

平成22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22年7月8日(木)

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、寺田 千珠子、渡辺 鎮夫、藤田 信彰、加藤 猛、山崎 眞悟、
上野 寿之(代理出席)、永山 明光、小林 裕之、米山 一記(代理出席)、
和田 秀夫(代理出席)、杉村 美行、桜井 政則 全13名

4 欠席委員

森 勝智、生瀬谷 隆一、城 文子、小林 宏 4名

5 傍聴者数

3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) 平成21年度市営バス利用状況について
- (2) 市営バス回数乗車券の販売状況について
- (3) 積み残しの発生に対する対応及び発生状況について
- (4) 今後の方針について
- (5) その他

8 会議の要旨

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。

それでは、開催に当たりまして、都市整備部長よりご挨拶申し上げます。

(都市整備部長)

改めまして、おはようございます。都市整備部長の桜井でございます。開催に当たり一言ご挨拶申し上げます。

まず、皆様方には、日ごろより本市の公共交通事業、市営バスの運行に対して多大なるご協力を

賜り、心から感謝申し上げます。

おかげをもちまして、昨年度の検討課題でございました市役所内での市営バス回数券の販売や利用者の積み残しなど、徐々にではございますが対応させていただくことができたところでございます。しかし、まだまだ課題は山積しております。今後制定が予定されております「交通基本法」などに関する事なども含めまして、より一層のご指導とご協力いただきますよう、なにとぞよろしくお願いいたします。

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いいたします。

(事務局)

それでは、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いた方の紹介をさせていただきたいと思っております。

まず、本日はあいにくご欠席されておりますが、自治連合協議会からは、生瀬谷様が構成員になりました。次に、名古屋市交通局からは山崎様、愛知県地域振興部交通対策課からは松井様、そして愛知県尾張建設事務所維持管理課からは渡辺様が新しく構成員に就任いただきました。

最後に、私ども市役所からは、ただいまご挨拶申し上げました桜井が、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。

なお、本日は代理出席の方や欠席の方もおられますが、構成員名簿に記載してございますので、恐れ入りますが、説明を省略させていただきます。

また、事務局につきましても人事異動により今年度からメンバーが変わりまして、課長は谷口、係長に渥美、そして担当に浅野、ということで、何かと至らぬ点多いかと思っておりますが、なにとぞよろしくお願ひしたいと思っております。

(1) 平成21年度市営バス利用状況について

(事務局)

資料に基づき市営バスの概要と現在までの経緯、平成21年度の利用状況や運行経費の状況、さらにはバス利用者アンケートによる市民意識の状況について説明いたします。

なお、今回新しく構成員に就任いただいた方もいらっしゃいますので、本市の市営バスの概要、運行経緯を含めご説明させていただきます。なにとぞよろしくお願ひいたします。

まず、市営バスの概要についてでございますが、本市の市営バスは、平成20年4月1日から、西、南西、東及び南ルート of 4ルートで、起点と終点を往復する「シャトル方式」による本格運行を開始しました。そして、同年10月1日から、西ルートと南西ルートを統合した「西ルート」、東ルートと南ルートを統合した「東ルート」の2ルートに再編し、それぞれ「右回り」及び「左回り」の「双方向ループ方式」による運行に変更し、現在に至っております。

なお、東ルートにつきましても、定員27人のマイクロバス2台で、そして西ルートにつきましても、定員23人のマイクロバス2台で運行しており、利用料金は、1回100円であります。また、小学校未就学児並びに障がい者や、障がい児本人、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、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23.1km、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」についてでございます。

まず、「試験運行開始前」につきましては、市議会への陳情書の提出や特別委員会の設置などがございまして、平成15年度には「尾張旭市交通問題対策協議会」を開催し、提言をまとめたところでございます。その後、その提言に基づき、平成16年度に「尾張旭市交通問題懇話会」を開催し、「市内の交通空白地」の解消をめざすため、試験運行に向けてのルート設定や使用車両の検討を行ったところでございます。

