

会議録	
会議の名称	平成25年度第2回清須市地域公共交通会議
開催日時	平成25年12月26日(木) 午前10時から
開催場所	清須市役所本庁舎 3階大会議室
議題	1 開会 2 議事 〔報告事項〕 (1) 清須市コミュニティバスの運行・利用状況について (2) 清須市レンタサイクル事業の実施状況について 〔協議事項〕 (1) ルート・ダイヤ改正について 3 閉会
会議資料	会議次第、配席図、委員名簿 資料1 コミュニティバスの運行・利用状況概要 資料2 レンタサイクル事業の実施状況 資料3 ルート・ダイヤ改正の方向性について 参考資料 改正ルート図(案)
公開・非公開の別 (非公開の場合はその理由)	公開
傍聴人の数 (公開した場合)	0名
出席委員	前田(繁)委員、小澤委員、山田委員、谷野委員、平松委員、佐野委員、伊藤委員、加藤(榮)委員、宮崎委員、加藤(博)委員、小河原委員、古橋委員(代理)、林委員、堀田委員、天野委員、河合委員、前田(秀)委員、柴田委員
欠席委員	古田委員、永田委員
出席者(市)	なし
事務局	(企画政策課) 葛谷企画部次長兼企画政策課長、加納副主幹、藏城係長、岡田係長、小出主査
会議録署名委員	平松委員、佐野委員
1 開会	<p>●葛谷次長</p> <p>おはようございます。定刻となりましたので、ただ今から、平成25年度第2回清須市地域公共交通会議を開会いたします。</p> <p>私は、企画部企画政策課の葛谷でございます。本日の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>それでは、会議に入ります前にご報告させていただきます。</p> <p>人事異動により、委員のご変更がございますので、ご紹介をさせていただきます。</p>

本日、机上に委員名簿を用意しておりますので、ご覧ください。

委員区分第5号、旅客自動車運送事業者及び関係団体の職員の欄にあるつばめ自動車労働組合執行委員長前田秀夫様に、新たに委員にご就任いただいております。

前田様には、これからお世話になります。よろしく願いいたします。

なお、愛知県地域振興部交通対策課の古橋様におかれましては、本日他の公務により、磯谷様に代理でご出席いただいております。

続きまして、本日の会議の出席状況についてでございます。

本日の欠席委員は、愛知県バス協会専務理事の古田委員、清須市副市長の永田委員の2名でありますので、よろしく願いいたします。

なお、第5号の名古屋タクシー協会副会長の天野委員につきましては、少し遅れて出席するとの連絡をいただいております。

それでは、これより議事に入りますが、ここで、議事運営につきまして、お願いを申し上げます。

会議での発言方法についてでございます。会議で発言していただく際には、必ず、挙手をしていただき、会長の指名を受けた後、係の者がマイクをお持ちいたします。その際、ご自身のお名前を仰っていただき、ご発言していただきますようお願いいたします。

それでは、この後の議事進行は、会長をお願いいたします。

●前田会長

事務局からご報告ありましたように、順次進めてまいりたいと思っております。

それでは、これからは私の方で会議の取り回しをさせていただきますので、よろしく願いいたします。

本日は、年の瀬に迫りました中、大変お忙しい時期に会議を開催させていただきました。多くの委員さんにご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

では、会議を進めてまいりたいと思っております。初めに、会議録署名委員の指名をしたいと思います。

本日の会議録署名委員は、座席順に平松委員と佐野委員にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

議事に入りますが、本日は、次第にございますように、報告事項が2件、協議事項が1件となっております。順次進めてまいりたいと思っておりますので、各委員さんのご協力をお願いいたします。

では、報告事項の議事(1)「清須市コミュニティバスの運行・利用状況について」及び、議事(2)「清須市レンタサイクル事業の実施状況について」を一括して議題といたします。

