

令和7年度第2回あま市地域公共交通会議 議事要旨

日時：令和7年7月31日（木）

午前10時から午後0時17分まで

場所：あま市役所 2階 D会議室

◎ 出席者等

委員	19名
事務局	4名
傍聴者	15名

◎ 報告 第1回あま市地域公共交通会議の結果について

▼ 事務局 <資料① 参照>

令和7年度第1回あま市地域公共交通会議（書面開催）の結果について報告する。
先般、書面にて実施した第1回会議において、委員各位にはご多忙の中ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

議題1「会長の選任について」では、全22名の委員から承認を得て、原案のとおり承認された。

議題2「県道名古屋甚目寺線の開通に伴う東部巡回ルートの一部変更について」についても、同様に全会一致で承認された。

また、書面議決に際し、委員から「新会長の人物像や他委員の氏名・顔ぶれが不明なまま承認に至った」との意見を頂いた。これを踏まえ、今後は会議開催時に委員名簿等を明示することとし、本日はその対応として、課長より委員全員の氏名紹介を行った。

以上をもって、第1回書面開催会議の結果報告とする。

1 会長あいさつ

▼ 会長

あま市地域公共交通会議の会長を拝命した松本である。委員各位には、ご承認を賜り、厚く御礼申し上げます。

私は名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科の教授であり、専門は交通計画である。これまで、愛知・三重・静岡の各県の地域公共交通会議や、名古屋市、豊田市、岡崎市、日進市、三好市、東郷町、豊明市、知多市、蒲郡市、幸田町など、多くの自治体の交通計画に携わってきた。この経験を踏まえ、今回あま市においても公共交通の発展に尽力したいと考える。

従来は副市長が会長を務めていたが、第三者的な立場から運営することが望ましいとの判断により、今回私にご推挙をいただいたと理解している。微力ながら誠心誠意努める所存である。

地域公共交通会議は、道路運送法改正により、地域の合意のもとで地域にふさわしい公共交通を構築できる仕組みとして設けられた。市民一人ひとりが「自分事」として捉え、意見を交わしながら、あま市に最もふさわしい公共交通を共に築いていくことが重要である。今後ともご協力をお願いする。

2 議題

○ 活発で良い議論ができる会議のために

▼ 委員

会議の活性化を目的として配布した冊子「活発で良い議論ができる会議のために」を用い、地域公共交通会議の意義と参加の心得について説明する。

現在、全国の公共交通は利用者減少により厳しい状況にある。少子高齢化や新型コロナウイルスの影響も重なり、特に地方部では路線縮小や廃止が進んでいる。一方で、公共交通は通勤、通学、買い物、観光など、地域の生活を支える重要な社会基盤であり、その維持・活性化が急務である。

地域公共交通会議は、こうした課題に対し、地域の実情に応じた交通のあり方を合意形成により検討する場である。委員各位には、地域住民の代表として日常の課題や改善提案を率直に述べていただきたい。形式にとらわれず、利用者の視点から意見交換を行うことで、実効性ある議論につながると考える。

また、事前に送付する会議資料に目を通し、疑問点や意見を整理して臨むことで、会議の円滑な進行が図られる。議論の際には立場の違いから意見が対立することも想定されるが、相互理解と妥協を重ね、前向きな結論を導くことが重要である。

本日の説明を参考に、今後の会議でより建設的な議論を行っていただきたい。

▼ 会長

本日は、自由に意見を述べていただくことを目的としており、各委員には公共交通を自分事として捉え、積極的にご発言いただきたい。交通分野には専門用語や制度上の複雑な部分も多いが、疑問点があれば遠慮なくお尋ねいただきたい。

(1) 巡回バスの利用状況について

▼ 事務局

配付資料は2点（議題1_資料No.1及び資料No.2）で、資料No.1から説明する。

資料No.1の1ページは巡回バスの全体状況を示す。一日あたりの利用者数は、令和5年度約52人、令和6年度59人、令和7年度62人と増加し、一便あたりの利用者も3.4人から4.1人へ上昇しており、生活への定着が進んでいると判断する。

曜日別では、令和7年度は金曜日が36.4%で最多、次いで水曜日が32.5%と増加傾向にあり、要因は引き続き分析する。無料乗車率は令和5年度80.8%、令和6年度85.5%、令和7年度86.4%と上昇し、高齢化の進展に伴い今後も増加すると見込んでいる。

