

平成20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21年2月3日(火)

開会 午前10時00分

閉会 午前11時45分

2 開催場所

尾張旭市役所 3階 講堂2

3 出席委員

伊豆原浩二、苅谷勝、伊藤寛、城文子、寺田千珠子、渡辺鎮夫、長瀬敏裕、加藤猛、長縄則之(代理出席)、永山明光、石黒基仁(代理出席)、加藤拓(代理出席)、井上誠(代理出席)、黒部豊(代理出席)、杉村美行、全15名

4 欠席委員

加藤 薫 1名

5 傍聴者数

5名

6 出席した事務局職員

都市計画課長 藪本精一

都市計画課長補佐 林 秀和

都市計画課担当 渥美宏之

都市計画課担当 大和弘明

7 議題等

- (1) 平成20年度第1回会議概要の確認
- (2) 平成20年10月以降の市営バスの状況について
- (3) JR東海バスの撤退について
- (4) その他

8 会議の要旨

あいさつ

(事務局)

本日は大変お忙しいところ、ご出席いただきましてありがとうございます。

まず、構成員の変更をお知らせさせていただきます。名鉄バス株式会社から出席いただいていた加藤直樹様が変わりまして長瀬敏裕様、社団法人愛知県バス協会から出席いただいていた鈴木肇様が変わりまして長崎三千男様が新たな構成員として参加していただくことになりました。どうぞよろしくお願いたします。

(1) 平成20年度第1回会議概要の確認

(事務局説明)

昨年7月に開催した第1回目の会議概要については、前回出席者に事前に送付させてもらい、確認をしていただいております。すでに市のホームページにおいて公表させていただいておりますが、その写しを本日配布させていただいておりますので、よろしく申し上げます。

(2) 平成20年10月以降の市営バスの状況について

(事務局説明)

昨年10月以降、市営バスあさび一号に関連する事項を説明させていただきます。最初のルート変更についてですが、前回開催時にもご説明させていただきましたとおり、4ルートを2ルートに統合し、双方向のループ運行を行っております。多少、ルート及び停留所が変更、移動した関係で、一部の方にはご迷惑がかかったと思いますが、幸い、大きな混乱もなくスムーズに新ルートへの移行ができたと思います。しかし、ルートごとに右回りと左回りができた関係で、どちらに乗ったらいいのかわからないといった声が当初は寄せられましたが、最近は少なくなっております。また、毎月の1日あたりの平均利用者数ですが、毎年着実に伸びており、20年度も例年と同じような感じで推移しております。

停留所ごとの状況を見ますと、比較的利用の多かった1週間の統計を取りまして、1日あたり15人以上を利用の多い停留所、1人未満を利用の少ない停留所とさせていただきますと、市役所、尾張旭駅のほか、東ルートでは旭ヶ丘町山の手、旭台第1号公園北、三郷駅北、三郷南、愛知医大、西ルートでは平子町長池上、旭労災病院、印場駅が利用の多い停留所となっております。逆に少ないのが、東ルートで旭ヶ丘運動広場、東本地ヶ原町、宮浦会館、西ルートで名古屋産業大前、東印場町二反田の停留所となっております。また、各ルートで一番多い便をピックアップしますと、第2便から4便の利用が多く、第4便までを午前中としますと、午前と午後の割合は6対4ほどになっております。

(豊栄交通)

先ほど事務局からも話がありましたとおり、右回りと左回りがわからず、どの車両に乗ったら良いのかという問い合わせが多々ありました。東ルートにおきましては晴丘や愛知医大などで渋滞し、ダイヤに遅れを生じることもありました。同じく東ルートでは、極稀ですが、積み残しが発生することもありましたが、最近は右回りで行くのを左回りでご乗車いただいているということで、

積み残しはないようであります。しかし、利用者のかたの行きたい方に乗ってもらえるよういろいろ意見を聞きながら考えていかなければならないと思っております。また、西ルートから愛知医大へ行きやすくなるように設置した晴丘の停留場ですが、まだまだ利用が少ないようです。

(事務局説明)

