

コミュニティバスの運行計画見直しに向けた検討について

1 コミュニティバスのルート・ダイヤ改正に向けた検討事項（案）に係る意見シートまとめ

設問内容	意見内容	事務局の考え方
2（1）① グリーンルートの運行 経路変更について	<主な意見> ・ 桃栄跨線橋のほうが道路幅が広く安全であり、時間短縮にもなる。 ・ 桃栄跨線橋付近より従来の経路の方が民家が多く、利用者にとってバス停が遠くなるのではないか。 <具体意見> ・ 須ヶ口駅前にて停車時間を多く取り名古屋～津島の急行列車との連絡をすると良い。 ・ 財源が確保できるのであれば、運行エリアを分割した方がよい。	・ 経路変更した場合、「西堀江」「下外町」を県道沿いに移設することとなり、ご意見の通り、利用者にとってバス停が遠くなる恐れがある。 ・ 利用者の居住エリア等を調査するため、上記バス停のうち特に利用者数が多い「下外町」バス停にて聞き取りを行ったところ、以下のご意見が聴取できた。 ➤ 美濃路沿い在住。月に2～3回利用。自分以外にも常連客を知っているが、美濃路沿いに住んでおり毎日バスを利用している。 ➤ 美濃路沿い在住。週に2～3回利用。昔は県道沿いにバス停があったが、現在のバス停位置になってから大変便利になった。 ⇒利用者の利便性を考慮し、経路変更しない。
2（1）② オレンジルートの運行 経路変更について	<主な意見> ・ 所要時間の短縮になる。 ・ 市役所のアクセスを優先すべき。 ・ オレンジルートで市役所を利用していた人が不便になるのではないか。 ・ 尾張星の宮駅～枇杷島駅間は城北線があり、バスは所要時間の短縮以外の利便性を求めるべき。 <具体意見> ・ 「宮前町南」は廃止した方が特に東行きの運行がスムーズになる。 ・ 枇杷島駅でのサクラルートの乗換がスムーズに出来れば良い。 ・ 双方のルートで枇杷島駅にて停車時間を多く取り、東海道本線との連絡をすると良い。 ・ 尾張星の宮駅～枇杷島駅のアクセスは城北線との乗換利便性を考慮した方が良い。	・ 経路変更した場合にオレンジルートが通過しなくなるバス停のうち、「清須市役所」「新川福祉センター」は利用者数が多く、ご意見の通り、利便性が低下する恐れがある。 ・ 市役所以外で所要時間の短縮が期待できる箇所を検討した結果は以下の通り。 ➤ 「清洲市民センター」：西行き、東行き共に経路が遠回り。「清洲城」と近接しており、統合することで所要時間の短縮が期待できる。 ➤ 「宮前町南」：東行きの経路が遠回り。ただし、枇杷島駅に行くために必ず通る経路上であり、また、近接するバス停がない。 ⇒市役所のアクセスを優先し、市役所周辺の経路変更はしない。 代わりに「清洲城」「清洲市民センター」を統合することで時間短縮を図る。
2（1）③ その他、各ルートにつ いて	<主な意見> ・ 運行カバーエリアの変更 ・ 定時運行の確保 <具体意見> ・ サクラルート：西行便だけでも JR 清洲駅を経由してほしい。 ・ ブルルート：バス停の統合（「落合」「落合公会堂」）。 ・ ブルルート：「清洲総合福祉センター」をサクラルートに振替。 ・ ブルルート：渋滞を避けるルートを考える（春日の区画整理区域内や斎場付近を通るルート）。 ・ ブルルート：往復スタイル（バスが購入できる段階で）。 ・ サクラルートとブルルートを多少ミックスする（サクラルート：西枇杷島会館～夢広場はるひ、ブルルート：夢広場はるひ～ヨシヅヤ清洲店で折り返す）。 ・ 主要バス停（駅・病院・ヨシヅヤ）等を中間始発停とし、10 分程の時間を取り定時運行の確保。 ・ 商工会と連携して商店など買い物客の利用促進事業をすすめる。	・ サクラルートについて、ご意見をいただいた「清洲駅」周辺は道路が狭隘なため、サクラルートでの経由は困難。 ・ ブルルートについて、運行時間が長く、定時運行の確保も課題となっている。ご意見を踏まえた検討結果は以下の通り。 ➤ 「落合」「落合公会堂」の統合：「落合」は必ず通る経路上であり、こちらを廃止しても所要時間の短縮には繋がらない。一方で、「落合公会堂」は利用者が比較的多く、廃止すると利便性が低下する恐れがある。 ➤ 「清洲総合福祉センター」のサクラルートへの移管：現在のブルルートは、「清洲総合福祉センター」に往復経由していることが運行時間のロスの一因になっている。また、過去の利用状況から、「清洲総合福祉センター」は春日地区以外からのアクセス需用が高い傾向にある。サクラルートを経由させ、ブルルートは往路のみの経由とすることで、利便性の向上が期待できる。 ⇒サクラルートで「清洲総合福祉センター」を経由し、ブルルートは往路のみの経由とすることで、ブルルートの時間短縮及び利用者の利便性向上を図る。

