

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。

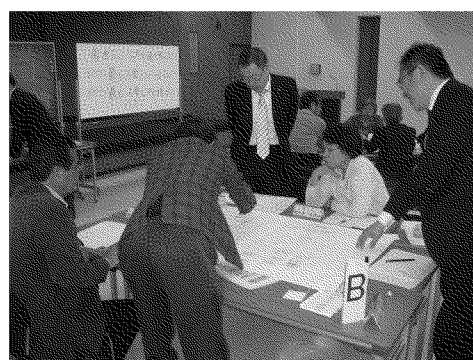
本市においても多様な主体による役割分担と協働が望まれる。

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"> ・公共交通等の現状説明 ・民生委員アンケート結果説明 ・関連福祉施策(移動支援、買い物支援等)説明 ・ワークショップ ★「最も公共交通を必要としている人はどんな人か」 ★「最も公共交通を必要とするときはどんなときか」 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒・介護を必要としない高齢者で自動車を持っていない人。 ⇒・買い物と通院。
第2回 5月17日	<ul style="list-style-type: none"> ・関連福祉施策(移動支援、買い物支援等)補足説明 ・5市5町状況、先進事例説明 ・北部バス体験乗車 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒・自治体の費用や必要性をよく検討する必要がある。 ・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。 ⇒・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。



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"> ・第1回～第3回会議における検討経過等説明 ・ワークショップ ★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。 				
	⇒				
	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。																																														
	・報告書素案説明 ・ワークショップ ★今後の取り組み、役割分担について優先度順位付け ⇒ ●Aグループ <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> ●Bグループ <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> ●Cグループ <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）

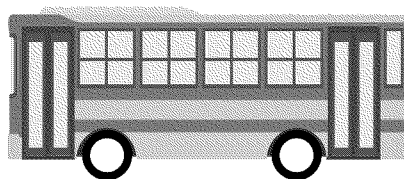
- ・病院、医療機関の協力を得て調査実施。

（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。

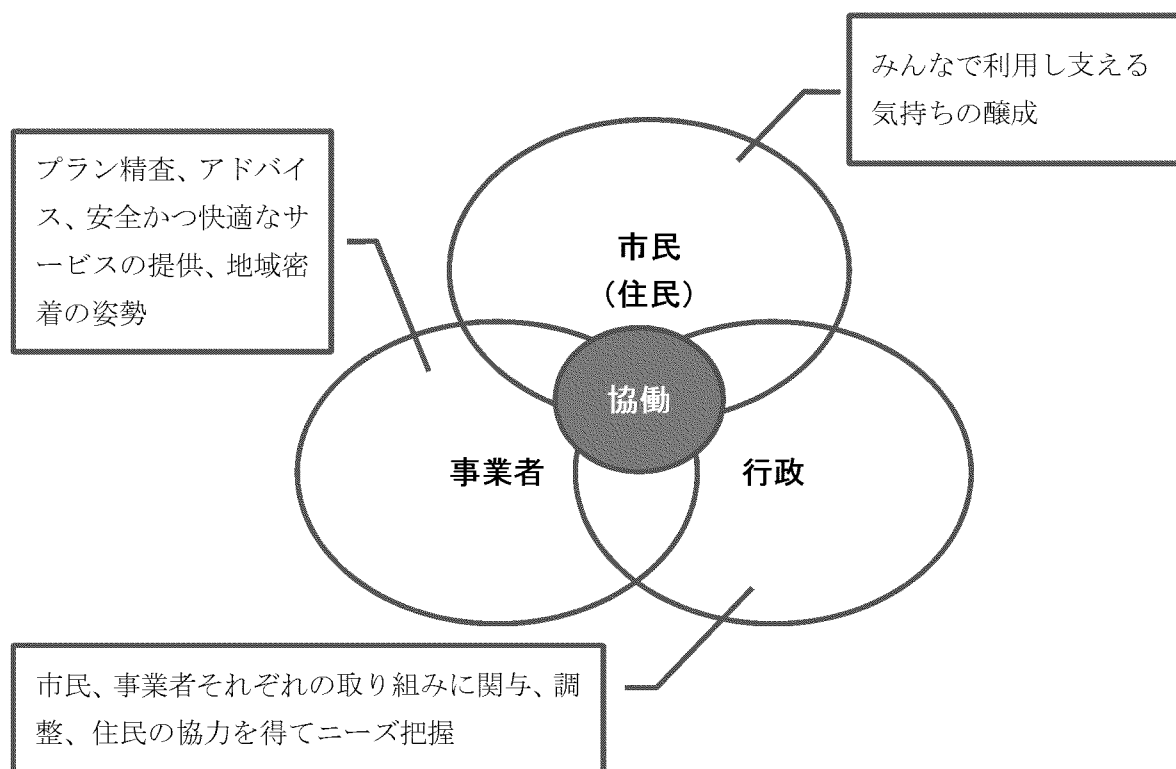
実際に運行する場合は、安全かつ快適なサービスの提供に努め、地域に密着した利用促進に取り組んでいく必要がある。

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。

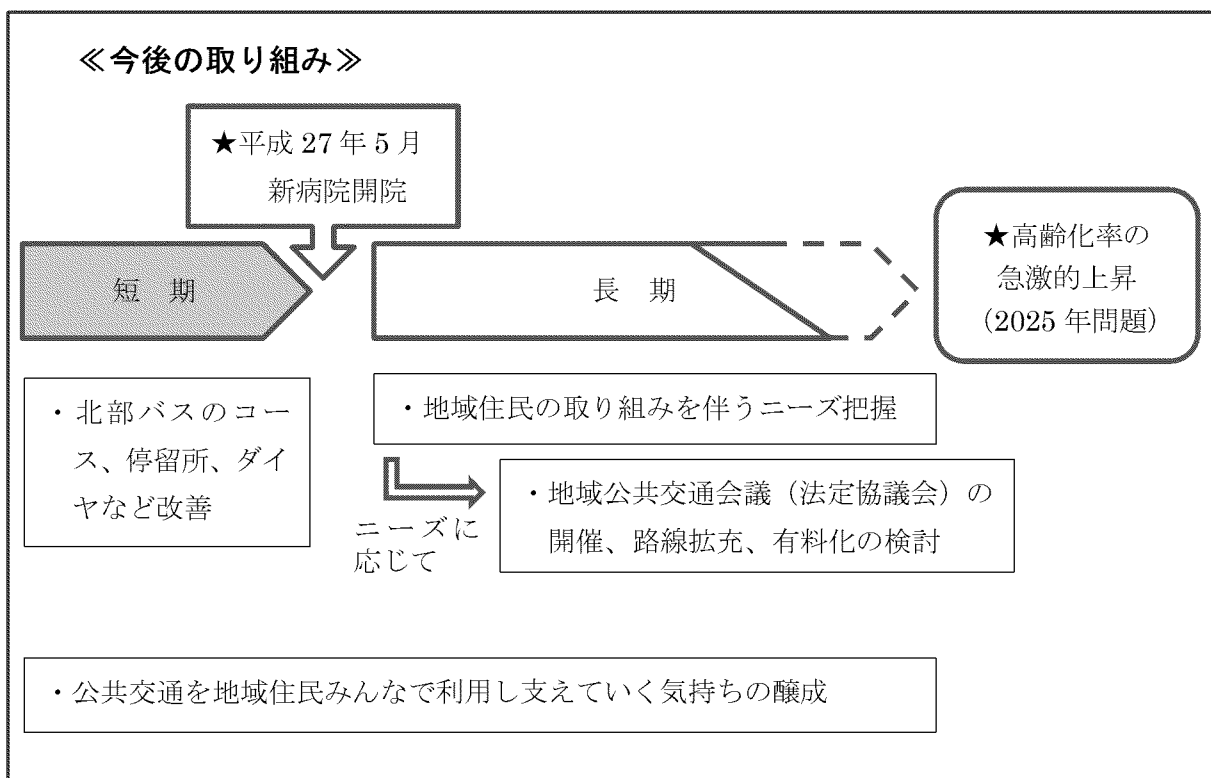
次に事業者については、運行に関する専門的な知識を有するものとして、市民、行政の考えるプランを精査し、的確なアドバイスを行うことが求められる。また、実際に運行する場合は、安全かつ快適なサービスの提供に努め、地域に密着した利用促進に取り組んでいく必要がある。