各年度の利用者数（資料No.1_2ページ及び資料No.2_3ページ）では、令和5年度7,343人に対し、令和6年度9,293人と大幅に増加する。5月から3月の同月比較でも15.7%増である。月別で見ると、令和6年10月931人、同5月907人と利用が多く、両年度とも12月は利用が落ち着く傾向がみられる。背景要因は現時点で特定に至らず、継続的に分析する。

便別乗降車数（資料No.1・3～5ページ）では、北部ルート of 午前便に利用が集中する傾向に変化はない。南部ルートでは、1便目右回り9時発の利用が突出し、一日の利用の3分の1以上がこの便に集中している。東部ルートでは、午前の利用が中心で、特に2便目の需要が高い。

曜日別（資料No.1_6～8ページ）では、北部は各曜日均衡、南部は火・金に集中、水は相対的に低い。これは、入浴施設のあるすみれの里が水曜日に休業となることが影響している可能性がある。東部は火曜日が高く、駅周辺商業施設の特売日に連動していると考えられる。

停留所別集計（資料No.2_4～5ページ及びグラフ10～12ページ）では、七宝焼アートヴィレッジでの乗換利用が南部及び北部と東部間の移動を支えており、新ルートの結節機能強化の効果が表れていると考える。

総括として、巡回バスは利用者数が総じて増加し、南部ルート、特にすみれの里及び木田駅が全体を牽引し、主要駅及び公共施設で需要が集中、午前出発し午後帰宅の行動パターンが定着していることを確認した。

▼ 委員

二点伺いたい。

第一に、令和5年度から6年度にかけて利用者が顕著に増加しているが、その要因をどのように分析しているのか。令和7年度もこの傾向が続けば9,400人を超える見込みであり、増加の背景を把握しておきたい。

第二に、駅利用についてである。木田駅や甚目寺駅の利用は周辺施設への来訪が主因と説明されたが、一般的には駅から鉄道を利用する需要も想定される。駅を交通結節点として利用する事例は少ないとの認識でよいのか。

▼ 事務局

第一に、利用者数が増加した要因としては、旧ルートから新ルートへの変更により、新庁舎経由の運行経路が市民に周知・定着したことが挙げられる。また、無料乗車券を所持することが地域内で話題となり、「念のために持っておきたい」という方が増加している。さらに、窓口での案内や利用者間の口コミにより、「病院への移動に便利」「実際に使って良かった」といった肯定的な意見が共有され、利用が拡大していると考ええる。

第二に、駅周辺の利用については、鉄道との乗継利用よりも、周辺商業施設への来訪が主目的とみられる。木田駅周辺ではナフコや八百小、甚目寺駅周辺ではヨシヅヤ、また森四丁目付近ではピアゴなどがあり、これらへの買い物需要が顕著である。利用者は買い物後に次便で帰宅する傾向が見られることから、公共交通機関との結節点というよりも、日常生活の移動手段として定着していると分析している。

▼ 委員

甚目寺においては、左回りで乗車が多く、右回りで降車が多いという点を理解した。数値の見方に不慣れであったが、内容を把握できた。

▼ 座長

他自治体の状況を見ると、コミュニティバスの利用者は近年増加傾向にある。これは、従来は市外への移動が中心であったが、高齢化の進行により、市域内での移動需要が高まっていることが主因と考えられる。一方で、都市間を結ぶ幹線系路線は伸び悩んでおり、全国的にも同様の傾向が見られる。

このような状況を踏まえると、あま市における令和5年度の路線再編は、現時点で概ね良好な成果を上げていると考える。

なお、駅利用については、駅から鉄道に乗り換える利用も一定程度あると推測されるが、今回の調査ではその実態までは把握できないということだと考える。

▼ 委員

質問というより意見に近いが、資料2の2ページ目などを拝見すると、全体的に月別利用者数に一定の季節的変動が見られる。特に5月と10月に利用が増加しており、南部ルートのすみれの里利用者がその動向を大きく左右しているように見受けられる。

今後、便数や時間帯の見直しを検討する際には、こうした主要施設の利用実態についても把握し、参考とすることが有益であると考ええる。

▼ 事務局

月別におけるすみれの里の利用者数の増減については、現時点では把握していない。

▼ 座長

今のご指摘は有意義である。すみれの里では月ごとに各種催しを実施されていると思われるため、その内容を把握することは利用傾向の分析に資するであろう。南部ルートから同施設へ直接アクセスできることは、南部地域の住民にとって極めて利便性が高い環境といえる。なお、運行日程に合わせて催しを実施しているのか。

