

第3回「弥富市地域公共交通活性化協議会」 議事録

平成 25年2月5日（火）

時間 午前 10時から

場所 弥富市 図書館視聴覚室

○議 事

1. 開会

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・定刻前であるが、皆さんお揃いなので始めたいと思う。 ・ただ今から、平成24年度第3回弥富市地域公共交通活性化協議会を開催する。 ・私は、本日の司会進行を務めさせていただき、公益財団法人豊田都市交通研究所の山崎である。
------	---

2. 弥富市長挨拶

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
服部市長	<ul style="list-style-type: none"> ・大変お忙しい中、早朝より地域公共交通活性化協議会にご参集いただき、感謝する。 ・委員の皆様方には、弥富市の行政に対し、それぞれの立場で、大変なご尽力、ご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。 ・昨日が立春で、春が待ち遠しいが、ひと雨ごとに春を感じる気候となってきた。 ・この地方の、春を呼ぶ最大の行事は、国府宮のはだか祭かと思う。今年は2月22日に開催されると聞いている。お出かけいただければと思っている。 ・本日は、第2回の協議会でご報告申し上げた、利用者実態調査の12月までのデータの追加、モニタリング調査の最終的な結果も報告させていただく。 ・運行改善方策の案についても、資料を用意したので、皆様方の忌憚のないご意見をいただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局より、資料の確認をお願いする。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・資料の発送が遅くなり、皆様にご覧いただく時間が短く、申し訳なかった。 <p>○資料の確認</p> <p>会議次第</p> <p>資料1-1：利用者実態調査結果</p> <p>資料1-2：きんちゃんバスの運行方法に関するアンケート結果</p> <p>資料1-3：その他きんちゃんバス運行に係る状況</p> <p>資料2-1：問題点・課題、運行改善方策の検討（案）</p> <p>資料2-2：運行改善方策（案）</p>

3. 議題

(1) 調査結果等報告

<p>山崎議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・議題に入る。 ・本日は、議題が2つある。 ・1点目が調査計画等の報告で、前回の協議会でご提示したものに、少しデータが加えられたものの報告がある。 ・2点目は、問題・課題、運行改善方策の検討ということで、皆さんから意見をいただきたいという事務局の意向である。 ・議題(1) 調査結果のデータ更新を含めた報告ということで、事務局より資料の説明をお願いします。
<p>事務局 (伊藤)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・議題(1) 調査結果等報告について、説明させていただく。 ・資料1-1の利用者実態調査結果については、前回第2回の協議会に9月までの分を提示させていただいているが、それに12月までの最新の乗車実績を追加して整理している。 ・資料1-2 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も、前回の協議会でも提示させていただいているが、若干未集計の部分があり、その分を追加、整理している。 ・資料1-3 その他きんちゃんバス運行に係る状況については、今後のバス運行の検討の上で、整理が必要と考えられるものについて、新たに整理したものとなっている。 <p>○資料1-1 利用実態調査結果 説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まず始めに、資料1-1 利用実態調査結果について説明する。 ・今回改めて整理した部分は、表紙にもあるように、乗車実績の部分で、10～12月分を追加集計している。 ・1ページの「乗車人員の推移」を見ると、10月以降は減少傾向となっているが、昨年度よりは多い状況が続いている。 ・次に2ページ。ここでは北部ルート of 状況を整理している。 ・これを見ると、乗車人員は昨年度と大きな変化はなく、12月は昨年度を下回っているが、1日平均乗車人員で見ると、昨年度よりも増加している。 ・次に3ページ。ここでは南部ルート of 状況を整理している。 ・これを見ると、乗車人員、1日平均乗車人員ともに増加傾向となっている。 ・次に4ページ。ここでは東部ルート of 状況を整理している。 ・こちらも、乗車人員、1日平均乗車人員ともに増加傾向となっている。 ・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、平成23年度から運行日数、便数ともに大きく減らしているが、各ルートとも一日あたり平均乗車人員、一便あたり平均乗車人員ともに増加しているのが分かると思う。 ・特に、南部・東部ルート of 休日、一便あたりの乗車人員の増加が大きくなっている。 ・6ページ以降については、前回の第2回協議会で示した際と、傾向がほとんど変わらないので、ここでは説明を割愛させていただく。 <p>○資料1-2 きんちゃんバスの運行方法に関するアンケート結果 説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・こちらも、前回第2回協議会でご提示させていただいているが、協議会后、9通ほど回収があったので、改めて集計している。 ・その結果、回収数は568名となっているが、回答の傾向は、前回第2回

