

令和元年度第1回 あま市地域公共交通会議録要旨

令和元年 11 月 18 日（月）

午前 9 時 30 分から午前 11 時 30 分まで

あま市役所本庁舎 3 階 特別会議室

1 出席者等

出席者等（委員） 18 名
（事務局） 3 名
（傍聴者） 1 名

2 議題

- (1) 利用状況
- (2) あま市巡回バスのあり方を定める「確認項目及び評価項目」
- (3) あま市巡回バス試行運行に関するアンケート結果【速報値】

【主な質疑等】

(1) 利用状況

- (座長) 七宝焼アートヴィレッジの利用者数が多い理由は。
(事務局) 各路線の終点である。また、屋外に広場、屋内に七宝焼の展示室があり、利用者が多い。
駐車場があり、パーク&ライドとして利用している可能性もある。
- (座長) 他の路線への乗り継ぎ状況は。
(事務局) 調査を行っていないため不明であるが、今後調査したい。
- (座長) 小橋方の停留所の利用者が多い理由は。
(事務局) 団地や集合住宅がある。集合住宅には、多くの高齢者が入居しており、巡回バスを利用しているのではないか。
- (座長) 徳実と鯉橋の停留所は、見直の際に延長した経路か。
(事務局) その通り。
- (座長) 徳実と鯉橋の停留所は多くの利用者がいる。延長は少し心配だったが、結果良かった。
- (委員) 徳実地区の路線の見直しは考えているのか。
また、1路線あたりの走行距離が長いが見直しは考えているか。
(事務局) 現在の経路は、平成 29 年 10 月 31 日に運行し、利用状況等の分析を行っているところであり、適宜見直しについて検討する。
また、車両 3 台により市内を広域に運行しているため、各路線の走行距離や乗車時間は長くなる。巡回バスの利用者は、高齢者が多く、

路線を短くし乗り継ぎを増やすのではなく、乗車時間は長くなるが目的地まで乗り換えなしで行ける路線の方が良いとの結論から現状の路線となった。

(座 長) 地域公共交通会議で協議を調えることで路線変更やダイヤ、運賃の見直しは可能。ただし、頻繁に変更すると利用者に戸惑いが生じるため、ある程度期間を置く必要がある。

経路やダイヤを変更すると合わせて時刻表や停留所の位置を変更する必要があり協議が必要である。また、停留所の設置等は予算が必要となる。

路線等の変更は、プラスとマイナスの両面があり、地域公共交通会議で協議しマイナスが大きい場合は、見直すか現状維持か決める必要がある。その一つが乗り継ぎである。

路線を短くし、便数を増やせば路線上の利用は便利となるが、路線外へ行く場合は乗り継ぎが必要となり、高齢者から批判的な意見が出たりする。

ただ、あま市の南側の市民にとって、市の南が生活圏となっていることは、事務局も市民の声を受け止めている。

(委 員) 全体的に利用者が少ない。

運行曜日の火曜日・金曜日・日曜日が覚えにくいとの意見を聞いた。日曜日の利用者は少ないため、運行曜日をすべて平日にしても良いのでは。

(座 長) 運行曜日を火曜日・金曜日・日曜日にした経緯も含めて説明してください。

(事務局) 運行曜日は、運行開始時に、本会議で議論し決めた。

あま市内でコミュニティバスを運行したことがないため、日曜日の市民の動きや人の流れを把握するため、日曜日を運行曜日とした。また、火曜日及び金曜日は、利用者を想定し、診療所の診療日や公共施設の開館日等を加味した。

