

第2回「弥富市地域公共交通活性化協議会」 議事録

平成 21年9月29日(火)

時間 午後2時30分から

場所 弥富市 図書館視聴覚室2階

議 事

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ただ今から第2回「弥富市地域公共交通活性化協議会」を開催する。 ・公募委員の紹介(三村委員、伊藤委員)
服部市長	<ul style="list-style-type: none"> ・忙しい中、協議会への出席を感謝する。 ・平素、行政の推進に協力を賜り、感謝する。 ・本日は、ニーズ調査結果を踏まえて、問題点・課題を考える。後に、事例紹介を経て今後の弥富市のバス交通の方向性を中心に、皆さま方から忌憚のないご意見を頂戴したい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・資料(1~6)の確認 <p>[巡回福祉バスの現状について報告]...(資料1)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 弥富市の地域特性 <ul style="list-style-type: none"> 人口構成 人口は少子化傾向にあり、高齢化が進展しており、地域住民のアクセシビリティの確保が重要となる。 地区別高齢者率 大藤小学校区、十四山地区、栄南小学校区の高齢化率が高い。地区別の高齢者率の変化を考慮し、高齢者の移動実態を把握したうえで運行体系の検討が必要である。 通勤・通学流動人口状況 平成17年の国勢調査によると、本市は流出超過の傾向にある。特に名古屋方面への流出が多く、鉄道駅へのアクセスのバスサービスが充実されれば、バス利用者の増が見込まれる。市内の移動支援に加え、特に市外を結ぶ交通結節点へのアクセス向上を図る必要がある。 2. 巡回福祉バスの現状 <ul style="list-style-type: none"> 巡回福祉バスの運行ルート 現在5コース、6ルートが運行されている。特にB、Cコースの利用者が多い。D、Eコースは1日の便数は少ないが、1便当たりの乗車人数は、Aコースより多い。すべてのルートで、1便当たりの平均乗車人数は10人未満であり、巡回福祉バスが25人乗りであるので、供給過多の傾向といえる。移動実態の把握による通勤・通学時間帯に合わせた増便やD、Eコースの便数の見直しが必要と考えられる。 巡回福祉バスの運行経費 無料福祉バスということで、増便、ルート延長とともに、運行経費が増加することから、効率的かつ適正な運行体制の検討が必要である。 巡回福祉バスの利用状況 利用者数は増加傾向があるが、近年はこの表のとおり、伸び止まり傾向にある。そのため利便性向上を考え

	たサービスの検討が必要である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の報告であり、協議事項はないと考える。 ・何か質問はあるか？ ・運行経費が平成19年に急に増えたのは、サービスを上げたということである。それに対し、利用状況は、ここ数年で頭打ちという状況である。平成11年からすると、増加はしている。
事務局	<p>[ニーズ調査結果]...(資料2)</p> <p>意識調査の概要 前回の協議会では調査対象を700人としたが、協議会の意見をふまえて、住民1,700人のほか、各種団体 5団体、公共施設利用者 5施設、巡回福祉バス利用者 6コースを対象に、合計2,100人を対象として調査を実施した。回収率は、45%で、945サンプルであった。</p> <p>調査の結果</p> <p>個人属性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年齢は、全ての階層から回答を得ており、特に65歳以上が約3割を占めている。 ・運転免許保有者は、約7割。 ・居住地は、全地区ほぼ均等な回答数である。 ・職業は、様々な職種から回答を得られた。 ・最寄のバス停までの距離は、回答者の23%が100m以内、回答者の56.5%は300m以内にバス停がある。 <p>目的別交通行動調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「通勤・通学」では、市内の移動に比べ市外への移動が2倍以上である。 ・「日常買い物」及び「病院・公共施設」では、市内の移動が非常に多い。 <p>巡回福祉バスの評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用状況は、「利用していない」との回答が約9割を占める。また「利用していない理由」は、「便数が少ない」、「路線・ルートが合わない」、「利用の仕方が分からない」の順となっている。 ・改善後の利用意向は、問題点が改善したい場合、「利用したい」が約4割である。 <p>今後のバス交通のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優先すべきサービスは、「運行時間・便数」が最も多い。次いで「運行路線数・ルート」、「始発・終バスの時間」の順となっている。 ・運賃は、「100円」が半数以上の58.4%で、「200円」が約4割で、ほとんどが200円までの支払意志を持っている。 ・今後の利用意向では、約半数が利用したいと回答している。 <p>自由意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用を増やすための改善が必要という意見が259票と、圧倒的に多い。