	<p>協議会と変わりなかったので、ここでは説明を割愛させていただく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、時間のある時にご覧いただければと思う。 <p>○資料 1-3 その他きんちゃんバス運行に係る状況 説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ここでは、収入及び運行経費、75歳以上に配布している無料パスカードの発行数、福祉タクシーの状況について整理している。 ・まず、1ページ目では収入の状況について整理を行っている。 ・収入の推移は、H22年度はほぼ横ばい傾向となっているが、定期券の販売が開始された H23 年度以降は、定期券の販売量に応じて増減しており、全体的は減少傾向となっている。 ・次に、2ページ目では運行経費の状況について整理を行っている。 ・運行経費は減少傾向となっており、H22 年度に比べ H24 年度の月平均運行経費は約 6 割まで減少している。 ・次に年度別収支については、収入が減少しているものの支出（運行経費）も減少しているため、収支率は改善傾向となっている。 ・次に 75 歳以上に配布されている無料パスカードについては、実証運行を開始した H22 年度に多くが発行され、H23 年度以降は新たに 75 歳以上となった方々に配布されており、これまでに 4,816 枚が発行されている。 ・また、参考に、きんちゃんバスの利用者属性として、年齢別のグラフを右側に示している。 ・これを見ると、約半数が 75 歳以上となっており、無料できんちゃんバスを利用していることとなる。 ・次に、3 ページ目では、弥富市で運行している、2 種類の福祉タクシーについて整理している。 ・まず、心身障害者福祉タクシーについてであるが、これは身体障害者手帳（1～3 級）や療育手帳（A、B 判定）、精神障害者保健福祉手帳（1、2 級）を有する方など、1 人で移動できないなど移動に制約のある方を対象としたものとなっている。 ・また、4 ページ目の高齢者等福祉タクシーについてだが、これは要介護認定又は要支援認定を受けた方など、1 人で移動できないなど移動に制約のある方を対象としたものとなっている。 <ul style="list-style-type: none"> ・調査結果等報告については、以上である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・3つの資料を使って、事務局から説明があった。 ・資料 1-1、1-2 は前回から更新があったということで、簡単な説明であった。 ・資料 1-3 では、運行経費、収入の実態の資料を提示していただいた。 ・この報告に関して、質問、ご意見はあるか。
安藤委員 (区長会)	<ul style="list-style-type: none"> ・日曜日に南部が相当増えている理由として考えられるのは何があるか。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・日曜日に関しては、休日ということで、今までは、利用率が非常に低かった。その中で、日曜日の運行中止により、かなり増えたものと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・これは、一日当たり、便当たりの数値である。 ・日曜日は便数を減らしたということか。無くしたのか。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・無くした。

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・日曜日は運行がなくなったということである。 ・休日というくくりの中では、土曜日の数値である。
長崎委員 (愛知県バス協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・資料 1-2 のアンケート結果だが、調査結果の 4-2 以降、特に 4-4 に関連して、後ほど検討の方で参考にするという意味でお伺いする。 ・基礎データの中に、個人の住居、あるいは利用されているルートが分かるかと思うが、それに応じた集計は別途出来ているのかどうか。場合によっては、やっていただくことはできるのか。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・第 2 回の時に、参考資料で渡している。
長崎委員 (愛知県バス協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・現段階では、利用者と非利用者の区分しかしていない。属性に応じた集計が可能かどうかを聞きたい。 ・6 ページで、地区別の集計があるが、それで後のデータを分解することは可能か。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・前回お示したデータの中で、出していると思うので確認させていただく。
長崎委員 (愛知県バス協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・現段階では、できるのか、あるのかだけ確認したい。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・現段階では、この集計しかない。 ・できるかどうかは確認させていただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケートのデータがあるなら、集計自体はできるだろうが、時間とコースの関係もあるかと思う。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・補足になるが、このデータ自体は、調査対象が、東部ルート、北部ルートの 2 ルートだけで行っており、南部は入っていない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・資料を見ると、弥富のバスは、これまでかなりのサービスを最初に出して、無駄なところを上手に削っていき、全体としての利用者も増えており、運行経費は大きく減っている。 ・一便当たり、一日当たりでみると、かなり利用者が増えているという指標が出てくるということで、大分バスが定着してきている状況かと思う。 ・収支の数値が評価の指標として使われることもある。H24 年度で 5% ぐらいということだが、この数値をどう考えるかという部分がある。 ・収支を大事にしていくのであれば、この数字が上がるようにしていかなければならないが、弥富の場合は、無料パスカードという施策を実施している。半数が 75 歳以上で無料で乗っている。元々無料の福祉バスが前身であるので、その考え方を大事にするのであれば、収支の数値を目くじら立てて見るようなものでもないと思えることもできる。 ・もし、収益を上げていきたいという話になると、この無料パスカード自体を見直すという話になってくるかと思う。