以上の取り組みによりまして、平成16年12月1日から9人乗りワゴン車による3ルートでの試験運行が開始され、その後2回のルート見直しを実施したところでございます。

そして、平成20年4月1日から指定管理者制度による本格運行が開始され、10月1日から現在の形で運行されることとなったものでございます。

続いて、過去の市営バス利用者数の推移でございます。1日あたりの平均利用者数は、運行体制や内容が異なるものの、平成20年度までは年々利用者は増加しており、平成21年度につきましては、前年度の利用者数を下回っている月も僅かにございますが、全体的に、前年度を上回っている状況でございました。

次に「市営バスの利用状況」についてでございます。

まず「ルート別利用者数の状況」でございます。12～2月の間は、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が、3月になり増加傾向にあるところございます。

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。

平成20年度の実績と比較しましても、平均利用者数は軒並み増加傾向にあります。

次に、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」でございますが、「第2便」の割合が最も高くなってございます。

なお、第1便と第7便につきましては、全ルートのうち、一部の区間のみの運行となっております。このため、第1便と第7便の利用者数につきましては、他の便と比較し、少ない状況でございます。

続いて、「運行便別利用者数の状況」について、昨年4月、7月、11月と本年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いたしました。どのルートも2、4便の利用者数が多いことは、先ほどご説明したとおりでございまして、それ以外に月ごとの特徴的な違いは見受けられなかったところでございます。

なお、ルート上にある病院の開院時間や商業施設の開店時間などが影響しているようであり、大型商業施設内に停留所が設置されている「東ルート」では、これが顕著に現れているようでございます。

続いて、「停留所別利用者数の状況」でございます。ただいまの集計と同様の月における各ルートの1便当りの利用者数を、停留所別に乗車・降車に分けて集計し、更に平成20年度と平成21年度を比較してございます。平成20年度と平成21年度では、グラフの形がほぼ同様な形となっているのが特徴でございます。このことは、後にご説明させていただくこととなります利用者アンケート結果からも、バス利用者が固定化されていることが一因と考えられ、利用者にとっては大切

な移動手段として定着しているのではないかと考えております。

また、傾向といたしましては、北部地域での利用者数が多く、中央部地域や南部地域での利用者数が少ない状況は、昨年度と同様な傾向でございます。

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は、乗車、降車ともに多く、市営バスの運営において最も重要な停留所となっていることが改めて認識できたところでございます。また、大型商業施設内に設置した「三郷南」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、「ルート別の停留所利用の状況」でございます。

1日あたりの利用者数は、各停留所によって大きな差がございます。

このことを、市営バスルート図に示しますと、傾向といたしましては、市内中央部の人口密度の低い地域でのバス停での利用者は少なく、市内北部地域での利用者数は多くなっております。また、市役所や駅周辺、更には病院、大型商業施設内に設置した停留所は軒並み利用者が多いことがうかがえます。

次に、乗車者数を平成20年度と平成21年度で比較しますと、傾向といたしましては、各停留所でまんべんなく利用者が増加してございます。

さらに、降車数についての比較でございますが、先ほどと同様の傾向に加え、市内北部の特定の停留所からの利用者数が大幅に増加してございます。

次に、「曜日別利用者数の状況」として、土曜日の利用者数が最も少なく、これは、一部の病院の休日と重複していることや、家族での外出機会が多いといったことが、その要因の一つであると考えられるところでございます。また、年度別による傾向ではそれほど違いはございませんでした。

続いて、「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。しかし、平成21年度においては利用者数が若干増加したものの、運賃収入は減少しております。これは、平成21年度に利用料金が無料であります障がい者のかた及び付添人のかたのご利用が大幅に増加したことによる、利用者数の増加と、一方で運賃収入が減少したことが要因であると考えております。

収支率につきましては、残念ながら減少しております。

なお、近隣自治体の状況では、ご覧のとおり収入率は各市町ともに10%未満から35%程度となっておりますが、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できないものとなっておりますが、収支率が非常に高い自治体もありますことから、参考にその内容についても今後分析してまいりたいと考えております。

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。

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はの調査を実施いたしました。

その結果としまして、「利用者の状況」でございますが、実に60歳代以上の方が全体の7割を超えて利用していただいていることがわかりました。また、性別では7割以上が女性の利用者でございました。さらに、利用者の運転免許の有無におきましては、7割の方が免許を保有されておらず、交通手段がないとお答えになられた方が半数の約5割みえました。