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・資料2は、調査結果の概要で、全体の調査結果は、資料5になる。 ・意見があったら、発言してほしい。
市長	<ul style="list-style-type: none"> ・ニーズ調査でも明らかなように、調査した2,100人のうち、90%の方が利用していないことについて、私も驚いている。これが最大の問題である。この協議会では、利用率が上がるような方向付けをしていただきたい。 ・料金の問題は、便利になれば100円だろうと200円だろうと負担してもらえらると思う。対価に見合う信頼性のあるバスにしていかなければならない。 ・忌憚のないご意見をお願いしたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・本日の会議は、地域公共交通活性化協議会の会議運営規定にそって実施している。その中で、「委員は議長に発言の許可を得て発言する」と謳われているので、発言者は、挙手して私から指名された後に発言するようお願いしたい。 ・時間的なこともあって、アンケート調査の分析が不十分な印象がある。地域ごとの傾向をもっと見るべきである。事務局は、具体的な運行内容設定に当たって、このアンケート調査の結果を参考にしてほしい。 ・アンケート回答者の90%は、福祉バスを使っていない状況である。2枚目の平日の目的別行動調査があるが、交通手段は自転車や車がほとんどである。 ・市内での日常の買い物や、通院・公共施設の移動をする場合に、今後のバス利用の可能性はある。 ・市外の移動を見ると、通勤・通学の移動や趣味や余暇、非日常の買い物がみられる。市外への通勤・通学は、この調査には出てきていないが、近鉄を利用して名古屋方面に出る方が多いと想定される。そういった方々が通勤時に、近鉄や名鉄の駅に出るのにバスを使っただけだと、利用促進につながると考えられる。 ・何か意見、質問を発言してほしい。
三村委員	<ul style="list-style-type: none"> ・9割が未利用者ということだが、私もこのバスに乗れることを知らなかった。誰でも乗れると思っていなかった。福祉バスなので、高齢者や体が不自由な方しか乗れないと思っていた。私の周囲でも、誰でも乗れるという認識はなかった。誰でも乗れることをもっと周知すれば、利用者は増えると思う。 ・先日の土曜日に、Aコースの北まわりと南まわりに乗ってみた。運転手さんが言うには、土曜日は利用が少ないということだった。十四山まで行くのに1時間ぐらいかかり、途中で4、5人の乗降があったが、最終的に十四山まで行くのに7人ほどの利用だった。利用者に聞くと、朝九時頃のバスに乗って、1時に帰るという。このバスを利用しての外出が唯一の楽しみとも言っていた。このような利用している1割の方々のために、バスは廃止ではなく、より利用しやすい方法を考えたいと感じた。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今の発言は非常に重要である。私も今日は早めに弥富に着いたので、Cコースのバスに乗って資料館まで行ったが、休みだったので歩いてこちらに来た。 ・福祉バスのことを知らない人が多い。今までは福祉バスであったが、料金

	<p>を取ってコミュニティバスにするという方針は、昨年度において確定している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今の発言にあったように、今後はPRが大切である。PRについても、補助金の対象になるのか？
運輸局 小林委員	<ul style="list-style-type: none"> ・活性化補助事業の実証運行の一つとして、マップを作ったり、広報することは補助対象になる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・国からも、PRの支援体制があるようなので、市民にしっかりPRしていくべきである。
福寿会 坂下委員	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉バスは、幼稚園の送迎バスだと思っている方が多くいる。PRをきちんとすべきである。 ・曜日によってダイヤは変わっても構わないが、駅や海南病院、市役所行きのバスは、月曜日は運行してほしい。 ・Aコースの北、南まわりともに、福祉センターから朝の8時台のバスがあるが、利用者はあまりいないと思う。逆に、南の方から海南病院や駅に向かうダイヤに変えた方が、利用者も増えるのではないか。 ・福寿会でも問題になったのは、運行時間帯と便数である。通勤に間に合わなければ、バスは利用できない。また、月曜運休では、利用できないということだった。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今いただいた個別の意見もふまえて、今後、具体的な案を立てていくことになると思う。 ・福祉バスの現状とニーズ調査の結果をふまえて、事務局で問題点と課題の整理をしている。その説明の後に、改めてもう一度ご意見をいただくことにする。
事務局	<p>[問題点・課題について]...(資料3)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・赤丸は利用者が100人以上のバス停である。ピンクは100人未満、黄色は50人未満である。 ・弥富市の地域特性からのまとめ 高齡化の進展、特に大藤小学校区、栄南小学校区における高齡者率の高まり。 通勤・通学の流動状況は、流出40.6%、流入31.7%となっており、市外とのつながりが強い。 これらをふまえ、高齡者の移動手段への対応、通勤・通学利用をふまえた検討、ルート・ダイヤの見直しが考えられる。 ・巡回福祉バスの現状から 近年は、ルート増設による運行経費が増大する一方で、利用者はあまり伸びていない。 経費抑制のための有料化にともなうバスサービスの向上と、利用者増の検討が必要である。 バス停による、利用状況のばらつきが見られる。 路線本数の数が、利用者数には結びついていない。 利用者の少ないバス停の見直し、ルートの見直しが必要である。

