

第2回「弥富市地域公共交通活性化協議会」 議事録

平成 24 年 11 月 13 日（火）

時間 午後 2 時から

場所 弥富市 図書館視聴覚室

○議 事

1. 開会

山崎議長	・ただ今から、平成24年度 第2回弥富市地域公共交通活性化協議会を開催する。 ・私は、本協議会の議事進行役を務めさせていただいている、公益財団法人豊田都市交通研究所の山崎である。 ・最初に、本協議会の会長である服部弥富市長よりご挨拶をいただく。
------	--

2. 弥富市長挨拶

服部市長	・大変お忙しい中、地域公共交通活性化協議会にご参集いただき、感謝する。 ・運行も3年目に入り、国からの平成24年度の補助金、また平成25年に関わる補助金の意向も参っているようである。 ・後ほど、事務局から、地域公共交通に関わる国の考え方も含め、実態をお話しいただきたい。 ・資料に基づき、昨今の私どもの現況について、事務局から説明していただき、各委員の忌憚のないご意見をお伺いしたい。
山崎議長	・事務局より、報告事項と資料の確認をお願いする。
事務局 (伊藤)	・委員が新しく変わったので、ご紹介させていただく。 【蟹江警察署交通課長】 岡田直樹氏
事務局 (横江)	○資料の確認 会議次第 資料1-1：利用者実態調査結果 資料1-2：モニタリング調査結果 資料1-3：きんちゃんバスの運行方法に関するアンケート結果 (当日配布) 資料1-4：周辺自治体が運行するバスとの乗換えに関する現況 資料2：問題点・課題について 資料3：無料お試し乗車券配布結果 資料編：モニタリング調査結果(小学校区別) ○報告事項 ・国の地域公共交通に対する補助制度について ・本市として、平成24年度、調査事業について認可いただいている。

	・今回、新たに運行事業に対する国の補助制度、平成24年度と平成25年度の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）に対する補助の内定を9月下旬にいただいた。 ・平成25年9月までの運行事業に対する国からの補助をいただくことになった。
山崎議長	・かねてより申請をしていた国の地域公共交通確保維持改善事業補助金をいただけることになったという報告だった。

3. 議題

（1）調査結果等報告

山崎議長	・議題に入る。 ・今日は、すべて報告事項である。 ・議題（1）調査結果等の報告を事務局より願う。
事務局 （横江）	・議題（1）調査結果等報告について、説明させていただく。 ・今回実施した調査としては、「利用者実態調査」、「モニタリング調査」、「きんちゃんバスの運行方法に関するアンケート調査」、机上調査として「周辺自治体が運行するバスとの乗り換えに関する現況」を整理した。 ・「利用者実態調査」では、乗車実績、バス停乗降者数調査を実施した。 ・「モニタリング調査」では、住民アンケート、企業アンケートを実施した。 ・「きんちゃんバスの運行方法に関するアンケート調査」では、新たな運行方法の導入に関し、利用の少ない北部・東部ルート利用者や沿線住民に対し、意向調査を実施した。 ・「周辺自治体が運行するバスとの乗り換えに関する現況」については、きんちゃんバスと飛島公共交通バス、木曽岬町自主運行バスとの乗り継ぎについて、それぞれのダイヤを整理した。 ・調査の種類も多いため、資料も多いので、概要を、ポイントを絞り順次説明させていただく。 ・まず、A3版の資料2をご覧ください。 ・「問題点・課題について」、左側「運行に関わる現状や問題点」について、それぞれの調査についてポイントを整理してある。 ・このポイントに沿って、他の資料と併せて説明をさせていただく。 ○資料1－1 利用実態調査結果 説明 ・1ページから5ページ目にかけて、平成22年6月の運行開始から平成24年9月までの「きんちゃんバスの乗車実績」について整理した。 ・1ページの「乗車人員の推移」を見ると、今年の4月のダイヤ改正では利用者の少ない時間帯の減便と日曜日・祝日の廃止を行ったにもかかわらず、ダイヤ改正後は全ルートで平日・休日とも利用が増加している。 ・次に5ページ。ここでは、これまでに行ってきたダイヤ改正ごとに期間を区切り、ルート別に一日あたり平均乗車人員を整理している。 ・これを見ると、ダイヤ改正を行うごとに一日あたり平均乗車人員が増加しているのが分かると思う。

