

令和7年度第3回あま市地域公共交通会議 議事要旨

日時：令和7年12月18日（木）
午後2時から午後4時21分まで
場所：あま市役所 3階 災害対策室2

1 出席者等

委員 19名
事務局 5名
傍聴者 14名

2 議題

(1) OD調査の結果報告について

【説明要旨（事務局）】＜資料1_参照＞

今回のOD調査の位置付けについて説明する。7月に開催した第2回地域公共交通会議では、年度別・ルート別の乗降者数など、巡回バスの利用実績について報告した。その際、巡回バスの今後のあり方を検討するためには、利用者がどのような目的で、どのような使い方をしているのかといった利用実態の把握が必要であるとの考えから、OD調査を実施する旨を報告していた。

今回の調査は、「誰が」「どのような目的で」「どのように利用しているのか」という実態を把握するとともに、「巡回バスがなかった場合にどのような交通手段を利用するのか」といった点を確認し、今後の巡回バスのあり方を検討するための基礎データを収集することを目的として実施したものである。

資料1 ページを参照。

調査は令和7年11月19日（水）、21日（金）、25日（火）の3日間にわたり実施した。全路線・全便に職員1名又は2名が乗車し、利用者への聞き取りを行う形式で実施した。調査期間中はいずれの日も気温が低く、特に最終日の午前中には雨が降るなど、晴天時と雨天時の双方の状況を確認できる結果となった。

回答者数は3日間合計で134人であった。曜日別では水曜日が46人、金曜日が60人、火曜日が28人であり、金曜日の利用者が比較的多い結果となった。

ルート別では、北部31人、南部63人、東部40人であり、前回会議で報告した年間利用者数の傾向と同様に、南部ルートの利用が多い結果となった。

時間帯別では、1便目が47人、2便目が36人と、午前中の便の利用が多く、午後の便になるにつれて利用者が減少する傾向が確認された。通院や買い物を午前中に済ませたいという利用者のニーズが反映されているものと考えられる。

資料2 ページ参照。利用者属性について説明する。

居住地については、市内利用者が116人で全体の86%を占め、市外利用者は18人で14%であった。市内の内訳では七宝地区と美和地区がそれぞれ40人程度、甚目寺地区が31人であり、市内各地区から比較的均等に利用されていると考える。なお、調査の過程では、県外からの利用者も確認された。東京都世田谷区、神奈川県、和歌山県などの利用者のほか、県内でも瀬戸市、蒲郡市、常滑市、名古屋市、一宮市、大治町、蟹江町などからの利用があった。利用者に巡回バスをどのように知ったかを確認したところ、グーグルマップなどの経路検索サービスや乗換案内アプリで検索した結果、巡回バスの存在を知ったという回答が多かった。これは巡回バスの運行データを公開しているため、各種アプリに反映されている結果であると考えている。

年齢層別では、20代以下が7人、30～50代が17人、60～75歳未満が19人、75歳以上が91人であり、75歳以上が全体の約7割を占めた。

性別では男性47人、女性86人であり、女性の利用が多い傾向が見られた。

運賃制度別では、有料乗車が32人で24%、無料乗車が102人で76%であった。無料乗車の内訳としては75歳以上85人、障がい者9人、免許返納者8人であった。

この結果から、高齢者や障がいのある方、運転免許を返納した方など、移動に制約のある方の移動を支える交通手段として巡回バスが利用されている実態が確認できた。

一方で、無料制度の対象であっても制度を十分に認識していない利用者も見受けられた。実際には無料乗車券を持っていなくても証明書提示により無料で利用できる制度であるが、そのことを知らずに運賃を支払おうとする利用者もあり、制度周知の不足を再認識したところである。

資料3 ページ参照。

運転免許証の保有状況については、免許を持っている方が38人で28%、持っていない方が96人で72%であった。免許保有者38人に対して実際に運転しているかを確認したところ、「運転する」が12人、「運転しない」が26人であり、免許は保有しているが実際には運転していない高齢者が多い状況が確認された。

この結果から、巡回バスは免許を持たない、又は運転しない高齢者などの移動を支える交通手段として機能していると考えている。

資料4 ページ参照。利用目的について説明する。

利用目的では、通院42人、買い物37人、役所・銀行利用10人、趣味・交流18人などであり、通院や買い物などの日常生活に密接に関係する移動が中心となっていた。

利用頻度については、週2回以上が27人、週1回程度が37人、月2～3回が26人、不定期が20人、初めて利用が24人であった。週1回以上の利用者が約半数を占め、巡回バスが生活の一部として利用されていることが確認できた。

