

令和5年度第3回「弥富市地域公共交通活性化協議会」 議事録

日時：令和5年12月25日（月）

午後2時から

場所：弥富まちなか交流館3階市民ホール

○議 事

1.開会

事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none">・ 定刻となった。ただいまから、令和5年度第3回弥富市地域公共交通活性化協議会を開催する。・ 本日の協議会は委員総数21名のうち、18名の出席をいただいております、協議会規約第9条第1項に定める半数以上の定数に達しているため、会議が成立していることを報告する。・ また、当協議会は協議会規約第9条第3項により、会議を公開とする。
---------------	--

2.あいさつ

事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none">・ 最初に、安藤市長よりご挨拶申し上げます。
安藤市長	<ul style="list-style-type: none">・ 本日は第3回目となる協議会開催である。年末もあと2週間でおしまいであるが、ご出席いただき感謝申し上げます。・ 弥富市では先週の金曜日、令和5年第4回弥富市議会定例会が閉会した。議会の中では一般質問や委員会において実証実験を行ったチョイソコやとみの質問も多く出たところである。・ 本日は実証実験について結果を報告させていただくが、デマンド交通が南部地域の皆様に合った移動手段として利便性の向上につながっているのか、また免許返納者や移動困難者の日常の足として認知されたか。そして大きな問題はきんちゃんバスに比べてチョイソコやとみは利用者1人当たりの料金が8倍ぐらいかかるという大変大きなことがわかってきた。・ そのようなことを今日は皆様方から忌憚のないご意見を賜り、実りある会議にしていきたいと思います。よろしくお願ひしたい。

3.資料確認

事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none">・ 本日の会議資料の確認を事務局よりお願いします。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none">・ 会議資料の確認をする。・ 事前にお送りした資料として、・ 資料1：弥富市地域公共交通活性化協議会規約・ 資料2：令和5年度地域公共交通確保維持改善事業・事業（自己）評価について・ 資料3-1：弥富市地域公共交通計画（修正版（案））・ 資料3-2：弥富市地域公共交通計画の修正に関する新旧対応表

	<ul style="list-style-type: none"> ・資料4 : 第3期南部地域社会実験運行について ・参考資料1 : 利用者実態調査結果 ・本日、席上に、 ・配席表 ・資料3-1 弥富市地域公共交通計画（修正版（(案)））の差し替え版 ・資料3-2 弥富市地域公共交通計画の主要性に関する新旧対応表の差し替え版 ・資料4 第3期南部地域社会実験運行についての差し替え版を配布している。 ・不足はないだろうか。 ・これより座長の山崎先生に交代する。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・チョイソコやとみというデマンドで需要に応じて人を運ぶ実験をやってきた。今日事務局からその結果が報告される。いろいろな調査をやっている中で、まだ十分な分析・検証ができていない。 ・今後検証は引き続きやっていくということで、中間的な報告になる。この機会にいろいろな意見を皆さんからいただきたい。

4.議題

(1) 弥富市地域公共交通活性化協議会規約の改正について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今日は審議事項が3つ、協議事項が1つである。 ・議題(1)について事務局から説明をお願いします。
事務局 (富居)	<p>○資料1説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・弥富市地域公共交通活性化協議会規約の改定について、資料1をもとに説明する。 ・令和5年10月1日施行の道路運送法の改定により、協議運賃に係る取り扱いが変更になり、乗合バス、乗合タクシーの運賃・料金は地域公共交通会議とは別の会議体で協議すること及びあらかじめ公聴会の開催等の措置を講じることが規定された。これを踏まえ、本市の地域公共交通活性化協議会規約を改定することとなった。 ・運賃・料金に関する協議を行う会議体の規約を現行規約とは別に、新たに作成する場合もあるが、本市の場合は現行規約を改正する形で道路運送法の改正に対応することとした。 ・ここから主な改正内容を説明する。 ・1ページ、第3条、地域公共交通活性化協議会の業務について、第4項の「乗合」や「運賃・料金等」の表現を削除した。 ・3ページ、第11条として、運賃・料金に関する協議を行う別会議体である運賃料金部会の設置に関する規約を追加した。 ・協議する内容や部会の委員構成等の記載を追加しているが、詳細な説明については割愛する。 ・4ページ以降は第11条を追加したことによる条番号の修正を反映している。

	<ul style="list-style-type: none"> ・5ページ、附則として、本日、令和5年12月25日から施行する内容を追加している。 ・以上で、議題(1) 弥富市地域公共交通活性化協議会規約の改正についての説明を終わる。ご審議をよろしく願います。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・規約の改正ということであるが、道路運送法の改正によって規約の改正をしていかなければいけない。複数の運行事業者が参加する会議で運賃の協議ができないということである。 ・これは国からの指示というところもある。岡本委員から補足はあるか。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局から説明があったとおり、10月1日付でコミュニティバスに関する法律、道路運送法の一部が改正された。 ・内容としては、今までコミュニティバス、きんちゃんバスは1乗車につき1回くらいということはこの会議で決めていたが、今後、法改正に伴い、この会議で決めることができなくなった。 ・別に運賃部会を設け、そこで定められた人員のみで決定していただくことになる。その会議を開くに当たって、公聴会を開き、広く利害関係者の意見を聴取した上で運賃の部会を開くという形になる。 ・最終決定は運賃部会で行うという記載になっている。この会議で全く運賃に触れることができないということではない。あくまで最終決定は運賃部会で行わなければいけないという形になった。この会議にご出席いただいている住民や路線に関係する事業者等とは別の会議という格好でご迷惑をおかけするが、よろしく願います。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・この件に関して、ご意見、ご質問があれば願います。よろしいか。 ・ほかの自治体、先日豊田市の公共交通会議を傍聴してきたが、同じ議題が出ていて、同じような形で規約を改正していた。 ・審議事項である。ご審議いただきたい。明確に意思を表示していただきたい。賛成いただける方は挙手をお願いします。 (賛成者挙手) ・皆さんから賛成いただいた。このような形で規約を改正する。