それでは、事務局から説明してください。

報告事項(1)「清須市コミュニティバスの運行・利用状況について」及び(2)「清須市レンタサイクル事業の実施状況について」事務局から説明

●前田会長

それでは、事務局からの報告に関しまして、各委員さんからご意見、ご質問等がありましたらお願いします。

●宮崎委員

12月24日にJR枇杷島駅アンダーパス道路が開通しました。自分は足が悪いので、その辺りでバス停を設置していただくとありがたいです。また、現在、グリーンルートはヤマナカ・ロイヤルまで行かないので、グリーンルートもヤマナカ・ロイヤルまで行ってほしいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

●藏城係長

ただ今の意見については、ルート・ダイヤ改正に関連する事ですので、次の協議事項でご協議いただくこととなります。

JR枇杷島駅アンダーパス道路が開通したという事で、そちらについては、ルートに入れさせていただくような形で考えております。後ほどご説明させていただきたいと思っております。

グリーンルートのヤマナカ・ロイヤルの件についても、ルート・ダイヤ改正の協議の中でご協議させていただきたいと思っております。

●小澤委員

現在、JR清洲駅にてレンタサイクルの貸し出しや返却を行っているようですが、テントのようなものを広い場所に設置して事業を行っているのですか。

●岡田係長

まず、レンタサイクル事業を行っている場所の確認ですが、JR清洲駅ではなく、名鉄新清洲駅で行っております。

新清洲駅北口の出たところに、名古屋鉄道さん所有の空き地があり、そちらを借りております。

そこに、受付場所として簡易なテントを張りまして、机と椅子を用意して受付をしております。

●小澤委員

資料では、レンタサイクル利用者は、市外の方が多という事です。

例えば、リュックサックなどの軽装だったら、自転車に簡単に乗れるのですが、大きい荷物を持っている方は、コインロッカーが必要となります。コインロッカーなどは、近くにあるのでしょうか。

●岡田係長

コインロッカーなどは、こちらで用意しておりませんし、名鉄新清洲駅の中にも無い状況であります。

これまで、「コインロッカーが無くて不便だ」というご意見は、今のところございません。

●小澤委員

分かりました。

もう1点ですが、例えば、電動アシスト自転車を1台から2台くらい導入するという計画はありますか。

●岡田係長

レンタサイクル事業が、リサイクルされた自転車を活用していくという事が趣旨でございます。今のところ、電動アシスト自転車の導入は考えておりません。

●佐野委員

今、事務局から説明がありましたように、レンタサイクルは、圧倒的に市外の方が使っていただいているということです。先回の会議の折にも利用者からの意見の中で、「他駅での乗り捨てを希望します」という内容があったかと思うのですが、今回もアンケートの中に出てきております。

この利用者アンケートについては、利用者の要望を聞き置くのか、それとも、要望に対して、具体的に市としての対策を考えているのでしょうか。

例えば、「他駅での乗り捨て希望」の場合は、予算立ても含めてどのように考えておられるのか、お聞きしたいと思います。

●岡田係長

ただ今のご質問でございますけれども、もちろん、そういったご意見を私共も承って、利用者にとって便利になるように進めたいと思っております。

他の自治体例を見ますと、他駅での乗り捨てを行っているところもありますけれども、本市での1台あたりの経費が、1万円前後かかっているという事もあります。他駅での乗り捨てを導入するとなると、管理する面で更に経費がかかることもありますので、引き続き検討させていただいているところです。

●山田委員

コミュニティバス利用者数についてお伺したいのですが、平成24年7月以降の利用者は、ルート改正1年後と2年後で比較すると、ほぼ横ばいとなっています。

横ばいは分かりませんが、利用者数の数値目標というものを作らなくていいのでしょうか。

ただ単に、利用者数を比較するだけではなく、利用者数をどれだけにしていきたいという数値目標を作ると、市民の皆さんも真剣に乗る事を考えていただけたらと思います。

私も委員ですけれども、今年は2回しか乗っていません。孫を連れて乗りますけど、委員の中でも頑張る努力をすれば、多少なりとも目標値を上げられるのではないかと考えております。

