

令和5年度第4回「弥富市地域公共交通活性化協議会」 議事録

日時：令和6年3月22日（金）

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4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、16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、本年度第4回目となる地域公共交通活性化協議会にご出席いただき感謝申し上げます。平素は本市の交通行政、市政各般にわたり格別のご支援、ご協力を賜っていることに重ねてお礼を申し上げます。 ・今年2月に市議会議員の一般選挙が行われた。本市の女性議員も16人中4名となり、男女共同参画の観点からも大きく前進したと思っている。本協議会においても女性の方にいらしていただいている。引き続きご協力をお願い申し上げます。 ・3月の定例議会では令和6年度予算ということであるが、一般質問では公共交通のデマンド型交通チョイソコやとみに関して多くの議員から大変厳しいご質問をいただいた。本市の公共交通の再編について、公共交通活性化協議会委員の皆様のお知恵、お力をお借りしてしっかりと検討していくという答弁をさせていただいた。事務局もさまざまな再編案や新たな移動手段などについてご提案させていただく。委員の皆様から忌憚のないご意見、ご議論を交わしていただくようお願い申し上げます。 ・本日の議題については、南部ルートの再編について、デマンド型交通実証実験結果が出たので、皆さんと再編の方向性について検討してまいりたいと思っている。 ・忌憚のないご意見を頂戴しながらご審議賜るようお願い申し上げます、開会に当たっての挨拶とさせていただきます。本日よりよろしくお願い申し上げます。

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願います。
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、

	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1：第3期南部地域社会実験運行について ・資料2：令和6年度弥富市地域公共交通活性化協議会 予算（案） ・資料3：令和6年度弥富市地域公共交通活性化協議会 事業計画（案） ・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 令和6年度弥富市地域公共交通活性化協議会 事業計画（案）の差替え版 ・自家用車活用事業に係る営業区域ごとのタクシーの不足車両数の資料 ・令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の2次評価についてを、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進行を交代する。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今年に入っていきなり大きな地震があり、我が国も大変な状況になっている。今週頭に学会の会合で富山に行ってきた。何人かのメンバーは能登まで調査に行った。私は用事があって帰ってきた。富山の市内ですら道路が部分的に陥没していた。お城の公園の中もいろいろなところにロープが張られて、危険・立ち入り禁止となっていた。 ・人を運ぶことの重要性は震災の中でも明らかになったと実感している。早々にバス事業者が能登から金沢市街地までの直行バスを運行し始めた。それで金沢のまちまでお風呂に入りに行くとか、洗濯をしに行くという人たちの役に立った。 ・東北の震災のときも、いろいろな形で被災地の仮設住宅のコミュニティで、みんなで乗り合う公共的な交通手段が自然に生まれたりしていた。 ・この地域も地震が起こると40年以上前から言っていたが、まだ起こっていない。そのあたりも常に意識しながら公共交通のことも考えていかなければいけないと最近常々思っている。 ・市長から話があったように、今年も第3期の実証実験ということでいろいろな検討をしてきた。今日は最終的な報告があり、これを踏まえて今後の方針をここで決めていくために皆さんから意見をいただくことになっている。よろしく願います。

4.議題

(1) 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"> ・今日は議題が3つある。 ・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）	<ul style="list-style-type: none"> ○資料1説明 ・第3期南部地域社会実験運行について、資料1をもとに説明する。 ・11月末をもって第3期南部地域社会実験運行を終了し、1月末に協賛金意向に関するアンケート調査を行ったので、今回はアンケート調査の結果と社会実験運行の結果を踏まえた今後の展望についてご説明する。 ・1ページ目の第3期南部地域社会実験運行の概要については過去の協議