4.議題

(2) 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業・事業(自己)評価について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・弥富市のきんちゃんバスは国から補助金をいただいているため、施策を評価して報告しなければならない。 ・(2)について、事務局から説明をお願いします。
事務局 (富居)	<p>○資料2説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和5年度地域公共交通確保維持改善事業・事業(自己)評価について資料2をもとに説明する。 ・非常に内容が多くなっており、一部説明を割愛しながらの説明となる。 ・令和4年10月から令和5年9月までの期間、弥富市においては、「地域公共交通確保維持改善事業」のうち、「地域内フィーダー系統確保維持事業」に対して補助を受けている。フィーダー系統とは、幹線系統となるバス路線などに接続する支線系統を指す。この支線系統による補助は、事業・自己評価として、指定の様式に基づいて整理したものとなっ

	<p>ている。また、この事業・自己評価は、来年1月中旬までに愛知運輸支局へ提出することとなっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1ページ目から6ページ目までは幹線系統である飛島村の蟹江線の評価である。 ・7、8、9ページは国の様式に基づく、地域公共交通確保維持改善事業・事業評価である。 ・10ページ目以降のカラーページは、地域公共交通計画も含めた、より全体的で具体的な取り組みなどの状況を評価したものとなっている。 ・順に資料の内容について説明する。 ・1～3ページは飛島村の蟹江線の公民館分館までの系統についてである。 ・まず、「2. R5年度の運行状況」において「計画どおり運行されたか」がA評価、「目標・効果達成状況」は空欄になっているがA評価である。2ページ目の「3. R5年度の取組状況」においてもA評価となっている。 ・「4. 今後の課題」の課題として認識している事項について、運営主体では「交通量、渋滞、踏切待ちによるダイヤの遅れ」「通勤、通学時の車内混雑」が挙げられている。 ・また、弥富市においては、「きんちゃんバス東部ルートとの乗り継ぎ利用者は少ない状況にあるため、利便性向上のため東部ルートの公共交通網再編を実施する必要がある」点を挙げている。 ・次に「5. 今後の取組」について、運営主体では「増便、ダイヤ改正、名駅直行便など利便性向上策の検討・導入」を挙げている。 ・弥富市においては、「南部地域の公共交通網再編の社会実験の動向を見ながら、蟹江線と接続する東部ルートについても、住民意見交換会などを実施し、利便性向上のための公共交通網再編を行う」点を挙げている。 ・「6. 地域公共交通計画に記載した補助系統の目標と評価」については、後ほど10ページ以降で説明する。 ・「7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況」についてである。弥富市の状況として、「きんちゃんバス東部ルートのうち、亀ヶ地及び善太橋西の2箇所のバス停で接続している」点と「東部ルートの利用者数は例年増加傾向にあったが、令和元年度から令和2年度にかけて新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、令和5年度も令和元年度の水準まで回復していない」点を挙げている。 ・4～6ページは、蟹江線の新政神社までの系統となっている。内容については、先に説明した公民館分館までの系統と同じであるので、説明は割愛する。 ・次に7ページ、ここからはきんちゃんバス等の弥富市内の事業について、国に提出する様式になっている。 ・評価対象事業名は、令和5年度地域公共交通確保維持事業のうち陸上交通（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）である。
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の交通の目指す姿は、地域公共交通計画に基づき、「市民生活と地域を支える持続可能な地域公共交通の確保・維持」としている。 ・8ページは事業評価についてである。 ・9ページは弥富市地域公共交通計画の評価等結果となる。 ・事業評価と弥富市地域公共交通計画の評価等は10ページ以降で説明する。 ・11ページ、「1. 協議会等が目指す地域公共交通の姿」であるが、地域の特性や背景のほか、弥富市地域公共交通計画の期間や方針を記載している。 ・12ページ、「2. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組」について、主な取り組み内容として大きく4つ掲げている。1つ目は「第3期社会実験運行の実施」、2つ目は「福祉施策と連携した買い物支援サービスの展開」、3つ目は「高校生を対象としたコミュニティバス運賃助成定期券交付事業」、4つ目は「無料お試し乗車券による新規利用者の掘り起こし」としている。 ・また、その他主な取り組みとして「75歳以上への無料パスカード配布」「65歳以上へのシルバーパスの販売」「福祉タクシー料金助成事業の実施」も挙げている。 ・13ページ、「3. 計画の目標の達成状況とその理由についての考察」について、ここでは、弥富市地域公共交通計画に掲げた5つの目標値に対する達成状況について整理している。 ・「目標①：使いやすい地域公共交通網の形成による利用者数の維持・増加」については未達成である。 ・予測値については、前年度に比べ、全体で8%増、南部ルートが24%増、北部ルートが7%増、東部ルートが19%増である。 ・新型コロナによる生活様式の変容の影響で利用者数が伸び悩み、買い物中心の北部ルートや温浴施設利用が中心の東部ルートは新型コロナ前の水準まで回復していない。 ・しかし、通勤・通学利用の多い南部ルートは新型コロナ前の水準を大きく上回り、計画の目標値に対しても大きく上回っている。 ・今後の方針としては、「地域特性や地域による需要を踏まえた新たな社会実験運行などの実施による利便性の確保・向上」「市全体の具体的な公共交通網の再編案の検討」「継続的な利用促進活動の推進による外出機会の創出」としている。 ・14ページ、「目標②：利用促進策の展開等による新規利用者の獲得」について、目標を達成しており、無料お試し乗車券で108人の新規利用者を獲得している。 ・今後の方針としては、「無料お試し乗車券の継続的な実施」「意見交換会や各種団体の会合、その他市民の方々が集まる場等における社会実験運行等の周知活動展開」としている。 ・次に「目標③：利用者1人当たり運行経費の削減による持続性の確保」「目標④：収支率の改善による持続性の確保」についてはそれぞれ未達
--	---