現在試行運行のため日曜日の運行は試験的であり、利用状況を踏まえ今後協議する。

(座 長) 運行曜日が覚えにくいため何かいい案はないか。

(事務局) アンケートでも運行曜日について色々な意見をいただいているため、検討したい。

(座 長) 運行曜日は、しっかり周知しないといけない。何かとリンクしていると覚えやすい。

(委 員) 甚目寺駅の利用者は多いが、市外の人利用か。

資料のグラフの点線は見にくいため、違う色で対応していただきたい。

- (事務局) 甚目寺駅は各路線とも利用者が多く、北部巡回ルートは主に市民と考えている。理由は、甚目寺駅からの乗降は市街地の停留所を利用している人が多いから。
- 東部巡回ルートは、甚目寺駅と七宝焼アートヴィレッジの区間の利用が多いことから、市外の人々の利用も多いのではないか。
- 資料のグラフは、次回修正する。
- (座長) 甚目寺駅の利用者は、買い物か駅利用か。
- (事務局) 甚目寺駅は、ヨシヅヤというショッピングセンターがあり利用者が多いと考える。調査は行っていないため正確なお答えはできないが、アンケートでヨシヅヤに行きたいとの意見があるため、甚目寺駅の停留所を利用してヨシヅヤに行かれる人は多いのではないか。
- (座長) 駅のそばにスーパーがあるのは非常に便利なため、市として活用していくのはよい手段。
- (委員) 補足となるが、何度か巡回バスを利用しているが市民の利用が多いと思う。
- 運行曜日は火曜日・金曜日・日曜日のため、市外の人々は覚えにくく、市外の人々が利用されることはあまりないと思う。甚目寺駅を利用する人は高齢の女性が多く、ヨシヅヤの袋を持った買い物帰りの人や行きは七宝駅から名古屋方面へ出掛け、帰りは甚目寺駅から巡回バスで帰る人もみえたため、市民が駅を利用したお出掛けやヨシヅヤへ行くために利用している傾向がある。
- (委員) バスマップに近隣自治体のコミュニティバスの停留所も記載してあると良い。ダイヤを合わせるなど可能であれば近隣自治体と調整することで相互の利益となる。
- バスマップに色々な情報を加えることで、利用者も増え、利用者も有意義となる。
- (座長) 電車のダイヤと巡回バスのダイヤは合っているのか。
- (事務局) 3路線を車両3台で運行しているため、電車のダイヤを考慮した運行には至っていない。ただし、各駅とも1時間に3本から4本、多い時は5本程度電車が停車するため、巡回バスのダイヤに合わせやすいのではないか。
- (座長) 甚目寺駅はヨシヅヤで時間をつぶせます。七宝駅は施設は無いが、この先きっと良くなると思う。
- (委員) いつまで試行運転を続けるのか、また、毎日運行であればもっと利用できるという意見をいただいている。予算もあり難しいと思うが、日曜日の利用率が低いから、駅と七宝焼アートヴィレッジなどを結ぶ簡単な路線に変え、その分平日に1日でも運行曜日が増えると利用しやすくなる。

(座 長) 意見ということで承ります。

(委 員) 私自身免許証を返納し5年以上になり、巡回バスを利用したいと思うが、用事で出掛ける際にバスの時間に合わない。運行曜日も限定されているため、ほとんどタクシーを利用してしまふ。

タクシーを利用してヨシヅヤで買い物し、タクシーに乗って自宅へ帰るケースが多い。タクシー乗り場にヨシヅヤの買い物カートが置いてあり、買い物のためにバスを利用している人は少ない気がする。

資料は%で表記しているため利用率は高く感じるが、実人数は少ない。本当に必要があるのか。タクシーを利用する便利な方法を考えた方が、予算も少なくて済むのではないか。

(座 長) まさに車を利用していない人の貴重な意見である。

利用者数が少ないので、バスではなく、定時定路線でもなく、タクシーを活用する手もあるとのことですが、今後も検討していく。

利用者数は、1便当たり4、5人利用しており、判断は難しい。採算はとれないが、税金を投じて運行するサービスとして、決してすごく少ない人数ではない。

(委 員) タクシーの活用について、乗り合いやデマンドなど既存のタクシーをどう活用したら良いのか、地域のニーズに対して何が出来るか、どんな意見や要望があるのか聞くことが非常に重要である。

今月27日に名古屋市と名古屋のタクシーが営業区域としている自治体に集まっていたいただき、タクシーの活用の検討をお願いする。地域の交通をサポートする計画として、タクシー事業者と自治体はどう連携したら良いのか計画の中に反映をしていく。その為に地域の事業者、自治体、住民代表等と意見交換し、何が必要か、何が出来るか、また、住民が希望しているものを追求していく。

この地域全体でどういうバックアップができるのか27日の会議で問題提起する。個別に地域の代表的な事業者や地元の事業者と直接話をし、首長さんを訪問することをお知らせする。

(座 長) 新たな活用や既存のタクシーの活用など、需要に見合った形としてはタクシーもありうると思うため、検討していただきたい。

(委 員) 福祉施設へ行く場合、北部地域に住んでいる人は北部巡回ルート又は南部巡回ルートを利用してすみれの里へ、南部地域に住んでいる人は、南部巡回ルートを利用して七宝総合福祉センターへ行く。一方、東部巡回ルートは、甚目寺総合福祉会館に乗り入れておらず、あま市民病院の利用も少ない。東部巡回ルートを利用する人は、甚目寺駅から七宝焼アートヴィレッジを利用してすみれの里や福祉センターに行くのではないか。各福祉施設の設備やイベントにより人の流れは変わるが、東部地域の人は、ヨシヅヤの利用かバスを乗り継いで他の地