▼ 事務局

特にそのような取組は行っていない。

▼ 座長

本来であれば、運行日に合わせた催し等を実施してもらえると望ましい。公共施設においても、運行日を意識した取組を検討することが有効である。

▼ 委員

二点申し上げる。

第一に、他の委託事業で子育て中の方と面談した際のことである。支援を受けにくい状況にあったが、その実母が他県から巡回バスを利用して娘宅を訪れ、育児を手伝い、再びバスで帰宅していた事例を伺った。このような利用は予想外であったが、地域の助け合いに寄与している点で極めて有意義と感じている。

第二に、他市で受託している高齢者向けヨガ教室においても、巡回バスの運行時刻に合わせて参加・帰宅する方が見受けられた。利用者にとって、巡回バスが本当に必要なものとなっていることを改めて実感している。

▼ 座長

利用者にとって巡回バスは必要不可欠な交通手段となっており、利便性を感じている一方で、利用しづらい層が存在することも事実である。その両者の均衡をいかに図るかが、今後の大きな課題である。

また、事務局によれば、本バスはG o o g l eマップで検索可能とのことであり、利便性の向上に大きく寄与していると考ええる。ただし、運行日が限定されている点は課題として残る。

先ほどのヨガ教室の事例のように、公共交通を活用した地域活動が広がることは望ましい。こうした利用促進につながる催しの展開を期待する。

さらに、利用増加の要因を明らかにするためには、詳細なデータ分析が不可欠である。特に停留所別の経年比較により、利用が急増している地点を把握すれば、新たな施設や催し等の影響を特定できる可能性がある。余裕があれば、そのような比較分析も検討されたい。

以上をもって、本件の意見交換を一旦終える。

(2) あま市における地域公共交通の今後のあり方について

▼ 事務局

右上に議題2と記載されたA3両面資料とA4片面資料が綴りになった資料をご覧ください。本資料は、あま市における地域公共交通の今後のあり方として、巡回バスの課題分析と最適化を検討するものである。

1__背景と現在の状況

本市では、合併当初から公共施設などを結ぶ交通手段の要望があり、第一次総合計画や都市計画マスタープランに反映してきた。平成24年度に本会議を設置し、平成27年11月に試行運行を開始、平成29年10月にルートを見直し、令和3年4月に本格運行を開始した。令和5年5月の新庁舎移転を経て、現在の形に至っている。

2__あま市巡回バスの概要と運行状況

(1) 運行概要と費用状況

運行日は火曜日・水曜日・金曜日、路線は北部・南部・東部の三路線である。各路線とも5便を運行し、起終点は七宝焼アートヴィレッジである。始発は午前9時、最終便は午後3時20分発である。運賃は大人一日200円、子ども100円であり、75歳以上の高齢者、障害者手帳所持者、運転免許返納者には無料乗車券を交付している。

運行事業者は名鉄バス津島営業所であり、市がリースしたマイクロバス3台を使用している。経費は令和4年度2598万円から令和7年度3191万円へと増加している。人件費および燃料費の上昇が主因である。運賃収入は令和6年度で24万円にとどまり、運営費の大部分は市が負担しており、令和6年度の市負担額は2880万円である。

利用者は令和4年度7,087人、令和6年度9,293人と増加している。市の負担総額は増えているものの、一人当たりの運行コストは3,628円から3,110円に減少している。これは新ルートへの変更やJR蟹江駅との接続による有料利用者の増加によるものと分析している。一方で無料乗車券の利用率は80%を超え、生活支援としての役割を果たしているが、採算面では課題が残る。南部ルートの一便当たり平均乗車数は5人以上であるのに対し、北部ルートは約2人であり、運行効率に課題がある。北部では甚目寺駅方面の区間廃止が影響している可能性がある。東部では組み替えにより利用者が増加している。

(2)__巡回バスに関する市民からの意見

市民からは、運行日が限られていること、終便が早いこと、停留所が遠いこと、接続が悪いこと、乗り換えが煩雑であることなどの声が寄せられている。特に北部ルートの見直し要望が強い。一方で、巡回バスには移動制約者の生活支援という公共的使命があるため、すべての個別要望に応えることは困難である。したがって、見直しにあたっては市民の意見を踏まえつつ、実態に基づく客観的な移動実態の把握が必要である。