目標数値については、事務局はどうお考えでしょうか。

●藏城係長

まず、目標数値の設定という事ですが、清須市生活交通ネットワーク計画の中で、利用者目標数値を1便あたり4人で設定させていただいております。

現在のところ、利用状況を見ると1便あたり4.3人となりますので、目標をクリアしているという事になります。

利用者目標数値については、ネットワーク計画上で定めているものですから、次回ネットワーク計画を策定する際には、目標数値を上げるとか、下げるとか、そういった事も策定段階でご協議をいただきたいと思っております。

●山田委員

目標数値が1便あたり4人という事ですけども、コミュニティバス運行にあたって、1便あたり4人で採算は取れるのでしょうか。

いかに採算を取っていくかを考えないと、コミュニティバス運行自体に無理が出てくると思うのですがどうでしょうか。

●藏城係長

採算という事ですが、現在のところ1乗車100円のワンコインで運行している状況でございます。採算を取ることは、難しいところでございます。

利用者をいくら増やしても、料金100円で賄おうという事はなかなか難しいと考えております。広告収入を増やすなど、自主財源確保を行い、その他の経費の負担を少なくしていく努力を続けていきたいと思っております。

●林委員

1点確認させていただきます。コミュニティバス利用状況の表1について、「平成24年7月7日のダイヤ改正後から」と「平成25年7月1日から」の比較をしていますが、平成25年は、7月1日から10月31日での比較で間違いないでしょうか。

●藏城係長

昨年の平成24年7月7日にルート・ダイヤ改正を行っております。

平成24年の数値は、ルート改正後の数値を反映しておりますので、7月7日からになっております。

平成25年の数値についても、7月7日からということにすると、日数の整合性はありますが、今後比較していくことを考慮して、月初めの1日から比較しているところがございます。

●林委員

日数に間違いが無いことは、分かりました。

しかしながら、これでは日数が違うので、増減を比較しても意味が無いのではないかと思います。

おそらく、日数割で比較すると、微増ではなく微減の数字になると思

ますがいかがですか。

●藏城係長

6日間分の数値については、比較するにあたって大きな影響は無いものと判断しておりますので、このような形で比較させていただいているところでございます。

●林委員

私としては、比較する日数が違うので、比較対象が間違っていると思いますが、承知しました。

●堀田委員

私からはお願いです。

まず1点目は、総利用者数の比較というのがございますけれども、利用者の年齢層というのは分かりますでしょうか。

どのような年代の方が多く乗ってみえるのか。特に、数値は求めませんので、概ねで構いませんので教えていただきたいです。

例えば、高齢者の方が多いと推測されると思うのですが、主に高齢者の方の利用で良かったですか。

●藏城係長

はい。

基本的に、本市コミュニティバスの運行目的というか、利用者の想定は、日中の主婦層の方、高齢者の方、交通制約者の方を対象にしております。主には、主婦層の方、高齢者の方が多い状況です。

●堀田委員

ありがとうございます。

皆様方ご承知の通り、愛知県下の交通死亡事故が現在215名でございます。その半数は、高齢者の方が被害にあっているという実情がございます。

公共バス若しくは、タクシー等の利用者である高齢者の方々には、自家用車の運転を控えていただきたいというのが私情でございます。

免許更新の際には、免許返納手続等をお願いしている訳でございます。その際に、公共バスを利用する高齢者に対して、何らかの特典的なものを与えていただけると、もっと公共バス利用が増えるのではないかと思います。

