

平成22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23年2月15日(火)
開会 午前10時00分
閉会 正午
- 2 開催場所
市役所南庁舎 3階 講堂1
- 3 出席委員
伊豆原 浩二、森 勝智、生瀬谷 隆一、寺田 千珠子、渡辺 鎮夫、
吉岡 実(代理出席)、加藤 猛、山崎 眞悟、長崎 三千男、永山 明光、
木全 啓雅(代理出席)、小林 裕之、米山 一記(代理出席)、山田 敏也、
桜井 政則 全15名
- 4 欠席委員
城 文子、渡辺 博喜 2名
- 5 傍聴者数
2名
- 6 出席した事務局職員
都市計画課長 谷口 雅芳
都市計画課係長 渥美 宏之
都市計画課主事 浅野 心平
- 7 議題等
 - (1) 市営バスの構造変更について
 - (2) 市営バス停留所の位置変更について
 - (3) 運行状況報告について
 - (4) 市営バスOD調査等の結果について
 - (5) 「地域公共交通確保維持改善事業」について
 - (6) その他
- 8 会議の要旨

(1) あいさつ

(事務局)

おはようございます。本日は、ご多忙のところ、ご出席いただき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22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。

それでは、早速ではございますが、以後の会の取り回しにつきましては、伊豆原会長にお願いしたいと思いますので、よろしくお願いたします。

(2) 市営バスの構造変更について

(事務局説明)

平成22年11月16日から26日にかけて、市営バスの車検に合わせてバスの構造変更を実施いたしました。

内容としましては、本市はマイクロバスを導入していますが、その座席間にございませ「補助席」の最前列部分を撤去いたしました。

また、補助席撤去部分には肘掛タイプの手摺りを、あわせて、バス乗降口外側の車体の左右にも乗降時の補助となる手摺りを設置いたしました。

補助席の撤去につきましては、最前列部の補助席が乗降口の真正面に位置していたため、乗降時の人の移動スペースが十分確保されていなかったことから、補助席を撤去することにより、バス利用者の安全性の向上を図ることを目的として実施いたしました。

また、乗降口外側の手摺りににつきましては、乗降時に開閉扉に手を掛けて乗降される利用者が多くみられましたことから、こちらも乗降時の安全性を高めることを目的として実施いたしました。

この構造変更の結果、補助席が1つ減ったことから、市営バスの東ルート、西ルートの定員がそれぞれ1人減となり、東ルートが定員26人、西ルートが定員22人となりました。

なお、バス利用者は今回設置いたしました手摺りを乗降時の補助として多く利用していただいていることを合わせてご報告させていただきます。

(構成員)

以前から積み残しが発生し、乗車できる人数が限られていることが課題です。こうしたことから、乗車人数を増やす構造変更は今の車種ではできないのでしょうか。

(事務局)

現状の車種ではそういった構造変更は不可能です。

(構成員)

立ち乗りをできるようにする構造変更もできないのでしょうか。

(事務局)

大きく構造を変更することになりますと多額の費用が発生することから、現在運行しているマイクロバスについては考えていません。積み残しについては、検討課題として解決していかなければならないとは認識しています。構造変更によって積み残しを解決することは不可能であると考えております。

(会長)

積み残しの問題に関しては現在タクシーによる対応を行っています。実際の積み残しの発生件数については、事務局が把握してください。車両については、マイクロバスの運行を行っている限り、立ち席での乗車は不可能です。乗降の安全性を高めるほうが重要という判断です。それではこの件はご承認いただいたということにします。

(構成員)

異議なし

(3) 市営バス停留所の位置変更について

(事務局説明)

市営バスのバス停留所を2箇所、位置の変更を実施したいと考えております。

まず、「市役所停留所」の位置の変更でございます。本市の市営バスは市役所を起点といたしまして、東西の双方向ループ方式により運行していますことから、東西ルート全ての便に影響がございます。内容としましては、市役所の正面玄関前にあります現行の停留所を、市役所南庁舎東側に現在整備しております、市営バスロータリー内に位置変更するものであり、停留所を東へ約70m移動させることとなります。また、停留所をルート、回り別で4箇所固定して設置します。

