

市内の公共交通網の再編方針について

弥富市地域公共交通計画の位置づけに基づき、南部地域を中心に令和3年から計3回の社会実験運行を実施しながら、公共交通網の再編を検討してきました。

現在は南部地域での計3回の社会実験運行の結果や今年度実施している住民意見交換会の結果等を踏まえ、南部地域だけでなく、市内全体の公共交通網の再編案を検討しているところです。

市内の地理的な特性やきんちゃんバスの運行状況・利用状況等を踏まえ、市内を「①南部地域」「②北部・東部地域」に分け、公共交通網の再編方針を検討しました。



(1) きんちゃんバスの運行状況と再編の前提条件

1) きんちゃんバスの運行状況

きんちゃんバスは市内を計5台の車両で運行しており、令和5年度の運行経費は約1億円です。また、収支率は5.2%、利用者1人あたりの運行経費は1,229円で、いずれも弥富市地域公共交通計画に記載の令和7年度までの目標値に近づいているものの、現時点で未達成です。

車両状況	・南部ルート：2台 ・東部・北部ルート：3台 ※うち、2台が三重交通のリース車両 ・予備車両：1台																															
運行経費等	【令和5年度実績】 ・運行経費（A）：97,383,700円 ・運賃収入（B）：5,051,010円 ・行政負担額（A-B）：92,332,690円 ・収支率（B/A）：5.2% ・利用者1人あたりの運行経費（A/C）：1,229円/人 ※年間利用者数（C）：79,237人 【参考：弥富市地域公共交通計画に記載の目標値（令和7年度）】 ・利用者1人あたりの運行経費：1,000円/人 ・収支率：5.9% <table><tr><th>年度</th><th>収支率 B/A</th><th>年間利用者数 (人) C</th><th>利用者1人当たり 運行経費(円) A/C</th></tr><tr><td>平成30年度</td><td>5.3%</td><td>80,708</td><td>1,097</td></tr><tr><td>令和元年度</td><td>5.3%</td><td>83,171</td><td>1,109</td></tr><tr><td>令和2年度</td><td>4.3%</td><td>61,797</td><td>1,521</td></tr><tr><td>令和3年度</td><td>4.6%</td><td>66,134</td><td>1,605</td></tr><tr><td>令和4年度</td><td>4.9%</td><td>73,828</td><td>1,457</td></tr><tr><td>令和5年度</td><td>5.2%</td><td>79,237</td><td>1,229</td></tr></table>	年度	収支率 B/A	年間利用者数 (人) C	利用者1人当たり 運行経費(円) A/C	平成30年度	5.3%	80,708	1,097	令和元年度	5.3%	83,171	1,109	令和2年度	4.3%	61,797	1,521	令和3年度	4.6%	66,134	1,605	令和4年度	4.9%	73,828	1,457	令和5年度	5.2%	79,237	1,229			
年度	収支率 B/A	年間利用者数 (人) C	利用者1人当たり 運行経費(円) A/C																													
平成30年度	5.3%	80,708	1,097																													
令和元年度	5.3%	83,171	1,109																													
令和2年度	4.3%	61,797	1,521																													
令和3年度	4.6%	66,134	1,605																													
令和4年度	4.9%	73,828	1,457																													
令和5年度	5.2%	79,237	1,229																													
運賃	<table><tr><td>大人</td><td>200円</td></tr><tr><td>高校生</td><td>100円</td></tr><tr><td>75歳以上・中学生以下、障がい者(手帳保持者)、同伴の介護者1人目まで</td><td>無料</td></tr><tr><td>回数券(大人)</td><td>12枚 2,000円</td></tr><tr><td>回数券(高校生)</td><td>12枚 1,000円</td></tr><tr><td rowspan="3">定期券(大人)</td><td>1ヶ月 6,000円</td></tr><tr><td>3ヶ月 17,100円</td></tr><tr><td>6ヶ月 32,400円</td></tr></table> <table><tr><td rowspan="3">高校生 (市外在住)</td><td>1ヶ月</td><td>3,000円</td></tr><tr><td>3ヶ月</td><td>8,600円</td></tr><tr><td>6ヶ月</td><td>16,200円</td></tr><tr><td>高校生 (市内在住)</td><td colspan="2">無料 ※「きんちゃんバス運賃助成定期券」の申込必要</td></tr><tr><td rowspan="3">シルバーバス (65歳以上)</td><td>1ヶ月</td><td>3,000円</td></tr><tr><td>3ヶ月</td><td>8,600円</td></tr><tr><td>6ヶ月</td><td>16,200円</td></tr></table>	大人	200円	高校生	100円	75歳以上・中学生以下、障がい者(手帳保持者)、同伴の介護者1人目まで	無料	回数券(大人)	12枚 2,000円	回数券(高校生)	12枚 1,000円	定期券(大人)	1ヶ月 6,000円	3ヶ月 17,100円	6ヶ月 32,400円	高校生 (市外在住)	1ヶ月	3,000円	3ヶ月	8,600円	6ヶ月	16,200円	高校生 (市内在住)	無料 ※「きんちゃんバス運賃助成定期券」の申込必要		シルバーバス (65歳以上)	1ヶ月	3,000円	3ヶ月	8,600円	6ヶ月	16,200円
大人	200円																															
高校生	100円																															
75歳以上・中学生以下、障がい者(手帳保持者)、同伴の介護者1人目まで	無料																															
回数券(大人)	12枚 2,000円																															
回数券(高校生)	12枚 1,000円																															
定期券(大人)	1ヶ月 6,000円																															
	3ヶ月 17,100円																															
	6ヶ月 32,400円																															
高校生 (市外在住)	1ヶ月	3,000円																														
	3ヶ月	8,600円																														
	6ヶ月	16,200円																														
高校生 (市内在住)	無料 ※「きんちゃんバス運賃助成定期券」の申込必要																															
シルバーバス (65歳以上)	1ヶ月	3,000円																														
	3ヶ月	8,600円																														
	6ヶ月	16,200円																														