3. 議題

(2) 問題点・課題、運行改善方策の検討(案)について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・問題点・課題、運行改善方策の検討(案)について、資料 2 を使って、事務局から説明をお願いします。
------	--

<p>事務局 (伊藤)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・問題点・課題、運行改善方策の検討（案）について資料 2-1、資料 2-2 を基に説明する。 <p>○資料 2-1 問題点・課題、運行改善方策の検討（案） 説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料 2-1 については、左から順に「運行に関わる現状や問題点」について、次に、「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」と運行改善方策の検討案を整理している。 ・なお、「運行に関わる現状や問題点、「弥富市が目指す地域公共交通の姿に対する状況」、「運行の課題」の課題については、前回の第2回協議会でも提示させて頂いているが、それに、先ほどの議題で報告させていただいた内容等を追加している。 ・詳しい説明については、ここでは割愛させていただくが、この中で「運行の課題」については、大きく3つあるうちの上段の枠「ニーズに即した運行改善」のうち、一番下の「福祉タクシー利用者は、一人での移動に制約のある方が多く、現状のきんちゃんバスの利用は困難」ということを追加で挙げている。 ・次に「運行改善方策の検討（案）」について説明する。 ・改善方策案としては、「周辺自治体との連携や、中・長期的な視点での新たな運行形態の導入も含め、現状の利用実態を踏まえた改善を実施」という、大きな方針を掲げ、「周辺自治体との連携による乗り継ぎ改善」「中・長期的な視点での新たな運行方法の導入検討と適切な大きさの車両導入」「ニーズに即したダイヤの見直し」「周知・利用促進活動の積極的展開」の4つの大きな改善方策を挙げている。 ・まず、「周辺自治体との連携による乗り継ぎ改善」については、「弥富市周辺を運行する飛島公共交通バスや木曾岬町自主運行バスと連携し、乗り継ぎの改善を検討」する、そして、「通勤需要に対応し、名古屋市内へも運行している飛島コミュニティバス名港線との乗り継ぎや、西部臨海部への相互乗り入れなどを検討」の2点を挙げている。具体的内容については資料 2-2 で説明する。 ・次に「中・長期的な視点での新たな運行方法の導入検討と適切な大きさの車両導入」については、「北部ルートや東部ルートなど、利用の少ないルートへの予約制運行の中・長期的な視点での導入検討」、そして、「予約制運行を実施する場合のタクシー車両の有効活用や、更新時期に合わせたワゴン車の導入など、利用実態に即した適切な大きさの車両の導入を検討」の2点を挙げている。こちらについても具体的内容については資料 2-2 で説明する。 ・次に「ニーズに即したダイヤの見直し」については、北部ルートについて、通勤・通学時間帯の利用が非常に少ないことから、平日第1便～3便、15便、休日第12便を廃止することを挙げている。 ・次に「周知・利用促進活動の積極的展開」については、各種利用促進や周知活動を継続的に展開していくこととしている。 <p>○資料 2-2 運行改善方策（案） 説明</p>
---------------------	---