	・一日当たりの平均乗車人員については、東部ルートが少なくなっているが、一便あたりで見ると、北部ルートが最も少なくなっている。 ・ただ、全体的に一便あたりの乗車人員は 5～10 人となっており、少なくなっている。 ・次に、6 ページから 11 ページ目にかけて、「ルート別バス停別一日平均乗車人員」について整理している。 ・総合福祉センターやイオンタウン、近鉄弥富駅南口など、ダイヤ改正でポイントとしてきた主要バス停で利用が増加しているが、一部バス停では以前利用が少ない状況となっている。 ・次に、12 ページから 14 ページ目にかけて、「ルート別便別の一日平均乗車人員」について整理している。 ・平日・休日ともに朝・夕の利用が比較的少なくなっている。 ・次に、「バス停乗降者数調査（いわゆる OD 調査、起終点調査）」の結果について、15 ページ以降に整理している。 ・この調査は、9/3（月）～9/15（土）の 2 週間、全てのバスにおいて、利用者に対し、乗車バス停や降車バス停、乗り継ぎの状況、属性等をお答えいただく調査票の配布により、調査を行っている。 ・今回の調査では、バス利用者のご協力により 2,898 枚の調査票の回収ができた。利用者に対する回収率は 97.3%と非常に高い回収率となっている。 ・17 ページから 18 ページに、「属性や利用目的」について整理している。 ・利用者の約半分が 75 歳以上で、7 割以上が 65 歳以上と、高齢者が多くなっている。 ・「利用目的」では、公共施設利用や買い物が多くなっている。 ・19 ページには、「乗り換えの状況」を図で示している。 ・市内でのバス相互乗り換えの利用は少なく、その中では北部ルートと南部ルートの間での乗り換えが多くなっており、木曽岬町自主運行バスや飛島バスとの乗り換えは少なくなっている。 ・20 ページから 27 ページに、「ルート別・バス停別の一日平均乗降者人員」を整理しているので、またお時間のある時にご覧いただきたい。 ・28 ページからは、「停留所間におけるバス内滞留人数」をルート別に表にしている。 ・32 ページを見ると、「全ルートにおける停留所間におけるバス内滞留人数」が整理され、バス内滞留人数を線の太さで示し、バス停乗降者数をバス停の大きさで示している。 ・33、34 ページには「バス停間の移動の状況」として、多かったものについて、平日・休日別に調査期間中の人数を示している。 ・33 ページを見ると、総合福祉センターやイオンタウン、近鉄弥富駅、弥富市役所を中心とした利用が多くなっていることが分かる。 ・今回バス停間の移動で最も多かったのは、近鉄弥富駅から川崎重工への利用となっている。
--	---

	○資料１－２ モニタリング調査結果 説明 ・「住民アンケートの結果」についてご説明する。 ・なお、小学校区別の集計結果については、資料編として整理した。 ・１ページ目に「調査の概要」について整理している。 ・配布対象者は、昨年までと同様に 15 歳以上の市民 2,000 名と 3 つの団体 57 名、区長会・福寿会・女性の会にご協力を頂いた。回収数は 830 枚、回収率は 40.4%となっている。 ・まず、「自動車運転免許について」の結果をご説明する。 ・資料１－２の 3 ページ目、小学校区別は資料編の 1 ページ目、「運転免許の保有状況」について、持っている人が 83.4%と多くなっているが、弥生小学校区や桜小学校区で運転免許を保有していない人が多く、また、「運転免許の返納」については、将来的な返納の意志は約 1 割となっている。 ・次に、資料１－２の 5 ページから 6 ページ目、学区別は資料編の 3 ページから 5 ページ目、「日常生活の中での交通行動の結果」について説明する。こちらの表は、「通勤通学・通院・公共施設・買い物」の目的別に整理している。 「主な交通手段」としては、どの目的での外出時も自分で車を運転する方が非常に多くなっており、特に十四山地区や大藤小学校区、白鳥小学校区で多くなっている。 ・また、近鉄名古屋線は、通勤・通学、買い物目的でそれぞれ約 2 割の方が利用されている。 ・6 ページの「主に外出する曜日」は、特に決まっていない方が多くなっている。 ・7 ページの「主に家を出る時間・帰る時間」については、家を出る時間は、通院や公共施設利用時には概ね午前中に行って午後 1 時までに帰り、買い物時には午前中に外出が多くなっている。 ・8 ページの「主な目的地」としては、通勤・通学や買い物は弥富市内や名古屋市、通院や公共施設利用は弥富市内が多くなっている。 ・続いて、きんちゃんバスの利用状況や評価についての結果について説明する。 ・9 ページの「日常生活でのきんちゃんバス利用の有無」については、利用している割合は約 5%となっており、資料編の 10 ページ目にあるように、弥生小学校区や桜小学校区、十四山小学校区で特に利用状況が低くなっている。 ・「きんちゃんバスを利用しない理由」としては、資料１－２の 13 ページ目や資料編の 11 ページ目にあるように、「路線・ルートが合わない」や「便数が少ない」という理由が多く、特に大藤小学校区、栄南小学校区では便数を理由にしている方が多くなっている。 ・14 ページから 15 ページ目の「バス停について」は、最寄のバス停までの距離は、約 5 割が最寄りのバス停まで 5 分以内に居住しており、
--	--

