

# 常滑市公共交通あり方検討会議報告書

常滑市公共交通あり方検討会議

平成 26 年 11 月

## 目次

1	はじめに.....	1
2	現状と課題.....	1
2.1	現状.....	1
2.2	課題.....	2
2.2.1	目的、対象者の明確化.....	2
2.2.2	北部バス利用者の減少.....	2
2.2.3	福祉施策や民間事業者によるサービスとの関係性.....	2
2.2.4	ニーズ把握.....	3
2.2.5	費用面.....	3
2.2.6	運行体制.....	3
3	検討会議経過.....	4
4	あり方.....	10
4.1	必要性（「目的、対象者の明確化」「福祉施策や民間事業者によるサービスとの関係性」）.....	10
4.1.1	対象者「最も必要とする人」.....	10
4.1.2	対象者の利用目的「対象者が最も必要とするとき」.....	10
4.2	ニーズ把握（「利用者の減少」の原因追究）.....	11
4.3	運行方法（「費用面」「運行体制」の検討）.....	11
4.3.1	料金.....	11
4.3.2	コース.....	12
4.3.3	運行本数、ダイヤ.....	12
4.3.4	停留所.....	12
4.3.5	コスト.....	13
5	今後の取り組み、役割分担.....	13
5.1	市民（住民）.....	13
5.2	事業者.....	13
5.3	行政.....	13
6	その他.....	14
7	まとめ.....	15
	参考資料.....	17

## 1 はじめに

公共交通は、通勤、通学、通院、買い物などを始めとする日常生活の足として大切なものである。

本市には、鉄道及び路線バスが主要な公共交通として存在しているが、路線バスについては、マイカー普及率が高いこともあり、利用者数が伸び悩み、存続のために、国・県・市が赤字補てんの補助金等を支出している。また、一部の地域については北部バスの運行で補完しているが、鉄道及び路線バスの利用が不便な地域もある。

このような状況の中、限られた予算で日常生活の足をどのように確保していくかということが大きな課題となる。さらに、高齢化率の高い本市において、公共交通の充実が早急に望まれている。また、市長マニフェストにおいても、公共交通の充実を目指す旨が記載されている。

このたび、本市の公共交通を考えるうえで大きなポイントとなる市民病院の移転時期が平成 27 年 5 月に差し迫ったこと、大型商業施設の立地が進んできたことに伴い、市民、関係者を交えて公共交通の課題や問題点を整理し、共通認識をもって、本市にふさわしい公共交通のあり方を検討するための会議を設置し検討を行った。

## 2 現状と課題

### 2.1 現状

本市は、地理的には知多半島の西海岸に位置し、南北 15km、東西 6km の南北に細長い地形となっており、西部から東部にかけて緩やかな丘陵地帯となっている。

人口については、長らく減少傾向が続いていたが、平成 17 年の中部国際空港セントレア開港を契機に上昇傾向に転じ、平成 26 年 9 月末現在では過去最高となる 57,680 人となっており、今なお緩やかに増加中である。ただし、全人口に占める 65 歳以上高齢者の比率は 24.9%で高齢化が進んでおり、高齢者の移動手段を確保することが公共交通を検討する上で大切な要件の一つとなっている。

市内には古くからの焼き物のまちの風情が残る「やきもの散歩道」や各種の焼き物を扱う陶磁器専門店が集まった焼き物団地「セラモール」があり、多くの観光客が訪れている。また、中部国際空港セントレア、りんくう地区商業施設は新たな観光資源となっており、こちらも多くの人々が訪れている。りんくう地区については、今後も大型商業施設の進出が予定されており、益々の発展が期待されている。

道路状況については、近年、中部国際空港の開港を機に、国道 155 号やセントレアラインなど空港アクセス関係の道路整備は大きく進んだが、昔からの市街地は、依然、狭い道が多く、所によっては坂や曲がりくねった通りなど入り込んだ道も多く、車両の進入が困難など交通目的としては障害となっている場合が多い。

さて、常滑市における公共交通については、鉄道では名古屋鉄道の常滑線の 1 路線

と、バスでは知多乗合の常滑線・常滑南部線の 2 路線が大きな役割を担ってきた。また、市北部と市中心部公共施設間については、1 日 1.5 往復ではあるが、市自ら北部バスを運行している。名鉄常滑線はセントレアまで空港線が延伸し、安定した利用状況となっているが、路線バス 2 路線は自家用車の普及により、運営は困難となっており、現在では 2 路線とも公的な補助で存続する状況となっている。なお、常滑線は国・県による補助で運行しているが、常滑南部線は国・県の補助に加えて市からも補助を行っている。

