

第2回「弥富市地域公共交通活性化協議会」 議事録

平成 23年 11月 17日 (木)

時間 午後 2 時 30 分から

場所 弥富市 図書館視聴覚室

○議 事

議長 (山崎先生)	<p>○開会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定刻となりましたので、ただいまから、平成23年度第2回弥富市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。 <p>弥富市長挨拶</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最初に、服部 弥富市長 よりごあいさつ頂きます。
服部市長	<ul style="list-style-type: none"> ・市長挨拶
議長 (山崎先生)	<ul style="list-style-type: none"> ・ありがとうございました。※資料の確認
事務局	<p>○資料の確認</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 2 : 問題点・課題、運行形態の改善方策の検討 (案) 資料 3 - 1 : サイクル&バスライドについて 資料 3 - 2 : 無料お試し乗車券について 参考資料 : きんちゃんバス周知活動について (報告)、ペーパークラフト
議長 (山崎先生)	<ul style="list-style-type: none"> ・それでは、議題に入りたいと思う。事務局より、議題 (1) 調査結果報告について説明していただく。
事務局	<p>○議題 (1) 調査結果報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者実態調査結果として資料 1 - 1 を説明する。 ・説明をする前に 1 点修正がある。 ・1 ページの上部にある「1. コミュニティバスの乗車実績」という箇所の期間が、平成 22 年 7 月から平成 23 年 9 月となっているが、正しくは、運行開始日である平成 22 年 6 月 21 日からとなる。 ・それでは、説明に入らせて頂く。 ・ここでは、平成 22 年 6 月 21 日～平成 23 年 9 月末までの約 15 ヶ月間の乗車実績と、補足調査として計 4 週間に渡って実施したバス停乗降者数調査の結果について報告する。 ・また、前回協議会で指摘のあった OD 調査も追加で実施しているので、参考として本資料末に記載している。 ・まず、コミュニティバスの乗車実績についてです。 ・H23.4 のダイヤ改正後、改正前より夜便の減便を行ったが、9 月までは昨年同月と比較して利用者は増加傾向であり、ルート別では南部ルートが多くなっている。 ・2 ページ目に記載している平日 1 日当たり平均乗車人員表では、H23.4 のダイヤ改正後、南部ルートでは横ばい傾向となっているが、北部・東部ルートでは増加傾向となっている。

- ・一方、休日では H23.4 のダイヤ改正後増加傾向だったが、8 月以降に減少傾向に転じている。
 - ・3 ページ目には、ダイヤ改正前後の期間での 1 日当たり平均乗車人員を示しており、南部ルートは平日以外は増加していることが見て取れる。
- ・次に、ルート別、バス停別の乗車人数についてです。
 - ・表の見方として、表中の青色点線の四角で囲んである箇所は増加傾向のバス停、赤色は減少傾向のバス停で、ベージュ色で塗られているバス停「例えばイオンタウン」は、今年度の改正にて追加となった新規バス停です。
 - ・【北部ルート】では、平日では H23.4 のダイヤ改正後「総合福祉センター」「佐古木駅」「弥富市役所」の利用者が増加している。
 - ・また、5 ページ目にある休日では、H23.4 のダイヤ改正後「イオンタウン」「弥富市役所」の利用者が増加している。
 - ・一方で「近鉄弥富駅北口」の利用者が平日・休日ともに減少している。
 - ・次に【南部ルート】では、平日では、H23.4 のダイヤ改正後「トレーニングセンター」の利用者が増加している。
 - ・また、7 ページ目にある休日では、H23.4 のダイヤ改正後「トレーニングセンター」の利用者が増加している。
 - ・一方で、平日・休日とも「近鉄弥富駅南口」「弥富市役所」で利用者が減少している。
 - ・次に【東部ルート】では、H23.4 のダイヤ改正後「十四山総合福祉センター」「鮫ヶ地」の利用者が増加している。
 - ・一方で、平日・休日とも「佐古木駅」で利用者が減少している。
- ・続いて、バス停乗降者数調査結果についてです。
 - ・一回一週間ずつ 4 回、合計 28 日間調査を行った。
 - ・その中で 9 月の 20・21 日については台風の影響で特異な日となったので、この 2 日を除いてデータ集計をした。
 - ・まず、ルート別乗車人員の推移ですが、どのルートも日曜日が最も少なく、月曜日、土曜日と比較的少なくなっている。また、火・金曜日の利用が多くなっているなど、利用傾向は似通っている。
 - ・次に、ルート別便別乗車人員の推移についてです。
 - ・【北部ルート】では、平日・休日ともに 9:00 便の利用者が多く、朝の早い時間帯の便、夕の遅い時間帯の便の利用者が少なくなっている。
 - ・【南部ルート】では、平日・休日ともに 9:15 便の利用者が多くなっている。
 - ・【東部ルート】では、平日・休日ともに朝の早い時間帯の便、夕の遅い時間帯の便の利用者が少なくなっている。
- ・次に、ルート別バス停別乗降車人員の推移についてです。
 - ・【北部ルート】では、「総合福祉センター」「弥富市役所」などの利用者が多くなっている。
 - ・16 ページには、停留所間でバス内に何人の人が乗っていたのかを表した図を載せている。この図を見ると北側の方の利用が少ないことが見て取れるかと思う。
 - ・【南部ルート】では、「近鉄弥富駅南口」「弥富市役所」などの利用者が多くなっている。
 - ・19～20 ページには、停留所間でバス内に何人の人が乗っていたのかを表した図を載せている。この図を見ると南側の方の利用が少ないことが見て