利用回数といたしましては、週に1回以上利用されている方が全体の7割を超え、そのうち、週3～4回程度以上利用されている方は約半数の5割弱に上りました。

このような結果から、主にご高齢の方の移動手段として、市営バスが皆様の生活に定着していることが分かりました。

続いて、「利用目的、理由」でございますが、まず、外出目的といたしまして、買い物、飲食に利用されている方、通院に利用されている方が合わせて7割を占めておりました。続いて、利用理由といたしましては、他に交通手段が無い、運賃が安く経済的、出発地・目的地が停留所の近くであると続いており、利用者にとっては身近な交通手段であることがうかがえます。

次に、「乗り換え状況」でございますが、あさぴ一号の他ルートへの乗換えを4割弱の方がされており、これは先にありました買い物や通院による乗り継ぎが要因と考えられます。

次に、「税金投入理解」でございますが、「今ぐらいが良い」が6割弱、「今よりも税金を使うべき」が3割となっており、利用者については概ね市営バスの重要さや理解が得られているのではと思われまます。以上により、今後さらに、利用者以外の方にも市営バスを知っていただき、理解をしていただけるように努めていくことが必要であると考えております。

次に、「満足度」でございますが、「停留所の位置」、「ダイヤ」は前年度と比較しまして、満足度は高くなっているものの、全体としては、年々低下傾向にあります。

また、「料金」、「運転手対応」につきましては、満足度が高くなっておりますが、「ルート」、「運行時間帯」、「ダイヤ」につきましては低い傾向にあります。

次に「自由意見」でございますが、「市営バスのダイヤ・運行本数の増加」につきましては、ダイヤを増加、1時間に1本などの意見が多くございました。

また、「運行時間帯」につきましては、朝夕の運行など運行時間の拡大など、また、「日曜・祝日の運行」、「バス停位置の見直し」、「運行ルートの見直し」などといった意見がございました。

(構成員)

利用状況についてお聞きします。平成20年度の年間利用者数と平成21年度年間利用者数の前年比を教えてください。

(事務局)

平成20年度の年間利用者数は132,653人で平成21年度の年間利用者数は135,625人ですので、平成20年度と比較して、約3,000人増加しております。

(構成員)

バランスのとれたコミュニティバスであるという印象を受けました。他の公共交通機関との連携を図っていくことは重要です。アンケートの乗換状況などは貴重なデータであり、「あさぴ一号」の双方向ループ方式の運行を利用者がうまく活用していることを示しているものであると思います。また、財政負担について、収支率21.7%という数字は一般的であると思います。

(構成員)

尾張旭市営バスの西ルートと東ルートで乗換券の発行を検討してはどうでしょうか。市内では民間バスそのものが少ないので民間バスへの乗換が少ないのではないのでしょうか。民間バスよりも名鉄瀬戸線への乗換が多く、名鉄瀬戸線は通勤、通学、買い物など様々な目的で利用されている重要な鉄道であることを念頭におくべきであると思います。

(事務局)

乗換券については、今後検討課題としていきたいと思います。収支率との兼ね合いが課題ですが、必要性については認識しております。

(構成員)

近隣市町では乗換券を発行しているところもありますが、導入にはバスの定員や積み残し、財政的な負担を考慮して検討する必要があると思います。ルート図についてですが、乗換可能な停留所の表示が少し見づらいのではないのでしょうか。もう少し明るい色を使ったほうが見やすくなると思います。

(事務局)

今後も近隣市町の取り組み状況などについては情報を収集していきたいと思います。

(構成員)

アンケートの自由意見が多く、関心の高さを示しているものだと思います。アンケートの結果や要望に対しての回答を市民や利用者のかたにフィードバックする機会を設けていますか。

(事務局)

ご要望に対してはできることから進めていきたいと考えておりますが、いつまでに対応するかなどの具体的な回答はお示ししていない状況です。

(構成員)

昨年は不況や新型インフルエンザの流行もあり、多くの乗合事業者では利用者数が減少しているなかで、尾張旭市営バスの利用者数が増加していることは評価できます。ご要望については、なるべく経費がかからないことを実施していったらいいのでしょうか。

(会長)

