

問題点・課題、運行形態の改善方策の検討（案）

実証運行に関わる問題点

利用者実態調査結果

乗車実績はダイヤ改正前より改善

- ・南部ルートは横ばい傾向であるが、北部・東部ルートは増加傾向

日曜、月曜、土曜の利用が少ない

- ・曜日別利用状況は全てのルートで同様の傾向にある

利用が少ないバス停、時間帯がある

- ・北部、東部ルートで利用が少ない
- ・平・休日ともに朝・夕の利用が少ない

モニタリング調査結果

利用状況が低い

- ・利用している割合は約 1 割
- ・便数、車の所有理由

サービス改善要望は減少

- ・運行時間・便数、鉄道との乗継要望は依然高い
- ・バス停設置要望も減少している中で、「農協十四山支店」への要望が多い

施策の認知度が低い

- ・ダイヤやルートの改正を知らない人が多い

運行経費に係る住民の負担増は望まれていない

- ・バスを率先して利用する、企業や商店が一部負担すべきと考える一方で、市の負担もやむを得ないと考えている

西部臨海部での施策の認知度が低い

- ・約半数が新時刻表やバス停の増設、急行便の新設を知らない

企業におけるバス利用意識が低い

- ・バスの必要性を感じているのは約半数
- ・運行時刻への改善要望が多い

実証運行の課題

利用者の伸び悩み

- ・ルートによりバラツキがあり、効率的な改善が必要
- ・これ以上の増便は困難

継続的な P R、利用促進

- ・全体的に周知不足
- ・コミュニティバスの果たす役割やメリットを伝えることが必要
- ・鉄道（近鉄）、福祉センター、イオン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

ダイヤの改善

- ・ニーズを踏まえたバス停設置やダイヤの改善検討

地域で守り育てる体制の展開検討

- ・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検討
- ・存続への危機感を共有する場の創出を検討

弥富市が目指す
地域公共交通の姿

（弥富市地域公共交通総合連計画 H22 より）

～市内バス運行の改善・充実～

- ・低床バスの導入（バリアフリー対策、環境対策）
- ・利用実態とニーズ（通勤・通学、通院等の目的）に即した運行形態・時間帯・ルートの構築
- ・近鉄弥富駅、佐古木駅ダイヤとの接続
- ・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
- ・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
- ・周辺自治体の公共交通との連携

～高齢者や学生等の
交通弱者への対応～

- ・市民の日々の暮らし（通学・通院・買い物等）を支えるために必要な移動手段の確保
- ・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
- ・高齢者の社会活動参加機会拡大による地域の活性化（市の行事や各種活動参加、地域の拠点との連携等）
- ・地域、利用者、事業者との連携・協力

～公共交通サービス水準格差の解消～

- ・地域住民（地域特性）ニーズの把握、反映

運行形態の改善方策の検討（案）

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

周知・利用促進活動の積極的展開

- ・利用機会を創出するためのお試し乗車券配布を定期的を実施
- ・自治会の会合等に対し、現状を知り危機感を共有する機会の創出と継続的な実施
- ・サイクルアンドバスライドの継続的实施
- ・シルバーパスの周知活動の継続的实施
- ・鉄道駅、福祉センター、イオンなどにおけるコミュニティバス P R 活動の継続的展開
- ・鉄道乗継ダイヤを時刻表や HP 等に記載
- ・鉄道時刻表や駅へのきんちゃんバス情報記載など鉄道事業者への協力依頼
- ・西部臨海部立地企業へのモビリティ・マネジメントの展開

等

バス停の見直し

- ・バス停利用状況等を踏まえ、バス停の見直しを図る
- 【南部ルート】
- ・西部臨海部のバス停位置見直し（大日本木材防腐バス停の移転）

等

ダイヤの見直し

- ・H23.4 以降、夜間便等の削減など効率化を図っているため、ニーズとのズレがあるダイヤを改善
- 【北部ルート】
- ・平日第 1 便の廃止
 - ・休日第 1・2・14 便の廃止
- 【南部ルート】
- ・急行便のダイヤ改善（就業開始時刻 8:00・8:30 が多い）
- 【東部ルート】
- ・平日第 1・2・7・8 便の廃止

等

運行方法の見直し

- ・効率的な運行をするために、利用ニーズに応じた運行方法の見直しを図る
- 【東部ルート】
- ・デマンド運行の導入
- 【北部・南部ルート】
- ・デマンド運行の導入

等