

武豊町コミュニティバス地区説明会議事録

日時：平成 23 年 1 月 25 日（火）19:00～20:00

場所：東大高公民館

参加者人数：12 人

（スタッフ：6 人）

1．挨拶

広澤課長

- ・日頃は武豊町政にご協力を賜り厚くお礼申し上げます
- ・本日の参加者でこれまでコミュニティバスに乗車して頂いた方ありますか。（2 人）
- ・利用していただくことが事業の必要性や継続性につながることであります。是非積極的に利用いただくと助かります。
- ・本日は 12 月までの利用実績と、懸案だった運行経路から外れている地域に対する、交通会議で検討していた、事前予約制タクシーの導入の原案を説明したいと思います。
- ・よろしく願いいたします。

2．資料説明

事務局：説明

3．質疑応答

Q：この事前予約制タクシーというのは、タクシーだけ活用しても良いのか。

A：コミュニティバスに乗り継ぎ利用していただくことを考えています。場所や目的によってはタクシーだけの利用も考えられます。

Q：JA 富貴が移転する。そこまでカバーできないか。

A：旧 JA は子育て支援センターになります。JA までは、タクシーとコミュニティバスを乗り継ぎすれば利用できます。

Q：そのまま JA 等にタクシーで行けないのか。事例で紹介している「みよし市」は広い地域で、武豊町とは違う。

A：タクシー事業は、コミュニティバスを補完するものです。タクシーだけでどこでも行けるようにすると、そもそもバス事業が必要なくなります。

Q：コミュニティバスの利用者は少ないので、継続させる必要があるのか。

A：事業は開始したばかりです。先行事例でも徐々に増加しています。コミュニティバスの利用を増やすために、タクシー事業の実施を考えています。

Q：コミュニティバスをやめて、全てをタクシーにしたらどうか。

A：試行的にコミュニティバス事業やタクシー事業の実施を考えています。

Q：タクシー用の停留所が本当に必要なのか。どこでも乗降できるようにすれば良い。

A：地域公共交通会議の中でもそうした意見が出ています。タクシー事業なら、家から目的地まで行けるようにすべきだという意見です。通常のタクシーは、個人の要望で走らせる事業ですが、事前予約制タクシーはバスと同じルールで、複数の人が乗り合って利用するという事業で、異なります。(タクシーは、個人の要望で走るため料金制度が異なり、事前予約制タクシーはみんなで乗り合うため、料金がある程度安くできます)。

Q：バス停の間隔を 100m ぐらいにもっと増やすべき。幹線道路まで歩けば、タクシーのように自由に止まって利用できるようにしないと使ってもらえない。交通弱者のために考えるなら、ゆめたろうプラザや総合体育館に行っても意味がない。医者・商業施設が優先されるべきだろう。名鉄沿線はもともと便利なところで、困っているのはもっと外側の地域だろう。

A：バス停間隔については、フリー乗降という考えがある。どこでも降りられるという制度で、地域公共交通会議で議論している。フリー乗降の導入は、交通事故の心配の無い場所でなければ導入できないので、警察との協議が必要で、そうした点に留意して議論を行なっています。

・バス停別の利用状況のデータもとっています。青ルートゆめたろうプラザや総合体育館での利用者は少ないですが、ピアゴよりも多い。全く使われないバス停があれば、そうしたところを廃止して、利用される場所にバス停を設置し、ルートの変更を考えていきたいと思います。

Q：笠松・新田ルートは、富貴駅東まで行けるようになれば、鉄道やコミュニティバスの利用が進むだろう。

A：利用者にとって、使い勝手が良くなるように検討していきたいと思います。

Q：ルート毎のバス停毎の利用状況について聞きたい。

A：乗車数についてみると、一番多いのは役場で 4.3 人。廻間住宅前 2.7 人。知多武豊駅 2.1 人、富貴駅 2.1 人となっています。降車数では、役場、名鉄知多武豊駅、JR、廻間住宅前、富貴駅等が多い結果となっています。

Q：役場が多いのは乗り継ぎだろう。片周りしかないから、利用者が少ないと思う。老人福祉センターのバスをコミュニティバスに言えば良い。

A：今は 2 台で運行しているので、片周りになる。老人福祉センターのバスは、福祉目的として無料で、特定の利用者に限った異なる事業として実施しています。ただ、統合すべきという意見も聞いているので、統合化すべきか関係部局と内部協議をしています。