利用者アンケートについて実施する目的がはっきりしていません。目的のないアンケートではあまり意味がないものとなってしまいます。また分析結果は地域公共交通会議で報告をするだけでなく、利用者や市民のかたにお示ししてください。このような提案は豊栄交通からもしてほしいと思います。さらに、利用状況について、この分析を次にどう活かしていくのかが重要です。また、利用者の満足度が下がっており、それにも関わらず利用者数が増えていることが何を示しているのか考えるべきです。報告だけで終わるのではなく、分析を整理した結果を地域公共交通会議で議論すべきです。また、本格運行から3年目ですので、説明責任を果たすためにも事業評価のしくみを確立する必要があります。この分析から課題を抽出し、できることから課題に対応して、事業評価に活かしていただきたいと思います。

(構成員)

利用者アンケートは利用者の一人ひとりの意見ですので、すべてに対応することは難しいと思います。できることから対応していけばよいと思いますが、どこかで線を引くことが必要です。

(会長)

事業評価をすることで、何を課題とするのかを捉えることができ、ご要望に対して回答することができるようになります。また、事業評価結果は利用者だけでなく市民に対しても示す必要があります。利用状況について、利用者数が頭打ちというよりも、バスが満員に近くこれ以上は乗れないのではないかと思います。これ以上の利用があった場合は積み残しとなってしまいますので、これ

でサービスは打ち止めなのか、それとももっとサービスを上げるのか、次のステップを考える必要があります。サービスを上げるならば費用が発生します。「あさび一号」を育てる会に利用啓発をいただいているのに、積み残しが発生しているのは良いことではありません。

(構成員)

車両を替えるときに中型のバスを導入するなどの対策が考えられます。

(会長)

豊栄交通にお願いしたいのですが、トラブルがあったときの報告だけでなく、危険箇所、乗車数、改善のための意見などを運転手に聞くことは大切なことだと思いますので、運転手へのヒアリングを行ってください。また、次のステップについては豊栄交通からも提案していただきたいと思います。

(構成員)

以前市役所で運転手同士の会話を聞いたことがあります、バス車両の構造上の問題について話していました。乗降時の手すりやバスの構造上の危険、補助席につかまると倒れるので危ないといったことでした。また、利用者は買い物のカートを持って乗車することが多いのですが、車両が狭く、置く場所に困ります。車両を替えるときはいろいろな問題を考慮していただけると良いと思います。

(構成員)

マイクロバスで運行していますが、運行事業者としては乗降時に安全上の課題があると認識しています。しかし、立ち席のある車両では霞ヶ丘町などの狭隘な道路を運行することが難しいため、現在の路線には適さない部分もあります。このため、路線、積み残し、乗降時の課題は総合的に考える必要があります。

(構成員)

道路環境の問題が大きく、今よりも大きなバス車両を導入して現在の路線を走行できるのか検討する必要があります。しかし、車両や人を増やすことはとても費用がかかるため、車両を大きくする方向になるのではないのでしょうか。

(会長)

事業評価について整理すると良いと思います。また、現在の市営バス路線は名鉄バスの「森林公園ゴルフ場前～藤が丘」路線が運行していたときに設定しています。しかし、現在はその路線は撤退しており、状況が変わっているなかで、ルートを再編するべきなのか、利用者が慣れてきているのでこのままが良いのか、整理すると良いと思います。

(2) 市営バス回数乗車券の販売について

(事務局)

この件につきましては、かねてから市営バス利用者の方々から市役所窓口での回数乗車券販売を希望する声が多数ありましたため、市役所窓口にて回数乗車券の販売を行うために問題となっておりました法律上の問題点などにつきまして検討させていただき、昨年度の第2回地域公共交通会議におきまして、その方向性をご説明させていただきましたところでございます。

その後、予算の議会承認や関係規則の改正を経て、本年4月1日より市営バス回数乗車券の市役

所窓口販売を開始することとなりました。

従来はバス車内での販売が大多数を占めておりました回数乗車券も、市役所での販売開始により、お客様はゆとりをもって購入することができ、また、バス車内での安全性もより向上することが期待されるところでございます。

実際、市民の皆様には大変好評でございまして、2カ月間の販売累計は、当初の予想を上回る50冊にも上っております。今回の取り組みによって少なからずとも、バス利用者の利便性の向上に寄与できればと考えているところでございます。

(会長)

