

第3回「弥富市地域公共交通活性化協議会」 議事録

平成 24年1月12日(木)

時間 午後2時00分から

場所 弥富市 図書館視聴覚室

○議 事

議長(山崎先生)	・ただ今から、平成23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。
服部市長	・市長挨拶
事務局	○資料の確認 資料1 : 利用者実態調査結果 資料2 : ダイヤ変更(案) 資料3 : 事後評価(案) 参考資料 : 第2回協議会-資料2 問題点・課題、運行形態の改善方策の検討(案)
議長(山崎先生)	・それでは、議題に入りたいと思う。事務局より、議題(1)最新の利用者実態調査結果について説明していただく。
事務局(横江)	最新の利用者実態調査結果として資料1を説明する。 ・「1. コミュニティバスの乗車実績」について、前回の第2回協議会では平成22年6月21日から平成23年9月30日までの結果を整理していたが、今回は11月30日までの調査結果に更新している。 ・ルート別乗車人員の推移については、前回説明時と傾向は変わっておらず、乗車実績はダイヤ改正前より改善し、南部ルートは横ばい傾向で、北部・東部ルートは増加傾向となっている。 ・2ページ目には、1日あたりの平均乗車人員を平日と休日に分け、示している。 ・また、3ページにはダイヤ改正前後の期間別の1日あたりの平均乗車人員をルート別に平日と休日に分け、示している。この表より、南部ルートの平日を除き、ダイヤ改正後に少しずつではあるが、乗車人員が増加していることが分かると思う。 ・4ページの「(4) ルート別曜日別乗車人員」については、曜日ごとの乗車人員の状況が示されている。 ・この表について、今年度の4月に行いましたダイヤ改正前が水色で、改正後がピンク色の柱で示されている。また、青色の点線で囲まれている曜日が利用者が多く、赤色の点線で囲まれている曜日は利用が少ない曜日となっている。 ・最初に全ルートの表を見ると、木曜日以外で利用者が増加している。また、利用者は火曜日、金曜日が多く、逆に日曜日、祝日の利用者が特に少なくなっている。また、月曜日も比較的少なくなっている。 ・ルート別に見ると、北部ルートでは、金曜日の利用者が多く、日曜日、祝日、月曜日の利用者が少なくなっている。

	<ul style="list-style-type: none"> ・次に、南部ルートでは、全ルートの傾向と同じで利用者は火曜日、金曜日が多く、逆に日曜日、祝日の利用者が少なくなっている。また、月曜日も比較的少なくなっている。 ・次に、東部ルートでは、水曜日の利用者が多く、日曜日、祝日、月曜日の利用者が少なくなっている。 ・6ページ以降の「昨年7月から10月に実施したバス停乗降者数調査の結果」については、第2回協議会時の資料と同じものであるが、参考のため掲載させていただいている。 ・7ページからの表は、ルート別便別乗車人員の推移について、ルート別に示してある。 ・最初に北部ルートの便別1日当たり平均乗車人員は、平日・休日ともに9時便の利用者が多く、早朝便と夕方、夕方の遅い便の利用者が少なくなっている。 ・次に南部ルートでは、夕方の遅い便の利用者が少なくなっている。 ・次に東部ルートでは、平日・休日ともに、早朝便と夕方、夕方の遅い便の利用者が少なくなっている。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の実態調査結果を報告頂いた。 ・昨年度6月から運行が開始されてデータも溜まった状況であるが、全体としては、若干利用者は増えてはいるが、中身を見ると無駄な運行がされているところもある。 ・委員より意見があれば出して頂きたい。
谷委員 （県海部建設事務所）	<ul style="list-style-type: none"> ・「1. (1) H23.4のダイヤ改正後は改正前と比較して高い水準で利用されている」とあるが、この意味合いはどういうものか。「高い水準で利用されている」と書きながら、後ろの資料の中では、「全体の1割ぐらいしか乗っていない」とある。非常に少ない利用なのに、「高い水準で利用されている」というのは、どういう意味なのか。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・「高い水準」という言葉が適切かどうかという話だと思う。 ・ダイヤ改正前と後という形の比較がまずある。月別で非常に利用者の偏りはあるが、旧ダイヤと新ダイヤを比べると、大体月に5%ほどの増加になっている。改正前と比べれば「高い水準で」という形の表現であるをご理解願いたい。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・言葉があまり適当ではなかったかもしれない。 ・改正後は改正前と比べて利用者が多くなっているということでご理解をお願いします。 ・他によろしいか。
鈴木委員 （女性の会）	<ul style="list-style-type: none"> ・6ページの利用者数のグラフは、いろんなルートがあるが、どれも同じようなグラフになっている。高校生等学生はあまり利用していないということか。台風の時期は別として、夏休みとそれ以外の学校がある9月、10月と比べて、ほとんどグラフが変わらないのはなぜか。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・年齢別の利用者数のデータまではとっていない。 ・自分の認識では、バスに通学の方はそんなに乗っていただいていない。推測ではあるが、例えば8月でもクラブ活動等の可能性もあるので、一概に夏休みだから利用がぐっと減るといったものでもないと思う。
代理 崎下氏 （県交通対策課）	<ul style="list-style-type: none"> ・今のご質問と関連するが、この資料全体で、データの結果が並べられているが、それをどう分析するかという記述も説明もなかった。 ・4ページに曜日別の乗車人員があるが、平日の中でも月曜日だけが極端に少ない、日曜祝日が更に少ないという結果である。いわゆる休日という範