(3)__効率性と財政負担の課題

巡回バスは定時定路線型で運行しており、乗客が少ない便でも一定の費用が発生する。令和7年度の市負担額は約3200万円に上る。今後は予算増が見込めないことから、既存の予算の範囲内で効果的かつ効率的な運行を実現する工夫が求められる。

3 __OD調査の実施概要案

(1) 調査実施の目的

本格運行開始から2年以上が経過したことを踏まえ、市民がどこからどこへ、どのような目的で移動しているのかを定量的に把握するため、OD調査を実施する。標本調査とし、職員が抜き打ちで乗車し、全乗客を対象に聞き取りを行う。質問項目は乗降場所、利用目的、利用頻度、年代・運賃区分、料金許容度などである。質問内容は今後委員の意見を踏まえ、精査する予定である。

乗降地点の分布から地域ごとの利用傾向を把握し、目的別・属性別の利用特性を分析する。また、無料利用者と有料利用者の行動差を把握し、曜日や時間帯に応じた柔軟な運行方法を検討する。さらに、市民の意向や料金受容性を把握し、ルートや便数、時間帯の最適化に資する資料とする。

▼ 座長

先ほどのようなご質問にも関わるが、今後の運行のあり方を検討するにあたり、利用実態をより詳細に把握する必要がある。そのため、事務局としては乗車地点と降車地点を個別に調査するOD調査の実施を検討している。本件につき、意見や質問を賜りたい。

▼ 委員

中日新聞に、巡回バスの路線図を掲載した広告が載っていた。特定のパチンコ店が自店への来客を促す目的で作成したもののようであり、バスの路線も正確に描かれていた。このような掲載には本来、市の許可を要するのではないかと感じたため、参考までに報告する。

また、昨日富塚のバス停を確認したところ、雑草に覆われて標識がほとんど見えない状態であった。かつて担当職員が草刈りを行っていたと聞くが、現在も継続的な管理が行われているのか疑問である。バス停の位置が確認できない状況は望ましくなく、適切な維持管理が必要と考える。

さらに、蟹江駅前の停留所についてである。以前、蟹江町のヨシヅヤ前への停留所設置を要望した際には許可が得られなかったと聞くが、その後、蟹江町のバスが反対車線側の公園前に停留所を新設した経緯がある。本市としては、改めて設置交渉を行わなかったのか、また今後の対応をどのように考えているのか伺いたい。

加えて、運賃や無料乗車券の制度については、令和5年5月に広報紙とともに案内されたものの、制度を十分に把握していない市民も多い。運賃が一日200円であることや、75歳以上の全員が無料乗車券を取得できることを、定期的に広報で周知すべきであると考えます。

▼ 事務局

まず、パチンコ店の広告に巡回バスの路線図が掲載された件についてであるが、市として事前の問い合わせや許可申請は受けておらず、現時点では把握していない。営利目的の広告に路線図を掲載することの可否については、直ちに判断できないが、特定の業種を理由に一律に否定することは適当でないと考える。今後、取扱いの妥当性を調査のうえ、対応を検討したい。

次に、富塚のバス停に関するご指摘であるが、現状については把握しておらず、速やかに現地を確認し、必要な措置を講じる予定である。

また、蟹江駅付近の停留所設置に関する件については、蟹江町のバスがヨシヅヤ付近に停留所を設けたとの情報はこれまで把握していなかった。当市が同地点への追加設置を検討する場合には、南部ルート全体の運行時間や労働法上の制約を踏まえた調整が必要となる。現行ルートが渋滞区間を多く含むことから、運行時間の制限に抵触しないよう慎重な検討を要する。将来的なルート見直しの際には、今回の意見も参考としたい。

広報による周知については、毎年度いずれかの時期に巡回バスに関する記事を掲載しており、継続的に啓発を行っている。ただし、掲載方法が十分に市民の目に留まっていない可能性もあるため、頂戴した意見を踏まえ、より効果的な広報手法を検討したい。

▼ 事務局

蟹江のヨシヅヤ付近の停留所について補足すると、令和5年度のルート見直し時に当該店舗へ設置を打診したが、当時は許可が得られず、現在の経路となった経緯がある。その後、蟹江町が新たに停留所を設けたことを今回初めて確認したため、必要に応じて今後の検討課題としたい。