2) 再編の前提条件

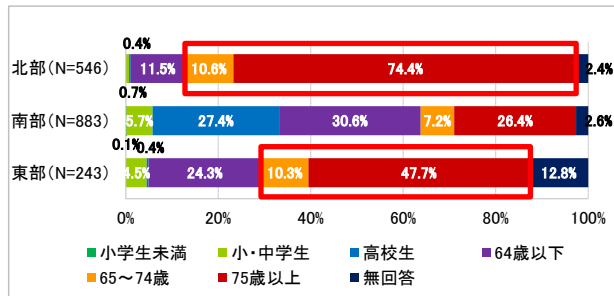
市内全体の公共交通網の再編検討は、“現状の運行経費を維持したまま再編する”ことを前提とします。そのため、きんちゃんバスの運行本数の増加や運行時間帯の延長、新たな公共交通の導入を検討する際は、それにより増える運行経費を捻出するための方法を検討するようにします。

(2) 北部・東部地域の再編方針

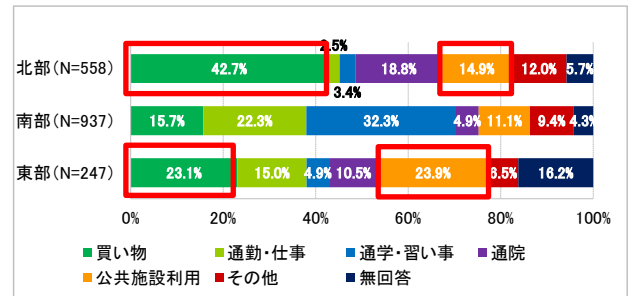
1) 再編の目的・着眼点

きんちゃんバスの北部ルート・東部ルートは65歳以上の高齢者利用が全体の大半を占め（北部ルート：約85%、東部ルート：約58%）、買い物や公共施設利用等、主に日中に移動する傾向がある目的が多いです。

【年齢層】

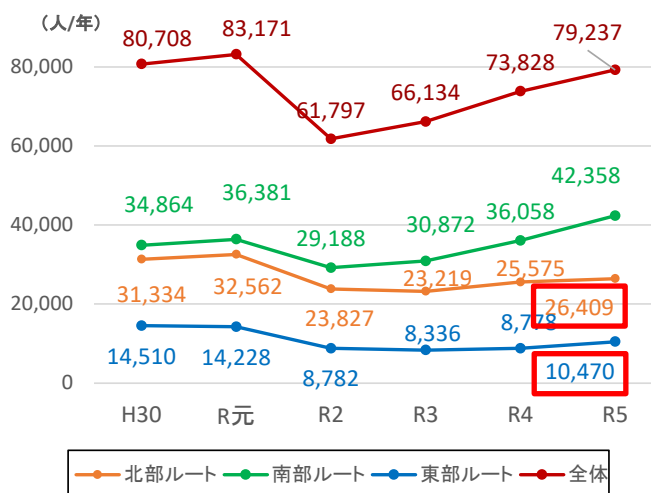


【利用目的】

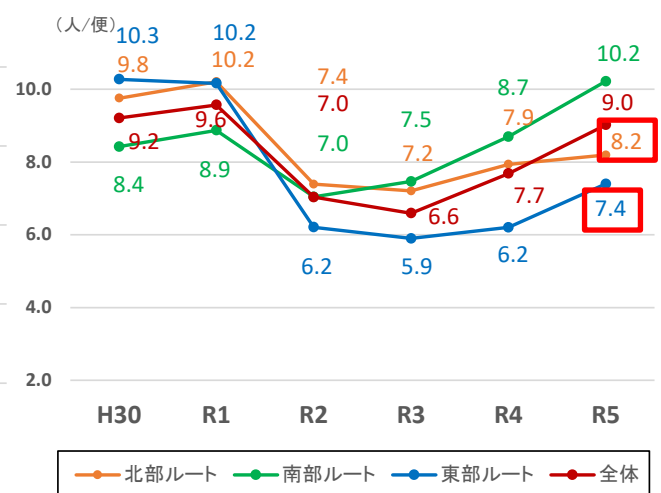


令和5年度の利用者数は北部ルートが26,409人、東部ルートが10,470人と南部ルートに比べて非常に少ないです。1便あたりの利用者数は北部ルートが8.2人/便、東部ルートが7.4人/便で利用状況と運行車両が見合っていない可能性があります。

【利用者数（ルート別）】



【利用者数（1便あたり）】



上記の地域特性を踏まえ、北部・東部地域の再編目的や着眼点は以下のとおりです。

- 高齢者等のバス停までの移動が困難な方の移動手段を確保する
- 日中の買い物や公共施設利用を目的とした移動の足を確保する
- 現在のサービス水準（利便性等）を確保しつつ、効率的な運行サービスを確保する

2) 再編内容

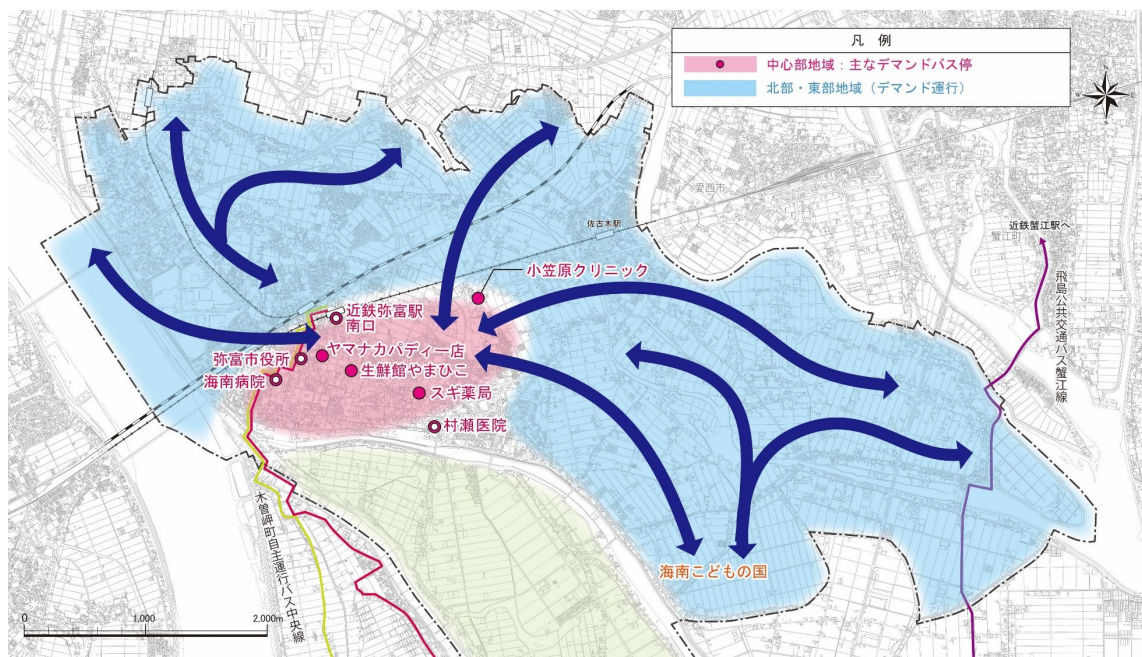
南部地域でデマンド交通（チョイソコやとみ）を導入した第3期南部地域社会実験運行の結果から、デマンド交通は買い物・公共施設利用に適していることがわかりました。また、デマンド交通は乗客8名程度のワゴン車を利用することが多く、北部・東部ルートの利用実績を踏まえると、デマンド交通の輸送力は北部・東部地域の公共交通需要に適していることがわかります。