域へ行く利用方法が多く、利用者は、甚目寺流、松山、市場のあたりの住民ではないかということが資料から読み取れる。

甚目寺総合福祉会館が、東部巡回ルートから直接行けないのは、道路が狭隘なのか需要がなかったのか理由を聞かせいただきたい。また、路線を見直す際は参考になるため、引き続き検討と状況の把握をお願いしたい。

(事務局) 東部巡回ルートは、以前の路線では甚目寺総合福祉会館に停留所を設置していたが、利用者数が少なかったこと、また近くのあま市民病院の停留所が活用できることもあり、甚目寺総合福祉会館での停車を除いた路線とした。

甚目寺総合福祉会館は、主に東部地域の人が利用する施設だが、利用者の多くはバスではなく自転車等で移動する。また、東部地域には、甚目寺総合福祉会館を含め温浴施設が点在しており、温浴施設の利用者が分散し甚目寺福祉会館を利用する人は少ない。

(座長) 東部地域には、同様の施設が他にもあるのですね。

(事務局) 大きな施設ではコミュニティプラザ萱津、小さな施設も東部地域に点在している。

(座長) 東部巡回ルートの利用者は少なく、かつ東部地域の方はバスを利用して施設へ行かない。ただし、市民病院は利用するため経路としている。

引き続き観測し、甚目寺駅の利用と七宝焼アートヴィレッジの利用状況についてももう少し詳細に調べられるのなら調べていただきたい。

路線と運行曜日等についても意見がありましたが、アンケート結果を踏まえ、今後の検討題材とする。

(2) あま市巡回バスのあり方を定める「確認項目及び評価項目」について

(委員) 評価項目の「あま市巡回バスの認知度」はどの様に図るのか。

認知度は「知っているだけ」、「運行曜日を知っている」、「自宅から1番近い停留所を知っている」等様々あるが。

(事務局) アンケートで「あま市巡回バスを知っていますか」といった設問に対する回答率と、「知っている」と回答した人のうち、「どの程度まで知っていますか」という設問の結果から判断したい。

(座長) 「地域公共交通施策に対する市民の理解」と「1便当たり利用者数」を重点項目としたい考えであるが、基準値は次回提案いただけるのか。

(事務局) 重点項目は本日協議を調えたい。基準値は、協議を進める中で意見があれば協議を進めるが、次回の会議で正式に決定したい。

(座長) 確認項目及び評価項目の結果によっては廃止の可能性もあると資

料に記載があるが、直ぐに無くなる訳ではなく他の手段も含めて検討する。確認項目は委員の皆様納得だと思います。

重点項目の「地域公共交通施策に対する市民の理解」は、巡回バスを利用していない市民も、巡回バスは必要と思われているため重要。その結果が過半数以上の6割は悪い数字ではない。現状50.6%なので果たして6割に達するかは心配だが、理解を示している人の中に運行するならサービス水準を上げたほうが良いという意見もあると思う。その様な意見をどう判断するのは難しいが、一つの考え方として理解できる。

もう一項目は、「利用者数」を提案いただいている。

よく空バスが走っているから無駄という意見が出る。そういう意味では「利用者数」だと思うが、気をつけることは、コミュニティバスは何のために走らせているかということ。車に乗れなくて困っている人の利用を想定しており、何でもかんでも利用してもらえれば良いという訳ではなく、通勤とかに利用してもらう必要はない。通勤であれば自身でお金を出す。ましてや会社が補填しているため税金で補填する必要はない。

「1便当たりの利用者数」を増やそうと考えると住宅地と駅をピストン運行することで多くの人利用する。ただし、税金で走らせるべきか。政策として、若い人達を呼び込むため便利な団地を開発し駅と繋ぐ、または名古屋駅と繋ぐことも考えられるがそれは別の話で目的も別となる。

本当に困っている人が何人居てそのうちの何人救えているかという指標を定めるのが一番良い。

「1便当たり利用者数」で代替しても良いが、これを指標にすると利用数だけを伸ばす方向に動いてしまう。利用してもらえれば何でも良く、高校生にも利用させようとする。そうなると本当に巡回バスが必要な人はどうなるのか。色々な自治体のコミュニティバスを手伝っているが、ひどい所では満席でバスの中でお年寄りがつり革につかまり、高校生が座っている。それでいいのか考えさせられる。