市内には、タクシー以外の公共交通の利用が不便な地域も存在しているが、バス利用者の減少傾向を鑑みると、自家用車の使用や、身内、地域での助け合いにより自己解決している人の割合が多いことが予測できる。また、福祉施策として、移動支援、買い物支援なども行われている。

## 2.2 課題

### 2.2.1 目的、対象者の明確化

公共交通に限定したことではないが、他地域の成功事例を模倣して上手くいかないことが往々にしてある。地域の特性を踏まえ、本当にこの地域が公共交通手段を必要としているかどうか、利用者である地域住民が参加して検討すべきである。

コミュニティバスの失敗要因として最初に挙げられるのが、「運行目的があいまい又は欠如」であるといわれている。具体的に、誰が、何のために利用するための公共交通かを明確にする必要がある。

### 2.2.2 北部バス利用者の減少

公共交通手段のない三和地区と市中央部公共施設（市役所、市民病院等）を結ぶ交通手段である北部バスを市直営で昭和 55 年 4 月から運行開始。基本的な運行方法に変更はないが、利用者数は減少傾向となっている。1 日平均利用者数は、平成 6 年度 26 人、平成 16 年度 20 人、昨年度は 8 人となっている。

### 2.2.3 福祉施策や民間事業者によるサービスとの関係性

高齢者の通院や買い物の手段は公共交通だけでなく、福祉施策や民間事業者によるサービスも複数ある。例えば、輸送サービスとして、福祉有償運送（対象は要介護者や身体障害者等）や福祉タクシー（対象は重度障害者）などがあり、買い物サービスについては公共施策だけでなく、移動販売や配達などの民間事業者によるサービスもあり、公共交通と福祉施策との重複や民間事業の圧迫を避ける必要がある。

また、今後の高齢化社会を踏まえ、家族や知人、近所の人に医療機関まで送迎

してもらったり、買い物を代わりにしてもらったりすることで、みんなで支え合う地域づくりにつながる面があることも考慮したい。

#### 2.2.4 ニーズ把握

ニーズ調査の代表的な方法としてアンケートがあるが、具体的な運行方法案が決まっていない段階でのアンケートでは、期待値（自分にとって利便性が高い運行方法になるのなら…）が入り、実態と異なることが多い。また、現在利用されているニーズだけでなく、埋もれている潜在的なニーズも把握しなければ利用者の増加につながらない。

そうした真のニーズを把握するには、「地域住民の需要を数える」という方法が適切であると思われるが、行政だけの対応では限界があり、住民と行政との協働が必要である。

#### 2.2.5 費用面

現在、バス運行に関する市の負担額としては、知多乗合（株）が運行している路線バスの常滑南部線への負担金として 10,940 千円（26 年度予算）、北部バスの運行経費として 2,441 千円（26 年度予算、マイクロバスのリース料を除く）等がある。

高齢者数は増加しているが、市の財政状況が非常に厳しい中で、一部の利用者に対するサービスに対してどれだけの市負担額が最適であるのか判断が難しいところである。

#### 2.2.6 運行体制

電車やバス路線がない交通空白地に公共交通サービスを提供することは、採算面から考えても厳しく、多大な財政負担を伴う可能性が高い。

これまでバスの運行はバス会社や行政であることが前提となってきたが、全国各地域の先進事例では、地域住民やNPO法人等が主体的に取り組むことにより、当事者意識が高揚され、地域のニーズに的確に応えた継続的な運行を実現しているところがいくつもみられる。