これは突拍子も無い意見かもしれませんが、例えば、料金100円のところを半額50円にするとか、そのような事も検討されると利用者数も増えるのではないかと思います。

●佐野委員

確認ですが、乗継券の発行数が記載されておりますけれども、どのルートの中で発行をして、どこで降りるかという、利用者の動向は分かりますか。

●藏城係長

状況としては把握しているのですが、数字としてはすぐにお示しできません。

乗継が出来るバス停は、ヨシヅヤと本庁舎で限らせていただいております。乗継の利用は、その2ヶ所ということになります。

やはり、ヨシヅヤでの乗継が多い状況でございます。

サクラルートとオレンジルートは、同じような時間帯に運行をしているものですから、乗継には便利が良く、利用が多い状況ではあるとは思いますが、具体的な数字はお示しできない状況です。

●佐野委員

先回ダイヤを改正する際に、先ほどお話があったように、本庁舎若しくは、ヨシヅヤで乗継をすれば図書館にも行けるという説明がありました。資料1で、サクラルートの利用者数の少ないバス停に本庁舎が出ていました。

本庁舎より、ヨシヅヤで多くの乗継券が発行されているのかなと思いましたが、お伺いした次第です。

●藏城係長

状況としては、やはりヨシヅヤでの乗継券の発行が多い状況ではございます。

市役所での発行も若干ありますが、ヨシヅヤでの乗継の方が多くはございます。

●佐野委員

そうすると、ヨシヅヤで乗継をされて、図書館へ行かれる方が多いですか。

●藏城係長

乗継される方は、図書館へ行かれる方もそうですが、図書館から戻って見える方が、ヨシヅヤで乗られるというケースも多い状況です。

図書館から戻ってみえた方だけでなく、春日地区方面から乗ってみえた方が、ヨシヅヤで乗り継ぎされて、新川地区や西枇杷島地区方面に行かれるという方も多くはございます。

●前田会長

他に委員さん、何かございますか。

[特に無し]

それでは、ここで地域公共交通に関しまして、総括的にご指導を賜っております、副会長の加藤先生からご講評をお願いできればと思います。

●加藤副会長

まず、利用者数は、ほぼ横ばいと考えてよいと思います。

委員からご指摘もありましたけど、各月の比較をするにあたり、本来ならば、土日祝日を計算して比較するべきであります。日数だけの単純比較は、正しいとは言えないかもしれません。

しかしながら、実際には、土日祝日まで考慮して比較することは難しいことなので、私はこの比較で良いと思います。

乗継については、現在のところ利用者が1日あたり2人未満となるので、議論する意味はあまり無いと思います。

今後は、どうやって乗継をPRしていくかに重点を置いた方が良いと思います。おそらく、グリーンルートからオレンジルート、または、サクラルートへの乗継が多いと思うので、時刻表に「このダイヤだとここにいける」などの、乗継の紹介を掲載して広告するというのはどうでしょうか。

利用者数の横ばいの原因はどうかということですが、通常、ルート改正すると、改正後2年目は増加して、3年目から4年目で減少していくのが普通です。

しかし、2年目の時点で既に横ばいである状況なので、今後は徐々に減少していくと思われま。

今後は、どうやって減少を食い止めるかが重要だと思います。

もっと市民の方々に、コミュニティバスの利用方法について周知していくと良いです。俗に、モビリティマネジメントと言いますが、新しい考え方が必要だと思います。

施設等での宣伝も必要です。

「市内では、あしがるバスを利用すると便利です」ということを、現在どれくらいやっているのか、再確認すると良いです。

具体的には、湯吉郎です。温泉施設は、コミュニティバスと相性が良い施設なので、湯吉郎のチラシに載せてもらうなり、ホームページに載せてもらうなりして、周知していただけるようお願いしてはどうでしょうか。

先ほど、利用者数の目標数値についての話が出ました。事務局からの説明どおり、清須市生活交通ネットワーク計画に記載してします。

計画上に目標値があるので、次回からは、目標値に対してどれだけ達成できたのかを記載すると良いと思います。目標数値の設定方法のマニュアルも作成されているので、そういったものも参考にさせていただきたいと思います。

