

平成25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25年9月12日（木）
開会 午前10時
閉会 午前12時15分
- 2 開催場所
市役所南庁舎 3階 講堂2
- 3 出席委員
伊豆原 浩二、塚本 榮、谷口 紀樹、寺田 千珠子、渡辺 鎮夫、加藤 直樹、
加藤 猛、宗田 和彦、古田 寛、中三川 政美、木全 啓雅（代理出席）、
小林 博之（代理出席）、古橋 昭、林 由紀夫、高田 恵二（代理出席）、長江 均
計16名
- 4 欠席委員
城 文子 計1名
- 5 傍聴者数
3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 小久保 俊幸
- 7 議題等
 - (1) 平成24年度市営バスの運行状況について
 - (2) 運行ダイヤ、ルートを検討について
 - (3) 今後のスケジュールについて
 - (4) 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25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)

皆さん、おはようございます。本年4月から、前任の桜井に代わりまして、都市整備

部長となりました長江でございます。

会議の開催に際しまして、一言ご挨拶申し上げます。

皆さま方におかれましては、日ごろから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。

また、昨年度は尾張旭市交通基本計画検討会議にご参加いただき、熱心なご検討をいただきましたこと、重ねてお礼申し上げます。

振り返りますと、この公共交通会議が本市で初めて開催されました平成19年度に、わたくし、事務局側の職員として出席させていただいた記憶がございます。当時お見えになった方々も何人かいらして、懐かしく思い出しておりました。

さて、この市営バスにつきましては、昨年、ご議論いただいた交通基本計画において地域の生活交通を維持する路線として位置付けがされたところでございます。

このため、今後は、市民生活の足としてさらなる充実を図ってまいりたいと考えております。皆様方におかれましては、より一層のご指導、ご協力をたまわりますようお願いいたします。

(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。

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います。

まず、名簿中ほどにございます、愛知県バス協会からは、古田様、その下、名古屋タクシー協会からは、中三川様、その2段下、中部運輸局愛知運輸支局からは小河原様、その次の、愛知県地域振興部交通対策課からは古橋様、が新しく構成員に就任いただきました。

最後に、わたくしども尾張旭市役所からは、ただいまご挨拶申し上げます長江が今年4月に都市整備部長に就任し、本日出席させて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、よろしく申し上げます。

(1) 平成24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24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。

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。

続いて「市営バス運行の経緯」でございます。

ここでは、「運行開始前」と「試験運行の実施」そして「本格運行の実施」に分けて経緯をまとめてございます。

続いて「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。

年間利用者数は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、無料利用者数は年々増加傾向にあります。

次に、「1日あたり平均利用者数の推移」でございます。

平成20～24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「ルート別利用者数の状況」でございます。

各ルートともに、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、1月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、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。

続いて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。

続いて、「運行便別利用者数の状況」について、平成24年4月、7月、10月と25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、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、「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24年4月、7月、10月と25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ています。

各ページの上段には平成24年度の、下段には参考といたしまして平成23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。

また、市内北部の城山町、平子町、旭ヶ丘町、旭台といった丘陵地域に加え、南本地ヶ原、緑町緑ヶ丘、本地住宅前といった南部の利用者が増えてきております。

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、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。

1日当たりの利用者数は、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。

「市役所」停留所を始め、西ルートでは「尾張旭駅」「旭労災病院」「県営住宅」、東ルートでは「愛知医大」「三郷南」「尾張旭駅」が多くなっています。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。

一方で、1日当たりの利用者数が、1人に満たない停留所が数多く存在しているのも事実であり、効率的な運行を考えるうえでの課題が存在しております。

次に、「曜日別利用者数の状況」として、上段には平成25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24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。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。

なお、平成23年度以降につきましては、東ルートに対して、地域間幹線系統として地域公共交通確保維持改善事業費補助金を受けております。

また、平成24年度の市営バス利用者一人当たりの運行経費は、347円となっております。

参考として、愛知県さんが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」より、近隣自治体のコミュニティバスの状況を抜粋し、「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。

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。27ページをご確認いただきたいと思います。この資料は昨年12月6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、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。

アンケートによって得られました市営バス利用者は、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24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。事務局からの説明は以上でございます。

(構成員)

「運行便別利用者数の状況」はどのように算出していますか。

(事務局)

1日の乗車数を100として、各便ごとの乗車人数の割合を算出しています。

(構成員)