	「バス停の設置要望」については少なくなっている。 ・ 16 ページから 17 ページの「きんちゃんバス運行についての改善点」について、便数を増便やダイヤの改正、ルートの改正に対する要望が昨年度よりも増加しており、その要望が改善された場合、約 7 割の方に利用意向がある。 ・ 18 ページから 19 ページの「運行費用」について、まず 19 ページの「運行費用の負担に対する考え」は、項目 1・3 のバス運賃の値上げや地域住民での運行費用の一部負担など運行経費に係る住民の負担増は望まれておらず、項目 2・4 でバスを率先して利用する、企業や商店が運行費用の一部負担すべきと考える一方で、項目 5 では交通手段確保のためには、市の負担もやむを得ないと考えている。 ・ 続いて、企業アンケートの結果についてご説明する。 ・ 21 ページでは、「調査の概要」について整理している。 ・ 配布対象企業は、昨年までの企業アンケートと同様としており、132 社にアンケートを配布し、回収数は 49 社、回収率は 37.1%となっている。 ・ 22 ページから 23 ページ目では、「企業情報」について整理している。 「事業所の稼働日」については、平日稼働の事業所が多く、従業員の約 6 割は定時勤務となっている。また、始業は 8:30～9:00、終業は 17:00～18:00 が多い。 ・ 24 ページの「通勤手段」では、マイカー通勤が 8 割以上となっており、県内東方面から通勤されている方が多くなっている。 ・ 27 ページの「環境等に配慮した通勤促進の取組み状況及び今後の実施予定等」については、どの取組に関しても約 9 割で実施の予定がなしている。 ・ また、「通勤にバスを利用すると仮定した場合、利便性の高い駅」としては、地下鉄名古屋港駅が最も多く、近鉄弥富駅や近鉄蟹江駅も比較的多くなっている。 ・ 28 ページの「臨海部におけるバスの必要性」では、バスの必要性を感じているのは約 4 分の 1 しかなく、バス利用意識が低くなっている。また、改善点としては、運行便数への要望が多くなっている。 ○資料 1－3 きんちゃんバスの運行方法に関するアンケート 説明 ・ 続いて、資料 1－3 きんちゃんバスの運行方法に関するアンケート結果について説明する。 ・ まず、1 ページでは、「調査の概要」として、北部・東部ルート運行地域にお住まいで 15 歳以上の方 1,000 名へアンケートを郵送し、10/15～10/20 の 1 週間、北部・東部ルートバス車内にて利用者に配布し、郵送にて回収するという方法で行った。なお、回収数は 559 枚となっている。 ・ きんちゃんバスの運行方法に関するアンケートでは、利用者の少ない北部・東部ルート利用者を対象にして、現在のきんちゃんバスの運行方法
--	---

	と予約制の運行方法のどちらが良いと思うかについて主にお聞きした。 ・2 ページは、アンケートに記載した予約制運行の運行方法の例である。利用方法や運行の特色（長所・短所）を記載した。 ・アンケートの調査結果として、最初に「きんちゃんバスの利用の有無について」ご説明する。 ・最初に 7 ページの「バスの利用状況・頻度」は、559 名のうち、きんちゃんバスの利用者は 95 名であり、全体の約 17%となっている。また、利用者の利用頻度として、「週に 5 回以上利用している人」が最も多く、続いて「月に数回程度」となっている。 ・9 ページの「予約制運行」については、全体としては、「どちらとも言えない（分からない）方」が最も多く、続いて「現在のきんちゃんバスの方が良いと思う」となっているが、利用者のみでみると、約 8 割の方が「現在のきんちゃんバスの方が良い」と回答している。 ・「きんちゃんバスの方が良いと思った理由」としては、10 ページ、「予約がなければ停留所に止まらないから」「予約が面倒だから」が多く、予約の面倒を懸念する声が約 6 割と多くなっている。 ・一方で、11 ページでは、「予約制運行の方が良いと思った理由」については、「空（カラ）の状態での運行がなくなるから」が約 8 割と多くなっている。 ・また、12 ページの「予約制運行の料金」については、現行の料金と同じでよいが約 6 割と最も多くなっている。 ○資料 1－4 周辺自治体が運行するバスとの乗換えの現況 説明 ・続いて、資料 1－4 周辺自治体が運行するバスとの乗換えに関する現況について説明する。 ・資料 1－4 では、弥富市周辺で運行されている飛島村と木曽岬町のコミュニティバスについて、きんちゃんバスとの乗換え時間について整理を行っている。 ・まず、1 ページ目では木曽岬町と飛島村の各バスの運行本数や料金等について整理を行っている。 ・2 ページ目にバス路線図も掲載しているが、木曽岬町自主運行バスは木曽岬町と近鉄弥富駅を結ぶ生活交通路線としての運行を目的としており、近鉄弥富駅との結びつきが強くなっている。 ・一方で、地域ニーズに対応した、利便性の高い公共交通サービスの提供を目的とした飛島公共交通バスは近鉄蟹江駅との結びつきが強くなっている。 ・3 ページ目以降では、飛島公共交通バスときんちゃんバス東部ルートとの乗換え時間についてまとめている。 ・弥富市内では、「善太橋西」及び「亀ヶ地」バス停で飛島公共交通バスとの乗換えが可能となっているが、今回は「善太橋西」における乗換えについて整理している。
--	---