ロコミなどで広がっていけば、もっと販売数も増えると思います。運転手の負担が減ればより安全運転に専念できるので良いことですので、利用者のかたにもう少しPRできると良いと思います。

(構成員)

バスの中に販売取次店について表示してありますが、まだ不十分かもしれません。

(会長)

車内でアナウンスなどをしてみてはいかがでしょうか。

(事務局)

市広報にてすでに周知を図りましたが、これからも継続的に利用者のかたへPRしていく必要があります。ご提案いただいたような車内アナウンスによる案内は利用者のかたの耳に直接届くので効果があると思います。車内の回数乗車券販売数ができるだけ他の箇所の回数乗車券販売数に移行すれば良いと思います。

(構成員)

車内アナウンスのタイミングとしては、市役所に到着する直前の乗換案内のついでに行ってはいかがでしょうか。

(構成員)

運転手の負担を減らすことが目的ですので、もっとPRしていきたいと思います。

(3) 積み残しの対応策及び発生状況について

(事務局)

本市営バスは、本格運行開始後、年々利用者数が増加しておりますが、その反面、年に数回の割合で積み残しが発生いたしております。この積み残しに対しましては、従来は市内の各公共施設から施設の利用予定を事前に手配し、多くの方が参加されるイベントなどがある場合には、事前に把握を行ったうえで、利用者の皆様に協力依頼を行ってまいりました。

しかしながら、これはあくまでも「協力依頼」でございまして、それ以外の対応について検討してまいりましたところ、伊豆原会長や愛知運輸支局の方の多大なるご協力によりまして、タクシーの配車による対応をご提案いただきました。

これに基づき、早速市営バスの指定管理者である豊栄交通より、対応策の提案があり、関係機関との協議を重ねました結果、本年2月1日から対応を開始したところでございます。

その具体的な内容としましては、積み残しが発生した場合、速やかに市営バス乗務員から、豊栄交通の事務所に無線連絡を行い、タクシーの手配を行うというものでございます。

なお、この対応策を講じますのは、市営バスが定員に達した場合のみに限定しております。また、対応するタクシーは市営バスを追従する形で同一ルートを行くものとしており、また、乗降場所も市営バス停留所と同一としております。

続いて、「平成22年積み残しタクシー対応状況」でございます。

傾向といたしましては、東ルート（右回り）の1、2便で多く発生しております。この便は、先ほどの「尾張旭市営バス利用状況報告」にもございましたが、運行便別利用者数の比率が最も大きい便でございます。

また、タクシーの手配時間といたしましては、平均で15分程かかっております。

続いて、「東ルート右回り車内乗車人数」でございます。

積み残しが発生した平成22年6月8日（火）の東ルート右回りにおける市営バス車内の乗車人数では、柏井北公園から軒並み利用者が増加して、「旭台3丁目」と「東栄小東」停留所で積み残しが発生しており、その後、序々に利用者が減少し大型商業施設がある三郷南停留所では、7名までとなっております。

また、積み残しが発生しなかった同一ルートの同一便の市営バス乗車人数も旭台から東栄町にかけて乗車数が多くなっております。ただし、積み残し発生時には、各停留所での乗車が多数あり、それが各停留所で連続していることが窺えます。

さらに、別の日の積み残しに関しても同様な傾向が見られました。

なお、申すまでもなく、この対応策はあくまでも暫定的なものであり、抜本的な対応策とは言えないものでございます。数字の上では、特定のルートや便にて積み残しが発生していることから、その便間に追加バスを運行させるなどの対策により、積み残しは解消されることも考えられますが、単に追加運行するのでは、積み残しの頻度やバスの追加便に係る費用を考えますと、必ずしも効果的な対策とは言えないかもしれません。

さらに、現在の対応策のままでは、バス利用者の方にはタクシー手配までの時間、停留所で待っていただくことにもなり、課題の残るものとなっております。

こうしたなか、昨年度の地域公共交通会議でもご報告させていただきましたが、積み残し以外の課題も含め、抜本的に市営バス、あるいは本市の公共交通全体のあり方を見直すことを念頭に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律による、「地域公共交通総合連携計画」の策定の実現を、これまで検討してまいりました。しかし、ご存知の方も多いかと思いますが、来年の通常国会において、国が「交通基本法」の法案及び関連施策の充実を合わせて提出する見込みとなっております。この交通基本法（案）では、その前提で「国民は健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障される権利を有する」と掲げております。