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。



參考資料

「公共交通等の現状」

●鉄道

名古屋鉄道株式会社による、名古屋方面と中部国際空港を結ぶ常滑線・空港線の 1 路線運行。中部国際空港の開港に伴いスピードアップ、増便され、公共交通の基幹となっている。市内には中部国際空港、りんくう常滑、常滑、多屋、榎戸、蒲池、西ノ口、大野町の 8 駅存在。

★利用者数等詳細

・名古屋鉄道常滑線・空港線

運行経路：中部国際空港～名鉄名古屋

市内駅数：8 駅

運行回数（常滑駅平日）：上り 112 便／日、下り 86 便／日、計 198 便／日

運行時間（常滑駅平日）：上り始発 5:29～終発 23:35、

下り始発 5:18～終発 23:53

市負担金等：なし

名鉄駅別利用者数（千人）

駅名/年度	H20	H21	H22	H23	H24	H25
中部国際空港	8,630	7,698	7,591	7,559	7,818	8,107
りんくう常滑	157	152	157	178	179	186
常滑	3,641	3,587	3,594	3,693	3,714	3,826
多屋	347	321	311	301	350	382
榎戸	544	529	509	499	520	530
蒲池	388	361	354	344	358	377
西ノ口	259	262	262	258	268	284
大野町	1,084	1,044	1,021	978	943	932
計	15,050	13,954	13,799	13,810	14,150	14,624

（資料：名古屋鉄道株式会社）

●バス

一般的な乗合バスとして、知多乗合株式会社による、半田方面と常滑中心部を結ぶ常滑線及び美浜方面と常滑中心部を結ぶ常滑南部線の 2 路線運行。その他市運行の無料の公共バスとして、市北部と市中心部公共施設を結ぶ北部バス、坂井地区に住む小鈴谷小学校児童のためのスクールバスがある。

★利用者数等詳細

・知多乗合（株）常滑線

運行経路：中部国際空港・病院口～知多半田駅

市内停留所数：14 停留所

運行回数：30 往復／日 ※平日の場合

運行時間：始発 5:41～終着 23:00 ※平日の場合

市負担金等：なし

※国・県から知多乗合（株）に対して補助金あり

・知多乗合（株）常滑南部線

運行経路：病院口～上野間駅

市内停留所数：28 停留所

運行回数：10 往復／日 ※平日の場合

運行時間：始発 6:43～終着 20:37 ※平日の場合

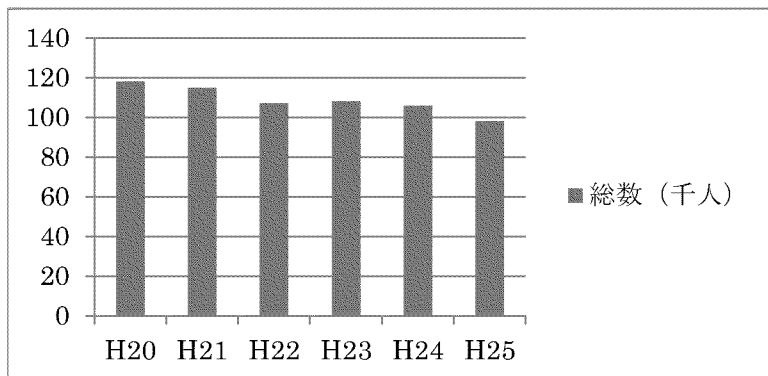
市負担金等（H26 予算）：10,940 千円

※国・県からも知多乗合（株）に対して補助金あり

知多乗合常滑駅停留所利用者数（千人）

区分/年	H20	H21	H22	H23	H24	H25
総数	118	115	107	108	106	98

（資料：知多乗合株式会社）



・市北部バス

運行経路：市北部～市中心部公共施設

停留所数：8 停留所

北部 5 箇所：矢田、矢田東、久米、前山、宮石

市中心部 3 箇所：市民病院、市役所、保健センター

運行回数：1.5 往復/日 ※土日祝は運行せず

運行時間：始発 9：00～終着 13:33

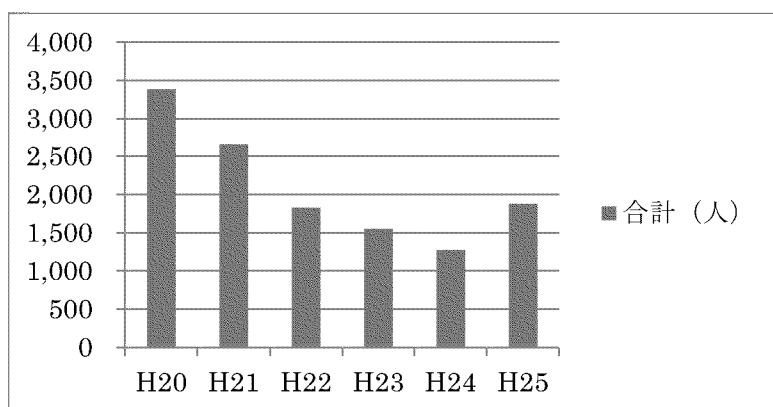
市経費等（H26 予算）：2,441 千円

※マイクロバス車両リース期間 H24. 5. 31 で終了（終了前のリース料は年 796 千円）

北部バス利用状況

区分/年度	H20	H21	H22	H23	H24	H25
往路 1 利用者数 北部→中心部（人）	1,795	1,427	1,138	981	779	1,185
復路利用者数 中心部→北部（人）	1,486	1,153	626	524	425	645
往路 2 利用者数 北部→中心部（人）	106	88	66	43	69	51
合計（人）	3,387	2,668	1,830	1,548	1,273	1,881
運行日数（日）	243	242	243	244	245	244
平均利用者数 （人/日）	13.9	11.0	7.5	6.3	5.2	7.7

※（資料：市安全協働課）



- ・(補足) 市スクールバス
 運行経路：坂井地区～鈴溪会館
 停留所数：2 停留所
 運行回数：5 往復/日程度
 運行時間：登校時 7:30 頃～、下校時 13:00 頃～

●タクシー

- 主な事業者：3 社 (名鉄知多タクシー株式会社、安全タクシー株式会社、サンレー交通株式会社)
 市負担金等：なし

知多交通圏車両数 (3 社以外も含む)