	<p>取れるかと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・【東部ルート】では、「総合福祉センター」「十四山総合福祉センター」などの利用者が多くなっている。 ・23 ページには、停留所間でバス内に何人の人が乗っていたのかを表した図を載せている。この図を見ると JA 支援センターなど十四山地区の西川で利用が少ないことが見て取れるかと思う。 ・24 ページ以降には、OD 調査の結果を参考に掲載している。 ・表の見方としては、縦が乗車停留所名となっており、横が降車となっている。 ・例えば、北部ルートの平日の結果では、「総合福祉センター」で乗り、「くわしん弥富支店」で降りた人は4人であった。これをこの表で見ると、乗車バス停を縦側の4番目の「総合福祉センター」の行と、降車バス停を横側の2番目の「くわしん弥富支店」の列が交差するところに「4」という数値が入っている。 ・続いて、モニタリング調査結果として資料1-2を説明する。 ・モニタリング調査としては、「住民アンケート」と「企業アンケート」の2種類の調査を実施している。 ・住民アンケートに関しては、弥富市内に居住する16歳以上の住民2,000名と区長会・女性の会・福寿会・PTAの4団体にご協力いただき実施し、合計2,076名の配布で回収数は945名、回収率は45.5%となっている。 ・企業アンケートについては、弥富市の臨海部に立地する企業134社を対象に実施し、回収数は43社、回収率は32.2%となっている。 ・まず、住民アンケートの結果について報告する。 ・1-1. 個人属性としては、全年代の方からほぼ均等に回答を得ており、回答者の約7割がバス停まで5分以内に居住している。 ・1-2. 新時刻表については、回答者の約半数が新時刻表をきちんと管理しており、バス利用者だけで見ると8割以上の方がきちんと管理している。 ・見やすさは「普通」が約4割と最も高くなっており、改善して欲しい点としては「特にない」が約半数と最も高く、次いで「文字を大きくして欲しい」の順となっている。 ・1-3. 総合福祉センター、イオンタウンへの乗り入れについてですが、総合福祉センターへの乗り入れ、イオンタウンへの乗り入れともに、「知らなかった」が約3割と最も高く、次いで「変わらない」の順となっている。 ・これをバス利用者だけに絞ってみると、総合福祉センターへの乗り入れについては約4割、イオンタウンへの乗り入れについては約6割の人が便利になったと回答している。 ・1-4. 定期券、シルバーパスについてですが、定期券、シルバーパスともに、「知らなかった」との回答が半数以上を占めている。 ・シルバーパスについて利用者可能な65歳以上に絞ってみると、「シルバーパスを知っていたが利用していない」との回答が約5割と最も高く、「シルバーパスを知らなかった」との回答も約3割と高くなっている。 ・1-5. きんちゃんバスの利用状況についてですが、きんちゃんバスを「利用している」との回答は、全体の約1割となっており、利用の頻度は「月に1~2回」が半数と最も高くなっている。
--	--