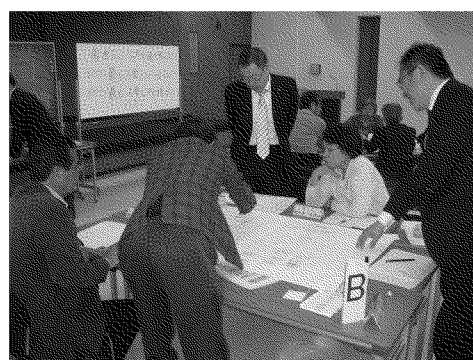
本市においても多様な主体による役割分担と協働が望まれる。

### 3 検討会議経過

本会議の検討経過は下表のとおりであった。

各回検討項目、意見等

回数、開催日	主な検討項目等	主な意見等
第1回 平成26年 4月20日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通等の現状説明</li> <li>・民生委員アンケート結果説明</li> <li>・関連福祉施策(移動支援、買い物支援等)説明</li> <li>・ワークショップ</li> <li>★「最も公共交通を必要としている人はどんな人か」</li> <li>★「最も公共交通を必要とするときはどんなときか」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒・介護を必要としない高齢者で自動車を持っていない人。</li> <li>⇒・買い物と通院。</li> </ul>
第2回 5月17日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関連福祉施策(移動支援、買い物支援等)補足説明</li> <li>・5市5町状況、先進事例説明</li> <li>・北部バス体験乗車</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒・自治体の費用や必要性をよく検討する必要がある。</li> <li>・ニーズ把握について、地域の特性をしっかりと把握し、本当のニーズを調べる必要がある。</li> <li>⇒・北部バスについて、市民に知られていない、停留所、コース等、ニーズをよく把握して運行を検討すべき。</li> </ul>



回数、開催日	主な検討項目等	主な意見等
<p>第3回 6月21日</p>	<p>・知多乗合(株)路線バス状況説明 ・ワークショップ</p> <p>★「車を持たない高齢者が通院する方法は何かがあるか」</p> <p>★「車を持たない高齢者が買い物する方法は何かがあるか」</p> <p>★「車を持たない高齢者の通院、買い物において公共交通の方がよい理由」 (事務局より、最初は「公共交通でなければならない理由」でテーマを提示したが、「交通手段が他にないから必要」以外の理由が挙げられないようだったため、このテーマに変更)</p> <p>★「コミュニティバスを考えるにあたり考慮する点」 (介護保険関係の調査中間報告における公共交通関連項目の集計結果から、市負担額は現状程度に抑えることを前提)</p>	<p>⇒・徒歩、自転車等、家族・友人等による送迎、介護施設等による送迎、救急車、公共交通・タクシー。</p> <p>⇒・徒歩、自転車等、家族による送迎、通信販売・インターネット・生協・配達等、代行・近所の人、移動販売、公共交通・タクシー。</p> <p>⇒・交通安全、時間正確、生活リズムが身に付く、人に頼らなくてよい、駐車場気にしなくてよい、環境への影響低い、個人負担安い、コミュニケーション機会増。</p> <p>⇒・料金設定、停留所の位置・数・機能、コース、便数・運行時間等、車両機能、運行主体、途中での乗降など運用方法、予算・コスト・費用対効果、ニーズ・根拠。 (各グループの優先順位付けを含む結果)</p> <p>A:①料金 ②利便性 ②コスト B:①ニーズ ②運行ダイヤとコース C:①運行本数、コース ②費用 D:①料金 ②停留所 E:①コース ①ニーズ</p>

回数、開催日	主な検討項目等	主な意見等			
第4回 7月26日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第1回～第3回会議における検討経過等説明</li> <li>・ワークショップ</li> <li>★報告書に記載すべきバス関連項目「料金」「コース」「運行本数・ダイヤ」「費用(コスト)」「停留所」について、基本的な考え方を挙げて、良いと思う意見に委員1人1票ずつ投票。</li> </ul>				
	⇒				
	項目	基本的な考え方	得票数	順位	
	料金	多くの人に利用してもらうため、会費制にして、会費を徴収する。	5	3	
		障がい者など区別して、料金設定し、有料化する。	11	1	
		料金は定額にして、負担してもらう。	8	2	
		料金は無料とする。	1	4	
	コース	新病院を通るコース。	11	1	
		広域的なコース(知多市、美浜町など)。	4	3	
		名鉄駅との連絡網。	9	2	
		公民館を通るコース(地域の集会所)。	1	4	
	運行本数・ダイヤ	通院・買い物のため平日・午前(昼間)集中して運行。	12	1	
		人口多い地区は定期巡回バス、人口少ない地区はデマンドタクシーを運行。	3	3	
		福祉施設の所有する送迎車両は、昼間の時間空いているので有効活用する。→結果的に運行本数が充実する。	0	4	
		ニーズに合わせて運行本数を増やす。(30分に1本とか)	10	2	
(費用)	市の負担は現状維持以下で考える。	5	3		
	利便性UPにより他企業からの副収入を考える。	11	1		
	利用者負担については、デマンド式導入しデマンドのみ有料。	7	2		
停留所	停留所の標識が分かりにくい	0	2		
	利用しやすい場所	25	1		



