

第3回「弥富市地域公共交通活性化協議会」 議事録

平成 21 年 12 月 8 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

山崎議長	・ただ今から第3回「弥富市地域公共交通活性化協議会」を開催する。 ・本日は、運輸局に提出する法的な「弥富市地域公共交通総合連携計画」と、具体的な「コミュニティバスの運行」、二つについて協議いただく。
服部市長	・12月の忙しい中、協議会への出席を感謝する。 ・本日は第3回目ということで、一定の方向を出していきたいと思う。 ・最近新聞紙上等では、来年度にかけて税収が厳しいという状況があるが、なんとかこの公共交通事業を新しい形態の中で展開をしていきたいと思っている。今日も皆さま方から、忌憚のないご意見を頂戴したい。
山崎議長	・資料（1～4）の確認 ・チラシ「成功するコミュニティバス」書籍の紹介
事務局	[フロー]…（資料1） 1. 弥富市地域交通活性化協議会 ① 第1回協議会 ・主旨説明（規約等の承認について） ・巡回福祉バスの運行経緯等について ・事業概要及びスケジュールについて ・アンケート調査について ② 第2回協議会 交通体系の現状把握、ニーズ調査分析、問題点・課題の整理、事例収集整理 ・交通体系の現状報告 ・ニーズ調査報告 ・問題点・課題報告 ・事例の報告 ③ 第3回協議会(今回) ・公共交通機関の活性化策の検討 ・事業パターンの検討 ④ パブリックコメントの実施 ⑤ 第4回協議会(2月予定) ・地域公共交通総合連携計画の決定 ・今後の取り組み等の検討 2. 総合事業費補助を受ける場合の流れ ① 法定協議会設置

	②連携計画策定・送付 ③地域公共交通活性化・再生総合事業計画(3ヵ年)申請 →運輸局認定 ④補助金交付申請(初年度) →交付決定 ⑤地域公共交通活性化・再生総合事業実施(初年度) ⑥自己評価実施 ←運輸局による評価・助言等 ⑦事業計画の変更申請 →運輸局認定 ⑧補助金交付申請(2年目) 以降繰り返し 3. 弥富市地域公共交通総合連携計画(資料2) ①基本方針 ・市内バス運行の改善・充実 ・生活交通の確保・充実 ・環境への対応 ②連携計画の目標 ③施策の方向性 ④各年度の事業計画(案) 4. 事業パターンの検討(資料3) ①コミュニティバスへの移行 ・コミュニティバス実証運行費用 ・低床バスの導入 ・乗継拠点整備 ②路線の検討・評価 ・目的とターゲット (通勤・通学、病院、ショッピングセンター、公共施設) ・モニタリング調査 (アンケート調査等による情報収集調査と分析) ③公共交通の利用促進活動 ・時刻表、路線図、ポスター作成・配布 ・公共交通の普及促進活動等の実施 5. パブリックコメント ①実施方法 ・市役所、各支所にて地域公共交通総合連携計画(案)の閲覧 意見提出用紙にて、意見を収集。 ・ホームページにて公開 ②募集期間 ・1ヵ月間を予定。 [弥富市地域公共交通総合連携計画(案)]…(資料2) 1. 基本方針 ① 市内バス運行の改善・充実 移動手段としての利便向上はもとより、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、積極的な公共交通政策の展開を図る。 ② 生活交通の確保・充実 市民の基本的な生活と社会参加の機会を確保するため、高齢者や学生などの自家用自動車による移動が困難な交通弱者をはじめとする移動手段の確保に努め、市民生活の利便性の向上を視野に入れた公共交通政策の展開を図る。 ③ 環境への対応 地球温暖化など環境問題への意識が高まる中で、二酸化炭素排出量の削減等により環境負荷の小さい都市を目指すため、公共交通等を適切に利用することを促すと同時に、市民の理解を深めていく。具体的には、地域公共交通と自家用自動車・自転車・徒歩などの交通手段の適切な役割分担や複数の公共交通機関の乗継など環境に考慮した公共交通体系の確立を図る。 2. 連携計画の目標 ① 市内バス運行の改善・充実 ・利用実態とニーズ(通勤・通学、通院等の目的)に則した運行形態・時間帯・ルート ② 高齢者や小中学生、高校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)を支えるための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 ③ 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 ・地域運行(ゾーン運行) 3. 施策の方向性 本市における公共交通の現状と課題を踏まえ、市内全体における「サービス水準の向上」を第一に、公共交通に関わる「目的とターゲットを明確にした戦略」を目指した新しい交通システムの構築を図る。 なお、新しい公共交通システムとして、「巡回福祉バス」から「コミュニティバス」への移行に伴い、新たなバス交通の利用促進を図ることが必要であり、情報提供を解りやすく行い、地域住民と行政が一体となって取り組んでいくこととする。 ① 本市における公共交通は、「近鉄弥富駅」「佐古木駅」を乗継拠点とした各地域との連携を図る。その際、ゾーンを「北部」「南部」「東部」と設定するとともに、利用特性に応じた運行を行う。 ② 路線全面見直しにおいて、需要にあわせたルート・ダイヤ設定による利用者利便性向上を図る。
--	---