- ・続いて、資料 2-2 運行改善方策案として、「周辺自治体との連携による乗り継ぎ改善」と「新たな運行方法の導入検討と適切な大きさの車両導入」について説明する。
- ・まず、「周辺自治体との連携による乗り継ぎ改善」について、1 ページ目。
- ・ここでは、飛島公共交通バス蟹江線・飛島コミュニティバスとの乗り継ぎについて整理している。
- ・乗り継ぎ改善の目的としては、「近鉄弥富駅や近鉄佐古木駅だけでなく、近鉄蟹江駅への交通利便性を高め、多様な需要に対応できるバス路線とする。」ために行うものとした。
- ・乗り継ぎを検討するバス停としては、図面にあるように 4 箇所のバス停を抽出している。
- ・2 ページ目に移り、まず「善太橋」と「亀ヶ地」バス停について。
- ・この 2 バス停は、東部ルートと蟹江線とでバス停を共有しており、既に乗り換えバス停として位置づけられていることから、ダイヤ改正を行うことで早期に実現可能であると考えている。
- ・具体的には、東部ルートの可能な便について蟹江線の運行に合わせてダイヤを変更し、相互のバスで連絡を取り合い、時間調整することを考えるが、時間調整が難しい場合は、バス停での乗り換えに要する時間を 5 ～10 分以内に抑え、近鉄蟹江駅方面へ向かう蟹江線には、東部ルートが早めに乗り換えバス停に到着し、公民館分館方面へ向かう蟹江線には、東部ルートが遅めに乗り換えバス停に到着するようなダイヤを変更を検討する。
- ・次に、東部ルート「榎場」バス停と、飛島コミュニティバスの「八島神社」もしくは「やすらぎの里」バス停における乗り継ぎについてであるが、こちらの乗り継ぎに関しては、先ほどと同じ東部ルートであることもあり、必要性が低いということ、また、バス停間の距離が、直線距離は近いが、実際の乗り継ぎを行うとなると、遠回りをしていく必要があるため、ここでは不採用としている。
- ・次に 3 ページ。南部ルート「操出」「大谷集会場」バス停と、蟹江線との乗り継ぎについてであるが、バス停間の距離が比較的あるため、ダイヤの調整だけでなく、乗り入れも視野に入れることで、利便性の高い乗り継ぎが可能と考えられるが、南部ルートは非常に運行距離の長いルートとなっている。
- ・しかし、南部ルートは西部臨海部へもアクセスしており、事業所従業員が通勤にバスを利用する場合の利便性の高い駅の一つとして近鉄蟹江駅を挙げていることから、中・長期的な課題として継続的な検討を進めることとしている。
- ・次に 4 ページ。飛島公共交通バス名港線との乗り継ぎについて。
- ・乗り継ぎ改善の目的としては、「西部臨海部の潜在的な公共交通通勤需要を掘り起こすため、地下鉄名古屋港駅への交通利便性を高め、公共交通への転換を促進する。」ために行うものとした。
- ・ただし、費用負担を含め、実現性について飛島村との調整に時間を要することから、ここでは、問題点・課題の整理に留めている。
- ・なお、参考に企業アンケートの結果も掲載しているが、「通勤にバスを利用する場合、利便性の高い駅」として、地下鉄名古屋港駅が最も高くなっており、その他の内訳にも、あおなみ線の駅が挙げられるなど、名古屋市港湾部の駅の利便性が高くなっている。
- ・考えられる乗り継ぎ方策については、4 ページ目の下部にある表と、そ