- ・利用目的は、「買い物」「公共施設への用事・利用」が約4割と高く、「通院」も比較的高くなっている。
 - ・利用していない人の理由としては、「便数が少ない」が約3割と最も高く、次いで「車があるから」の順となっている。
 - ・1-6. きんちゃんバスの満足度については、「運転手や係員の態度」「安全性」についての評価が高くなっている。
 - ・また、「運行時間・便数」についての評価は昨年度と同様に低く、「運行路線・ルート」「車などに比べた所要時間」についての評価は、昨年度に比べて向上している。
 - ・1-7. 新たに設置して欲しいバス停についてですが、新しいバス停の設定要望は「特にない」が約8割と高くなっており、具体的な設置要望箇所としては、「農協十四山支店」「自宅近く」が多くなっている。
 - ・1-8. きんちゃんバス運行についての改善点ですが、「便数の増便」「ダイヤの改正」「バスと鉄道の乗り継ぎ」に対する要望が高くなっており、これらの要望が改善された場合の利用意向としては、全体の約8割が「ますます利用する」「利用していなかったが利用するようになる」と回答している。
 - ・1-9. 運行費用についてですが、「今のままでよい」と回答する人が約3割と最も高くなっており、これをバス利用者だけに絞ってみても、「今のままでよい」と回答する人が約4割と最も高くなっている。
 - ・また、「費用は減らすべき」よりも「費用がかかってもかまわない」の方が高くなっている。
 - ・10 ページに行き、運行費用の負担については、「バスの運賃の値上げ」や「地域住民による費用の一部負担」に関してはそう思わないという回答が高い一方で、「率先してバスに乗るようにする」「企業や商店による費用の一部負担」をすべきと思う回答が高くなっている。
 - ・また、「市の負担もやむを得ない」という回答も高くなっている。
 - ・これをバス利用者だけに絞ってみると、回答の傾向は全体で見た時と似ているが、「率先してバスに乗るようにする」と回答する人が7割以上と全体で見た時に比べて高くなっている。
 - ・また、「市の負担もやむを得ない」と回答する人の割合も全体で見た時に比べて高くなっている。
- ・続いて、企業アンケートの結果について報告する。
- ・2-1. 新時刻表についてですが、4月からの新時刻表については、「知らない」が約半数と高くなっており、約8割が新時刻表について「必要ではない」と回答している。
 - ・2-2. 臨海部のきんちゃんバス運行についてですが、9割以上の事業所において、きんちゃんバスの利用者がいない状況となっている。
 - ・一方で、臨海部のきんちゃんバス運行の必要性については、約半数の事業所が「必要である」と回答している。
 - ・2-3. きんちゃんバスについての改善点についてですが、「運行時刻」「特にない」が最も高くなっており、次いで「バス停の位置」が高くなっている。
 - ・2-4. きんちゃんバスの利用推奨についてですが、今後、通勤等の交通手段としてきんちゃんバスの利用推奨を「考えていない」と回答している企業が半数以上と高くなっている。
- ・説明は以上となる。

議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・今年度4月にバスルート、バス停位置、ダイヤ等の変更を行い半年が経過した。そこでアンケート調査を行ない、その調査結果が出たということである。 ・委員より意見、質問があれば出していただきたい。 ・事務局としては、この利用状況をどう捉えているのか。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・月によって多少のばらつきはあるが、前年度に比較して5%程度、利用率は伸びていると感じている。南部ルートについては、前年比で減少しているが、便数の減少が影響していると考えられる。またほかに何らかの要因があるかもしれないので、検証したい。
永山委員 （タクシー協会）	<ul style="list-style-type: none"> ・データ全体の整理の仕方について。1日当たりの平均乗車人員となっている。一般的にコミュニティバスの場合はこういう資料の作り方が多いが、例えばコストを考えれば運行効率として、1日10回走ってれば1日の合計した数字となるが、1便当たりの平均乗車率はどうか捉えることも必要である。 ・利用者の声も大事であるが、どこかで区切りをつける必要がある。この資料の中でも0.1というバス停は、10日に1人しかそのバス停の利用がないということである。バス事業はバス停が非常に重要であるから、できるだけバス停を増やして利用しやすい様にすることも大事であるが、利用実態を考えた検討も必要だと感じた。 ・「滞留人数」という言葉の使い方であるが、一般的に分かりやすいのかどうか。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・1便当たりの乗車率であるが、バス停の利用率から読み取っていただきたい。細かい数字が必要であれば、また提示させていただきたい。 ・「滞留人数」という言葉は一般にも使うようなので、このまま使わせていただく。
代理 伊藤氏 （バス協会）	<ul style="list-style-type: none"> ・北部や南部ルートでダイヤ改正をした結果、弥富駅北口、近鉄弥富駅南口、市役所等で利用が激減しているが、どういう理由なのか。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・まだ詳しい分析には至っていないが考えられる点として、前年までは駅と駅を結ぶ考えで、駅発、駅着であった。今年の4月からは、福祉センター発着に変更した。今までは南部ルートから弥富の近鉄駅で降りて、乗り継ぎをして福祉センターに行く方も多々あったようである。逆のルートもある。ほかにも要因はあるかもしれないが、そういうこともあって、近鉄弥富駅北口の利用は減少したものと考えている。佐古木駅なども同じような傾向がある。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・前回の協議会でOD調査を実施するよう意見があって、今回参考として調査結果を載せている。公募委員さんもみえるので、少し解説すると、OD調査とはどこから乗って、どこで降りたかというものである。OはOrigin、DはDestinationという英語の略で、出発地と到着地を表し、交通ではこの様なデータの整理の仕方を行う。 ・ほかに意見がないようでしたら、次の議題に進みたい。今の調査結果に基づいた問題点・課題の整理、運行形態の改善策の検討案を示していただく。