区分/年度	H20	H21	H22	H23	H24
車両数 (台)	412	421	390	387	386

(資料：中部運輸局)

※供給過剰とならないよう車両数の適正化を図っている。

「交通弱者 (移動制約者) に対する福祉サービスの現状」(資料：福祉課)

●輸送サービス

- ・福祉有償運送

タクシー等の公共交通機関によって、要介護者、身体障害者等の移動制約者に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO 法人、社会福祉法人等が、実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 1 人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービス (道路運送法の登録必要)

対象者：身体障害者、要介護・要支援認定者、その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害者の方

知多中南部福祉有償運送協議会の設置：常滑市、南知多町、美浜町が登録

運送の発地又は着地：常滑市、南知多町、美浜町に限る

運送の対価：タクシー事業の上限運賃額 (時間制によるものを含む) の概ね 2 分の 1 を上限とする

実施状況 (H25. 2～H26. 1)

登録業者	会員数	月平均 利用人数 (人)	月平均延べ 利用回数 (回)	1 人 1 月当 り利用回数 (回)
NPO 法人あかり	常滑市 70 人	40.4	232.4	5.8
NPO 法人ふれあい ネットワーク美浜	南知多町 4 人 美浜町 12 人	16.5	89.5	5.4
社会福祉法人愛光園	常滑市 3 人 南知多町 2 人	3.1	12.8	4.1

- ・福祉タクシー

重度の障害者が、通院など外出に際して、指定されたタクシーを利用した場合に、その料金の一部を助成するもの

対象者：身体障害者手帳 1・2 級、または視覚・下肢・体幹機能障害 3 級、療育手帳 A、精神障害者保健福祉手帳 1 級の方

※自動車税及び軽自動車税の減免を受けている方を除く

助成額及び限度：タクシーの初乗運賃とし、利用回数の限度は年間 24 回 (助成利用券 24 枚)

登録業者数：平成 26 年度 17 事業所

利用状況

年度	利用券交付者数 (人)	延べ利用回数 (回)	1人当り 利用回数 (回)
H23	150	1,773	11.8
H24	165	1,876	11.4
H25	149	1,757	11.8

・外出支援サービス

屋外での移動時に車イス、担架を必要とする人や人工透析のための通院の必要がある人で、本人自身での移動や家族による送迎が困難な人への送迎をするもの。

対象者：市民税非課税世帯に属し、身体障害者手帳 1～3 級または要介護認定 3～5 の人

利用料等：無料、社会福祉協議会へ委託

利用状況

年度	月平均利用者数 (人)	延べ利用回数 (回)	1人1月当り 利用回数 (回)
H23	12	617	4.3
H24	11	855	6.5
H25	8	660	6.9

●買い物サービス

・軽度生活援助サービス事業

概ね 65 歳以上の単身世帯、高齢者のみの世帯やこれに準ずる世帯の高齢者で日常生活上の援助が必要な人が対象で、ホームヘルパーが注文のあったものを買って届けるもの

※別に介護保険事業として、要支援、要介護認定者に対するホームヘルパーによる買い物支援もあり

利用料等：1 時間当り 150 円負担、社会福祉協議会へ委託

利用状況

年度	月平均利用者数 (人)	延べ利用回数 (回)	1人1月当り 利用回数 (回)
H23	3	134	3.7
H24	4	158	3.3
H25	4	154	3.2

・シルバー人材センターによる買い物代行サービス

買い物代行サービスの効率のよい事業を推進していくため、市内大型店舗（スーパーヤマナカ常滑青海店）と連携する。また、高齢者間のコミュニケーションや、シルバー会員の生きがいづくりを図るもの。（H25. 10. 28 開始）

配達エリア：常滑、南陵地区（青海、鬼崎地区はヤマナカの買い物代行サービス）

配達日時：常滑地区（火・金）、南陵地区（月・木）14:00～17:00

配達員：シルバー会員（こまめ隊）18 人、2 人 1 組

手数料：432 円／回

年会費：1,080 円

利用状況 (H25. 10. 28～H26. 3. 20)

月 (21～翌 20 日)	登録と延利用数	常滑地区(件)	南陵地区(件)	全体 (件)
H25. 11	登録者数	1	2	3
	利用状況	2	3	5
12	登録者数	2	2	4
	利用状況	4	7	11
H26. 1	登録者数	4	4	8
	利用状況	4	6	10
2	登録者数	5	4	9
	利用状況	9	15	24
3	登録者数	5	4	9
	利用状況	8	9	17

・地元商店による買い物サポート

第5期介護保険事業計画の課題「車が無く、買い物に行くことが困難な方を対象にした配送サービス等が整備できるように関係機関の協力を得て検討すること」により、商工会議所等の協力を得て、宅配サービスが実施できる地元商店による買い物サポート体制を整備する。(H25. 12 開始)

検討組織：商工会議所、商工観光課、福祉課、地域包括支援センター、シルバー人材センター

参加商店：10 店舗（食料品、酒・飲料水、生菓子、衣料、家電等）

周知：民生委員、高齢者サポーターに参加商店一覧を配布してもらう

・ふれあいサロンの買い物ツアー

地域を拠点に、仲間づくり、健康維持・増進の活動の場として地域の皆さんが運営するふれあいサロンへの参加者を増やすため、社会福祉協議会がマイクロバスによる市内大型店舗（ベイシア・カインズ）への買い物ツアーを実施する。

H26. 5～小鈴谷、坂井サロンで実施。(3 カ月に 1 回程度実施予定)

「振り返りシートまとめ」

第1回 常滑市公共交通のあり方検討会議 振り返りシート

①公共交通関連で知りたいこと

項目	内容
実態把握	<ul style="list-style-type: none"> ・知多バス南部線及び常滑線の病院利用者の数はどうか？ ・用途別(通勤・通学・通院等)利用者の把握 ・市民の利用が低い理由が不明(調査、アンケート等) ・現況の公共交通図の詳細 ・数字的には理解しても、実態を体感することが肝要です。
北部バス	<ul style="list-style-type: none"> ・北部バスルートの利用料金と駐車場所 ・北部ルートについて詳しいデータ(1回の利用者数、地区別)があればほしい。又、時刻表もほしい。 ・利用者は北部バスが走っているから乗るだけで、多くは他でも手段があるように思います。その辺の利用者の気持ちはどうか調査できるとよい。 ・北部バスは本当に必要なかどうか？惰性で継続してはいないか？ ・北部バスを運行するのに、有料にできないなら(受益者負担)廃止すべきではないのか？
事例	<ul style="list-style-type: none"> ・他市の現状調査(知多市のあいあいバス等) ・他の市町村の現状はどうなっているか知りたい ・他市町村の運営方法はどの様なのか？ ・日常生活で利用しやすいコミュニティバスを目指すために、近隣の市町での取組を参考にしたい。(運行頻度、運賃、予算、問題点等) ・他市の工夫例 ・コミュニティバスが成功している例はあるのか？
全体	<ul style="list-style-type: none"> ・本会議の最終目標は何か(提言書等でまとめるのか) ・真に変更する理由があるのか否か ・常滑らしい公共交通とは？ ・バスだけの検討会議か？ ・「公共交通」とは、どこまでのことを考えているのか、全く新たなシステムも考えられるのか。委員の考え方はそこまでないような気がする。 ・知多半島の近隣市町のほとんどで路線数、料金等型は違えど巡回バスが運行している中、本市にとってどこまで必要かどうか、行政がどこまで負担する必要があるかどうか、利用者、行政、地域住民等の負担、役割を確認したい。福祉サービスで出来ない部分を補っていると思われるため。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・路線継続の為に交通機関が望むこと ・過去の検討内容(アンケートなどあれば) ・小型バスの損益分岐点は？(何人乗車すれば？) ・現状資料で石瀬が支える人数が0.8と少ないのは「しろやま」があるからか？