	<p>成である。その要因として「人件費の増加に伴う運行経費の増加と利用者の伸び悩み」を挙げている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後の方針としては、「現在の運行経費の維持を基本とした再編を検討」としている。 ・ 次に「目標⑤：住民意見交換会の実施による地域公共交通を創り、支える環境の形成」については達成している。今後の方針として、「今後の公共交通網の再編に向け意見交換会を継続的に実施」としている。 ・ 次に 15 ページ「4. 計画目標の達成に向けた今後の取組方針の作成」について、「新型コロナの影響で生活様式が変容したことによる、バス利用者の伸び悩み」「1人当たり運行経費や収支率の増大」という現状を踏まえ、「地域特性や地域による需要の違いを踏まえた対策の検討」や「利用の促進のほか、利便性を確保しつつ運行の効率化」をしていく必要があると考えている。 ・ また、対応方針として「地域特性や地域による需要の違いを踏まえた、市全体の公共交通網の再編に向けた、新たな社会実験の検討」と「継続的な利用促進活動の推進による外出機会の創出」の2つを挙げている。 ・ 16 ページ、17 ページ、「5. 直近の二次評価の活用・対応状況」について、二次評価とは中部運輸局で毎年実施されている第三者評価委員会のことである。昨年度の第4回協議会でも報告させていただいているが、弥富市には前々回は4つ、前回は4つの意見をいただいていた。 ・ 前々回の結果については、昨年度の第3回協議会にて詳細を説明しているため、割愛する。 ・ 前回は1点目「期間限定の無料お試し乗車券を配布する事により、きんちゃんバスの利用促進を行ったことや、併せてアンケート調査を実施し、無料お試し乗車券の利用状況を確認している事を評価」、2点目「第二期南部地域社会実験を行う事で、既存コミュニティバスの運行の補助を行い、その必要性の確認を行っている事を評価」、3点目「これまでにを行った無料お試し乗車券のアンケート結果に基づき、通常の運行の利用促進に繋げることを期待」、4点目「第一期及び第二期の実証実験の結果に基づき、コミュニティバスに必要な路線や運行方法を検討し、既存の路線に対して必要な対応を行う事を期待」とされており、基本的には今年度実施した取り組みを継続して実施しつつ、全3回の社会実験運行の結果や地域公共交通計画に基づく再編なども検討していくものとしている。 ・ 最後に 18 ページ、「6. 計画・評価の推進体制」について、PDCAの推進体制と直近1年間の協議会のスケジュールと主な協議・報告事項を記載している。 ・ 推進体制については、今後も引き続き、“関連し実施する調査等”の結果や事業進捗状況等を基に評価するとともに、コロナ禍による影響も踏まえつつ、目標の達成状況や上位計画の改定内容を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行うこととしている。 ・ 以上で議題(2)令和5年度地域公共交通確保維持改善事業・事業(自己)評価についての説明を終わる。ご審議のほど、よろしくお願いする。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 資料が3種類に分かれている。1つ目、飛島の蟹江線は複数の地域を跨

	<p>ぐ幹線として位置づけられている。飛島から蟹江を結んでいる。一定の利用者がある幹線である。そこに接続するフィーダー路線としてきんちゃんバスが補助金をいただいている形になっている。飛島の評価の中に接続するバスとして自己評価しているものである。2つ目はきんちゃんバス自身のフィーダー路線としての自己評価である。3つ目は中部運輸局が独自で様式を設定しているものである。こちらは計画策定を含めて全体を評価していくもので、わかりやすい様式となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ご意見、ご質問をお願いします。 ・幹線系統である飛島の蟹江線について、飛島村からコメントがあればお願いします。
成田委員 (飛島村役場)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は過去最高を記録している。弥富市の南部地域にお住まいの高校生に乗っていただいている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・フィーダーとしては乗り換えの利用がもっと増えてくると面白い。
大島委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> ・11ページの地図を見ると、南部ルートと飛島のルートが重なっていない。南部の方は蟹江に出たい人が結構多いと思う。南部からの人は弥富駅まで出ないと蟹江には出られない。乗り継ぎは考えられないのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・東部ルートは11ページの絵に描かれている感じで、飛島幹線のルートが弥富市内を走っている。そここのところに東部ルートのバス停の設置がある。そこを乗り継ぎとして利用している。 ・南部ルートについては弥富市内のほうに走っている。飛島の幹線が弥富市内のほうまで延びきっていないため、同じような東部ルートの接点が出来ていない。弥富の南の地域、末広や操出の方は飛島の幹線ルートのほうのバス停まで直接自分たちの足で行っていただいている状況である。
大島委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り入れすることは地域としては無理なのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り入れについては飛島村さんとの協議が必要になってくる。その部分については今後検討課題である。
大島委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> ・弥富市だけでやらなければいけないということが気になっている。消防やごみ処理などは広域でやっている。地域を考えると広域でやったほうがいいのではないか。そうするとこういう問題もなくなってくるのではないか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドの説明会にお邪魔したときにも、生活圏は蟹江のほうだという意見をたくさんいただいた。飛島のバスの南伸を考えると飛島村の中での課題もある。話し合いながらやる必要がある。大島委員が言われるように、幹線ルートなので、ルート沿線の市町村で維持していくというのも大事な考え方だと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・以前から指摘されているご意見である。11ページの図を見ると、地域公共交通の展開イメージでは飛島村に向かって矢印が書かれている。 ・今回、チョイソコのデマンドで飛島まで行っている。そういう形で飛島との連携はやられている。確かにもう少し近くに寄れば、同じバス停があれば乗り換えできるかもしれない。今後の検討で、事務局のほうでちゃんと1回、南部ルート、南部の方々が蟹江線を使えるような形を考えることも必要かもしれない。