一方で初めて利用する人も2割程度おり、周知の拡大によって新たな利用者が増える可能性もあると考える。

利用の多い曜日では金曜日がやや多く、週末前に通院や買い物を済ませるといった利用者の行動が影響していると考えられる。また利用者や運転手への聞き取りから、北部ルート沿線のピアゴの特売日が火曜日、東部ルート沿線のヨシヅヤの特売日が水曜日であることから、それらの曜日に買い物利用が増える傾向があることも確認できた。

資料5 ページ参照。

往復利用については、往復利用が81人で60%、片道利用が53人で40%であった。買い物後に次の便で帰宅するなど、帰りの交通手段としても巡回バスが活用されている実態が確認できた。

片道利用者の帰路手段としては、徒歩11人、家族送迎9人、自家用車2人、タクシー19人、その他公共交通6人であった。タクシーを併用する利用者も多く、巡回バスと他の交通手段を組み合わせ利用している実態が確認された。

続いて巡回バスがなかった場合の代替手段については、タクシー48人、外出しない42人、徒歩35人、家族送迎16人などであった。

この結果から、巡回バスがなければ外出しないという回答も一定数あり、高齢者の外出機会の確保という面でも巡回バスが重要な役割を果たしていると考えている。

資料6 ページ参照。巡回バスに対する意見と評価についてである。

巡回バスに対する意見では、「1日の便数が少ない」が76人、「毎日運行ではない」が61人であり、便数や運行日数の改善を求める意見が多かった。一方で、現状で十分であるとの意見や、他自治体と比較して利用しやすいとの評価も一部見られた。

定時定路線運行の継続については、「継続してほしい」が75%、「自己負担が増えても他の手段を検討してほしい」が25%であった。利用者の多くは現在の運行方式の継続を希望しているが、一部には運賃負担の増加を伴っても新しい交通手段を検討すべきとの意見もあった。

自己負担額については、100円が5人、200円が11人、300円が9人、500円が9人であり、有料なら利用しないと回答した人はいなかった。一定の範囲であれば有料化しても利用継続の可能性があることが確認された。

資料7ページ参照。巡回バスに対する評価を5段階で表した結果を掲載している。

バス停までの距離については満足・やや満足が65%であったが、約1割は遠いと感じている利用者も確認された。

便数及び運行日数については不満・やや不満が過半数を占めており、改善ニーズが強いことが明らかになった。

ルートについては概ね理解が得られているが、改善の余地があると考える。

運賃については約8割が満足・やや満足と回答しており、現行の水準は概ね受け入れられていると考える。

総合満足度では満足・やや満足が70人で過半数を占めたが、便数や運行日数への不満が総合評価に影響している可能性があると考えている。

以上で調査結果の概要説明とする。続いてクロス集計の説明に入る予定であるが、クロス集計の説明に入る前に、一度ここで区切りたい。

【質疑応答要旨】

▼ 委員

巡回バスは便数や運行日数など制約が多い中で運行されているが、その中でも利用者が片道だけ利用し帰りはタクシーを利用するなど、状況に応じて公共交通を上手に使い分けている点が印象的であると感じる。

また、居住地別の説明の中で県外利用者の存在が紹介されていたが、東京や神奈川など遠方からの利用者がどのような目的で巡回バスを利用していたのか気になるため、分かる範囲で教えてほしい。

▼ 事務局

東京都世田谷区からの利用者は、友人の両親の葬儀に参列するため来訪していた。神奈川県や和歌山県からの利用者は仕事で来ていた。名古屋市の利用者は、市内の公民館などで教室を開催するために来ているとのことで、時間が合うときには巡回バスを利用しているとのことであった。

また、金曜日には、学校休業日を利用して蒲郡市から親子連れが訪れ、蟹江駅から巡回バスで七宝焼アートヴィレッジまで来て体験を楽しむという利用も確認された。

▼ 委員

県外からの利用者が巡回バスを利用していたという点について、本数や運行曜日が限られているにもかかわらず利用されていることは興味深いと感じる。

また、利用者が巡回バスを知ったきっかけとして経路検索サービスで見つけたという点は非常に大きな意味を持つのではないかと考える。経路検索を通じて巡回バスの存在が認識され、実際の利用につながっている点は評価できる取組であると感じた。