アンケートについて、目的の中に、運行の課題抽出がありますが、その点についての検証はどうなっていますか。

(事務局)

アンケート結果として利用者の運行についての評価があり、今後運行の検討を進める際に、活用してまいりたいと考えています。

(会長)

1 便当たりの平均利用者数は、20 人を超えており、先ほどの説明で利用者数が頭打ちになっているとのことでしたが、単に乗り切れていないということではないのでしょうか。

また、アンケートで課題を抽出するとしていますが、課題は乗っていない方から取るということが重要ではないでしょうか。

ただ、利用者アンケートを続けることは、経年的に見る際に、非常に良い資料となるので、続けていただきたいと思います。

今後、資料を検討する際には、年度ごとだけでなく、経年的にどうなってきたかという比較も出来るとより良くなると思います。

(事務局)

平均利用者数については、乗車人数のみで計算しており、途中で降車された方は差し引いていないため、平均して車内に乗っている人数ということではありません。

(会長)

乗車人数のグラフと、降車人数のグラフを一つに重ね合わせてもらえれば、乗車中の人数が出ると思います。

また、利用者数が多い停留所を地図上で大きな丸で描くなど、図としてわかるようにしてもらえると、よりよいと思います。

今後の資料作成の際に検討してください。

(事務局)

次回から表記を検討いたします。

(構成員)

乗りこぼしについて把握するため、乗りこぼしのデータも掲載した方が良いのではないのでしょうか。

(構成員)

今の状況では、それほど多くは無いが、夏休みなどの季節的な要因によって乗りこぼしが発生することがあります。

(構成員)

乗りこぼしについて、運行本数を増やさずに対応しようとするれば、必然的に車両を大きくするということになります。そうなると、狭隘道路などが走れなくなり、ルートの見直しという抜本的な検討となります。

地元の意見なども聞きながら、慎重な検討が必要になる事案だと思います。

(会長)

サービスを提供する側だけの努力では、対応できない部分もあります。

なかなか難しいですが、利用者側から、大人数で乗車するときは事前に連絡するなどの協力がいただけたら良いと思います。

(構成員)

市営バス導入に際しては皆さんと検討を進め、「歩ける元気なお年寄り」を主な利用者として市営バスを運行してまいりました。

その観点で行きますと、目的に合致した形で、実績を挙げてきているとも言えるかと思えます。

ただ、市営バス導入当時と比較しても、高齢化率も上昇し、環境に配慮した交通行動への転換が求められており、運行本数や乗車人数の問題などは、今後検討してまいりたいと考えております。

(構成員)

資料の表中の停留所に丸印がついているが、この意味は何ですか。

(事務局)

濃い丸は利用者数が多い停留所、薄い丸は少ない停留所を表しています。

(構成員)

資料の作成方法について、濃淡や網掛けなど、見やすくしてください。

(事務局)

次回から表記を修正します。

(2) 運行ダイヤ、ルートの検討について

(事務局)

それでは、議題の2「運行ダイヤ、ルートの検討について」ご説明させていただきます。

現在、バスの運行状況を見ておりますと、ダイヤの遅れが目立ってきております。これにより乗継ぎができなくなるなど、利用者にご不便をおかけするばかりでなく、運転手にも負担がかかっていることから、定時運行を確保するため、運行ダイヤ、ルートの変更を今年度実施したいと考えております。

詳細をご説明させていただき、皆様のご意見をいただいた上で、次回の地域公共交通会議に向け、関係機関との調整を進めてまいりたいと考えております。

変更案の1は、三郷踏切付近の変更案でございます。

変更の目的ですが、三郷踏切付近に多発する渋滞を見込み、区間の所要時間を延長することです。

また、特に右回りにおいては、三郷駅北停留所発車時刻が、9：46、11：16、12：46、14：16、15：46、17：16 となっており、三郷踏切へ差し掛かるたびに、毎時 17～18 分、47～48 分三郷駅発の電車とタイミングが合ってしまうため、この電車を回避することも目的としております。