②その他(気づいたこと、感想など)

項目	内容
実態把握	<ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者、通勤(学)難民の意見を聞くべき ・困っている人たちの実態を知らない人が多い、男性が多い、弱者が委員に入っていない。以上のことからバランスの良い結論を作るために知っていただくような手段をいろいろ考えて下さい。 ・参加者がバスの利用をしていない者がほとんどと思われる。何より実状を知ることが大事で、一回の検討会議をそれを使って、バスに同乗するべきと思います。 ・知多バスの人の話も聞きたかった。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・他市町での会議でもそうですが、バスを利用した人が少ないので、本当は利用者の方の参加も望ましいです。 ・区長さん始め、委員の方の公共交通に対する思い、意気込みが伝わってきた。 ・困っている人たちの実態を知らない人が多い、男性が多い、弱者が委員に入っていない。以上のことからバランスの良い結論を作るために知っていただくような手段をいろいろ考えて下さい。(再掲) ・参加者がバスの利用をしていない者がほとんどと思われる。何より実状を知ることが大事で、一回の検討会議をそれを使って、バスに同乗するべきと思います。(再掲)
会議の進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉施策での説明で資料がないのでわかりにくかった。無いならもっとゆつくりと話して欲しかった。 ・次回、「福祉施策」の資料を提出して欲しい(今回、口頭のみ説明であり、わかりにくかったので) ・いい雰囲気の中で会議が進められ良かったです。 ・会議の進め方に対しては、極めて良いと賞賛します。 ・ワークショップの進行がフランクな雰囲気の中で行われ、うまく出来たと思う。 ・会議は和やかに進行することが大事ですが、市としてどのような方向に持っていきたいのか、ある程度の所で上手に提示していくことが必要と思われる。それに対して、委員は賛否意見していく形となる。 ・同じテーマでは、同一意見のくり返しになる。 ・公共施設以外のルート(大型スーパー、企業等)の一考 ・今日の進行状況から分かりましたが、机の位置は口の字形にはいかがでしょうか。 ・委員の多くを占める区長さんのスケジュールを考えると、行事の多い休日をさけて、参加できる日程にする必要あり。欠席者が多くなると、意見等の集約が少なくなり、検討会議の意味が薄れてしまう。
想定	<ul style="list-style-type: none"> ・無料バスについて(北部バス等)、市の案はあるのでしょうか？ ・市の案は何か有りますか？
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・通常公共交通機関を使用しないのでわからない事が多い ・公共交通のあり方で福祉サービスを満たすことは少ないと感じている。福祉サービスを個々の状況に合わせて行うことが市民サービス向上に効果があると思う。 ・バス等の利用者は、市民だけでないことに留意されたい。 ・資料4の民生委員児童委員アンケート問5の回答の中にもあったが、無いなら無いように生活していかねばならないので、それなりの対応をしているのが現状だと思います。ところが自動車を所持することは経済的にも負担が大きいし、高齢者には危険も大きくなると思います。移動手段を自家用車から公共交通へ移行させるには、若い世代にも啓蒙していく必要があるように感じました。 ・市内の交通事情の変化について知っていくことを第一に考えていきたい。 ・北部バス、南部スクールバスについて、市内を循環するバスを採用してはどうか。 ・シルバー人材センターの代行サービスは知らなかった。どんな方法で広報しているのか。パソコン等では持っていない人もいるし、使えない人もいる。知らしめる手段を考えた方が良いのでは。 ・ボランティア活動でも何が有るとか、どこでやっているとか知らない人が多いから参加したくてもできない人がいると思う。 ・今後、資料が多くなります。ファイルの配布を要望します。 ・Dグループの考え方がすばらしかった。

第2回 常滑市公共交通のあり方検討会議 振り返りシート

①5市5町状況、先進事例についてどう思ったか

項目	内容
費用面	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体の費用と必要性をよく検討する必要がある ・路線バスについては、利用者有料でもあり、市負担は仕方なく思う。
提案	<ul style="list-style-type: none"> ・北部バス利用料0円は市他地区にとって不公平感があるのではないかと。100円/回利用者負担としても良いのでは ・必要な時に必要な場所で乗車できるシステムは？(停留所以外で)(運行コースは決め、「手上げ停車」で乗車できる方式も良いのでは？) ・近隣との合同運行等を考えていけばと思う。運行形態、方法は今後の課題となる。 ・コミュニティバスについては、他市町では少額だが利用者有料の場合が多い。そうあるべきと思う。理由があろうが無料はいけない。 ・デマンド運行は良いことだと思う
先進事例	<ul style="list-style-type: none"> ・宮城県石巻市乗合いタクシーの例が参考になると思った ・中小バスorタクシー利用が多い(大型はないようだ) ・膨大な内容のものを短時間で説明していただいたため、詳細についてはわかりかねますが、個人的には阿久比町(自前の車両で運行)と知多市(知多バスが運行)をもう少し調査して参考にしていきたいと思いました。 ・上記について、(第1回で「病院」と「買物」というキーワードがありました)阿久比の「竹内整形クリニック」と知多市の「イトーヨーカ堂」及び「南粕谷」(ヤマナカ粕谷店)の利用状況は、詳細に調べてみるとおもしろいような気がしました ・各市町村でも苦勞しているのがわかる。常滑市でもそれを活かして、改革しながら進めていけるのではないのか。
ニーズ把握	<ul style="list-style-type: none"> ・私たちが代表として会議に参加しているが、一般市民の関心度はいかなるものか？各区で該当する地区へのヒアリングではなく、アンケート方式で意見の抽出も良いのでは。 ・第1回検討会での感想として、「市民のニーズがどこにあるのか、困っている人の実態を把握していない」という意見が多かったように思う。こうなのではないか、ああなのではないかと推測するだけの会議であってはならないと思う。 ・常滑の本当のニーズを細かく調べる必要があると感じた。 ・地域の特性をしっかりと把握しなければならない
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・常滑市の利用者数が非常に少ないことに驚いた ・常滑市はムーバス(1995年開始)よりも15年も前から取り組んでいたことに驚きました(現状はどうであれ) ・本市の1便当り利用者数が他と比べて少なすぎる
質問	<ul style="list-style-type: none"> ・今後は鉄道やタクシー等の「公共交通」の状況も知りたくなった ・毎日運行せず、例えば月・水・金とか月・火・木・金とか隔日運行の是非について検討されたか否か知りたかった ・路線バスの市負担が多いのは、半田市と知多市および常滑市だが、負担ゼロの市町は路線バスが走っていないのか、利用者が多くて負担ゼロとなっているのか？
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・資料も説明も的確でわかり易かった ・参考になる資料であり、今後活用できると思います。 ・先進事例研究会の資料は8年前のもので古い感じがした。しかし、3ページから9ページに記載されていることは公共交通を考える上で基本的なことが書かれていて、これに添った検討がなされると良いと思った。 ・ペーパーのみの説明では分かりにくいいため、プロジェクターなどを使って画像写真や地図で行うべきと考える。 ・説明後の質疑がなかった ・色々な方法がある事を理解できた。