	<ul style="list-style-type: none"> ・一方で、都市として考えると、弥富の人たち、弥富のまちに来ているという、そういう思いはあるかと思う。それであれば弥富の駅の周りのまちをもっと魅力な、みんなが行きたい、南部の人もそこに行きたいというまちづくりが必要になってくる。難しいところである。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・11ページを見ると、木曾岬町からのバスもある。木曾岬町のバスをよく見かける。バス停もあるが、これは弥富市民が乗ってもよいのか。それであればこの路線を入れることはできないのか。仕切りが違うのか。蟹江バスとの絡みを独自に木曾岬町はやられているということで、それに乗れるということか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・木曾岬町の方にも参加していただいているが、木曾岬町のバスにも乗ることは可能である。木曾岬町内にあるバス停から境や中原の地域の方たちはご利用していただいている実績もある。 ・こちらに関してはフィーダー系にならないかという話であるが、幹線ルートに接続する形のもが支線になる。ここについては木曾岬町内だけの運行になるので、支線とは別の考え方になる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・木曾岬町からは何かあるか。木曾岬と飛島、どちらも役所の方に参加していただいている。
坂倉委員 (木曾岬町役場)	<ul style="list-style-type: none"> ・私どもは自家用有償旅客運送ということで町が主体になって自主運行バスを運行している。当町の南部の停留所からは弥富市の方にもご利用いただいていると聞いている。弥富市内のほうにも停留所が何か所かあるが、そこは町内の方もご利用いただいている。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・確認だが、18ページのスケジュールで、令和6年度と7年度に計画見直しと書かれている。計画の見直しだけなのか、運行の見直しもするのか。 ・もし路線再編、運行の見直しをするようであれば、13ページの目標と連動していると思うが、その辺の考え方はどうなっているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の再編については来年度から取り掛かる予定で準備を進めている。計画の中で再編も含めて計画策定は進める形になる。再編の中で移動手段の見直し、目標値も変わってくる。それも視野に入れながら計画策定を進めていく。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・6年度、7年度で計画の見直しはよいが、計画の見直し自体は6年度を起点に5年度にやるのか、8年度からの計画がまた別にあるのか。これは3年度から7年度までの5カ年の計画であるが、2年間前倒しをするのか、5年たってからもう1度作り直すのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・現行の計画は7年度までの計画になっている。6年度に準備をしながらアンケートなどの基礎調査を行い、7年度に計画の本体を作成し、8年度からその計画を進めていく流れになる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・次期計画は8年度からになる。 ・ほかにはよろしいか。自己評価に関して審議いただきたい。承認いただける方は挙手をお願いします。 (賛成者挙手) ・皆さん賛成いただいた。誤字脱字など細かい修正、支局からの指摘があれば修正し、提出していくことになると思う。 ・先生方を目の前にして説明してその場で評価される会議が当たっている。そこに向けてしっかり説明できるようにしていただきたい。