変更案としましては、資料 3 のとおりダイヤ調整を行うことを検討しております。

こちらは、指定管理者である豊栄交通様より意見をいただいて作成したものでございます。

まず右回りにつきましては、あたご保育園前から旭ヶ丘町山の手の区間で 1 分、旭ヶ丘町旭ヶ丘から上水道管理センター北の区間で 1 分の計 2 分短縮します。

これにより、三郷駅北停留所発車時刻が 2 分前倒しされ、渋滞多発区間の運行に時間をかけることができるようになっております。

また、9：44、11：14、12：44、14：14、15：44、17：14 となり、踏切の遮断を回避できます。

つづいて左回りについてですが、逆回りとなりますので、資料は下から上に向けてご覧ください。

まず、市役所から消防署南の区間で 1 分、市民プールから晴丘北の区間で 1 分の計 2 分短縮します。

これにより、三郷南停留所の発車時刻を 2 分前倒しし、三郷南から三郷駅北の区間を 2 分延長します。

このため右回りと同じく、渋滞多発区間に時間をかけることができるようになっております。

続きまして変更案の 2 についてご説明します。

変更案の 2、市役所周辺の変更案でございます。

変更の目的ですが、市役所周辺の運行ルートを整理し、ルートの簡素化及び運行の定時性を確保することです。

変更案としましては、市役所バスロータリーが整備されていなかった当時は転回が困難であったことや、市体育館南東の交差点は信号交差点ではなかったことなどの理由から設定されたが、現在は不要となったルートの見直し、及び市役所西側の幅員がやや狭く、付近に横断歩道があり横断者が多いという理由から混雑する箇所を回避するルート設定であります。

また、特に東ルート左回りについては、今回のルート整理を行うことにより、変更案 1 でご説明した、市役所から消防署南間の区間時間の短縮も併せて行うものでございます。

では、各ルートの変更案について説明いたします。

東ルート右回りにつきましては、現行ルートは、市役所南門から市役所へ進入し、ロータリーで転回後、南門から出発、市役所南側を回り込み、郵便局前交差点を北上する

ルートとなっています。

変更案としましては、市役所南門から市役所へ進入し、ロータリーで回転後、市役所西門から出発し北上するものでございます。

続きまして、東ルート左回りにつきましては、現行ルートは、市役所西門から市役所へ進入し、ロータリーで回転後、西門から出発、南へ大きく迂回し、瀬戸街道を東へ向かうルートとなっています。

変更案としましては、市役所西門から市役所へ進入し、ロータリーで回転後、南門から出発、新たに信号交差点となった体育館南東交差点を南進するものでございます。

西ルート右回りにつきましては、現行ルートは、西門から市役所へ進入し、ロータリーで回転後、西門から出発、南進するルートとなっております。

変更案としましては、西門から市役所へ進入し、ロータリーで回転後、南門から出発し、郵便局前交差点を南進するものでございます。

続きまして、西ルート左回りにつきましては、現行ルートでは、西門から市役所へ進入し、ロータリーで回転後、南門から出発、郵便局前交差点を北上するルートとなっています。

変更案としましては、郵便局前交差点を右折し、南門から市役所へ進入し、ロータリーで回転後、西門から出発、北進するものでございます。

以上により、左右両回りを同じルート設定に整理し、不要な迂回を解消し、混雑が多い箇所を回避するものでございます。

また、特に東ルート左回りについては、先に述べましたとおり、迂回を解消することにより、改善案1で必要な時間短縮を行っております。

以上、今年度検討を進めております変更案1，2をご説明いたしました。

皆様のご意見をいただければと考えております。

事務局からの説明は以上でございます。

(構成員)

何日から変更しますか。また、周知方法はどのようになりますか。

(事務局)

事務局としましては、平成26年4月1日よりの変更を予定しております。

また、周知方法は、変更された時刻表を全戸配布するとともに、変更される停留所及び市営バス車内に事前に案内を掲出する予定です。

(構成員)

今回の変更案で、時間を短縮する区間に無理はありませんか。

(事務局)

運行事業者とも協議して、可能であると判断いたしました。

(会長)

無理の無い変更案の検討が必要だということだと思います。
事業者さんと協力して系統全体の実態を把握し検討してください。

(事務局)

わかりました。

(構成員)

今回の時間調整を行った結果、区間の時間が延びますが、三郷南の停留所は停車して時間調整が出来るような状況ですか。

(事務局)

場所に余裕もあり、時間調整出来ます。

(構成員)

遅れはどの程度出ていますか。

(事務局)

平均して2分程度です。

(会長)

三郷南の停留所からは、北側から出るという方法もあると思います。
また、検討をお願いします。

(事務局)

わかりました。

(構成員)

他にも遅れが出ている停留所があるかと思いますが、今後も検討は進めていくのですか。

(事務局)