この法律はまだ案の段階でございますが、先ほどご説明した「地域公共交通総合連携計画」の根拠となる「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」との関係がはっきりしておりません。このため「地域公共交通総合連携計画」の策定につきましては、この法律の動向を見守ったうえで、市営バスを含む公共交通、福祉面を考慮した交通手段、また、道路整備を含めた一体的なビジョンをまず策定し、その後その実現のための具体的な計画として、あらためて検討していくべきではないかと考えております。

なお、この「交通基本法」につきましては、後ほど、中部運輸局愛知運輸支局様から詳細をご説

明頂きたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

(会長)

資料を分析すると、積み残しが発生しているのは「旭台3丁目」や「東栄小東」ですが、その前の「柏井北公園」や「旭台西」で多くの利用者が乗車したことも原因と考えられます。積み残しが発生している日と「柏井北公園」や「旭台西」からの利用が多いことは、何かイベントがあったなど関連しているかもしれません。

(構成員)

金曜日には、東部市民センターで定期的に市内の高齢者のかたを対象とした食事会があるようです。その参加者のかたがたが市営バスにご乗車されたことで積み残しが発生しているのかもしれませんが。

(事務局)

東部市民センターに関しては、事前にイベントの開催について把握し、積み残しとの関連性について照らし合わせていますが、関係がみえません。

(構成員)

それでは商業施設でイベントなどが開催された可能性もあります。市が開催しているイベントだけでなく、商業施設のイベントについてまで把握する必要があるかもしれません。

(構成員)

積み残しの発生頻度や人数などから考えて、当面の措置としては、現在のタクシー対応で十分ではないでしょうか。

(会長)

まだ積み残しの発生人数も少ないことですし、当面はタクシーで対応することで良いと思いますが、次の対応策も考えていく必要があります。

(4) 今後の方針について

(事務局)

先ほど紹介させていただきましたが、「交通基本法」につきまして、中部運輸局愛知運輸支局様にご説明をお願いしたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

(愛知運輸支局)

交通基本法については、昨年11月からこれまで交通基本法検討会を13回にわたり開催し、各地の交通関係者や交通機関を利用されている方々の生の声を聞くとともに、本年2月に行った意見募集の結果を踏まえて3月に公表した中間整理について、4月から5月上旬にかけて再度意見募集を実施し、これらの過程を経て、交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた検討を行うとともに来年の通常国会に法案を提出する考えがあるようです。今後、更に検討を行っていくにあたり、「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」に対して、国土交通省がご意見を募集していますので、地域公共交通会議の委員の皆様にはぜひご意見をお寄せいただきますようご案内いたします。交通基本法と関連して、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について、先の国土交通省内の行政事業レビューのなかでは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく補助制度は一旦廃止と決定されています。尾張旭市もこの法律に基づいて事業を実施

するという話も聞いていましたが、現在、不透明な状況となっています。しかし、この補助制度に代わるものとして、交通基本法では、関連する補助制度を考えていくことになっています。重要な法律ですので、皆様方にはぜひ意見を出していただきたいと思っております。

(事務局)

続いて、「尾張旭市営バス事業評価報告書」に基づき、市営バスの改善すべき点について、項目別に今後のスケジュールを説明いたします。

まず、項目「認知率」でございます。

今年度の具体的な対策といたしまして「あさび一号」を育てる会との連携や市の催物への積極的な参加により、普段はバスを利用されない方にも市営バスを理解していただくため、継続的に活動を行ってまいります。育てる会の皆様には昨年度、様々な活動を行っていただきました。市といたしましても大変ありがたく思っております。こうした市民主体の草の根的な活動が市営バスの今後を大きく左右するものと考えております。このため、引き続き積極的に「あさび一号」を育てる会をサポートしていきたいと考えております。

次に、項目「利用者数」でございます。これは、利用者数が対前年度比プラスとなる達成目標を掲げており、平成20年度と平成21年度の実績での比較におきましては、ルートの相違などから単純比較は困難であります。平成20年度の132,653人に対し、平成21年度は135,625人と利用者数は増加しております。