回数、開催日	主な検討項目等	主な意見等																																														
第4回 7月26日	★「これなら要望と実態が一致する、楽しいニーズ調査のアイデア」	⇒病院・医療機関、交通機関、地域(区長、民生委員など)の協力、広報、無作為などの方法でアンケート、ヒアリング実施。イベントと絡めてイメージアップに繋がるように実施。試乗会など実体験を絡めて実施。なお、Aグループ、Bグループ、Cグループでは病院・医療機関でのニーズ把握が良いとの意見が中心。Dグループはイベント、Eグループは実体験を絡めた方法が良いとの意見が中心。																																														
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・報告書素案説明</li> <li>・ワークショップ</li> <li>★今後の取り組み、役割分担について優先度順位付け</li> </ul> <p>⇒</p> <p>●Aグループ</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>優先</th> <th>市民(住民)</th> <th>行政</th> <th>事業者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>運行本数・ダイヤの設定</td> <td>ニーズ把握</td> <td>関係者間の調整</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>コース・停留所の設定</td> <td>運行本数・ダイヤの設定</td> <td>運行本数・ダイヤの設定</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>利用者負担(受益者負担)</td> <td>コース・停留所の設定</td> <td>コース・停留所の設定</td> </tr> </tbody> </table> <p>とくに、1番ネックとなるコース・停留所・運行本数の設定については、三者がそれぞれの立場で検討する必要あり。</p> <p>●Bグループ</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>優先</th> <th>市民(住民)</th> <th>行政</th> <th>事業者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>地域住民の合意形成</td> <td>ニーズ把握</td> <td>運行内容等詳細精査</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>利用促進</td> <td>運行内容概要設定</td> <td>経費等積算</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>コミュニティバスの運行</td> <td>料金設定</td> <td>見直し・評価</td> </tr> </tbody> </table> <p>まず、行政がニーズ(必要とする理由)を把握。必要とするものについて地域住民の合意形成。運行内容等詳細を事業者が精査、経費等積算。行政と金額等調整。全てが相互に関係しており、どれもはずせないため、順位付け困難。</p> <p>●Cグループ</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>優先</th> <th>市民(住民)</th> <th>行政</th> <th>事業者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>公共交通を積極的に利用</td> <td>コミュニティバスの運行</td> <td>料金設定</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>運行本数・ダイヤの設定</td> <td>関係者間の調整</td> <td>車両本体費の負担、車両燃料費の負担、運行人件費の負担、副収入の確保</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>コース・停留所の設定</td> <td>見直し・評価</td> <td>利用促進</td> </tr> </tbody> </table> <p>市民としては1番目として公共交通積極的に利用、2、3番目は同列。行政としては、コミュニティバスの運行が前提だが、関係者間の調整が大切。</p>		優先	市民(住民)	行政	事業者	1	運行本数・ダイヤの設定	ニーズ把握	関係者間の調整	2	コース・停留所の設定	運行本数・ダイヤの設定	運行本数・ダイヤの設定	3	利用者負担(受益者負担)	コース・停留所の設定	コース・停留所の設定	優先	市民(住民)	行政	事業者	1	地域住民の合意形成	ニーズ把握	運行内容等詳細精査	2	利用促進	運行内容概要設定	経費等積算	3	コミュニティバスの運行	料金設定	見直し・評価	優先	市民(住民)	行政	事業者	1	公共交通を積極的に利用	コミュニティバスの運行	料金設定	2	運行本数・ダイヤの設定	関係者間の調整	車両本体費の負担、車両燃料費の負担、運行人件費の負担、副収入の確保	3	コース・停留所の設定
優先	市民(住民)	行政	事業者																																													
1	運行本数・ダイヤの設定	ニーズ把握	関係者間の調整																																													
2	コース・停留所の設定	運行本数・ダイヤの設定	運行本数・ダイヤの設定																																													
3	利用者負担(受益者負担)	コース・停留所の設定	コース・停留所の設定																																													
優先	市民(住民)	行政	事業者																																													
1	地域住民の合意形成	ニーズ把握	運行内容等詳細精査																																													
2	利用促進	運行内容概要設定	経費等積算																																													
3	コミュニティバスの運行	料金設定	見直し・評価																																													
優先	市民(住民)	行政	事業者																																													
1	公共交通を積極的に利用	コミュニティバスの運行	料金設定																																													
2	運行本数・ダイヤの設定	関係者間の調整	車両本体費の負担、車両燃料費の負担、運行人件費の負担、副収入の確保																																													
3	コース・停留所の設定	見直し・評価	利用促進																																													
第5回 8月30日																																																