	<p>晴であるところの土曜日と比べても非常に少なくなっているが、その要因は何か、その分析はされているのか。</p>
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスが入る前は福祉バスという形で、市の主な施設、それから福祉施設を回るという形で運行していた。その福祉施設については、月曜日、日曜日、祭日が休館日となっているという現状があった。コミュニティバスのあり方とは違うかもしれないが、まだ福祉バスの時の利用形態が残っているのではないかと推測している。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・今回出していただいた資料1は、淡々と客観的な状況のみ示されているが、そのあたりのコメントはひと言あったらよかったかもしれない。 ・他にいかがか。
西尾委員 （中部運輸局）	<ul style="list-style-type: none"> ・7ページ以降のルート別の乗車人員の推移が載っており、平日は16日間、休日は10日間という調査期間になっているが、これは6ページの調査日の数字と理解すればよろしいか。
事務局（伊藤）	<p>ご指摘のとおりである。</p>
西尾委員 （中部運輸局）	<ul style="list-style-type: none"> ・弥富市さんの場合、無料で利用出来る方もおみえになると聞いているが、無料の乗車の方もこの中に含まれているのか。
事務局（伊藤）	<p>そうである。</p>
西尾委員 （中部運輸局）	<ul style="list-style-type: none"> ・わかった。 ・グラフの見方について、例えば、7ページの北部ルート平日の第1便、6時40分発については0.3という数字が書いてあるが、16日間の平均ということか。単純に考えると、16日間で1、2人乗車した、裏を返すと、14、15日は空車で走ったというふうに理解できるが。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・日当たり0.3という形である。10日間で3人の方が乗られているという計算になる。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・3日間走って、1日1人乗って、あとの2日については誰も乗らない、空で始発から終着まで運行したということか。
事務局（伊藤）	<p>そうである。</p>
永山委員 （タクシー協会）	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの市町村で1日の利用者数いくらかというようなデータの示し方をする。今回は、ダイヤ別の利用状況のデータを出されているので、非常に実態がわかりやすくなっているといえる。 ・財政状況が厳しい中で、財政上の負担を考える必要がある。 ・ひとつの課題として、コミュニティバスとしての市民に対するサービスの範囲の問題がある。コンマ以下というような時間帯のダイヤについて、どこまで市民サービスをするかという話になる。逆にいえば、こういった時間帯が非常にコスト負担が大きいのではないか。それが一つの検討課題ではないか。 ・北部ルートの場合、9時のダイヤで14.4人が最大で、南部ルートの場合には10人を超過している時間帯が多い。東部ルートでは、全部10人未満である。それぞれのルートをどのような車両で提供するかを考え、例えば、将来的にはジャンボ乗合タクシーを利用する等、定員10人なので、車両価格も半分以下になりいろんな意味でコストダウンが期待できるのではないか。時に人数が多い場合もあり、非常に難しい問題もあるが、車両なども将来的に検討する余地があるのではないかという印象を持った。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘の点は確かだと思う。 ・非常に少ない利用の便については、後ほどダイヤの改正の段階でご説明させていただきます。 ・車両については、デマンド方式等いろいろある。今後検討していく予定では