西ルートから愛知医大に行きやすいよう晴丘の停留所を設けましたが、まだアピール不足ということで、今後周知方法を考えていきたいと思っております。

次に、10月から市営バスへの協賛広告を開始し、現在、ナフコさん、瀬戸自動車学校さん、名古屋産業大学さんの3者、全部で4枚の協賛広告が車両の窓に貼付してあります。

次に、10月11日、12日の市民祭にもあさび一号を展示し、写真撮影などを行った結果、大盛況で、たくさんの人にPRできたと思っております。

次に、11月6日にはルート変更後の利用者アンケートを実施しました。利用されるかたは78%が60歳以上、77%が女性、83%が無職または主婦のかたになっています。市営バスの利用回数では週に1回以上利用されるかたが72%にものぼっており、リピーターのかたが多く利用されています。外出目的では通院が39%、買物・飲食が29%となっており、このバスが生活の一翼を担っていることが窺えます。利用料金につきましては、現状の100円が多いのはもちろんですが、200円払ってもよいというかたもおられます。変更後の利便性という項目では、52%のかたが便利になったということで、ルート変更については快く受け止めていただいているのではないかと考えております。満足度のクモの巣チャートでは前回の結果とほぼ同じような形になっております。ただ、前回の結果から多少点数が低くなっており、利用者から聞こえてくる「昨年より良くなった」という声とそぐわない結果になりました。

次に、11月27日から新しい車両を2台導入し、4台全てがきれいにデザインされたあさび一号になりました。

最後に、12月から尾張旭市内5か所の郵便局で回数券の販売を開始しました。

以上が10月以降の取組み状況ですが、今後の検討事項として、運行ダイヤの遅れ、積み残しの発生、土曜日の利用が少ないといったことが挙げられます。昨年12月の利用状況を見ますと、ほとんどが毎日400人以上の利用がありますが、土曜日に限ってのみ300人台の利用者数になっています。利用目的の一つである旭労災病院が土曜日休みでありますし、土曜日になりますと家族でスーパーなどに車で出かけるということもあって、利用が少ないと推測できます。今後は土曜日の利用者数を増やすことも課題の一つと考えています。それから寄せられる要望としては、1時間に1本の運行、早朝と夜の便の増設、

日曜・祝日の運行、藤が丘まで運行してほしい、森林公園への路線を復活してほしい、といった声などです。これらの解決には新しい車両の導入、運行本数の増加、ルートへの延伸などを行わなければなりません。これらの対応策は莫大なお金がかかることになり、昨今の財政状況の厳しい中では実施困難な状態です。尾張旭市営バスの運行経費と収入の関係をみますと、だいたい年間4千万円強が市の負担ということになります。利用促進策としまして、現在、尾張旭市営バスあさび一号を育てる会というものを立ち上げるべく賛同者を募集しています。こうした市民レベルでの後押しなど、いろいろな方策を検討していきたいと思っておりますし、本日ご出席の皆様からもアドバイスなどいただきたいと思っております。

(構成員)

回数券の販売についてですが、郵便局で回数券を買おうとしたら、切手や郵便の窓口ではなく、保険や貯金の窓口での販売でした。時間がかかるためにその時は買うのをやめましたが、2回目に購入しに行った時は預金の窓口で用事がありましたので、同時に回数券を購入しました。しかし、回数券が奥の方にしまってあるようで、私も係の人もすごく時間と手間がかかりました。

それから、東ルートの積み残しの件で、乗る時はいつも積み残しが発生しないか心配しています。定員オーバーとなるのは3～4駅ぐらいの間だけなので、立ってでも乗られればいいのかと思っています。積み残しは滅多にありませんが、現実には起こり得ることなので検討した方がいいと思います。

(豊栄交通)

郵便局内では保険と郵便に分かれており、郵便局の東海支社では保険を取り扱う「ゆうちょ」で販売すると統一されているようです。回数券は金券ですので、きちんと帳票等をつけなければならないなど作業が多いのも確かです。この件の改善要望をすでに郵便局に伝えてありますが、まだ時間がかかると思います。また、販売する側もまだ不慣れな部分もありますので、併せてもう少し時間をいただきたいと思っております。

それから積み残しの件ですが、運行事業者としましては安全遵守が第一ですので定員オーバーをすることはできません。この件につきましては、時間をかけて検討していきたいと考えています。