設問内容	意見内容	事務局の考え方
2（2） グリーンルート：バスの増車及び経路変更について	<主な意見> ・増車に賛成。 ・案2の分割運行に賛成。 ・サクラルートの車両と入れかえる。 <具体意見> ・現在使用車両（10人乗）をサクラルートの使用車両（28人乗）と同じ車両に変更できないか。 ・ヨシヅヤ発と、湯吉郎発を2台で同時発にする。 ・名鉄高架が完成し、道路事情を勘案して出来ることになればルート変更を考えてほしい。 ・グリーンルート・オレンジルートを分割・統合して3ルートにしてほしい。 ・グリーンルートでの増車の際には、運転手の補充（3名程）を必要とする事を理解してほしい。	・バスを1台増車する案については、以前から課題となっていたグリーンルートの積み残し対策として効果的であるとのことご意見を複数いただいた。 ・一方で、新型コロナウイルスの影響により積み残しの回数が大幅に減少しており、今後も同様の状況が続くと推察されることから、現時点では経費を投入して増車する必要性が低いと考えられる。 ・増車せずにグリーンルート車両とサクラルート車両を入れ替えることで積み残しを解消するご意見もいただいたが、グリーンルートは運行経路が狭隘なため、現在より大型の車両での運行は困難。 ⇒コロナ禍での利用状況や費用対効果を鑑み、今回の改正では増車を見送る。
2（3） 乗合タクシーの導入検討について	<主な意見> ・導入に賛成。 ・まずはタクシー会社に協力要請をし、実施可能なのであれば良い。 ・あまり現実的ではない。 ・既に導入している市町村では、使い勝手が悪く利用率が低いようなので、導入は難しいと思う。 ・市域がコンパクトなため、乗合タクシーバス停での乗換は時間がかかり不便になる。 <具体意見> ・地域課題を的確に捉え、最適な方法を検討されたい。 ・各地区からバスの時間に合わせて主要バス停への接続での導入なら有効かと思う。 ・導入する場合、利用者が高齢の方が多いので予約・キャンセル等スムーズにできるシステム導入であってほしい。 ・バスが入り込んでいない地域の代替手段としての乗合タクシーの導入は検討してみて良いと思うが、利用条件をしっかりと設定しないと通常のタクシーと混同してしまう心配があり、十分な検討が必要。 ・利用の少ないバス停の廃止とセットで実施した方がいいのではないか。 ・バス事業に影響ない範囲で「タクシー料金助成制度」を拡充して対応できないか。	・前回会議及び意見シートにおいて、導入は現実的でないというご意見や、慎重に検討すべきとのことご意見を多くいただいた。 ・会議当日においても、地域ごとのニーズを的確に捉えた上で慎重に検討すべきとの専門家からのご意見をいただいた。 ・現在の運行経路や地域住民からの要望を踏まえ、乗合タクシーを導入する場合にバス停の設置が想定される箇所を仮設定した上で、導入の必要性、実現可能性を判断したい。 ⇒資料2（2）において、具体的な導入イメージをもとに再度意見聴取
その他、ルート・ダイヤ改正についての意見	・ルート沿線で利用者のほとんどない駅は廃止して、スピード化を図ることも議論していいのではないかと思う。 ・ルートを短くルートを多くして利便性をよくする。 ・オレンジルートに「清洲一丁目」のバス停がほしい。 （この付近は市内ではめずらしく生活インフラが集積している場所） ・古城の名古屋市営バスに接続する駐車場をつくったらどうか。	・利用者数の少ないバス停のうち、所要時間の短縮に繋がるバス停や危険と思われるバス停については廃止を検討する。 ・ご意見をいただいたバス停の新設等について検討した結果は以下の通り。 ➤ 「清洲一丁目」：現在同地域に「廻間東」がある。「清洲一丁目」を通るルートに変更する場合、現在よりも所要時間が長くなる恐れがあり、経由は困難。 ➤ 「古城」：古城地域はバス停の利用が少なく廃止した経緯がある。また、所要時間が長くなる恐れがあることから、バスの延伸は困難。