	③ 巡回福祉バスからコミュニティバスへの移行(有料化) ④ バス5台運行(北部2台、南部2台、東部1台) [各年度の事業計画(案)](資料2) (1) 新公共交通システム(コミュニティバス)への移行 ① コミュニティバス実証運行 ・有料化による経費抑制のためのバスサービス向上と利用車増への検討→H22.6月有料運行 ② 低床バスの導入→H22委託導入 ・バリアフリー対策 ・環境対策 ③ 乗継拠点整備 ・近鉄弥富駅・佐古木駅(電車)との乗継拠点としての整備(バス待機場・バス停など)→弥富駅H22検討H23整備、佐古木駅H23検討H24整備 (2) 路線の検討・評価 ① 目的とターゲット(通勤・通学、病院、ショッピングセンター、公共施設)を明確にした戦略 ・運行形態(ルート・ダイヤ・車両規模)→各年度ごとに検討、変更 ② モニタリング調査(アンケート調査等による情報収集調査と分析) →H22年度、H23年度、計画調査～分析 ・適正な料金体系 ・サービス水準向上の検討 ・地域特性の把握 ・電車との乗継分析 (3) 公共交通の利用促進活動 ① 時刻表、路線図、ポスター作成・配布→各年度ごとに準備、配布 ・わかりやすいバス案内 ・乗継拠点でのバス総合案内板設置 ② 公共交通の普及促進活動等の実施→各年度ごと、検討、実施、評価 ・エコ通勤、ノーカーデー、住民の意識統一等 ③ コミュニティバス利用者負担の削減→各年度ごと、検討、準備、実施 ・定期券、回数券、ICカード等 計画期間について 本計画の実施期間は、H22年度～H24年度の3年間とする。ただし、計画の実行に伴い、変更が必要となった場合は、適宜見直しを行なうこととする。特に、運行後の利用状況などをモニタリングし、継続したマネジメント(PDCA)と地域住民への意識啓発を行っていくことが重要であることから、事業内容について適宜対応していくこととする。(運行ルート・ダイヤ等)
山崎議長	・資料1は、これまでのスケジュール、今回の協議会の位置付け、これからのスケジュールを示している。 ・「弥富市地域公共交通総合連携計画」は、本日の皆様からの意見をもとに修

	正した上で、パブリックコメントを実施する。さらにそのパブリックコメントの評価を加味し、次回の第4回協議会で決定する。 資料2の「弥富市地域公共交通総合連携計画」について、何か意見、質問等があったら、発言してほしい。
(社)愛知県バス協会 長崎委員	- 資料2の「各年度の事業計画(案)」について、事業予定年度の表の中の「○」は何を意味しているか。 「実証運行期間は事業者へ委託し、ノウハウの蓄積と導入について検証を行う」とあるが、その後はどうなるのか。運行委託事業者が3年間やった後もそのまま継続して、事業者が事業遂行していくのかどうか。 - 運行委託のあり方は、どのような形か。車両は市、あるいは協議会で手当てし、事業者は運行だけをするのか。事業者が車両を購入して、取り組んでいくのか。事業者がそのまま事業を継続する場合に、設備投資に対する考え方、例えば3年でその実証運行が終わってその事業者が継続して行わない場合、ずっと車の手当てを当然するわけで、その手当てされたものがどういった形で担保されていくのかという課題がある。 - 運行委託の事業者選定をどう考えるのか。プロポーザルでやるのか、入札でやるのかの議論も必要。 - ICカードは単独での導入は、かなりの経費負担が発生すると認識している。どのようなものを考えているのか、説明をいただきたい。
事務局	- 表記の「○」は、各年度の上旬、中旬、下旬を指すものである。 - 事業者には、実証運行（3年）以降も継続して委託する。 - 事業者の選定は、プロポーザル形式で行う。 - ICカードについては、詳細は未確定である。事業者と相談しながら進めていく。
山崎議長	他に質問、意見はあるか。
区長会 鵜石委員	「各年度の事業計画(案)」について。全然先が見えていなかったが、今回随分しっかり見えた感じで、いい計画ができてきたと思う。 「事業計画(案)」は、これを修正したものが運輸局に提出されるのか。 「事業計画(案)」の「(3)公共交通の利用促進活動②公共交通の普及促進活動等の実施」の内容で、ノーカーデーとあるが、ノーカーデーは地域の実情に合ったものか。ここに記載しても、実行困難なのではないか。
事務局	「事業計画(案)」は、この協議会の中で検討された後、運輸局に提出する。 - ノーカーデーの取り組みは、現在、市の職員で水曜日に実施している。これから市民にも拡大が必要ということで、事業計画に入れた。
山崎議長	- 当然この事業計画の記載事項は実施しなくてはならないので、しっかりと中身を検討していただきたい。 - 最近は「ノーカーデー」よりも、「カーフリーデー」という言葉を全国的、世界的に使う。私の住む豊田市で、「ノーカー」と言うと怒られる。世界的にも「カーフリーデー」という言葉を使っている。 - 他によろしいか。 - 総合連携計画の事業予定年度は3年間であるが、3年後に評価、再検討の後、