	・ 東部ルートから「善太橋西」バス停にて蟹江線に乗換えた場合、近鉄蟹江駅までは 11 分であり、名古屋駅方面への利便性が向上する。 しかし、各運行ダイヤから乗換えの待ち時間をみると、平均で約 35 分と長くなっている。 ・ 次に、6 ページ以降では、木曽岬町自主運行バスとの乗換え時間について整理している。 ・ きんちゃんバスと木曽岬町自主運行バスの乗換えは、「前ヶ須」、「海南病院前」、「弥富市役所」、「近鉄弥富駅」のいずれかで可能だが、OD 調査から、実際に利用者のほとんどが「弥富駅南口」で乗換えを行っていることが分かった。 ・ 調査結果等報告については、以上である。
山崎議長	・ 盛りだくさんであった。 ・ 調査としては、4 つあった。利用者の実態調査をやった。これまで 2 回ほど大きな改変をやってきたが、概ね利用者は増えている。だが、一便当たりの利用者は 5～10 人程度という状況であるということであった。 ・ モニタリング調査ということで、住民、企業に対してアンケート調査をやっているが、その結果の報告であった。このモニタリング調査が、今後の方針、改変、よりよいものにしていくための基礎資料になっていくかと思う。 ・ きんちゃんバスの運行方法については、一部利用者が少ない路線もあって、運行方法を定時定路線から見直した方がいいのではないかという話が以前からあって、それを受けて今年度の調査を実施したということである。現行の運行方法がいいという意見が多かったという結論がひとつのポイントとしてあった。 ・ 乗換えに関して、机上での整理をしていただいた。 ・ 質問はあるか。
寺西委員 (海部建設事務所)	・ モニタリング調査結果について、9 ページで、「利用している」が 5.1%、「利用していない」が 94.9%という表があるが、この「利用している」人の年齢層が分かるものがあると、いいかと思う。
事務局 (伊藤)	・ 今の調査では入っていないが、先ほどの OD 調査で、全体的な、利用している方の年齢層がある程度読み取れる。 ・ 全体でいうと、75 歳以上の方が 48%、65 歳～74 歳の方が 20.8%ということで、高齢者の方が非常に利用されている。若い方は逆に利用者は少ないという特性が見える。
寺西委員 (海部建設事務所)	・ 別の調査ではなく、ここの調査での、5.1%についての年齢階層の部分だけでも教えていただきたい。
事務局 (伊藤)	・ そういった集計はしていない。

山崎議長	・アンケートを簡単にクロス集計すれば出てくると思うので、それは改めてお願いする。 ・事務局からの説明のように、利用している人の年齢階層というのは、利用実態調査（OD調査）の調査票の中で、年齢、目的を聞いているので、そこで集計はしているということである。
福本委員(代理) (福寿会連合会)	・北部ルートについて伺います。 ・乗車効率から見ると、東部ルートと北部ルートは、便数、乗車人員が予想される団地等からみると、大体条件は同じである。それにも関わらず、乗車人員は半分である原因はどこにあるのか。 ・時間別に見ると、北部は少ない。停留所間別のバス内の滞留人数も、北部が少ない。 ・モニタリング調査の 16 ページでは、白鳥学区ではルート改正をすればよくなるのではないかとということが伺えるが、その点についてどうか。 ・資料 2「問題点・課題について」の中、「継続的なPR、利用促進について」、例えば、福祉センターで毎週金曜日開催の元気塾、70 名ほど利用されているが、その輸送方法は、きんちゃんバス利用が 5 名程度、後はマイカー、自転車ということである。運行時間帯を元気塾の時間帯に合わせていただければ、更に利用者が増えるのではないと思う。目的別運行方法についてお考え等があればお聞かせ願いたい。
事務局 (伊藤)	・北部ルートは、直線で結ぶと近い部分のルートが多いが、全体を循環するため時間がかかるということで、利用の少なさがあるかと思う。 ・南部ルートについては、通勤・通学を含めた利用が多く、南部ルートの利用は多くなっている。 ・ダイヤの改正については、過去 2 回の改正の折にいろんな意見をいただいている。 ・駅を中心としたダイヤ改正から、イオン、福祉センター中心のダイヤ改正にした経緯もある。 ・福祉センター中心のダイヤ改正により、若干利用者も増えている。 ・福祉センターの元気塾に時間帯を合わせたらどうかという話もあるが、現実的に 5 台のバスでの運行の中で、駅に対するアクセスの関係、福祉センターの関係、病院に対する便利性等との兼ね合わせもある。 ・1つの行事のために時間を合わせるのは、不可能ではないが、今までそのようなご希望もなかった。定期的に行われるものに対する要望をいただければ、対応は検討していきたい。
山崎議長	・そういった意見をいろいろ出していただき、それが利便性の向上、利用者増につながると判断できれば対応することもあると思う。
永山委員 (名古屋タクシー協会)	・大変な調査を、分かり易く整理され、敬意を表したい。 ・一便当たり 5～10 人、3 つのルートでバラつきもあるかと思うが、このまとめの中では「少ない」という書き方がされているが、必ずしも少ないとは言えないのではないかと。三重バスの状況を見ると、一便当たり 5～10 人の平均利用者というのは、結構利用されているという見方もあ