	<p>バス停の勢力圏は市内全域をカバーしているが、路線数に偏りがみられる。</p> <p>特に白鳥小学校区と十四山地区は便数が少なく、大藤小学校区と栄南小学校区では特定のルートに路線数が多い。</p> <p>利用者数をふまえたサービス水準の格差是正の検討が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意識調査結果から <ul style="list-style-type: none"> 市民の交通行動は、通勤・通学は市外、その他は市内が多い。 送迎を含む自動車利用は、通勤・通学で64%、その他で70%を超えている。 目的別の移動時間帯は、通勤・通学は朝夕、その他のうち通院・公共施設は比較的早い時間帯、買い物は日中であり、移動の所要時間はそれぞれ異なる。 目的とターゲットを明確にした戦略（バスルート・ダイヤ編成）が必要である。 現行の巡回福祉バスについて、「運転手や係員の態度」「安全性」の評価は高いが、「運行時間・便数」「車などに比べた移動時間」「始発・終バス時間」に対する評価が低い。 今後の優先サービスは、「運行時間・便数」「運行路線数・ルート」の要望が高い。 運賃支払い意志は、100円が58.4%、200円が36.3%である。 現行の巡回福祉バスについて、優先サービスの改善がなされた場合の利用意向は、約50%が「利用したい」としている。 適正な料金体系とサービス水準向上の検討が必要である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・これは事務局の考えた問題点・課題である。居住者、利用者の立場で、問題点・課題について発言してほしい。 ・現状の問題点・課題の共通認識を皆さんに持っていただくことが大事である。
女性の会 鈴木委員	<ul style="list-style-type: none"> ・市民に「良かった」と思われなくては、改正の意味がない。 ・便数が増えれば良いと思うが、4台しかないバスでは、住民が100%満足するような運行は無理である。よって、一番ニーズが高いところを中心に運行すべきである。 ・女性の会で聞き取り調査をした時に、南の方の方、大藤や栄南学区の方は、通学時に駅まで家族が送迎しているとのことだった。駅周辺も渋滞するし、CO2削減の意味からも、通学時に駅までバスが利用できるとよい。 ・女性の会としては、通勤・通学を考えたダイヤ改正をしていただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉だけでなく生活の足となるバスにするためには、通勤・通学時に使えるようにするのが望ましいと思う。
タクシー協会 永山委員	<ul style="list-style-type: none"> ・前回欠席したので、意見が重複するかもしれない。 ・資料を見た感想として、福祉バスをやめてコミュニティバスに移行するということであるが、交通の空白地帯をなくす意味もあると思う。 ・弥富市は、山間部ではないので運行しやすいと思う。

	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者などの交通弱者は、市できちんと支えなければならないし、そういう意味でこのバスがその役割を果たすと思う。そういう視点で、整備すべきであると思う。 ・現実問題として、通勤・通学までカバーするようなことは難しいと思う。 ・路線やバス停が分かりやすいような工夫が必要である。例えば、自宅に張ったり、ポケットサイズで携行できる時刻表や路線図があると良い。 ・病院や役場、日々の買物、鉄道駅へのアクセスが目的になると思う。 ・限られた地域内で5コースというのは、コースが多いように思う。集約化して本数を多くして、それぞれの路線で目的に到達できるような形というのも、一つの考え方としてあると思う。間違っているかもしれないが、資料を見た中で、そういう印象を受けた。 ・有料化は既に決定しているようだが、なにがしかの受益者負担をお願いし、(料金は)ワンコインでもいいと思う。それによりマイタウンバスとしての意識も生まれるのではないか。
伊藤委員	<ul style="list-style-type: none"> ・南の地区の方が通勤・通学に利用することを考えると、近鉄の時刻に合っていないと利用できない。行きの便があっても、帰りの便がなければ、帰って来られない。地区によってニーズが違うと思うので、ニーズを把握したルートと時刻を設定してほしい。 ・アンケートによると、90%が利用したことがないということだが、アンケートには若い世代も含まれる。免許を持っていない高齢者に限れば、利用率はもっと上がると思われる。休日は家族にさせてもらえるが、平日は車がないので、どこにも行けないという高齢者のニーズを把握して、ニーズに合ったダイヤ、路線設定にすべきである。 ・私も、福祉バスというので、このバスが誰でも乗れることを知らなかった。やはり、名称は大事である。このたび、コミュニティバスに変わるので、市民にバスの愛称を公募して、皆さんに知っていただくというPRの方法はどうか。 ・この地図では、ルートが分からない。コミュニティバスにするなら、ルートとダイヤがはっきり分かるものを各家庭に配布すべき。 ・アンケートで栄南学区に住む人が、近鉄弥富駅ではなく蟹江方面に行きたい場合、飛島バスを利用するという回答があった。それは可能なのか。反対に弥富のバスに、他町村の人が無料で乗っているが、それは良いのか。飛島バスとの相関はどうなっているのか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・一つの自治体だけの中で閉じこもるのではなくて、やはり周辺の自治体と連携しながら交通体系を築いていくことが必要である。現在、弥富のバスは福祉バスで無料なので、他の自治体の方の利用はどうかと思われる。これからは有料になるので、問題はなくなると思う。
伊藤委員	<ul style="list-style-type: none"> ・反対に、弥富市民が飛島のバスには、乗っていいのですか？
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・それは構わないと思う。
区長会 鶉石委員	<ul style="list-style-type: none"> ・資料3にそれぞれのバス停の利用者数が出ているが、100人以上の所もある。この中で、どの程度が通勤・通学利用なのか。説明を聞いていている