以上と再編の目的・着眼点をふまえ、北部・東部地域ではデマンド交通の導入を中心とした再編案を検討しました。再編のポイントは以下のとおりです。

- 北部・東部地域を一体的にとらえた、デマンド交通の運行（車両2台）
- 既存のきんちゃんバス運行の休止

上記の再編によって、以下の課題が解消される可能性があると考えます。

- ✓ きんちゃんバスに比べ、自宅・目的地から停留所が近くなるため、バスを使って移動するのが困難だった高齢者でも1人で移動できる可能性がある
- ✓ 車両や交通モードの変更により、運行経費の削減につながり、削減された分を当該地域の利便性の向上や南部地域での新たな施策の検討に活用できる可能性がある

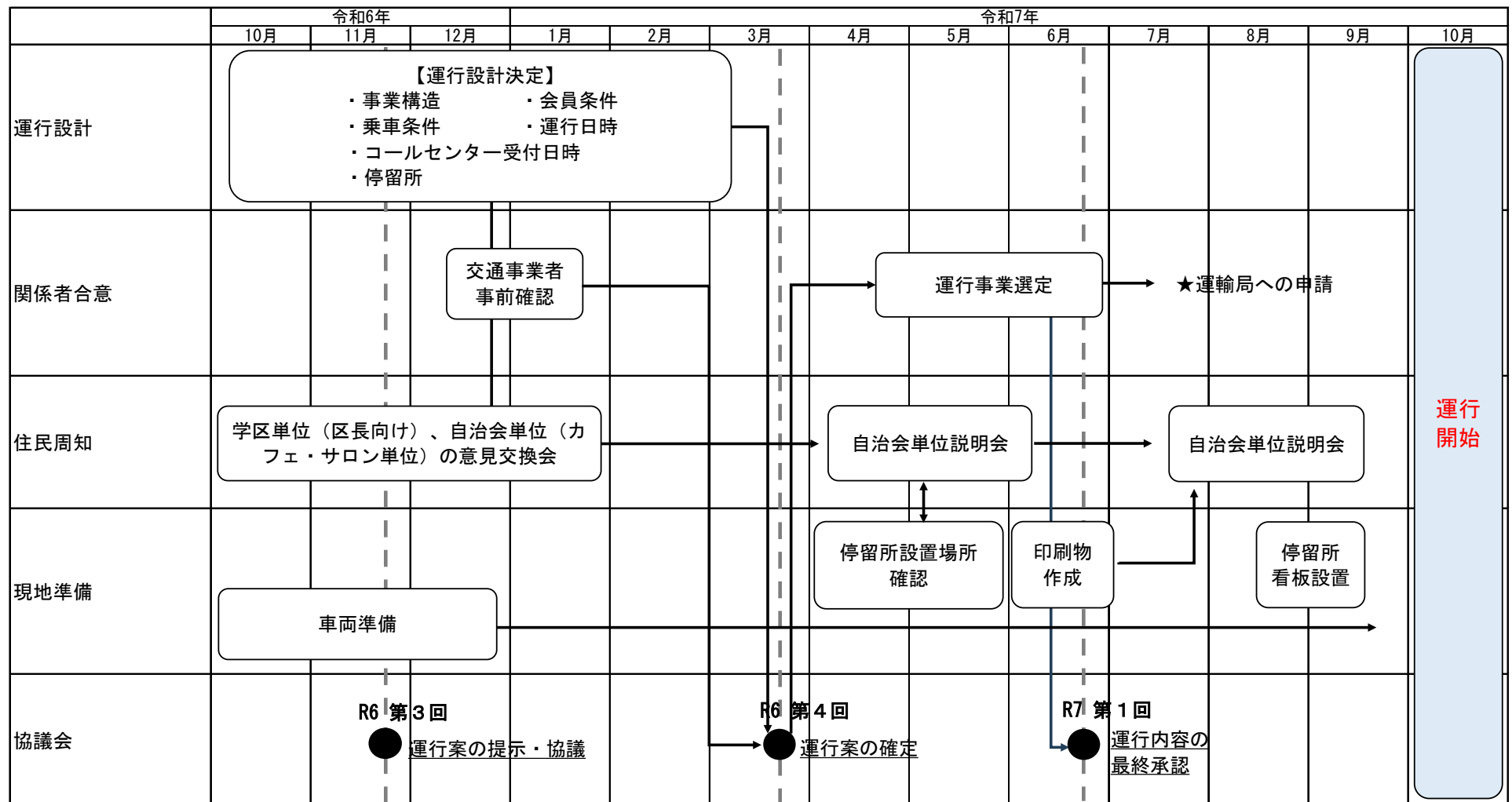


3) 再編スケジュール

北部・東部地域の再編スケジュールは以下のとおりです。

北部・東部地域では、デマンド交通の本格導入を目指し、令和7年度10月からデマンド交通を導入する社会実験を実施します。社会実験期間中はきんちゃんバスの運行を休止します。