(会長)

積み残しの件については、なかなか難しい問題ではありますが、事務局の方で、他の市町はどうしているかを情報収集してください。決められたルールの中で何かうまい方法を見つけていくしかありません。

(タクシー協会)

マイクロバスで補助席は可能だと思いますが、立席定員というのはあまり聞いたことがありませんので、マイクロバスで立席定員が保安基準上、可能かどうかを調べる必要があります。

(事務局)

今後も利用者数を増やし、少しでも多くみなさまに利用していただきたいと思っておりますので、いろいろ検討していきたいと思っております。

(会長)

回数券の販売については、さらに販路を広げる方法を考える必要があります。

(バス協会)

イベントなどに参加する際には、バス協会にも子供向けの配布グッズがありますので、ご連絡をいただければお渡しできると思っております。

(会長)

9月20日がバスの日というのもありますので、いろいろなことに絡めて市営バスをPRして行ってください。

(事務局)

市民祭への参加は思った以上の反響でしたので、来年度もぜひ参加したいと思っております。

(会長)

利用者数についてですが、20年10月からは乗り継ぎが一部なくなりましたので、今まで同一人物が乗り換えることで2人にカウントされていたのが、10月からこのダブルカウントもなくなりました。公表する場合は、この注釈を付けておかないと、単純比較で間違った情報となってしまいます。

(構成員)

10月から4ルートを2ルートに統合し、便利になると思いましたが、アンケート結果では満足度があまり伸びていません。このことについて何かしら方策や考えがあるのですか。

(事務局)

行政だけでは限界もありますので、利用者による「あさび一号を育てる会」を立ち上げ、いろいろな意見を聞きながら、みなさんと一緒に検討していきたいと思えます。

(構成員)

アンケート結果では、ルート、運行時間、ダイヤの項目において点数が下がっていますが、この点についてはどう考えていますか。せっかくルートを見直したのに、結果がでなかったのが残念です。

(会長)

今回のアンケートでは自由意見が多くあり、右回り、左回りがわからないという意見が多かったようです。アンケートの実施時期が見直しを行って1か月しか経っていないということもあり、このような結果が出てしまったかもしれません。実際に、右回り左回りを分かりやすくするには色で区別する方法など、できるだけお金をかけずにやれることを考える努力が必要です。先ほど、問い合わせがなくなって周知が図られたという報告がありましたが、苦情や問い合わせがなくなったことが良いことかどうかはわかりません。関心がなくなり、利用するのをやめたという人が多いのかもしれませんが。苦情のあるほうが、利用したいという意思表示であり、利用したいから声を届けるということにつながっているのです。

(構成員)

最初の頃は右回りと左回りを教えてくれる人が市役所のロータリーにいましたが、名古屋市営バスのように何々行きという表示をした方が良いと思えます。それから、バスの中でスズムシが鳴いているような音がして、血圧の高い人などはその音が気になってしまいます。

(尾張建設事務所)

利用者の立場で要望を言わせていただくと、通勤時間に間に合う便がほしいですね。それから金曜日の夜は、みなさん飲む機会が多いでしょうから遅い時間まで運行してくれたらありがたいです。ただし、夜遅くの場合は運賃を値上げするなどしたらどうでしょう。深夜便や病院の休診日などで曜日ごとに運行を変えるのも一つの方法だと思えます。

(事務局)

いろいろと検討していきたいと思えますが、利用方法はなるべく単純化したいと思っています。

(会長)

市営バスの仕組みとして、運行時間外での契約や、車両のみを使って不定期便ができるかを検討、整理する必要があります。また、議会や市民にも説明が必要になります。利用される人が固定化され、新しい利用者が少ない状況でありますので、収入率を上げるために深夜料金などを設定するののも一つの案ですが、十分な検討を行っていただきたいと思います。

(事務局)

平均利用者数を下げているのが土曜日ですので、土曜日の利用者数を上げる方策があれば教えていただきたいと思います。

(会長)