回数、開催日	主な検討項目等	主な意見等		
第5回 8月30日	●Dグループ			
	優先	市民(住民)	行政	事業者
	1	公共交通を積極的に利用	ニーズ把握	コミュニティバスの運行
	2	地域住民の合意形成	地域住民の合意形成	
	3	コース・停留所の設定	関係者間の調整	-
<p>まずは、行政によるニーズ把握からスタート。地域住民の合意形成、関係者間の調整へと続く。市民としては、コミュニティバスをイメージしているが、積極的に利用する姿勢を示し、合意形成、コース・停留所の設定を行う。運行内容をしっかり決めたいうえで業者にバトンを渡す。</p>				
●Eグループ				
優先	市民(住民)	行政	事業者	
1	公共交通を積極的に利用	関係者間の調整	公共交通に関する情報提供	
2	利用促進	公共交通に関する情報提供	コミュニティバスの運行	
3	地域住民の合意形成	見直し・評価	利用促進	
<p>コミュニティバスの運行を前提として、行政は各自の間を取り持つ役割を果たす。市民は積極的に利用するよう努めていく。</p>				
★報告書素案がさらに良くなる点について				
⇒				
●Aグループ				
<p>問題点の明確化。地域の主体的取り組みが望ましいという書き方は議論していない事項。新たな提案だが、北部バスの利用状況について地域に報告する取り組みなど行っていくべき。元気な高齢者にとって自由に外出する手段、自立行動の選択肢になりうる。利用増加の方向として、停留所増、元気な高齢者の利用挙げるべき。</p>				
●Bグループ				
<p>報告書を誰に出すのかで背景の書きかわる。また、図、グラフを用いて視覚的にわかりやすくすべき。将来的なバスの体系、イメージについてもビジュアル的なものがあるとわかりやすい。団塊の世代が70代になる2025年問題に関する記述があると良い。課題とあり方の項目は統一させるべき。まとめの文章が長すぎるので簡潔、明瞭な記述にすべき。</p>				

回数、開催日	主な検討項目等	主な意見等
<p>第5回 8月30日</p>	<p>●Cグループ 概要版必要、表・図・グラフを使用すべき。内容について、調査の無い中での検討ではあるがニーズ把握の核必要、北部バス、知多乗合を分けないとわかりにくい。まとめとしても知多乗合、北部バスを分ける必要あり。課題の表現がほとんどなので、方向性、運行本数、コース提案などあり方を記述すべき。また、地域住民の主体的な取り組みをもっと具体的にすべき。</p> <p>●Dグループ ニーズ把握を住民にまかせすぎ。「みんなで支え合う地域づくりにつながっている」「採算面から多大な財政負担を伴う」などの箇所において断定しすぎなど。また、その他として、福祉施策との重複について、福祉施策はドアツードアなので対象者が異なると思う。</p> <p>●Eグループ まとめの書き方。課題の書き方をわかりやすくする。表、図を用いる、アンケート、ヒアリングについて記述するなど。他には、鉄道との位置付けとして、乗り継ぎ、知多新線などについて記述する。また、サービス内容として、利用しやすいバス停について記述、検討の視点として、地域の発展に繋がることなどを記述する。</p>	
<p>第6回 10月4日</p>	<p>・報告書案説明</p>	<p>・短期、長期の取り組みに関する記述等について質疑あり、誤解を受けない表現に修正。 ・修正内容は座長、事務局に一任。</p>

## 4 あり方

本会議においては、ワークショップ、会議後の振り返りシートを中心に委員からの多くの意見を集約した。公共交通のあり方について、意見をまとめると以下のとおりである。

### 4.1 必要性（「目的、対象者の明確化」「福祉施策や民間事業者によるサービスとの関係性」）

公共交通の必要性を考えるうえで、最も基本となる対象者とその利用目的について検討した。両方とも多種多様なものが想定される中、必要不可欠な事項を最優先して検討するため、対象者は「最も必要とする人」、利用目的は「対象者が最も必要とするとき」を念頭に置き検討した。また、福祉施策や民間事業者によるサービスと公共交通との重複はできる限り避け、それぞれの持ち場をしっかりと守ることでそれぞれがより有効利用されると考えられる。

#### 4.1.1 対象者「最も必要とする人」

公共交通を最も必要とする人は、介護を必要としない高齢者で自家用車を利用できない人という意見が大勢を占めた。普段自家用車を利用できない人はもちろんのこと、自家用車を利用できる人も対象者とはなり得るが、最も必要としている人として検討した場合、代替交通手段の有無、乗降場所までの移動手段、車両への乗降などの条件を考慮した。