社会実験終了後は結果を適切に分析・評価し、北部・東部地域でのデマンド交通の本格導入の可能性を検討します。

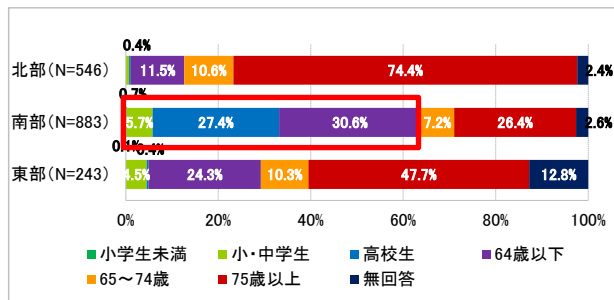


(3) 南部地域の再編方針

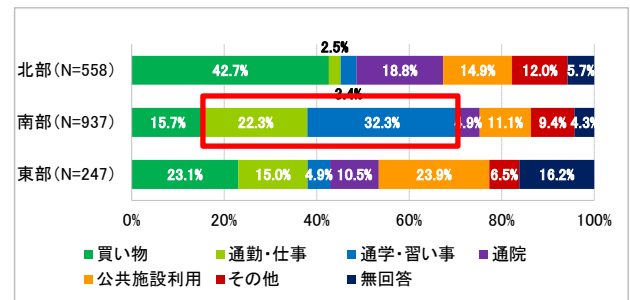
1) 再編の目的・着眼点

南部地域を運行するきんちゃんバスの南部ルートは64歳以下の利用が全体の約60%を占め、特に高校生の利用割合が他のルートに比べて多いです。また、通勤・通学の利用が多いことが特徴で、通勤・通学をする朝や帰宅時間帯である夕方から夜にかけての時間帯で移動必要があります。

【年齢層】

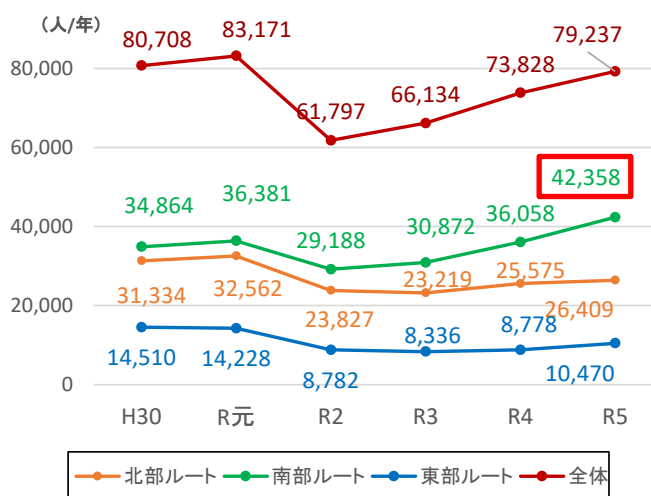


【利用目的】

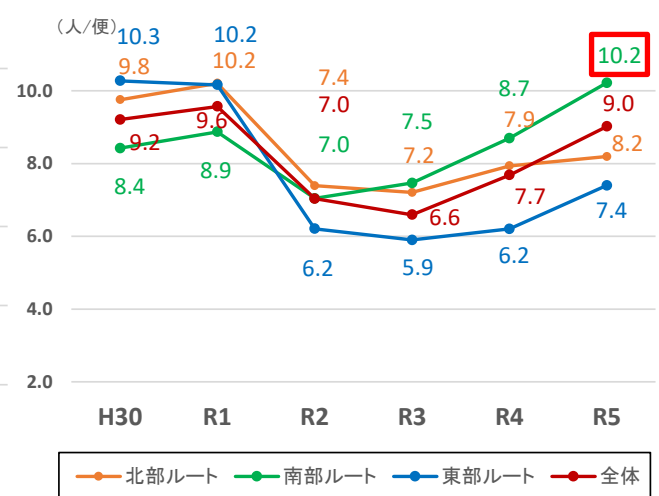


令和5年度の利用者数は42,358人で全体利用者の半数以上を占めており、主要ルートとなっています。また、1便あたりの利用者数は10.2人/便で大量輸送の交通モードが適していると考えられます。

【利用者数（ルート別）】



【利用者数（1便あたり）】



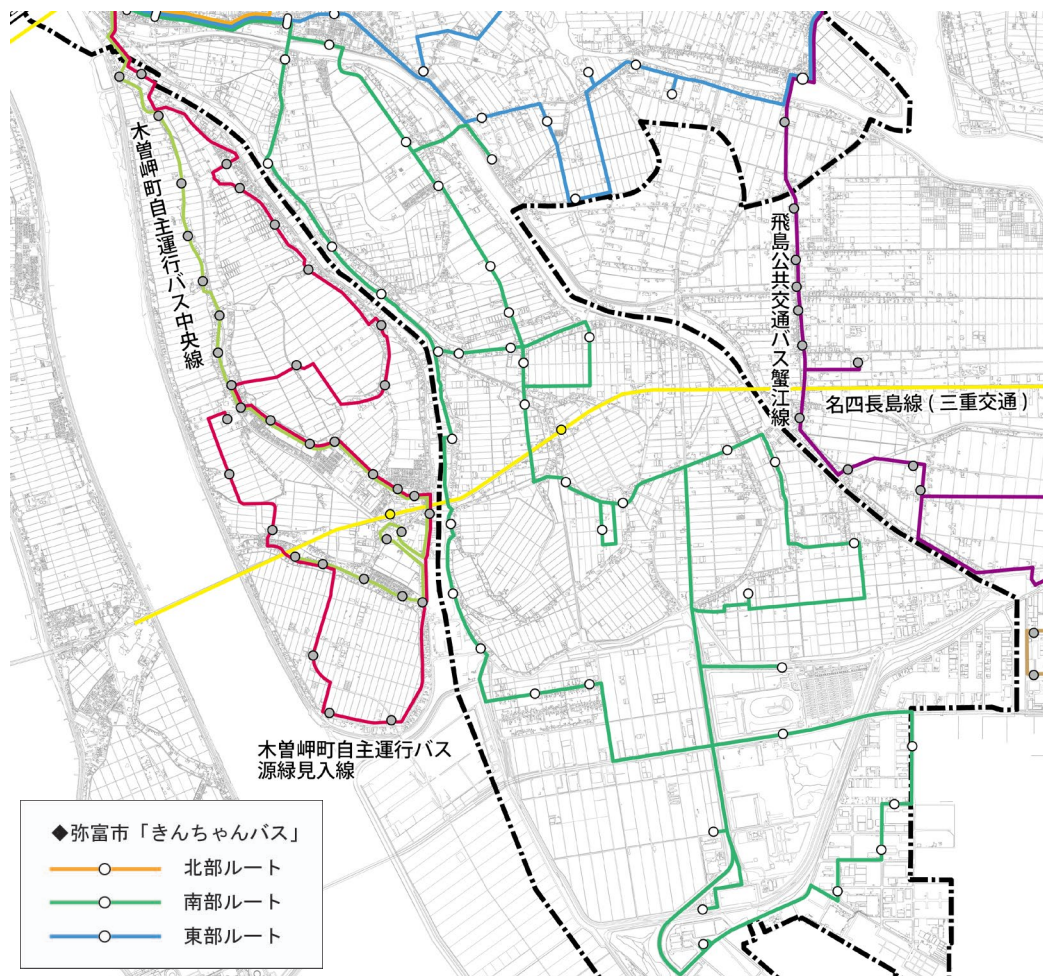
南部地域は大藤学区と栄南学区に分かれますが、地理的な関係から大藤学区と栄南学区で目的地に違いがあります。大藤学区は近鉄弥富駅方面が目的地になり、栄南学区は飛島・近鉄蟹江駅方面が目的地となりやすい傾向にあります。今年度実施した栄南学区での住民意見交換会でも近鉄蟹江駅方面に向かう公共交通が欲しいという意見もありました。また、飛島公共交通バスの通勤・通学定期購入した弥富市民を確認したところ、令和6年1月～9月で51名おり、一定程度の需要があることがわかります。