	<p>あるが、現段階においては、国の補助金の関係、当初導入した車両等の関係もあるので、その辺の見直しについてはご提示させていただいていない。</p>
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・永山委員のご意見のように、コスト的なことは考えていかなければいけない。 ・今年までは実証運行ということで、位置付けとしては国の補助をいただきながらの実験的なものであった。本当はもう1年実証運行があったが、国の制度が変わったこともあり、来年度からは本格運行を目指していくということになっている。無駄な部分は削除しながら、なるべくコストを削減しながら運行していくという改正が必要になってくるかと思う。 ・次の議題に入る。今、報告をいただいた利用の実態を踏まえて、事務局の方で、来年度4月から本格運行を開始するに当たって、ダイヤの変更案を検討していただいている。 ・資料2に整理されているので、事務局の方から、ご説明をお願いします。
事務局（横江）	<p>資料2のダイヤ変更（案）を説明する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この変更（案）については、議題1にてご説明させていただいた利用者実態調査結果等の改善方策を検討し作成した。 ・全ルート共通の見直しとして、利用者が特に少ない日曜日と祝日を運休するという案にしている。 ・最初にバス停の新規追加について、北部ルートの「ピアゴ十四山店」と「喫茶ゴールド」の間で、運行経路付近に「小笠原クリニック」、「たなか整形外科」の2つの病院がある箇所に、かねてから要望もあり「小笠原クリニック」付近にバス停の追加を考えている。 ・続きまして2ページ目以降がルート別のダイヤ見直し（案）です。 <p style="text-align: center;">【見直しダイヤ（案）の表の見方の説明】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北部ルートの平日ダイヤについて、2ページ目で説明する。 ・1つ目として、利用者が少ない、旧便名で北部1便・3便・17～20便の朝夕便を減便し、全20便から15便とする。 この夕方時間帯の減便に伴う帰宅者の足を確保するために、新便名の北部14便の停車バス停を現行では、「ポプラ台団地」止まりの便から循環便に変更し、現行の最終便と同時刻で北部15便を新たに追加する。 ・2つ目として、新便名で北部4便～13便について、イオンタウンバス停への追加停車とそれに伴うダイヤ変更をする。 こちらについては、現行左回りの昼便（7～15便）で途中乗車した場合、「総合福祉センター」で乗り継ぎをしなければ「イオンタウン」に行くことができず、不便であるというご意見をいただき、直接「イオンタウン」に行けるよう変更する。 ・3つ目として、新便名で北部1・2便、4便～15便について、新規バス停「小笠原クリニック」の追加停車とそれに伴うダイヤ変更をする。 ・続いて北部ルートの休日ダイヤについて、3ページ目で説明する。 ・1つ目として、利用者が少ない、旧便名で北部1・2便の朝便を減便し、全14便から12便とする。

	<ul style="list-style-type: none"> ・2つ目として、新便名で北部11・12便について、利用者が少ない区間の停車バス停を削減する。 ・3つ目として、新便名で北部1便～10便、12便について、イオンタウンバス停への追加停車と新便名で北部1便～11便について、新規バス停「小笠原クリニック」の追加停車それに伴うダイヤ変更をする。 ・北部ルートは以上となる。 ・続いて東部ルートの平日ダイヤについて、4ページ目で説明する。 ・利用者が少ない現行の朝夕の佐古木駅への通学・通勤対応便を減便し、全8便から5便とする。 ・比較的用户のある昼便については、現行の4便から1便追加の5便とし、新便名の東部1便8時発とし、利用者の多い総合病院「海南病院」への到着時間を9:03とし、現行ダイヤより50分早くなり、病院利用者の利便性を図り、昼便を充実させる。 また、運行時間帯を概ね8～18時の間としてダイヤの全体的な見直しをする。 ・続いて東部ルートの休日ダイヤについて、5ページ目で説明する。 ・1つ目として、利用者が少ない、旧便名で東部1便・5便を減便し、全5便から4便とする。 朝便の減便への対応として、午前中に新便名で東部1便を追加する。 夕便の減便への対応として、新便名で東部4便のダイヤを変更し、終点も「近鉄弥富駅南口」に変更する。 ・東部ルートは以上となる。 ・続いて南部ルートの平日ダイヤについて、6ページ目で説明する。 ・1つ目として、通学需要に対応するため西部臨海部への急行便である南部3便の停車バス停に「弥富中学校」「寛延」追加する。 こちらは、運行経路の中の弥富中学校、弥富高校への通学を可能にするための追加となる。 ・2つ目として、南部14便・15便について、利用者が少ない区間の停車バス停を削減する。南部15便は「トレーニングセンター」、南部14便は「鍋田」までの運行とする。 ・続いて南部ルートの休日ダイヤについて、7ページ目で説明する。 ・南部9便・10便について、利用者が少ない区間の停車バス停を削減する。 こちらは平日と同様に、南部10便は「トレーニングセンター」、南部9便は「鍋田」までの運行とする。 ・ダイヤ変更案は以上となる。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・先ほどの利用実態の報告にもあったように、利用者が特に少ない日曜祝日は全ルート共通で休止という案である。 ・基本的には朝、夕の、3日で1人ぐらいいしか乗っていないような時間帯の便があったので、そのあたりを削減していった。 ・利用者の少ない東部ルートはかなり大幅に変わっている。朝夕やめると共に、昼間に5便走らせるために便と便の間を調節する等、時間帯自体が変わり、かなり大幅なダイヤ変更がある。 ・本日の協議会では、このダイヤ変更案を、皆さんにご審議いただきたいと