4.議題

(3) 弥富市地域公共交通計画の修正について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・(3)も審議事項になる。事務局より説明をお願いします。
事務局 (富居)	<p>○資料3-1、3-2説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・弥富市地域公共交通計画の修正について、当日配付資料の資料3-1、資料3-2差替え版をもとに説明する。 ・令和3年3月に策定した弥富市地域公共交通計画について、計画策定後に国土交通省からの通知により、「地域公共交通計画と補助制度の連動化」、つまり国庫補助を受けている路線については、必要性や役割、位置づけ、評価手法等に関する内容をより詳細かつ明確に、地域公共交通計画に記載することが求められた。 ・本市には地域間幹線系統である「飛島公共交通バス蟹江線」とフィーダー交通である「きんちゃんバス」が運行しており、どちらも国庫補助の対象となっているため、地域公共交通計画の該当箇所を修正することとなった。 ・主な修正箇所は資料3-1の赤字箇所であり、修正内容を新旧対照表として資料3-2に整理している。 ・修正前の列にはもともと記載が無かったものについては「記載なし」、記載を修正したものに関しては、元々の記載内容を整理している。 ・修正後の列には、実際の修正内容を記載している。 ・修正理由・備考等の列には、修正の理由や意図を記載している。 ・先ほど説明したとおり、国庫補助を受けている路線に関して、必要性や役割、位置づけ、評価手法等に関する内容をより詳細かつ明確にするための文言や表現の微修正であるので、時間の都合上、詳細な説明は割愛する。 ・なお、修正した内容については、協議会の事前に愛知運輸支局の担当者を確認済みである。 ・以上で弥富市地域公共交通計画の修正についての説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・補助していただいている幹線系統、フィーダー系統は、役割、位置づけを計画の中に明確にしておかなければいけないということである。それに伴って修正を加えたということである。ご意見、ご質問があればいただきたい。
小林委員 (弥富市女性の会)	<ul style="list-style-type: none"> ・国の補助金はバスが運行している期間はずっといただけるのか。 ・自分の出身の高校の同窓会に市長がお見えになったので、お伺いした。三重交通にお世話になっているのでどうかと聞いた。1年間の予算が7000万円使って200万の売上ということで、路線が少ないので増やしてほしいという町民の要望があつて路線を増やし、回数を増やして900万の追加をしたら2万円の売上があつた。どこもそういうものかと思った。補助が運行している間はずっと続くのかお尋ねしたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・確かに気になるところであるが、なかなか見通しは立たないかもしれない。
岡本委員 (愛知県運輸支)	<ul style="list-style-type: none"> ・この補助金は難しい。わかりにくいところがある。国土交通省が定める確保維持改善事業の中でこの補助金が定められている。絶対に今後ずっと続くかと言われると、断定はできない。中身が変わったりすることが

局)	全くないわけではないので、絶対にあると断定できないが、公共交通計画を策定して、その中で幹線補助、フィーダー補助、路線を定めていただいて、急になくなったということがありと国土交通省として大問題になると思う。すぐなくなることはないと思う。国土交通本省のほうで来年どのように変えるかというところは私どももまだ何か情報があるわけではない。直近でなくなるということはまずないと思う。
山崎議長	・恐らくすぐなくなることはないだろうが、先のことは何とも言えないと思う。市町はたくさんある。いろいろなところがこういう形でバスを走らせている。補助金が欲しいところはいくらでもある。どうしても1カ所に下りてくる金額が少なくなることはある。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	・飛島村に確認したい。先日の飛島村の協議会で、資料2の様式57に参考数値15.6人という数字があるが、これが非常に重要だという説明を伺った。国の補助金には基準がある。その基準に対して飛島村の資料では15人を下回る可能性があるかないかという議論がされていた。そのことをわかりやすく教えていただきたい。
山崎議長	・幹線系統の実績、輸送量が15人を下回ると補助対象にならないということである。直接弥富のきんちゃんバスに関わってくるところではないが、接続している幹線系統であり、弥富市民もよく使っているバスである。飛島村としてはいかがか。
成田委員 (飛島村役場)	・多田委員がおっしゃったように、輸送量15人を下回る年が2年続くと今までの国庫補助がもらえない。飛島村にお金が入らないということだったが、コロナ禍も明け、順調に復活したので基準はクリアして、これ以上は下がらないという見込みである。
山崎議長	・今日はすごく勉強になったと思う。国には運ぶ最低限の基準がある。幹線というからにはある程度運んでないといけないということである。
大島委員 (弥富市福寿会連合会)	・資料2の目標③「利用者1人当たりの運行経費の削減による持続性の確保」というのは、利用者1人当たりの運行経費が1000円以下という目標である。前回の資料によると毎年増えているような感じである。この目標というの、例えば1000円をずっと超すと補助金対象にならない可能性はないのか。
事務局	・1人当たりの運行経費が1000円を超えると補助金対象になるかならないかということであるが、その部分については特に補助金対象から外れるようなことはない。
山崎議長	・増えたのは、実証実験の費用をここに加えているということか。実証実験の費用が加算されているので利用者1人当たりの運行経費が上がっている。
事務局	・運行経費自体も値上がっている部分もある。もう1つはコロナによる利用者の減少で、かかっている経費を割り算する形になるので、こういった数字になる。
山崎議長	・そういったことが重なって数値が上がってしまっているということであるが、特に補助金にこの数字は関係ないということか。
事務局	・そうである。
米澤委員 (公募委員)	・1人当たりの金額が上がることは、先ほどの15人を切ったら国は出さないという話ということであるが、これは公共という名のもとにやるわけであるから収益性は悪いと思う。それであればやめるという話は逆だと思ふ。利用する人はいるが、どこまでサービスするのか。金がかかるからやめるのか。その辺の整理はどこにあるのか。必要性があるにもかかわらずやめるとなると、利用している人を無視することになる。どう

	<p>いう形でやるか、国はどう思っているのか。15人という数字だが、そもそも15人でいいのかということも国のほうで考えてもらわなければならない。</p>
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> この協議会では何ともしがたいところである。おっしゃることはよくわかる。地域の会議でこういった意見が出ているということは国のほうで記録していただきたい。 地域公共交通計画は国の方針に合わせた修正した。飛島の字に誤字があったということで修正して今日差し替えられている。 地域公共交通計画の修正に関してご審議いただきたい。賛成いただける方は挙手をお願いします。 <p style="text-align: center;">(賛成者挙手)</p> <ul style="list-style-type: none"> 皆さん賛成いただいた。この形で修正する。 わざわざ冊子にして再度作ることはないのか。以前策定時には印刷して製本した。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ホームページで修正したことを公開する。