◆参考 飛島公共交通バスの通勤・通学定期の購入実績（令和6年1月～9月）

通学定期：31件

通勤定期：20件

南部地域は南北に長い地域であるうえに、現在の南部ルートは8の字運行をしているため、一周に約2時間かかっています。また8の字運行によって向かいたい方面と逆方向に進むことがある等、ルートの分かりにくさ・ややこしさがあります。



上記の地域特性を踏まえ、南部地域の再編目的や着眼点は以下のとおりです。

- ルート・ダイヤの見直しはしつつも、きんちゃんバスの運行は維持する
- 通勤・通学需要（朝夕メイン）と高齢者等のバス停までの移動が困難な方の需要（日中メイン）で対象とする公共交通を棲み分け、複合的な公共交通網（きんちゃんバス＋補完する交通施策）を検討する
- 大藤学区・栄南学区のそれぞれにとっての目的地の違いを考慮した公共交通網を検討する
- 運行時間の短縮やルートの分かりやすさ等の利便性を向上させる

2) 再編内容

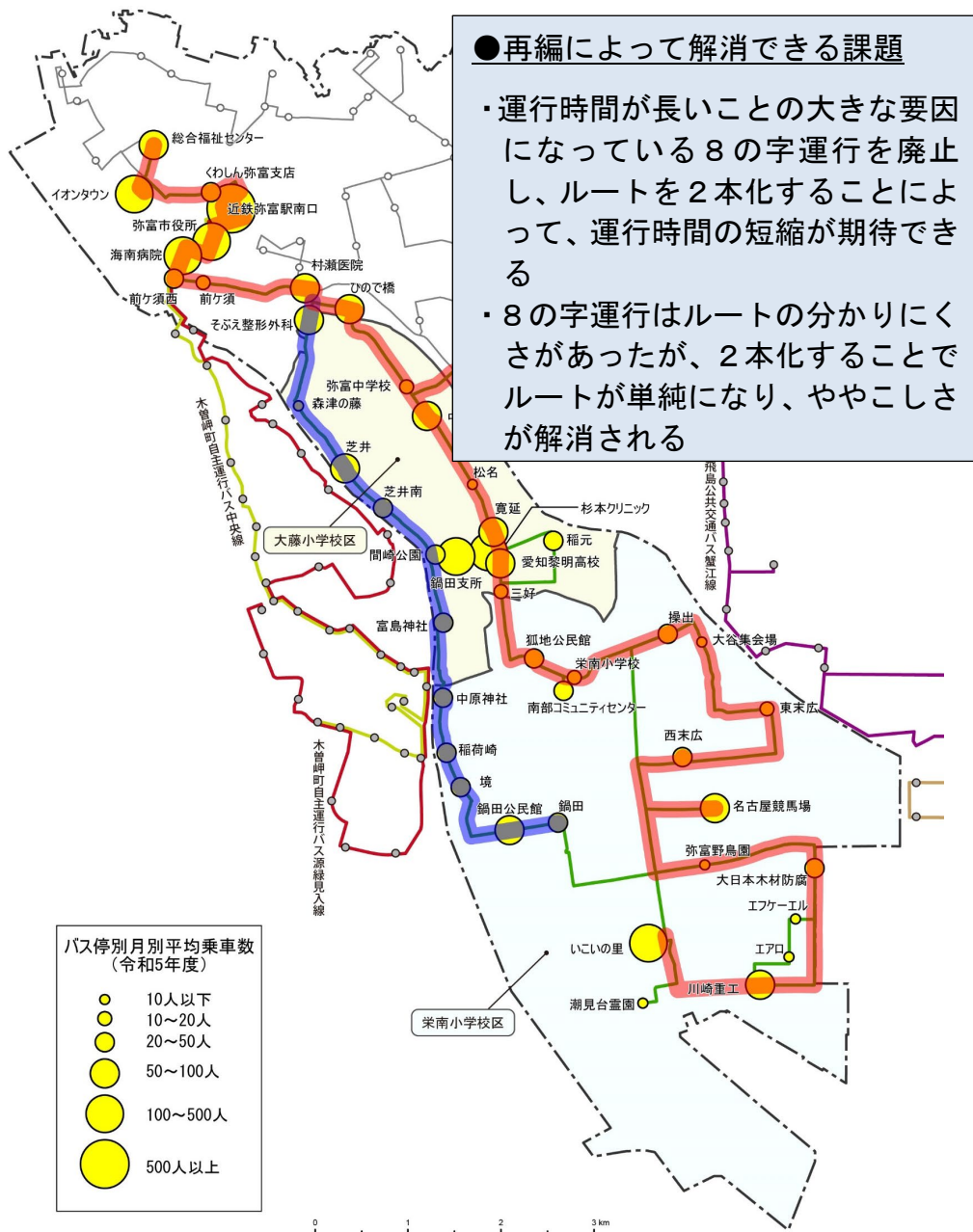
再編目的と着眼点に記載した通り、南部地域ではきんちゃんバスときんちゃんバスを補完する交通施策による、複合的な公共交通網の検討を目指します。そこで、きんちゃんバスの見直し案ときんちゃんバスを補完する交通施策案のそれぞれを検討しました。