レンタサイクルについてですが、そもそも、何故この会議で取り扱うのかというと、清須市は狭い道路が多く、バスが物理的に入っていけない道路があります。そういったところを自転車で補おうという、補完の意味があります。

また、清須市地域公共交通連携計画にも、レンタサイクルが記載されています。清須市は、バスと自転車で公共交通を進めていきたいと思います。

レンタサイクルは、もう少し便利になると良いですね。

外国のレンタサイクル先進地ですと、各駅での支払いはクレジットカード対応です。クレジットカードであれば、コインレスで便利ですし、盗難等の心配も無いです。

●前田会長

はい、ありがとうございます。

ただ今の先生からの講評につきまして、どなたか更にお聞きしたい事がございましたら、どうぞ。

〔特に無し〕

他にご質問も無いようですので、これで報告事項の議事（１）（２）を終わります。

続きまして、協議事項の議事（１）「ルート・ダイヤ改正について」を議題といたします。

それでは、事務局から説明してください。

協議事項（１）「ルート・ダイヤ改正について」事務局から説明

●前田会長

ただ今、事務局から説明がありました協議事項につきまして、各委員さんからご意見、ご質問等がありましたらお願いします。

●佐野委員

今回は、小規模なルート変更ということですか。

前回の会議で、運行事業者であるつばめ自動車さんから、ドライバーの意見や利用者の方のご意見等が出ていたかと思えます。そういった声は、反映されるのでしょうか。

●藏城係長

お話のとおり、前回の会議の際に、運行事業者であるつばめ自動車さんから、ドライバーの意見や利用者の方のご意見等を頂戴しているところでございます。

いただいたご意見等を踏まえた上で、運行事業者の方と協議をしながらダイヤ・ルートを決定していく準備を進めているところでございます。

●宮崎委員

12月24日にJR枇杷島駅アンダーパス道路が通れるようになり、ルート改正を待ち望んでいる方もいらっしゃると思えます。

改正は、最短で3月上旬なのですか。もっと早くできるのであれば、早く改正していただいた方がいいのではないかなと思えます。

●藏城係長

JR枇杷島駅アンダーパス道路が開通し、早い時期にルート改正を望む声もあろうかと思えますが、愛知運輸支局への申請手続き等の関係があり、3月頃の改正になってしまうかと思えます。

●小河原委員

私共、愛知運輸支局は申請を受ける立場になりますが、なるべくお早めに申請手続きをしていただかないと、3月上旬のルート改正は厳しいかなという状況でございます。

年明け早々に、ルートが固まってない段階であっても、事務局の考え方や、ネットワーク計画の変更案、新規車両を導入することによって乗車定員が少なくなること、車両幅や高さの最大値の変更などの要件変更の手続等があります。一度、支局の方にご相談に来ていただければ、今後のスケジュールが決めやすいのかなと思います。

私共、愛知運輸支局の処理する時間も当然要します。少々お時間をいただくことをご了承いただきたいという事と、もう1点お願いがあります。

現在、他市町村でもルート改正手続きを行っておりますが、その中で、当初計画した際に交通規制に気づかず、実際に運行しようとするとう交通規制により運行に制限がかかってしまい、実際には通れなかったという事態が最近続いています。

本日、警察の方もお見えになりますので、そういったことにならないように、協議を進めていただきたいと思います。

●小澤委員

小規模なルート改正ということですが、サクラルートは、西枇杷島庁舎を出発して、ヤマナカ・ロイヤル、西枇杷島保育園、そして、枇杷島駅東口となっています。

これは、グリーンルートも同じバス停に停まる訳であります。例えば、サクラルートは西枇杷島庁舎から地領方面を通り、次に宮前の交差点で左折し名古屋方向に走り、J R 枇杷島駅東口へ行くというルートは無理なのでしょうか。