	運行は続けられるということである。 ・ 一点気になったのが、路線の検討、評価で、H24年度に線が引かれていない。24年度は最終年度でもあるので、しっかりとした調査、評価、再検討の必要があるので、24年度にも線を入れておいていただきたい。 ・ 運輸局から意見はないか。
運輸局	・ 私は、活性化再生案の法律に基づいた考え方で意見を述べる立場だが、資料2の総合連携計画は、法律に基づいた内容に大体はなっていると思う。 ・ 資料2の最初に目標を掲げているが、その目標を達成する為に次のページの関連の事業計画案が出てくるという位置づけである。 ・ 各年度の事業計画案は相当具体的なものを書くことになる。かなり具体的なものとそうでないものがある。もう一つの視点では、実現可能なものとこれから検討するものが混在している気がする。 ・ 事業年度(H22年度、23年度、24年度)は、具体的な事業計画を実現するための具体的なスケジュールである。この協議会では、検討するのではなく、実施することを決めていただくのがいい。もちろん実施していく中で不都合が出てきて、検討して変更しなければならないことは当然出てくるが、その辺の議論を皆様方の視点でしていただければよいと思う。
山崎議長	・ この事業計画の表の中で、具体的な計画の実施の可能性について意見をいただきたい。先ほど、ノーカーダーの実現についての意見もあった。
服部市長	・ 今、弥富駅、あるいは佐古木駅周辺で、朝夕非常に交通が混雑する。その主たる要因は、送迎である。児童生徒を送る保護者や、通勤の方の家族の送迎が非常に多い。 ・ 今回コミュニティバスの導入により、この代替的な機能を果たしたい。我々の行政サービスという形の中でのコミュニティバスが、どれくらいカバーできるかということだと思う。
山崎議長	・ 他に意見は…。
服部市長	・ 12月は、議会が開催される月である。コミュニティバスの中間報告という形で、一般質問もある。 ・ 全員協議会という場で各議員に、中間的な取りまとめを報告したいと思っている。 ・ その中の要因として、この事業計画の中での有料化という問題である。この点について、質問があらうかと考える。この辺の方向付けをしていただければ行政としてはありがたい。ご審議いただきたい。
山崎議長	・ 表の中の話ではないが、確認しておきたい。 ・ 資料2の総合連携計画の目標のところ、この目標を達成するために、次のページの実際の具体的な事業の中身がある。この目標は、この形のままでいいのか。運輸局さんに確認したい。 ・ 目標というのは、数値的なものを掲げそれを達成するというのが目標という気がする。ここにあるのはあくまでも目的でしかない。連携計画の中では、目標という部分に関しては、数値的なところまでは要求していないということか。

運輸局	・そうである。
山崎議長	・今後、具体的にコミュニティバスを運行する中で、どんな目標を持つかという基準は設定しておくべきである。この連携計画の目標としては、これでいいということである。 ・名古屋市などが環境計画の中で、たとえば公共交通の利用者を今の2倍にするとか3倍にするとか、具体的な目標を掲げたりするのを見かける。あまりそこまでぎちぎちとやってしまうと、後で大変になることもあると思うので、ここはこれでいいのかなということでした。 ・事業計画の中身についての意見は、これでよろしいか。 ・連携事業計画は、事務局で、今日いただいた意見を踏まえて、運輸局とも相談しながら最終案を作っていたきたい。 ・パブリックコメントは、先ほどの説明にもあったように、市役所、支所において地域公共交通総合連携計画案の閲覧と意見提出用紙にて意見を聞き、その後、ホームページにて公開するという形で実施していくということになっている。 ・このあたりは何か意見はないか、よろしいか。 ・では、修正した案によりパブリックコメントに諮り、次回の協議会で確定したい。 ・次の議題に進む。 ・協議会次第の中に、「事業パターンについて」とある。資料3の説明を、事務局から願います。
事務局	[事業パターンについて] コミュニティバスへの移行 ① コミュニティバス実証運行費用 ・導入検討 コミュニティバスの実証運行。全市的な展開をしていく。実証運行から開始し(実証運行期間：原則3年未満)、一定の条件(「サービス水準目標」を達成した場合に、本格運行へ移行する。 コミュニティバスの考え方 ・通勤・通学などにも対応する幹線バスの役割 ・通院・買物など日常生活の移動の確保 ・地域特性に応じた、きめ細やかなサービスの提供 ② 低床バスの導入 ・購入検討計画をたてる 中型バス、小型バス等ある。購入台数は未定。 高齢者の利便性・安全性の向上のために、低床バスを導入していく。 ③ 乗継拠点整備 ・「近鉄弥富駅」「佐古木駅」の整備 「近鉄弥富駅」駅前のポケットパークの整備、バスターミナル・待合ルームなど検討していく。H22年度計画を検討し、H23年度に整備をしていく。佐古木駅については、駅の南を、H23年度に検討しH24