▼ 座長

バス停周辺の草木の管理については、どの部署が担当しているのか。

▼ 事務局

一部のバス停は民有地をお借りして設置しているため、市としても定期的な巡視を実施している。

しかし、安田委員の指摘のとおり、現状に課題があることは事実と認識している。

特に夏季は草木の成長が早いため、今後は巡視の時期や頻度を明確に定め、より適切に管理を行うよう努めたいと考えている。

▼ 座長

その点はぜひ徹底してほしい。作業自体は他部署が担う場合もあるが、適切な管理が望ましい。

パチンコ店の広告について、市の発行物がそのまま掲載されているのか。

▼ 委員

違うもの。時刻表の一部が掲載されている。

▼ 座長

おそらく、この時刻表等については、市として著作権を主張しているわけではないと理解している。

▼ 委員

これは否定的な意味ではなく、むしろ民間事業者がこのように活用してくれていることは好ましいことであると申し上げたかった。

▼ 座長

民間で積極的に活用されることは誠にありがたいことである。ただし、地図については著作権の問題があるため注意を要する。それ以外の部分は広く利用してもらうのが望ましく、可能であれば利用情報の共有も得たいところである。今後は病院や商業施設、教室などでも積極的に活用されることを期待する。続いて、OD調査に関しご質問やご意見を伺いたい。

▼ 委員

基本的な点を確認したい。まず、巡回バスを運行するにあたり、あま市として最も重視している目的を伺いたい。不便との声もある中で、通学利用など若年層の利用は難しい状況にあると思われるが、どの層を主な対象としているのか、その方針を確認したい。

次に、運行経費が年々増加する一方で、収入が伸び悩んでいる現状を踏まえ、今後の維持可能性について懸念を抱いている。必要に応じて、マイクロバス以外の運行形態を検討する考えがあるのか伺いたい。

最後に、OD調査の質問項目についてである。週三日の運行であることを踏まえると、**利用頻度よりも利用曜日を尋ねる方が有用ではないか**と考える。例えば、**火曜・水曜・金曜のいずれを主に利用しているか、不定期か**などの項目を設けると分析がよりの確になると思われる。併せて、**市内・市外の移動別に把握できる設問**も有効ではないかと感じている。

▼ 事務局

あま市の巡回バスの運行目的は、高齢者や移動に制約のある方の生活支援に重点を置いている。無料乗車の対象を75歳以上の高齢者や障害者としているのも、その考えに基づくものである。通勤や通学、観光利用に関する要望も寄せられているが、限られた財源や市域の規模を考慮すると、現時点でそれらを主要目的とすることは難しい状況にある。そのため、前回の改正ではルートの一部短縮により時間を確保し、各ルートの便数を4便から5便に増やすなどの工夫を行った。

収支面については、一人当たり約3,000円の市負担となっており、全国的に見ても高い水準にある。ただし、あま市は面積が小さい一方で人口密度が高く、高齢化率も県内でも上位に位置することから、現在の支出水準は一定の妥当性があると考えている。今後も予算の範囲内で運行を維持していきたい。

また、アンケート項目については、委員からの指摘の通り、曜日別利用など実態をよりの確に把握できる設問を検討に加えたいと考えている。

▼ 座長

目的を明確に定め、その方針から逸脱しないことが重要である。ただし、市民の意見を踏まえて目的を柔軟に見直すことも意義があり、その場合は委員と議論を重ねながら方向性を決定すべきである。例えば、高校生の通学支援を目的に加えるのであれば、運行の在り方そのものが大きく変わることになる。現状においては、自家用車を利用できない市民の市内移動を最小限の範囲で支えることが主眼であると考えている。

また、巡回バスの運行は福祉的性格が強く、収益を得ることを目的とするのは現実的でない。ただし、1乗車当たりの市負担額は効率性の指標となるため、今後も注視が必要である。現状では愛知県内で比較しても負担額が高い水準にあり、運行の在り方そのものを検討する必要があると考える。なお、代替となり得る交通手段の導入について、今後の検討状況を確認したい。

▼ 事務局

すべての可能性を排除するものではないが、令和3年の本格運行開始及び令和5年の新ルート導入を経たばかりであることから、直ちに見直しを行うのではなく、一定の期間を設けて慎重に検討を進める予定である。

▼ 座長

将来的な可能性として、必要に応じて検討することもあり得る。今後の法制度や新たな仕組みの動向を踏まえ、あま市に適した方策が見いだされれば、当然ながら検討を行うべきである。また、調査においては**利用曜日や市内外の利用状況も把握すべき**重要な項目であると考えている。