それからもう1点。

オレンジルートでは、利用者の少ないバス停で大和郵便局、城跡公園、創造センターがあり、これらはいつも入っていますが、廃止するという考えはお持ちではないでしょうか。

●藏城係長

まず、1点目の地領方面を通るルートというお話ですが、以前のルートで地領方面にバス停がありました。

しかしながら、利用がほとんど無かったという状況でございますので、バス停を廃止し、利用の多いヤマナカ・ロイヤルを経由するルートを設定したところです。

従って、現在のところ、地領方面にルートを変えることは考えておりません。

2点目のオレンジルートの城並方面のバス停廃止の件ですが、市内の一番東側という事で、公共施設等へも若干の距離があるところです。

実際の利用は少ない状況ではありますが、事務局として、廃止は今のところ考えていないところでございます。

●堀田委員

先ほど、愛知運輸支局の方からもご指摘がございましたように、ルート改正の際には、交通規制等の確認をお願いしたいという事が1点目のお願いです。

2点目は、12月24日に開通いたしましたJR枇杷島駅アンダーパス道路でございますけども、先ほど、高齢者の方が非常に多くバスに乗って見えるという意見がございました。アンダーパスは、道路に若干の高低差がございますので、安全走行はもとより、乗客の着席等の確認をお願いしたいと思います。

●藏城係長

ただ今のご意見について、運行事業者と協議して参考にさせていただきたいと思います。

今回、ルート改正案という事でお示しをさせていただいているのですが、お家にお戻りいただいてからでも構いませんので、ご意見等をお寄せいただければと思います。よろしくお願いたします。

●前田会長

今、事務局から報告がありました。各委員さん方、お気づきの点がございましたら、事務局までお申し出いただきたいと思います。

●加藤副会長

ルートについてですが、新川橋東というのは、本当に利用がありそうですか。利用者は、ヨシヅヤへ行かれる方が多いと思いますが、新川橋東を通ると遠回りになりますよね。

もちろん、足の悪い方などは助かると思いますが、ヨシヅヤ到着が20分くらい遅くなるかと思っています。

●藏城係長

実は、この辺りの住人の方で、ご意見をいただいた方に対しては、「最寄りの天水公園バス停や尾張新川郵便局バス停もございますので、そちらをご利用していただいておりますか」というご案内はさせていただいております。

加藤先生が言われたように、新川橋東を大きく回って、運行時間が余分に掛かってしまうという事は懸念しております。

多少歩いてでも、横町公園で乗車した方が、早くヨシヅヤに行けるというご意見もあります。新川橋近くにバス停が出来たからといって、実際にそのバス停で乗るかどうかという事に疑問はあります。

それでも、新川橋近くにバス停を作りたいというご意見が多いものですから、今回このような形で新しいバス停を一つ作らせていただきたいと思います。

●加藤副会長

新川橋東よりも、横町公園のもっと東側に設置できる場所があれば、そちらに設置した方が良いのではと思います。

新川橋東を回すのは時間のロスもあるし、危険であると思うし、あまりメリットが感じられないかなと思います。

ここで余分な時間を使って、しかも、実際には歩いていかれる方もいるとのこと。バス停設置については、いかがかなと思います。

横町公園はかなり西にあるので、停留所間がちょっと短くなったとしても、横町公園の少し東にどこか停留所を設置する方が良いかなと思います。

●藏城係長

実際に、そういった事も考えてみたところなのですが、堤防道路から公園方面へ入っていくわけでありますが、その間に止められるような場所が無いのが現状でございます。

横町公園のところまで行って、ようやくバス停が設置できる状況です。横町公園のバス停も、公園のフェンスに貼付型のバス停を設けているような状況です。

従って、横町公園の手前でバス停を設置することは難しい状況です。

●加藤副会長

新川橋の西の辺りは、どうでしょうか。

三菱東京UFJ銀行の近くで土地を貸してくれるとか、或いは、バスが止められる場所など無いですか。ベストは、その辺りだと思います。

わざわざ新川橋東を大きく回るのでしたら、新川橋の西の所でどこか設置した方が良いと思います。しかしながら、路上に設置するのは、非常に困難だっていうのは分かっています。