②北部バスに体験乗車してどう思ったか

項目	内容
停留所 (場所)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅にも2か所ほど止められると利便性が増すのではないか ・各地区乗場は集落の外れに位置しており停留所に行くのに苦労されていると感じた。 ・停留所の位置が各区のはずれにあるようで、家から停留所までの交通手段が必要となる ・ルートの中にJA支店、開業医、スーパー等あるが停留所がない為立ち寄れない→利用者が少ない ・バス停も良い所を設定していた ・待機場所までが年輩者に遠くてつらそう ・停留所が地域の端にあり、利用しにくい ・利用者が病院以外で乗降することは、極めて少ないようなので、病院だけを対象として話し合いすべきと思われる。 ・発足(昭55年)当時の運行目的はともかくとして、現在は、公共施設の近くには商店はほとんどないので、「医者」と「買物」に利用できるように「復路」と午後の「往路」で実験的にバス停を設けてみてはどうかと思いました。
停留所 (その他)	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所に乳母車置場、駐輪場の検討必要 ・停留所の表示にもう一工夫あればと思った。又、雨や日差しをよける屋根が欲しいと思う箇所もあった ・停留所が解りにくい ・雨天時の事を考えていないのでは ・停留所の標識が解りにくい ・停留所の看板が小さすぎて見過ごしてしまう ・特に集落部の停留所は雨除けも日除けも椅子もなく、お年寄りでなくても待ちにくい⇒利用したくなくなる環境であると思いました。
コース	<ul style="list-style-type: none"> ・コースについてはよく考えられていた
認知度	<ul style="list-style-type: none"> ・地元の一部の人しか北部バスを知らない ・バス運行沿線の人の中で「北部バス」を認識している人が少ない
運行日	<ul style="list-style-type: none"> ・過去の乗車履歴から、毎日の運行が必要かどうか疑問(隔日運行は?)(日別、週別、月別などの乗車状況を精査する必要があるかも)
運行時間	<ul style="list-style-type: none"> ・運行時刻は利用しにくい
ニーズ 把握	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民のニーズ把握と共に、その周辺地域の方たちの要望などを聞く必要があると思う。この北部バスをさらに有効に運行する方策の検討を望む。 ・利用者アンケートは?
必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・連絡所廃止された事で市役所へ出向く必要が増し、バスの存続(公共交通)が必要との意見あり ・現在では往路5人、復路2.5人のような状況で、復路を待たずに、病院の診察が終わると、家の人に迎えに来てもらうということも聞いています。このような今の状況で、本当に必要か疑問です。(市としても廃止したい気持ちがあることでしょうが・・・)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・最近聞かれる「シェアカー」方式の検討は?(交通事故などの保険問題があるが) ・楽しんで多くが利用してもらえる策として、バスガイド的な方法は(コースの中でいろんな案内など)(三陸鉄道リアス線みたいな、車内でのイベント?アトラクション?クイズなどは?) ・バスの大きさは検討すべき ・この会議に応募してから、事前に試乗しました(2回) ・よくもこのバスを長年運行を続けてきたという印象です ・2回の往路の利用者数がないに等しい ・今まで利用したことがないので具体的には判らなかつたが、利用目的が限られているならば、もっとバス運行を見直す方法があったのに放置されていたのが残念であった ・小売り店がほとんどなく、買物にも不便な地区であると実感しました。

③次回以降の進め方意見

項目	内容
最終形	<ul style="list-style-type: none"> ・方針をまとめていくのか(案or結論が必要か) ・提言書を事務局で作成し、議論する形で進行しては如何でしょうか？ ・委員から出された意見、感想が今後どのように生かされるのか。
会議進行	<ul style="list-style-type: none"> ・回毎にテーマを絞って情報を揃え、それに因んだ話し合いをする必要があると思います。知識を得て終わるのでなく、知恵を出し合う必要があるのではないかと考えます。チーム毎にテーマを割り振る(1チーム→2チーム)方法もあります。
北部バス	<ul style="list-style-type: none"> ・新福祉センター、新市民病院ルートを決めるのか ・残すところ、9月のとりまとめまで3回しかないので、例えば、①新市民病院・福祉会館ルート構想、②有料化 等について、早期に検討が必要と感じる ・この北部バスがいつ、どのようにして運行するようになったか、なぜ必要だったか、過去の利用状況など、経過を報告していただきたい。 ・利用者は、限られた人だけが乗っていると思われませんが、その方たちの声はどんなものなのか？このバスがないと困るのかどうか。
バス全体	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスを必要としている路線の候補をあげて検討してはどうかと思う。(既存の路線の変更も含めて)
ニーズ把握	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な検討課題を明確にすべき。例えば、住民のニーズ把握(アンケートなど)に手がけるべきではないかと思う。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・あり方の日程について、今後連絡があるので期待している

第3回 常滑市公共交通のあり方検討会議 振り返りシート

①今日のグループワークで、もっとも良いと思った意見、心に残った意見等。(自グループ、他グループ問わず)

項目	内容
公共交通の必要性	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の必要性。安全、安心であること。 公共交通機関を利用する理由は「安心・安全」である。 「公共交通の方がよい理由について」では、安全性、正確性、駐車場の心配がないなどの意見が印象に残った。
コミュニティバス検討で配慮すること	<ul style="list-style-type: none"> 有料化 公共交通のあり方検討に際し、住民の意見を広くきくことが重要であるとの意見に賛同した。 北部バスに何が一番必要なのかに対し、収入対費用バランスの問題が提起されたこと。 病院に行って、昼・前後のバスに乗り遅れると、2時間待ち！！これは問題！！以前から聞いていましたが。 コース、料金、運用方法等について、前向きな意見が出た。 「コミュニティバスの運行について」では、ルートの停留所の位置とか、経済性の面から運行車両の大きさなどの意見が印象に残った。
全体	<ul style="list-style-type: none"> 目的(本会)に沿ったワーキングになった。 メンバーの多くの方が、利便性を重要に思われている事に安心した。(私自身もそれが大切だと思っている) ワークショップが和やかな雰囲気でした。 委員さんは元気な方で、日常生活において交通手段に不自由していない立場なのに色々意見もらった。 問題が多くてわすれました。 「心」が良かった。 Gの心が通った…。 特に良いとは思わなかった。