	年度整備の予定で計画している。 路線の検討・評価 ① 目的とターゲットを明確にした戦略 「北部」「南部」「東部」の説明 ・ルート・ダイヤ等の運行計画(運行頻度、定時性、速達性) ： 現行の巡回福祉バスについて、「運行時間・便数」「車などに比べて移動時間」「始発・終バス時間」に対する評価が低い。(アンケート調査) ： 今後の優先サービスの要望は、「運行時間・便数」「運行路線数・ルート」の検討が必要。(アンケート調査) ○コミュニティバスダイヤ計画(コミュニティバス運行頻度計画) 朝7時～10時 急行ルート ルート内を25分で速達性を持たせて走らせる 昼(日中)10時～17時 基本ルート ルート内を40分前後で設定し、柔軟性を持たせて走らせる。 夜1 17時～19時30分 急行ルート 帰りの時間に合わせルート内を25分前後で速達性を持たせて走らせる。 夜2 19時30分～21時30分 基本ルート ルート内を40分前後で設定し、柔軟性を持たせて走らせる。 土・日・祝 8時～19時 基本ルート ルート内を40分前後で設定し、柔軟性を持たせて走らせる。 ・通勤・通学用の急行ルートの検討、時間的なシームレス化を図る ： 自動車利用(送迎含む)の割合は「通勤通学」で約64%、「その他」で70%を超えている。(地域特性) ： 目的別による移動時間帯(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、買物は日中)、移動の所要時間が異なる。(アンケート調査) ・買物・病院などの日常生活移動の確保(ショッピングセンター・海南病院・公共施設への充実)公共交通空白地・不便地域の改善といった役割 ： 近年の利用者数の伸び悩み(巡回福祉バスの現状) ・乗継拠点、バス停を設置し、公共交通ネットワークの確率を図る ・「北部」「南部」「東部」路線との連結(乗継のスムーズ化) ・継続したマネジメント(PDCA) - Plan(施策の計画)、Do(施策の実施)、Check(施策の評価)、Action(施策の改善)―住民、交通事業者、行政が連携し、協働していく必要がある。 ② モニタリング調査 ・適正な料金体系 ・サービス水準向上の検討 ・地域特性の把握が必要
--	--

	「北部地区」について ・朝：バス1台につき1時間に1回、近鉄弥富駅・佐古木駅に到着するようにする。 ・始発を楽荘団地から、右回り、近鉄弥富駅～総合福祉センター～ポプラ台～楽荘という形がひとつと、左回りとして、ポプラ台～総合福祉センター～近鉄弥富駅～海南病院～佐古木駅～楽荘団地と、二つの計画を持っている。 ・時刻表は、近鉄弥富駅の平日ダイヤで、赤が急行の発車時刻、緑が準急、黒が普通ということである。この乗継に合わせて、ダイヤを運行していく。 ・昼(日中)：バス1台につき1時間30分に1回、近鉄弥富駅・佐古木駅に到着するようにする。 ・夜1：17時～19時30分まで、バス1台につき1時間に1回、近鉄弥富駅・佐古木駅に到着するようにする。 ・夜2：19時30分～21時30分まで、バス1台につき2時間に1回、近鉄弥富駅・佐古木駅に到着するようにする。 ・朝・夜のコミュニティバスルート(案) 「北部」ルート バス停予定として、左回りは、ポプラ台団地出発～総合福祉センター～近鉄弥富駅北口～近鉄弥富駅南口～市役所～海南病院～楽荘団地 右回りは、楽荘団地出発～佐古木駅前～海南病院～市役所～近鉄弥富駅南口～福祉センター～ポプラ台 ・昼(日中)コミュニティバスルート(案) 朝ルートと同じにする。 バス停①白鳥コミュニティセンター、②白鳥保育所、③西中地公民館を増やす検討。 「南部地区」について ・朝：バス1台につき1時間に1回、近鉄弥富駅に到着するようにする。 ・時刻表については、先ほど説明したとおり。 ・朝・夜コミュニティバスルート(案) 左回り：東末広から7時10分に出発し、トレセン～鍋田支所～海南病院～近鉄弥富駅 右回り：トレセン～鍋田支所～歴史民族資料館～海南病院～近鉄弥富駅南口～市役所～海南病院～東末広 ・時間短縮を考えると、バス停の数を減らす検討も必要。 ・昼バス停ルート(案) 朝ルートと同じにする。 ①稲吉、②南部コミュニティセンター、③境、④西末広、⑤末広口、⑥弥富野鳥園、⑦弥富いこいの里、等、バス停を増やす検討。 公共施設への連結ということで、土日祝日は、こどもの国への連結を検討する必要がある。
--	---