いずれにしても、示されている案の大きく回るルートはあまりよろしくありません。

また、城並方面の話ですが、利用者は少なく、バス停を循環しているので、全部合わせて一つの停留所だと思って良いと思います。そう思えば、決してこれらのバス停は、無視出来ないのかなと思います。

また、以前から思っていた事で、今回も変わらないようですが、JR枇杷島駅のバス停が西口と東口にありますが、本当は統一した方が良いと思っています。

グリーンルートが東口へ行くと、運行時間はかかってしましますが、バス停は1箇所に乗れる方がいかなと思います。

車両の件は、愛知運輸支局さんの話になります。国の地方分権会議等で、知事会からバリアフリー法等の規制緩和の要望が出ております。車両の更新については、その動向を待った方がいかなと思います。

知事会からの要望ですので、規制緩和はおそらく行われると思いますが、車両については既に決定しておりましたか。

●藏城係長

車両については、受注生産で納車に時間がかかることや、登録等の準備の関係で早めに発注をしなければいけません。前回の会議で諮らせていただいて、車両を決めさせていただいたところでございます。

現在、納車待ちの状態でございます。

数日前に、愛知運輸支局さんからも規制緩和のお話をいただきました。

既に発注済みであるので、次回の更新の際にそういうことを踏まえて車両を選定させていただきたいと思っていますところでございます。

●加藤副会長

それは、大変な損をしましたね。

私が会議に出ているのに、もったいなかったですね。最新情報を得ていないと、こういう事になってしまいますね。

今後、利用者数を増やしたいとしても、定員が8人以上乗れないという利用者数の上限ができてしまいます。

バスの採算性の話も出ておりましたが、8人乗りで1人100円ですので、1日にどれだけ走らせたって収支率が4割から5割にもならないという状況です。今回は、非常にまずい選択をしている可能性があります。既に発注済みですので、仕方がない話ですが。

あとは、3月にルート改正するということですが、今回の会議を12月末に開いているから、3月改正になってしまっていると思います。

今回の会議が遅くなったというのは、何か理由がありますか。

●藏城係長

会議開催が遅れてしまったのは、J R 枇杷島駅アンダーパス道路の開通時期が、なかなか定まらなかったというところが大きな理由です。

前回、平成24年7月の改正の際に、新しく開通する五条橋の道路を通るルートを設定して協議を進めていて、結局、道路の開通がずれ込んでしまって7月の改正に間に合いませんでした。とりあえず、別ルートを設定し、開通後、再度申請をしたという経緯がございます。

従って、今回は、確実に開通が分かった時点で、ルート・ダイヤ改正をさせていただきたいと考えたところでございます。

●加藤副会長

愛知運輸支局さんからすると、年度末の3月は、他団体もたくさん改正があると思うので、3月に改正はやって欲しくないと思います。

12月とか1月は、改正する団体が少ないので、申請手続きもスムーズにできますが、わざわざ混んでいる時に、やらないでもいいのではないかという話です。

だから、J R 枇杷島駅アンダーパス道路の開通時期が定まっていない段階でも、協議を進めておくべきであったと思います。

ちなみに、前回、第1回の会議が6月19日でした。車両の規制緩和の情報が出てきたのが8月くらいでした。前回から半年間、会議を開催していなかったのが、車両の規制緩和に間に合わなかったのは仕方がないのかもしれない。

いずれにしても、ルート改正の件では、新川橋東の迂回を検討していただきたいと思っています。

●宮崎委員

グリーンルートですが、ヤマナカ・ロイヤルにも行っていただけるとありがたいです。

●藏城係長

グリーンルートは、前回ルートを改正した際に、便数を1日7便から10便に増やしました。

便数を増やすためにも、西枇杷島方面には行かないようにという事で、徹底をさせていただいているところがございます。ご面倒かもしれませんが、市役所やヨシヅヤで、サクラルート若しくは、オレンジルートに乗り継いでいただくようお願いいたします。