	<p>な利用の仕方があると思ったのだが、利用目的がわかれば、知りたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福祉バスからコミュニティバスに変わったら、本当に利用者は増えるのだろうか？ アンケートの意見を見ると、車の免許を持っている方の利用は見込めないと思う。「車に乗れなくなったら、バスを利用したい」という意見が多い。免許を持たない高校生や、現在家族に送迎してもらっている人の利用は見込めるかもしれないが、バスの利用者を増やすことは、よほど考えないと難しいと感じる。便利にすれば、経費がかかる。それにとまって利用が増えるかどうか、これは大きな問題になる。便利になれば、通勤・通学で使いたい人もあるように思う。運転しない人には、どのようなサービスがあったら利用してもらえるのか。そのへんの利用の焦点を絞っていかないと、難しいと思う。 ・アンケートの意見には、実にいろいろな意見があるように思った。
民生委員協議会 福田委員	<ul style="list-style-type: none"> ・先日、横浜の家族に師勝のバスの話をした。横浜では、前日の夜に天気予報で雨の予報が出た場合、通勤・通学用のバスが大型車になったり、増発されるという。平素はすいていても、そういう時は満員だという。ほんの1区間、2区間でも、皆が乗るそうだ。 ・弥富市でも中学生や高校生が自転車で通学しているが、雨の日は学生用に、遠回りをするのではなく、乗り継ぎ地点を設けて幹線通りを駅までの直通便で走らせたかどうか。1年に数回、他所から来て乗る人よりも、日常的に利用したい人達のためのバスにしてほしい。雨降りに傘をさして自転車に乗っているのは、道も狭いし、本当に危ないと思う。 ・通勤・通学用に、幹線だけ駅までの直通バスを走らせて、家族が幹線まで送る方法もある。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・面白い発想だ。 ・幹線だけ駅までの直通バスを走らせて、そこまでは家族の送迎や、あるいは乗り合いタクシーということも考えられる。実際に、そのような運行をしているところもあるようだ。 ・駅周辺が送迎車で混雑するという事であるので、通学の学生は、このバスのターゲットになりうるのではないか。 ・先ほどから意見が出ているが、通勤・通学の場合、どこまでを対象にするかは、確かに難しい。車を使える方は、車を使っただけでよい。車の使用により大きな社会問題が発生しているとなると、車の使用を止める必要がある。渋滞対策として公共交通機関への乗り換えを誘導する対策が必要な場合もある。しかし今回、この弥富では生活交通の確保という事にターゲットをしばる必要があると思う。 ・10分間、休憩とする。
	[休憩] 1:02:17~1:12:30
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・課題として、PRが大事だとか、通勤・通学の対象者をどこまでしばるのか。送迎車両で駅周辺が渋滞していると、これは一つの解決すべき交通問題である。 ・速達性（早く到達できること）のシンプルな路線で駅までつなぐとか、ア