	る。表現の部分で、市民に公開していく上では大事な部分だろうと思う。 ・利用者は 65 歳以上の高齢者が 7 割ぐらい占めているということで、そういう方々が、こういうコミュニティバスを必要としている。通勤・通学の方が日常にご利用いただくのは難しい面があるかと思うが、そういう意味でも、利用の柱である福祉的輸送の役割を果たしているのではないかと思う。 ・特に資料 1-1 の 1 ページを見ると、22 年度、23 年度、24 年度、3 ヶ年の経緯の中で、2 回のダイヤ改正を経て、路線の充実、利便性を図ってきた中で、着実に利用者は増え、利用しやすい形に改定されてきたという評価もできるのではないか。
事務局 (伊藤)	・一便当たり 5~10 人がどうかという話は、車の大きさから考えるともう少し利用していただけるよう改良する必要があるかと思っている。 ・最初の段階で、通勤・通学にも使えるバスを考えていた。実質的には南部ルートでそういった傾向が見られるが、その他は、福祉目的の輸送が主体となっている。これからどんな方向にいくのが今後の課題となってくる。
永山委員 (名古屋タクシー協会)	・バスは大型か。
事務局 (伊藤)	・中型が 2 台とマイクロ 3 台で運行している。
永山委員 (名古屋タクシー協会)	・そうすると、5~10 人／便という利用者は、乗合バスの状況を見ても、結構市民の足となっているという見方もできなくはない。 ・こういう資料で、「少ない」という表現をするのはどうか。
山崎議長	・5 人~10 人、他の自治体バスと比べて、そんなに少ないと縮こまる必要もないかもしれない。 ・2 回改変してきたが、方針としては、無駄が多すぎる、最初のサービスが多すぎたのでそれを削っていくという方向で、進めてきた。 ・便数を減らしているが、全体の利用者は増えている、つまり一便当たりの利用者が確実に増えているという状況なので、いい方向にここまでは来ている。

3. 議題

(2) 問題点・課題について

山崎議長	・今報告された調査を踏まえて、資料 2 を使って、運行の現状と課題を整理されているので、問題点・課題について、議題 (2) に入る。
事務局 (横江)	・問題点・課題について説明する。 ○資料 2 説明 ・資料 2 については、一番左側に先ほどの議題で説明した、「運行に関わる現状や問題点」について、真ん中に、「弥富市が目指す地域公共交通の姿に対する状況」として、「弥富市地域公共交通総合連携計画」において掲

	げた目標に対する、これまでの取組状況を整理している。 ・この2つの項目を踏まえ、「運行の課題」として一番右側に整理している。 ・弥富市が目指す地域公共交通の姿に対する状況をご説明する。 ・「弥富市地域公共交通総合連携計画」においては、「市内バス運行の改善・充実」「高齢者や学生等の交通弱者への対応」「公共交通サービス水準格差の解消」の大きく3つの目標を掲げていた。 ・まず、「市内バス運行の改善・充実」について、その中でさらに6つの目標を掲げていた。 ① 低床バスの導入 ・5台中2台のノンステップバスを導入した。 ② 利用実態とニーズに即した運行形態・時間帯・ルートの構築 ③ 市民ニーズや地域の実情に応じた位置へのバス停の設置、環境整備 ・モニタリング調査や利用者実態等を踏まえたダイヤ改正を平成23年、平成24年の4月に実施した。 ・平成24年度より、既存の公共施設の駐輪場を利用したサイクル&バスライドを開始した。 ④ 潜在的なバス利用者の掘り起こしによる公共交通システムの活性化 ・平成23年度、平成24年度に無料お試し乗車券の配布を行った。 ・市のイベントにおいてバス車両の展示、啓発品の配布等のPRをおこなった。 ⑤ 近鉄弥富駅、佐古木駅ダイヤとの接続 ・平成23年、平成24年のダイヤ改正において、近鉄電車の発着時刻を考慮したダイヤ改正を行った。 ・平成24年改正時には、バスの時刻表に近鉄電車への乗り継ぎダイヤを標示した。 ⑥ 周辺自治体の公共交通との連携 ・飛島公共交通バスや木曽岬町の自主運行バスとの乗り継ぎは、全体的に見て不便な状況になっている。 ・次に「高齢者や学生等の交通弱者への対応」について、その中でさらに4つの目標を掲げていた。 ① 市民の日々の暮らしを支えるために必要な移動手段の確保 ・平成22年6月21日から弥富市コミュニティバスの実証運行を経て、平成24年4月1日より本格運行を行っている。 ② 地域住民ニーズの把握と公共交通運行システムへの反映 ・モニタリング調査や利用者実態調査を踏まえて、平成23年、平成24年の4月にダイヤ改正を行った。 ③ 高齢者の社会活動参加機会拡大による地域の活性化 ・平成23年4月のダイヤ改正時に、全便で総合福祉センター及びイオンタウンへの乗り入れを開始した。
--	---