配置は先頭側を西ルート、後方側を東ルートの停留所を配置する予定でございます。

この市営バスロータリーの整備につきましては、現在の停留所が市役所正面玄関前に位置することから、バスの往来と市役所への来庁者との分離がなされておらず危険であったこと、また、停車スペースの関係で停車時にバスが後退をする必要があったことなどの安全性を考慮したことや、市内で最も乗降客が多い停留所であるにも関わらず、停留所が1箇所のため利用者がどのバスに乗れば良いのか分かりにくいこと、また名鉄尾張旭駅への乗継ぎの利便性を考慮したうえで市の市営バスのさらなる利便性の向上を図ることを目的といたしまして実施しているものでございます。

なお、整備工事につきましては今年度中を予定しており、現在の予定では、平成23年4月4日に停留所の位置を変更してまいりたいと考えております。

また、市営バスロータリーを整備するにあたり、利用者の待合室を設置いたします。この待合室は停留所が庁舎から離れた場所にあることから、利用者がバスを待つ間、雨風をも凌げるように四方を囲んだ待合室となっております。

引き続きまして、「旭前駅停留所」の位置の変更でございます。本停留所は西ルートにあり、現在、名鉄瀬戸線旭前駅の敷地内にございます転回所に設置されておりますことから、右回り、左回りで1箇所の停留所となっております。

変更内容といたしましては、停留所の位置を現在の位置から南へ約40m移動させるものでございます。

これは、現在当該地域で実施されています土地区画整理事業により旭前駅前広場の整備が進められていますことから、この駅前広場の整備完了後には、市内のその他駅と同様に駅前広場内に停留所を設置するものでございます。

また、バス停留所に合わせて屋根の付きましたバスシェルターを設置する予定でございます。

なお、こちらの停留所につきましても、現在整備工事が進められており、今年度中の工事と伺っておりますことから、先ほどの市役所停留所と同様に平成23年4月4日に停留所の位置を変更してまいりたいと考えておりますが、供用開始時期やその他の条件により場合によっては、その日の切替えが叶わないことも想定されますが、変更に対する事前周知期間を十分に設け進め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。

また、今回停留所の移動を行いますことにより運行路線の変更等が発生することも合わせて申し添えいたします。

(構成員)

旭前停留所にシェルターを設置予定とのことですが、市営バスの利用者が多い停留所は他にもあると思います。他にシェルターを設置してあるバス停はありますか。

(事務局)

印場駅、尾張旭駅の停留所については、シェルターが設置してありますが、他の停留所には設置してありません。

(構成員)

費用がかかることなので長期的に考えていただければ良いと思いますが、主要なバス停からでも順次シェルターを設置していくことを検討してはいかがでしょうか。シェルターの設置は市営バスのイメージアップにつながることも期待されます。

(会長)

停留所の位置変更の周知について、該当停留所のみではなく、駅の構内にも案内文を掲示すると良いと思います。市営バスの利用者だけでなく、名鉄瀬戸線の利用者にも周知するよう努力してください。

(事務局)

ご提言いただいたとおり、該当停留所、市営バス車内、市ホームページに加え、名鉄瀬戸線旭前駅構内に案内文を掲示して停留所位置変更の周知をいたしたいと思います。

(構成員)

旭前駅前広場の完成はいつになるのでしょうか。

(事務局)

今年度の3月末ごろに完成予定です。

(構成員)

バス停シェルターの設置箇所はどういった背景から決まったのでしょうか。駅前にあった停留所が位置変更後、40メートルほど南側へ移動しますと少し遠いと感じますが、もっと駅の近くに設置できなかったのでしょうか。タクシーの待機場所や障がい者用の乗降所などもあります。配置箇所についての優先順位を教えてください。

(事務局)

土地区画整理事業により区画整理組合が計画したものであるため、配置の検討経緯等については、事務局としては把握していません。

(構成員)

整備前に地域公共交通会議において協議するべきであり、その意見を反映した整備工事を進めるべきであると思います。承認事項であるなら、そうした経緯についても説明してほしいと思います。

(会長)

市営バスが乗り入れるためには、バス停としては広くて長い空間が必要です。このため、駅へ一番近いところに障がい者のかたの乗降所を確保したことで、移設先の案の場

所しかバス停を設置することができるスペースがないと思います。ただし、事務局はしっかりとした事前協議を行ったうえで会議へ諮ることが必要です。

(構成員)

十分な検討をされてこの場所になったのではないのでしょうか。障がい者のかたの乗降場所を優先すればバスシェルターはこの位置になると考えられます。事務局はそこを説明する必要があると思います。

(会長)

それでは、停留所の位置変更及びそれに伴う路線の変更については承認いただけますか。

(構成員)