	<p>いうことである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ご意見、ご質問等あれば、よろしく願います。
伊藤委員 (議会議長)	<ul style="list-style-type: none"> ・村瀬医院と前ヶ須の間、バスが3本走っている。以前バス停があったところであるし、1本ぐらいは停めてほしい。小学校も新しく造っている。方法が変われば別だが、今まであったところが無くなって、3本も通過していつてしまうのはどうか。そこの付近の皆さんが大変おっしやっているのでお願いしたい。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・前回もそのようなご指摘をいただいた。 ・現実的に、以前の福祉バスの当時のデータ等を見ると、旧の弥富中学校というバス停のことだと思うが、非常に実績が少なかったので、引き続き今回も載せていない。非常に大きな声があれば、対応をさせていただかなければいけないが、現段階においては、調査の段階でも、弥富中学校のところにバス停をとというお話もいただいている。
伊藤委員 (議会議長)	<ul style="list-style-type: none"> ・中学校のところではなくて、もうひとつ西。ここは話にあった。
事務局 (伊藤)	住宅の前のところか。
伊藤委員 (議会議長)	そう。小学校を今造っているところの頭らへん。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・最初、中学校の正門のところにバス停があった。そこから、地元のご希望があり、もう少し西の住宅の前のところに設置させていただいたが、ほとんど福祉バスの利用がなかった。要望があつて移動したが、利用がなかったということがあり、非常に利用頻度が低いということで、カットさせていただいたというのが現状である。
長崎委員 (県バス協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・1ページ目、全ルート共通のところで、日祝が運休になるとある。このダイヤ案の中で、平日と休日という振分けがしてあるが、休日と日祝日とは違うのか。どういう区分になっているのか。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ表に「土曜ダイヤ」という見出しを記載しようかという案もあったが、この回で日祝祭日についての運休をお認めいただく前に、「土曜ダイヤ」という表記にするのはいかがかということで、旧来どおり、「休日ダイヤ」という表現にさせていただいた。
長崎委員 (県バス協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・運休が認められれば土曜という表現が変わるということか。わかった。 ・効率的運用を図ることによって経費の節減を図るとするのは大前提になるかと思う。 ・日祝日、ダイヤを運休するということになった場合、定期券が発行されているわけだが、この定期券の発行というのはどういう扱いに変えられるのか。要は、フルに活用できるという前提で定期券は設定されていると思うが、日祝カットダイヤということになると、これの見直しもするのかどうか。 ・ダイヤというのはルートによって違うが、早い時間遅い時間が無くなったり、遅い時間の見直しが行なわれることにより、行きは良い良い、帰りは怖いという状態にならないか。今まで両方ともあったので利用できたが、今後片一方になり利用できなくなるという可能性がある場合、利用者がもっと減っていく可能性がある。他にも影響が出てくるということで、その辺の利用を見た上での減便という対応になっているのかどうか。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・運休に対する料金の改定は、正式に決定した段階で、ご利用者の方からご要望があれば払い戻し等の対応はとらなければいけないと思っている。 ・運賃自体については、一般定期の金額はある程度するが、今出ている定期

	<p>は 3,000 円のシルバー定期がほとんどという現状である。シルバー定期の料金については、現段階では 3,000 円は高いという形ではないと思っているので、維持したいとは思っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝便と夕便の関係については、現在、通勤に使われている便は南部ルートが主になっている。先ほどの利用状況を見ていただくと分かるように、北部ルート、東部ルートの通勤、通学に使われる時間帯のバスというのは、ほとんど乗られていない。また南部ルートについても、朝についてはバスを使って、帰りは迎えに来てもらうといった方が多いと聞いている。先ほど言われたように、夕便を無くすことによって朝便の利用者も減るといったようなことについては、あまり危惧していない。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・実際の利用実態を見て、そういう判断をされたということだと思う。 ・他にご意見、ご質問等よろしいか。
西尾委員 （中部運輸局）	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の新設の結果があるということなので、路上等のバス停の場合、安全上の確認が事前に行われているかどうか、あるいは前面の住宅にお住まいになってみえる方の了承とか、どんな形で事前調整が行われているか、ご説明いただきたい。 ・ダイヤ変更の関係については、減便であるとか、系統をカットするという計画がほとんどなので、実際に利用されている方が少なかったとしてもおみえになるというのは事実であるので、その辺の利用者への周知等、今後の計画なども教えていただきたい。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の新設については、公安委員会に事前に確認をさせていただき、この場所で設置できるだろうという答えをいただいている。停める場所は、ちょうど病院のところに停めるので、そちらの病院の許可も頂いている。 ・利用者への周知については、広報等での連絡も当然必要であるが、それプラス、ダイヤ改正をした場合については、ダイヤ表を全戸にお配りし、周知をしていきたいと思っている。
代理 崎下氏 （県交通対策課）	<ul style="list-style-type: none"> ・全ルート日曜祝日運休という話だが、ルート毎の 1 日当たりの利用者数が 1 日当たり 0.何人で、少ないからカットするというのは非常に分かり易いが、日曜祝日の場合は、少ないとはいえ平日の約半分、1 日当たり 80 人の利用がある。更に、なぜ日曜祝日が少ないのかという先ほどの質問に対しては、福祉バスからの流れがあって、福祉施設が休館日になるところは少なくなるというお答えだった。ということは、日曜祝日に利用されている方は、元々福祉バス時代には利用していなかったが、新たにこのコミュバスになったことによって利用出来るようになった方が利用されているのではないかという考え方もできると思う。そういう利用者の方が、毎日 80 人ほどいる中で、4 月からは止めますよということについて、今利用者への周知ということもあるが、この運休をするという説明をどのようにされるのか。 ・前回 11 月の協議会で、今回の参考資料で出ているが、一番右側に「バス停の見直し」「ダイヤの見直し」「運行方法の見直し」とある。今後こういう方向でやることを検討しますよというのが、前回 11 月の協議会で言われていた。「ダイヤの見直し」の関係は、今説明のあったダイヤ変更に大体盛り込まれているなど見ていたのだが、「バス停の見直し」の中で、西部臨海部のバス停見直し(大日本木材防腐バス停の移転)というのがあったが、今回これが変更案の中には含まれていないのはなぜか。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・日曜祝日全ての便を運休するのはいかがなものかということだと思う。費用対効果という言葉がある。確かに新しく開発された乗客の方かもしれない。ただ、費用のことになってしまうが、現在、1 年間に、バスの運行に