	・平成 23 年 4 月から、シルバーバスを導入した。 ④ 地域、利用者、事業者との連携・協力 ・平成 23 年度より、バスの広告事業を導入した。 ・次に「公共交通サービス水準格差の解消」について、その中で「地域住民ニーズの把握、反映」という目標を掲げていた。 ① 地域住民ニーズの把握、反映 ・モニタリング調査や利用者実態調査を踏まえて、平成 23 年、平成 24 年 4 月にダイヤ改正を行った。 ・以上を踏まえ、運行の課題として「ターゲットを明確にし、ニーズに即した運行改善が必要」「継続的な P R、利用促進」「地域で守り育てる体制の展開検討」という大きく 3 つの課題を挙げている。 ・「ターゲットを明確にし、ニーズに即した運行改善が必要」について。 ・利用者が少ない時間帯やルートに関して、地域特性を加味した更なる効率的な改善が必要である。 ・利用目的や日常の交通行動の状況を踏まえ、ターゲットを明確にした運行改善が必要である。 ・利用実態を踏まえたバス車両の更新が必要である。 ・西部臨海部の事業所の実態を踏まえ、また周辺自治体との連携も視野にいたした運行の検討が必要である。 ・「継続的な P R、利用促進」について。 ・現在展開している施策の周知のほか、コミュニティバスの果たす役割やメリットについて啓発を行い、更なる利用促進を図る。 ・鉄道や福祉センター、イオンタウンの利用者など、ターゲットを明確にした利用促進活動の検討が必要である。 ・「地域で守り育てる体制の展開検討」について。 ・商業施設や病院、企業による協力、地域におけるサポートの継続的展開の検討が必要である。 ・依然として厳しい財政状況にあるため、きんちゃんバス存続への危機感を共有する場を創出する必要がある。 ・今後は、この課題を踏まえ、運行方法や周辺自治体が運行するバスとの乗り継ぎの改善の検討などを進めていく予定である。 ・問題点・課題については、以上となる。
山崎議長	・平成 22 年度に弥富市は「地域公共交通総合連携計画」を策定した。 ・その計画の中で、市の公共交通の将来像を描き、今まで何を行ってきたかを整理された上で、まだ足りない部分があるということで、課題を整理している。 ・事務局側から、課題について、いろいろな意見が欲しいと聞いている。 ・どんなことでもいいので、発言いただきたい。
永山委員 (名古屋タクシー	・「運行の課題」で、ターゲットという言葉が出てくるが、具体的にはどういうことか。

協会)	
事務局 (伊藤)	・ 運行するために、どういう方のどういうニーズが一番大切か、はっきり把握する事が大事であると思っている。 ・ 最初の段階では、あれもこれもという形の目標設定をさせていただいたが、実態に合わせ考えていく必要もあり、福祉関係等、的を絞るとどのような策が取れるか等も含め、ターゲットという表現であるのご理解いただきたい。
永山委員 (名古屋タクシー協会)	・ 今回大変素晴らしい調査をし、データが整理されたと思うので、民営、公営に関わらず、大事なものは、限られた財政、戦力の中で、いかに市民の足として最大限対応するかということである。 ・ 一便当たり 5～10 人を、少ないという言い方をしなくてもいいと申し上げたが、これが路線全体の利用者総数なのか、平均乗車密度なのか分かっていなかったの、取り違えているかもしれない。 ・ 毎年、ダイヤ改正というのも、住民は戸惑うし、定着しない。やるなら、3 年は継続するという部分も必要だろうと思う。 ・ ダイヤ、車両の選択、バス停の確保、平均乗車密度等、常に改善のテーマであるものを考慮し、進めていけばいいのではないかな。 ・ ターゲットという言葉は、絞り込むというイメージが湧く。
事務局 (伊藤)	・ 一便当たり 5～10 人というのは、平均乗車密度ではない。1 便に乗った方の延べ数でやっている。 ・ そういう意味でいうと、かなり少ない。
永山委員 (名古屋タクシー協会)	・ それでいうと、少ないということなのかもしれない。 ・ その辺もきちんと見直して、できるだけ限られた財政を有効に活用できるようにするべきである。
山崎議長	・ まめに改変ばかりするべきではないというご意見も出たが、ここまでで、事務局の考えはあるか。
事務局 (伊藤)	・ ダイヤというものは、それに合わせた生活習慣が出来てくるという面もあると思っている。 ・ 悪い面は変えなければいけないと思うが、基本的な面については同じ形で何年かやるのが必要と感じている。
服部市長	・ 利用実態については少しずつ改善されているが、日祭日に関して運行を休止したことで効率的な面も出ている。 ・ 効率をもっと進めていかなければならないと思っている。 ・ 利用実態として、南部の利用者が多い。 ・ 逆にいえば、東部、北部に対して、時間帯別にはカットしてでも南部に集中していくという状況も、運行便数の増大という考え方の中で、考えていかなければならないと思っている。 ・ 朝の早い時間帯は、一番遠方の南部ルートへ運行の便数を増やしていく、夜の時間帯も、帰宅時間に合わせ便を集中していく等、全体の効率化を図ることを考えていかなければならない状況にある。 ・ 更なる効率的な運行、利用勝手のいい公共バスにしていきたいと思って