今年度の具体的な対策といたしまして、比較的用户が少ない土曜日の利用者増進への方策として、土曜フリーパスの導入の可能性につきまして、整理を行うことを考えております。

また、朝夕便の検討につきましては、先に説明をさせていただきました交通基本法に基づく「将来ビジョン」により、後に出てまいります利用本数の見直し検討や追加バスの運行、ルートの見直しとともに基本的方向性を見出していきたいと考えております。

次に、項目「収支率」でございます。これは、収支率が25%以上の達成目標を掲げております。

平成21年度の実績は21.7%であり、平成20年度の22.7%を下回っております。この要因といたしましては、運賃収入の減少があげられます。

今年度の具体的な対策といたしまして、先の利用啓発活動と合わせ、利用者アンケートの実施、さらに、平成20年10月のルート変更後としては初めてのバス間OD調査を予定し、利用者の移動のより詳細な実態を調査いたします。

また、広告収入の拡大としまして、本年4月からバス停の「ネーミングライツ」を開始しています。現時点ではまだ実績はございませんが、良いお返事などもいただいているようなので、こちらでも積極的に進めてまいりたいと考えております。

次に、項目「事業満足度・税金投入の理解度」でございます。これは、事業満足度、税金理解度を対前年度比プラスとなる達成目標を掲げております。

これは、サービスの向上の一つとして、先にご説明させていただきました、回数乗車券の市役所販売があり、今年度から実施をしております。

次に、項目「積み残し人数」でございます。これは、積み残し人数を0人とするを達成目標として掲げておりますが、平成21年度の実績では、24人の積み残しがございました。

今年度の具体的な対策といたしまして、イベントの事前把握を継続して、また、積み残し発生時

にはタクシー対応を実施していきます。

最後に、項目「その他」でございます。まず、「あさび一号」を育てる会の皆様とともに、市営バスの運行内容について話し合いを行っていきます。

最後に、先ほどご説明いたしました、交通に関するマスタープランの策定に向けた予算確保に努めてまいりたいと思います。

(構成員)

「あさび一号」を育てる会は「あさび一号」の利用促進を目的として、利用啓発活動などの事業を実施してまいりました。しかし、最大の利用促進策とは、運行内容を見直し、より使い勝手のよいものに変えていくことであると思います。そこで、運行内容の見直しについて、「あさび一号」を育てる会のなかでも取り扱っていきたくて考えており、市と協力して運行内容について検討していければと思います。もともとは交通問題懇話会が市営バスの本格運行をきっかけとして、運行の検討をする地域公共交通会議と利用促進を図る「あさび一号」を育てる会に分かれた経緯がありますが、「あさび一号」を育てる会を以前の交通問題懇話会のような話し合いをする会に発展させられればと思います。

(事務局)

「あさび一号」を育てる会に主体的に取り組んでいただければ、「交通基本法」に関する計画を策定することにあたって参考になります。また予算の確保にもつながるのではないかと期待できます。

(会長)

運行の見直しについては、どこで検討していただいても良いと思います。いろんな場で検討をしていただいて、事務局が全体の案を整理してから地域公共交通会議に提案していただきたいと思います。豊栄交通から運行内容についての提案があっても良いと思います。交通問題懇話会のことからの運行本数を1時間に1本とするなどの運行当初からの課題がまだ残っています。費用については行政や議会が判断することで、国の制度上の問題は不透明ですが、検討そのものは行っていくべきであると思います。

(構成員)

事業実施スケジュールのなかで車両や追加バスに関することがありますが、バスの追加はハードルが高いうえに多くの費用がかかります。立ち席のある車両ならば乗車定員が十数名増えるので、今の車両の有効活用方法も含め、車両の変更を検討したほうが課題の解決につながるのではないかと思います。

(構成員)

車両や運行本数、ルートの見直しについて「あさび一号」を育てる会が独自で考えることも一案ではないかと思います。ところで、名鉄瀬戸線の駅のことで質問をしたいのですが、駅のバリアフリー化について乗降数が5,000人以上の駅を対象としています。しかし、乗降数が5,000人に満たなくてもバリアフリーにしてほしい駅も存在します。5,000人という基準は鉄道事業者が独自に設けている基準なのでしょうか。

(事務局)