① きんちゃんバスの見直し案

再編目的と着眼点を踏まえ、南部地域の再編案を4案検討しました。ただし、4案それぞれで完結ではなく、時間帯によって異なる見直し案を採用する等、複数案の組み合わせも検討しています。

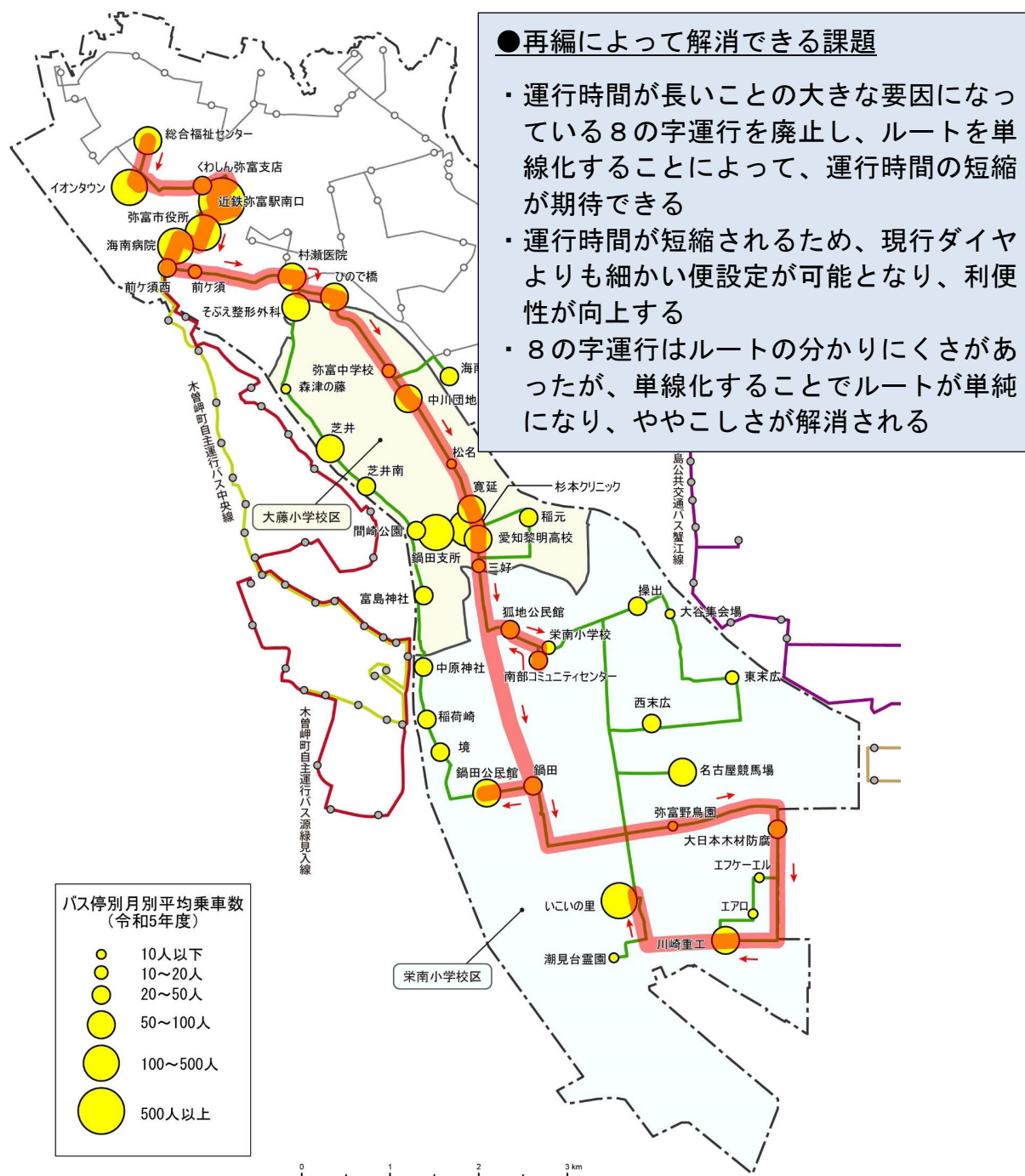
1. 第1案 バス路線を2本化し、8の字運行を廃止

再編の第1案は以下のとおりです。



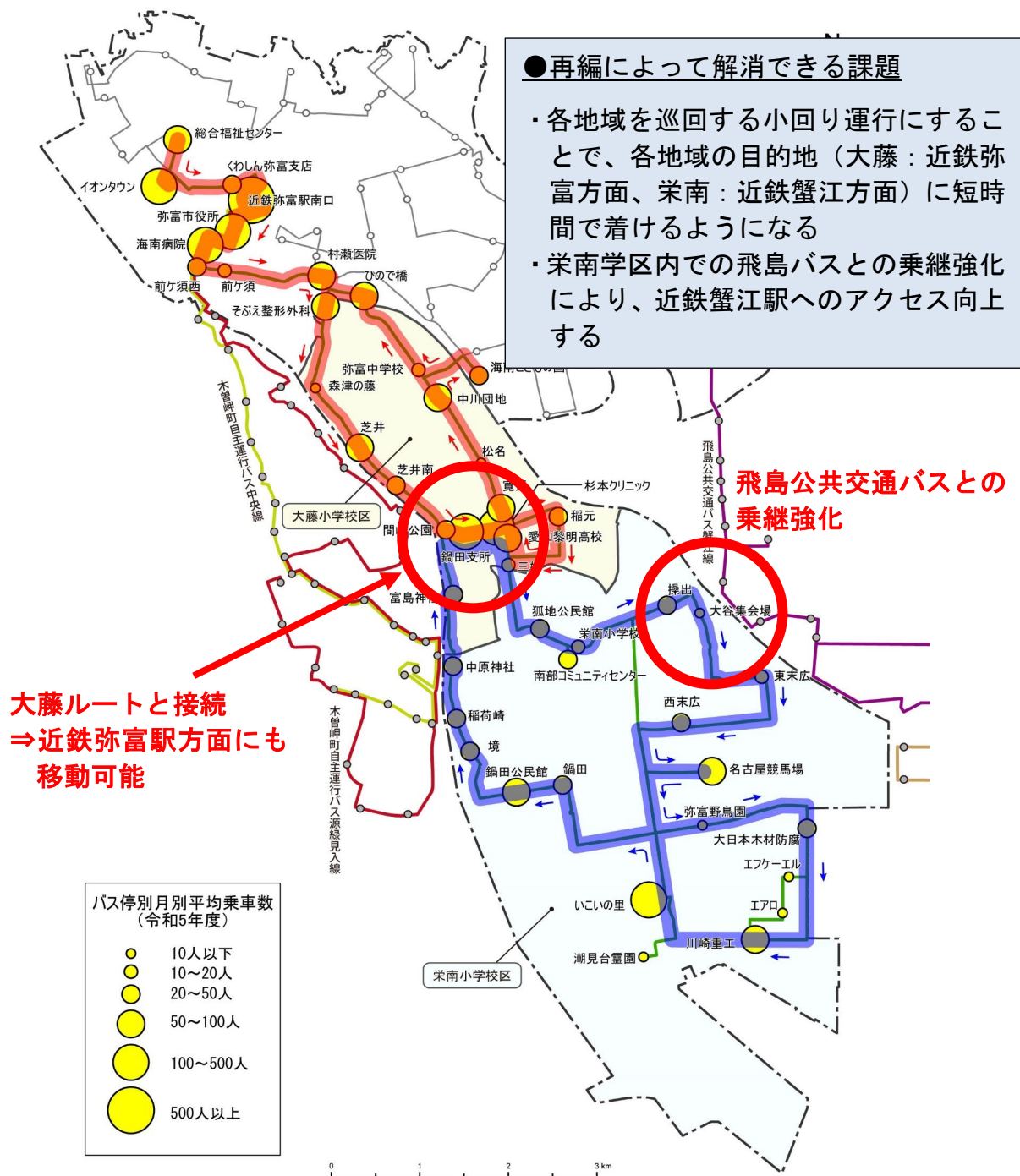
II. 第2案 南部ルートを単線化（急行便）

再編の第2案は以下のとおりです。