4.議題

(4) 第3期南部地域社会実験運行について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 議題(4)について、今のところの最新の結果である。まだ十分な検証はできていないが、ここまでの結果について報告いただく。事務局より説明をお願いします。
事務局 (富居)	<p>○資料4説明</p> <ul style="list-style-type: none"> 第3期南部地域社会実験運行について、当日配付資料の資料4差替え版をもとに説明する。 本市では第3期社会実験運行として、令和5年6月2日から令和5年11月28日までの約半年間、デマンド交通である「チョイソコヤとみ」を大藤・栄南学区エリアと中心市街地エリアで運行した。 本日は約半年間の社会実験運行全体を通してのチョイソコヤとみの利用実績や社会実験運行結果について報告する。 1ページ目には第3期南部地域社会実験運行の概要を記載している。 運行概要については前回までの協議会で詳細の説明をしているため、説明は省略する。 2ページ目はチョイソコヤとみの6月～11月までの運行実績である。 稼働日数は6月が9日、7月が8日、8月が8日、9月が9日、10月が9日、11月が8日であった。 基本的に毎週火曜日・金曜日の運行であったが、8月は台風の影響で事前予約はキャンセルとなり、その後も1日予約が入らず車両が稼働しなかった日があった。 運行期間中の利用者数は607人、また、1日あたりの利用者数は、9月の13.6人/日が最大で、9月から11月にかけて減少傾向であった。 同乗者数は6月が一番多く22人であったが、11月は2人と少ない結果となっている。

	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合率は6月から7月にかけて微増、7月から9月にかけて横ばい、9月から10月にかけて微減という結果であった。 ・予約不成立件数は、6月から11月にかけて徐々に減少し、11月は0件であった。 ・当該ページの下段に、今回の社会実験運行における各検証項目の目標値と、それに対する判定を整理している。 ・1日当たりの利用者数は13.6人で目標の15人に及ばず、目標未達成となっている。 ・実験期間内の会員登録者数は553人で目標の500人を超えており、目標を達成している。 ・乗合率は1.5人で、目標値以上であり、目標を達成している。 ・3ページ、停留所別の乗降数を約半年間の合計値として集計し、可視化した。 ・乗降数が81人以上の利用者が非常に多い停留所は、中心市街地エリアでは「ウイングプラザパディー」、「生鮮館やまひこ弥富店」、大藤学区では「寛延16」であった。 ・また、乗降数が51人以上の利用者が比較的多い停留所は、大藤学区では、「稲元7組③」「加稲2」や「中川団地3」であった。 ・栄南学区では、「鍋田2」の利用者が一番多かった。 ・なお、約半年間を通して利用者が0人の停留所が265箇所中、177箇所あった。 ・6ページ、社会実験運行目標の評価について、社会実験運行目標は「公共交通利用者数の増加」で、具体的な考え方は「既存南部ルート+第3期社会実験運行の利用者数が、実験前の既存南部ルート利用者数よりも増加しているかどうか」としている。 ・ここで「公共交通利用者数」とは社会実験運行開始前は「きんちゃんバス南部ルートの利用者数」、社会実験運行開始後は「きんちゃんバス南部ルートの利用者数」と「チョイソコやとみの利用者数」を指している。 ・前回の協議会でも説明させていただいたが、社会実験運行目標を数値的に評価する具体的な方法は1)に記載のとおりで、指標Ⅰと設定した「既存と社会実験運行時の公共交通全体の利用者数の増減」と指標Ⅱと設定した「既存と社会実験運行時のきんちゃんバス南部ルートの利用者数の増減」を確認する。 ・2) 評価結果について、中段の表のとおり、指標Ⅰと指標Ⅱの算出にあたっては「きんちゃんバス南部ルートの1便あたりの利用者数」と「チョイソコやとみの時間帯別利用者数」をもとにしている。 ・指標Ⅰの値は11.0で、公共交通全体として1日あたり約11人増加していることがわかる。 ・また、指標Ⅱの値は3.5人で、社会実験運行前後できんちゃんバス南部ルートの利用者数が約4人増加していることがわかる。 ・これらのことから、「チョイソコやとみを導入してもきんちゃんバスの
--	---

