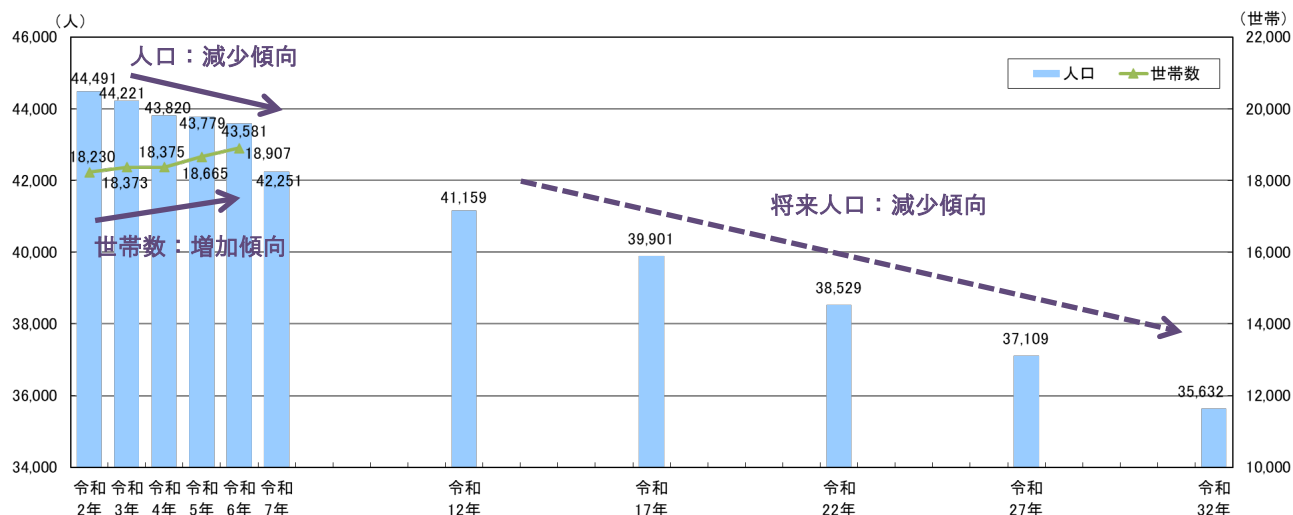


本市の現況整理（抜粋）

1-1 人口動向

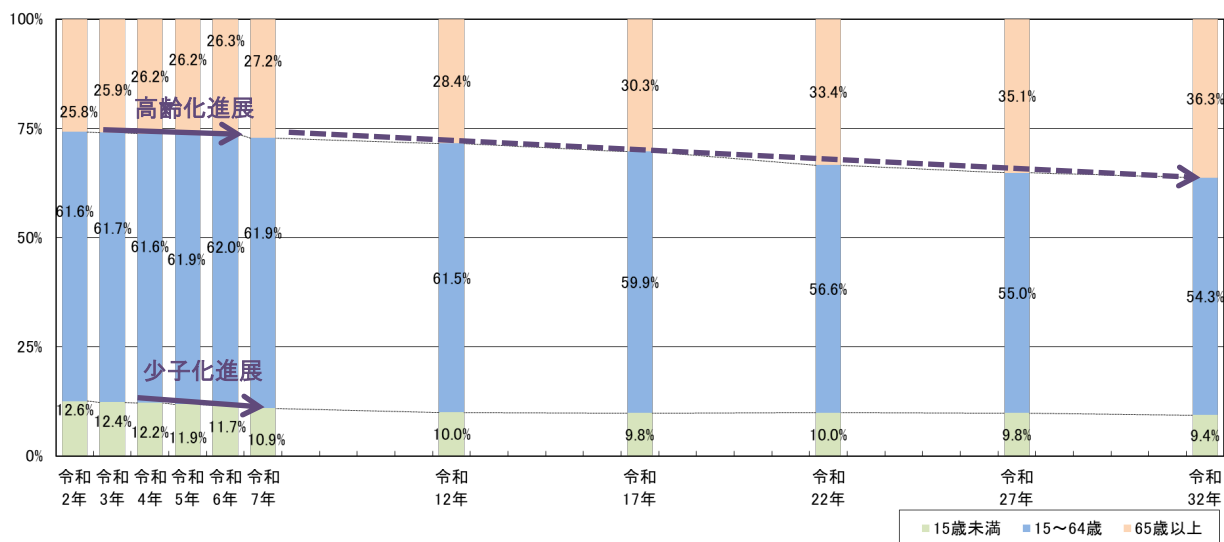
- 人口は令和2年以降増減を繰り返し、減少の傾向となっている。
- 世帯数は経年的に増加している。
- 国立社会保障・人口問題研究所による将来の推計人口は減少傾向となっており、令和32年には35,632人と、現在の本市の人口からみると約8,000人減少すると予想されている。
- 年齢別人口割合は、徐々に少子高齢化が進んでおり、将来においても高齢者割合は増加していくと予想されている。



図：人口・世帯数の推移

※資料：令和6年まで住民基本台帳（各年4月1日、令和6年のみ3月29日）

将来（令和7年以降）：国立社会保障・人口問題研究所による推計人口



図：年齢別人口割合の推移

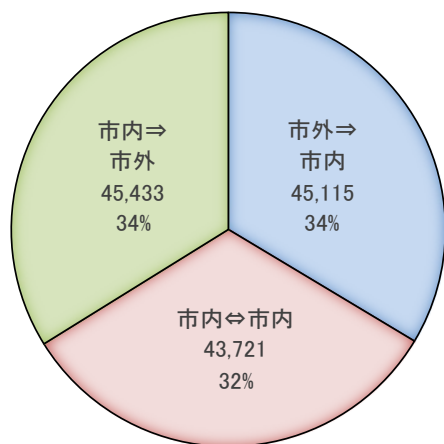
※資料：令和6年まで住民基本台帳（各年4月1日、令和6年のみ3月29日）

将来（令和7年以降）：国立社会保障・人口問題研究所による推計人口

1-2 移動状況

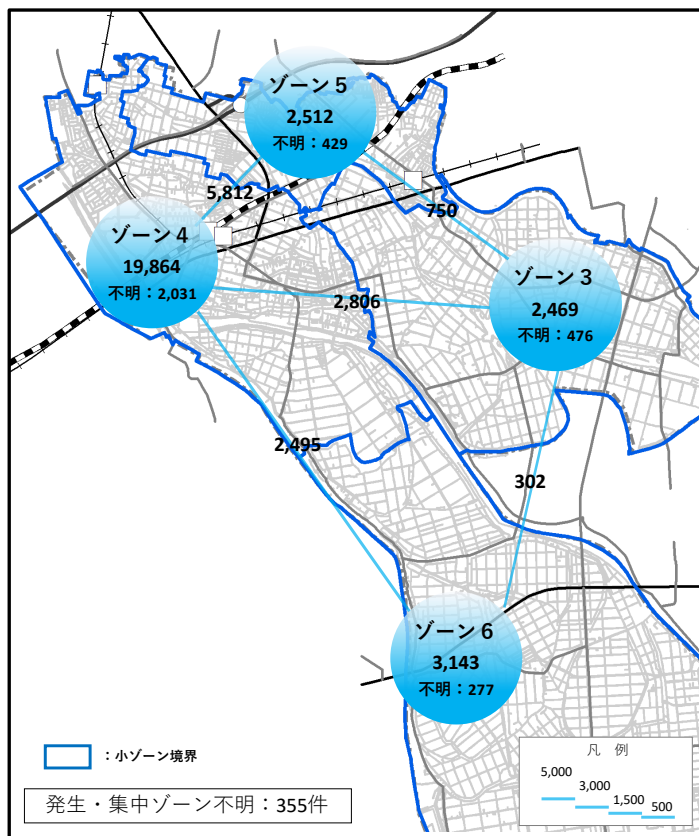
(1) 市内移動

- ・ 市内⇄市内の移動は 43,721 件で全トリップの 32%を占めている。
- ・ ゾーン 4 内での移動が 19,864 件で市内移動の 45%となっている。
- ・ ゾーン間の移動で最も多いのがゾーン 4⇄ゾーン 5 の 5,812 件、次いでゾーン 4⇄ゾーン 3 の 2,806 件となっており、ゾーン 4 を中心とした移動が多い。



図：本市関連移動量

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成23年)