	「東部地区」について ・朝：バス1台につき1時間に1回、佐古木駅に到着するようにする。 ・佐古木駅は、準急と普通で急行がないのでその時間帯に合わせダイヤ設定。 ・朝夜コミュニティバスルート(案) 十四山総合福祉センター～佐古木駅～あいち海部農協支援センター～海南病院～十四山総合福祉センター ・昼(日中)：バス1台につき1時間30分に1回、佐古木駅に到着するようにする。 ・昼(日中)コミュニティバスルート(案) ①東神戸、②五斗山南、③海南こどもの国、④稗場、⑤上押萩のバス停を増やす検討。 [公共交通の利用促進活動例] ①時刻表、路線図、ポスター作成・配布 参考として ・文京区コミュニティバス「Bーぐる」 ・吹田市コミュニティバス「すいすいバス」 ②公共交通の普及促進活動等の実施 ・ノーカーデーの実施 市職員、企業等、エコを考えた通勤手段の検討をしていく。 ・公共交通をテーマにしたイベント(地域住民によるワークショップ) ・コミュニティバス利用者負担の削減 ：定期券、回数券、ICカード等 例として ・熊本県ノーマイカー通勤デー ・ノーカーデーはままつ in 秋穫祭
山崎議長	・資料3は、具体的なコミュニティバスの事務局の案である。 ・この部分が、皆さんから一番意見をいただけたところではないかと思う。 ・事前に確認しておきたいが、スケジュールとして6月からの実証運行の開始を計画しているが、最終的な運行内容をいつまでに確定すれば、6月の運行に間に合うのか。
運輸局	・運送事業の許可を得る必要がある。今まで許可を持っている事務所であれば1ヵ月と、周知期間の1週間である。初めての事業者だと、2ヶ月以上は必要だと思う。 ・いずれにしても車の準備もあり、あるいは道路管理者、警察等との調整もあり、早い方がいい。今の段階では少し厳しい気がするので、早めをお願いしたい。
山崎議長	・この協議会が、地域公共交通会議の役割を果たしている。 ・つまり、この会議で決めた運行内容が最優先して、運行されることになる。 ・今年度最後の協議会が2月に予定されているが、そこでほぼ確定することになればよいか。
運輸局	・連携計画は2月に確定して合意を得ることが最終だが、それと並行し

	て総合事業計画の内容も検討しなければならない。最終的には、同時に合意というわけにはいかない。 ・まず公共交通会議で合意を受けて事務局に認定申請するので、2月の第4回目以降も会議が必要になる。
山崎議長	・次回以降に、もう一度(一度かどうかわからないが)、また会議を開いてそこで確定していくことになるのか。
運輸局	・そのとおり。この会議の後にバブコメを行って、最終調整をして合意という形に持っていくと思うが、3ヵ年の総合事業計画も案を出して、ある程度並行して準備を進めていく必要がある。
山崎議長	・やるべきことはたくさんあるが、時間が無いという状況である。 ・次回の2月に向けて、せめてこのコミュニティバスの運行の中身については確定していくスケジュールで、進める必要がある。 ・次回以降に、この事業計画案を承認いただくためには、もう一度実施する必要があるので、そういったスケジュールで考えていきたい。
(社)愛知県バス協会 長崎委員	・今のスケジュールを聞く限りでは、事務作業的にはいいかもしれないが、実際に運行する事業者はいつ確定するか、問題である。 ・確定してから、車両の手当て(発注して生産が間に合わなければどうにもならない)の時間をあらかじめ見ていただかないといけない。 ・2月では、きびしいという気がする。 ・車だけではなく、人の教育もあるし、雇用の問題もある。 ・2月までの会議ということでは本当にいいのかと、素朴な心配をしている。
愛知県蟹江警察署 朝田委員	・バス停をどこに設けるかということも、非常に大きな問題になる。 ・小さなバスなら邪魔にならないが、例えば60人乗りの大型バス、中型バスの場合、北の方の名鉄、近鉄、JRを横断する渋滞するところで、車3台分のバスが途中で停まり客が乗り降りする間、後ろは追い越せずに、渋滞にますます拍車がかかるというような状況で、かなりドライバーから不平も出るのではないかと気がする。 ・バス停の位置も、人が待つわけだから、ある程度たまりもなければいけない。また交差点や横断歩道は避けなければいけないとなると、設置場所の選定に時間がかかるのではないと思う。 ・飛島でもバス停の位置は、かなり変更があった。最初設定した場所から移動する必要がある場合もあるので、かなり時間がかかるのではないかと。
山崎議長	・かなりいろいろやらなければいけないことがあるということで、時間がかかるけど、早く決めなければいけない部分もあるという、トレードオフというか、ちょっと矛盾する、ジレンマに陥るようなところがあると思うが、事務局はなんとか乗り切っていただきたい。 ・まず今日の会議では、事務局の具体的な事業内容の案が出てきたので、これについて、皆様方からいろいろ意見をいただきたい。
名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会	・フリーカーデーは、平常のままの形でやるのか、何か当局として、例えばバスの増便をすとか、特別なプランを考えているのか。 ・日常、1日のうち午前中1時間に1回、右左合わせると2便となる。単純に言