Q：各ルートとも時間通りに運行できているのか。

A：想定した 1 周 35 分でおおむね運行できています。ただし、その時の交通事情により途中で待ったり、少し遅れたりすることもあります。

Q：バス停の設置間隔は規則があるのか。

A：目安はありません。たくさん設置すれば便利になりますが、逆に1周の時間がかかる。時間がかかる方が良いか、早く動ける方が良いか考え方が分かれるが、1周30分程度であれば不満は少ないと考えています。

Q：時間調整で待っているバスがある。それだけ少ないのならバス停を増やせば良い。30分ではなく40とか50分とかのばせばよい。

A：バス停を増やすとそれだけ時間がかかります。1周まわるのにあまり時間がかかると逆に乗らないのではないかと。また限られた車両台数で運行しているので便数が少なくなってしまいます。東部線の道路整備（開通）があるのでルートをかえなければならぬと思いますが、それ以上の大幅な変更は今後の利用状況をみて考えていきます。

Q：利用者の年齢はわかるか。

A：60歳代が全体の33%、70歳代が25%となっています。約半数が60歳以上です。

Q：笠松・新田地区などは、一人住まいのお年寄りが多い。これまで1km程度歩いてスーパーに行っていたがそのスーパーがなくなって、ピアゴに行かないといけない。すべての地区に、週1回ぐらいのルートがあっても良い。他の事例では、時間をかけてぐるっと回っている。

A：その方法もあります。他の定期便があると便利だということも分かります。乗り継ぎが不便だということも分かります。予算的な問題もあるので、限られた条件の中で、協議会で検討してルート等を設定しました。

Q：予算的なことを考えると今のバスをそちらにまわすべきではないか。バスもタクシーも試行運行なのか。

A：はい。このタクシー事業もモデルとして試行的に実施します。

Q：笠松・新田ルートのバス停間隔は遠くないか。

A：バス停圏域を300mと設定すると、空白部分はわずかです。

Q：幹線道路に出られれば、手を挙げればタクシーのようにとまってもらえるのが良い。富貴のJAを利用しようとしたが、9時の便がでちゃったら、次は11時だった。時間を考えると利用できない。

A：意見として賜ります。

Q：利用方法について、乗り継ぎ券をもらってコミュニティバスには乗らず、帰りに使うことができるか。

A：そうした利用は本来の趣旨とは異なります。そうしたことができないように工夫したいと思います。

武豊町コミュニティバス地区説明会議事録

日時：平成 23 年 1 月 27 日（木）19:00～20:00

場所：ふれあいセンター

参加者人数：20 人

（スタッフ：4 人）

1．挨拶

広澤課長

- ・ご協力を賜り厚くお礼申し上げます
- ・本日の参加者でこれまでコミュニティバスに乗車して頂いた方ありますか。（4 人）
- ・本日は 12 月までの利用実績と、懸案だった運行経路から外れている地域に対する、交通会議で検討していた、事前予約制タクシーの導入の原案を説明したいと思います。
- ・よろしくお願いいたします。

2．資料説明

事務局：説明

3．質疑応答

Q：車両はセダンタイプなのか。一人でも利用可能なのか。時間は、どうなのか。事前に決めてあるのか。

A：タクシー車両を利用します。一人でも利用可能です。コミュニティバスと同じで事前に時間を決めて運行します。コミュニティバスに接続できるように設定します。タクシー用のダイヤを設定します。予約がなければ走りません。

Q：コミュニティバスの停留所について、タクシーも同じバス停を設置するのか。

A：コミュニティバスを補う事業なので、コミュニティバスと同じバス停を設置します。地元と調整して詳細の場所を決めます。

Q：乗り合いタクシーは役場からでるのか。

A：地域のバス停を起点として、コミュニティバスの最寄りのバス停との間を送迎します。役場につなぐものではありません。コミュニティバスの走らない地域をカバーします。

Q：一ルート何分くらいで 1 周するのか。

A：北部赤ルートが一番長く 35 分程度。青ルートも 32 分くらいとなっています。

Q：原田地区から役場に行くとなると、タクシーで武豊高校東を經由後、赤ルートを右回りに回るので遠回りになる。両周りにならないか。

A：バスは 2 台の車両で運行しており、両方向になればと思うが、あくまでも 2 台でできる範囲で試行運行しています。ルートも確定ではありません。乗降データを取りながら少ないバス停を廃止するなどルート等は逐次検討します。

Q：この制度は、地域の外側の人待ち望んでいる。9つのバス停があるが、公平性を考えるとバス停が少ないと思う。倍、よく言うと3倍くらいあると良い。そうすれば利用できるようになると思う。