▼ 委員

経路検索アプリによって巡回バスが検索結果に表示されるとの説明があったが、具体的にどのアプリで検索可能なのか、またどの程度確実に公共交通の選択肢として表示されるのかを確認したい。

▼ 事務局

グーグルマップでは「あま市役所から甚目寺観音」などの地点検索を行うと巡回バスの経路が表示される。またヤフー乗換案内や駅すばあとなどのアプリでも対応している。本市が公開している運行データを各アプリ事業者が取り込むことで検索結果に反映されているものと認識している。

▼ 座長

グーグルマップで巡回バスが検索できること自体を知らない市民もいると感じた。75歳以上無料制度と同様に、検索できること自体も継続して周知していく必要があると考える。他自治体ではバスマップに、「グーグルマップで検索可能」などの案内を掲載している例もあり、こうした情報発信も有効ではないかと考える。

また、公共交通検索アプリとしては、名鉄が提供しているセントエックスなどもあり、JRや市営交通、コミュニティバスなど、複数の交通機関をまとめて検索できるため、利用促進の観点からも活用を検討してよいのではないかと考える。

▼ 委員

資料6ページの自己負担額の質問について確認したい。

これは巡回バスの運賃を変更する場合の許容額ではなく、別の交通手段に変更した場合に負担できる金額という理解でよいか。

▼ 事務局

その理解でよい。

ただし、便数や運行日数が増えるのであれば数百円程度なら支払ってもよいという意見も実際にはあったが、今回の調査ではその人数を正確に把握していない。

▼ 委員

巡回バスの継続を希望する利用者が75%いることを踏まえると、まず継続のために何が必要かを考えることが重要である。その中で自己負担の見直しが必要となる可能性もあるため、次回以降の調査ではその点を把握できるような設問を検討してもよいのではないかと考える。

▼ 座長

資料5ページの「巡回バスがなかった場合の代替手段」の結果は非常に重要であると考えます。

巡回バスがなければ外出しないと回答した人が42人いるということは、巡回バスがあるからこそ外出できている人が一定数いるということであり、公的資金を投入して運行している意義はここにあると考える。また、家族送迎の負担軽減という意味でも巡回バスの役割は大きいと感じる。徒歩で移動できる場合でも、暑さや寒さなど状況に応じてバスを利用できる環境があること自体が重要であり、交通手段を選択できる環境が整っていることは市民にとって大きな価値があると考えます。

【説明要旨（事務局）】＜資料1_参照＞のつづき

資料9 ページ以降では、先ほど説明した単純集計に加え、複数の調査項目を組み合わせたクロス集計により、利用者の属性や利用目的、利用パターンの関係性について分析を行っている。

資料9 ページを参照。クロス集計表 01 は、年齢層と利用目的を組み合わせた集計である。

巡回バスは高齢者など移動制約者の生活支援を主な目的として運行しているが、実際にどの年齢層がどのような目的で利用しているかを把握することにより、巡回バスに求められる役割や改善の方向性を検討する材料になると考えている。

上段の表では、利用目的ごとにどの年齢層が多く利用しているかの割合を示している。通院が42人、買い物が37人と突出して多く、これらの目的が巡回バス利用の中心となっていることが確認できる。

一方、下段の表を見ると、若年層ほど利用目的が分散している傾向が見られる。若年層では通院や買い物よりも趣味や交流、その他の目的で利用する割合が比較的多く、生活必需の移動というよりは自由目的の移動として利用している傾向が見て取れる。実際の聞き取りの中でも、市外から友人宅を訪問するために巡回バスを利用したという若年層の利用者もいた。

全体としては、高齢者ほど通院や買い物など生活に直結した目的で巡回バスを利用している傾向が明確に表れており、本市の巡回バスが移動制約者の生活支援に一定の役割を果たしていることを改めて確認する結果となった。

資料10 ページを参照。続いてODマトリクスについて説明する。

これはOD調査の名称の由来となるもので、どの停留所から乗車し、どの停留所で降車したかを組み合わせ整理した表である。縦軸には乗車停留所、横軸には降車停留所を配置し、利用区間の傾向や需要の集中している区間、利用の少ない区間などを把握することを目的として作成している。