事務局	<p>○議題（２）問題点・課題、運行形態の改善方策の検討（案）について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・問題点・課題、運行形態の改善方策（案）として資料2を説明する。 ・実証運行に関わる問題点として、利用者実態調査結果とモニタリング調査結果から整理している。 ・まず、利用者実態調査結果から「乗車実績はダイヤ改正前より改善」「日曜、月曜、土曜の利用が少ない」「利用が少ないバス停、時間帯がある」。モニタリング調査結果から「利用状況が低い」「サービス改善要望は減少」「施策の認知度が低い」「運行経費に係る住民の負担増は望まれていない」「西部臨海部での施策の認知度が低い」「企業におけるバス利用意識が低い」が挙げられる。 ・これらを踏まえ、実証運行の課題として、大きく4つの事項が考えられるのではないかと考えている。 ・「利用者の伸び悩みに対する改善が必要なのではないか」「コミュニティバスの継続的なPR、利用促進活動が必要なのではないか」「ダイヤの改善が必要なのではないか」「地域で守り育てる体制の展開も考える必要があるのではないか」 ・そのような中で、「弥富市が目指す地域公共交通の姿」として、昨年度策定した「地域公共交通総合連携計画」の中では、「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」という3つの大きな方針を定めているので、これらも併せて踏まえ、運行形態の改善方策の検討（案）を整理している。 ・この改善方策の検討（案）に記している事項は、現段階ではあくまでも検討中ということになるので、今回、委員の皆さまからもご意見を頂き、具体的に改善方策を検討していきたいと考えている。 ・まず、大きな方針としましては「周知・利用促進活動に注力を置き、現状の利用実態を踏まえた見直しを実施」することとしている。 ・また改善方策の案としては「周知・利用促進活動の積極的展開」「バス停の見直し」「ダイヤの見直し」「運行方法の見直し」という大きく4つの改善方策の案を示している。 ・「周知・利用促進活動の積極的展開」では、後の議題で詳しく説明する「お試し乗車券」や「サイクルアンドバスライド」をはじめ、シルバーパスの周知活動などを継続的に展開することを考えている。 ・「バス停の見直し」については、利用者のいない西部臨海部の大日本木材防腐バス停の移転を検討する。 ・「ダイヤの見直し」については、利用者の少ない時間帯の便の廃止や、南部ルート西部臨海部への急行便のダイヤ改善を検討する。 ・「運行方法の見直し」については、まずは利用者の少ない「東部ルート」におけるデマンド運行の導入を検討する。 ・また、「北部・南部ルート」については、「東部ルート」の状況等を踏まえ、さらに将来的なデマンド運行の導入について検討することを考えている。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・委員より意見、質問等があれば出していただきたい。
伊藤委員 （議会議長）	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的なバス運行の今後のあり方も見直しになっているが、一番聞きたいことは、運輸局は、国の施策の中で補助金等、地域バスのあり方に対して根本的にどのような基準を持っているのかということである。 ・福祉や地域経済の活性化、交通問題とあわせて総合的に地域活性化バスが運行されてきたが、補助金も今年度までということである。 ・運輸局は、これまでの公共交通で平均1便あたり5名以下は、廃止を許可し