異議なし

(4) 運行状況報告について

(豊栄交通説明)

それでは、市営バスの運行状況を運行事業者として自己評価した結果を報告いたします。この報告の背景と目的は3つあります。まず、1点目は平成20年4月から約3年間運行したなかで、実施した項目をチェックして市営バスや当社の課題等について洗い出し、充実した市営バス運行を目指していくこと。続いて、2点目は「地域公共交通会議」「運営協議会」「あさび一号を育てる会」等での意見、情報、データに基づき、当社としてできることを反映し改善を進めること。最後に3点目として、将来の市営バスの有り方と事業者の役割を模索していくことです。

まず、これまでの運行及び改善の概要を報告します。市営バスの指定管理者としての当社の取組みは平成20年2月に営業所を開設しまして、乗務員の地元雇用をはかることからスタートしました。続いて、10月には市民のかたへの認知度の向上を目的として市民祭に市営バスを展示し、幼児、児童に運転手の制服を着用してもらい記念撮影を実施し、市営バス車内にも撮影した写真を掲示しました。平成21年9月には、AEDが車両に搭載されたことから、営業所の全員が救命救急講習を受講しました。これは現在も毎年1年に1回、営業所の全員が受講しております。平成22年2月から積み残し発生時にタクシーによる対応を開始しました。この実績としましては、平成23年1月までの間に対応人数は40名、対応台数は22台となっております。続いて、同じく平成22年2月からドライブレコーダーを導入しまして、始業点呼時や終業点呼時、またはミーティングの際にトラブルや事故、管理者が危険と感じた運転などについて、映像をみながら議論または乗務員へ指導を行っています。

次に、当社における利用者・市民のための主な実施事項の自己評価です。こちらは、項目を3つに分けています。1項目めは「利用者本位」、2項目めは「当社の独自性」、3項目めとして「社会との調和」という観点から評価しています。

1項目めの「利用者本位」の観点においては、組織的に利用者の声に対処できる仕組みをつくることをねらいとしています。具体的な実施事項としては、苦情・クレーム撲

減活動として、お礼の言葉や苦情対応などの過去の事例集やドライブレコーダーを活用して乗務員を教育していますことから、まずまず実施できていると考えています。しかし、お客様からのご質問、ご要望への対応としては、お客様に喜ばれるサービスを創出するところには至っていないと考えています。

続いて、2項目めの「当社の独自性」の観点については、組織全体で意見、要望が反映する仕組みをつくることと尾張旭営業所の強みを更にレベルアップし独自性をつくることの2つのねらいがあります。まず1つ目のねらいの、組織全体で意見、要望が反映する仕組みをつくるため、具体的な実施事項として「あさび一号を育てる会」との議論を運行へ反映し、また尾張旭市との「運営協議会」においては運行事業者としてより安全・安心なサービスを提案しています。次に2つ目のねらいの、尾張旭営業所の強みを更にレベルアップし独自性をつくるため、具体的な実施事項として、小組織の優位性を生かし、対処・対応のスピードを高めており、また市役所等の関係部署との連絡を緊密にとっています。なお、関係部署とのコミュニケーションは福祉施設などとも緊密に行っており、その他の取組みとしても、市営バス運行品質の向上を目指し、全社員で実施事項を共有してPDCAサイクルをまわしています。このため、まずまず実施できていると考えています。

続いて、3項目めの「社会との調和」の観点のなかでは、2つのねらいがあります。地域社会に迷惑をかけない、模範となる行動ができていることと地域社会に対し身の丈にあった活動を行っていることです。地域社会に迷惑をかけない、模範となる行動をとるため、住民苦情ゼロ活動として、狭いコースでの対応も含め、苦情を未然に防止する、出てもすぐ対応することや、模範乗務員として認知される活動として、イエローストップ、スピード抑止、思いやり運転の励行等、グリーン経営の確実実践としてアイドリングストップ、経済速度の励行、ごみ分別処理などを具体的な実施事項としていますが、まだまだ遅れていると考えています。地域社会に対し身の丈にあった活動を行うため、高齢者、障がい者等への思いやりと介助の実施、市営バスの利用者は高齢者や障がい者のかたが多いのでフォローをきちんと行っていきたいと考えています。また、すでに豊田市においては当社が実施している交通安全教室を今年は実施していきたいと考えています。その他には社員が誇れる活動として、市民参加の清掃活動への積極的な参加や災害が発生した場合の緊急協力体制づくりを実施しています。本来であればこのような評価は市民のかたがすることですが、当社としてはこうした自己評価を踏まえ、さらに頑張っていきたいと考えております。