表の中では乗降者数の多かった上位の停留所を緑色で着色し、特に利用の多かった区間については赤字で表示している。

例えば木田駅から美和すみれの里までの区間では利用者が比較的多く、このように主要な移動区間が確認できる。

七宝焼アートヴィレッジは巡回バスのターミナルとなっていることから乗降者数が多く、ここを起点として各方面へ移動する利用が多いことが確認できる。

聞き取りの中では、七宝焼アートヴィレッジの駐車場に自家用車を停めて巡回バスに乗る、いわゆるパークアンドライドのような使い方をしている利用者もいた。市として特別に推奨しているわけではないが、利用者が既存の環境を活用しながら巡回バスを利用している実態が見られた。

このほかJR蟹江駅、あま市役所、木田駅、美和すみれの里、甚目寺駅など、駅や公共施設を中心とした停留所に利用が集中しており、これらの地点が日常生活や鉄道との乗り継ぎにおける結節点として機能していると考えられる。

資料11 ページを参照。資料の裏面では、乗車停留所ごとの年齢構成と利用目的別の降車停留所について整理している。

左図表の停留所別の年齢構成では、七宝焼アートヴィレッジや木田駅などで高齢者の利用が多い傾向が見られた。特に木田駅周辺にはスーパーや医療機関が集まっているため、買い物や通院を目的とした利用が多いと考えられる。

一方でJR蟹江駅からの乗車は、50歳代以下の利用が比較的多く、営業訪問や講師として教室に向かう利用、市外からの観光利用など、生活支援以外の目的での利用が一定数確認できた。

右図表の利用目的別の降車停留所では、買い物目的の場合は木田駅周辺のスーパー付近での降車が多く、特にJR蟹江駅では名古屋方面へ買い物に向かうための乗り継ぎ利用が多く見られた。また、通院目的では、あま市民病院や沖之島地区の医療機関付近、本郷地区のクリニック付近など、特定の医療機関と結びついた利用が確認できた。

これらの結果から、巡回バスの停留所が地域の商業施設や医療機関などと密接に結びついて利用されている実態が把握できた。

資料12ページを参照。続いて資料12ページでは、利用曜日と利用目的の関係について整理している。

クロス集計05では、特売日などの影響により曜日ごとに利用目的の傾向が異なる可能性を想定して分析したが、結果としては通院と買い物が大多数を占め、曜日による大きな偏りは見られなかった。

続いてクロス集計06では、年齢層と利用頻度の関係を整理している。

75歳以上では週1回以上の利用が多く、若年層ほど初回利用や不定期利用が多い傾向が見られた。この結果から、高齢者ほど巡回バスを日常的な移動手段として利用している実態が確認された。

資料13・14ページを参照。資料13・14ページでは、運転免許証の有無と利用目的の関係を整理している。

13ページと14ページは同じデータを異なるグラフで示したものになる。説明では14ページを用いる。

クロス集計07では、免許を持つ利用者は利用目的が比較的分散しているのに対し、免許を持たない利用者は買い物や通院に利用が集中している傾向が見られた。聞き取りの中でも、巡回バスがなくなると通院のための交通費が増えてしまうため継続してほしいという意見が多く聞かれた。

続いてクロス集計08では、運転免許の有無と巡回バスがなかった場合の行動を整理している。

免許の有無にかかわらずタクシー利用や家族送迎は一定数見られたが、免許を持たない利用者では外出しないと回答する割合が高く、巡回バスがなければ外出自体を控える可能性があることが確認された。

資料15ページを参照。

資料15ページでは運賃制度と満足度の関係を整理している。

無料制度の対象者では満足度が高く、運賃面について概ね高い評価が得られている。一方、有料利用者からは現行運賃を評価する声のほか、改善を求める意見や運賃を上げてでも利便性を高めてほしいという意見など、さまざまな意見が見られた。

最後に、満足度と今後の運行方針の意向を組み合わせた集計では、満足度が高い利用者ほど巡回バスの継続を希望する傾向が見られた。一方、満足度が低い層では他の交通手段の検討を求める回答が増える傾向が確認された。

今回のOD調査を通じて、巡回バスの利用者の多くが高齢者や免許返納者などの移動制約者であり、生活支援としての役割を果たしていることが改めて確認できた。また、巡回バスがなければ外出を控えると回答する利用者も一定数おり、巡回バスが高齢者の閉じこもり防止にも寄与している可能性があると考えられる。便数や運行日の改善を求める声はあるものの、巡回バスの継続を希望する利用者は多く、一定の負担を許容する意向も一部で見られた。