	<p>の方策イメージを5ページ目に示している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南部ルートが飛島村へ乗り入れる案や、名港線が西部臨海部に乗り入れるパターン、相互乗り入れ、そして、新たに名古屋港方面とを結ぶ路線の新設の6つの方策案を上げている。 ・また、6ページ目には、問題点・課題を整理しているが、いずれも運行ルートが長いことに関するものや、費用に関するものが問題となってくる。 ・今後はこの案をベースに、問題点等を踏まえ、検討を進めたいと考えている。 ・次に、7ページ目に移り、木曾岬町自主運行バスとの乗り継ぎについて。 ・乗り継ぎ改善の目的としては、「木曾岬町からイオンタウンへの需要に対応し、きんちゃんバスへの乗り継ぎ等による利用促進を図る。」ために行うものとした。 ・方策案としては、「近鉄弥富駅北口において、ダイヤ調整による北部ルートとの乗り継ぎ」「木曾岬町自主運行バスが近鉄弥富駅南口に乗り入れ、きんちゃんバスと乗り継ぎ」の2点を挙げているが、いずれの場合も、木曾岬町民にとっての改善が主となるため、木曾岬町と連携しつつ、協力していく立場として、検討を進めたいと考えている。 ・次に、8ページ目に移り、「乗り継ぎ券の発行」について。 ・通常、他自治体等が運行するバスとの乗り継ぎには、それぞれのバスで正規料金を支払う必要があるが、利用者の負担を低減し、より利便性の高いバス路線網とするため、乗り継ぎ券を発行することを考えている。 ・ただ、こちらに関しても、費用負担を含め、実現性について周辺自治体との調整が必要であることから、継続的な検討を行うこととしている。 ・次に「新たな運行方法（予約制運行）の導入検討と適切な大きさの車両導入」について。 ・北部ルートや東部ルートなど、利用の少ないルートにおいて予約制運行を導入し、より効率的な運行を目指すために、予約制運行の導入を検討する。 ・ただし、実証運行開始後から、年度ごとに改善や利用促進策の展開を行っている成果もあり、全ルートで利用者が増加している。そこで、当面は現状の運行方法を維持し、きんちゃんバスのさらなる定着と利用促進を図るものとし、予約制運行については利用状況を踏まえながら導入の時期を検討することとしている。 ・ここでは、考えられる予約制運行の方法を挙げ、先行事例を整理するなど、今後の継続的な検討のための基礎資料として整理している。 ・まず、予約制運行を実施する場合には、適切な大きさの車両を導入してタクシー車両の有効活用やワゴン車（10人乗り）の導入を検討する。 ・また、運行方法としては3つの方法を挙げている。 ・9ページ目には東部ルートを例に、運行ルート等のイメージを示しているので、合わせてご覧いただきたい。 ・1つ目は「現在の運行ルートにおける予約制運行」で、基本的に現状の運行ルートをベースに、予約制運行に切り替えた場合である。 ・ただし、予約制に切り替えるだけではただ不便になってしまうだけなので、利便性を向上させるために、必要に応じ増便や停留所の増設を行うことも考えている。また、通勤・通学時間帯を除く時間帯や、特定の曜日のみ導入も考えられる。 ・2つ目は「停留所を面的に配置した予約制運行」ということで、車両の小型化が図れれば、これまでのバス車両で進入できなかった道路に侵入できるようになるので、停留所を多数増設し、面的な路線網により運行する案である。
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> ・こちらにも利便性を向上させるために、必要に応じ増便を行うことも考えられる。 ・また、運行経路も複雑になるので、配車システム等を導入し、効率的な運行経路を設定することも検討する。 ・3つ目は、エリアを仮称) 目的地エリアと仮称) 運行エリアとに区分し、エリアを跨ぐ停留所間の移動や運行エリア内で利用可能とする予約制運行である。 ・先の2つ目の案では、弥富駅方面なども含んでいるため、運行距離が長くなることや、その他のきんちゃんバス路線の競合も考えられるため、ゾーンを区切り、運行エリアと目的地エリア間の移動と運行エリア内の移動のみとし、目的地エリア内での移動は不可としたものである。 ・こちらに関しても、配車システム等を導入し、効率的な運行経路を設定することも検討する。 ・また、先行事例として、10 ページ目より4つの事例を整理している。 ・岩手県雫石町の「あねっこバス」はルートを決めて運行している予約制運行で、先ほどの1つ目の案に近い運行形態である。 ・滋賀県米原市の「まいちゃん号」はゾーン運行している予約制運行で、先ほどの3つ目の案に近い運行形態である。「カモン号」はルートを決めて運行している予約制運行、先ほどの1つ目の案に近い運行形態である。 ・三重県玉城町の「元気バス」は、バス停を多数、面的に設置している予約制運行で、先ほどの2つ目の案に近い運行形態である。 ・問題点・課題、運行改善方策の検討(案)については、以上である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・前回、課題を整理し、方針まで出させていただいていたが、具体的な改善方策の案がいろいろ出てきた。 ・今日、これでいこうと決めてしまうわけではなく、この会議で、皆さんから意見をいただいて、事務局で再度検討し、次回、この協議会に諮るということである。 ・質問、ご意見をお願いします。
寺西委員 (海部建設事務所)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎについて、飛島の方は、飛島の村営バスだけであったか。蟹江駅から三重交通の路線バスは走っていないか。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・現在はない。
寺西委員 (海部建設事務所)	<ul style="list-style-type: none"> ・無くなったのか。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・はい。
寺西委員 (海部建設事務所)	<ul style="list-style-type: none"> ・自主営業のバスがなければ、割とやりやすい部分があるかと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今おっしゃられた路線が、1 ページの紫色の線、飛島公共交通バス蟹江線である。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・木曾岬町の話があった。この会議には見えていないが、決められるのか。 ・資料1-3で『福祉タクシー』の整理をされているが、資料2-2では『デ