A：空白地区があることは理解しています。要望のあった地域に対してあくまでもモデル的に実施するものです。バス停別の利用状況を見て、利用のないところは廃止して、多いところは増やしていきたいと思います。

Q：9つのバス停は試行的にやるということか。

A：そうです。使い勝手や、コミュニティバスの利用促進につながるか効果を確認したい。要望のあったところからモデル的にルートを設計しました。

Q：発足前から、予測していた解決方法だと思う。幹線ルートのコミュニティバスから離れたところについては、タクシーではなくて、コミュニティバスの運行エリアを広げた方が、利用者は喜んでくれるのではないか。なぜバスではないのか。

A：バス事業は、投入する台数を2台とすることとした。1台で運行できるのは1日11便程度で、市街化調整区域まで対応すると、1周にかかる時間がかかってしまうため便数は減ってしまいます。便数が減ると不便になるので、予約制のタクシーでカバーすることとしました。投入するバスの台数を3台、4台に増やしていけば良いが、事業費がかさむこととなります。ご理解いただきたい。

Q：バスを2台とする制限・限定はどこからきているのか。

A：地域公共交通総合連携計画、国の補助を受けるために策定した計画で、人口の多い市街化区域からカバーし、2台で運行することを定めました。2年目から市街化調整区域をタクシーで補う事業を検討することとしました。

Q：予算的な制約があるのか。

A：新たな投入がいけないということではないが、武豊町の財政状況は苦しい。まず5年間は2台で対応することとしました。

Q：カバーできない地域については、週に1日か2日程度の乗り入れができないか。毎日利用することはない。1日か2日でも来てくれれば良いのでは。

A：事前に運行ルートの認可を国に申請しています。ルートの変更は、新たに認可を得る必要があります。(何曜日に運行すればみなさんの要望に応えられるでしょうか。利用目的は人それぞれで、結果的に毎日運行しないと利用できないということにならないでしょうか。)

Q：乗車定員は26人程度だと聞いています。利用者を増やす取組をしているのか。小学校での体験授業などで利用させたら良いのでは。老人が乗った時の子供の対応方法などを教育するのはどうか。先日乗った時に、下校時の子供に聞いたことがあるが、バスに乗ったことがないと答えた。

A：PR については、無料お試し券を配布して体験していただきました。広報やホームページで情報発信しています。利用促進友の会の発足により、ベンチを設置してもらようなサポート、ちらし作成などの対応をしていただいています。未就学児以外は運賃をもらうこととなります。学校への PR はまだできていません。自家用車が利用できない交通制約者を主なターゲットとしています。高校生は利用してくれています。

Q：愛称を考えているのか。みよし市のさんさんバスや常滑市のとことこバスなどのような愛称を募集してはどうか。

A：現在は色名しかないので、愛称は PR に役立つと考えます。募集したいと考えています。

Q：役場の議会での説明会の際に、タクシーは場所を決めずに、人数がまとまれば、タクシーを呼ぶことができると聞いていたが。

A：当初は、あらかじめ事務局でタクシーのルートを想定することはせず、地域から要望のあがった地区に対して、モデル的にタクシー事業を導入することを考えていました。コミュニティバス事業をスタートする段階で、ルートの沿線ではないいくつかの地区からバスの運行に対する要望があり、これらの意見をふまえ、事務局でルート設定をしました。今回の地区説明会で初めてルート設定を報告し、具体的なルートを決定していきます。

Q：タクシーはだれでも 100 円か。私が接続するバス停を指定できるのか。

A：だれでも 100 円です。コミュニティバスと同じで未就学児と障害者の介助者は無料とします。バス停を指定できるかという点は、国の認可を必要とする事業であるため、事前にルートを設定しておく必要があります。利用者がその都度指定するのではなく、地元でタクシー用停留所を設置し、最寄の既定のバス停に接続するルートで運行します。

Q：赤ルートは片方向で、両方向にしないのか。高齢者は石川病院など利用する。そのためには両方向にして欲しい。

A：検討します。

Q：年間事業費はいくらか。補助額や事業期間の状況、赤字なのかを教えてください。補助が無くなった場合はどうなるのか。

A：バスの車両費を除いて年間約 2500 万円必要です。補助金は 3 年間で、補助金もだんだんと減額されています。地域公共交通総合連携計画では 5 年間の実施を予定しています。5 年後に継続するかを再度検討します。平成 15 年時に一度実験的に運行した経緯があり、その際は利用者が少なく廃止しました。今回もし廃止すれば、復活はかなり厳しくなると思います。皆さんの利用を促していきたい。