続いて、運行管理者としての立場ではなく、実際に運行している乗務員の声も報告したいと思います。住宅地等狭い道路での運行については、コミュニティバスの宿命だと思えます。また、今の路線は尾張旭市の交通空白地を解消することを目的として設定されていることは認識していますが、狭隘道路での運行について、乗務員からは、「事故の危険が多い」、「すぐに苦情となるため、利用しない市民からは迷惑がられているような気がする」という声が上がっています。特に危険な箇所としましては、まず「小幡緑地東園」です。右回りのバス停が左回りのバス停と同一バス停であり、市営バスが停車

する際は道路を横切ることになります。このため、乗務員は危険を感じています。次に「どうだん亭」です。ここは急こう配のうえ、対向車ともすれ違いができないため、トラブルが発生することがあります。実際にミラーの接触事故が2件ありました。冬場においては路面が凍結している可能性がある場合、危険な箇所であることから運行が可能かどうか事前に確認する必要があります。また「上水道管理センター北」について、停留所付近の道路の曲がり角が鋭角であり、自家用車が停車していると曲がりきれず、空き地で方向転換することもあります。また、東ルートでは渋滞でタイヤが遅れることがあり、特に2便目の三郷駅周辺の渋滞により、いつも時間に追われて運転していると乗務員は感じています。通常は市役所停留所において15分間の待機時間をとっていますが、東ルートの場合、十分な待機時間がとれないこともあるため、乗務員からその意見が出ています。

次に安全性について、バス停のなかには乗車位置の反対側にベンチが置いてあるところがあり、そこで利用者が待っていることがあるため、道路を横断したり、乗務員が確認できなかつたりする場合があります。また、印場駅ロータリーにおいて、市営バスのバス停付近に名古屋市営バスが停まっている場合があります、市営バスが二重駐車のような形で停車せざるを得ない場合があるため危険であります。

次に利用者については、普段利用されるかたでも行き先がわかりにくいいため、いつも案内する必要がある。障がい者のかたの利用について、介助のかたも無料となっておりますが、その「お友達」となった感覚のためか無料で乗車されると思われるかたがみえますことが、一部の乗務員にとっては気にかかる場所です。運行時間については、1時間半に1運行では、トイレを我慢したり、焦って運行したりして、乗務員からすると少し長いとの声が出ています。

運行事業者としての報告及び実際に運転している乗務員の声の報告については以上です。

(事務局)

ただいまの報告を受け、引き続き今後の対応について運行事業者と協議していきたいと思えます。

(構成員)

積み残しが発生してタクシーが到着するまでの時間は平均でどれくらいでしょうか。

(豊栄交通)

平均すると15分くらいかかっています。

(構成員)

市営バスを利用しようとして、積み残されたことがあります、そのとき私は急いでいたため目的地まで歩いて行きました。タクシーによる対応をしていること自体は良いのですが、もう少し対応をしてほしいというのが正直なところです。今後積み残しが起こらないような車両へ変更することについても考えてほしいと思えます。現在市営バスは三郷南と印場駅を起点終点としていますが、なぜ市役所が起点終点となっていないのでしょうか。三郷南と印場駅を起点終点としていることで、瀬戸川から三郷南まで行く

のに、15時55分の便に乗車しなければ帰ることができないといった問題もあります。市役所発、市役所終点とすればこの問題は解決するので、改善の余地があるのではないかと思います。それに加えて、さきほど運転手の声の紹介がありましたが、1時間半で1周りというのは運転手の負担が大きく、タイヤが乱れた場合に対応が難しいと思いました。

(事務局)

現在の運行路線や運行時間につきまして、商業施設の開店時刻や病院の診療開始時刻を考慮し、交通問題懇話会のなかで検討した結果、三郷南と印場駅を起終点とすることになった経緯があります。

(構成員)

過去に検討したときと比べ、現在は利用者層も各世代へ広がってきているため、運行時間やルートなどもそれに合わせて検討していくべきであると思います。

(会長)

豊栄交通からの報告について、バス停などの危険箇所については利用者のかたへ安全周知を徹底することが必要です。また、できることは市が実施していかなければならないと思います。渋滞のことについては、どれぐらい遅れているか実態を調べ、データをとることが必要です。

(構成員)

タイヤの乱れについては、時刻の設定を運行実態に合わせて見直すことも必要ではないかと思います。

(豊栄交通)