	<p>対し、約1億3,400万ほどかかっているのが現状である。それに対して、日曜祝日を休止することにより、約3,000万という金額が浮いてくる。かなり財政が厳しいという現状の中で、この3,000万というものの大きさを考えたときに、現在の日曜祝日の休止というのも一つの大きな方向ではないかということで提案させていただいている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西部臨海部の関連については、全体的に利用数が伸び悩んでいるのは確かであるが、西部臨海部を飛ばすという計画は現段階では持っていない。今後の見直しの中で出てくる可能性はあるが、その中でひとつのバス停を除いたことによる時間的な短縮、ルートの変更といったものはないので、現段階では現在の4箇所を残していきたいということで、変更案からは外させていただいている。
代理 崎下氏 (県交通対策課)	<ul style="list-style-type: none"> ・2つ目のご回答のところ、路線の位置を移動させると前回の会議のときには理解していたのだが、そういうことではなくて、停車するバス停かどうかという意味合いか。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的には、ルートを変えるという感覚ではなかった。11月の段階でもそういう考えであった。その中で、利用が少ない、ほぼゼロに近いというバス停については廃止したらどうか、または別の場所を探したらどうかという話があったが、企業アンケート等を見ても、新しくバスを利用するという企業自体があまりなかった。そういうことも含め、現段階では廃止等、移転等を行わない現状どおりの案で、11月のときとは変わっているが、やらせていただきたいという形の提案である。
福田委員 (民生委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車数からみると、さっきの工業地帯の方へ行く人がずいぶん少ないようだが、それはどういう理由か。時間帯なのか。原因は分かっているのか。あそこまで行っている割には乗車率が悪いようだ。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・前年度に行った企業アンケートで臨海部の方のご意見をいろいろ伺った。その中で、便利なところに来れば乗ってみたいというご意見がたくさんあった。企業全部ではないが聞き取りを行ったときも、時間的に合うところであれば乗りたいというお話があった。あるひとつの企業では、現在の便の時間帯であるならば利用出来るというお話を伺ったので、この時間設定をさせていただいた。それに対して、利用が伸びてないという現実もあるので、将来的に見直しはあるかもしれないが、現段階ではもう少し様子を見たいということで、この案にさせていただいている。
永山委員 (タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・日祝日の運行を止めるということの理由付けとして、事務局の方から費用対効果というお話も出たが、そうではなくて、やはり平日、皆さんが必要なコミュニティバスをきちんと維持していくために、全体の市税の使い方の中で効率的にやっつけていかざるを得ないと。基本的にはやはり、日祝日には家族で団欒ということもあろうかと思う。平日はそれに対してやはり高齢者も含めてきちんと足を確保しなきゃいかんと。それをきちんと維持していくために、そういうことを見直ししていかざるを得ないということが、考え方としてはあるのではないかと。余分なことだがそんな感じを受けた。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・実際的には、このバス自体を無くさないためにどうするかということを考えている。そのためにはいかに経費を節減しながらできるかということなので、そういった意味で申し上げた。言葉足らずで申し訳ない。
議長 (山崎先生)	<ul style="list-style-type: none"> ・今言っていたように、土日はある程度家族の方が送迎も可能だったりするという話もあるようなので、そういった考え方を少し整理して、住民に向けて説明する上では、単にお金をかけないよというだけではなく、そのあたりの言い方をうまく言った方がいいかもしれない。