	<p>会の再掲となるため、説明を割愛する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2 ページ目、ここから協賛金意向に関するアンケート調査についての内容になる。 ・チョイソコの1つの特徴として、エリアスポンサーと呼ばれる協賛者を募り協賛金をもらうことで、運賃以外にも収益源を作って事業継続を目指すビジネスモデルが挙げられる。 ・本市の場合、現在は社会実験運行であるため、停留所となっている病院や診療所、薬局などの医療機関、スーパーマーケット、ドラッグストアなどの店舗にエリアスポンサーになっていただき協賛金をもらうことはしていないが、本格導入している他市町村ではエリアスポンサーからの協賛金が運行を持続していく上での重要な収入源となっている。 ・当ページに記載の通り、2024年1月29日から2024年2月13日の間、社会実験運行開始前に目的地停留所の設置を依頼した企業・施設と市のHPや広報、回覧板のスポンサーとなっている72社の企業・施設を対象とし、郵送により実施した。 ・回収数は25票で、回収率は34.7%となっている。 ・実際の依頼票と調査票は3ページから8ページに示している。チョイソコとは何かやエリアスポンサー、協賛金に協力した場合のインセンティブ例、「チョイソコやとみ」の運行実績などの情報を依頼票で説明し、チョイソコについて十分に理解していただいたうえで、回答していただいた。 ・9ページ、ここからが設問に対する回答結果になる。 ・回答属性について、病院・医院・クリニック・眼科・歯科等の医療関係からの回答が多くなっている。 ・また、チョイソコやとみの社会実験運転中に停留所を設置していた事業者からの回答が多いが、設置していなかった事業者からの回答も同程度見られる。 ・協賛金への協力意向について、「わからない（未定）」の回答が一番多く、「はい」は7件で、全体の28.0%となっている。 ・また、社会実験運行での停留所の設置有無別の協力意向を確認すると、「はい」と回答した7件のうち、4件が設置事業者、3件が非設置事業者で、設置していなかった事業者からの協力意向もあることがわかる。 ・10ページ、協賛金へ前向きな理由について、意見として、「チョイソコユーザーと施設利用者が一致すると想定されるから」「経済（地域経済）の正しい循環のため」「地域貢献のため」「弥富市活性化のため」等があった。 ・支援できる具体的な協賛金額について、1カ月当たり上限5,000円から上限50,000円まで、幅広い回答があった。 ・また、「それ以上」という回答もあったが、具体的な金額の回答は無く、「ユーザー数とPR方法による」との回答であった。 ・例以外で魅力に感じるインセンティブについて、依頼文で示したインセンティブ以外に、「協賛企業と利用者の両方にメリットがあること」や「高齢者の交通事故防止」、「市内のコミュニティの拡大」等が挙げられ
--	---

	<p>た。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 11 ページ、協賛金に前向きでない理由について、「協賛金によるインセンティブが魅力的でないから」が一番多かった。 ・ 協賛金に前向きになるために求めることについて、「認知度が高くなれば」「社会実験運行時より利用者が多くなれば」が多かった。 ・ また、「その他」の意見として、「十四山地区が対象エリアになれば」という意見もあった。 ・ 以上が協賛金意向に関するアンケート調査の結果になる。 ・ 12 ページ、利用実績等は前回までの協議会で説明済みであるが、今回説明した協賛金意向に関するアンケート調査の結果も踏まえ、改めて第 3 期社会実験運行の結果を示している。 ・ 社会実験中の公共交通について、今回の社会実験では、利便性の高いチョイソコ運行を提案し、デマンド交通の利用者が 1 日当たり約 12 人と一定数いるが、目標の 1 日当たり 15 人以上には届かなかった。また、下のグラフからわかるが、9 月をピークに 10 月、11 月は利用者が減少していた。 ・ きんちゃんバス南部ルートの利用者が社会実験運行期間中も増加しており、きんちゃんバス利用者が利便性の高いチョイソコへ移行するものはごく少数であった。 ・ また、デマンド交通の利用者は高齢者が多く、利用目的は、「買い物」「公共施設への用事・利用」「通院」が多いことがわかった。 ・ これらの結果から、依然としてきんちゃんバス南部ルートの 1 便当たりの利用者数が多いため、輸送力の小さいデマンド交通では代替となり得ない可能性が高いことが考えられる。 ・ 協賛金意向について、一定の協賛金意向が把握でき、最大で 1 カ月当たり 115,000 円、1 年当たり 1,380,000 円の協賛金意向があることがわかった。 ・ また、協賛金に前向きになるためには、「認知度が高くなれば」「社会実験運行時より利用者が多くなれば」が多く、「十四山地区が対象エリアになれば」という意見もあることがわかった。 ・ これらの結果から、協賛金への一定の協力意向が確認されたが、より多くの協力を得るには認知度や利用実績等の地域への浸透度が重要であることが考えられる。 ・ 13 ページ、これまでに説明した、第 3 期南部地域社会実験運行の結果やきんちゃんバスの利用特性、地域特性等を踏まえ、今後の展望を検討した。 ・ まず、南部地域については、デマンド交通の輸送力や運行経費、南部ルートの実績等から総合的に判断した結果、南部地域ではデマンド交通を導入せず、きんちゃんバスの既存の運行ルートの見直しを中心に再編案を検討することとする。その際には引き続き、南部ルートの利用特性でもある通勤・通学もターゲットとした再編を検討する。 ・ 北部・東部地域については、既存のきんちゃんバス利用年齢層がデマンド交通利用年齢層とマッチしていることや、既存きんちゃんバスの利用
--	--