図：市内の移動状況

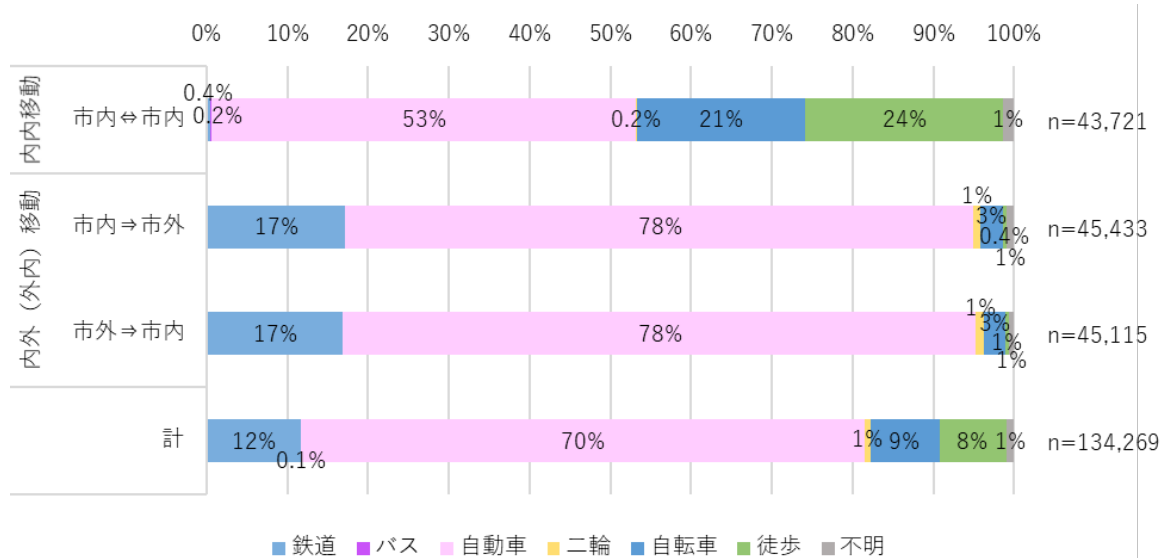
資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成23年)

表：小ゾーンの該当町名

小ゾーン	該当町丁・字名
ゾーン3	桴場新田、馬ヶ地新田、海屋新田、上押萩1～2丁目、亀ヶ地1～2丁目、亀ヶ地新田、神戸新田、子宝新田、五斗山1～4丁目、坂中地1～5丁目、鮫ヶ地1～3丁目、下押萩1丁目、四郎兵衛1～2丁目、四郎兵衛新田、善太新田、竹田1～6丁目、鳥ヶ地新田、鍋平1～5丁目、西蜆1～2丁目、東蜆1～2丁目、六条新田
ゾーン4	鯛浦、海老江1丁目、鎌島、川平1丁目、川原欠、小島新田、五之三、五明、五明1～4丁目、中山、平島新田、平島中、平島西、平島東、前ヶ須新田、森津
ゾーン5	鎌倉新田、佐古木1丁目、佐古木新田、西中地、荷之上、東中地、前ヶ平、又八新田、楽平
ゾーン6	稲狐、稲元、稲吉、稲荷1～4丁目、稲荷崎、上野、栄南、大谷、大藤、加稲、加稲山、寛延、間崎、間崎1～3丁目、木曾岬干拓、狐地、楠1～3丁目、操出、駒野、境、三稲1～8丁目、芝井、富島、富浜1～5丁目、中原、鍋田、西末広1～5丁目、東末広、松名、三好

(2) 交通手段割合

- ・ 市内⇄市内、市内⇄市外移動とも移動手段は自動車が多くなっている。
- ・ 市内⇄市外移動においては鉄道が17%と比較的多くなっている。
- ・ 市内⇄市内においては、バスが0.2%となっている。

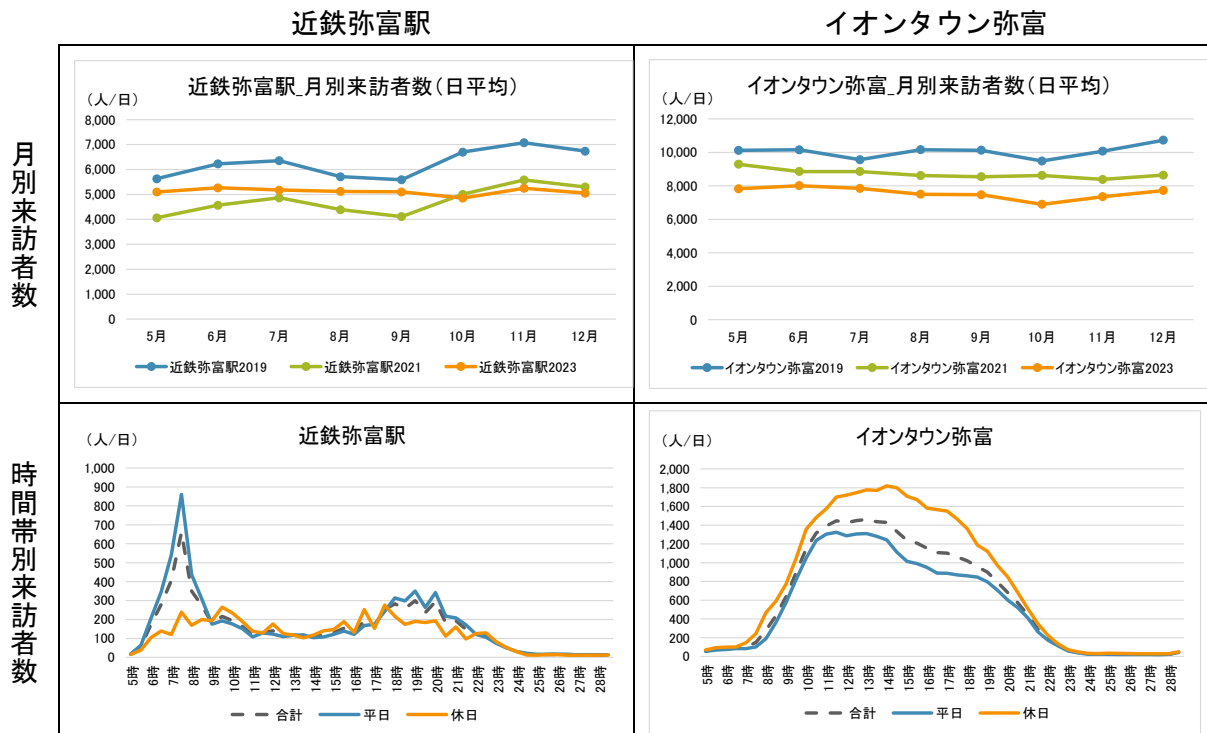


図：交通手段割合

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成23年)

(3) 携帯位置情報からわかる移動状況

- ・ 近鉄弥富駅はコロナ禍で来訪者は減少し5類移行後回復しているが、コロナ禍前までは回復していない。また、平日の朝の利用が突出しており、昼間の利用は多くないことから通勤・通学利用以外の利用があまりないと考えられる。
- ・ イオンタウン弥富はコロナ禍の影響を受けており、5類移行後も来訪者数は回復していない。また、イオンタウン弥富は休日の利用が平日より多く、平日は午前の利用が多い。



図：月別・時間帯別分析図

資料：KDDI Location Analyzer

1-3 公共交通網と人口分布

- 人口カバー率は、総人口は約 86%、65 歳以上人口は約 85%となっている。
- 鉄道駅の付近や北部地域など人口が多い地域は概ねカバーされているが、東部地域や南部地域ではカバーされていないエリアが多く、65 歳以上の人口分布に対しても同様の傾向となっている。