空バスが走っていると利用していない人から文句を言われ、不便だと言われる。ただし、利用している人からは感謝される。

市民にとってすごく重要な指標となる。

(委員) 評価項目は、自治体ごとに異なるが、目的の達成が確認できる内容とするべき。あま市が巡回バスを走らせる目的がこの項目だと分かりにくい。

高齢者の福祉を目的としているのか、通勤通学を目的としているのか、目的のためにダイヤを編成しどこに行くべきかを考慮すると、「地

域公共交通施策に対する市民の理解」も「1便当たり利用者数」も数値として指標になるが、それだけで良いのか。

(座長) 評価項目は、運行目的に照らし合わせる必要がある。巡回バスの目的は、移動に困っている高齢者等の日常生活を支える事であり、「1便当たり利用者数」が直接的にそう言えるかということと必ずしもそうではない。運行目的を計量し、できるだけお金をかけずに簡易に計りたい。

(委員) 高齢者の移動手段の確保は、各自治体が施策としている。知多地域の自治体で75歳以上の高齢者は無料だが、さらに70歳以上を無料にする施策を行っている。

クロスセクターベネフィットとして、福祉に対する交通施策に費用を投じることで医療費が下がる。総合的にみれば市の政策として十分効果がある。それらを数値として表すのは難しいため、良い資料があれば後日お示しする。

(事務局) 目的に沿った運行ができていないか判断する指標が一番重要との意見と座長より簡潔に指標が判断できるとよいとの意見をいただいた。

「1便当たりの利用者数」を重点項目としていたが、他の項目の「1便当たり無料乗車券の利用者数(想定利用者)」は、75歳以上、障がい者及び運転免許証の返納者の無料乗車の対象者を基にした指標であり、この項目の利用者数を増やすことが、目的に沿った運行ができていると判断できる。

利用者数は毎月の運行記録より容易に得ることができるため、「1便当たり無料乗車券の利用者数(想定利用者)」を重点項目に定めたい。

(座長) 無料乗車券の利用者は、まさに移動に非常に困っている人となるため、こちらを基準としてはどうか。

一方、無料乗車ばかりだとすべて税金での支出となるが、確認項目で「収支率」、「みなし収支率」、「1人当たり輸送費用」など経費に関する確認を行う。これらは制約条件となる。

この制約条件の中で、運行目的が達成できているかを点検するため、すごくいいバランスとなる。

将来財政が厳しくなったとき、地域公共交通を支えていけるかどうか、日本全国どの自治体も不透明である。

持続可能性はよく言われるが、持続可能という意味で、最近、高齢者や障がい者からも費用をいただく傾向にある。

事務局から提案のあった「1便当たり無料乗車券の利用者数」は一つの候補だと思う。

あま市では受益者負担の施設はあるか。体育館などすべて無料か。

(事務局) 公民館など市が負担すべき施設は、利用者の負担率は50%とし、体育館などは利用者の負担率を100%としている。

負担率を設定し、利用料は利用者数、面積、施設の維持費等を勘案して利用料を定めている。

(座長) その考えをバスに当てはめることができないか。ただし、福祉的な観点での位置づけとなる。

重点項目は、「地域公共交通政策に対する市民の理解」、「1便当たり無料乗車券の利用者数」とする。

基準値は次回提案いただきたい。

(3) あま市巡回バス試行運行に関するアンケート結果【速報値】

(委員) アンケート結果はどの程度評価へ反映させるのか。

回答者の多数は自身で移動手段を確保しており、アンケート結果をそのまま評価の対象とした場合、巡回バスの目的から外れるのではないか。

一般的なコミュニティバスの利用状況から、駅以外では市民病院の利用者が多いと考えていたが、あま市の利用状況をみると利用者数はさほど多くない。

市民病院を利用する場合、北部巡回ルートと東部巡回ルートでしか行けないが、アンケート結果は公共機関や市民病院等に利用したいとなっており実際の利用状況とズレている。

公共交通を利用して、名古屋市へ行くなど鉄道利用がアンケートの回答にある。南部巡回ルートの一部の停留所は名古屋市営バスの路線に近く、乗り継ぎを利用すれば市外へ移動できる。名古屋へ行く名鉄バスの路線と重複しており、巡回バスを利用して乗り継いでいるのか調査し、意見を反映させるべき。

利用方法や利用者の利便性に対する回答を明確にできると良い。

(座長) 評価への反映について回答をお願いします。

(事務局) あま市巡回バスのあり方を定めるための「確認項目及び評価項目」に一部活用したいと考えている。

アンケート結果は単純集計したものであり、今後、設問ごとにクロス集計等を行う。特に注目したいのが、21ページのあま市巡回バスを現在利用していない理由です。

巡回バスは、移動に困っている高齢者等の移動を支えるためという目的で運行しているが、アンケートでは、「若い人が利用するのは気が引ける」、「子供連れは利用しにくい」、「子供を連れてバスに乗るのはちょっと難しい」との意見がある。バスを利用したくても、利用できない状況である。そういった人も救っていくことが巡回バスには必