今後、市やあさび一号を育てる会とよく協議して改善を進めていきたいと思います。

(会長)

身障者への手帳の確認については厳密なものとするより、やさしく乗せてあげることが大切ではないかと思います。また、未利用者から市営バス運行への理解を得るため、自治会や町内会に働きかけることも必要です。次に、市営バスの運行によって他の車の迷惑となっているとの報告がありましたが、違法駐車などの車などが迷惑なのであり、運行事業者には自信を持って市営バスを運行してほしいと思います。

(5) 市営バスOD調査等の結果について

(事務局説明)

平成22年11月16日、火曜日に市営バス車内におきまして「OD調査」を実施いたしました。

まず、「OD調査」の説明をさせていただきますが、OD調査とは、「オリジン」、つまり起点から、「デスティネーション」終点に向けたヒトなどの流量を計測することであり、具体的には市営バス利用者の動き、つまり、利用者がどこの停留所で乗車し、どこの停留所で降車したかを調査するものでございます。

この調査は、平成20年4月1日の本市営バスが本格運行してから、現行のルートで

は初めて実施するものでございまして、本市の市営バス利用実態として人の流れを把握することを目的といたしました。

方法といたしましては、市営バス4車両に調査員が終日乗車し、全ての利用者に対し、乗車停留所から降車停留所名の聞き取りを行いました。

なお、調査対象者は西ルートが218人、東ルートが262人の合計480人でした。

西ルートの停留所間の乗車数の傾向といたしましては、右回り、左回りともに県営住宅停留所から市役所停留所間での乗車数が多くなっています。一方で、瑞鳳橋停留所から印場駅停留所間では極めて乗車数が少なくなっていました。

市内西部の主に名鉄瀬戸線より北側の地域では地形上、市内でも起伏の大きい場所がかつ、早い時期に区画整理事業によりまちづくりがなされた地域でのバス利用者が多くみえることがわかりました。

次に、調査結果のうち「乗降の多い停留所」につきまして、西ルートでは、市役所、旭労災病院、尾張旭駅停留所での乗降が多くみられました。

つまり、周辺地域から市役所への用事、近辺への買い物、旭労災病院への通院、さらには尾張旭駅から名鉄電車に乗り継ぎを行う利用者が多いことが想定されます。

一方で、「乗降の少ない停留所」といたしまして、右回り、左回りを合わせても乗降者が2人以下の停留所は14箇所ございました。

傾向といたしましては、主に市街化調整区域内で人口が少ない地域に設置されています停留所がやはり、乗降数が少ないことがわかりました。

そして、次に「利用の多い区間」を抽出しています。

傾向といたしましては、先に申し上げましたが平子町、城山町など市内北西部から市役所停留所への利用が多くなっています。また、市役所停留所や東名西公園停留所から旭労災病院への通院での利用、市内南部では近隣に医療施設が集中している南本地ヶ原町停留所への利用が特に多くなっていました。

続きまして、東ルートの停留所間の乗車数の傾向といたしましては、右回り、左回りともに平均的に乗車数が多くなっています。特に北原山町停留所から三郷南停留所間の乗車数が多くなっています。

次に、調査結果のうち「乗降の多い停留所」は東ルートでは、市役所、愛知医大、三郷南、三郷北、三郷、尾張旭駅停留所及び周辺地域のバス停留所での乗降が多くみられました。

つまり、周辺地域から市役所への用事、近辺への買い物、愛知医大への通院、三郷南停留所がごぞいます大規模店舗のイトーヨーカドーへの買い物、さらには三郷駅や尾張旭駅から名鉄電車に乗り継ぎを行う利用者が多いことが想定されます。

一方で、「乗降の少ない停留所」といたしましては、該当停留所が9箇所ございますが、西ルートと比べて少なくなっています。また、これらの停留所は比較的、付近に住宅が密集していない場所に設置されているものが多く、西ルートの結果と同様に、人口が少ない地域では乗降数が少ないことがわかりました。

次に、「利用の多い区間」といたしまして、市役所、三郷、三郷南や南原山町赤土停留所などの三郷地区及び愛知医大停留所間の利用が多くなっています。また、三郷地区と愛知医大では相互間の利用が多くなっていました。