嶺木委員	えば30分おきぐらいの間隔にしかならないが、フリーカーデーの場合は、右回り1時間に2便、左回り2便にすれば15分間隔になる。そういう増便は考えているか。
事務局	・今ご指摘の増便が必要になるかどうかという問題も含めて、まずは実証、実験運転を行なって、運行開始後にまた、協議会で検討していただいて、改善していきたいと思う。
名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会 嶺木委員	・フリーカーデーの究極の目標は、例えば弥富駅が渋滞するならば、そこへは自分の自家用車ではなくてバスで行く。そのことを実験する場であるし、市民がそれを判断する場だと思う。 ・フリーカーデーをすることによって、それを大々的に宣伝することによって、バスを1時間に4本走らせてもらえれば、乗用車に乗る必要はないと思ってもらえる。それにより車が減少する。それを、いつもどおりのバスの本数では、乗用車からの乗り換え促進にはならないと思う。 ・素人としての考えだが、フリーカーデーを、経済効果というか市民感覚からみて、「乗用車をやめてバスにしようじゃないか」という感じにもっていただけるかどうか、そこにテーマを持つべきではないかと思う。
山崎議長	・今の意見は、この事業計画の中で、利用促進策のひとつとしてあげているメニューに関するものである。まだ今は、走らせるバスの中身さえ決まっていない状況であるが、飴と鞭を同時に使っていかなければならないという交通政策の基本なので、こういった実験をやるとすれば当然今のようなバスのサービスレベルを上げることは考える必要はあると思う。ただ、お金はかかる。何か補助金をいただいてやるようなものがあれば、適応できると思う。 ・他にはどうか。
三村委員	・導入検討のところの一定の条件で、サービス水準目標を達成した場合に本格運行へ移行するとあるが、サービス水準目標は、数値として今のところ決めているのか。 ・低床バスの導入について。まだ台数を決定していないということだが、新規にバスを導入しないと、実験はできないのか。今までのバスは、多分小型バスだと思うが、低床ではない。それはどうするのか。全部きちんと計画を立てて、中型小型も決めて、すべてOKで、6月に有料で運行開始するのか。
事務局	・目標数値は、現段階では具体的には決まっていない。 ・数値目標を立てた方が具体的に運営、今後の方針が、定まってくると思うので、他の市町村の数値等を検討して決めたい。 ・低床バスと現在運行している4両の「きんちゃんバス」をどうするかについて。当然改造の必要性があるが、既存バスも活用して、新たに1両か2両新規のバスを導入する予定である。
事務局	・サービス水準の件であるが、他の市町においては、利用者が少ない路線では、バス停をカットする水準を定めている。そのような部分も、この協議会で検討されるべきことである。

	・まずこの方向で実証運転をして、3年間、あるいは1年ぐらい後に、利用促進を見極めて、さらにその後のバス運行を考えていく。先ほどのフリーカーデーが進めば、利用者は増えるかもしれない。 ・バスの購入計画については、現在所有する4台のバスを最大限有効活用しながら、5ルートで5台必要ということで、新規購入も踏まえ、リースも含め、今その計画を事務的に進めているところである。 ・次の段階で、具体的に何例かのケースを提示する。
福寿会 坂下委員	・バス停について。資料5ページ、ポプラ台団地から近鉄弥富駅の北口のところで、8番目に総合福祉センターがあるが、楽荘団地からの始発は弥富駅南口で切れており、この後また総合福祉センターというのがあるのか。あるいは6ページ目の東末広から、これも弥富の近鉄駅はあるが、この後総合福祉センターがあるのか。あるいは右回りというのは、これから総合福祉センターというのがあるのか。あるいは十四山の福祉センターから海南病院、また十四山福祉センターというのがあるが、この総合福祉センターの利用者はかなり年間あると思うが、これはここに書ききれなくてこういことになっているのか。
事務局	・北部地区の関係は、右回りで楽荘団地を出発し、海南病院～近鉄弥富駅南口へ参り、その後逆に、近鉄の弥富駅北口からポプラ台～楽荘に戻るというのがひとつ。左回りは、逆にポプラ台を出発して福祉センター～近鉄弥富駅北口～南口～市役所～海南病院～楽荘団地に戻るという、右回り、左回りで北部方面をカバーしていく。 ・右回りは右回り、左回りは左回りで循環になる。
福寿会 坂下委員	・6ページの東末広とか、トレセンのところのバス停も…。
事務局	・これも同様である。
福寿会 坂下委員	・ここの中には、総合福祉センターは入っていない。
事務局	・それは乗継になる。
福寿会 坂下委員	・わかった。
事務局	・東部地区については一定方向ということで、十四山の東部については、福祉センターから近鉄佐古木駅に、そして十四山に戻るというルートである。
山崎議長	・改めて説明いただいたが、他によろしいか。
(社)愛知県バス協会 長崎委員	・先ほど既存車両を使うという話があったが、私、バス業界の認識が間違っているといけませんが、新しく運送事業に投入する車両はバリアフリーの基準を満たしていなければならないという通達が出ているという認識をしている。 ・今のご回答は、一部道路運送法の45条、一部有償輸送79条という2本立てで考えているのか、4条の乗り合い運行1本で考えているのか。そこの整理が必要である。要は、今まで自家用だったものをそのまま営業用には使えない。先ほど改造等の話が出たが、それが可能かどうかは運輸局と相談する