	<p>アイデアも含めていろいろな意見をいただいた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ここで事務局から事例の説明をしてもらう。その後に、今後の方向性についてまた皆さんからご意見をいただきたいと思う。
事務局	<p>[事例紹介(資料4)]</p> <ul style="list-style-type: none"> 弥富市の巡回福祉バスの考え...バスについては、現在、弥富市では主要な公共公益施設等を結ぶ福祉目的を主とした地域の足として、「巡回福祉バス」を運行しているが、今後は市民の日々の暮らしにおける移動手段としての利便性向上はもとより、地球温暖化の抑制に向けたCO2の削減、高齢者等の外出機会の支援なども見据え、地域公共交通サービスの充実を図るものとし、効率的かつ適正な運行体制を検討し、利用者サービスの向上や、運行ルートの充実に努める。(資料：都市マスより) 対象事例 <ul style="list-style-type: none"> 三好町(愛知県)...大型店舗中心のコミュニティバス路線を基幹に公共交通網を構築 江刺市(現:奥州市 岩手県)...市自らバス網の計画から実現化まで関与するため80条バスを選択 小高町(現:南相馬市 福島県)...市民のニーズを踏まえ、固定ダイヤ型デマンドタクシーを導入 共通施策概要 <ul style="list-style-type: none"> 誰もが行きたい場所に行くことができる公共交通体系 市民の声を運行方法に反映しやすくする方法 試行運行等により適切な路線・ダイヤの検討 財政負担の軽減 ポイント <ul style="list-style-type: none"> 市町レベルでも交通ビジョンは必要 複数の施策で地域住民の足を確保 行政内プロジェクトチームでの集中的な討議により施策方針を共有化 市民ニーズの把握や試行運転により、より適切な路線・ダイヤの早期検討 ニーズ把握はアンケートだけでなく、複数の調査・切り口で行う 施策継続には、継続的なニーズ調査が大切 交流のなかった地域間での交流の芽生え
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 3つの事例から、弥富市に参考になるポイントを整理していただいた。 三好町の事例は、私が20代後半から30代に携わったもので、運輸局内でもベスト・プラクティス、いい事例として取り上げられている。名鉄バスが廃止されるにあたり、町でバスを運行することになった。当初は福祉バスとして始めた。実験、試行運行を行った後に、本格運行に入った。さらに本格運行に入ってから、毎年アンケート調査を行って、改善していった。今、PDCAという言葉が行政の中で使われている。P：計画、D：実施、C：評価、A：改善ということだが、三好町では、そういった形で10年前から取り組んでいる。ここで運が良かったのは、たいてい大型店は郊外にできるものだが、大型店舗、イオンがちょうど町の中心部にできたので、

	<p>バスの利用者を確保できているという状況である。先ほど委員からも意見があったが、三好町もバスの名称を公募した。三好から取って、「さんさんバス」という名称を付けた。2路線で運行しているが、それぞれの性格をはっきり区別して、片方は交流路線ということで、地域間の交流の移動をメインにしたもので、もう一つは生活路線で、田んぼの中の細い道まで入っていくという路線。町の木と花の名前をとって「くろまつくん」と「さつきちゃん」と名付けている。バス車両も小型の低床車両を使っている。地元の大学の先生にデザインをお願いした。バスは高齢者や子どもだけでなく、若者も利用している。三好のイオンに映画を見に行くのに、高校生や大学生もバスを使っている。バスを見かけると「くろまつくんが、もうすぐ来るよ」とか、今時のいでたちの女子高生がそのような会話をしている。そういうのを見ると、このバスを走らせて、携わって良かったなど感じる。是非弥富でもPRをして、若者にも利用されるようなバスになると良いと思う。また三好では、枝の路線としてタクシーを使ったサービスも行なっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後の方向性について、皆さんから意見をいただきたい。 ・ 今日、現状のデータ、アンケート調査の結果、事例紹介を行なった。 ・ 昨年度からの検討の中で有料化して、生活の足として誰でも利用できるコミュニティバスにするということであった。優先順位をつけなくてはならないが、これまで福祉バスとしてやってきたので、対象は、免許のない方になってくる。それに加えて通勤・通学にも使っていただくと、利用促進につながるのではないかとということだった。そのあたりの目的に関して、何かさらに付け加えたいことはあるか？
<p>タクシー協会 永山委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全国にいろいろなコミュニティバスがあるが、あまり先進的な事例にとらわれてはいけないと思う。その地域で、バスに乗らないと移動できない人たちの足をきちんと確保することが基本だと思う。 ・ 通勤・通学の利用まで考えると、経費の面でもそうだが、いろいろな問題が起きるのではないかと。ステップとしては、そういうことも考えられる。まずは、地域住民が使いやすい路線、ダイヤ、外見上もコミュニティバスと分かりやすいものにすることが大事。 ・ 民営バスであれば給料を払って維持していかなければならないし、株主配当も考えなければならぬから、お客さんを増やす努力をしないとイケない。コミュニティバスだから努力をしなくていいとは言えないが、あまり利用者の人数にとらわれると、場合によってはきちんとした判断ができなくなると思う。 ・ 路線を整備検討していく中で、先ほども意見が出たが、25人乗りのバスが必要なところもあるだろうし、コスト削減のために乗り合いタクシー的なものも抱き合わせて、多様な乗り物を選択していく試案も必要だと思う。
<p>中部運輸局 高橋委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 弥富市におけるバス交通の方向性についてこれから議論していただくことになっているが、活性化協議会は、地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づいた協議会である。これを所管する役所として、一言申し上げ