	いる。
山崎議長	・利用者を逃さない範囲で効率化を図っていく必要がある。 ・3つの路線が、すべて同じ立場、同じものであるという位置付けにこだわらずに、それぞれの路線で目的が違う、キャラクターが違うところを把握した上で、その目的に合った運行の仕方を展開していくことも重要である。 ・今日、整理して出していただいた課題に基づいて、次回に、具体的な方針、改善策の案が出てくるということである。
鈴木委員（代理） （愛知運輸支局）	・周辺自治体との連携について、連携計画にも書かれていることではあるが、今のところ乗り継ぎについてはすべてダイヤのことにしか触れられていない。 ・そもそも、乗り継ぎは何を前提としているかということ、例えば名古屋市に行きたいとか、何か目的がある。それを見据えて連携をしていかないと、そこだけボヤッとしている感じがする。 ・確保維持事業の運行費に係る補助金で、出てくるスキームがそもそもフィーダー系統ということで、飛島の公共交通バス、もしくは鉄道を幹線の軸としながら、それに対して、乗り継いで広範囲に移動ができることが前提の補助金である。 ・年度明けに、補助金に関する評価委員会の中で、おそらく指摘をされるかと思う。フィーダー系統が幹線に対してどんな影響を及ぼしているかという観点を聞かれることになると思う。 ・この調査の中で、何か方向性が出てくればいいが、連携のやり方を弥富市さんなりに考えていただければと思う。
事務局 （伊藤）	・現段階では、それがうまくいっていないというのが現状であるので、今後、改善させていただきたいと思っている。
山崎議長	・本協議会では、飛島村総務部長さんに委員としてご出席いただいているが、何かコメントはあるか。
成田委員 （飛島村）	・飛島の公共バスを幹線としてということであるが、西部臨海部に重点を置く形をとっている。通勤・通学時間帯についても考慮している。今後とも検討の余地を持ちながら進めさせていただきたい。
山崎議長	・補助金の理由がそこにあるというところなので、ぜひ連携して進めていっていただきたい。 ・自治体間の連携をぜひお願いしたい。
武田議長代理	・南部地区に住んでいるが、公共交通について、相当要望が強い。 ・高齢化も進んでおり、免許の返納等、たぶん出てくる。特に、高齢者の一人世帯が増えてきている傾向にあるので、ぜひとも公共バスという形のものでお願いしたいと思っている。 ・効率化という面で、デマンド方式があるが、今後検討されるかどうかについてお伺いしたい。
事務局 （伊藤）	・調査の中でも、デマンド方式についてのアンケートがある。その中での意見も見据えながらやっていくべきと思っている。

	・デマンド方式も、経費的な面ではあまり削減できるものではない。それも含めた総合的な判断をしていきたい。
山崎議長	・今日の資料が、正にデマンド運行をした場合どうかという市民への調査である。 ・デマンドにすれば、効率的だという考え方は間違っていて、確かに、空(カラ)で走らないという点で、燃料費等は無駄がなくなるかもしれないが、運行経費という面ではそれ程変わらない。むしろ、フルのデマンドで高くつく場合もあり、難しいところである。
武田議長代理	・実際のデマンド方式の運行方法は分からないが、昨年度だと思うが、他の市から公共バスについて視察に見えて意見があった。 ・弥富もそうだが、南部地域は、東西に相当広い範囲であり、人口が密集していない部分もある。効率的な面からいうと、ある程度デマンド方式も必要かと思ったからお伺いした。 ・費用対効果で、さして問題がなければ、今のままで賛成だと思う。
山崎議長	・乗合タクシーという方法もある。いろいろ今後検討していく課題かと思われる。
長崎委員 (愛知県バス協会)	・今後の見直しをしていく中で、コースに応じた対応を図るということで、濃淡を変えることも検討するということだが、利用実態調査の中で、時間帯別のデータは見受けられない。 ・例えば、通勤・通学にシフトするとなると、特に南部はウェートを高くするような話が出ているが、逆に東部、北部がその時間帯に薄いのかどうかつかんでおかないと、車両運用がうまくいかないのではないかと。 ・財政が抑えられる中で、そこに重点投資をするとなると、ギャップが出てくることになると思うので、その辺のフローの考え方をお伺いしたい。
事務局 (伊藤)	・先ほどのアンケートも、まだ、具体的には分析も進んでいない。 ・北部、東部の車両を南部に回す方法も、ひとつの実施方法かと思っているが、バリアフリー法の関係で、北部、東部を通過している車両はバリアフリーがクリアされていない現状がある。車両の変更も考えながら実施していかなければいけない。現状の車両では、改造しないとクリアできない問題もある。
服部市長	・時間帯別に南部ルートに集中、あるいは東部、北部ルートに集中した場合のご心配も当然あるかと思う。 ・第1回目の時間帯、ルートの変更の中において、東部、北部ルートの早朝の時間をカットしたが、さらに、それを南部に持っていくことについてはまだやっていない。利用者増に向けて、まだ改善の余地がある。 ・北部、東部の方にご理解いただくために、しっかりと説明していかなければならないと思っている。 ・一番利用客の多い、総延長距離の長い南部ルートに対して、より効率的に運行していくことが必要と思っている。
山崎議長	・既にカットした部分があるので、そこを回して効率化を図ることもでき