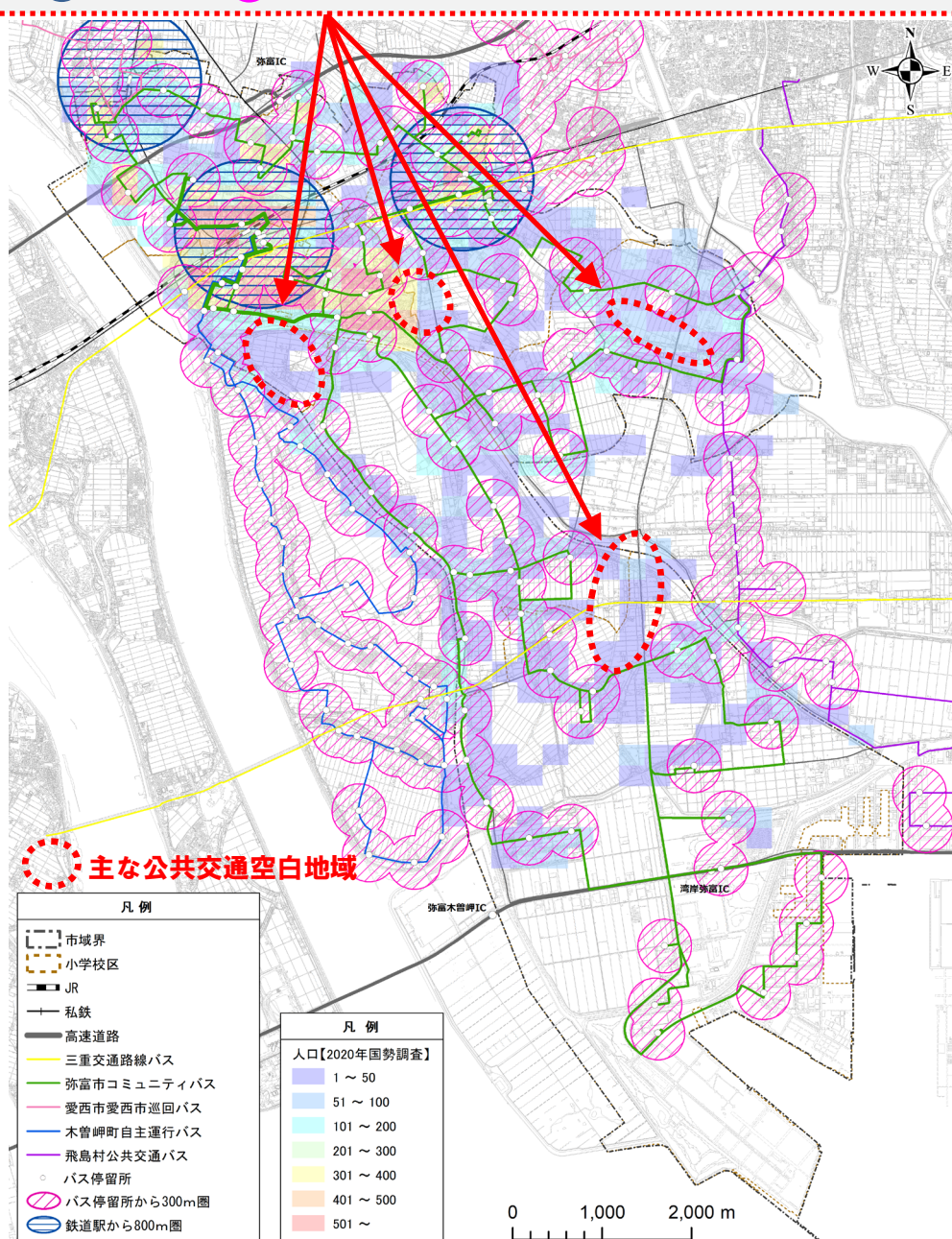
表：公共交通網のカバー人口とカバー率

総人口	65歳以上人口	公共交通カバー人口		公共交通人口カバー率	
		総人口	65歳以上人口	総人口	65歳以上人口
40,510	10,612	34,777	9,027	86%	85%

資料：R2国勢調査(人口メッシュデータ)

公共交通空白地域

鉄道駅勢圏(🚉)とバス停圏(🚌)が被っておらず、人が住んでいる(人口メッシュデータがある)地域



図：公共交通網のカバー圏域と人口分布

資料：R2国勢調査(人口メッシュデータ)

1-4 鉄道の状況

(1) 運行本数

- 鉄道の運行本数は、急行も停車する近鉄弥富駅が最も多くなっており、上下で約 250 本/日 運行している。

表：鉄道の運行本数

路線	駅名	運行本数(本/日、[]本/ピーク時)				始発時刻	終発時刻
		平日		休日			
		上り	下り	上り	下り		
JR 関西本線	弥富	54 [6]	55 [5]	52 [4]	54 [5]	5:44	0:17
名鉄 尾西線	弥富	—	36 [3]	—	35 [2]	6:21	23:10
	五ノ三	36 [3]	37 [3]	35 [2]	36 [2]	6:04	23:18
近鉄 名古屋線	近鉄弥富	125 [12]	123 [9]	119 [9]	116 [8]	5:24	0:02
	佐古木	67 [5]	66 [5]	67 [5]	63 [4]	5:21	0:05

資料：各鉄道事業者HP

(2) 乗車人数

- 駅別の乗車人数は、近鉄弥富駅が5千人/日以上と多くなっている。
- 令和元年から令和5年にかけて、各駅とも新型コロナウイルスの影響もあり減少傾向にあったが、徐々に回復の兆しがみられるもののコロナ禍以前までは回復していない。

駅別1日平均乗車人数の推移（人/日）

路線	駅名	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R元⇒R5増減
JR関西本線	弥富	1,460	1,173	1,181	1,272	1,532	+72
名鉄 尾西線	弥富	1,339	1,150	1,163	1,244	1,256	-84
	五ノ三	250	210	206	214	231	-19
近鉄 名古屋線	近鉄弥富	6,782	5,156	5,452	5,860	5,237	-1,545
	佐古木	1,456	1,189	1,264	1,299	1,182	-274

資料：事業者提供資料

1-5 路線バスの状況

- 路線バスは三重交通により名古屋桑名線と名四長島線の、比較的長距離を運行する2路線があるが、運行本数が非常に少なく、桑名方面への運行のみとなっている。

表：路線バスの運行状況

路線名	系統番号	運行本数(便/日)		停留所数	備考
		平日	土日祝日		
名古屋桑名線	50	1	1	4	桑名方面のみ
名四長島線	61	0	1	1	桑名方面のみ

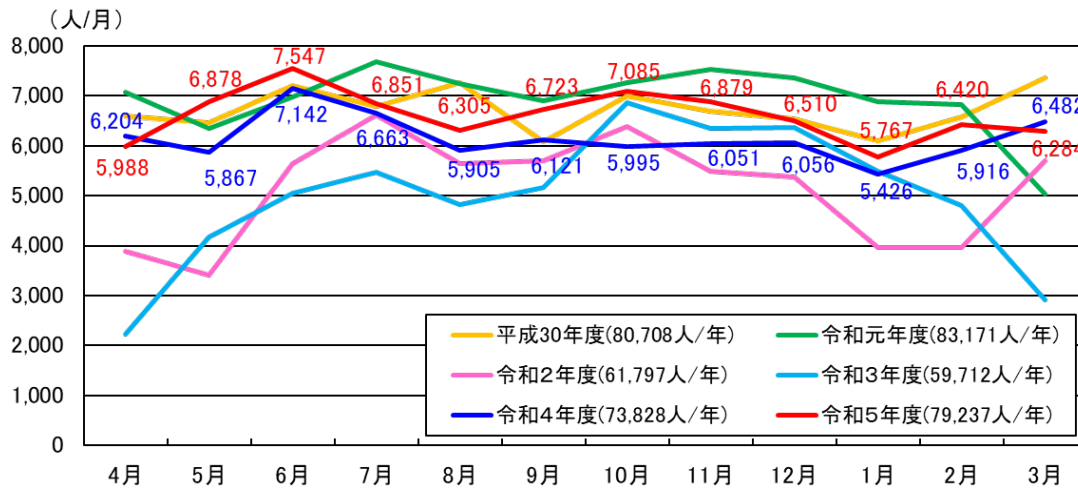
資料：三重交通HP

1-6 きんちゃんバスの状況

(1) 利用者数の推移

1) 全ルート

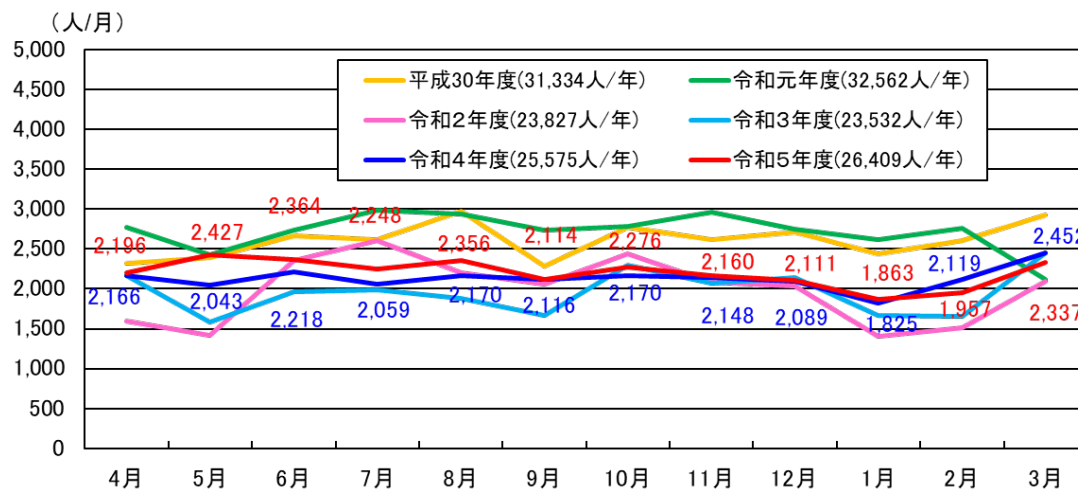
- 全ルート計の利用者数は令和2・3年度と減少傾向にあったが、令和4年度から回復傾向にあり、徐々にコロナ前の利用者数に近づいている。