今回、全便に乗車して利用者の声を直接聞くことができ、運転士の苦労や利用者の思いを身近に感じる貴重な経験となった。委員の理解と協力により調査を実施できたことに感謝する。

【質疑応答要旨】

▼ 委員

巡回バスの運賃制度について満足している利用者が多いことを聞き、これまで議論してきた運賃制度が一定の評価を得ていることを嬉しく感じている。また、巡回バスがなければ外出しないと回答した利用者が多いことから、巡回バスが市民の生活にとって重要な交通手段であることを改めて実感した。

アンケート回答者は134人とのことであったが、調査の際に回答を断った利用者がいたのか確認したい。

▼ 事務局

調査ではほぼすべての利用者から回答を得ることができた。

乗車後すぐに降車する利用者など、聞き取りの時間が取れなかったケースが数人あったが、アンケート回答を断られた利用者はいなかった。多くの利用者が調査に協力的であり、巡回バスに対する関心の高さを感じた。

▼ 委員

アンケート調査に対して利用者が協力的であり、回答を断った利用者がいなかったとの説明を聞き、巡回バスが市民にとって必要とされている交通手段であることを改めて感じた。

もし、巡回バスが重要でなければ、調査への協力を断る利用者もいたのではないかと思うが、多くの利用者が真摯に回答していたという点からも、巡回バスの必要性や関心の高さがうかがえると感じた。

今回の調査結果から、利用者が巡回バスの運行を重要なものとして受け止めていることが確認できたと考える。

▼ 委員

利用者の満足度が比較的高いことや、通院や買い物など生活に密着した目的で利用されていることから、巡回バスが市の目指す生活支援型の公共交通として機能していると感じた。

一方で、巡回バスを利用していない人の中には、移動手段がなく外出できない人もいる可能性があるため、巡回バスの利用方法や利便性についてさらにPRしていくことも重要ではないかと考える。

▼ 事務局

巡回バスの運賃制度について、無料乗車券を所持していなくてもマイナンバーカード等の提示により無料乗車できる制度があるが、そのことを知らず無料で乗車できないと誤解している利用者も一定数いることが今回の調査で分かった。高齢化の進展に伴い今後さらに対象者は増えると考えられるが、制度の認知が十分とは言えず、巡回バスや運賃制度を含めたPRがまだ不足しているのではないかと感じている。

本日は今後のPR方法などについて委員から十分に意見を伺う時間を設けていないが、今後こうした場で意見をいただきながら啓発の進め方を検討していきたいと考えている。

公共交通に関する出前講座の依頼もあり、特に地区のふれあいサロンなど介護関係事業の場で説明する機会がある。こうした機会を活用しながら、高齢者の移動手段としての巡回バスの理解を深めていくことが重要であると考えている。

今後は高齢福祉課など介護分野の担当部署とも連携し、公共交通の出前講座を実施できることを内部外部にPRするなど、より積極的な周知を進めていきたいと考えている。

▼ 委員

今後は免許を返納する高齢者も増えていくと考えられることから、安心して免許返納ができるまちになっていくのが理想的であると感じた。

▼ 座長

今回のOD調査は大変貴重な調査であり、利用者の生の声を聞くことができた点も含め興味深い結果であったと感じている。

この調査結果については、会議の中だけでなく市民にも広く知ってもらう必要があるのではないかと考えるが、その点について事務局としてどのような発信を考えているのか確認したい。

▼ 事務局

現在は調査結果を取りまとめることに注力しており、今後の情報発信の具体的な方法についてはまだ十分に整理できていない。

▼ 座長

広報誌などを活用し、巡回バスの利用実態を市民に紹介することも一つの方法ではないかと考える。例えば、どのような人が利用しているのか、満足度はどうであったのか、どのように巡回バスを利用しているのかなどを紹介する記事を広報誌の紙面で掲載することにより、市民の関心を高めることができるのではないかと思う。

広報誌は特に高齢者がよく目にする媒体であると考えられるため、巡回バスの制度や利用実態を知ってもらう機会として有効ではないかと感じている。また回覧板など地域で共有される媒体を活用することも考えられるのではないかと思う。