	必要がある。それを早急に整理しないと、6月に間に合わない。いずれにしても車両が間に合うか間に合わないか、仮に1台にしても、発注の期間が4、5ヶ月かかるとすれば、早急な手当てが必要と思うので、確認、検討をお願いしたい。 ・資料の中で、補足説明をいただきたい。 ・運行頻度計画の中で、柔軟性という表現があるが、これは何を意味しているのか。急行便やなにかと違って、時間的に長いということで使用しているのなら、敢えて柔軟性と書かなくても定時性という表現だけでいいと思う。柔軟性というと、たとえばデマンドとかそういうことも想定される可能性も出てくる。説明と同時に、検討いただけたらと思う。 ・電車との乗り継ぎのダイヤの話だが、電車の発着時間との調整が果たしてこれでいいのかという素朴な疑問をもった。例えば5ページ、右回りが最初は20分だが、後は毎時10分になっている。名古屋方面は、急行が着く前に出てしまう。その辺のことをどう考えているのか。10分にバスが出て、その後に電車が着くと。発車する時間かわからないが、待機時間がひょっとして含まれているかわからないが、タイミングが合わないと思ったので、その辺も検討いただければと思う。
山崎議長	・事務局、どうか。
事務局	・「柔軟性をもたせて」という部分について、私の判断だが、表現をカットする。
(社)愛知県バス協会 長崎委員	・「柔軟性」をつけた場合に、何か含みがあるのかというふうに受けとられるので、整理をした方がいいという意味である。
事務局	・「柔軟性」については、整理したい。 ・時間の関係は、その時間帯に合わせればいいが、現段階における最良の案ということで提示している。 ・当然名古屋に行く時に、急行の時間帯に合わせることも検討したいが、当面はこれでいきたいと考えている。
名古屋港西部 臨海地帯企業 連絡協議会 嶺木委員	・北部地区で名古屋へ出勤するとなると、近鉄の時間で7時28分と34分には乗れるが、あとは全く有効にならない。たとえば8時22分に乘ったら、名古屋に着くと、それからまた乗り換えて栄地区かどこかの会社に行くとなると9時過ぎてしまう。一番肝心の7時43分、48分、53分の電車に乗ろうと思うと、かなり早い時間に家を出ないといけない。近鉄の時間に合わせた右回り左回りの設定をしてもらいたい。7時半から8時15分までに駅に到着するバスが抜けており、7時43分、48分、53分、8時3分、10分の一番大事な時間帯の電車に全く乗れない状況である。これではバスを走らせても意味がない。考え方を近鉄弥富駅から名古屋方面に向う時間帯に合わせてもらいたい。
山崎議長	・主要なバス停、駅に到着のダイヤ設定は、今の鉄道の利用状況とか、どの便がたくさん使われているとか、その辺の状況は押さえてあるのか。
事務局	・大体7時半から8時の間が、利用者数は多い。その部分にバスの到着時間を

	合わせたい。8時前は混んでいる。その30分前や8時以降は少ない。その辺の時間帯を中心に考えていきたい。
山崎議長	・状況に合わせたダイヤを、今後考えていくということをお願いする。
三重交通（株） 久保田委員	・ダイヤを設定するのに、利用者との兼合いが大事である。 ・私なりにダイヤを分析したところ、朝はとにかく一台を走り続けさせようとしている。増便がねらいになっていると思うが、具体的には朝の7時から3時間走りっぱなしのダイヤがある。朝のラッシュ時間帯は、どうしても遅れが出る。遅れたら遅れたまま3時間ずっと走っていると、実際には利用者に一番、不便をかけるのではないか。そんな意味からすると、朝のラッシュ時間帯、やはり休憩、アイドルタイムをとる必要がある。ドライバーもずっと走り続けるのは、ストレスもある。 ・最大限便数を増やそうというねらいから、こういうダイヤになったと思うが、そうしたことも吟味いただきたい。
山崎議長	・おそらく、今の仮で出てきた案は、大体こんなダイヤだったらいけるだろうという、あまり根拠のないものかもしれない。ざっと道路の平均速度から出してきているのかもしれない。 ・実際の運行にあたっては、バス事業者、運行事業者さんにアドバイスいただいて、実際に細かいダイヤ、時刻表は、事業者さんに作ってもらうことになると思う。事業者を決めるのにプロポーザルでという話もあったが、その辺りの運行計画の提案の部分も、このプロポーザルの中身としてやっていくことも考えられると思う。
運輸局	・元々の基本方針は、高齢者や学生などの移動が困難な人が第一に掲げられているので、そちらを考えないといけいない。民間の事業者ではないので、通勤にまで対応していくと、それはバスも足りないし、大変な経費がかかってくる。 ・まず、そもそもの基本方針を皆さん理解した上で、どのような方向に持っていくかというところから始めないと、議論がかみ合わないような気がするので、その辺を検討願いたい。
山崎議長	・欲を張りすぎているところがあるのかもしれない。今おっしゃられたように、基本はこれまでの福祉バスのように、高齢者の方、自由に車が使えない方の足の確保というのが第一であり、その上で、通勤・通学にも対応したものにする。 ・ただ通勤・通学にも対応していくということも、一方で方針として出している。
運輸局	・学生とは書いてあるが、通勤までは書いてない。そこを考える必要がある。
名古屋港西部 臨海地帯企業 連絡協議会 嶺木委員	・高齢者と若者を一緒にする必要はないと思う。高齢者は病院とかに行くわけだから、昼間利用である。若者は逆に言うと、歩かせていい。 ・例えば、朝のラッシュアワーは、普通に回ると1時間かかる。朝は主だったバス停を急行駅として、急行駅だけにしかとまらないようにして、急行バス停までは歩くか自転車で行くようにする。 ・通勤通学用の使い方と、昼間の高齢者用の使い方と区別して考えていくべ