	<p>たい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1回の会議で隣にいる小林委員より概略の説明をしたが、今回新たに2名の方が委員に加わったので、(再度確認する) 協議会で何を検討するかといえば、一言で言えば、将来にわたる弥富市の地域の公共交通をどうしていくか協議して構築していただくことになる。 ・次回のスケジュールに入っているが、一つの大きな関門というか、計画だが、地域公共交通総合連携計画を作成することが出てくる。弥富市の将来の交通計画をどうして行くか、事務局で案を作って、この会議のメンバーで決定していただく。地域公共交通総合連携計画は、福祉バスから転換するコミュニティバスだけに特化したものではなく、鉄道や民間バスとコミュニティバスがどう連携して、弥富市の地域公共交通が住民の利便に役立つ公共交通として、将来にわたって構築していけるかという議論をしていただくことになる。その中で、国土交通省では3年間の実証運行には補助金を出すが、4年目以降は市として自立してやることになる。そうすると黒字なら万歳だが、全国の事例を見ても黒字になるところは非常に少ない。どうしても税金から行政経費として持ち出すことになる。少しでも多くの人にバスを使ってもらうことが、行政経費を減らすことになると思う。できるだけ市民が、市民のバスを使おうという意識を持っていただくことが行政経費を減らすことになると思う。そんな視点から、鉄道、バス、民間バスも含めて、弥富市の公共交通をどうしていくか、その方向性についてこれから議論をしていただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉バスをコミュニティバスに変更することを中心に、今日の会議を進めてきたが、今おっしゃられたように、総合連携計画を立てなければいけないので、広い視野で今後取り組んでいきたいと考えている。
蟹江警察署 朝田委員	<ul style="list-style-type: none"> ・今朝の新聞を見られた方もあると思うが、大府で昨日81歳の高齢者の運転する車が街路樹に激突し、後部座席の83歳の奥さんが亡くなった。最近、高齢者の事故が非常に多い。高齢者には免許証を返納ということがある。高齢者の中には、体調が悪い人もいて、階段が上がれない、杖なしでは歩けない人も、免許証の更新はできる。現実に免許証がないと、病院や買い物に行けないということで、どうしても免許がいる。自治体によっては、免許返納者にバスの割引をすることもある。名古屋市でも、この制度は始まっていると思う。 ・税負担になるかもしれないが、長いこと貢献してきた高齢者の足として、このようなコミュニティバスを進めていただきたい。
愛知県バス協会 長崎委員	<ul style="list-style-type: none"> ・議論の前に確認したい。資料4の事例紹介の冒頭に、弥富市の公共交通の考え、巡回福祉バスの考えとして書かれていて、最後に資料、都市マスよりとある。これは都市計画マスタープランだと思われるが、ここにこの全文が載っているということが。 ・議論の中で、通勤や通学という通常の交通の足とするのか、高齢者などの交通弱者をターゲットとするのか。地球温暖化の抑止もここには書かれているが、そういうことも前提にすると通勤・通学も対象になることになる。

	<p>ただ、通勤の場合は、マイカーを手放す可能性は非常に薄いということで、大幅な利用の増加は見込めないかもしれない。通学は、先ほど家族の送迎の話が出ていたので、対象になると思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市マスがこのような文言になっているのか、どうか。なっているならば、その範囲で交通計画を立てていくことになるのではないかと確認したい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・事例紹介の中の都市マスの考え方は、平成20年策定のものである。現段階とは若干のずれがある。基本は、都市マスでいっているように、効率的な運行体制や運行ルートの充実に努めるということで、基本は変わっていない。
愛知県バス協会 長崎委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ということであれば、交通計画というのは、ただ交通計画だけではなくてやはりまちづくりの中の位置づけをきちっと整理して進める必要があると思う。 ・今の話で、大筋で変わっていないということなので、枠組みはこの枠組みで議論を進めていきたいと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・この都市マスの文言は、バスをやる上で当然の部分である。協議会で話し合うにあたって、それほど意識しすぎる必要はないと思う。ただ、計画策定上は、この考えに沿うことをしっかり示さないといけないと思う。
愛知県交通対策課 宮崎委員	<ul style="list-style-type: none"> ・今まで市民の皆様の話等を聞いて、通勤と通学を分けた方がいいと思う。通学は、高校生を視野に入れているのか。通勤までを含めるとなると、非常に朝早くから、夜遅くまで走らせないといけない。高齢者の日常の通院や、買い物だけなら昼間だけでいいかもしれない。通勤まで含めるのかどうか、最終的には市民の皆さんが決めることになると思うが、一番重要だと思う。 ・長久手町で、朝早くにリニモ駅まで直通に近いバス路線があるが、利用者はまだ非常に少なく苦労している状況である。このようなことも参考に、議論していただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤の場合は、車でないと通勤できない方々もいる。ターゲットは、キスアンドライド、つまり駅まで車で送迎する場合であると思う。時間帯も、朝は対応できるが、帰りは対応できないとか、そういうところもあるかと思う。そのあたりも、しっかり詰めていかないといけないと思う。段階的に検討すべきという気がする。 ・目的、方向性としては、他に意見はないか。 ・先ほど、路線をシンプルにする意見があった。手元に今の路線図があるが、休憩時間中にも話題になったが、これだけ細かくいろいろなところを回っている状況であると、分かりにくい上に、時間もかかる。今あるバス停がなくなることもやむを得ないかもしれない。こういった路線の考え方については、どうか。
中部運輸局 小林委員	<ul style="list-style-type: none"> ・(先ほどの高橋委員の説明の補足も含めて) 目的、ビジョンとか、どういう方向にいくかによって、路線も変わって来る。高齢者に利用してもらうなら、バス停をあまり省いては、遠くのバス停までは行けない。そうすると、あまり利用されなくなる。連携計画を作る上で、基本方針、目的を明