そして、西本地橋停留所にあります商業施設への買い物への利用もあり、さらには、旭台、旭ヶ丘町などの周辺地域から三郷地区への利用が多くありました。

以上の結果を踏まえ、市内の市営バスの利用者の移動実態のまとめとしまして、まず「西ルート右回り」の利用実態についてですが、市内北西部の平子町、城山町の住民が市役所、市役所近隣のスーパーアスカ、尾張旭駅へ行く際に利用している場合が多くございました。

さらには、市内西部にあります東名西公園から旭労災病院へ利用する場合や市内南部の緑町から個人病院が多く集まる南本地ヶ原町への通院に対しての利用も多くございました。

次に、「西ルート左回り」につきましましては、市内北西部の平子町から旭労災病院へ、市役所から平子町、城山町へ帰宅する際に利用される場合が多くございました。また、尾張旭駅から平子町、城山町への利用があることから、名鉄電車を利用した人が帰宅する際に利用していることが想定されます。

次に、「東ルート右回り」につきましましては、市内東部の三郷町、旭ヶ丘町、旭台から名鉄三郷駅、イトーヨーカドー、愛知医大に行く際に利用される場合が多くございました。また、愛知医大から市役所への移動もございました。

最後に、「東ルート左回り」につきましましては、イトーヨーカドーを利用した人が市内東部地域の三郷町、旭ヶ丘町、旭台に帰る場合、愛知医大での診療後、名鉄瀬戸線三郷駅やイトーヨーカドーへ寄る場合が多くございました。また、市役所から愛知医大へ行く場合や旭台、旭ヶ丘町方面から市役所、尾張旭駅へ行く場合にも利用されていました。

以上の結果、今回のOD調査により、西ルートでは市内北西部での利用が非常に多い半面、南部での利用が比較的少ないこと、東ルートではまんべんなく利用がなされていることが分かりました。さらには、市内の北西部の平子町、城山町及び市内東部の旭ヶ丘町、旭台、三郷町にお住まいの方にとっては、スーパーへの買い物、病院への通院、鉄道駅への移動手段として市営バスが必要不可欠な存在となりつつあるのではないかと感じられました。

こうしたなか、市内北部のルートにつきましましては、市営バスが市民生活に溶け込みつつあり、現状では大幅なルート変更は考えにくいと思われれます。しかし、一方で市内南部につきましましては、今回の調査の移動実態を見ましたところ、市内を東西に流れる矢田川を境にして生活圏が名古屋市方面に向かっていると想定されること、その他の公共交通の充実などの要因により、結果的には利用者が少なくなっていることが考えられますことから、更なる利用促進策によって利用者を増やすことが重要となります。

また、場合によってはルート変更等を検討していく必要があるのではないかと考えられますことから、今後は地域の交通、移動実態につきましても調査することが課題と考えられます。

引き続きまして、平成22年12月9日、木曜日に市営バスの第2便から第5便を対象に実施いたしました「市営バス利用者アンケート調査」の結果を説明します。年齢層では60歳以上の利用者が全体の約7割を占めています。また、性別では女性が約8割となっていました。職業では、主婦、無職の方が8割を占めています。利用頻度につきましては、週3以上が約5割となっていました。一方で初めて利用した人が約2%となっており、市営バスを利用されている人がある程度固定化されていることがわかります。次に、利用目的として、買い物・飲食、通院、市役所への用事が全体の約8割を占めていました。このことは、先にご説明させていただきましたOD調査の移動実態と大いに関連しているところでございます。

以上、アンケート調査をまとめましたところ、各ルート全般に60歳以上の高齢の女性の利用が多いこと、60歳以上の女性の多くは自ら運転できる交通手段を持っている可能性が低いことから、あさび一号を利用されるかたの割合が高くなっていると考えられます。また、利用理由として交通手段を持っていないことのほかに、運賃の安さや出発地・目的地が停留所に近いことを多くのかたが答えており、その利用目的として通院、買い物・飲食が多いことから、高齢者のかたの日常生活における「足」としての利用がなされていることとなります。

しかし、その一方で割合としては少ないものの、30歳代以下の若年層の利用もみられ、通勤・通学や仕事上での移動のために利用していることから、今後はこうした世代の需要について調査を行う必要があるものと考えます。

(構成員)

アンケートのなかで質問している税金投入への理解については具体的な経費などの数字を示して聞いたものですか。

(事務局)

利用料金に関する質問と関連したものであり、具体的な経費についても質問のなかに記載しています。

(会長)

3割のかたが市営バスの運行に対して、もっと税金を使うべきと回答していることは事務局としては心強いのではないかと思います。

(事務局)