	<ul style="list-style-type: none"> ・他によろしいか。
西尾委員 (中部運輸局)	<ul style="list-style-type: none"> ・私は立場上、他の市町の協議会にもいろいろ参加をさせていただいているが、サービスが低下するこういった改正を行う場合、こういう協議会で決めてしまったから住民の方に知らせるといった形を取ると、反対意見があつて、実施がなかなかうまく運ばないというようなケースもある。今回は、4月からということで、3ヶ月を切っており、なかなか難しい状況ではあるが、前広に周知をしていっていただく、今、ご質問に対してお答えをされたように、なぜこういうことをしなくちゃいけないのか、きちんと説明していただくということを、ぜひしっかりとおやりいただくということを、ひとつお願いしたいと思う。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・住民の方からいろいろなご意見をいただいている。また、議会等からもご意見をいただいている。今のことも参考にさせていただきながら、そういったことに対し真摯にご説明していくということで考えている。
服部市長	<ul style="list-style-type: none"> ・日祭日に於いても1日当たり80人前後の方がご利用いただいております、ダイヤの改正以後は若干増えており、また、南部ルートは約7割という形で乗降していただいております、それは大変大きなウエートを占めているのが現状である。そういう現状の中で、日祭日における休便に対して、きちんとした説明をすると同時に、暫定期間を設けていかなければいけないのかなとも考えている。そのようなことを含めて、市民の理解をいただきたいと思っている。
議長 (山崎先生)	<ul style="list-style-type: none"> ・他によろしいか。 ・本日もご提示いただいた改正案に関し、この協議会で決議、承認をいただきたい。 ・こちらの案にご承認いただけるか。
各委員	(承認)
議長 (山崎先生)	<ul style="list-style-type: none"> ・この協議会で承認いただいた。 ・若干細かい修正等、今後あるかもしれないが、事務局に一任ということでよろしいか。 ・3つ目、事後評価について、事務局の方からご説明をお願いします。
事務局	<p>今年度のコミュニティバス実証運行2年目の計画事業に係る事後評価を国に提出する必要があるため、その内容として、資料3をご説明する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事後評価につきましては、5項目ある。 ・評価の5項目は、Ⅰ総合評価、Ⅱ計画事業の実施、Ⅲ具体的評価、Ⅳ自立性・持続性、Ⅴ住民参加等による地域関係者の実質的な合意形成である。 ・「Ⅰ総合評価」について要点説明 ・「Ⅱ計画事業の実施」について要点説明 ・「Ⅲ具体的評価」について要点説明 ・「Ⅳ自立性・持続性」について要点説明 ・「Ⅴ住民参加等による地域関係者の実質的な合意形成」について要点説明 <p>【資料の朗読】</p>
議長 (山崎先生)	<ul style="list-style-type: none"> ・本年度は昨年度に引き続き、国から補助金をいただいてこの事業を進めてきた。 ・この2年目の評価を、このような形で事後評価をし、国に提出していく。 ・何か意見等はないか。
伊藤委員 (議会議長)	<ul style="list-style-type: none"> ・この原案は、国に補助金をもらわないかんということで、わからんことはないが、基本的には大きな声があがっていることだけは間違いない。 ・議会で承認と言われるが、市長も大変答弁に困っている。 ・もっとコースをきちんとしないといかんと思う。ウナギの寝床のような、

	<p>福祉バスを充当した、ぐるぐる回ったようなものではよくない。抜本的なダイヤ改正をして、例えばすべて 500 メートル間隔にする。2 つの停留所を 1 つにすることもできる。佐古木の駅の竜頭のところも、本通の 1 本のところにバス停をつくれればそれでよい。例えば、平島あたりも地域開発がされ、全体的な人口密度も変わっており、道路整備も進んでいくので、それに対応した、利用者に便利なダイヤをつくれればよい。経費の面からみても、3,000 万の出し方というのはある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通としては、国の補助金をいただきながら、福祉からの転換等も含め、住民の皆さんの利便性に対してもご理解をいただきながら、進めていることは現実である。 ・単純に評価といわれても、総合的に多くの課題を持っているのではないかと私は思っている。 ・市民からも、地域交通、地域バスのあり方自身にも大きな関心が寄せられてきている。そういう市民の意見を真摯に受けとめ、対応をお願いしたいと思う。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・このコミュニティバスは、6 月から運行して一度改正し、また 4 月に変えようということで、どのルートが正解で、どういう仕組みが正解かというのはまだ模索中である。まだこれならいけるというのがないと思う。 ・当然社会の状況も変わってくるし、土地利用も変わってくるし、毎年見直しを図りながら、より良いものをつくっていくという流れでここまで来ていると思う。 ・今後もこういった形で検討しながら、評価をしながら進めていくことになるのではないかと思う。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・非常に難しい問題である。 ・前回の提案の中に、サイクル&バスライドという提案をさせていただいた。拠点をつくり、そこまでは各自来ていただき、その中でより直線に近い形のバスを運行するというもので、それも念頭においてやっている。 ・現実的には、市民の方の声として出てくるのは、以前あったバス停がなくなったのはどうしてか、それに対してなんとか対応しろ、という意見が一番多い。また、自分の家が、簡単にいうとお年を召したということもあるが、200、300 メートル先のバス停を使うのは無理だから市がなんとかしろというご意見もたくさんいただく。 ・効率的なことを考えれば、直線を結ぶルートが最高だと思う。時間的にも短縮でき、利用される方も非常に多くなるということは考えられるが、その反面、以前の福祉バスの流れの中の考え方が根強く残っており、それに対しての要望が一番多いというのも現実である。 ・そのようなことも精査しながら、今後デマンド等も含めた形の中で、検討していくということでご理解いただけたらと思う。
伊藤委員 （議会議長）	<ul style="list-style-type: none"> ・予算の関係も含み、協議会制度のあり方自身もどうなるのかという部分がある。市民とのコンセンサスの問題も残ってくる。 ・国の補助金が今年度 24 年度、200 万ぐらいしかないと言われた。それでも今度は付いたので有り難い話である。 ・少なくとも福祉の部分は、タクシー券が 36 枚渡っている。総合的に、地域公共交通が地域の産業と地域の活性化のためにどうあるべきか考える必要がある。 ・ダイヤの改正に対する説明が、何の目的なのか、そしてまた福祉の事業は何なのか、きちんと分けていかないといけない。今までと同じように、バス停の要望があったからというだけの話では、理解はされないような状況にきているのではないかと思う。