	き。高齢者の通院には、バスでは採算が合わない。むしろタクシーの方が合っているかもしれない。 ・一番需要の多い所、需要の多い時間帯をメインにやって、車をなるべく減らしてバスに替えさせていくという基本方針でやっていく必要があるように思う。
山崎議長	・今おっしゃられているのは、基本方針として、車から乗り換えさせるということか。基本方針としては高齢者、学生が表に出ているので…。
名古屋港西部 臨海地帯企業 連絡協議会 嶺木委員	・将来的な方向として、効率的に考える必要があるということ。
区長会 鵜石委員	・有料化ということで計画が出ているが、有料の価格をいくらにするのか。要するに公共交通だから、利用者がどんどん増えて、よく活用されるようになれば、最終的には無料バスになるのか。そこまでいかないにしても、安くなるのか。 ・また、今、駅周辺には自転車屋がたくさんあって、預けるのにもお金がかかる。いろんな条件が出てくると思うが、有料化に向けて、どんな形で、一回利用するといくらという値段が決まってくるのか。そして利用者が多くなっていけばどうなっていくのか。そんなことを思った。見通しがあれば聞かせていただきたい。
事務局	・有料化は、当然原則的には受益者負担と考えている。委員さんの中にもみえるが、駅の近く、病院の近くに住んでいる方には、利用がないのは当然のことと思う。 ・基本は、あくまでも受益者負担である。近隣の飛島村、木曽岬町のバスの料金は200円である。そうした中、弱者については半額の100円にするとか、今後検討して決めていく。
山崎議長	・他に意見はないか。
民生委員協議会 福田委員	・弥富は中学校区が広いので、子供達は雨の日も自転車で通学している。中学校の始業時間に間に合うようにバスを走らせる予定はあるか。
山崎議長	・教育委員会が、バス通学を許可しているかどうかによる。 ・基本的に中学生は、歩きか2キロ以上の場合に自転車通学である。
民生委員協議会 福田委員	・中学生は、基本的に全員、自転車通学である。弥富高校も自転車通学である。
山崎議長	・中学生まで対応することはないか。
事務局	・中学生までは考えていなかった。 ・南部地区は、特に通学距離が長いし、中学校に近いバス停もある。ダイヤ等も含めて、これから検討したい。 ・今日の会議を踏まえて、計画をさらに検討したい。
山崎議長	・私の感覚では、今から中学生まで考えて計画を進めるのは、難しいように

	思う。 ・中学生の通学動向を把握していないし、学生の場合、利用が天候に左右されることもある。地域交通バスではなく、スクールバスの方が現実的である。事務局で判断していただきたい。
民生委員協議会 福田委員	・中学生は、このバスに乗ってもいいのか。東末広発のバスは、弥富中学校を通る。
山崎議長	・それは学校、教育委員会の判断による。
事務局	・その辺も含めて、検討して報告したい。
服部市長	・まずは、駅利用者の為には速効性という事をご理解いただきたい。 ・小中学生の利用は、二の次、三の次のように思う。
山崎議長	・他に意見はないか。 ・資料4は、参考のためのものか。
事務局	・はい。
山崎議長	・資料4は、目を通しておいてほしい。 ・今回のバスの目的は、交通弱者の足の確保が第一である。 ・連携事業計画の中に熟度の違いがあるとの指摘があった。これらを仕分けして整備していただきたい。 ・今一番の問題は、スケジュールの部分である。作業的なスケジュール、法的な手続き、それから事業者との関係がある。スケジュールをしっかりと立てて進めていただきたい。 ・バス停の設置では、警察の協力が必要であり、大変な作業であるが頑張ってください。 ・本日は、連携計画、運行内容についていろいろ意見をいただいた。これを事務局でつめていただく。パブリックコメントの準備にも取り掛かる必要がある。 ・次回の会議は、2月中を予定している。
事務局	・議長の言うとおりの、次回は2月中を予定している。日程が決まり次第、資料、案内を送付するのでよろしく。
服部市長	・今日は熱心にご審議いただき、感謝する。 ・回を重ねるごとに、計画も形になってきたと思う。 ・市としては、6月の運用開始をめざして会議を進めているので、協力をお願いしたい。
山崎議長	・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。