運行の定時性の確保については、今後も引き続き進める予定であります。

(会長)

今後も定時性の確保の検討を進めるのであれば、実態を把握するためにも、バスロケーションシステムの導入など、それなりの投資も必要となってきます。

また、検討していただければと思います。

(構成員)

1便の運行時間が、1時間30分かかるというのも、遅れが出る要因の一つであると思います。

また、座席数を取るために車両を大きくするという話もありますが、車両の買い替えの際には立ち乗りにして乗車定員を増やすことも検討してはどうかと思います。

(会長)

では、各機関との調整を進めていただいて、次回の地域公共交通会議は年内を目途に開催していただきたいと思います。

(3) 今後のスケジュールについて

(事務局)

それでは、議題の3「今後のスケジュールについて」ご説明させていただきます。

本市の市営バスは、平成15年6月から尾張旭市交通問題対策協議会の提言を受け、市民の生活交通の確保を目的とし、公共交通のサービス水準が相対的に低い地域に「歩ける元気なお年寄り」を対象とした、市による新たな交通手段の確保について検討を始めました。

平成16年12月には9人乗りワゴン車3台による試験運行を開始、平成18年8月のルート拡充等を経て、平成20年4月から指定管理者による本格運行を開始しております。

平成25年7月には、公共交通や道路施策等の都市交通施策において、本市が目指すべき都市像や基本理念、基本方針を定めた「尾張旭市交通基本計画」を策定し、市営バス「あさび一号」につきましては、鉄道や他のバス路線を補完し、地域の生活交通路線として一定のサービス水準を確保すべき「地域路線」と位置付けました。

また、バリアフリー法の強化、超高齢社会における公共交通の重要性、環境重視の生活スタイルへの転換や既存の課題の見直しなど、新たな交通環境の変化により、さらなる公共交通への転換促進が求められていることから、次期総合計画期間中において、市営バス「あさび一号」をより充実させてまいりたいと考えております。

スケジュールとしましては、平成25年度は定時性の確保を目的とした運行の検討を行います。こちらは平成26年度以降も引き続き実施いたします。

平成26年度以降は、予算等の確保について確定しておりませんので、予定となります。

平成26年度には、新たな環境変化への対応を目的とした検討に着手してまいります。

平成27年度には、既存車両4台の更新を行います。また、運行内容について評価を行い、見直しを行ってまいります。

平成28年度以降につきましても、運行内容についての評価、見直しを引き続き行っ

てまいります。

これら市営バスの課題への対応のポイントとして、地域公共交通会議の役割がさらに重要となってまいりますので、皆様よりのより一層のお力添えをお願いいたします。

今年度策定されます、次期総合計画での市営バス事業の位置付けと予算化の規模により変更されることもあります、本スケジュールを実現するよう努め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)

運行時間の短縮や運行本数の増便など課題はあろうかと思いますが、それらの検討予定はどうなっていますか。

(事務局)

あらたな交通環境の変化としてご提示していますが、運行本数の増便や日祝日の運行、朝夕の運行などの既存の課題について、あさび一号の運行目的と照らし合わせながら、平成26年度以降検討を進めたいと考えております。

(会長)

新たな交通環境の変化等への対応となっていますが、具体的な内容を書いてもらえないと分かり難いと思います。

検討してください。

(構成員)

尾張旭市交通基本計画が策定され、平成37年度までを計画期間として「誰もが利用しやすい交通体系を構築します」、「安全・安心かつ円滑な交通体系を構築します」、「持続可能なまちづくりにつながる交通体系を構築します」というような基本理念を掲げています。このことから、現段階において業務の工程表があった方が良いのではないかと思います。

(構成員)

市営バスの本格運行開始の平成20年度以降、皆様のご意見としていただいたような課題が出てきていることは承知しております。

このことを踏まえまして、私どもとしても予算獲得に向けて市の内部調整を進めてまいりたいと考えておりますが、新たな予算を獲得するにはどこかの予算を削らなければならないという事情もあり、難しいところもあります。

しかし、私ども担当部局としましては今の仕組みを改善し、サービス水準を向上させたいという意欲は持っております。

(構成員)

交通基本計画の理念を実現していくための方策と、新たな交通環境の変化として示された問題の検討の関係が分かりにくいというところがあると思います。

交通基本計画策定時に想定に無かった全く新たな問題については別としても、交通基本計画の理念を実現していく工程表というのは作れるのではないのでしょうか。

(構成員)