図：利用者数（全ルート計）

2) 北部ルート

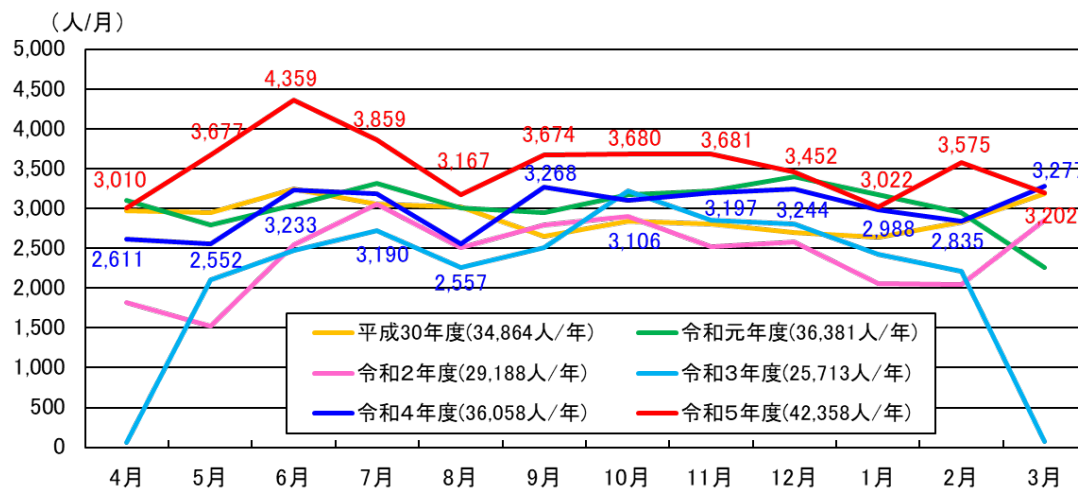
- 北部ルートの利用者数も同様に令和2・3年度と減少傾向にあり、徐々に回復傾向にはあるものの、コロナ禍前の水準まで回復していない。



図：利用者数（北部ルート）

3) 南部ルート

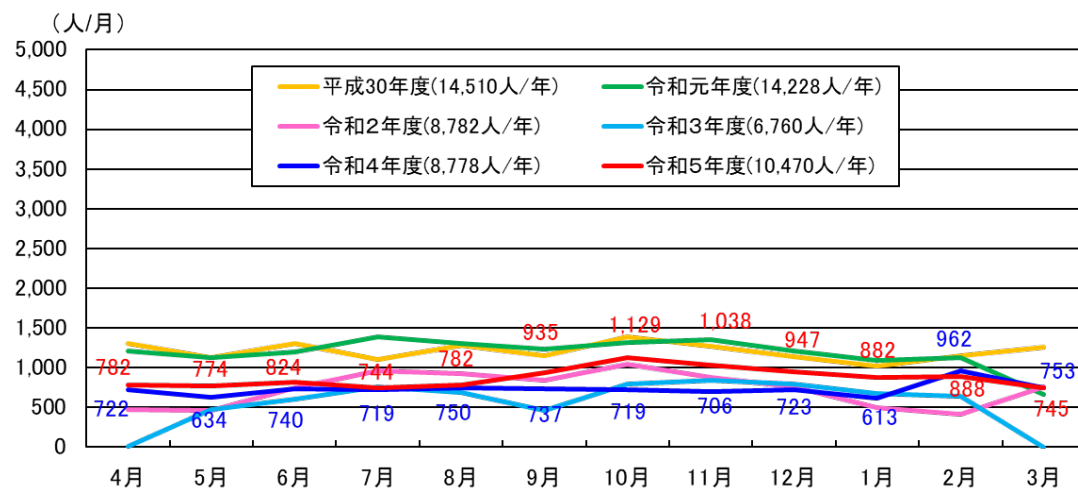
- 南部ルートの利用者数はコロナ禍である令和2・3年度は大幅に利用者数が減少したものの、令和5年度にはコロナ禍前の水準を大幅に上回っている。



図：利用者数（南部ルート）

4) 東部ルート

- 最も運行便数の少ない東部ルートの利用者数は令和2・3年度と減少傾向にあり、徐々に回復傾向にはあるものの、コロナ禍前の水準まで回復していない。



図：利用者数（東部ルート）

(2) 便別乗車人員の推移

1) 北部ルート

- ・ 北部ルートの便別乗車人員は、令和5年度までは同様の傾向が続いており、平日、土曜日共に午前中の9時と11時の便（1便、4便）の利用が多くなっていたが、令和6年度では、10時30分（3便）と12時台（5便、6）の利用も増加している。
- ・ 一方で、夕方の17時の便（11便）などの夕方の便の利用が少なくなっている。

表：便別1日平均乗車人員（人/日・北部ルート・平日）

出発時刻	便名	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
9:00	北部1	21.1	21.7	16.4	15.7	19.8	21.8	19.3
9:30	北部2	9.6	11.2	8.3	8.0	8.6	8.8	8.9
10:30	北部3	9.8	10.3	8.1	7.7	8.6	7.9	12.5
11:00	北部4	15.8	15.4	11.5	9.9	11.1	11.5	12.1
12:00	北部5	11.3	12.2	10.1	9.8	9.9	10.8	12.3
12:30	北部6	9.0	9.2	6.7	6.2	6.5	6.9	8.7
13:30	北部7	5.4	6.3	4.9	5.0	5.4	5.0	6.0
14:00	北部8	11.2	11.7	7.5	8.1	8.3	8.8	7.8
15:00	北部9	5.2	4.6	3.3	3.5	4.1	3.9	4.7
15:30	北部10	7.2	7.6	4.2	5.1	4.9	5.3	6.1
17:00	北部11	4.2	3.7	2.0	2.0	2.1	2.2	2.0

表：便別1日平均乗車人員（人/日・北部ルート・土曜日）

出発時刻	便名	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
9:00	北部1	18.6	18.0	14.0	14.7	15.9	16.1	15.9
9:30	北部2	8.1	11.4	8.5	7.5	7.2	7.9	8.7
10:30	北部3	8.4	9.3	6.3	5.9	7.3	6.8	8.2
11:00	北部4	15.1	14.7	10.3	8.8	10.1	8.8	9.7
12:00	北部5	7.9	11.5	8.8	7.8	7.5	9.4	9.6
12:30	北部6	9.1	9.5	6.8	6.7	7.2	6.3	8.2
13:30	北部7	6.1	6.8	4.2	4.7	4.8	5.0	5.9
14:00	北部8	8.1	9.3	5.8	6.5	6.0	5.9	5.3
15:00	北部9	4.9	5.9	3.1	3.2	4.1	4.2	4.5
15:30	北部10	5.8	5.8	3.2	3.5	4.1	4.4	4.9
17:00	北部11	3.0	2.9	1.4	1.5	1.9	1.9	2.4

2) 南部ルート

- 南部ルートの便別乗車人員は、平日、土曜日共に午前中の9時以降からお昼過ぎにかけての便（平日6～10便、土曜日3～7便）の利用が多くなっている。
- 一方で、平日の18時以降の便（平日13～15便）や、土曜日の17時以降の便（土曜日9～10便）など、夕方の便の利用が少なくなっているが、令和5年度以降は平日17時台の便（平日12便）の利用が増えている。

表：便別1日平均乗車人員（人/日・南部ルート・平日）

出発時刻	便名	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
6:35	南部1	6.2	5.9	4.8	6.2	7.3	10.9	7.4
6:35	南部2	5.2	6.4	3.2	2.8	2.7	6.3	9.4
7:30	南部3	7.8	11.3	9.9	8.8	13.5	17.7	11.3
7:50	南部4	6.4	7.2	5.5	5.3	5.0	5.8	5.8
8:30	南部5	8.7	7.7	6.4	6.9	6.8	6.9	7.2
9:05	南部6	14.9	16.5	14.0	14.2	17.0	20.6	16.9
9:45	南部7	13.4	14.4	12.9	12.4	14.0	15.2	13.3
11:45	南部8	13.7	13.8	12.2	14.6	17.3	17.2	17.0
12:45	南部9	8.5	9.2	8.0	8.9	12.8	12.9	13.8
14:45	南部10	12.8	13.3	9.3	11.9	12.3	13.3	14.5
15:45	南部11	10.4	10.0	6.6	8.4	9.3	9.1	8.5
17:25	南部12	6.5	7.4	6.3	5.6	6.9	12.6	10.9
18:40	南部13	4.5	3.3	3.4	2.5	2.1	2.7	3.6
19:25	南部14	3.3	3.7	2.0	2.1	2.2	3.5	3.8
19:55	南部15	1.3	1.0	0.5	0.7	0.6	1.0	1.3

表：便別1日平均乗車人員（人/日・南部ルート・土曜日）

出発時刻	便名	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
8:00	南部1	6.3	6.4	3.9	4.5	5.7	5.2	6.7
8:30	南部2	13.1	11.4	8.5	8.4	7.5	6.9	10.1
9:15	南部3	14.3	15.4	10.6	11.1	12.7	15.9	14.8
9:45	南部4	13.1	14.2	11.2	10.5	11.6	14.3	12.2
11:55	南部5	13.9	15.5	12.2	14.4	15.5	15.0	16.4
12:35	南部6	9.6	8.5	5.9	7.2	9.0	10.5	13.4
14:45	南部7	13.7	13.4	11.0	9.6	9.6	9.8	10.2
15:25	南部8	9.2	8.7	5.4	7.5	5.3	8.7	6.4
17:25	南部9	3.3	3.6	2.4	2.7	2.2	2.6	2.5
18:15	南部10	2.1	1.4	1.9	1.6	1.3	1.7	1.1