	<ul style="list-style-type: none"> 例えばバス停を減らしていくのであれば、タクシー券はどうしていくのか。日祝日の運休によって得られる 3,000 万のうちの 1,000 万でもあれば、それぞれの地域対策もできないことはない。地域交通でも、間隔をきちんとしたバス停をつくるなど、時間ばかりかけなくても効率的なものができると思う。 反対ではないが、そういう状況も認識してほしい。
服部市長	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行を 3 年でやっという形の中で、まだ途中経過である。 伊藤議長も非常に強い口調で言われているが、この協議会については、もう少し継続させていただき、あるべき地域交通のあり方について、皆さんからご意見をいただきたいと思っている。 今日は、利用実態、今後、大変財政の厳しい状況の中でどうあるべきか、議論をいただいた。これを更に進化させないといけない。だから、今答えを出されるような答弁をされると、私たちとしては大変困る。途中の過程について、よくご理解をいただきながらお話をさせていただきたい。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> 事後評価について、事務局の方から案が出された。 これまでは、3 年目につなげていくための評価であったが、今後これがどうなっていくのか、それから運輸局さんから出していただいた資料も含めて、ここで話いただきたい。
西尾委員 （中部運輸局）	<ul style="list-style-type: none"> この資料は、昨年 12 月の暮れに閣議決定された、平成 24 年度の国の予算の概算決定資料のごく一部である。 内容については、23 年度からの事業ということで、既にご承知をいただいているが、地域公共交通の確保、維持、改善事業という形で、今年度 23 年度から新たに創設されました国の支援制度である。 基本的には、24 年度についても、今年度の内容と変更はなく、引き続き生活交通が危機に瀕している地域などにおいて、地域の関係者による議論を経て、作成された生活交通ネットワーク計画に基づいて実施される取り組みに対して支援をさせていただくという内容になっている。 具体的な事業の内容は、黄色い枠の中に少し書き込みがしてある。 1 つ目が、地域公共交通確保、維持事業で、昨年 22 年度までは、バス運行対策費という形で補助を行っていた公益的な幹線バス系統、これに対する運行費の支援に加え、23 年度からは、これらの公益的なバス路線や鉄道駅などに接続をする地域内のフィーダー系統の運行費についても、一部ではあるが、支援をさせていただくという事業の追加がされている。 2 つ目が、地域公共交通バリア解消促進等事業で、バスやタクシー、鉄道駅や旅客ターミナルなどのバリアフリー化であるとか、あるいは IC カードの導入など、利用環境の改善に対して支援を行うものである。 3 つ目が、地域公共交通調査事業で、地域公共交通の確保、維持、改善のために必要となる調査に対して支援を行うものである。 この 3 つの事業から構成されており、生活交通ネットワーク計画という表現をさせていただいているが、計画策定から設備整備や運行費について、一部ではあるが一体的に支援をさせていただくという内容である。 予算規模は、平成 24 年度の予算額としては 332 億円で、今年度 23 年度の当初予算が 305 億円であったので増額になっているが、この 332 億円の中には東日本大震災の被災地における取り組みに対する特例措置の支援額が含まれているので、これを差し引くと、今年度とほぼ同額の予算が確保できたという状況である。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> 来年度以降の新たな枠組みということで、今年度とほぼ同額の予算が確保されたということであった。