	<p>利用者は減らず、公共交通全体として利用者が増加した」ということがわかる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・続いて、(4) 社会実験運行の結果について、社会実験運行としてデマンド交通を導入した結果、デマンド交通の利用者が一定数いる上にきんちゃんバス南部ルート利用者が増加し、公共交通全体として利用者が増加している。このことから、「きんちゃんバスとデマンド交通で利用者を取り合う形ではなく、きんちゃんバスとデマンド交通のそれぞれの特性・需要に応じた利用者を獲得し、公共交通を利用する人を増加させた」ことがわかる。 ・また、依然としてきんちゃんバス南部ルートの1便あたりの利用者数は多く、輸送力の小さいデマンド交通では、定時定路線型バスの代替となり得ないため、ルートやダイヤの再編を検討しながらきんちゃんバス南部ルートを残すことが妥当であると考えられる。 ・以上で第3期南部地域社会実験運行についての説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今回は利用状況、利用実績から評価したという結果の報告である。 ・ご意見、ご質問があればお願いします。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・事前にいただいた差し替え前の資料と今回の資料は大幅に修正がされているが、そもそも今回チョイソコの実験をされたわけだが、差し替え後の資料ではチョイソコは考えないと見るのか。どのように見たらよいのか。 ・1人当たりの経費ということで先ほども質問があった。最終的に、今後チョイソコを導入した場合どうなるのかという部分と、タクシーの空き車両を使った場合どうなるのか、そういう比較検討も地元のタクシー事業者とよく議論していただきたい。 ・11月24日にタクシー協会で名古屋交通圏の自治体に参加していただき、交通だけで考えるのではなく、福祉との連携について考えてほしい。ここの予算は交通だけの予算である。福祉の予算を入れたらどうなるかが市の中でも協議がされていないと見ている。タクシーはドアツードアである。きんちゃんバスを補完するものとして何が適切かということを考えていただきたいと自治体の懇談会の中でお話をさせていただいたところである。 ・これ以上申し上げるとタクシーの利益誘導になるのでここでは申し上げないが、そういったことをきちんとタクシー事業者と詰めていただく必要があるのではないかと。今後の検討をよろしく願いたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・今回チョイソコやとみの実証実験をさせていただいたが、導入前に近鉄タクシーともどういった形のことできないかという協議はさせていただいた。どういう形がいいか試行錯誤した結果、今回はプロポーザルという形での導入を行った。 ・多田委員からもあったように、今後こういった形のデマンド運行がこの地域に適合するののかも皆さんの意見を参考にしながら、タクシー事業者とも話し合いをさせていただき、検討させていただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の結果、(4) で書かれていることは、南部ルートはそれなりに需要があるわけであるから、個別少量輸送のデマンド方式だけではカバーできないということは今回の方針として出しているということではよいか。定時定路線もう少し効率的な運行をしながら、その上でデマンド、ある

	<p>いはタクシーの活用、個別の少量輸送をどうするか検討していくという方針が今回出されたということである。</p> <ul style="list-style-type: none"> • まだアンケートなどの調査をやっているところである。これからやる企業アンケートもある。そのあたりも含めて最終的な方向を出すということである。
小林委員 (愛知県バス協会)	<ul style="list-style-type: none"> • 感想になるが、実証実験を始める前に、車両が1両でよいのかと反対していた。他都市の例を見ると2両を使っているところが多い。午前中、病院で利用される方が多かったので、9時台がバッティングして予約不成立が多くなるのではないかと心配していた。結果のグラフを見る限りではそれほど心配することもなかった。乗合率もそれほど高くないということであった。 • それよりも利用者が少なかった。対象地域自体のデマンド交通を利用される対象者が少なかったのか、半年の実証運行なので、やっと周知されたところで終わってしまい、周知不足があったなど、いろいろ考えられる。 • きんちゃんバスの停留所と接続している停留所があったが、その利用者を見ると半年で5人ぐらいである。あの地区の方は蟹江に出られているという話もあるが、これを見るとそんなに多くないということがわかった。 • 南部地域の利用者が多い。また市としても高校生の定期券助成をさせているので、デマンドで通勤通学は無理なので、バス協会の立場で申し上げるが、バスの運行が一番いいと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> • 事前に1台で大丈夫かと気にしていらした。蓋を開けてみるとこのぐらいの利用者であった。 • もともと予約型のデマンドは利用者が少ない、まとまった利用者がいないようなところで展開していくサービスである。どうしても費用を考えると、1人当たりの費用がかかってしまう仕組みになっている。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者自体はそこまで少なくはないのではないかとというのが正直な事務局の感想である。予約不成立もオペレーターのおかげでそこまで多くない状況になった。皆さんにとって利用しやすい形の移動手段であると思う。 • バスはバスの利用者、デマンドはデマンドの利用者ではっきりと指向が分かれた部分があるということが今回の実験を通してわかった。ニーズをどう捉えていくか、皆さんの意見も踏まえながら検討したい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> • もう1点小林委員からの指摘で、飛島のバスに乗り換えるバス停の141は利用者が少なかったということである。飛島のバスに乗って蟹江方向に行きたいというニーズのわりには少なかった。恐らく蟹江に出たいというニーズを持っている方とデマンドを使う方と層が違うのではないか。蟹江に出たいと言っている方はもっと若い方ではないか。通勤通学で出たいと言っているのではないか。デマンドは高齢者が昼間買い物や病院に行く交通になる。いろいろなニーズがあるので難しいところである。すべてのニーズに応えることは大変である。
五藤氏 (あんしんネット21)	<ul style="list-style-type: none"> • チョイソコやとみを運行させていただいた。実証実験の期間中は事故なく、クレームもなく終えた。 • 弊社の専属の女性ドライバー2名をつけた。利用者からいろいろ貴重な情報をいただいた。私もその報告を受けるが、会員数553名と大幅に目