	マンドタクシー』の話が出てきている。資料 2-1 の中の「運行改善方策(案)」では、『福祉タクシー』の文字が消えている。『福祉タクシー』を、どのような位置づけで考えておられるのか確認したい。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・木曾岬町に関しては、こちらの方で案として挙げさせていただいているだけで、木曾岬町と実際にそれに向けた打ち合わせを行っているわけではない。 ・今後、木曾岬町の方にもこの会議に入っていただくことは、ひとつの考え方と思う。 ・福祉タクシーについては、福祉タクシーの利用者の方がコミュニティバスを利用していただくのは難しいところがある。実際には誰かの補助がなければ動きにくい部分があり、ドアツードアが基本になる。 ・現況として捉えさせていただいたが、福祉タクシーを現段階でコミュニティバスにつなげるということはなかなか難しいということで、今回の提案からは外させていただいている。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・この会議で福祉タクシーを扱うことはないということか。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・これからまだいろいろ考えてかなければいけないが、現在の聞き取り等、資料を収集した段階では、福祉タクシーを利用している方をコミュニティバスの方に取り入れることは非常に難しい問題があると考えている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・資料 2-1 の中に、現状を見て、福祉タクシーは取り扱わないということを書いておいた方がいいのかどうか。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・問題点として挙げるのであれば、ここに書かれた方がいいという気もする。逆に、福祉タクシーの話も、扱ってはダメということではないので、ひとつの交通手段という意味で、それはそれでやるよと書くのもありだと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・資料の位置づけが中途半端だったかもしれない。 ・福祉タクシーがなぜここで出てきたのかというところがあるのかもしれない。 ・元々の計画には、福祉タクシーは挙げられていなかった。市の施策として展開しているものとして、状況を確認したが、きんちゃんバスと併せて公共交通として捉えていくのは難しいところがあるという判断である。 ・その検討の結果がどこかに残っているといいかもしれない。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・載せ方等については、これから検討させていただく。
長崎委員 (愛知県バス協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎで、名古屋港等への乗り継ぎの話が検討される課題になっているが、この判断の中で、実際の利用者がどれくらいあるのかつかめていないのではないかと。 ・施策を展開していく上での判断の材料として、現在だと、おそらく名古屋駅、金山を経由して行く方がたくさんいると思うが、新たな接続ルートで行った場合に、時間と経費がどういう結果になるのか、比較として入れておいていただけるといい。 ・今回は、中・長期的な検討で、デマンドの話が出ています。

	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の見直しによって、非常に良い方向に向かってきている状況にあり、かつ、高齢者の割合が非常に高いということも踏まえての話であるが、たまたま今回お出しいただいた福祉タクシーと高齢者タクシー（介護タクシー）の状況をみると、資料 1-3 の 3 ページ、心身障害者福祉タクシーの料金助成事業の利用実績が非常に伸びてきている。 ・弥富市の障害者数の移動状況がよくわからないので判断が難しいが、利用枚数が増えているということは、人口の動態と合わせて、いわゆるコミュニティバスの利用者数は減っていくのではないかと思う。 ・逆に、4 ページのデータでいうと、高齢者の福祉タクシーの利用も、数字的には増えてきている。 ・現状の福祉タクシー等の利用状況が、結果的に判断をする材料になってくる。現在、福祉タクシー等を利用している方々が、北部、東部のルート上にたくさんいるのか、南部ルートにもいるのか、それによっても変わってくるという感じがする。 ・高齢者の方がだんだん増えてきて、無料の利用も増えてきているという状況は、それをサポートしていく必要があり、そうすることで、要介護者、障害者になる歯止めをかけるということにも寄与するのではないかと思う。 ・現在はバスを利用していない方が、高齢者になったらバスに乗り換えるという考え方も一方ではあるが、残念ながら、マイカーから離れてコミュニティバスに移行するというのは、現実的には無理な話である。 ・マイカーにも乗れなくなったら、公共交通にも乗れなくなるというのが実態である。 ・免許証を返納した人がコミュニティバスに移るのは、ごく一部に限られるという意味でいくと、今、運転免許を持っていてマイカーに乗っておられる方が、コミュニティバスの方へ、より移ってもらえるような環境をつくっていただく必要がある。 ・デマンドは中・長期的という考え方で成立しているが、その辺も考慮に入れながら検討を進めていく必要がある。 ・それに向けてのデータが、もう少し掘り起こしできるのであれば、その方向でやっていただきたい。
<p>事務局 (伊藤)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋港等、臨海部の利用の状況は、今年の利用の調査の中でも、全体として、必要であるという回答が 24.5%、必要でないという回答が 71.4%という形で、マイカーによる通勤が主に考えられているという数字である。 ・福祉タクシーの関係は、毎年的人数については、今日は資料を持っていないので確認させていただくが、増えているのは確実と思う。 ・マイカーから、年をとった段階でコミュニティバスに移るという形のものについては、現段階では整理していない。
<p>服部市長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今年の 5 月で実証運行も丸 3 年である。 ・各委員の大変なご努力により、コミュニティバスについても改善を加え、今日の報告の状況にある。 ・コミュニティバスが、さらに市民の足として利用していただくために、