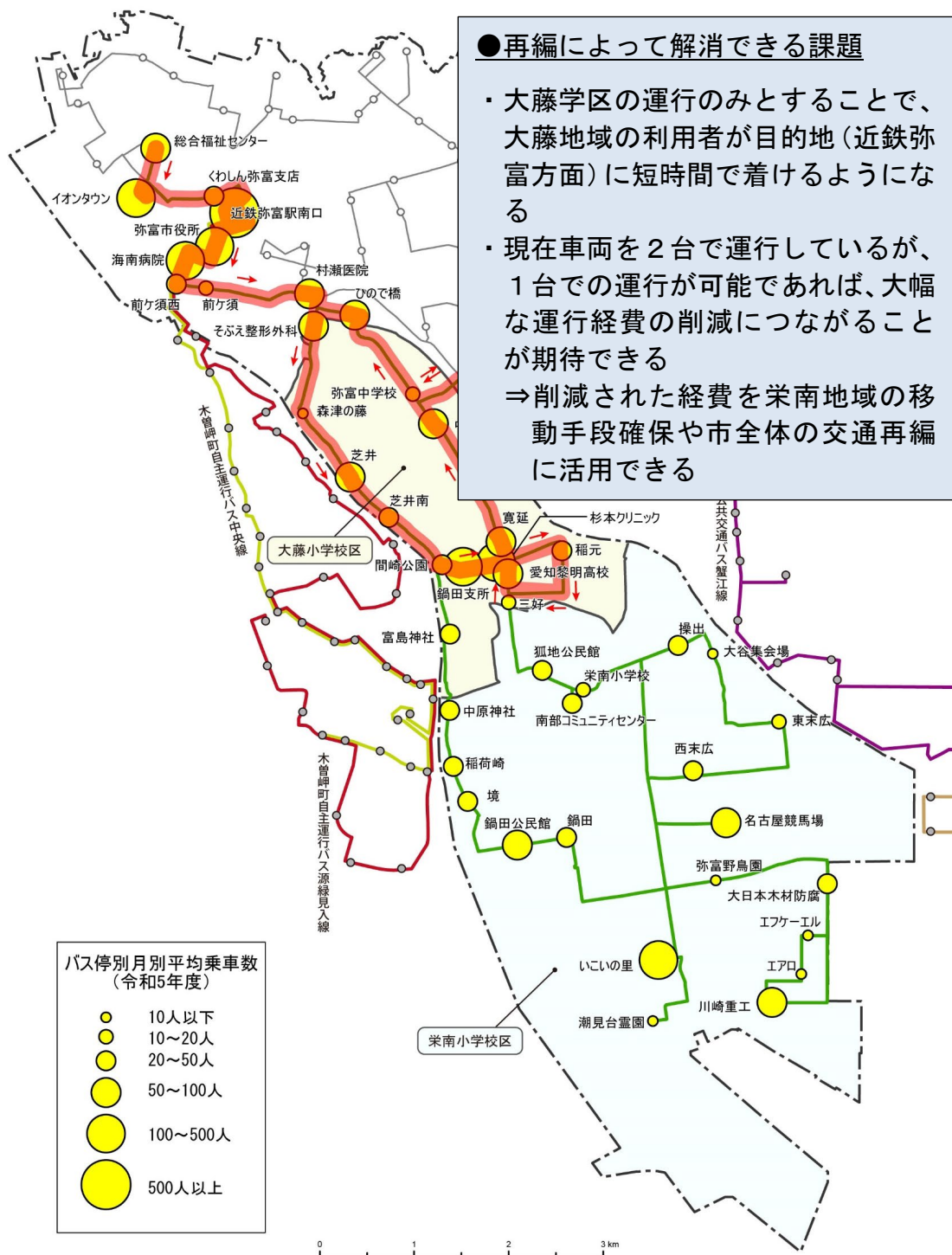
Ⅲ. 第3案 大藤・栄南それぞれの地域の巡回バス

再編の第3案は以下のとおりです。第3案については栄南学区内で飛島公共交通バスとの乗継連携が可能であることが前提で、飛島村や関係者との調整が必要です。



IV. 第4案 栄南学区を運行しているルートを廃止

再編の第4案は以下のとおりです。栄南学区のきんちゃんバスの運行廃止により、栄南学区一帯が公共交通空白地となってしまうため、公共交通空白地をカバーする新たな移動手段等の導入が前提となります。