税金投入については、未利用者からも理解を得ることが課題であると認識しています。

(構成員)

この調査結果は現状の報告にとどまるのでしょうか。この結果を踏まえ、事務局としてさらに踏み込んで課題への対応を整理した報告はありますか。

(事務局)

まずは現状報告をさせていただきました。今後については、このデータをもとにして来年度に課題への対応策などを検討していきたいと考えています。

(構成員)

市営バスは免許をもっていない人が頼りにしています。右回り、左回りの運行方法が課題ですが、これは難しいテーマだと思います。バス事業を展開するためには法律の制約や事故や道路状況等などの環境制約があり、さらに事業者の専門知識も必要です。また、運行の目的に関してはいろいろな視点があります。財政出動と利用者数のバランスをとることが重要であると思います。

(構成員)

アンケート調査に調査員として参加しました。その際、3人の利用者から市営バスの運行がありがたいとの感謝の言葉を聞きましたので、今後運行の見直しが検討されなければならないと感じました。

(事務局)

こうした調査データを利用し、課題について解決する方法を模索する時期にきていると認識しています。

(構成員)

市民アンケートで運行に必要な経費を示し、その結果を議論のベースとしてはいかがでしょうか。また、運輸支局が配布している資料を活用することも考えられます。

(会長)

市営バスについて、市民の皆さんに知ってもらい、今後の展開について議論することが必要です。課題のすべてに対応することは難しいので、優先順位をつけることが大切です。また、本格運行からの3年間はほとんど同じ内容で運行しましたので、このことを踏まえ、考えていく必要があります。

(6) 「地域公共交通確保維持改善事業」について

(愛知運輸支局)

平成23年度の公共交通関係の国庫補助の内容について説明します。国交省の地域への公共交通の補助制度は8つあります。このなかの「地域公共交通活性化・再生総合事業」につきまして、愛知県内においても20ほどの市町がこの事業に取り組んでいただいているところですが、この制度が昨今の行政刷新会議のいわゆる「事業仕分け」において廃止と結論づけられました。また、国交省では「交通基本法」を今年の通常国会への提出に向けた準備をしています。この「交通基本法」は地域公共交通の崩壊について対応していくという趣旨であり、総合的な交通体系、まちづくり、環境問題などへの対応として考えています。また「交通基本法」の制定と関連して、予算措置を含めた支援措置の充実を図るため、これまでの補助制度も併せて見直すというかたちで、昨年度の8月末に国交省から財務省へ「地域公共交通確保維持改善事業」生活交通サバイバル戦略という名前で453億円予算要求しました。なお、「地域公共交通確保維持改善事業」生活交通サバイバル戦略につきましては、予算要求後、関係者のかたなどからパブリックコメントを実施して意見を聞いております。内容は肯定的な意見がほとんどでありました。その後、評価委員による評価会議を受け、条件付きであるB判定を受け、年末の

閣議決定においては305億円という予算が計上されています。この予算額は予算要求から比べると相当減額となっていますが、平成22年度の合計215億円の予算と比較しますと、平成23年度はその1.4倍ほどの予算となっております。

今年度の予算と来年度の予算の比較です。まず「地域公共交通活性化・再生総合事業」につきまして、この事業は、本格運行を実施するまでの試行運行や実証運行を実施する3年間を主な補助対象とするという事業です。今年度をもって事業の廃止が決定されましたが、来年度につきましては経過措置があり、現在実証運行を実施している1年目と2年目の協議会に対しましては、同額程度の予算が確保されています。また、地方バス路線の維持対策として68億円計上されていましたが、これが増額され100億円計上されています。

「地域公共交通確保維持事業」につきましては要綱を現在検討している段階です。今月末に確定するというのを聞いていますので、確定したらまたご案内する予定です。事業内容は地域公共交通の確保維持、バリア解消、調査事業の3つの事業から構成されています。この「確保維持事業」はこれまでの限定的な制度から継続的な支援の形に変えていくこと、運行実績の欠損金に対する事後的な補助から事前に標準的な経費から補助額を算出し、これに基づいた範囲内の補助として経費が減った場合についても優遇措置として事業者を支払われることを主な変更点として考えています。また、県と国が2つの市町にまたがるような広域の地方バス路線に対して補助をしていますが、この要件を緩和する予定であり、そういった路線に接続する市町村内の路線、いわゆるコミュニティバス路線について支援を行っていくこととなります。大まかにはこのような内容ですが、もうじき補助制度の内容が固まるということですので、尾張旭市も条件に合致するようであれば、この補助制度に取り組んでいただければと思っています。これが23年度の国庫補助の「生活交通確保維持改善事業」の予算の概要でございます。