一般的に土曜日、日曜日は利用率が下がります。名古屋市営バスも土日の利用が少ないために、ドニチエコきっぷなどを作っています。あまり利用券をたくさん使うとわかりにくくなってしまふ恐れもありますが、土日割引切符などは一つの案だと思います。

(構成員)

敬老会を新池交流館ふらっとで開催していますが、アルコールを飲みますので、足の確保が必要になり、アンケートをとったら公共交通機関で来たいという結果が出ました。そこで、日曜日開催だったものを市営バスの運行している土曜日開催に変更しました。市の行事などを土曜日に変更するのもいいのではないのでしょうか。

(構成員)

土日ならば、市の名勝・旧跡をめぐるイベントを考えたらどうでしょうか。それから、今後は高齢化社会になるにつれて車いす利用者が多くなると思われますが、現在、車いす利用者からの利用要望はないですか。

(豊栄交通)

今まで1、2名程度の利用はありましたが、困って乗れないという声は聞いておりません。

(事務局)

直接困っているとの声は聞いていませんが、障害者対応について議会での質問はあります。また、福祉課の方でタクシーの助成等がありますので、まずは、

そちらでの対応とさせていただきます。

(構成員)

車いすの人が今の車両に物理的に乗り降りできるでしょうか。バスの構造上、無理ではないかと思えます。

(事務局)

車いすを置いていただければ、運転手の補助などご利用はできるようになっております。

(会長)

車いす利用の方は、これから増える方向になりますので、福祉課とも協議していく必要があります。

利用促進策につきましては、いろいろと案がありましたら事務局へお知らせください。他の市町へ行かれた際には、そのコミュニティバスに乗ってもらって、尾張旭市とどこが違うのかも見てもらうといいと思えます。

(3) JR東海バスの撤退について

(事務局説明)

昨年8月の愛知県バス対策協議会でJR東海バスが平成21年9月末をもって、路線バス事業から全面撤退するという申し出がありました。本市に関係する路線は大曾根から志段味、森林公園を通過して瀬戸のみずの坂までの路線で、「公園西口」「森林公園」「乗馬倶楽部前」の3つの停留所が該当しますが、その利用状況は1日全便で15人程度の乗降しかない状況であります。本市の今後の対応につきましては、現在のところ継続検討という方針ですが、利用状況等を見ますと最終的には撤退止むなしということになるかもしれません。この問題につきましては、次回の地域公共交通会議ではっきりとした回答を出したいと考えております。

(県交通対策課)

尾張旭市に限らずJR東海バスは瀬戸市や春日井市の乗車数の多い路線についても撤退するという事ですので、県としても廃止を撤回してほしいと頼みましたが、JR東海バスの意思は固いようです。尾張旭市のかたの利用は少ないですが、関係する路線については瀬戸北高校の生徒さんや、みずの坂にお住まいのかたが多く利用しており、今後、名古屋市と瀬戸市の状況を見て結論が出ると思えます。最終的には今年8月の県バス対策協議会で結論が出ます。

(会長)

今後、瀬戸市や名古屋市とも協議していくということになりますね。

(県交通対策課)

愛知運輸支局さんも含めて、定期的に関係自治体との情報交換は行っていますので、今後も引き続き継続して協議していきたいと思います。

(4) その他

(事務局説明)

本日は、いろいろとご意見をいただきまして、大変ありがとうございました。本市の公共交通網をよりよいものにするため、年度末にかけまして民間バス事業者の皆様のところへ、市としての要望をお伝えに行く予定です。要望内容としては、尾張旭市内にこういう路線があるといいのではないかとこの路線を3つ描きました。1つは、瀬戸市方面から、三郷、稲葉町、晴丘、四軒家を通って藤が丘に至る路線。2つ目は瀬戸市の水野団地方面から森林公園、三郷を通して尾張旭駅に至る路線。3つ目は将来的な話で、名古屋市の志段味地区の区画整理事業が整ってからになりますが、春日井市の神領方面と名鉄瀬戸線の尾張旭駅をつなぐ路線です。また、これとは別に名古屋市交通局にも印場駅への乗り入れなどについて要望を行う予定です。

それから来年度の交通会議を6月か7月に開催予定であります。年度が替わり、各所属で人事異動等があると思われるので、該当される方へはこちらから連絡させていただきます。