（最も多かった意見）

- ・介護を必要としない高齢者で自家用車を利用できない人。

（その他主な意見）

- ・車の無い人 ・免許の無い人 ・運転が危険な高齢者 ・運転に自信が無い人

#### 4.1.2 対象者の利用目的「対象者が最も必要とするとき」

上記で挙げた最も必要な対象者が、公共交通を最も必要とするときは、通院、買い物という意見が大勢を占めた。生きがいつくりのためにはレジャー目的での利用も望まれるが、最も必要なときとしては、医療機関への通院と生活のための物資の確保を最優先すべきである。

（最も多かった意見）

- ・介護を必要としない高齢者で自家用車を利用できない人が、公共交通を最も必要とするときは、通院、買い物。

（その他主な意見）

- ・通勤 ・通学 ・レジャー ・公共施設 ・イベント参加

## 4.2 ニーズ把握（「利用者の減少」の原因追究）

本当に地域から必要とされる公共交通を考えるには、地域の真のニーズを把握することが非常に重要であるとの意見が多く挙げられた。そのための方法について検討を行った。

ニーズ把握については、実際に運行しても地域住民に利用されない事態を避けるため、真のニーズを把握するよう努めなければならない。

調査方法としては、最も必要なときとして挙げられた通院の目的地である病院、医療機関の協力を得て、来院者を対象に調査を実施するのが効率的である。ただし、通院以外のニーズ把握のためには地域全体を対象とする調査ももちろん必要となる。

なお、地域住民が本当に利用を続ける公共交通運行のためには、地域住民自らが取り組み、地域の実情に精通している人が調査に関与することが重要となる。

（最も多かった意見）

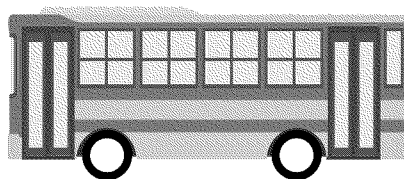
- ・病院、医療機関の協力を得て調査実施。

（その他主な意見）

- ・イベントと絡めてイメージアップに繋がるように実施。実体験を含んだ形で実施。
- ・交通機関、地域（区長、民生委員など）の協力を得て実施。
- ・広報、無作為などの方法で実施。

## 4.3 運行方法（「費用面」「運行体制」の検討）

公共交通の中でも独自運行実現の可能性があるコミュニティバス等について、望ましい運行方法について検討を行った。



### 4.3.1 料金

料金については、受益者負担の原則から、利用者にとって過大とならない範囲での有料化を求める意見が多かった。

（最も多かった意見）

- ・有料化のうえ、障がい者など料金設定を区分する。
- ・有料化のうえ、料金は定額とする。

（その他主な意見）

- ・会費制とする
- ・無料とする

#### 4.3.2 コース

最も利用するときとして挙げた通院のため、新病院を通るコースが望ましいとの意見が多かった。また、名鉄利用者のために名鉄駅に乗り入れるべきとの意見も多かった。なお、新病院には知多乗合路線バスの乗り入れも見込まれるため、乗り継ぐことにより、常滑駅、半田駅、上野間駅、中部国際空港方面への移動も可能となる。また、新病院周辺には商業施設も存在しているため買い物のための利用にも有効である。

(最も多かった意見)

- ・新病院を通るコース。
- ・名鉄駅との連絡網を構築。

(その他主な意見)

- ・近隣市町を含めた広域的なコース。
- ・公民館（地域の集会所）を通るコース。

#### 4.3.3 運行本数、ダイヤ

ニーズ把握のうえ、通院、買い物での利用に合わせて運行する必要がある。ただし、運行本数の安易な増はコスト増につながるため、デマンド方式での運行、送迎車両を有する福祉施設との連携も検討する必要がある。

(最も多かった意見)

- ・通院、買い物のため平日・午前（昼間）集中して運行。
- ・ニーズに合わせて運行本数増（30分に1本程度）。

(その他主な意見)

- ・人口多い地区は定期巡回バス、人口少ない地区はデマンドタクシーを運行。
- ・昼間の時間空いている福祉施設送迎車両を有効活用して運行本数充実。

#### 4.3.4 停留所

安全確保が最優先ではあるが、停留所は利用しやすい場所に設置するとともに、場所が明確に分かるよう標識等を工夫すべきである。実際にその停留所を利用する人を数えるぐらいのニーズ把握を踏まえて設置することが望ましいが、そのためには地域を良く知る人の協力が欠かせない。

(最も多かった意見)

- ・利用しやすい場所。
- ・停留所の標識を分かりやすくする。



#### 4.3.5 コスト

運行維持のためのコストはコース、運行本数によって異なるが、例え有料化したとしても先に記述した料金収入のみで賄うことは困難である。コミュニティバスを運行する市町村のほとんどが、運行維持のための財政的負担を負っている。財政的負担の見込算定はもちろんのこと、安定した運営のためには、利用者確保とともに広告収入を始めとする運賃以外の収入を確保する取り組みが必要である。