▼ 委員

今回の会議に出席し、巡回バスの停留所が想像以上に多いことを改めて認識した。また、自身が本会議に出席する際、実際にバスを利用できるか確認したが、時間的に難しいと感じたのが率直な印象である。

利用者数が増加しているとの報告があったが、あま市として重点を置いているのが高齢者支援であることを踏まえると、若年層の利用拡大は今後も大きく見込めないのではないかと考える。一人当たり約3,000円の運行コストが適正といえるのか、

他自治体の状況を踏まえて検討が必要であり、例えば2,000円程度を目標とする場合は15,000人程度の利用が必要になると推計される。

また、OD調査は有効であるが、対象が利用者に限られるため、利用していない市民への調査も必要であると考える。高齢者の集まる催しなどで市が出展し、未利用者へのアンケートを実施するなど、乗らない理由や改善点を把握する取組を進めることが有効であると思われる。

▼ 事務局

一人当たりの負担額についてであるが、私自身、適正水準を示す明確な知見を持ち合わせていない。巡回バスと一口にいても、自治体ごとに目的や運行形態が大きく異なり、同一条件での比較は難しい。例えば、企業の通勤手段として活用されている自治体では定期券や運賃収入が多く、採算性も相対的に高いが、あま市のように高齢者や移動制約者の生活支援を目的とする場合は、収益性よりも福祉的側面が重視される傾向にある。

また、国では不採算地域の巡回バスに対し特別交付税による財政措置を講じており、こうした制度自体が公共交通の維持を後押しする政策意図を示していると考えられる。したがって、現時点で適正な負担額を明示することは困難である。

なお、利用していない市民への意見聴取については、今後の検討課題として重要と考える。現在、他の事業に関連してバスの出前講座を実施する予定があり、その場などを活用して高齢者等から直接意見を伺い、利用促進や改善に反映していきたいと考えている。

▼ 座長

一人当たりの負担額については、さまざまな考え方があり得るが、最も基本となるのは受益者負担の概念である。行政サービスの受益に対し、利用者が一定割合を負担するという考え方は妥当である。しかし、あま市の巡回バスは高齢者などを対象に無料で提供しているため、この考え方を直接適用することはできない。したがって、同種の自治体と比較し、他市の負担水準を参考にあま市としての目安を定める方法が現実的である。ただし、その数値自体に明確な根拠を持たせることは難しく、あくまで参考的な位置づけにとどまる。それでも無制限に負担を拡大することは適切でないため、一定の基準を設けておく必要があると考える。

また、非利用者への聞き取りも重要ではあるが、多くの場合、車の利便性が高いため、そもそもバスを利用する発想自体がない市民が大半である。そのため、**広く非利用者を対象にしても有効な改善策は得にくい**。一方で、**乗り方教室など、今後利用する可能性のある層からの意見は極めて有益**である。多くの市民は、バス停の位置や運行情報を十分に把握していないのが実情であり、**そうした層からの意見を丁寧に聴取することで、今後の改善の方向性が明確になると考える**。

▼ 委員

本議題は「あま市における地域公共交通の今後のあり方」に関するものであり、各委員の発言を拝聴する中で、巡回バスの主たる目的が高齢者や移動制約者の生活支援にあることを理解した。その目的は妥当であると考えるが、一方で若年層の通勤・通学需要といった潜在的な利用意向も存在するとの意見があった。したがって、巡回バスに限らず、こうした層の声を反映できる公共交通の在り方も今後の検討課題とすべきであると感じている。

また、今回のOD調査は利用者を対象としているが、利用していない市民の意見も公共交通の在り方を考える上で欠かせない。非利用者の意識や課題を把握する仕組みも併せて検討していただきたい。さらに、調査項目としては、**乗継利用者の最終目的地や、駅利用者が市内・市外のいずれへ向かうのかも把握できる内容とすることが望**

ましいと考える。

加えて、「現行と同額負担で利用できる別の公共交通手段を検討してほしい」という設問に関しては、利用者が具体的に何を想定すべきか分かりづらい面があるため、可能な範囲で例示を加えるなどの工夫をお願いしたい。

最後に、今年3月に同様の議題に関して名古屋タクシー協会として意見書を提出しているが、これに対するあま市の見解をまだいただいていない。会議の場でなくとも結構であるので、後日ご回答を賜れば幸いである。