②検討会議のとりまとめに際して、報告書等に必ず記載すべきだと思う項目

項目	内容
料金	<ul style="list-style-type: none"> 北部バス料金について 有料化の検討(停留所数、本数の増→利用増→市の負担減)。 私は北部バスを廃止すべきと思いますが、続行するならば、最低条件として、利用者の負担となる有料化(路線バス並みの)が必要です。
収支予測	<ul style="list-style-type: none"> 市の負担額の予測 有料化の検討(停留所数、本数の増→利用増→市の負担減)。(再掲) 運賃収入以外の収入についての詳細(例: 広告収入) 予測
コース	<ul style="list-style-type: none"> 北部バス運行の改善と充実の検討をすすめてほしい。北部バス運行ルートと他のルートの2通りの検討を望む。 新市民病院完成時コース見直しについて(大野、小倉、西之口地区コースに入れるべく) 市の南部バスの検討。(常滑市、南知多町、知多バス意見考慮必要)(現在までに検討終わっているかも知れませんが) 常滑市内へは、コストコ等集客施設も増え、市外来訪者が多いことから、路線バスの広域化、特に北部の知多市との運行も可能性の一つとして検討されたい。
ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 不便さの確認(アンケート)はされているか? 「利用するか」のアンケートも必要では? 本当に利用するのか(不便だと思っているだけではないか?) コミュニティバスの必要性についての市民からの意向調査を必ず行うこと。コミュニティバス運行に経費がかかるのは当然だが、「こんなに市費がかかる」という先入観をもたせることはさけるべき。市民がコミュニティバスの必要性を望むかどうかは先決だと思う。その次に、市費支出を少なくするためにどのような市民負担が妥当かを考えればよいと思う。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の方向性を示すため、ワークショップで出た委員の意見を分かりやすく分類したもの。 必要性について 運用方法について 特に焦点をあてる対策。例: 75歳以上の買物、通院対策。 名鉄知多新線に「坂井駅」の新設の方向を明記して欲しい。理由: 知多新線に常滑市の駅がない、土地を確保している等。 今までどおりで良いと思います。

③今後の会議の進め方意見

項目	内容
会議進行	<ul style="list-style-type: none"> ・毎回、いい雰囲気のもとで、委員さんから多くの意見がもらえるワークショップを行っていくことは重要だと思う。 ・ワークショップの方法…？これしかないか？近年この方法が多いが、結果がどうも…。ゲーム感覚で終わってしまうケースが多い。 ・ワークショップが長すぎて、同じ質問が多かった。 ・午前中に終わってほしい。
議論、意見交換	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの「振り返りシート」に寄せられた意見や疑問についての意見交換が必要ではないかと思う。 ・もっと議論する仕組みが欲しい ・市民の代表の声を聴くのは良いが、職員としては不完全燃焼で不満。
報告書	<ul style="list-style-type: none"> ・「仮」提言書を作成—議論し「本」提言書にする。 ・次回は、報告書の骨組み(項目)まで、明らかになる様な検討までいけると良い。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・前回の振り返りシートにも記載したが、北部バスがいつ、どのような人の関わりから発生したのか、なぜ必要だったのか、又途中で見直しがなかったのか、などの発生時とその後の経過を是非報告してもらいたい。(統計的数字ではなくて) ・コミュニティバス等公共交通の研究者の話もまじえてもらおうと良いかな？と思います。 ・本市外(周辺市町)住民からの意見も聞きたい。知多市の南部住民は、常滑の商業施設や新市民病院の大切なお客になると考えます。・紙の書類が多過ぎる？ ・成果を積み上げて欲しい ・事務局から「最終的に方向性を取りまとめた」といわれたが、「方向性」を具体化するのはどこがするのか。

第4回 常滑市公共交通のあり方検討会議 振り返りシート

①公共交通のあり方について、この検討会議に参加して考え方が変わったことをご記入ください。

項目	内容
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス等について、無料が当然と思っておりましたが、各種のニーズやウオントに応えるためには、有料(100円程度)も考える必要がある。 ・コミュニティバス運行について存続のメリット、デメリット、廃止またはデマンド方式メリット、デメリット検討し公表の上交通弱者の意見を参考にし判断されたい。 ・不便な地域でのコミュニティバスの必要性をつくづく感じた。 ・コミュニティバスは、人の輸送手段ではなく、地域連携の手段であると考えてるようになった。 ・必要最低限の市民の移動手段として運行するコミュニティバスは、行政サービス特に福祉の面から考えると、無料か低い運賃に設定する必要があると認識した。市民のうち、特に高齢者の外出機会を促進し、健康維持やふれあい活動につなげるため。
デマンド	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、バス、タクシー等従来からある交通手段ではなく今後は「デマンド型」の運行形態を持った交通手段の必要性を感じ始めている。 ・コミュニティバス運行について存続のメリット、デメリット、廃止またはデマンド方式メリット、デメリット検討し公表の上交通弱者の意見を参考にし判断されたい。(再掲) ・名古屋に住んでいるので、名鉄、市バス、地下鉄等「あってあたりまえ」の公共交通が、今からつくっていくというのが不思議な気がします。ただ、通常の鉄道、バス等公共交通の基本である「路線」運行はこれからは難しい気がします。都市部のように集中して住んでいるならいいのですが、散発的に住んでいる人を路線で対応するよりもデマンド式の「必要に応じて動く」のがいいと思う。そうするとタクシーとの違いがなくなります。
会議	<ul style="list-style-type: none"> ・「ワークショップ式」の会議が回を重ねるごとに楽しくなってきた。 ・考え方は変わっていないが、各グループ毎の話し合い形式は自分の意見を述べるにとどまらず、色々な意見が聞けるのでよかった。 ・回数をかさねる事にワークショップが同じ事の繰り返しをしているだけに思え時間の無駄使いの気がする。 ・検討する事の優先順位を考える事が必要では。 ・ワークショップで課題グループが決まっているのだから今までの資料を検討して、追加があるなら追加、掘り下げる等を考えた方が有効では？
自分自身	<ul style="list-style-type: none"> ・10年後20年後の自分で考えるようになった。 ・マイカー時代であり、特に気にはしていなかった。 ・感心をもつようになった。
運行目的	<ul style="list-style-type: none"> ・”交通弱者の足”か”住民全体の便利な足”か、目的により検討内容が異なること。 ・75歳超の高齢者で自動車を運転しない人に対する通院手段を最優先に考えること。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・区民の皆さんの意見・要望知る必要がある。 ・コミュニティバスにこだわって参加をはじめたが、公共交通相互の関係の大切さを知った。(例えば買物へ行く場合、行きはコミュニティバス帰りはタクシー、もしくは、買った物は宅配サービスに依頼して本人はコミュニティバス等を利用して他の用事をすませて帰宅する、といったぐあいです。) ・北部バスに乗車したときから思っています。1日何人の利用者がいるか、どれだけの経費がかかっているのか、利用者に理解していただき利用者の少ない地区はバスを廃止すべきだと思います。私自身の考えでは1、デマンド方式、2、民生委員を含め地区の民間運転手を市役所が応募する(1往復の金額提示)この事により防災にも興味をもたせ、要援護者の救済につながる。 ・北部バスの存在を当初知らなかった。(多くの市民は知らないと思う。) ・この検討会議に臨む前に、バスに試乗して、廃止すべきと思いました。しかし、参加者の多くが、バスの運行区域の方なのでためらっているところです。 ・介護タクシーが多く運行されることも希望(市の補助も必要…) ・市民への広報、周知の重要性。マイカー等利用者にとって、代替交通の重要性と必要性について、もっと考える機会が増えた。 ・常滑市域だけで市民は生活していないので、近隣市町との連携が必要。 ・知多乗合の方の他市他町の状況をお聞きし大変参考になりました。 ・高齢の方はやはりバスを必要としている方が多く、本心は身内の世話にもならず、通院・買い物したいと考えている人が多いと思います。