	<ul style="list-style-type: none"> ・この中で、弥富市が今申請しているのが、先ほど説明されたフィーダー路線としての、幹線の鉄道につながる枝のバスサービスで、その支援を申請している。 ・タクシーの活用、デマンド交通等、利用の少ない東ルートあたりで何か検討してもよいのではという話が、前回の協議会からも出ていたと思うが、それに対する調査は、3つ目の調査事業に当てはまっているか。
西尾委員 (中部運輸局)	<ul style="list-style-type: none"> ・弥富市さんの場合、連携計画をおつくりいただき、一定の期間、実証運行を含めて公共交通のサービスを提供していくという計画をおつくりになられたが、その計画の中で、ご指摘にもあったように、見直しをかけることは状況の変化により必要な場合が当然あると認識している。 ・調整してみえるデマンドタクシーの導入等を行うための可能性等を調査することに対し、この調査事業の活用をしていただくことは可能である。最終的には、国のフィーダー系統の補助メニューを活用していただくという前提をお持ちいただけるのが一番有り難い。そういう方向性を含めて、検討いただくという形で調査をしていただきたい。最終的にここでマルになるという確約はできないが、運輸支局としては、本局、本省の方に活用ができるように働きかけをしていきたいと思っている。
服部市長	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバスについては、今日の読売新聞を見ていただくと、三重県の玉城町で、大学の先生のご指導の下にうまくやっておられるということで、私どもの事務局の横江がその現地にも行き勉強をさせていただいておる途中である。 ・平成24年度は、それも織り込みながら、この地域公共バス、地域の公共交通の中で、新たな取り組みも勉強させていただきたい。 ・特に東部ルート等、別の運行形態を模索していきたいとも思っているので、よろしく願い申し上げます。 ・全体としても、まだまだ不完全なところも多い。ご承知のように、公共バスの7割、私営バスの9割は赤字路線という形の中で撤退もされている。その後のルートに対しては、大変厳しい、難しい問題が山積している。そういった中で、皆様のご意見をいただきながら、地域公共交通という形のあり方を、今後共弥富市としては模索をしていきたいと思っているので、どうぞご尽力いただけるようお願い申し上げます。
議長 (山崎先生)	<ul style="list-style-type: none"> ・来年度、タクシー等を検討していくに当たり、先ほど伊藤議長さんが言われた、タクシー券を配布しているという部分も併せて考えていかなければいけない。 ・行政としては、交通の部門と福祉部門が、まったく縦割り行政で連結されていないような状態で、同じようなことをやっている状況はよろしくない。そのあたりも総合的に考えていくべきと思われる。 ・この議事としては、事後評価、これまで2年やってきた枠組み、活性化・再生事業の中での評価ということで、こういった形で評価をまとめている。 ・今後、運輸局さんへ提出していく中で、表現の仕方等細かいところは変えていくべきところはあるかと思う。
西尾委員 (中部運輸局)	<ul style="list-style-type: none"> ・評価という形で、これを見させていただいてお返しするという作業をする。無理に変えてくださいと申し上げるのもおかしい話になる。 ・もし、取り組みとして不足があるとか、もうちょっとがんばっていただけたらよかったというようなことがあれば、コメントを付けてお返しさせていただくという方法もある。どうしても変えなくてはいけないという部分があれば、その辺はじっくりと相談をさせていただいて対応させていただ

	<p>きたいと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1つ確認だが、本格運行について実質的な合意形成が成されたとか、今の段階ではまだ現在進行形である部分が過去形で書かれている部分があるが、24年度の事業計画に出てくる内容もあり、その辺がちょっと微妙だなというのは感想としてある。その辺もまた見ていただきたい。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・文面については、検討させていただきたい。
西尾委員 （中部運輸局）	<ul style="list-style-type: none"> ・年度内にもう1回やられるご予定はおありか。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・3月に行く予定である。
西尾委員 （中部運輸局）	<ul style="list-style-type: none"> ・そのときにまた資料を出されるのであれば、4月から3月の計画の間で年度計画が出され、承認もされるということになると思う。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・細かい表現は見直すところはあるかと思うが、この評価を提出していくということで、承認いただけるか。
各委員	（承認）
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・事後評価案はこれで承認された。事務局の方で手続きを進めていただきたい。 ・最後、その他として、事務局の方から報告がある。
事務局（横江）	<ul style="list-style-type: none"> ・きんちゃんバスの利用促進活動について2点ご報告がある。 <p>【無料お試し乗車券について説明】</p> <p>【サイクル&バスライドについて説明】</p>
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・2点ほどご報告があった。 ・「お試し乗車券」は配られたということ、「サイクル&バスライド」については今後やっていくというお話であった。 ・何かご意見、ご質問はあるか。 ・「お試し乗車券」を使われた方の簡単なアンケートを取ることで、それで実態がちょっと見え、今後そういう利用者が定着していくと、今後の評価に使っていけるかなということ、非常にいい取組みだと思う。 ・以上で、本日の議題はすべて終了。 ・最後に、事務局から連絡等をお願いする。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・次回、第4回協議会は、3月中旬から下旬を予定している。日程が決まり次第皆様にご案内するので、ご協力をよろしく願います。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・もう1回、年度末にあるということですのでよろしく願います。
服部市長	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通という形で開始をし、1年8ヶ月が経過する。その間、いろいろなご意見をいただきながら、改善、あるいはいろんな形においては改正という形のものやってきました。しかし、改めるべきは改め、今日ご協議いただいた中での皆さんのご意見を参考にさせていただき、改善をしていきたいと思っている。 ・国土交通省の方からは、今日は23年度並みの予算計上をされているということに対して、私共も力強く思う。私共としての公共交通が、皆さんのご意見をいただきながらしっかりとしたものにしていきたいと思っている。また、新しい方式を考えながらやっていかなければならないとも思っている。今後共どうぞよろしくお願い申し上げます。
議長（山崎先生）	<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終了する。今後ともご協力をお願い申し上げます。
	以上