こうした情報発信を通じて、75歳以上が無料で利用できる制度や巡回バスの満足度などについて市民に知ってもらうことも重要であると考えます。

福祉部からも出席していただいているが、75歳以上無料制度がまだ十分に知られていない可能性があることについて、福祉部としてどのように考えているか伺いたい。

▼ 委員

巡回バスのPRが具体的にどのような場で行われているかについては、福祉部としてすべて把握できているわけではない。

今回のアンケート回答者は134人であり、その人数を多いと見るか少ないと見るかはあると思うが、今後さらに利用者を増やしていこうと考えるのであれば、PRはまだ十分ではない可能性もあると感じている。

福祉部としても、機会があれば巡回バスの周知について場の提供などの面で協力していきたいと考えている。

▼ 座長

公共交通部門からの情報発信と福祉部門からの情報発信では、情報が届く対象が異なると考えられる。特に福祉分野から情報を発信してもらうことは重要であり、生活支援コーディネーターなどにも巡回バスの仕組みを理解してもらうことで、市民へ直接情報提供してもらえる可能性があると考えます。

今後、具体的な方法について改めて協議していきたいので、情報提供について協力をお願いしたい。

また後日、具体的な内容について話し合いを進めていければと考えている。

▼ 委員

今回初めて会議に参加した立場として、事務局の調査報告は利用者の様子が見えるほど丁寧であり、非常に細かく把握されていると感じた。

一方で、今回回答した134人は比較的元気で、自力でバス停まで行ける人が中心ではないかと感じた。

知り合いの高齢者に声をかけたところ、バス停までは行けないという人がほとんどであり、そうした人が持続可能なあま市の公共交通を利用できるようにするにはどうすればよいのか気になった。理想としては、あま市の全ての人々がバス停まで行けるように、もう一段の工夫があるとよいのではないかと感じた。

▼ 座長

今回の調査に関連して、車椅子利用者は巡回バスを利用できるのか確認したい。障がいのある方や外国人の利用はどうであったのか確認したい。

▼ 事務局

車椅子利用者も乗車できる。

今回の調査では、外国人利用者としては1組確認している。アメリカ在住の夫と、あま市在住の妻の夫婦が、あま市役所に用事があるため巡回バスを利用していた。

障害者手帳を所持している利用者は多くいたが、今回の調査では車椅子利用者はいなかった。ただし、運転士への確認では、東部ルートで車椅子利用者が乗車することはあると聞いている。

▼ 座長

バス停まで歩けない人への対応をどうするのかという点についてはどうか。

▼ 事務局

一人でバス停まで歩いて行くことが難しい人への対応は、今後考えていく必要があると認識している。

現在のあま市の巡回バスでは、車椅子利用者の場合も含め、介助者が無料で同乗できる「プラスワン」の制度がある。付き添いがあればバス停まで行ける人については、介助者も無料で目的地まで往復利用できる仕組みとなっている。

現時点では、そのような対応を講じている状況である。

▼ 座長

委員の意見は、付き添い支援だけでなく、バス停をもっと細かく設置してはどうかという趣旨か確認したい。

▼ 委員

いろいろなやり方や対策はあると思うが、バス停を細かく設けることは一つの有効な方法ではないかと考える。

▼ 座長

バス停へのアクセスを容易にすることは一つの方策であると考え。ただし、交通安全上の懸念などから、できる場所とできない場所があるとも考える。

また、あま市の巡回バスだけで全ての人々の移動に対応することは現実的には難しく、全てを巡回バスで担おうとすると、利用者にとって使いにくくなる面もあると考える。そのため、巡回バスと福祉施策との役割分担や連携が必要であり、バス停までの徒歩移動が難しい人への対応は、かなり福祉的な政策の領域になるのではないかと考える。その点について、福祉政策としてどのような考えがあるか伺いたい。

▼ 委員

介護や障がいのサービスを現在利用している人については、事業所等の協力を得ながら送迎サービスを実施している。一方で、現在そうしたサービスを利用していない人のバス停までの移動手段については、現時点で特別な対策はない。ただし、多くの場合、そのような人は介護や障がいのサービスを利用していることが多く、現状ではそのサービスを使ってもらっている状況である。

▼ 事務局

地域包括ケアの仕組みの中で、地区単位の取組として移動支援サービスを行っている例があると記憶している。例えば伊福地区では、福祉関係の地域コミュニティの中で、買い物の送迎などの移動支援サービスが部分的に展開されていたと認識している。