3) 東部ルート

- 東部ルートの便別乗車人員は、経年的に同様の傾向が続いており、平日、土曜日共に午前中の9時以降の便（平日2～3便、土曜日1～2便）の利用が多くなっている。

表：便別1日平均乗車人員（人/日・東部ルート・平日）

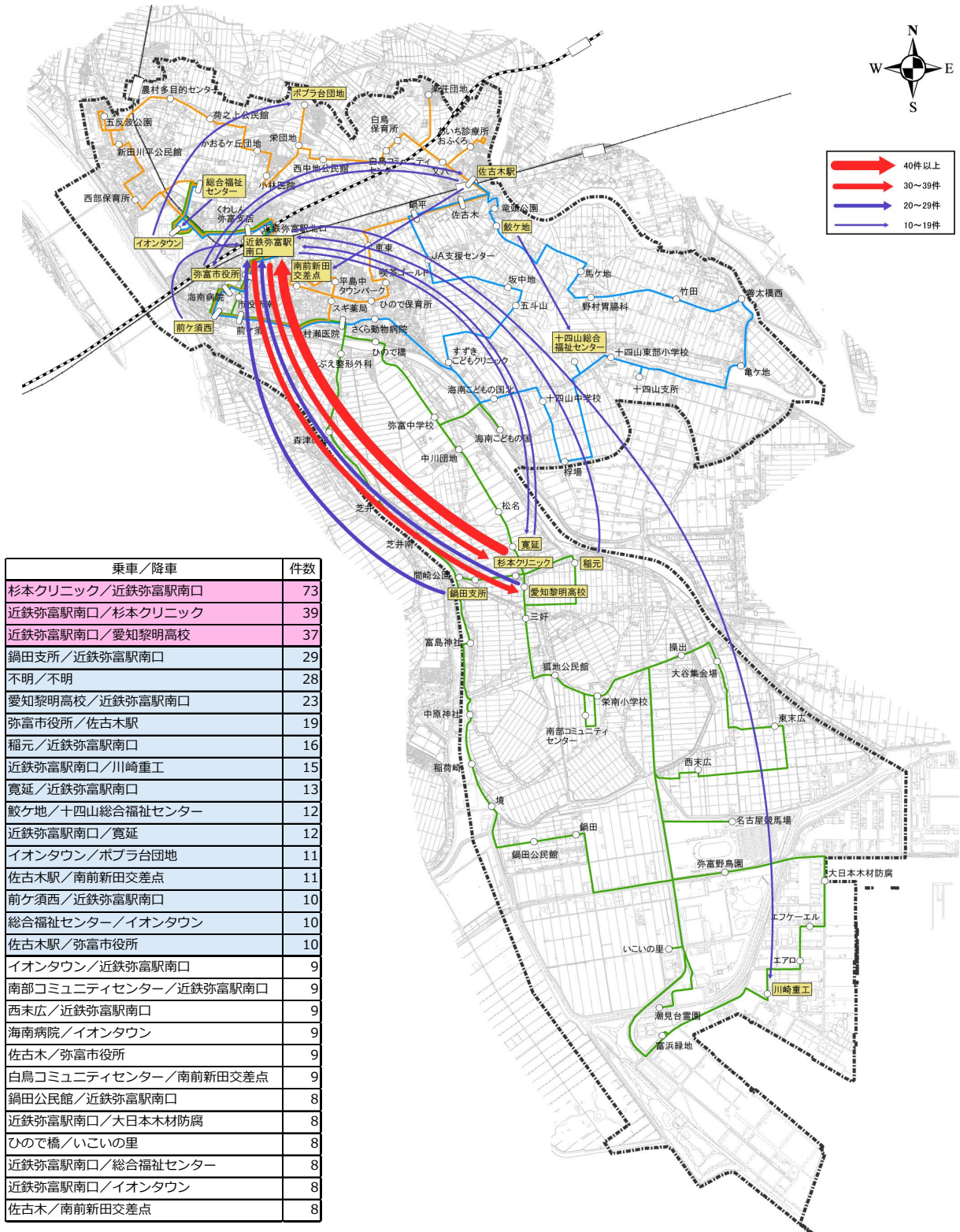
出発時刻	便名	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
7:45	東部1	7.6	7.7	5.8	4.2	4.5	5.3	4.8
9:20	東部2	12.4	12.9	8.6	9.2	8.4	9.0	7.8
12:15	東部3	13.5	13.9	9.2	9.4	8.9	10.6	7.9
14:10	東部4	9.9	9.0	4.7	3.5	4.2	7.1	5.6
16:20	東部5	8.2	8.7	4.1	3.9	4.0	4.8	4.7

便別1日平均乗車人員（人/日・東部ルート・土曜日）

出発時刻	便名	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
9:20	東部1	11.3	9.9	5.3	6.1	6.5	8.7	7.3
11:10	東部2	10.7	10.1	4.9	5.7	5.8	10.4	8.5
13:10	東部3	9.7	7.6	4.6	4.5	4.6	7.1	4.4
16:20	東部4	7.8	6.6	3.6	3.7	4.3	4.2	3.9

(3) バス停間移動

- 最も移動件数が多いのは、「杉本クリニック」から「近鉄弥富駅南口」への移動で73件/週となっている（令和元年度結果 16件/週）。
- 南部ルートでは、「近鉄弥富駅南口」「愛知黎明高校」「杉本クリニック」間の移動が多く、北部では「弥富市役所」「佐古木駅」「イオンタウン」を発着とした移動となっている。また東部では「鮫ヶ地」「十四山総合福祉センター」間の移動が多くなっている。



図：バス停間移動の状況（件/週）

(4) 収支

- 本市においては、75歳以上の方に対し無料パスカードを配布しており、きんちゃんバスを無料で利用できる。
- 令和5年度の運行経費・収入ともに平成30年度から増加している。
- 収支率は、一時約4%まで落ち込んだものの、令和5年度で5.2%となっており、平成30年度の収支率まで戻ることができた。
- 令和3、4年度は南部地域社会実験運行で急行便・通勤通学便を追加したため運行経費が上がっており、また運行経費自体も人件費等の上昇により増加傾向にあり、利用者1人当たりの運行経費は令和5年度で1,229円となっている。
- 令和2年度からの新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、利用者が大きく減少したが、回復傾向となっている。
- 市の実質負担額は、平成30年度以降増加しており、令和5年度で約8.8千万円となっている。
- 収入の内訳を見ると、令和5年度は定期券の収入が低くなっているが、高校生助成定期券の運用が始まったためである。また、広告等の収入割合が増加となっているのは、高校生助成定期券と、総合福祉センター工事休館に伴い福祉センター利用者に無料券を配布したためである。

表：収入の推移

年度	運行経費 (千円)	運賃収入 (千円)	収支率	年間利用者数 (人)	利用者 1人当たり 運行経費 (円) A/C	補助金 (千円)	市実負担額 (千円)
	A	B	B/A	C		D	A-B-D
平成30年度	88,540	4,690	5.3%	80,708	1,097	5,423	78,427
令和元年度	92,219	4,883	5.3%	83,171	1,109	8,623	78,712
令和2年度	94,021	4,012	4.3%	61,797	1,521	8,018	81,991
令和3年度	106,132	4,930	4.6%	66,134	1,605	8,018	93,184
令和4年度	107,591	5,308	4.9%	73,828	1,457	5,914	96,369
令和5年度	97,384	5,051	5.2%	79,237	1,229	4,314	88,019
H27⇒R5増減	+13,998	+490	-0	+8,940	+43	-5,021	+18,529