(最も多かった意見)

- ・利便性UP、企業などからの副収入を考える。
- ・利用者負担については、デマンド式導入しデマンドのみ有料。

(その他主な意見)

- ・市の負担は現状維持以下で考える。

## 5 今後の取り組み、役割分担

市民（住民）、行政、事業者の今後の取り組み、役割分担について、ワークショップを中心に意見を集約した。以下のとおりまとめるが、全ての取り組みが相互に関係しており、協働の意識を持ってそれぞれが取り組んでいく必要がある。

### 5.1 市民（住民）

公共交通は地域住民が積極的に利用しなければ持続不可能である。また、地域のことを一番よく知っている地域住民自らの取り組みがなければ実際の利用につながる停留所の設定などは困難である。

まずは、公共交通を自らが居住する地域の問題として考え、公共交通を地域住民みんなで利用し支えていく気持ちを醸成することが必要である。公共交通について考える勉強会、説明会の開催なども効果的と考えられる。

### 5.2 事業者

運行に関する専門的な知識を有するものとして、市民、行政の考えるプランを精査し、的確なアドバイスを行っていく。

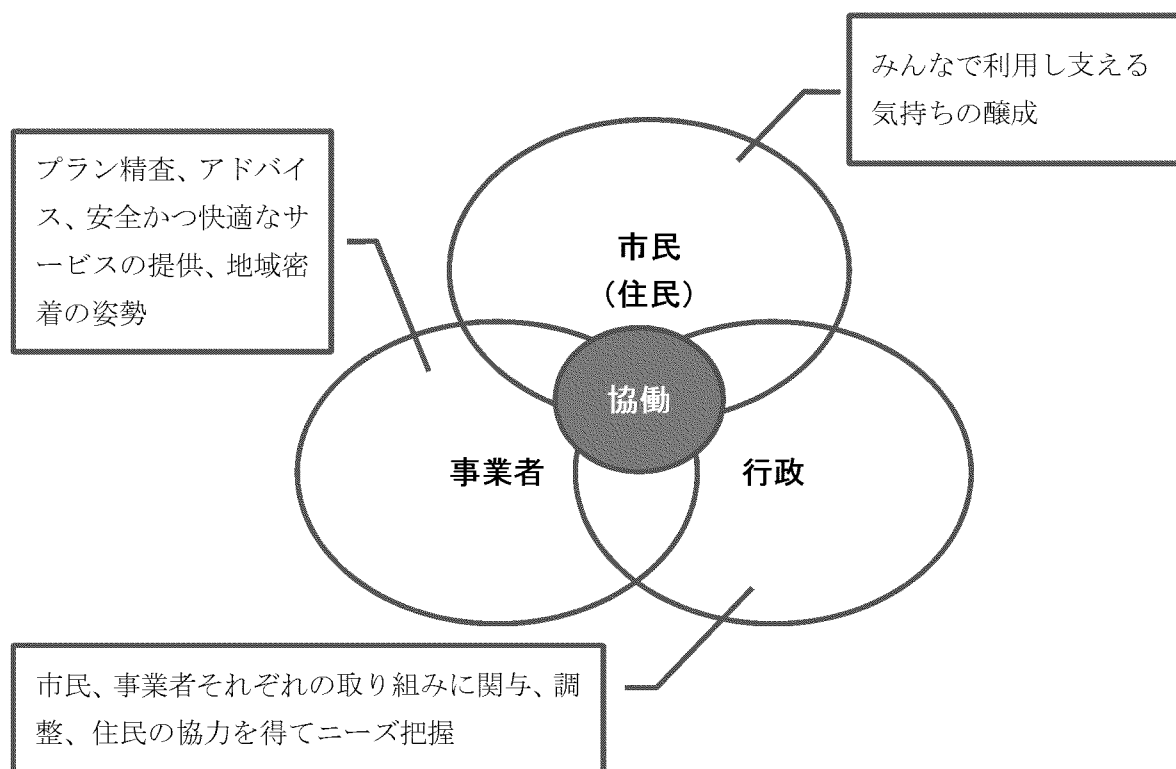
実際に運行する場合は、安全かつ快適なサービスの提供に努め、地域に密着した利用促進に取り組んでいく必要がある。

### 5.3 行政

行政は上記に記載した市民、事業者それぞれの取り組みに関与しつつ、各自を取り持つ役割を果たしていくが、まずは、地域住民の協力を得てニーズ把握に取り組んでいく必要がある。

