絡もありますし、国道363号線に基幹バスルートが走っている路線もあります。懇談会でそういう話が出た場合、情報がないと答えようがありません。そのような情報を事業者と情報交換していただいた上で、今後の見直し素案が出てこない、少し厳しいと思います。最初からタイトな日程であると思っておりますが、もう一度整理していただきたいと思います。

(構成員)

今回は皆様のご意見と資料で勉強させていただき、次回また参加させていただきます。

(都市整備部長)

今回、28年度に向けた運行の検討について様々なことを事務局から説明しましたが、皆さまから頂きましたご意見もありますので、見直し案につきましては皆さんにご協力していただきながら素案を作っていきます。ご相談に伺うこともあると思いますので、その際はよろしくをお願いします。

また、皆様のご協力もそうなのですが、実現するためには財政といろいろ折衝を行わなければなりません。皆さん方からいただいた材料に基づき、27年度の予算により車両を購入するのであれば、26年度中にある程度内容を決めていかなければ予算も下りません。それにつきましても皆さん方の応援をいただきながら進めてまいりますので、よろしくをお願いします。

(会長)

27年度の予算編成も迫っておりますので、検討していただきたいと思います。また、第

2回の会議について皆さんに予定を伺うこともあるかと思っておりますので、ぜひよろしくお願
いします。

地域懇談会については、11月に開催予定ということになると、第2回の会議の中でも
う少し具体的なやり方とかを示したなかでご意見をいただき、議論していただきたいと思
います。懇談会はやっただけではいけません。キャッチボールやらないと意味がありませ
んので、どういうやり方があるかについてはコンサルも経験がありますので、ぜひ良い案
を作ってください、次回の会議で披露していただけたらと思います。来年をめどに精力
的に議論したいということでもよろしくお願いいたします。

(構成員)

先程会長から言われたように、坂の多い町ですから、立っていると若い人でもグラッと
なるケースがあると思います。そういうことを含めると、やはりこの地元で懇談会を開い
た方がいいと思います。そこで、これは短期で解決できそうだとか、これは長期でなけれ
ばいけないとか、短期長期に分けて意見を求めて、短期だとこのようなことは可能だと、
長期でもこのことは長期で1年とか2年とかかかるだろうけど可能だというようにいけ
ば、割と意見がスムーズに出てくるような気がします。市の職員が何人出席されるか分か
りませんが、やるのであればこの通りにしたいです。やはり地域の人ばかりですから、町
内会長とかがやはり興味あると思いますので、そういう人に話をして、話を出せばよい
と思います。

(会長)

自治会のかたと相談してもらいたいと思います。

また、地域懇談会は色々な階層の色々な人たちが集まって初めて意義があるわけです。
特にご利用になっている方の8割が女性だのご報告にもあるので、一番ご利用になってい
る女性の皆さんのご意見がないと困ります。時間や曜日の設定を皆さんと話して場所を準
備してもらえると良いかと思っております。

(構成員)

28年4月に改正をしたいということですが、この改正が終わったら一定期間は変えな
いというものであるか、これは第一回の改正期間で、例えば10年後とか5年後にはまた
再度見直すという方向なのか、どのようにしますか。

(事務局)

まずは今回4月に改正しますが、その後は状況を確認しながら、例えば見直した部分で
良いところと悪いところが当然出てくると思いますので、想定していたものと違った場
合、小さなものはどんどん見直していきたいと思っています。

(会長)

改正後の次の見直しをいつに検討するのかは計画として作らなければいけません。でな

ければ、異動により変わられた次の人が分からなくなってしまう。そのため、形成計画や再編計画を策定しそれに基づき検討するべきです。例えば、見直しを毎年やりながら、大きな見直しは3年後だとか5年後に実施するとかです。バス停の位置を替えるなどの小さな見直しは毎年どの市町でも行っており、毎年少しずつ変えながら良いものにしていくと取り組んでいます。少しでも良いものにしていくためには、フレキシブルに弾力のある形で動くことができるのがこの会議の一番の良いところですから、そういうのを評価しながら、毎年繰り返す必要があります。それから利用促進についても皆さんで考えていくこともあるのかもしれませんが、ぜひよろしくお願いします。

(4) その他

(事務局)

それでは、次第の3「その他について」として、本会議の構成員についてご報告をさせていただきます。

本会議の構成員のうち、城様から辞退届をいただき、事務局で7月2日に受理をいたしました。

欠員の補充につきましては、今回の議題にもありました、運行方法の検討を行ううえで、年々利用者が増加している障がい者のかたの意見も、広くお聞きする必要であると考えております。

現在、事務局にて障がい者のかたに構成員として加わっていただくよう調整をしておりますので、ご承知おきください。

(会長)

非常に長い時間ご審議いただきまして、ありがとうございました。

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。