※令和3、4年度は南部地域社会実験運行も含む

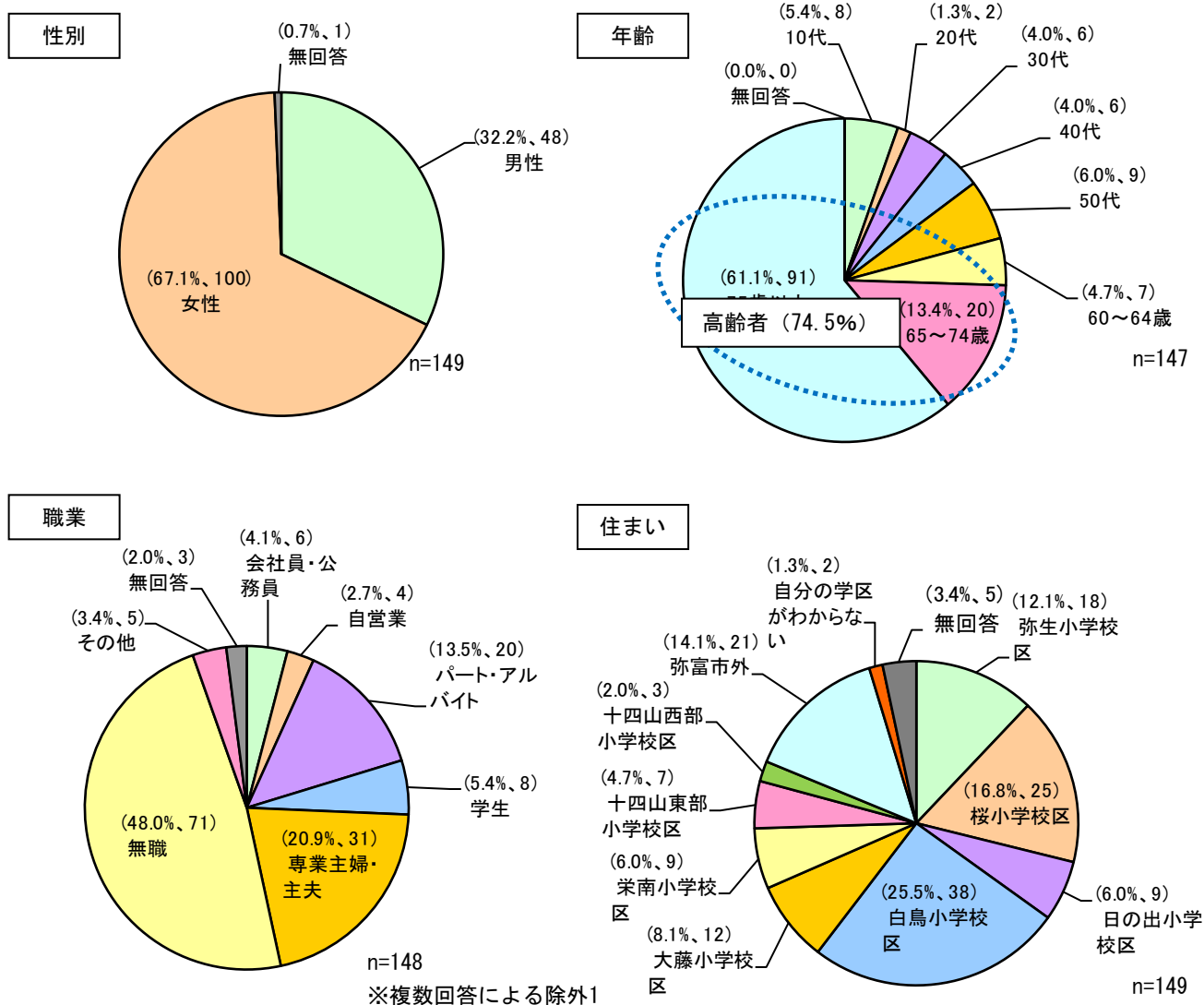
表：収入の内訳

収入 (千円)	平成30年度		令和元年度		令和2年度		令和3年度		令和4年度		令和5年度		H30⇒R5増減	
車内	2,863	61.0%	2,743	56.2%	2,290	57.1%	3,138	63.7%	3,437	64.8%	3,116	61.7%	+253	+0.6%
回数券	1,112	23.7%	1,088	22.3%	825	20.6%	886	18.0%	1,015	19.1%	642	12.7%	-470	-11.0%
定期券	546	11.6%	852	17.4%	697	17.4%	692	14.0%	668	12.6%	512	10.1%	-34	-1.5%
広告等	169	3.6%	200	4.1%	200	5.0%	214	4.3%	188	3.5%	781	15.5%	+612	+11.9%
収入計	4,690	100.0%	4,883	100.0%	4,012	100.0%	4,930	100.0%	5,308	100.0%	5,051	100.0%	+361	0.0%
利用者数 (人)	80,708		83,171		61,797		66,134		73,828		79,237		-1,471	

1-7 利用者アンケート調査結果

(1) 属性

- ・「女性」が67.1%と男性に比べて女性の比率が高い。
- ・「75歳以上」が61.1%と最も多く、「65歳以上」をあわせると74.5%が高齢者となっている。
- ・「無職」が48.0%と全体の約半数を占めている。
- ・「白鳥小学校区」や「桜小学校区」の利用者がそれぞれ2割前後を占めている。