Q：バス停の設置数にこだわれば、事前に地元の要望があったということであれば、それぞれの区に必要かどうかを問い合わせて欲しい。今の方法で公平と言えるのか。声

の反映方法について考えて欲しい。

A：意見として賜ります。

Q：コミュニティバスで回れない部分をタクシーでカバーするように、フリーにできないか。

A：本来のタクシーならば、ドアからドアまで送迎します。このタクシー事業は、バスの一環として行うもので、一人の利用ではなく複数が乗り合うルートを決めて運行するものです。

武豊町コミュニティバス地区説明会議事録

日時：平成 23 年 1 月 26 日（水）19:00～20:00

場所：ふれあいセンター

参加者人数：10 人

（スタッフ：5 人）

1．挨拶

広澤課長

- ・日頃は武豊町政にご協力を賜り厚くお礼申し上げます
- ・本日の参加者でこれまでコミュニティバスに乗車して頂いた方ありますか。（2 人）
- ・利用していただくことが事業の必要性や継続性につながるようになります。是非積極的に利用いただくと助かります。
- ・本日は 12 月までの利用実績と、懸案だった運行経路から外れている地域に対する、交通会議で検討していた、事前予約制タクシーの導入の原案を説明したいと思います。
- ・よろしく願いいたします。

2．資料説明

事務局：説明

3．質疑応答

Q：6 ヶ月間でしっかりした評価ができていないとの説明は理解できる。昨年の説明会ではタクシー事業の説明はなかった。なぜ導入の必要があるのか

A：地域公共交通総合連携計画では事業実施を想定しています。人口が少ない地区もバスが行けばよいが、2 台の車両でできる範囲となっています。人口の多い市街化区域からルートを設定した。赤・青ルートではカバーできない地域の皆さんから要望を頂きました。利用したい人が、予約のあった時に動かす事業を考え、経費をできるだけかけないで対応できる事業を考えました。

Q：赤ルートでは、数字を増やしたいんだよね。

A：その通りです。利用者数を増やしたい。増やすためには、タクシー事業とつないで利用を促すことも必要だと考えています。バスの走っていない外側の地域もできるだけ公平になるようにしたい。

Q：趣旨はよくわかります。企画倒れにならないようにして欲しい。

A：試行運行としてトライします。

Q：事前予約は 5 ルートですが、予約が集中してしまった時にタクシーが足りるのか。

A：タクシー事業者と事前に相談していますが、ご指摘の心配はあります。事前予約制によりできるだけ時間通りに対応できるようにします。朝、夜の混雑時は厳しいかもしれませんが、昼間は大丈夫だろうと考えています。

Q：タクシーで乗り継ぎ券をもらう。券を発行する装備を投入するのか。

A：コミュニティバスも手渡しで対応しています。設備投資はせず、事業者に乗り継ぎ券を事前に持ってもらいます。

Q：便利になると思う。使わない方は、もったいないと思わないか。黒字・赤字はどうか。

A：コミュニティバスの代わりの事業として実施します。タクシーは1対1で契約するものですが、今回は乗り合って利用していただく事業です。緑ルートの沿線地区はバスで、それ以外はタクシー事業に対して、住民の皆さんから事業費を負担していただくものです。タクシー事業の収支は、使えば使うほど、出費がでてしまいます。

Q：住民は納得するのか。

A：コミュニティバスの収支も黒字になっていません。収支率を高めていく努力をします。収支率も重要ですが、少子高齢化問題に対して、交通弱者の方のサポートです。黒字になる儲かる事業であれば民間がやっています。民間がやっていないところに福祉的な目的で事業を行っています。自家用車に乗れる人は良いですが、将来の免許を返納した年齢になった時を想定して必要な事業として決定してきました。ご理解ください。

Q：区長の責任はあるのか

A：3年前の実験運行時は利用者が少なく継続事業化しませんでした。責任を持つとは言いませんが、利用促進の協力をお願いします。

Q：実際のところどれくらいの声があるのか。

A：それぞれの地区から要望がでています。原田地区の要望が一番強いです。原田地区につなぐことを想定すると墓園までつなげた方が良いと判断しました。経路として事前に国に届け出が必要となるため、ルート設計しています。

Q：赤字になっても事業をつづけるのか。

A：3年は国の補助支援があります。地域公共交通総合連携計画で5年間の事業として想定していますので、2年は町の単費で実施します。その他の事例では3年程度くらいから利用が伸びていると聞いています。

Q：赤字部分の費用を区に回してくれないか。

A：意見として賜ります。