	<p>てきた。そういうものに代わる地域のバスが、公共交通といわれる民間バスの中心部を補い過疎の部分で補足し、地域の活性化バスが運行されることになったと思う。平成19年までの流れで行くといろいろ見直しをしてきた中で、今、地方財政が逼迫した中で、このような形のバスが行政面で運行可能なかどうか。きちんとした根本を押さえてからでないと、大きな課題が出てくると思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県は今までは、地域経済活性化の為にそれぞれの補助金等が出ていたと思うが、そういう状況がここ数年の見直しの中で、地方への財政補助はなくなってきていると思う。財政補助というか、施策面、安全対策、交通施策としてこの地域活性バスがしっかりし、個人と公共交通、地域との関わりの安全施策も大きな課題である。環境エコ、そういうものも公共バスに求められてきている。そういう状況が、地域の大きな柱の地域活性化バスではないかと思う。その部分の一番の底の原則についてお答えいただけるのなら、お答えいただきたい。住民からも、空のバスが本当に地域公共交通かと言われている。事務局、行政が本当に努力をしながら前向きにいろんな知恵を出していただいて、改善施策を行っていくわけだが、きついが、その部分の基準とは何なのか。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・国の全体の流れとしては、地域のバスは地域で、住民も含めて地域に関わる人達みんなを考えていくという基本的な考えの上に成り立っていると思う。答えにくい部分もあるかと思うが、西尾さん、コメントがありましたらよろしく。
西尾委員 （中部運輸局）	<ul style="list-style-type: none"> ・伊藤議長さんがいう根本的なところのお答えになるかどうか分からないが、山崎議長がいうように、地域の公共交通を地域の皆さんで考えていただいて合意形成が得られたものは、一定の基準はあるが、支援をするというスタンスに変わってきている。これは最近のトレンドである。 ・地域公共交通活性化総合事業という形で補助が始まったのが、平成19年の10月である。この補助制度のスキームは、それまで市域の中で完結するコミュニティバスなどに対しては、国の補助は基本的にはなかった。新しく法律に基づく法定協議会を立ち上げ、地域で協議をし、合意をした交通については平成19年10月の時点では、実証運行という位置付けの中で3年間補助をするというものであった。それが事業仕分けにより、事業が廃止になってしまった。平成23年度はなんとか、経過措置で補助が出ることとなった。平成23年度以降の新しいスキームは、地域公共交通確保維持改善事業という形で、従来から国と県が協調して地域間を走る幹線バスなどに対する補助金に加えて、それに接続するフィーダー路線と呼ぶ路線にも補助をさせていただく形で、これは先ほど申し上げた活性化再生総合事業の仕組みと同じようなイメージで、地域で合意のあった交通に対して、これも基準はあるが、基準を満たせば支援をさせていただくという、そんな形でスキームが変わってきた。 ・本年度から始まっている地域公共交通確保維持改善事業については、実証運行ではなく、本格運行として運行を始めるものに対して補助をさせてい

	<p>ただくので、立ち上がり3年間という制限は付いていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・根本的な話ではないかもしれないが、国のスキームの概要である。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・県の交通対策課としては、何かあるか。
代理 小椋氏 （県交通対策課）	<ul style="list-style-type: none"> ・お答えできることは、正直いってない。
伊藤委員 （議会議長）	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通は、平均1便5名以下のところは、地域の経済対策として地域活性化バス対策費というものが出ていたはずである。ここに三重交通さんがみえるけれども、実は私はかつてバス会社に所属していたものだから。基本的な公共交通の施策として、そういう部分があった。 ・現実、三重交通の路線が廃止になったわけである。そういう部分を通して活性化バスが運行している状況は、地域の住民からすると、運輸行政の大きな変化の中に地域活性化バスがあると。3年間の立ち上がりなので、3年間で基本をと言われた。弥富市の場合は、もともとは福祉バスであった。 ・現状の中で、バス事業の決算をしてみれば、考えられないくらいの行政負担である。採算面からいくと、8割方、赤字といっても過言ではない。来年、再来年以降、非常に苦境に立たされる気がする。ですので、根本的な国と県の支援状況をお尋ねしたわけである。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・民間では営業が成り立たない路線に行政が手を入れていくわけだから、無駄なことはしてはいけないが、採算の話は別問題であると思う。
服部市長	<ul style="list-style-type: none"> ・約1年半運行してきた。各委員の皆様には様々な検討をしていただきスタートしたバスであるが、現状は今見ていただいたとおりである。これは弥富市だけの問題ではなくて、この様なコミュニティバスは、どこの地域でも大変困っている状況である。 ・現在、バスの運行には1億2千万円かかっており、その中で国の補助金は約5千万円である。来年には補助金は、ほんの一部しかいただけない状況になる。 ・4月からルートやダイヤ、バス停などを検討して、いろいろと改善してきたが現状は今、報告があったとおりである。今後、この現状を続けていけば、来年度からは国の補助も大幅になくなり、市の負担は増えるばかりである。委員の皆さまに改善策の検討をしていただき、それをまた次のステップに生かしたいと思う。大変厳しい状況であることを認識の上、今後の改善策についてご意見をいただきたい。 ・尾張9市、愛知県市長会でも、これまでどおりの継続的な補助を国に要望はしているが、いまだご回答がないのが現状である。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・市の財政を考えると難しいところだが、住民、企業、事業者がみんな一緒になって考えないといけない。 ・国には国の役割があり、全国に目を向けなければならない。比較的都市部にある弥富市のような地方都市に比べて、もっと大変な状況の所はたくさんある。まったく高齢者の足がないような中山間地域はいたる所にある。そういったことも考えると、なかなか国にたよってばかりもいられない。 ・市が1億何千万を出すかどうかは市の方針であり、住民がそれを認めるの