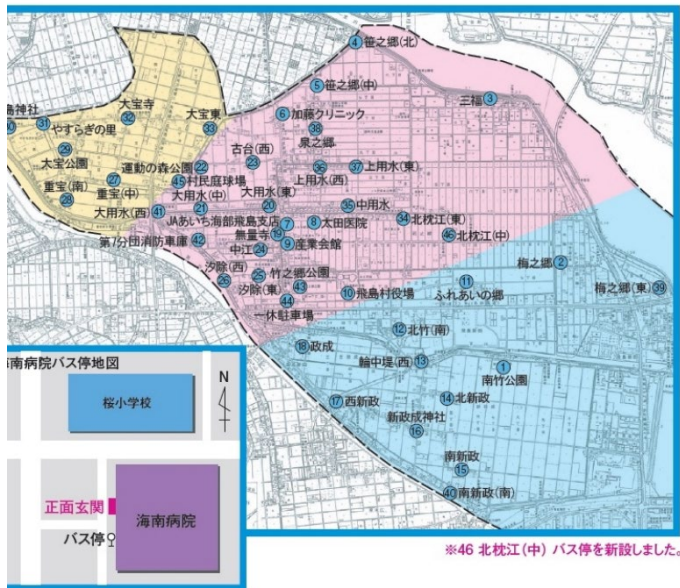
② きんちゃんバスを補完する交通施策案

きんちゃんバスを補完する公共施策について、全国の交通施策事例を参考に弥富市の地域特性に合った施策を2案検討しています。

I. エリアタクシーや自治体ライドシェア、タクシー券の配布

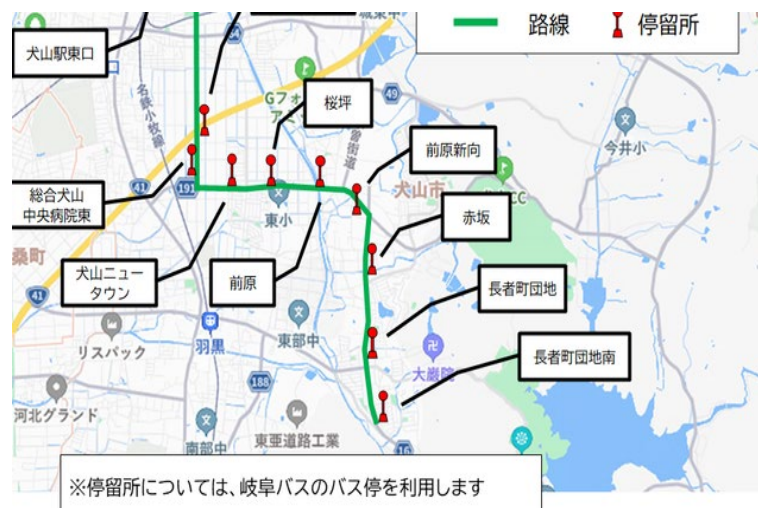
本市に隣接する飛島村では村内指定の停留所から海南病院までの間を運行するエリアタクシーを導入しています。片道運賃は大人500円、小人250円で、実車賃と運賃の差額分を飛島村が運行事業者に負担する体系になっています。

本市においても特定の地域から特定の目的地までの移動をエリアタクシーで補完することを検討しています。



資料:飛島村HP

近年、社会情勢の変化や法改正等により、交通空白地の解消を目的として、道路交通法第78条第2号を適用し、自治体や非営利団体が主体となって運行する「自治体ライドシェア」が全国的に取組まれつつあります。県内では犬山市が導入しており、近年の法改正で交通空白地に時間帯の考え方が追加されたことを受け、岐阜バスが減便となった時間帯を「交通空白地(時間帯)」と指定し、導入しております。本市においても道路交通法第78条第2号の適用可能性も含め、導入可能性を検討しています。



出典：犬山市HP

II. IKEAの従業員シャトルバスとの連携

本市南部の臨海地域にIKEAの物流センター（以下、「IKEA」という。）があり、近鉄蟹江駅とIKEAを結ぶ従業員シャトルバスが運行しています。従業員シャトルバスの1日の運行本数は朝便2本、夕便3本の計5本です。また、マイクロバスで運行しています。

本市南部の栄南学区では飛島・蟹江方面が日常生活の目的地になりやすいという潜在的な需要があるものの、飛島・蟹江方面への公共交通の利便性が悪いという課題があり、IKEAの従業員シャトルバスとの連携が可能であれば課題解決につながる可能性があります。

企業と自治体が連携した全国的な事例として、静岡県湖西市の事例があります。湖西市では市内企業が運行する従業員用シャトルバスに市民が料金を払って乗車ができるようにしています。



出典:湖西市HP

ただ、本市の場合、隣接する飛島村で地域間幹線系統である飛島公共交通バスが南北にIKEAの従業員バスと並行して運行しており、IKEAと連携した場合に競合路線となりうる可能性があります。

そこで、今後はIKEAや運輸支局、周辺自治体等の関係者と十分に調整し、従業員シャトルバスとの連携可能性について検討していきます。

3) 再編スケジュール

南部地域の再編スケジュールは以下のとおりです。令和7年10月からの新たなきんちゃんバスルートでの本格運行に向け、関係者との調整や住民周知、現地準備等を進めていきます。また、利用者アンケートや住民意見交換会での住民意向を踏まえ、令和7年10月からの本格運行開始に併せて実験的な夜便の追加を検討しています。