	<p>標を達成しているが、ご高齢の方が多いため、注文の仕方が煩わしい、難しいということであった。ドライバーもそういった相談を受けていると報告を聞いている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 弥富市役所からの情報が私たちになかなか来ない。11月28日に社会実証実験を終わるということは最初から決まっているが、来週はないのか、12月もこのままやるのではないかとかなりいらっしまった。説明会で説明していると思うが、途中の報告がないということで、ドライバーのほうに利用者がおっしまった。利用者への情報提供をこまめに行うとよい。 ・ 私も毎朝運行日に利用者の情報を必ず確認して、ドライバーも確認して出発させるのだが、同じ方のお名前が多い。ドライバーも名前を聞いただけで場所と乗り場がすべて頭に入っている状況である。もっとすそ野は広がると思っている。アピールの仕方ではチョイソコやとみのよさがアピールできれば、せっかく553名の方が会員になっていただきたので、それを次回やるとするなら、ぜひ力を入れていただきたと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 参加していただいている運行事業者から現場の状況をお話しいただいた。事務局、いかがか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 情報提供がうまくいかずお詫びする。地域に足を運んで、それぞれの字単位で集会所や公民館にお邪魔し、半年間実証実験をしたいということで、皆さんの意見を賜りながら本格導入するかしないか判断していきたいということでご説明させていただいたつもりであるが、きちんと伝わっていなかったというところで反省しなければいけないと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 話が戻るが、多田さんから福祉との連携というご意見もあった。弥富市の場合は福祉系の方も座ってみえるが、福祉との連携はやっていらっしやると思う。 ・ 利用者にとって、予約が難しいとか面倒くさいという話があった。高齢の方が多いいところもあるが、タクシーの車両とか、小さい車両を使って高齢者を運ぶ、バスで運ぶ。チョイソコは予約をしなければ来てくれない仕組みだった。 ・ 公共交通として運んでもらうのに高齢者の方からするとどういう形が使いやすいのか。あるいは情報が行き渡らないということに対して、民生・児童委員の立場から、高齢者の方の情報に対する実態などの話をいただきたたい。
佐藤委員 (民生・児童委員 協議会)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の方は元気な方であれば自分で車に乗って行かれると思う。タクシーなどを頼むときに、使いにくい、使えない感じである。もっと簡単に利用するために予約するというふうにしていただきたければいいかと思う。 ・ 説明しても、そのときはわかって、実際予約してみようかとなるとどうやるのだったか把握が難しい方がたくさんいると思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ やはりそういう実態があるということである。 ・ 以前、ある場所でやった実験では、学生を使って高齢者に説明する機会を作った。孫ぐらいの子たちが説明するとよく聞いてくれたりする。札を使って、私の代わりに予約してくださいというプレートを首から下げて、それを誰か若い人に見せて予約してもらおうというカードを作った。デマンド型、予約が必要な公共交通はそこがハードルになっているとこ

	<p>ろがあるので、いろいろな対策が必要である。</p>
<p>大屋氏 (アイシン)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・チョイソコを運営している。予約の話についてご紹介したい。現状、予約の方法としては電話とスマホと2つあるが、約9割が電話での予約である。残り1割がスマホである。これはほかの地域と比べても平均的な数字である。我々としてはスマートフォンのところはもう少し増やしていきたいという思いもある。チョイソコのイベントのときにスマホ教室を併せてやったりして周知活動を進めていきたい。 ・チョイソコやとみのもう1つの特徴が、行き先の割合だが、ほかの自治体で一番多いのが病院系で、次に買い物系になっている。チョイソコやとみはそこが逆転している。買い物系が比率的には一番多くなっている。次に医療系が多い。 ・利用者からの意見や住民説明会で聞いている範囲では、火曜日と金曜日というところで、自分の病院とタイミングが合わないところが課題だとおっしゃっていた。買い物は自分の都合で行けるので、そういうところで多くご利用いただけたのではないかな。
<p>山崎議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・実際の状況を報告いただいた。 ・今日いただいた意見を踏まえて、調査結果を分析して今後の方針を出していく。今回見た限りでは、定時定路線ルートは何らかの形で残したほうがよいという結果であったと思う。 ・ほかにはよろしいか。本日いただいた意見を参考に検証を進めていただきたい。 ・議事は以上となる。全体で何かご意見、ご質問はよろしいか。 ・以上で議題は終わる。マイクを事務局にお返しする。

4.議題

(5) その他

<p>事務局 (富居)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・その他として、1点ある。 ・現在のきんちゃんバスの利用状況について、参考資料1の利用者実態調査結果について説明する。令和5年11月までのデータを集計している。 ・1ページ目、乗車人員の推移について、前年9月までの実績に対する比率は、どのルートも前年度比が1を上回っており、南部ルートは約23%、東部ルートは約22%、北部ルートは約6%増加している。 ・2ページ目、1日あたり平均乗車人員について、令和5年度は全ルートにおいて令和4年度に比べて増加している。また、1便あたり平均乗車人員についても、令和5年度は全ルートにおいて令和4年度に比べて増加しています。 ・3ページ、月別乗車人員の推移について、令和5年度の全ルート計は、4月から6月にかけて増加し、学生の夏休み期間である7月、8月にかけて減少したが、9月以降は通常の利用に戻っている。 ・ルート別の月別乗車人員の推移について、4ページ目、高齢者が多く買い物利用が中心の北部ルートでは対前年度比1.06。5ページ目、買い物や通勤・通学利用が多い南部ルートでは対前年度比1.23。6ページ目、高齢者が多く公共施設利用が中心の東部ルートにおいては対前年度比
---------------------	---

	<p>1.22 となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍前である令和元年度と比較すると、東部・北部ルートはコロナ禍前の水準まで回復していないが、南部ルートはコロナ禍前の水準を大きく上回っている。 ・以上で、参考資料 1 の説明を終わる。事務局からの報告事項は以上である。
5. 閉会	
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・以上で、議題はすべて終わった。 ・連絡事項だが、次回の第 4 回協議会は 3 月 22 日 (金) 14 時から、会場は本日と同じ市民ホールを予定している。追ってご案内するのでよろしく願います。 ・以上で、第 3 回弥富市地域公共交通活性化協議会を終了する。今後ともご協力賜りますようお願い申し上げます。ありがとうございました。
	以上