▼ 事務局

非利用者からの意見聴取については、今後の検討課題として引き続き取り組みたいと考えている。また、最終目的地に関する設問の追加についても、いただいた意見を参考にし、今後の調査項目の検討に反映させたいと考えている。

次に、別の交通手段を例示する点についてであるが、記載の是非については事務局内でも慎重に検討を重ねた。前回の書面協議において、デマンド型交通などの選択肢を紹介した経緯はあるものの、現時点では具体的な代替手段を明示することで、比較対象が固定化され、議論の幅を狭めるおそれがあると判断した。また、特定の交通手段を明記することで、市としての方針が既に定まっているかのような誤解を招く懸念もあったため、あえて「別の公共交通手段」とのみ記載し、表現を抽象的にとどめたものである。

なお、昨年度に名古屋タクシー協会から頂戴した意見書への回答については、現時点で準備が整っておらず、この場で具体的な回答を申し上げることができない。追って回答させていただきたい。

▼ 座長

非利用者に関しては、先ほど述べた内容に加え、高校生を対象とした調査を実施する自治体が多い点を付言したい。これは主として通学需要の把握を目的とするものであり、高校生本人や送迎を行う保護者に一定の交通ニーズがあると考えられる。あま市には高校が2校あり、市外から通学する生徒もいるため、こうした層の移動実態を把握することは将来の公共交通施策を検討する上で有意義である。ただし、市内では自転車通学が主流であり、大きな転換は見込みにくい。悪天候時や猛暑期には利用意向が高まる可能性がある。したがって、対象層を限定した形での調査や、将来的な交通手段の検討は有効であろう。

また、アンケートの設問にある「別の交通手段」については、やや抽象的で理解しづらい印象を受ける。むしろ、改善点を尋ねる形で、例えば「バス停までの距離が遠い」「帰りの便が少ない」「目的地に直行できない」などの具体的課題を把握し、それに応じた代替策を検討する方が実効的であると思われる。さらに、「現行と同額の負担で利用できる」との設問において、利用者の大半が無料である現状を踏まえると、突然「500円」という金額を提示することには違和感がある。この点についても設問構成の再検討が望ましい。

なお、前回の書面会議に関する未報告事項については、整理の上、次回会議で報告をお願いしたい。

▼ 委員

OD調査についてであるが、職員が車内で実施する方式では、1便当たりの平均利用者が4.1名程度である現状を踏まえると、2時間ほど乗車しても数名しか調査できず、極めて非効率であると感じる。

以下は私見であるが、例えば広報誌に切り取り式の1日無料乗車券を付ける、あるいは市の公式LINEでクーポンを配信し、誰でも1回無料で乗車できる仕組みを設けることで、一時的に利用者を増やすことができるのではないかと思う。そのうえで、

利用者が増加した時期に調査を行えば、より多様な意見を収集できる可能性がある。

無料施策を実施すると利用が急増するとの懸念もあるかもしれないが、現状では自家用車の利便性が高く、無料であっても利用しない層が多いと考えられるため、過度な混雑が生じるおそれは小さいと思われる。このような手法も、利用実態の把握や認知度向上の観点から検討に値するのではないかと考える。

▼ 事務局

ご指摘のとおり、現行の調査方法が非効率であることは否めず、誠に申し訳なく思っている。横山委員からご提案のあった無料乗車券を活用した利用促進の上での調査実施については、確かに効率性の向上が見込まれると考える。実施の可否を含め、庁内で一度検討を行い、今後の方針を整理した上で対応を検討したい。

▼ 事務局

確認であるが、当方としては本日、OD調査案に関するご意見を踏まえたうえで内容を確認し、速やかに実施したいと考えていた。しかしながら、実施方法そのものを改めて検討すべきとのご意見も踏まえる場合、実施時期は一定程度遅れることになる。この点について、再検討を行うべきか伺いたい。

▼ 座長

横山委員の趣旨は、現行の調査方法が非効率であるため、より多くの利用者が乗車する機会を活用して実施すれば効率が高まるという点にあると理解する。ただし、現在の利用実態を把握するという調査の目的を考えれば、偶発的に乗車した利用者の意見よりも、継続的に利用している方々の実情を把握することが重要である。したがって、現時点では現行利用者を対象とする調査を実施し、無料券の配布などを通じて新規利用者の意見を得る場合は、別途の調査として検討するのが妥当と考える。