2 コミュニティバスのルート改正素案について

(1) 全体の主な経路変更

サクラルート

- 新たに「清洲総合福祉センター」を経由し、利用者増を図る
 - ・「清洲総合福祉センター」の主な利用者は、清洲地区や新川地区の住民が多いため、サクラが経由することで、利用者増を図る
- ※「西市場一丁目」は停車しない
- バス停の廃止
 - ・「長者橋東」は危険かつ利用が少ないため廃止

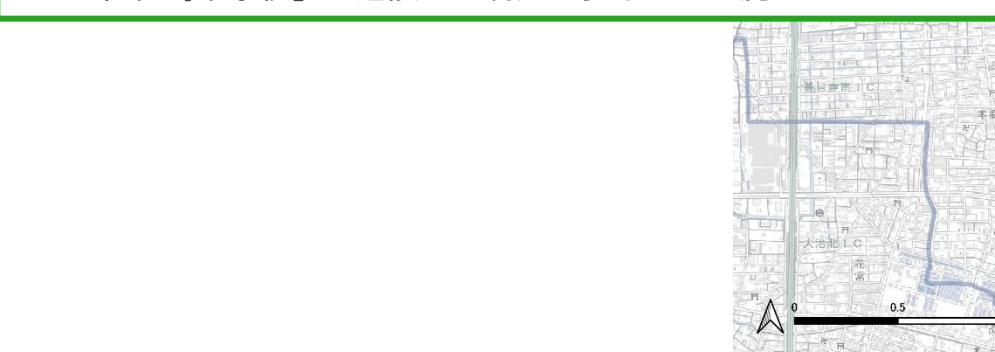
①拡大図



--- 廃線 --- 新設

グリーンルート

- 現行通り（ルート変更なし、増車なし）
 - ・桃栄跨線橋を経由するルートを検討した結果、下記が懸念されるため、ルート変更しない
 - ⇒バス停を県道沿いに移設することとなり、美濃路沿いの利用者（ヘビーユーザー）にとって、バス停が遠くなるなど、利便性の低下による利用者離れが懸念
 - ・コロナの影響により、積み残しの回数が大きく減少しているため、現時点では増車の必要性が低いと判断
- バス停の廃止
 - ・「西枇杷島中学校」は危険かつ利用が少ないため廃止



黒文字：バス停名 赤文字：鉄道駅名 青文字：買物施設 緑文字：病院施設 黄文字：地区名
※買物施設・病院施設については、市民アンケート調査で10件以上回答があった施設をプロット

ブルールート

- 「清洲総合福祉センター」を往路のみの経由とし、常態的な遅れを解消
 - ・「清洲総合福祉センター」を往復経由から往路のみの経由とすることで、運行時間短縮に伴い、常態的な運行遅れの解消を図る
- バス停の廃止
 - ・「蓮花寺」は危険かつ利用が少ないため廃止

①拡大図



--- 復路のみ廃線

オレンジルート

- 近接する「清洲城」「清洲市民センター」のバス停を統合し、運行時間を短縮
 - ・「清須市役所」「新川福祉センター」の利用が多いこと、過去のルート改正の経緯（市役所を乗換拠点とした見直し）を勘案して、市役所周辺のルート変更は行わない
- バス停の廃止
 - ・「西枇杷島中学校」は危険かつ利用が少ないため廃止

②拡大図



--- 廃線 --- 新設 3

(2) 乗合タクシーの導入検討

- ・あしがるバスの路線や地域住民からの要望等を踏まえ、①廻間3丁目付近と②古城付近の2地域で乗合タクシーの導入を検討

①廻間3丁目付近

【乗合タクシーの導入イメージ（廻間3丁目付近）】



【乗合タクシー導入で期待される効果】

- ・名鉄名古屋本線で分断された「廻間3丁目付近」－「ヨシヅヤ清洲店（乗換拠点）」間に、乗合タクシーを導入することで、移動時間の短縮に伴う公共交通利用者の増加や住民の移動の利便性向上が期待
- ・移動手段の選択肢が増えることで、地域住民の外出機会の増加が期待

②古城付近

【乗合タクシーの導入イメージ（古城付近）】



【乗合タクシー導入で期待される効果】

- ・「古城付近」－「創造センター（オレンジとの接続）」間に、乗合タクシーを導入することで、交通空白地域の解消や公共交通利用者の増加、住民の移動の利便性向上が期待
- ・移動手段の選択肢が増えることで、地域住民の外出機会の増加が期待