短期的には、平成 27 年 5 月に差し迫った新病院開院に対応するため、北部バスのコース、停留所、ダイヤなどを改善する必要がある。

長期的には、確かなニーズ把握のうえで、正式な地域公共交通会議（法定協議会）の開催、路線拡充、有料化などを検討していく必要がある。



## 6 その他

今回の検討会議では、公共交通の中でも独自運行実現の可能性があるコミュニティバス等に関する検討が中心であり、鉄道、路線バスを始めとするコミュニティバス以外の公共交通については現状把握のみにとどめて細かな検討は行わなかった。

しかしながら、コミュニティバス以外の公共交通が果たす役割もとても大きなものである。

とくに、現状でも触れているとおり、本市の公共交通において名古屋鉄道や知多乗合の路線は生活の足として重要なものである。鉄道や路線バスとの連携（乗り換え場所の設定、接続ダイヤの検討）をはじめとして、より一層の路線活用を図っていく必要がある。



## 7 まとめ

「4. あり方」「5. 今後の取り組み、役割分担」の内容と大部分が重複するが、本会議の検討結果を一読して理解するためのまとめとして以下のとおり記述する。

公共交通を最も必要とする人である「介護を必要としない高齢者で自家用車を利用できない人」が、最も必要なときである「通院」「買い物」の際の足を確保する必要がある。

確保の方法については、多種多様な方法があるが、市外の事例を見るとコミュニティバス等の運行により対応している地域が多い。ただし、地域住民の熱意や真のニーズに基づかなければ実際の利用には結びつかないため、地域住民自らの取り組みを伴うニーズ把握を行うことが大切となる。

確かなニーズがあり、現在の北部バスを含むコミュニティバス等を運行する場合、以下のことに留意すべきである。

料金については、受益者負担の原則から有料化すべきである。

コースについては、最も利用が見込まれ、かつ知多乗合路線バスへの乗り継ぎが可能な新病院を通るコースが望ましい。

運行本数、ダイヤについては、ニーズ把握のうえ、通院、買い物での利用に合わせた運行が望まれる。ただし、運行本数の安易な増はコスト増につながるため、デマンド方式での運行、送迎車両を有する福祉施設との連携も検討する必要がある。

停留所については、安全確保が最優先ではあるが、利用しやすい場所に設置するとともに、場所が明確に分かるよう標識等を工夫すべきである。

コストについては、コース、運行本数によって異なってくるが、例え有料化したとしても先に記述した料金収入のみで賄うことは困難である。コミュニティバスを運行する市町村のほとんどが、運行維持のための財政的負担を負っている。財政的負担の見込算定はもちろんのこと、安定した運営のためには、利用者確保とともに広告収入を始めとする運賃以外の収入を確保する取り組みが必要である。

今後の取り組みと役割については、市民（住民）、行政、事業者のそれぞれが、協働の意識を持って取り組んでいく必要がある。

まず、市民（住民）については、公共交通を自らが居住する地域の問題として考え、公共交通を地域住民みんなで利用し支えていく気持ちを醸成することが必要である。公共交通は地域住民が積極的に利用しなければ持続不可能なものであり、地域のことを一番よく知っている地域住民自らの取り組みがなければ実際の利用につながる停留所の設定なども困難である。

次に事業者については、運行に関する専門的な知識を有するものとして、市民、行政の考えるプランを精査し、的確なアドバイスを行うことが求められる。また、実際に運行する場合は、安全かつ快適なサービスの提供に努め、地域に密着した利用促進に取り組んでいく必要がある。

行政については、市民、事業者それぞれの取り組みに関与しつつ、各自を取り持つ役割を果たしていくが、まずは、地域住民の協力を得てニーズ把握に取り組んでいく必要がある。

なお、短期的には平成 27 年 5 月に差し迫った新病院開院に対応するため、北部バスのコース、停留所、ダイヤなどの改善を検討する必要がある。

また、長期的には、確かなニーズ把握のうえで、正式な地域公共交通会議（法定協議会）の開催、路線拡充、有料化などを検討していく必要がある。

なお、最も公共交通を必要とする人として最も意見の多かった高齢者に関する問題として、いわゆる「2025 年問題」がある。これは、団塊の世代が 75 歳以上の後期高齢者となり、高齢化率が急激に高くなることに伴って様々な問題が発生してくることが危惧されているものである。公共交通に関する取り組みにおいても、この「2025 年問題」を踏まえて対応していく必要がある。