また、非効率であるとしても、市職員が実際にバスに乗車し、利用状況を自ら観察することは極めて有意義である。乗車を通じて利用者の声や運転環境の実態を直接把握できる貴重な機会となるため、可能であれば一日を通して調査を行うことを強く推奨する。以上を踏まえ、特段の異論がなければ、本調査は実施する方向で進め、調査項目については先ほどの意見を踏まえたうえで修正を加えることとしたい。

▼ 委員

先ほどご承認いただいたOD調査についてであるが、質問内容が比較的詳細であるものの、乗降数の状況から見ても調査員と利用者が着座のうでで落ち着いて対話できると考える。その一方で、マイクロバスは車体の揺れが大きいとため、安全確保には十分な配慮が必要である。調査員には、走行中に立ち上がったたり移動したりしないなど、安全面に関する注意事項を必ず周知しておくべきである。また、職員が直接調査にあたることは大変有意義であるが、仮に外部委託を行う場合には、調査員の態度や対応によって利用者との間にトラブルが生じる例も他市で確認されている。したがって、外注を行う際には調査員への適切な指導と管理を徹底する必要があると考える。

▼ 事務局

外注は行わない。市職員が実施する。

▼ 座長

市職員には頑張ってほしい。安全確保、特に車内事故の防止には最大限の注意を払う必要があることは言うまでもない。調査の実施にあたっては、着席中の利用者に対し、「本日簡単にお尋ねしますが、よろしいでしょうか」と一声添えて、短時間で回答が得られるよう簡潔な調査票を用いるのが適当である。質問項目を多くせず、口頭で円滑に確認できる形式とすることで、調査の効率と安全の双方を確保できると考える。

▼ 事務局

最後に記入内容を確認して誤りがないかを確かめたうえで、回収を行う予定である。

▼ 委員

先ほどから出ている意見の補足として申し上げる。まず、松本座長の指摘にあった利用料金の設定についてであるが、500円という金額は確かに高い印象を与える。多くの自治体では、高齢者や障害者、免許返納者に対し半額負担を導入している例も見られることから、一定の自己負担を前提とした設問とするのも妥当と考える。また、市内外利用の区分に関しては、例えばアートヴィレッジのホームページにも名鉄電車や津島線との乗継案内が掲載されており、名古屋市方面からのアクセスも一定数想定される。私自身も津島線沿線に居住しており、休暇などの際にはアルコールを伴う外出時に、この巡回バスを利用する可能性があると感じている。一日乗車が可能である点は特に魅力的である。さらに、OD調査の実施に際しては、先に指摘のあったバス停環境の確認も併せて行うことで、現場の課題把握にも資すると思われる。以上の点を踏まえ、このような形で調査を進めていただきたい。

▼ 座長

皆様から特段の異論はなかったため、OD調査は実施することとする。市職員が実際に乗車し、可能な範囲で現場の状況を確認するものとする。調査項目の詳細については、今後検討を重ね、会長に一任のうえ、事務局と調整して最終案をまとめることとする。以上、ご了承願いたい。

3 その他

▼ 座長

次に「その他」の事項について、事務局から報告を求める。

▼ 事務局

新任の委員各位には資料を用意できず恐縮であるが、議事録完成後に改めて現状を報告する予定である。過去の公共交通会議においては、高齢者から「どの時間にどの停留所から乗れば目的地に着けるか」という問い合わせが多く寄せられていることから、個々の利用目的に応じた「マイ時刻表」を作成し、個別に配布してきた経緯がある。この「マイ時刻表」については、従来の横書き形式が見づらいとの意見があり、現在は縦書きに改めるなど、見やすさの改善を図っている。これらの取組の詳細については、後日配布する議事録に資料を添付し、併せて報告する予定である。

▼ 座長

以上でよろしいか。

了承を得たので、以前に皆様からご意見をいただいたマイ時刻表の改訂作業については、進捗状況を議事録と併せて報告し、改めて確認いただくこととする。

本日は、多くの活発なご意見を賜り、誠に感謝する。おかげをもちまして、今後実施する調査についても有意義な成果が得られるものと確信している。

皆様のご協力に深く感謝申し上げます。それでは、進行を事務局にお返しする。

▼ 事務局

以上をもって、第2回あま市地域公共交通会議を閉会する。

次回の会議は、10月から11月頃の開催を予定しており、日程が確定次第、改めて通知する。

本日は長時間にわたりご審議を賜り、誠に感謝申し上げます。