あさぴ一号を走らせることになった基本的な理念を考え直さないといけないのではないのでしょうか。こちらで考える利用目的だけではなく、利用者が考えている利用目的を把握していく必要があると思います。

また、東西の2ルートだけではなく、東西方向に回ることが出来る新たなルートを検討するなど、市域全体で考えることも必要があると思います。

(会長)

交通基本計画の理念を実現していく中で、あさぴ一号全体をどう見直していくのかということも、検討が必要であると思います。

また、資料では平成27年度に運行の評価・検証となっていますが、少なくとも平成26年度には評価基準や評価方法を作っておく必要があると思います。

今までいただいた意見を踏まえて、次回で結構ですので整理をしておいていただきたいと思います。

(4) その他

(事務局)

それでは、次第の3「その他について」のご説明させていただきます。

このたび、愛知医科大学様から尾張旭駅から愛知医大までのスクールバスの運行について、尾張旭市へお話がありましたのでご報告させていただきます。

現在、藤が丘へ向けて運行しているスクールバス路線を、名鉄バス様の路線として移管し、使用しなくなったスクールバスを利用して尾張旭駅へ運行するというものでございます。

この件につきまして、名鉄バス様よりご説明いただきたいと思います。

(構成員)

愛知医科大学の藤が丘行きのスクールバス路線につきまして、来年5月初旬の新病棟の開設に合わせまして、名鉄バスの路線として移管いたします。

また、将来的には古い病棟を廃止しまして、バスターミナルを設置するという予定もあります。このことにより、愛知医科大学がこの地域の公共交通の核となるというものでございます。

これに合わせまして、今まで藤が丘行きのスクールバスとして活用していたバスを利

用して、来年5月に北は尾張旭駅方面、南は長久手古戦場駅方面へスクールバス路線を設置するというごさいます。

また、尾張旭駅方面、長久手古戦場駅方面の路線につきましても、愛知医科大学へのバスターミナル設置に合わせ、名鉄バスの路線へと移管することを検討しております。

なお、来年5月から尾張旭駅へ運行するのは、スクールバスでございさいますので、利用は無料ですが、乗ったら病院までは降りることはできません。あくまでも、大学病院へのアクセスに利用するということになります。また、途中の停留所の位置や運行頻度は今後協議を進めることとなっておりまして、まだ決まっておりません。

名鉄バスとしましては、以前路線廃止でご迷惑をおかけしましたが、愛知医科大学のバスターミナル設置に合わせ、何年先かは現在はっきりとは申せませんが、市内路線を充実させる可能性もございさいます。

以上、ご報告させていただきます。

(事務局)

ありがとうございます。尾張旭市としましては、長久手市や愛知医科大学と今後協議を進めてまいりたいと考えております。

来年5月に尾張旭駅へ運行するのは、あくまでスクールバスであり、その位置付けからも運行のPR方法などについては、愛知医科大学と協議して進めてまいりたいと考えております。

(構成員)

愛知医科大学を地域の公共交通のハブ化をしていく中で、尾張旭市、瀬戸市、長久手市のコミュニティバスや名鉄バスとのネットワーク化を進めるにあたって、広域の調整が出来る場を作った方が良くはないかと思ひますが、今後は名鉄バスが中核となつて調整を進めるのですか。

(構成員)

平成26年の変更は、名鉄バスの路線区域内での変更によって対応できると考えています。

また、愛知医科大学に設置するバスターミナルですが、どの程度の規模のものが出来るかということも現在は決まっておりませんので、しばらくは名鉄バスと愛知医科大学で協議を進めてまいりたいと考えております。

尾張旭市、瀬戸市、長久手市のコミュニティバスとの連携についても、各市と名鉄バスはいろいろな接点がございますので、個別に調整させていただき、広域な調整が必要ということでありましたら、愛知運輸支局へご相談させていただきたいと思ひます。

(会長)

今回報告いただいた愛知医科大学のスクールバス路線の改編によって、今後あさびー

号にどのような影響が出るのかを見定めながら、あさび一号の運行内容を検討しなければいけないと思います。

構成員の皆さんからも、ご意見がありましたら事務局へご連絡下さい。

それでは、他にご意見が無ければ事務局へお返しします。

(事務局)

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。

今年中には第2回の交通会議の開催も予定しておりますのでよろしくお願いいたします。

本日は、ありがとうございました。