要であり、今後のあま市巡回バスのあり方についても検討したい。

(座 長)

ベビーカーを押している人も移動困難者である。

他の自治体では、コミュニティバスや他の路線バスも充実しており、ベビーカーを押しながら利用する姿を見る。そういう人もターゲットとするのはすごく大切。

特に子育て環境を充実させていくには、移動が自由にできる環境整備が大切。

先ほど検討した指標が少しズレてしまうが、事務局として子育て世代にも利用していただける環境を整備するのであれば、無料対象者だけでなく、有料の対象者も含めた全対象者の指標を入れたほうが良い。アンケート結果を踏まえ、今一度、全利用者を重点項目に入れるのも一つ。

(委 員)

子育て世代が利用することを想定するのであれば、利用者は子ども連れであると考えられる。未就学児は無料のため、「1便当たり無料乗車券の利用者数」の指標で本当に困っている人が分かるのでは。

(委 員)

無料乗車券の利用者数は集計しているが、お子さんの乗車数は集計していない。小学生と幼児は無料という自治体では、小学生以下の利用者数を調査している。

(座 長)

無料乗車の対象となる子供は何歳以下か。同伴の場合はどうなり、親と子の場合も集計できるか。

(委 員)

親と子で利用した場合は、有料1小人1と集計する。

(座 長)

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

(委 員)

愛知運輸支局でセミナーを開催した。名古屋大学の福本教授より公共交通利用実態データの調べ方と活用法について講義いただいた。分析や評価の参考にさせていただければと思う。

(座 長)

セミナーはホームページで公開しているため、参考としてください。

(事務局)

資料のアンケート結果は速報値のため、単純集計したものを提示した。今後、クロス集計し分析を行う予定だが、クロス集計を行うにあたり何か意見があれば教えていただきたい。

(座 長)

利用者層ですね。利用者と非利用者というクロスは当然必要。75歳以上で車を持っていない人の困っている状況がクロス集計で把握できると良い。

年齢と免許の有無とその人がどこへ行くのかを確認する。可能であれば地図に落とし込むと繋ぐ場所が見えてくる。先ほどの福本教授の資料を見ると基本的なことがわかってくる。

少し気になるのが、市民はどここの病院に行かれているのか。最初は総合病院へ行き、その後市内の診療所へ通院となると思うがいかが

か。

(事務局) 診療所をかかりつけ医とする国の政策もある。また、あま市内は診療所が多く今も増えているため、患者は分散しているのではないか。

(座長) 市民病院を利用して欲しいが、通院のため地域のクリニックや診療所、特に接骨院などと路線を繋げることが大切。市民病院ばかり意識してしてはいけない。ただし、市民病院にお見舞いに行かれる人もいるため、市民病院も路線に必要となる。

(委員) バスマップを見ても、民間のバス路線がどこを走っているのか分からない。あま市民病院のバスも名古屋第一病院や大治町まで路線が伸びておりこれも一つの公共交通だと思う。

名古屋市営バスは大治町に停留所があるが、市外の人には全く分からないためどこで乗り継いだらどこへ行けるのかの情報が読み取れない。

(座長) バスマップを作り直す場合は、会議で意見を聞きながら作っていただきたい。

(委員) 市民病院のバスについて、病院に行くだけでなくすみれの里でも利用している人がみえた。多分バスの経路上であれば乗降が自由であり、巡回バスと組み合わせて上手に移動されているのではないか。

甚目寺総合福祉会館も隣が市民病院のため、市民病院のバスを利用しているのではないか。

市民病院のバスは名古屋第一病院まで運行しているが、途中での乗降は可能か。

(事務局) 市民病院のバスは病院に行く、病院から帰ることを目的としており、路線はあるが停留所は設けておらず、手上げ方式で乗降するバスである。路線上どこでも乗車可能だが、降車は市民病院のみとなる。帰りは市民病院で乗車し、路線上で降車する。市民病院のバスと上手く組み合わせ、巡回バスを生かしてしていけると良い。

(座長) 市民病院のバスがあるなら、市民病院の足としてお任せしても良い。巡回バスは市民病院のバスの路線でないところの役割を担いお互い補完関係になると良い。二重で投資する必要ない。

事務局は、今後も分析を続けていただき、委員も気づいたことがあれば、事務局へ連絡してください。

—終了—

【その他】

なし