	<p>ならそれでよいと思う。正直に言って、少しお金がかかり過ぎている部分もあるかと思う。このサービスレベルにしては、ちょっと高すぎるかなという気もする。そのあたりも含めて、今後検討していくべきであると思う。</p>
<p>永山委員 (タクシー協会)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・戦後、日本の乗り合いバスの歴史は 60 年以上ある。その中でモータリゼーションの進化の中で、交通形態もずいぶんと変わってきた。自家用車も普及した。従来は民営バスが、くまなく地域をカバーしていた。第 1 種、第 2 種といった乗り合いバスの分類がかつてあったと思う。例えば第 3 種だと、5 名だったのか、3 名だったのか記憶が定かではないが、利用者が少ないところは民営バスは運行しないという制度の流れもある。そういった経済環境が変わってくる中で、しかも少子高齢化も進展している。ハンディキャップを持った方も含め、自家用車に頼ることができない方々もみえると思う。自治体が、どのようにそういった人達の支援をしていくのかというのが、コミュニティバスが本来持っている意味だと思う。シビルミニマムとして、地域の自治体として最低限の住民の足をカバーしていくかということが大事である。 ・例えば弥富市の場合、より高いレベルの通勤・通学も含めた総合交通のような認識で、当初スタートしたような記憶がある。そういう形になると、ダイヤも密度を上げて時間帯も拡大していくことになる。そうするとコストもどんどんかかる。けれども、このような実態調査をしてみると、ダイヤ変更によっても利用拡大されていないことがわかる。 ・私は日進市に住んでいるが、昼間はお客さんは全然乗っていない。昔は乗り合いバスといったが、空気を運んでいるようである。お客さんが乗っていないと乗務員も元気が出ない。コミュニティバスというのは、「さあ乗れ」と言われても、車を持っている方は乗らないと思う。そこで市の財政とのバランスの中で、もちろん国の助成に期待する部分もあると思うが、自分達の地域社会の問題として、どこまで事業をやるのかと。ちょっと視点が違うかもしれないが、そのようなことも認識しておくことも必要かなと、私はそのように感じている。
<p>議長 (山崎先生)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・話が国を巻き込んだ公共交通政策そのものになってしまっている部分があるが、話を戻して、今、運行形態の改善方策の検討案として事務局からいくつかの項目を提示していただいているが、こちらを一つ一つ見ていただいて、意見をうかがいたい。 ・改善方策案の中に、周知、利用促進活動としていくつか出ている。このうちいくつかは、後ほど報告していただければと思う。実際に、今年度始めるものもあるようである。バス停の見直しや、ダイヤの見直しなど、実際の運行内容に関して改善していくものもある。 ・バス停、ダイヤの見直しのところで、具体的な案を挙げてあるが、事務局としてはいつのタイミングで改変を行う予定なのか。
<p>事務局 (伊藤)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・目標としては、4 月から改変したい。通勤・通学等に利用される方に対して定期券発行もあるので、できれば 4 月に実施したい。
<p>議長 (山崎先生)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・4 月の改変となると、この会議は公共交通会議も兼ねているので 12 月か。