●加藤副会長

ふと、思いましたけど、新川橋東にバス停を設置するのでしたら、JR枇杷島駅アンダーパスから、ヤマナカ・ロイヤル、西枇杷島庁舎を回って、JR枇杷島駅東口に行くのも選択肢としてありそうですね。

そうすると、私が先ほど申し上げたように、JR枇杷島駅東口に全ルートのバスが停車することになります。

おそらく、5分くらいは運行時間が長くなるかと思いますが、私は通っても良いと思います。

あと、個人的には、サクラルートが西枇杷島庁舎に行く必要があるのか疑問に思っています。

むしろ、グリーンルートを西枇杷島庁舎に回して、サクラルートをもっと早く走れるようにすることを考えた方がいいのではないかな、とも思います。

そういう事を言い始めると、小規模ではなく、大幅な改正になってくるので、これ以上は言わないことにします。

サクラルートは、このままでも良いとして、グリーンルートはそういう選択もありそうだと思います。グリーンルートは、先ほど申し上げたルートでも支障が無いのではないかなと思います。

グリーンルートの西枇杷島庁舎からJR枇杷島駅東口にどうやって行ったらいいかという事は、先ほど委員から話のあった、地領を通るルートも考えられます。また、地領から西枇杷島保育園に戻ってJR枇杷島駅東口に行くというルートもあると思います。

JR枇杷島駅東口方面を通ることと、新川橋東を通ることは、どちらがいいのかを考えると、JR枇杷島駅東口を通るのも決して悪くなさそうだと思います。

委員の皆さんのご意見を伺えればと思います。

●前田会長

この件で、委員さんで何かありましたらお願いします。

〔特に無し〕

他にご質問も無いようですので、ここでお謀り致します。

本件に関して、ただ今ご協議をした内容で、概ねご承認していただくということで、よろしいでしょうか。

〔「異議無し」の声あり。〕

ありがとうございます。それでは、これをもちまして、協議事項の議事(1)を終わります。

それでは、以上で、本日予定されておりました議事は、全て終了いたしました。

確認のために、本日の議事を整理して、事務局から説明をお願いします。

●藏城係長

コミュニティバスの利用者が、ほぼ横ばいということで、利用者数増加にむけて、いかにPRをしていくかを考えていかなければいけません。

レンタサイクルについては、アンケート結果等も踏まえ、来年度の事業を進めていきます。

ルート・ダイヤ改正については、本日、色々ご意見をいただいたのを踏まえ、概ねご承認はいただきました。詳細については、再度検討する必要があります。

委員の皆様には、再度1月末頃に協議をお願いしたいと存じます。

愛知運輸支局さんなど、関係機関の皆さま方には、年度末での改正となり、大変お忙しいところ恐縮ですが、どうぞよろしくお願い致します。

●前田会長

ありがとうございました。

最後に、特に何かございましたら、お願いいたします。

〔特に無し〕

その他、事務局から報告事項がありましたらお願い致します。

●藏城係長

次回の会議を1月末から2月初め頃に開催させていただきたいと思っております。日程が決まり次第、ご通知差し上げますので、その際は、よろしくお願い致します。

●前田会長

それでは、これをもちまして、平成25年度第2回清須市地域公共交通会議を閉会いたします。長時間、慎重に審議いただきまして、どうもありがとうございます。

今後とも、どうぞよろしくお願い致します。

2 閉会

問い合わせ先

企画部 企画政策課

052-400-2911 内線1224

会議の経過を記載して、その相違ないことを証するためここに署名する。

会 長 前 田 繁 一

署名委員 平 松 サナエ

署名委員 佐 野 富美子