(名鉄バス)

ルートの新規開設は収支の面では厳しいと思いますが、尾張旭駅から神領駅へのルートにつきましては今後の検討課題だと思っています。また、この路線は行政圏をまたぎますので、名古屋市交通局さんにも働きかけを行っていただくのもよいのではないのでしょうか。

(バス協会)

具体的にどちらのバス会社に新規路線の要望をされていますか。また、要望方法としてはインターネット等も活用しているのですか。

(事務局)

毎年、名鉄バス、JR東海バス、名古屋市交通局の3者に直接要望書を持参

しています。インターネット等で公表はしておりません。

(会長)

バス協会へも情報を持っていくとよいのではないですか。

(バス協会)

バス協会へ情報をいただければ、その他の事業者にも紹介ができますので、ぜひお願いします。

(構成員)

駅のバリアフリーについてお聞きしたいのですが、現在、尾張旭駅の構内と北側にエレベーターの設置工事を行っていますが、駅の南側にはエレベーターはできるのでしょうか。また、旭前駅で瀬戸行きの電車から降りると、車いすでは出られません。ひょうたん山駅のように、上下線とも改札がつけば解消できるのですが、利用者が5千人いないとバリアフリー化の義務はないということですが、バリアフリー化の後退があってはならないと思います。

(事務局)

尾張旭駅の南側のエレベーターにつきましても構想がありますが、時期は未定という状況です。旭前駅につきましては、22年度に駅の南側に駅前広場ができる予定ですのでバリアフリー化がなされると思います。一方、駅の北側にはスロープ、改札口等を付ける必要がありますが、目処が立っていない状況です。改めて、担当課にはそういった内容を伝えたいと思います。

(構成員)

駅の自動改札の設置は名鉄さんがすることではないのですか。

(事務局)

実際に三郷駅南側に改札口を設置してバリアフリー化を行った際には、その費用を市が相当額出費しています。バリアフリー化については、5千人以上の利用がある駅から優先にやっていきますので、まずは三郷駅と尾張旭駅を優先して行っているのが現状です。

(県交通対策課)

利用者数が1日5千人未満でもバリアフリー化はできますが、その場合、市の相当の負担が必要になってきます。例えば、新瀬戸駅では名鉄が5千人以上の利用がありますのでバリアフリーを行わなければならないのですが、愛知環

状鉄道では5千人未満ですので、バリアフリー化を行うのなら行政の方で費用を出してほしいという状況であり、取組みが進んでいない状況です。話を聞きますと、尾張旭市は比較的熱心にバリアフリー化に取り組んでいると思われま

(会長)

財政面上を考えると、市が単独で実施するのではなく、名鉄と協議しながら実施していくことが必要です。

(構成員)

これから高齢化が進みますので、まちづくりの課題として、都市計画マスタープランのアンケート結果のとおり、交通バリアフリー化の都市づくりをお願いします。旭前駅については積極的にお願いします。

(タクシー協会)

民間バスの経営は非常に厳しいのが現状です。ハンディキャップのある交通弱者のみなさまを全て対応しようとしますと、車両にリフトを付れたり、歩道の整備、運転手の補助など、莫大なコストがかかる上、乗降に際しては運行上の時間もかかります。タクシーにおいては、平成17年度で年間110万件以上もの障害者対応がありましたが、タクシー運転手はヘルパー資格を持っている人も多いですし、戸口から戸口へのサービスですし、24時間対応可能です。コミュニティバスではそこまでのサービスは困難ですが、市の福祉課では障害者用として別の支援がありますので、上手に使い分けていただいた方がよいと思います。コミュニティバスだけで全ての満足度を上げることはできませんので、民間バスや電車、タクシーの利用も含めて交通体系として考えていただきたいと思います。

(会長)

確かにコミュニティバスで全てをサポートするには限界があります。タクシーは一度に多くは乗れませんが、バスやタクシーの互いのメリットを組み合わせ、いかにコストをかけないでできるかも考えていかなければなりません。大切なのはお互い助け合い、分かり合うというのが大事だと思います。

また、公共交通に関するご意見等がありましたら、事務局までお知らせいただきたいと思います。