西尾委員 (中部運輸局)	<ul style="list-style-type: none"> ・中身を見ると路線の変更ではないので、手続き的にはそれほど難しくなく、審査期間も長くは必要ないと思うが、改変の計画をもう少し具体化していただかないと、私共としても審査に必要な期間は明言できない。
議長 (山崎先生)	<ul style="list-style-type: none"> ・いずれにしても、公共交通会議の承認が必要である。
西尾委員 (中部運輸局)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通会議で承認を得たあと、事業者さんからバス事業の許認可の手続きをしていただく必要がある。それから、平成 23 年度に新しくできた地域公共交通確保維持改善事業に関わる補助を受けるとなると、そのネットワーク計画も作成していただく作業も必要になる。作業はいろいろとあるので、あまり時間がないという認識をお持ちいただきたい。
議長 (山崎先生)	<ul style="list-style-type: none"> ・確かに利用状況を見ると、効率的な運行の上からも不要な便もあるようなので、そのあたりの具体的な改変案を早めに作成して、スケジュールを詰めていただきたい。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局としては、12 月末か 1 月初めに協議会を開催して、提案したいと思っているのでよろしくお願ひしたい。
議長 (山崎先生)	<ul style="list-style-type: none"> ・ほかに、ご意見、ご質問はいかがだろうか。
代理 小椋氏 (県交通対策課)	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の運行形態の改善策の検討案で、「周知・利用促進活動の積極的展開」の中の一番最後、企業にモビリティマネジメントの展開とあるが、先ほどの企業アンケートの中で、回答がない企業が 100 社近くある。企業は住民アンケートと違って無作為ではないので、もう少し企業のニーズを聞いて、それに即した対応策を行ったらどうかと思う。企業によっては、回答した会社は利用する予定がないようであるが、ルート次第によっては利用が増える可能性はある。 ・このコミュニティバスの目的は、企業向けではないかもしれないが、企業に対してはもう少しフォローした方がいいのかなど。それをふまえた検討をもう少し盛り込んではどうかと思った。
議長 (山崎先生)	<ul style="list-style-type: none"> ・私も同じようなことを思った。今回のアンケートで、必要だと言いつつも実際には使っていないという実態が見えたので、これをちゃんとフィードバックして、結果を企業に見せて、廃止や別の対応策を考えていくべきかなと思う。 ・事務局としては、今の県の意見に対していかがだろうか。
事務局 (伊藤)	<ul style="list-style-type: none"> ・企業アンケートは、去年と今年で連続で行っているが、昨年は 50 件の回答であったが、今年は少し回収率が悪かった。その中で「実際に使ってみよう」という回答が少ないのが現実である。原因の一つとして運行時間の問題、あとかなり広い臨海部をカバーしなければいけないことがある。 ・今の調査結果を企業側に戻すという事は当然のことであり、今後検討する。
議長 (山崎先生)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を企業の通勤に対応させるとなると、どうしても必要なら企業が協賛金を出すとかが、そういったやり方もあると思う。そのあたりも検討していただきたい。 ・運行方法の見直しのところでデマンド運行の導入とあるが、デマンド運行とは、需要に応じてバスを走らせるというものである。タクシーとは違って、タクシーは完全なデマンドな交通であるけれども、予約制で乗り合う

	<p>バスの運行方法である。ダイヤや時刻表はなく、路線もないケースもある。デマンド運行で何か具体的に考えているところがあったら、説明していただきたい。</p>
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・今の弥富市のコミュニティバスは、いわゆるコミュニティバスの部分と福祉バスの部分を併せ持つ運行となっている。福祉的な関係で、例えば病院に行く為に不便であるといった意見もたくさんいただいている。そういった話の解決策の方法として、デマンド運行を考えている。今日は飛島さんに来ていただいているが、飛島さんでは、海南病院行きデマンドタクシーの運行を行っている。 ・全国的にデマンド運行は行われていて、新聞にも、カラバスが「元気バス」になったという玉城町の事例が載っていたが、今週、担当が視察に行つて内容を確認してきた。カラのバスをなくす事に対しては、非常に有効な方法だと思う。経費等の細かい検討はまだであるが、今後検討するに値する運行方法と思っている。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・ほかに意見はよろしいだろうか。 ・意見がなければ、最後の議題に移る。事務局より、具体的な利用促進策について説明していただく。
事務局	<p>○議題（3）利用促進策について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・（3）利用促進策として資料3-1 サイクル&バスライドについて説明する。 ・バス利用者の利便性の向上と新たな需要の掘り起こしを目的に、サイクル&バスライド駐輪場を設置することを考えている。 ・サイクル&バスライド駐輪場は、主要な目的地である「総合福祉センター」や「近鉄弥富駅」から距離が離れ、既存バス停と近接する公共施設内の既存駐輪場の一部を利用するものとし、「十四山総合福祉センター」「十四山支所」「鍋田支所」「南部コミュニティセンター」の計4箇所に設置することを予定している。 ・なお、運用方法としては、料金は無料とし、既存駐輪場にポスターや看板を設置し、バス利用者も駐輪場を利用可能なことをアピールするとともに、市HPや広報、対象公共施設内掲示板等を利用した周知もあわせて実施することを検討している。 ・2ページ目には、サイクル&バスライド駐輪場を設置予定の4つの施設の場所を示している。 ・続いて資料3-2 無料お試し乗車券の配布について説明する。 ・お試し無料乗車券は、新たな利用者を掘り起こすことを主な目的とし、きんちゃんバスに乗ったことの無い人が、一度の利用経験を通じて、きんちゃんバスを持続的に利用するきっかけとなることを期待して配布する。 ・配布対象は市内全世帯とし、市広報に同封して配布することを考えている。 ・また、お試し無料乗車券は、2枚目についているものがサンプルとなる。 ・A4サイズで実際は厚紙とし、3枚のハガキサイズの無料お試し乗車券を付けている。 ・なお、無料お試し乗車券を奇数にすることで、片道を自費で利用して頂くことが期待できることから3枚としている。 ・無料お試し乗車券以外の部分に啓発を目的とした文言を記載するとともに、無料お試し乗車券の裏面には簡単なアンケートを記載し、回答を無料