	<p>いろいろな自治体で導入されている事例も検討しようという形で、今まで進めてきた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・皆さまに、ご提案申しあげているのが、いわゆる予約制運行という形でのデマンド形式のバスである。これについては、検討という形のことを具体的にスケジュールに落としおかないと、検討のままで終わってしまう。 ・議会の方でも、そういう一般質問が非常に多く寄せられている状況である。 ・平成 25 年度の下期には、デマンドバスを、ある一定の運行ルートにおいて導入するという状況のものを、しっかりと事務局の方で検討することを提案させていただきたい。 ・特に、そのルートとしては、現状の効率的な運行も含め、東部ルートの中で一度導入するということを、事務局の方に提案させていただき、またその提案内容については事務局の方で詰めていただいて、こういった場で、情報開示させていただきたいと考えている。 ・この 3 年間やってきて、市民の足として、今のルート、バス停だけでは、なかなか掘り起こせないところがある。 ・一度、新しい運行形態における予約制運行について、限定ルートの中で考えていくということをご提案したい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局からはよろしいか。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・特にない。
長崎委員 (愛知県バス協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・今回、いろいろな案が示されているが、デマンド運行を行う場合に、既にある路線をデマンド化する場合と、まったく足がないところにデマンドを入れるのでは、ケースが違うのではないか。 ・今、定時運行をしているところについて、利用が少なければ、当然見直しをしていくわけだが、今まで定時定路線で走っていることに安心を持って乗っている人たちが、予約をしなければならないということになると、非常に抵抗感が出てきて、利用がより一層減っていくという可能性もある。 ・今回、例を示してもらっているが、それぞれの地域での導入の経緯と、それによって、どのような結果、どのような効果が生まれてきているのかということも、デマンドの方式それぞれにおいて整理をしていただくと、判断をする材料として非常に良い。 ・市長が言われる東部ルートも、どういうものに合って、どのように取り組んでいけるのかということにつなげていく形で、検討を進められたらと思う。 ・場合によっては、実証かもわからないが、やって結果が悪いといけないので、良い方向をなるべく検討していけたら思ので、事務局に負担がかかり申し訳ないが、ご努力をお願いしたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・最近、このデマンド方式、需要に応じて運行する形が、全国的に流行っている。 ・東大の先生が、デマンドの予約管理を安価にできるシステムを開発し、

	<p>それをマスコミが取り上げたこともあって、すごく流行ってしまった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に、地方の自治体の議員さんが、「デマンド」という声をすぐに挙げる。どこの自治体に行ってもそういう傾向がある。 ・なぜデマンドにするのかを、きちんと見極めなければいけない。 ・例えば、弥富市長がなぜデマンドにしたいと考えているかという、やはり効率的にしたい、安価に運行したいというのが第一の目的だと思う。 ・デマンドにすると安くなるかという、そればかりではなくて、逆に高くつくところもあるし、地域によっては、デマンド方式でないとやれないような、例えば中山間地域の、小さな集落が散在していて、路線運行ではとてもじゃないけど出来ないような地域もある。そういうところでやられているデマンドだと、費用的には2路線ぐらい定時定路線が引けるような費用がかかっているところもある。 ・じっくり、弥富のこのエリアに合った運行方法を考えていかなければいけないと思っている。 ・予約の手間が出てくるので、利用者にとっての利便性が減り、今使っている利用者が離れてしまう危険性もある。 ・公共交通というのは、この時間にこの場所を走っていることが目に見えているということが大事である。 ・ひとつの例として、岩手県の釜石市、被災地では、復興支援でトヨタ自動車が入っていて、トヨタ自動車がつくったシステムでデマンド運行をやっている。10人乗りのジャンボタクシーの車両を使ってやっているが、なかなか利用者が伸びない。予約システムをなるべく簡単なものにしてということで、auの高齢者用の簡単な電話があるが、それを300台ぐらい無償でば撒いて、その電話1本で予約できるシステムでやっているが、なかなか利用者が増えないということである。地元に入ってみると、バスがあることすら知らないという人が結構いたということで、デマンドということで本末転倒ではあるが、予約がないときも、PRのために一定の時間走らせる試みを、今やり始めたと担当者から聞いている。 ・いろいろ難しいところはあると思うが、じっくり検討していただきたいと思う。
<p>館委員 (福寿会連合会)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドに関連して、資料2-1の最後、「周知・利用促進活動」のところに、「自治会の会合等に対し…」という文章がある。 ・私は、福寿会の関係を主にさせていただいている。各自治会では、今年度の変わり目ということで、役員の改選なども含めた次年度の事業計画というものがあって、そこへ私も出席をしている。 ・そこで、バスのことについて触れたが、ほとんどの方が、認識がないという現状であった。 ・特に東部の場合では、デマンドの話も少ししたところ、役員の中だけの一つの声ではあるが、デマンド方式のやり方をしてほしいという意見があった。特に、集落が分散型のところが多いので。 ・自治会の会議の中で、例えば福寿会でいうと、物故者法要等、会員同士