	るという考え方である。経費を節減するという方向ではない。
服部市長	・北部、東部ルートに対しては損になる。 ・今までは、北部、東部ルートについてはコストカットという意味合いで時間を変更した。早朝の利用がほとんどないということで、この時間帯は止めようという形で削ってきた。 ・止めたところに対して、南部ルートの方へ回すのは、改めて研究していかなければならない。
福田委員 (民政委員協議会)	・早朝の、通勤に使う南部の端の工業団地へ行く利用客が非常に少ない。マイカー通勤が多い。 ・近鉄弥富駅よりも、蟹江へ出られる方が多いようだが、そういう時間帯は、飛島バスの時間帯につながるようにダイヤを変更できないか。 ・昼間は、高齢者の方の買物、福祉センターへの利用が多いので、利用の多いところ、多い時間へ回していただくといい。
山崎議長	・車両の台数は限られているので、やれることは限られるが、路線ごとに使われ方があるので、それに合わせた車両の取り回しを考えていけるとよい。
事務局 (伊藤)	・工業地帯へ行く便については、朝 1 便、夕方 1 便だけとなっている。あとは今年の 4 月からカットさせていただいている。割と影響の無いような状況になりつつある。 ・区間間の乗車実績を見てもらうと、朝、南部へ行く 7、8 人程度の話になるが、そういう方々が定着してきている。もう少し様子を見させていただきたい。

3. 議事

(3) 無料お試し乗車券の配布結果について

山崎議長	・議題 (3) 無料お試し乗車券の配布結果について、事務局より説明をお願いする。
事務局 (横江)	・無料お試し乗車券の配布結果についてご説明する。 ○資料 3 説明 ・1 ページに「調査の概要」について整理している。 ・配布対象は昨年度と同様に市内全世帯とし、市広報 8 月号と一緒に配布しており、7/30 から 9/30 の約 2 ヶ月間に渡り、のべ 1,155 人の方にご利用いただいた。 ・2 ページに「お試し乗車券利用可能期間のきんちゃんバスの利用状況の推移」を表にしている。 ・お試し乗車券の利用枚数を差し引いた場合の乗車人員の推移を赤破線で示している。全体としては 8 月・9 月ともに、お試し乗車券の利用がなくても昨年度の乗車実績を上回っている状況にある。 ・4 ページの「お試し乗車券の利用状況」について、「利用枚数」は 7 月 10 枚、8 月 575 枚、9 月 570 枚となっており、南部ルートでの利用が

	587 枚と全体の約半数を占めている。 ・続いて、お試し乗車券の利用条件となっているアンケートの結果についてご説明する。 ・5 ページの「年齢層について」は、利用者の年齢層でもっとも多いのは 15～64 歳であった。 ・6 ページの「きんちゃんバスの利用の有無について」は、これまでにきんちゃんバスを利用したことが「ない」と回答した新たな利用者は 170 人で、全体の 14.7%であった。 ・また、ルート別に見ると、新たな利用者は、特に北部ルートの休日や東部ルートの平日で多くなっている。 ・7 ページの「お試し乗車券の利用回数として」は、「初めて」利用した人は 48.2% (557 人)、「使ったことがある」人 (複数回利用) は 45.8% (529 人) となっている。 ・8 ページの「自動車運転免許の保有状況について」は、現在自動車運転免許を持っていない人は 64%と多くなっている。 ・9 ページの「お試し乗車券の利用目的として」は、「買い物・外食・娯楽」が最も多く、次いで「公共施設への用事・利用」が多くなっている。 ・10 ページの「利用バス停として」は、乗車では「イオンタウン」が、降車では「近鉄弥富駅南口」が最も多くなっている。 ・最後に 11 ページでは、お試し乗車券による利用促進の効果について検証している。 ・お試し乗車券を利用する前に、きんちゃんバスを利用したことがない人は 170 人となっており、170 人の内、お試し乗車券を初めて使った人は 133 人となっており、この 133 人が新規利用者、お試し乗車券による利用促進の効果となっている。 ・また、新規利用者を年齢別にみると、小・中学生の利用が全体と比較して多くなっており、配布期間が夏休み期間と重なっていた影響も考えられる。 ・また、新規利用者の利用目的は「買い物・外食・娯楽」が最も多くなっている。 ・無料お試し乗車券の配布結果については、以上である。
山崎議長	・効果が出ており、多くの方に利用していただいているという結果であった。 ・何か質問はあるか。よろしいか。 ・今回、初めてきんちゃんバスを利用したという方が130人ほどいた。 ・今後、こういった方がバスに慣れて、便利だと感じていただけると、交通手段の選択肢に入ってくるので、効果も出てくるのではないかと思います。

3. 議事

(4) その他

山崎議長	・議題（４）その他について、事務局から何かあるか。
事務局 （横江）	・事務局より連絡事項について。 ・次回の第3回協議会は、年明け1月、2月を予定している。日程が決まり次第ご案内する。
山崎議長	・次回、提示した課題に対して具体的な案が出るということによろしいか。 ・事務局の方で、調査、作業等進めていただきたい。

4. 閉会

山崎議長	・長時間にわたり、御礼申し上げる。 ・議題は、すべて終わった。 ・以上で、第2回弥富市地域公共交通活性化協議会を閉会する。 ・今後ともご協力をお願いする。
	以上