	<p>乗車の利用条件としている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この回収した無料お試し乗車券のアンケート結果を集計し、初めて利用した人がどの程度いたのかを把握し、乗車人員の推移と併せて検証することで、無料お試し乗車券の効果を検証することを考えている。 ・説明は以上となります。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・ただ今、二つの利用促進策について説明があった。ご意見、ご質問はよろしいだろうか。 ・サイクル&バスライドに関しては、既存の施設を使うということで、特に費用が発生するわけではないということである。自然発生的に、自転車とバスをセットで使っている人は既に使っていて、歩道上に自転車を放置してそのままバスに乗って行く人もいるのかもしれない。駐輪場が使えることが案内されれば、施設整備には費用がかからないので結構なことだと思う。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・こういった拠点がしっかりできれば、将来的には直行バスの運行が可能になり、路線もシンプルにすることができると、検討の第一歩という形でやらせていただきたい。 ・先ほどのお試し乗車券について、小学生未満と75歳以上は無料であるので、配布する時点で掲載したいと思う。
永山委員 （タクシー協会）	<ul style="list-style-type: none"> ・無料お試し券は、非常にいいことだと思う。町おこしで、例えばスーパー等とタイアップできないか。バス利用者は3%割引にするとか、そんなことはできないだろうか。お店の売り上げも上がるし。そういうことを、既にやっているところもある。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・なかなかそこまでできるかなという部分と、今まで一度もやった事がない。イオンタウンには直接乗り入れになっているので、また働きかけを考えたい。
代理 伊藤氏 （バス協会）	<ul style="list-style-type: none"> ・検討案に「無料お試し乗車券の配布」を定期的実施とあるが。
事務局（伊藤）	<ul style="list-style-type: none"> ・こういった利用促進策は、継続的に実施することによって成果が得られると考える。今年度、来年度とこういった施策を取り入れたいと思っているのでよろしくお願ひしたい。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・この二点の利用促進策に関して、協議会として実施することになるので、皆さんの承認をいただきたいと思う。 ・こちらの施策の実施は、ご承認いただけるだろうか。
各委員	（承認）
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・では、事務局で順次進めていただきたい。 ・最後にその他について、事務局よろしく。
事務局	<p>○議題（4）その他について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・きんちゃんバス周知活動について1点報告がある。 ・10月23日（日）に開催されました「弥富市健康フェスタ2011」できんちゃんバスの周知活動を実施した。 ・内容としては、きんちゃんバス展示、ぬり絵、ペーパークラフト作成、運転手やバスガイドの制服を着て写真撮影を実施した。

	<ul style="list-style-type: none"> ・この活動は、三重交通・バス協会さんのご協力を得て実施した。ありがとうございました。 ・また参考に、ペーパークラフトもあわせてお配りしている。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・ほかに委員より意見があれば、出していきたい。 ・議題は全て終了したが、連絡事項はあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・次回、第3回協議会は1月を予定している。日程が決まり次第ご案内いたしますので、よろしく。
議長（山崎先生）	<ul style="list-style-type: none"> ・以上をもって、第2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、皆様方にはご協力いただきたい。
	以上