	<p>確にしないと、今後検証するにもなかなかうまくいかない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・22年度から3年間補助を受けるわけだが、今の路線を流用化したものでは補助の対象にならない。まずニーズ調査、それから問題点・課題を把握した上で、弥富市としての新しい事業としての位置づけをした上で、ルートの変更をしていかないと補助の対象にならない。そういうことも考えながら、今後検討していただきたいと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今おっしゃっていただいたことを、しっかり計画上位置づけて考えていかなければならないということである。
不明	<ul style="list-style-type: none"> ・今、バス停の話が出たが、今までバス停があちこちにあるが、正規のバス路線のバス停であれば、バス停から10mは駐停車禁止になっている。福祉バスに関しては、そのような決まりはない。コミュニティバスの場合は、正規バス路線のバス停と同じ扱いになる。何年か前に変更になった。 ・飛島村が試験的な運行をやっているので、バス停を見て回ったが、あまりバス停はない。狭い5m位の道路にバス停がほしいといっても、無理である。 ・バス停の廃止には、住民の理解も必要である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・市、事務局として、短時間にやらなければならないことがたくさんある。 ・全体のまちづくりを含めた全体計画、鉄道やタクシーも含めた交通体系の中で、他の交通機関と連携したコミュニティバスの位置づけをはっきりさせる。それが要は、計画である。その計画を立てながらかつ、具体的にどんな運行をしていくか案を出していかないといけない。
タクシー協会 永山委員	<ul style="list-style-type: none"> ・いわゆる鉄道とか地下鉄もそうだが、公共交通機関というのは、駅が非常に大事。駅がたくさんある方が、利用しやすい。このようなローカルなバス路線の場合は、バス停はたくさんあった方が、高齢者は使いやすい。 ・例えば、300m間隔でバス停を置けば、150m行けばバス停があることになる。そういう考え方が非常に重要である。 ・環境問題が挙げられているが、あまり大上段に構えずに、使いやすいのが大事。それが基本である。
三村委員	<ul style="list-style-type: none"> ・質問ですが、このバスは老人が手を上げたら止まるということは、できないのか？ バス停は、必ず必要なのか？
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・そういう形のフリー乗降というものもある。
愛知県交通対策課 宮崎委員	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の状況による。フリーに乗降して、周囲の交通の妨げにならないことが大切。 ・新城で運行するバスで、フリー乗降の意向があったが、交通安全上、危険ということでだめになった例がある。 ・できるかどうかは、交通量などの状況による。ただ、このあたりでは、はっきり言って厳しい感じはする。 ・目印となるものがないと、本当にバスが止まるか不安になる部分もあると思う。 ・警察との協議もあるが、南の方では検討の余地はあるかもしれない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・安全上、いろいろな問題が出てくる場合があるようだ。実際にやっているところはある。

	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の数を減らすというのは、十四山あたりで入り組んで回っている、集落に入ってまた出てくるような、こういうところが取り回しが難しいように感じる。 ・今ある5路線を一律に考えるのではなく、路線ごとに地域の性格に合わせて目標を決めて設定していくことになると思う。 ・料金について、意見をいただきたい。今までこの会議で出た意見として、100円という意見があった。今回のアンケートで、200円まで出すという方が、30%以上あった。あと、高齢者や子供はどうするのか。高齢者や子供は無料にするという案もあるし、あるいは半額にする方法もある。
福寿会 坂下委員	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケートの中で、バスに乗られない方が90%ある。アンケートでは、200円、300円という意見も多いが、高齢者が対象ということになれば、100円ぐらいがいいと思う。
不明	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃と離れた話もさせていただきたい。 ・路線について、今回アンケートを取って、行きたい所の調査が出ている。ここには上位5つだけが上がっているが、利用施設が分かれば、それをもとに路線を作っていただきたい。 ・運賃の話になるが、一律100円、200円という考え方もあるが、長い距離の所はそれなりの運賃をいただく必要があるともいえる。利用者もそれを納得される場合が多い。短い路線では、ワンコイン、ツーコインが普通である。何十キロという路線の場合は、それなりの額も必要かなと思う。運賃の刻みが少ないと、利用者も精算する場合も負担がかかる。一般的には、ワンコイン、ツーコインが圧倒的に多い。 ・割引は、障害者割引や免許証返納者に対する割引や、無償化がある。回数券や定期券を作っているところもある。実際には作業負担もかかってくるので、どこまで取り組むのかは、ここで議論するか、事務局で整理するということもある。そういう取り組みもあるので、紹介させてもらった。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今のお話を受けて、事務局で案を作っていくと。 ・料金に関しても、一律ワンコイン、ツーコインではなくて、路線ごとに変えていってもいいのではないかとということである。ゾーン運賃というか、ある線を越えたら200円になるとか、そういうやり方もあるので検討していただきたい。 ・ちょうど時間が来ている。今日の意見をふまえて総合的な計画を策定していくとともに、具体的な運行内容の案を組んでいただきたい。 ・次回の協議会では、具体的な案に対して皆さんからいろいろ意見をいただくという形にしたいと思う。事務局は、そういう形によろしいか。 ・最後に、市長からお話をいただきたい。
服部市長	<ul style="list-style-type: none"> ・今日は熱心にご審議いただき、感謝する。 ・平成21年から向こう10年間の弥富市の総合計画を立案し、発進したところである。都市計画マスタープランも同時進行である。 ・弥富市の概要について少し報告する。東西が8.5キロ、南北に15キロという、非常に細長いまちである。交通体系としては、JR関西線、近鉄、そして