また、先日の勉強会でも、学区などもう少し広い単位で、通院や買い物の支援サービスを行っている事例が報告されていた。福祉分野も含めて包括的に対応できることが理想ではあるが、目的の偏りなどの課題があるのであれば、地区単位での取組事例も参考にしながら考えていく必要があると感じている。

▼ 座長

今後、高齢者が増える中で、健常者でも障がい者でもないような、いわゆるグレーゾーンの人が増えていくと考えられる。その人たちに対してどのような政策が必要かということが重要になってくると考える。

各自自治体でもさまざまな方策が検討されていることから、あま市としても必要性に応じて何らかの対応を考えていく必要があるのではないかと感じる。

▼ 委員

今回のアンケート調査は分かりやすく、買い物目的で巡回バスを利用している人が多いことがよく分かった。また、高校生の子どもの持つ立場として、通学での利用が一人もいなかったことは気になった。時間帯や曜日の関係で難しい面はあると思うが、若い人が少しでも利用できるようになるとよいのではないかと感じた。

その上で、巡回バスとして走っているマイクロバスの定員が何人なのか確認したい。自分は環境分野の仕事をしているため、大きな車両を走らせることが無駄になっていないか気になった。

また、他地域では野菜をバスに載せてバス停へ届ける取組もあるため、定員に余裕があるのであれば、そのような活用もできるのではないかと思い、考えを伺いたい。

▼ 事務局

あま市の巡回バス車両の定員は、車椅子2台分、補助シート、固定シートを含めて22人である。車椅子利用に対応するため改良していることから、実際の座席利用人数は15人から18人程度になる。今回実際に乗車して感じたこととして、午前中は買い物帰りで荷物を持った利用者も多く、2席分を使って座る人もいるため、比較的車内が埋まることがあった。また、季節のよい時期には乗り切れないことがあり、名鉄バスに増便対応を依頼したこともあると聞いている。そのため、午前中については現在の車両規模が一定程度適していると感じている。

一方で、午後はほとんど利用者がいない便もあり、実際に一人しか乗らなかったケースもあるため、この大きさの車両での運行には課題もあると感じている。

現時点では、一つの車両でどこまで対応するかという点を含め、今後も定時定路線で運行していくのであれば、委員の意見も聞きながら検討していく必要があると考えている。

▼ 座長

貨客混載について説明していただきたい。

▼ 委員

貨客混載については、旅客車両の空いている時間帯や空きスペースを活用し、運送事業者や野菜生産者などと連携できれば、荷物の積み下ろしを伴いながらも車両の有効活用につながる可能性があると考えます。そのような取組が実現すれば、運行費の一部を収入で補える可能性もあり、昼間の空いている時間帯の活用策の一つになり得るのではないかと考える。

ただし、実現には当該時間帯や運行ルートに合った貨物輸送需要があることが前提であり、常にうまくいくものではないと思う。そのため、貨物を扱う事業者と意見交換し、その時間帯や方面に荷物需要があるかどうかを情報収集することが必要ではないかと考える。

また、生鮮野菜などを扱う事例は過疎地で行われていることが多く、特定の道路やルートに需要が集中しているため成立しやすい面があると考えます。

一方で、都市部で同じようにうまくいくかは分からないため、今後の検討課題の一つとして頭の片隅に置いて検討してほしいと考える。

▼ 座長

貨客混載については制度上可能であるため、必要性があれば検討してもらいたいと考える。

また、予定時間となったため、この議題はいったんここまでとし、質問等があれば事務局へ直接伝えてほしい。

(2) バス停の移設について

【説明要旨（事務局）】<資料2_参照>

バス停の移設について説明する。

対象となるバス停は、海部東部消防組合本署のある三差路から南に延びる道路沿いにあり、北部ルート及び南部ルートの七宝焼アートヴィレッジ前後に停車する停留所である。

現在の設置場所は、もともと地権者の同意を得て設置していたが、その周辺の田んぼや樹木のある土地が埋め立てられ、施設建設が進んでいることを機に、地権者から移設してほしいとの申し出があった。

新たな設置予定場所については、地権者の同意を得ており、現在のバス停から南へ約50メートル移動する計画である。設置する道路はあま市が所管する市道であり、担当部署とも大きな問題はないことを確認しながら調整を進めてきた。