もうひとつ紹介させていただきますが、岐阜市において地域公共交通のシンポジウムが開催されます。平成23年2月22日午後2時から、岐阜市、中部バス協会、運輸局が主催します。シンポジウムの内容としましては、来年度から岐阜市において連節バスが運行することになっていますので、当日はこの連節バスが展示されることになっています。この記念としてシンポジウムが開催されますので、ご案内いたします。

(構成員)

先月、名鉄瀬戸線旭前駅のホームから転落事故が起きました。幸い、転落したかたは命に別状はありませんでしたが、こうした転落事故についての問い合わせはどこにしたらよいのでしょうか。

(構成員)

守山警察署交通課としては、詳細なことは聞いていません。

(構成員)

事故があったとき安全性を高めるため、対策をとってもらいたいと思います。

(会長)

市に問い合わせをしてもらうことはどうでしょうか。

(事務局)

現状ではそうした事故があった際、名鉄から市へ連絡が入ることはないですので、名鉄にお問い合わせいただくしかないと思います。

(会長)

市営バスもより安全性を高めてほしいと思います。

(構成員)

公共交通施設について、1月9日と2月7日の新聞などの報道により、駅舎のバリアフリーの補助基準について現行の1日5,000人以上の乗降数から1日3,000人以上の乗降数まで、緩和される予定となっており、3月までに国として方針を固めることを知りました。尾張旭市内においては、旭前駅と印場駅ではまだバリアフリー化がされていませんが、新しい基準では補助対象となりますので、是非実施してほしいと思います。

(会長)

バリアフリー化の実施については、多額の費用がかかることと今回の基準により新しく補助対象となる駅も増えることから、実施する駅の優先順位についても併せて名鉄と協議する必要があります。

また、岐阜市で開催されるシンポジウムに関しては、中部地方では初めて連節バスが運行されることとなりますので、興味のある方は是非参加してほしいと思います。

(構成員)

まだ会場にゆとりがありますので、興味のあるかたは是非お越しください。

(7) その他

(構成員)

平成23年2月11日から名鉄バスにおいて「manaca」を導入開始します。この「manaca」につきましては、1枚のカードで名鉄バス、名古屋鉄道、地下鉄、名古屋市営バスが利用できます。さらに、自動改札機にこのカードをかざすだけで支払うことができるため、乗車が早く楽になります。また、従来のバスカード、定期券と違い、事前に登録していただくことで再発行も可能となります。今後、「toica」や「suica」につきましても導入を検討していますので、お知らせいたします。

(構成員)

公共交通利用促進モデル事業成果報告会についてのご案内です。県の補助事業として公共交通の利用促進を図る取組みについて募集を行ったところ、10団体から企画提案の応募がありました。そのうち4団体に対して補助金を交付していますが、その成果報告会を開催します。この成果報告をしていただく団体は、「あさび一号を育てる会」、伊豆原先生が代表をされています豊田市の「エコ通勤を進める会」などです。興味のあるかたはぜひお越しください。

(事務局)

それでは、「その他」といたしまして、1点ご報告をさせていただきます。

市民の皆様でつくる尾張旭市営バス「あさび一号」を育てる会の活動が、昨年度に引き続き、今年度も愛知県の「公共交通利用促進モデル事業」に選定されました。「あさび一号」を育てる会には、日頃から市営バスの利用促進などの様々な取り組みを行っていただいております、こうした活動が今年度の市営バス利用者の増加につながっているものと感謝しております。

なお、先に申しあげました「公共交通利用促進モデル事業」では、今年度既に、「あさび一号クイズラリー」を実施していただきました。

また、今後は「公共交通に係る教材」といたしまして「下敷き」を市内の小中学校に配布し、市営バスの利用者の裾野を広げることや、本市、地域公共交通会議の伊豆原会長をお招きし、市民に公共交通への認識や理解を深めていただくことを目的としました「あさび一号市民講座」を実施していただくことも予定されています。

市といたしましても、こうした取り組みを行っていただけることに、大変期待を寄せているところでございます。

事務局からの報告は以上でございます。

(会長)

それではそろそろ時間となりますので、本日は以上とさせていただきます。

(事務局)

皆様、本日は長時間にわたり、大変お疲れさまでした。