	<p>一部名鉄が乗り入れしている。道路は、高規格道路が東名阪国道、伊勢湾岸道路がある。一級国道が、1号線と23号線である。今私が話した交通体系は、全て東西方向で、南北に対する交通網がない。それでこの新しいコミュニティバスで、しっかりとした交通体系を作って行きたいというのが、今回の大きな趣旨であり、目的である。住民の足としてのコミュニティバス、地域の皆さんに利用していただきたい。利便性を考えた交通体系を皆さんでご協議いただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これは私の意見だが、優先順位としては、通勤・通学は外すことはできないと思う。またこの地域の病院として、海南病院は1日1,000人を超える方が利用される。この病院に対する交通体系は、しっかりと考えていきたい。3つ目として、買い物や公共施設での利用。この様な優先順位を考えている。 ・通学は高校生以上が基本である。通勤は、幅広い年齢層が考えられると思う。アンケート調査でも、弥富市から名古屋や三重県に通勤される方が多い。 ・路線の見直しについては、今までの路線を全面的に見直したいと思っている。一部の手直しや乗り継ぎ拠点では、なかなかうまくいかないと思っている。時間帯によって、停車するバス停を決めるように、コンパクト化することも考えている。当てにされるコミュニティバスを構築したいというのが、基本である。 ・営業開始時間は、午前7時から夜は8時半、ないしは9時頃までを考えていきたい。昼間は少し間隔を持って、病院や商業施設、公共施設に行く時に利用されるように、バスストップも多く設けて利用していただけるように、2通りの考え方ができないだろうかと思っている。 ・運行形態、有料化については、私もそのようにお願いしたい。しっかりとした路線が組めて、住民の皆さんがこれなら利用できるという事であれば、その対価として、最大200円までを考えていきたい。 ・アンケート調査にも出ているが、弥富市は高齢化率が平均でも20%を超えている。南部の大藤、栄南、十四山地区は、20数%になっているので、このコミュニティバスでは、全てがフォローできないともっている。これに関しては、別途の考え方を導入することも検討していきたいと思っている。 ・この運行形態は、来年6月にスタートしたい旨、前回、皆さんにお話した。法的な手続きであるとか、バス会社等との契約を考えると、今年度内にしっかりとした意見をまとめていきたいと思っているので、今後とも協議をよろしくお願いしたい。 ・新しい路線として、5つ考えている。南部で2路線、その内の1路線は、西部臨海工業地帯、昼間人口も非常に多いところであり、西部臨海工業地帯にも足が伸ばせる交通体系を考えていきたい。北部地区には、白鳥、弥生学区を中心とする路線として2路線、そして十四山地区で1路線を考えている。ここでは、佐古木駅との連携が取れないかと考えている。私の試案であるが、ご協議いただきたいと思う。
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ・あと数ヶ月の間で、しっかりとした皆さんが利用しやすいコミュニティバスを考えていきたいと思うので、今後とも忌憚のないご意見をいただきながら、最終的なまとめを座長にお願いするので、よろしく。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・最後に連絡事項はないか。 ・この2枚のチラシは？
愛知県交通対策課 宮崎委員	<ul style="list-style-type: none"> ・県のチラシだが、この会議を利用して配布しただけである。時間がないので、特にコメントはしない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・チラシは愛知県からの配布物で、また目を通してほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・次回、3回目の協議会について。12月上旬を予定している。日程が決まり次第、資料、案内を送付するのでよろしく。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・以上で、第2回弥富市地域公共交通活性化協議会を終了する。