今後は必要書類を整えた上で、中部運輸局に速やかに申請したいと考えている。

【質疑応答要旨】

▼ 座長

交通管理者などとの協議状況と手続きの進捗状況について確認したい。

▼ 事務局

交通管理者、道路管理者及び地権者からいずれも問題ないことを確認しており、この会議の承認をもって申請手続きを行う予定。

▼ 委員

現地を確認したところ、バス停が民地に設置されているように見えたため、民地に設置してよいのか確認したい。

▼ 事務局

工事の関係で元の場所に設置していると支障があるため、その場所に置かせてほしいとの申し出があり、地権者の許可を得た上で臨時的に設置している。

▼ 委員

工事車両の出入口の都合で支障があることは理解できるが、建設中の施設の出入口とは直接関係がないように見えたため、民地内に設置されていることに違和感がある。

▼ 事務局

地権者が現在の場所を指定したため、設置している。

▼ 委員

そのようには見えなかった。

▼ 座長

バス停を民地に設置すること自体は、地権者の承諾があれば問題はないと考える。また、安全面についても警察が確認しているとのことである。

▼ 委員

移設の実施時期はいつ頃を予定しているのか確認したい。また、移設にあたり周辺への周知方法について伺いたい。

▼ 事務局

会議で承認が得られれば、掲示物を作成し、バス停や工事用フェンスに掲示して周知する予定である。地権者から早期の移設を求められているため、申請し許可が下り次第、速やかに移設を実施したいと考えている。

▼ 座長

承認が得られれば、速やかに届出と移設を進めてもらいたい。

この移設について、交通管理者、道路管理者、地権者の承認が得られており、ダイヤや運賃の変更がないことを前提として承認してよいか確認したい。

▼ 出席委員一同

異議なし。

▼ 座長

承認が得られたものとして、手続を進めてもらいたい。

3 その他

(1) マイ時刻表について

【説明要旨（事務局）】<資料3_参照>

マイ時刻表について、新旧の様式を比較しながら説明する。従来の巡回バスは双方向運行ではなく交互運行であるため、目的地によっては乗り換えやルート変更が必要となることから、利用者の利便性向上を目的として作成している。

今回の改正では、従来の読む形式から、目で追える形式に変更し、乗り換え時の誤解や乗り違いを防ぐことを目的としている。

主な変更点として、行きと帰りを左右に分け、上から下へ視線を追うことで目的地までの移動が分かる構成とした点、一回の移動を一系列で完結させて出発、到着、乗り換えを矢印でつなぎ、該當時刻の列を縦に見ることで判断できるようにした点、さらに昼間の運休時間帯を挟む場合は待ち時間が長くなることを明示し注意書きを追加した点の3点がある。

これらの改善は内部での協議を重ねて導入されたものであり、今後も利用者目線で分かりやすく迷わない資料となるよう改善を続けていきたいと考えている。

【質疑応答要旨】

▼ 座長

マイ時刻表は利用者ごとに個別に作成する仕組みであるのか確認したい。また、申込み状況についても確認したい。

▼ 事務局

利用者から希望する区間を聞き取り、事務局で個別に作成しており、一定数の申し込みがある。

▼ 座長

利便性の高いサービスであると感じるため、継続的に周知していくことが重要であると考えている。

(2) 観光ルートマップについて

【説明要旨（事務局）】<資料4_参照>

観光ルートマップについて、巡回バスの余剰機能を活用し、市内観光の移動手段として利用できるよう商工観光課が新たに作成したものである。

巡回バスは本来、移動制約者の支援を目的としているが、利用に余裕がある部分に着目し、既存のダイヤを活用して市内を周遊できるルートを設定している。資料には、半日から終日まで楽しめる3つのモデルコースを掲載しており、バス時刻と組み合わせることで観光客が迷わず移動できるよう工夫している。

この取組は新たな運行コストを伴わずに観光の利便性向上と巡回バスの利用促進の双方に寄与するものであり、有効な活用方法であると考えている。

【質疑応答要旨】

▼ 座長

観光ルートマップについても有効な取組であると感じるが、ホームページだけでなく他の手段での情報発信も必要ではないか。また、SNS等も活用しながら情報発信を行うことが有効であると考えている。

▼ 事務局

LINEを活用した情報発信の強化や手続の利便性向上に取り組んでいる。

▼ 座長

以上でよろしいか。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

本日は長時間にわたりご審議賜り、誠に感謝申し上げます。
以上をもって、第3回あま市地域公共交通会議を閉会する。