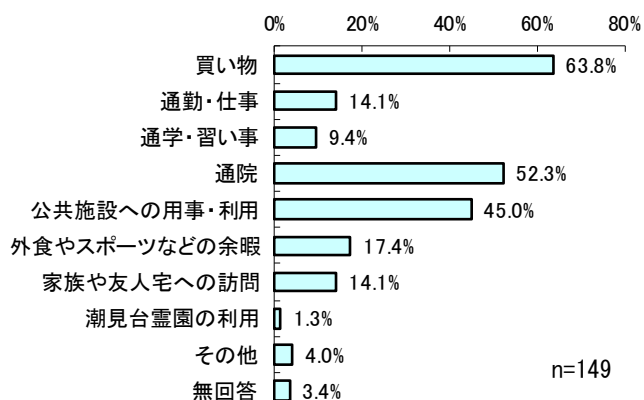


n=149

n=149

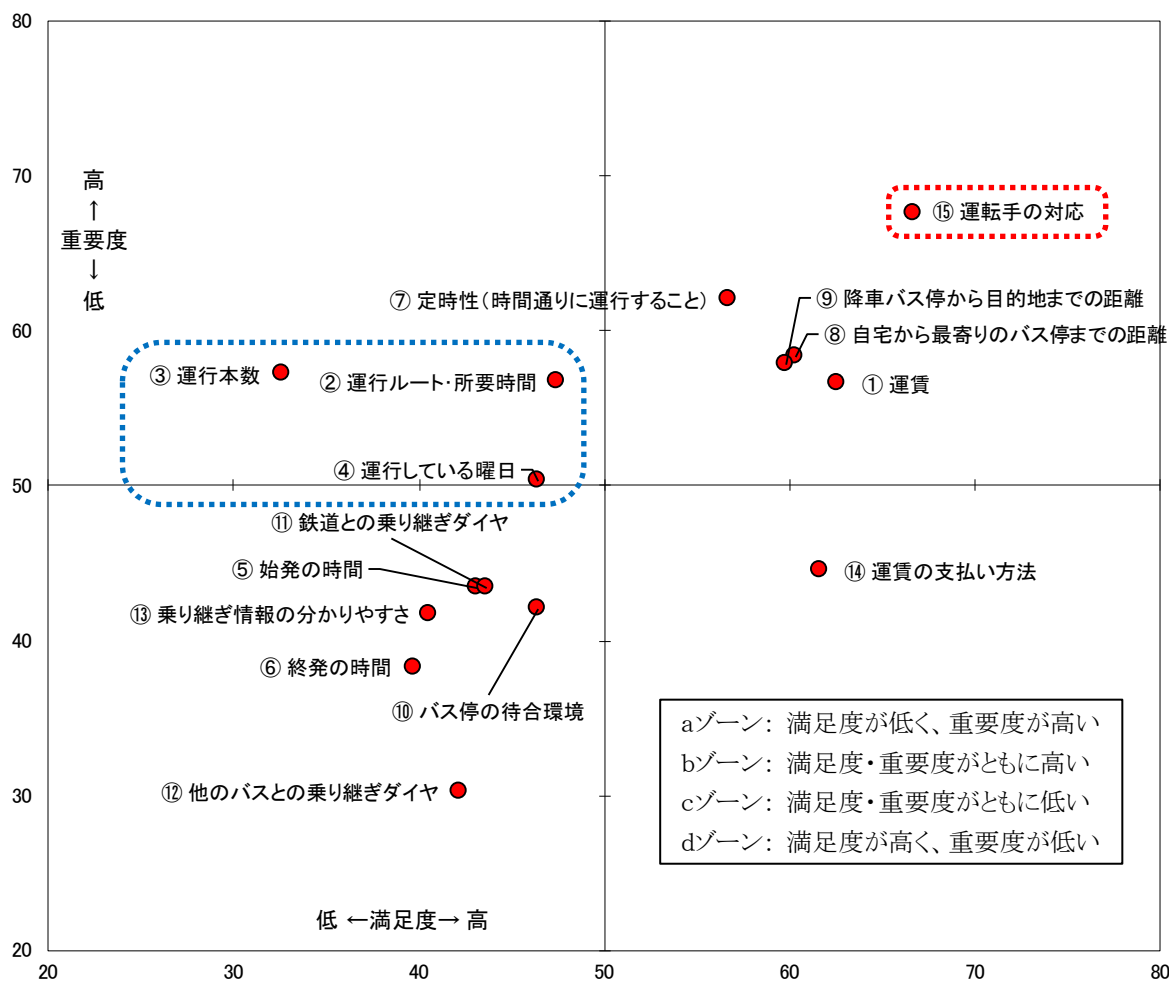
(2) 利用目的

- 「買い物」が63.8%と最も多く、次いで「通院」や「公共施設への用事・利用」が4割～5割を占める。



(3) 満足度と重要度のポートフォリオ分析

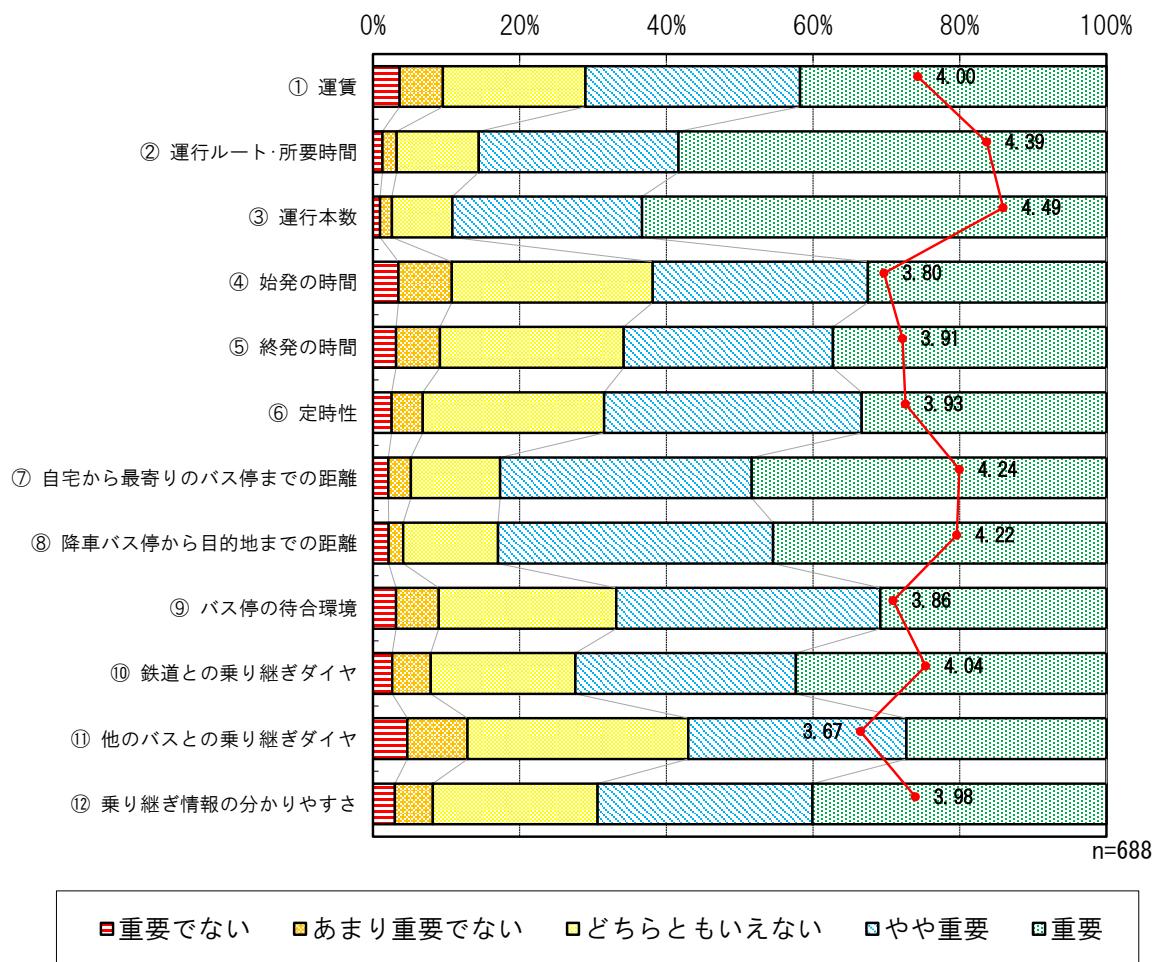
- 「bゾーン：満足度・重要度がともに高い」では『⑮運転手の対応』が満足度も重要度も高い結果となっている。
- 一方、「aゾーン：満足度が低く、重要度が高い」では『②運行ルート・所要時間』『③運行本数』『④運行している曜日』の運行に関する項目が上がっている等、運行に関して望む回答が目立つ。



1-8 利用者アンケート調査結果

(1) きんちゃんバスにとっての重要度

- 「運行本数」の平均値が4.49と最も大きく、次いで「運行ルート・所要時間」の平均値が大きくなっている。
- 「他のバスとの乗り継ぎダイヤ」の平均値が3.67と重要度が最も低く、「始発の時間」や「バス停の待合環境」の重要度も比較的低い。

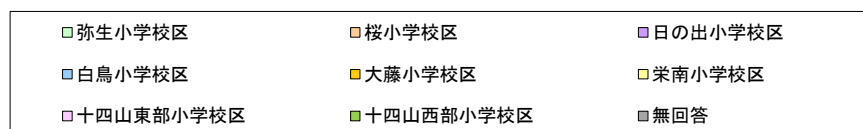
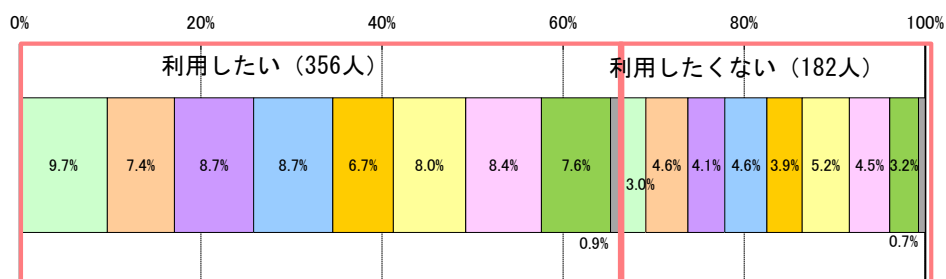
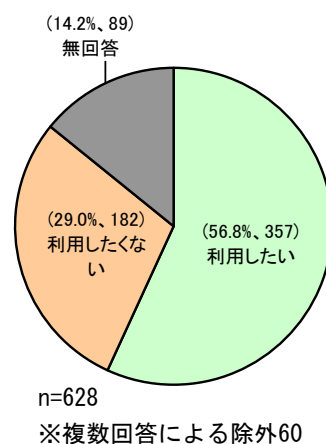


※平均値（重要でない・・・1、あまり重要でない・・・2、どちらともいえない・・・3、やや重要・・・4、重要・・・5）

※折れ線は平均値。無回答は除く。

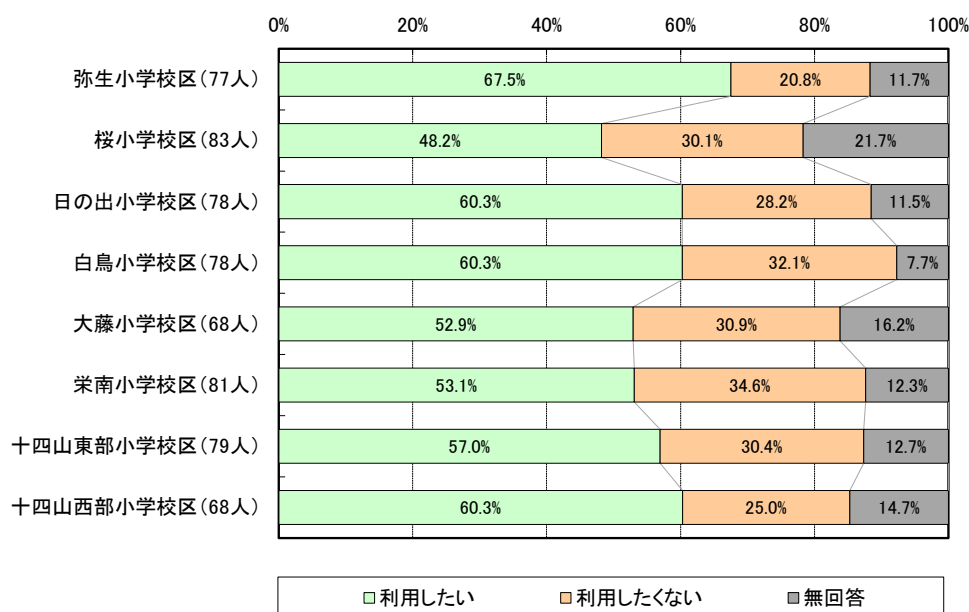
(2) デマンド型交通（予約型公共交通）の導入について

- 「利用したい」が56.8%と最も多く、次いで「利用したくない」が多くなっている。
- 「利用したくない」と回答した人よりも「利用したい」と回答した人が多い小学校区は、「弥生小学校区」「日の出小学校区」「十四山西部小学校区」である。