②コミュニティバス等において、実際に利用しなければならない人にとって最低限これだけは必要と思う運行内容を一つご記入ください。

項目	内容
料金	<ul style="list-style-type: none"> ・すべて、有料化。 ・北部バスのような”無料”は受益と負担の点から廃止すべき。 ・路線バス並みの有料化
コース	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスは市民病院と市役所。 ・常滑駅-新市民病院のコース ・コミュニティバスを利用しなければならない人は、一人で動ける高齢者で車を持っていない人で、目的は通院・買い物という意見が検討結果だったため、公共交通空白地域から、新市民病院へのルートをつくること。 ・飛香台(新市民病院)-常滑駅-りんくう町-空港の東西ルート。
運行本数・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・運行数をニーズに応じて可能な限り増やす。(行きはバスに乗れたが、帰りはバスの時間がなく…こんな事が無いようにしたい) ・必要と思われる時間帯については、解りやすい毎時00分と30分とか…(ウェスティンNキャッスルのシャトルバスJRは便利) ・運行時間(時刻表)での増便が必要。*特に病院帰りの時間帯で午後便の増発が必要。 ・運行本数とダイヤ。実際利用者にとっては、公共バスの運行日及び運行時間帯にあわせて、ライフサイクルを策定するため。 ・運行時間 ・利用方法を考えた運行時間。病院なら受診終了時刻。駅なら電車の発着時刻。 ・実際に使うだろうと想定した「高齢者」「通院・買い物目的」であるならば、いつ、どこへ行くかは決まっているのでその予定にあわせて「必要に応じて動く」仕組み。 ・石瀬地区は現在1名が通院に利用している。毎日利用しているのではないので予約制にしてコスト削減したらどうか。(車小さくできるかも) ・病院受診や買い物など本来の目的達成の為に、時間的及び経済的負担を小さくする様運行されていること。 ・正確な運行(ダイヤ通りの運行) ・運行にあたりやすい環境を作ること。運行本数も停留所も細かくすることが大事。
停留所	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスは市民病院と市役所。(再掲) ・乗降場所 ・運行にあたりやすい環境を作ること。運行本数も停留所も細かくすることが大事。(再掲)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・シルバー人材センター等で買物、レジャー対応。 ・利便性 ・運行方法は、一気に全市域で運行(これが理想だが)ではなく、市民のニーズ把握をもとに徐々にコースを増やしていく方法があると思う。とにもかくにも市民ニーズをつかむためのアンケート実施を。 ・「資料4-1」でよく「コスト増」の言葉が使われているが、第1回検討会の冒頭で「市長公約」や「交通弱者の足の確保」が述べられた。検討をする上で、このことが基本となるべき。残り検討会は2回となった。最終回には事務局による「方向性」が示されるようだが、委員がその内容を充分検討する上で事前に配布してほしい。

第5回 常滑市公共交通のあり方検討会議 振り返りシート

①報告書素案について、これだけは必ず修正、追加、削除しなければならないと思う点をご記入ください。

項目	内容
全体的な表現、表、グラフ等の挿入	<ul style="list-style-type: none"> ・記載事項が多すぎて、かえってわかりにくい。(単純明快な書き方にして欲しい。) ・表・図を使用し、わかりやすく、提示して下さい。 ・ビジュアルな部分の提案がない。(バスの運行内容についてもフレンドリーな考え方が必要かも?) ・表をグラフ化し視覚に訴えるものにする。 ・見せる(目で認識)のが解り易いのではないか。 ・今後の市の施策に繋がるよう「…望ましい」「検討する必要がある」という表現を少なくし、具体的に今後取り組むべきことを書く。 ・様式が不統一である。 ・難読な言葉、表現はさける。(解り易い表現で) ・Q&A方式にすると、ページを開いて見直す様な事をしなくてもよいのでは。 ・配布の対象に気を配る事で市民全体に認識してもらえるのでは。 ・カタカナ語は意味も記載する。
構成	<ul style="list-style-type: none"> ・出来れば構成を、項目(例ニーズ把握、バス、鉄道等の項目)毎に、「現状」～「課題」～「あり方」に変える。 ・本文と資料を明確に区分化して欲しい。 ・2ページから6ページにかけての参考資料は末尾に掲載してはどうか。
ニーズ把握	<ul style="list-style-type: none"> ・市長への提言ならば関連地区の意見の集約が必要なのでは。現時点では石瀬地区において区役員会の議題にあげていない。 ・2.2.4ニーズ把握 真のニーズ把握には、アンケートの実施(地域、病院等)を早急にしたい。 ・市民にある程度の意見やアンケートをとって、今までの公共交通の反省点、改善点を聞いて報告書を作成して欲しいです。出席されている方達はあまり不便さを感じていない方もみえ、もっと今現在車がなく、実際困っている人の意見を入れて欲しいです。
個別的な表現、個別的な修正点	<ul style="list-style-type: none"> ・振り返りシートの各回の表題(①…で知りたいこと)判別しにくい。～何についての内容か。 ・現状の数値は記載する。(利用状況等) ・4.1必要性で最も必要とするときは、「通院」とし、「買物」より強調すべきではないですか。 ・7.まとめにおいて、利用者において手頃な金額で有料とあるが、適切な金額として欲しい(常に税金を使っていることを忘れないように。) ・公共交通の必要性・目的は、高齢者の移動手段の確保はもちろんだが、交通空白地域の解消、社会参加の促進、地域の活性化等であると思う。このことから、新市民病院開業や大型商業施設の立地に目を向けるだけでなく、全市民を対象にすべきであると思う。 ・P6～7「家族や近所の人に医療機関まで送迎してもらったり～することで、支え合う地域づくりにつながっていることを認識すべき」とあるが、今はそんな状況にはないという認識を持つべき。 ・P7の2.2.4で「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、期待値が入り、実態と異なることが多い」とあるが、そもそもアンケートは住民の期待がふくまれているもの。こうした期待に応える運行方法はなにかは後で検討することではないかと思うのでこの「」部分は削除を。 ・P12で、「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、真のニーズ把握に努めなければならない」とあるが、最初から真のニーズをつかむことは難しいのではないか。運行後に、なぜ利用されないのか、改善すべき点はなにかを検討することであり、この文言は削除を。 ・課題の中で、「北部バス利用者が減少傾向」といっているが、まとめでは「望ましい」「検討する必要」あるだけで、具体的な提案が欠けている。このことは他の部分でも言えること。例えば、利用者である地域住民が参加して検討すべきというが、どういう形でこれらを具体化していくかが記載されていない。 ・まとめの最後に「今後の取り組み・追記必要」とあり、今後は検討会での議論を踏まえて、さらに課題を具体化しようとしているのかと思うが…。わたしは、こうした議題を具体化していくために、今後は行政や住民、関係機関を交えた「公共交通会議(協議会)の立ち上げを望むので、このことを「まとめ」の中に加えてほしい。せっかく検討を重ねてきても、検討会議設置趣旨(公共交通の充実)が曖昧になるのではないか。 ・P12 4.2「なお～地域住民が主体的に取り組む～」P13 4.3.3「地域住民が主体となり～」とある中での「地域住民が主体」という文言は不適切であり、主体は住民と行政であり協働の力でやるべき。 ・はじめのところで「公共交通は日常生活の足として大切なものである」と書かれているのに、P7の2.2.6(運行体制)のところで、「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厳しく、多大な財政負担を伴う」とある。これは空白地の住民を無視することにつながるの、この部分は削除を求める。 ・ニーズ把握のところで、「行政だけの対応に限界がある」と断定せず「住民と行政との協働」とすべきではないか。 ・地域住民の取り組みについて検討を詰めていないので、課題として挙げるについても「望ましい」表現は修正必要。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・現在よりもさらに高齢化が進み、高齢者の人口も増加する(2025年)点。 ・「コミュニティバスは、高齢者の利用する物」というイメージを与えることはマイナスになると思います。児童・生徒の「通学」はもちろんですが、成人の「通勤」・「お出かけ」にも利用しやすいバスであることも訴えて、「自家用車を持たなくても生活しやすい街づくりを目指している」ことを強調すべきではないかと思います。既存の路線バス(知多バス)や名鉄電車との棲み分け(役割分担)を呈示することにより利便性の良さを提案することも大切だと思えます。 ・「新市民病院の開院に合わせたコミュニティバスのあり方」や「交通弱者救済のための公共交通やサービスの充実」だけではなく、「地域の発展のための公共交通のあり方」という視点を加える。 ・H27.5直後の大きな課題(差し迫った)をきちんと訴えると共に、将来(10年～)の方向にも言及した方が良いのでは。 ・今後、住民説明会の開催を望む。