	<p>が集まるところで、このことについての話をに入れておくと、今言われたようなことについて、もっと素直な意見が聞けるような気がした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今の利用の状況を見ても、65歳以上がほとんどであるので、自治会も福寿会も、こういうことに取り組んでいくのがいいと思っている。 ・福寿会の役員会の中では、交通安全もいいが、これも大事なことでという話題もあったということをお知らせし、少しでも前進の方向へと思っている。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドは、数が多くなってくると難しいところもあるが、福寿会等の会合の中で、お話をさせていただける機会があるのであれば、積極的に伺いたいと思っている。
鈴木委員 (女性の会)	<ul style="list-style-type: none"> ・西部臨海の方の乗り継ぎの案で、検討とあるが、現状、西部臨海の方等の交通手段として、バスが通っていないときは、どんな方法をとっているのか。また、そこにバスが入った場合に、うまくバスを利用していただける状況であるのかどうか。 ・アンケート調査をみると、無職や女性の方の利用が多い。無職というのは、おそらく高齢者の方と思うが、ニーズの多い方々の利便性を高めた方がいいのではないかと。 ・例えば、栄南学区、大藤学区、十四山地区等、弥富駅に出るよりも蟹江駅の方が近い。近鉄蟹江駅に行けば、急行も通っているので、それぞれの地区から直行で蟹江駅まで行く路線があると、もっと利用率は増えるのではないかと思う。 ・きんちゃんバスというのは、不便なところを便利にするのが目的のひとつだと思う。 ・弥富駅、佐古木駅を中心に考えるのではなく、近鉄の蟹江駅の方も乗り入れを考えてみたらどうか。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・西部臨海の関係については、やはり車を使われる方がほとんどである。 ・企業の規模もあるかと思うが、飛島村は、かなりの方が名港線を利用されているのも確かな話である。 ・飛島村から弥富まで来るとなると、また距離が延びることになるので、費用対効果はいかがかなと感じるところではある。 ・ニーズに対応した方法については、いろいろとアンケート調査を取る中で検討してきた。また、蟹江駅へという話もお伺いしている。現在の車両の台数、距離を考えると、現在の経費を伸ばすということであれば別だが、現状からあまり上げない状況の中でやっつけようとする、ダイヤの編成は厳しいものがある。 ・ひとつの方法として、飛島バスとの連携も考えている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・先ほどの福寿会会長の、デマンドをぜひやってほしいという話は、今後の検討である。 ・地域の方々が全然認識していないということに関していうと、自治体によっては、その対象となる地域で、住民を中心とした地域協議会的なものをつくって、検討している自治体もあり、その方が、地域の方々が、より主体的に動く、行政、役所任せではなく、自分たちで考えなければいけないという姿勢になっていくという話もあり、そういう体制をとる

	<p>という方法もある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ただ、行政はその窓口になる必要があるので、負担は大きくなる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・本日の協議会は、皆さまからご意見をいただく会ということで、ご承認いただくような案件はない。

3. 議事

(3) その他について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・議題(3)その他について、事務局から何かあるか。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・特にない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ここまで通して、何かご意見はあるか。 ・議題はこれですべてである。 ・事務局より、連絡事項についてお願いします。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・次回の第4回協議会は、3月27日午後2時を予定している。ご案内については、後日、お送りする。

4. 閉会

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・以上で、第3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します。
	以上