小学校区別利用意向

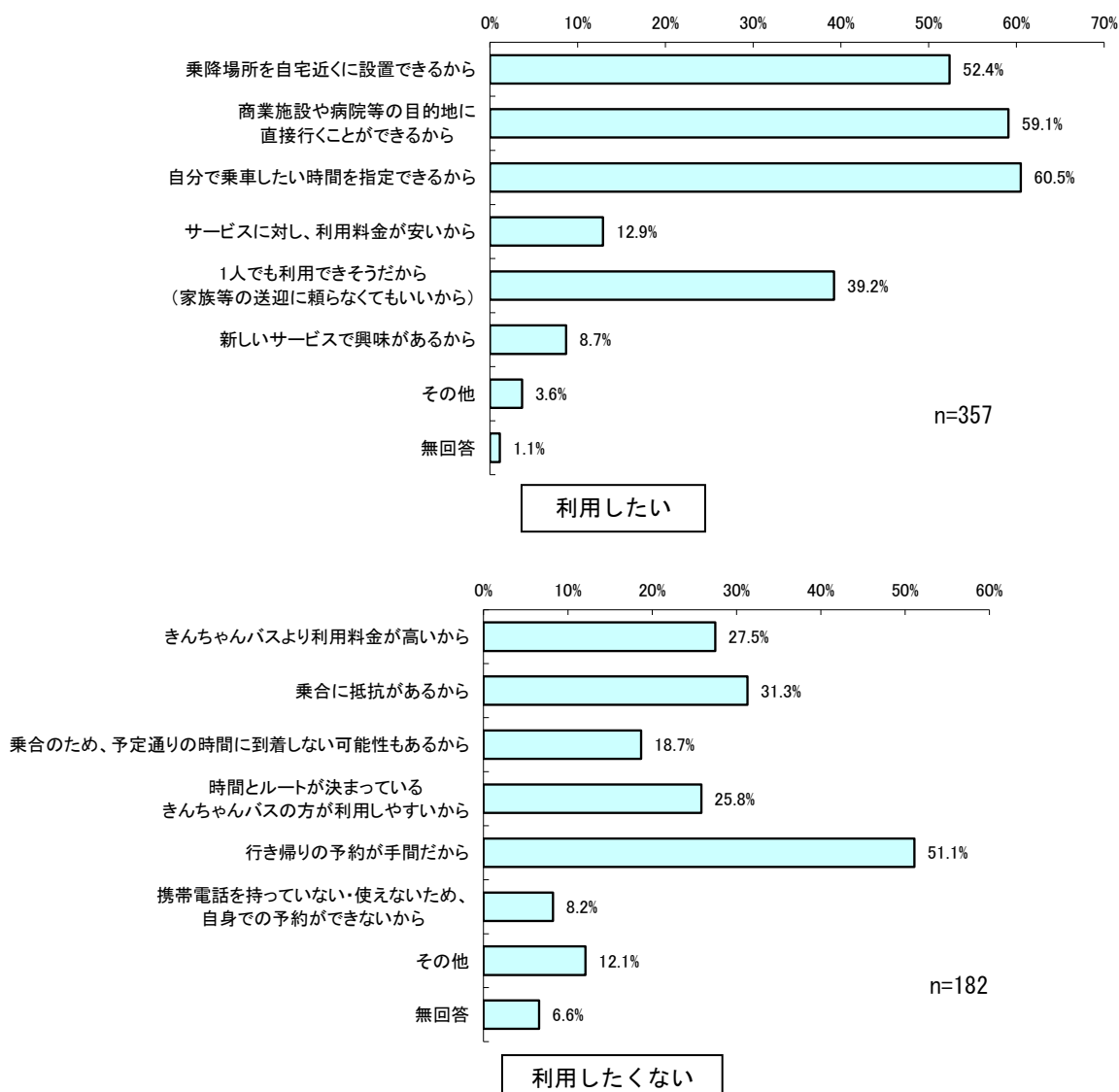
n=538
※利用意向に関する「無回答」除く
※居住地の複数回答による除外1



小学校区別利用意向

n=612
※居住地に関する「無回答」除く
※居住地の複数回答による除外1

- 「利用したい」理由として、「自分で乗車したい時間を指定できるから」が最も多くなっている。
- 「利用したくない」理由として、「行き帰りの予約が手間だから」が最も多くなっている。



1-9 住民意見交換会

(1) 開催概要

- ・各地域の日常的な移動や公共交通に関する問題点のほか、意向等を把握し、弥富市地域公共交通網形成計画見直しの基礎資料とするため、意見交換会を実施した。
- ・市民の公共交通の利用状況や今後の利用意向等を把握することで、今後の市内公共交通のあり方を検討する基礎資料とする。
- ・南部地域：本格再編に向けた住民意見の把握
- ・北部・東部地域：社会実験の実施に向けた住民意見の把握
- ・開催状況は下表の通りである。

表：意見交換会開催概要

対象	・9月～10月：各自治会の区長・区長補助員との意見交換(学区単位で開催) ・10月～1月：現在の公共交通利用者や今後公共交通を利用する可能性がある方との意見交換会(カフェサロンなど自治会単位で開催) ・北部地域：弥生地区、桜学区、日の出学区、白鳥学区 ・南部地域：大藤学区、栄南学区 ・東部地域：十四山西部学区、十四山東部学区			
内容	①資料説明 ・きんちゃんバスに関係する取組み経緯 ・きんちゃんバスの利用状況 ・きんちゃんバスの運行状況(運行経費等について) ・公共交通の現状・課題について ・地域公共交通計画で位置づけている事業の実施状況 ・今後の公共交通の展開について(事務局案) ②資料説明を受けた意見交換会 ・参加者全員から意見をもらい、事務局が回答			
開催状況(学区単位のみ)	日時	開催単位・対象	会場	人数
	9月18日(水)20:00	栄南学区 区長・区長補助員	南部コミュニティセンター	10名
	10月2日(水)20:00	十四山地区(十四山西部・東部小学校区) 区長・区長補助員	TKEスポーツセンター	14名
	10月3日(木)20:00	白鳥学区 区長・区長補助員	白鳥コミュニティセンター	16名
	10月13日(日)19:00	大藤学区 区長・区長補助員	農村環境センター	8名
	10月19日(土)19:00	桜学区・日の出学区 区長・区長補助員	まちなか交流館	6名
	10月24日(木)19:00	弥生学区 区長・区長補助員	総合福祉センター2階研修室	8名

【当日の様子】



栄南学区



十四山地区(十四山西部・東部小学校区)



白鳥学区



大藤学区



桜学区・日の出学区



弥生学区

(2) 意見交換会の主な意見

- 各意見交換会における主な意見は以下の通りである。これらの意見は、現在進行中の弥富市地域公共交通計画の見直し検討や市内全体の公共交通網の再編検討の基礎資料として扱う。

【主要な意見（抜粋）】

きんちゃんバスについて	・特に高校生など、帰りの時間帯に駅へ迎えに行くことが多い。遅い時間帯は1時間に1本でも便があると助かる。 ・きんちゃんバスは乗車口のステップが高く、高齢者等足が不自由な方にとっては乗降車がしづらく、利用できない。 ・きんちゃんバスの運行経費が高い印象である。利用状況に合った車両を利用する等の工夫をして運行経費の削減に取り組んだ方がいい。 ・南部・北部・東部どのルートでもぐるりと回る運行になっているため目的地に行くには時間がかかり、いつも車や電車の利用を選択してしまう。 ・南部ルートは通勤・通学で利用する人が多いため、朝夕だけでも運行時間の短縮や増便を検討していただきたい。 ・夕方以降の便が少ないことや鉄道との乗り継ぎが良くないことから、高校生が使いにくいと思う。
デマンド交通について	・地域の人から、デマンドはすごく良いから導入を進めてほしいとの声を聞く。 ・前回の社会実験でデマンド交通を利用し便利だと思ったが、予約が必要なことや待ち時間が発生すること等で不便に感じる人もいる。 ・高齢者等、携帯電話の利用が得意でない方でも予約がスムーズにできるよう、システムの構築や周知をしていただきたい。 ・行きの予約はできても、帰りの予約をいつどのタイミングですればいいかがわからないため、難しいと感じた。 ・停留所を設置して利用者は停留所まで向かう必要があるとのことだが、住宅まで来てもらうことは難しいか。会員登録をすれば、自宅の情報もわかるのではないか。 ・利用料金400円は少し高い印象である。 ・高齢者等の足が不自由な方は停留所まで歩くこと自体が難しい方もいるため、できるだけ多く停留所を設定してほしい。 ・第3期社会実験の時にデマンド交通を利用しようと思ったが、運行時間が短かったことや火・金みの運行だったことから利用しづらかった。
日常の移動について	・栄南地域の目的地は昔から蟹江方面であり、きんちゃんバス南部ルートの目的地は弥富駅方面であるため、きんちゃんバスをあまり使ったことがない。蟹江方面に行けるバスルートがあれば・・・ ・普段車を利用することが多いため、公共交通を利用して移動することがほとんどない。
その他	・現在きんちゃんバスを利用している人や今後きんちゃんバスもしくはデマンド交通を利用する可能性がある人の意見をしっかりと聞いてほしい。 ・東部・北部についてはデマンド交通の本格導入を検討しているということなので、予約方法や利用の仕方等をきめ細やかに地域に説明するといいと思う。