②今後の公共交通関連の取り組みについて、あなた自身がやれると思うことをご記入ください。

項目	内容
ニーズ把握	<ul style="list-style-type: none"> ・区民に対してのアンケート実施のお手伝い(ニーズ把握するためにはアンケート実施がてっとり早い) ・高齢者の方には接する機会が多いので、より利便性が良くなるように身近で意見を聞くことができますと思います。 ・ニーズ把握の手伝い、その他時間の有る限り参加できる。(前もっての予定が解れば調整できるから) ・公共交通を検討するにあたって、まず市民のニーズ把握が前提であると思う。地域に入って、住民の声を聞くことが最も大切だと思うので、それができればいいと思う。その方法は地域の民生委員さんといっしょにまわるということも考えられるが…。 ・素案ができ、実行にうつる段階においても、手伝える事(ヒアリングやアンケートなどの活動)があれば、積極的に参加させていただきたいと思います。なぜなら、私には高齢の両親もおりますし、私自身も利用させていただかなければならないバスになると思うからです。(とはいっても、サラリーマンですので、土日や夜など時間的な制約はありますが、) ・病院として、患者・家族へのアンケートを行う。 ・病院職員へのアンケート(自分の通通勤及び職員から見た利用者の望ましい方向)を行う。
提案、アドバイス	<ul style="list-style-type: none"> ・例えばバスのデザイン。よりフレンドリーなコンセプトの提案。自家用車があっても、乗ってみたいくなるような楽しい企画。バスの利便性の提案。停留所の設備・雰囲気づくりの提案等。 ・他市居住であり、直接的な参画はできませんが、マイカーの交通事故防止の観点から、利用促進のアドバイスはできると思います。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・地域での宣伝。(教えてあげる) ・昨日30日の会議を終え、私共自家用車ばかりで全く公共交通を利用することも、これから先利用する気持ちもありません。 なぜなら家族に恵まれ、親子お互いの体の具合が悪いときはどちらかが病院、買い物に連れて行きます。会議で停留所が遠いだとか、ダイヤ改正の問題、デマンド方式、色々なことについて話し合われますが、自分が名古屋に行くときは10分歩き名鉄電車に乗ります。屁理屈ですが自分の家の目の前に駅があり、1時間に何本か電車が走っていたら大変便利で車等いません、生活費も助かります。 初回の会議を都合で欠席しましたが、未だ方向性がわかりません。 利用者の声を聞いて行っているのか、赤字覚悟で生活に不便な人の手助けをなぜするのか解りません、甘やかさず、テレビ、新聞をみていると日本全国もっと不便な所は沢山あります、これから先この様な会議を行っても常滑市の財政はよくなると思いますし、利用者の事を思うなら自立と言う方向すなわち、現状維持もしくは廃止の考えになります。 私個人の意見ですが、家から仕事場に通う途中常滑高校の北の道、草が茂って道をふさぎ、高校生が草をさげ車の前を横切ります、大変危険です、自分も自転車でも何度も通いましたが、通学道路をなぜこの様な危険な状態にしておくのか、答えは県・市に草を刈る予算がなく1年間の草刈りの予算を削り1年1度決められた時期に業者が刈るだけです、本当に刈らなければいけない時期を分かっています、この様な小中学生・高校生が通学に危険な所を改善するような会議だったら進んでです。 今までの会議そして北部バスに乗り廃止と言う考えがぬけません、ワークショップを行ってもグループ他の人の様な意見を出すことすら出来ません、会議の内容にふさわしい人を選ぶべきだと思います。 あと1回は行きます。 ・名鉄知多新線「坂井駅」新設の為の地元での誘致活動。 ・北部バスは、本当に必要だろうか？ 現在、路線バスによる市民病院に発着する回数を補完する為に、駅と新病院を往復するバスを設けた方が、まだ価値があるように思います。 ・個人的にやれることは、特にありません。(この設問がちよっとおかしいと思います。)

「常滑市公共交通あり方検討会議委員名簿」

(敬称略、順不同)

区分	所属(団体)名、役職等	氏名	備考
区	矢田区長	村上 厚	北部バスルート区長
	久米区長	渡辺 敏己	北部バスルート区長
	前山区長	竹内 慈一	北部バスルート区長
	石瀬区長	栗山 政芳	北部バスルート区長
	宮山区長	栗山 博治	北部バスルート区長
	小倉区長	竹内 武義	代表区長
	大野南区長	森田 仁志	代表区長
	蒲池区長	中山 昇三	代表区長
	多屋区長	稲葉 均悟	公共交通不便地帯区長
	北条区長	渡邊 一市	知多バス変更ルート(常滑駅～新病院)区長、代表区長
	古場区長	澤田 辰男	代表区長
	檜原区長	岩川 佳弘	公共交通不便地帯区長
	坂井区長	沼田 和久	代表区長
関係団体	知多乗合株式会社	橋本 大輔	一般旅客自動車運送事業者、7/23人事異動に伴い小島久から委員変更
	愛知県タクシー協会知多支部 名鉄知多タクシー株式会社 代表取締役社長	藤田 重記	一般旅客自動車運送事業者
	常滑警察署交通課長	鈴木 勝彦	
市民団体	常滑市老人クラブ連合会長	渡邊 克己	
	常滑市社会福祉協議会事務局長	山下 圭一	
一般公募	-	皆川 貞香	
	-	佐々木 志津江	
	-	濱田 和枝	
	-	猪飼 了三	
	-	久田 喜規	
	-	岩田 美喜江	
市	総務部長	山口 学	
	企画課長	榊原 進	
	福祉課長	梅田 雄史	
	土木課長	城ヶ崎 兼美	
	学校教育課長	澤田 勝則	
	新病院建設室長	山本 秀明	