国の補助対象の基準です。平成22年度までに1日の乗降数が5,000人以上の駅については

バリアフリー化を進めていくということになっています。今後の補助対象の基準についてはまだ情報が入っていません。バリアフリー化の補助がなくなることはないと思いますが、交通基本法とも関連すると考えられるため不透明な状況です。鉄道事業者にとってはかなりの数の鉄道駅がありますので、まずは5,000人以上の駅を先行してバリアフリー化しようという趣旨の基準です。

(構成員)

それでは、バリアフリー化を進めるためには、交通基本法へのパブリックコメントで駅のバリアフリー化の補助対象の基準を1日5,000人以上から引き上げてもらうように要望するべきでしょうか。

(会長)

国も厳しい財政運営ですので、交通基本法が定められれば、鉄道事業者と市町村が実施しなければならなくなる可能性もあります。

(構成員)

交通基本法はヨーロッパを参考にして公共交通に関する理念を制定しようとしているものだと考えられます。たとえ制定されても、関連法令の整備などが必要なため、すぐに効果が表れるものではありません。また、財源の確保についても不透明であり、現段階では考え方の案ができたところで、本当に来年の通常国会に提出されるのかも確実ではありません。

(会長)

公共交通に関して拠り所となる考え方が希薄であるため、まず交通基本法を制定し、次の具体的な行動につなげていきたいという趣旨であると思います。国が交通基本法を定めたとしても、財源が担保されているわけでもありませんので、次にどうするのかは今後議論されるものであると思います。

(構成員)

ユニバーサルデザインについて明記してあるなど、少なくともバリアフリー化が進んでいく方向の法律なのではないでしょうか。

(構成員)

駅のバリアフリー化となれば、エレベーターやエスカレーターを整備が必要ですが、JR、民営鉄道、地下鉄すべてを考えると、整備率は全体の半分にも満たないのではないかと思います。多くの費用がかかりますので、各自治体が鉄道事業者と協議をして、自らの財源のなかでバリアフリー化を実施していくのかどうか検討していくこととなるのではないのでしょうか。

(構成員)

今まででも、国の補助だけでなく市の負担もありました。5,000人以上の駅のなかでも、大きなところから、そのなかでも関係する自治体と調整ができたところから順番にバリアフリー化を実施してきました。交通基本法では、補助対象となる基準は下がるのではないかとはいえます。

(会長)

実施スケジュールについて、今年度、見直し検討のために何をやるのかをもう少し具体的に整理をしておくが良いと思います。現在の運行内容を固定して考えずに、「あさび一号」を育てる会などに投げかけて議論すると良いと思います。

(構成員)

「あさび一号」はマイクロバスで運行していますが、朝夕便の運行を実施するのならばより大きな車両が必要ではないでしょうか。他の自治体でも、大きい車両に買い換えている傾向もみられます。バス事業では車両の更新が一番高いハードルですので、よく検討する必要があります。また、定期券の導入は必要性について慎重に検討したほうがよいと思います。

(会長)

現在の車両で朝夕便をしても乗車人数に限りがあり難しいと思います。立ち席がないと利用されないのではないかと予想されます。自治体のなかでは朝夕便を増やしたものの、利用者が少ないところもあります。定期券をつくるべきなのか、回数券で十分なのかなど、本当のサービスとは何か、もっと自由な発想で検討していく必要があります。

(5) その他

(事務局)

それでは、「その他」としまして、2点ご報告させていただきます。

尾張旭市営バス「あさび一号」を育てる会が、昨年度、愛知県から「あいちエコモビリティライフ促進モデル事業」に選定されました。昨年度は「あさび一号」を育てる会の皆様には発足初年度とは思えないほど、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きました。市としましては、今後もこうした取り組みを行っていただけるものと大変期待してございます。

続いて2点目としまして、愛知県からのお知らせでございます。

(愛知県)

例年夏休みに行っております、公共交通の利用促進イベントを主にリニモの駅周辺で実施しますのでご案内いたします。ひとつは戦国武将のスタンプラリーでリニモの駅のスタンプを集めると景品が当たるイベントです。もうひとつは、毎年ジブリ展として実施しています、ジブリの新しい作品『借りぐらしのアリエッティ展』をモリコロパークで行っていますので、ぜひご利用ください。

(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。