	<p>目的がデマンド交通でも代替しやすいこと、既存きんちゃんバスの1便当たりの利用者数が10人以下であり、デマンド交通の輸送力でも代替しやすいこと、南部地域に比べて地域面積が狭く、1輸送にかかる移動距離が少ないことなど、デマンド交通の導入が適している可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> そのため、この北部・東部地域において、最新のきんちゃんバスの地域特性や、住民意見交換会等により住民意向も把握しつつ、デマンド交通の導入を視野に入れた再編案を検討していく。 以上で議題1、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"> これまでの過去のこの協議会で報告された部分も含めて、今回新たに実施した企業へのアンケート調査の結果を報告するとともに、最終的なまとめとして12ページの表で全体の結果を箇条書きしていただいている。 その上で、今後の展望ということで、13ページに文章でまとめていただいている。 ただいまの報告に関して、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"> 南部ルートの実験はいろいろ課題があることはよくわかった。 確認だが、本日はオブザーバー参加ということでチョイソコの運営をされているアイシンがおられるが、いろいろな地域でチョイソコをやられている中で、この地域でどうしてこのような結果になったのか、あまりうまくいかなかったのかということは、アイシンとしてどういう分析をされているのか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> オブザーバーで参加いただいているアイシンからお願いします。
大屋氏 (アイシン)	<ul style="list-style-type: none"> 今回の実証実験がうまくいかなかったという言葉は弊社の認識と若干ギャップがある。 日当たり12人ということで言うと、人口から考えると他の地域に比べて決してすごく少ないわけではない。 今回実証ということで、きんちゃんバスとの併用の中で弊社を使っただけということに一步踏み入れきれなかったところは反省点である。 使っただけの方たちからはいいお声をいただいている。今回のものがすべてかということ、そういう認識ではない。 1人頭の輸送量のところの課題感は大きいと認識している。そこでのバランスも考えて、次のステップで何か我々としてできることがあればやっていきたいと思っている。 距離感については、海南病院を乗り継ぎ地点として中心市街地に向かってくるという認識・予想をして運行設計を考えていたが、週2日という運行期間の中で皆さんが海南病院への移動手段の代替としてチョイソコを使っただけというケースが予測よりも少なかった。曜日についても利用者の移動需要とマッチして、移動需要に合わせて火曜日、金曜日に合わせていくまで移動変化を行うことが難しかったのが正直なところである。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> うまくいかなかった、うまくいったということは別にしても、この地域の特徴・事情が大きな原因であるという気がしている。特に南北に長い

一協会)	<p>地域で、戻ってくるのに時間がかかることもある。広い地域で何ができるかということになると、そこは少し問題があるのではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一番考えなくてはいけないのは、南部ルートと、南部ルートを利用できない人たちをどうやって結びつけるのか。ご高齢の方で買い物に行かれて、帰りに荷物を持って帰るのも大変だと思う。バス停までもなかなか行けないという方がいる中で、タクシーとバス型交通をどうやってうまく連携させるのか。今後そのことを中心に考えていただくとよいのではないか。 ・そのためには、ぜひタクシー事業者の提案、声も聞いていただくとありがたいと思っている。 ・飛島村でも海南病院の支援タクシーは、乗合率はあまり高くないが、そういう形で一定の成果を上げているようである。いいか悪いかは皆さんで考えていただければ結構だと思うが、今後の課題ということでコメントいただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・バスと乗合タクシーの併用は当初協議会でも案を示させていただいた。バスを幹線化して、公共施設を結節点としてという形で、その結節点にタクシー等の乗合を使って人を集め、そこからバスによる大量輸送を検討し、地元にも当初1案でご説明させていただいた。 ・地元からは、できることなら直接目的地に連れて行ってほしい。乗り換えが文化的に馴染まない部分があるのか、乗るなら最初から最後まで完結してほしいという意見があり、今の形のデマンドに移行した。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・やってきたこと、検討してきたこと、いろいろなパターンを検討してきた。実際にやった実証実験も踏まえながら、今後おっしゃったことを課題として検討していく必要がある。
大島委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> ・13ページの今後の展望について、「南部地域ではデマンド交通は導入せず、きんちゃんバスの既存の運行ルートの見直しを中心に再編する」と書いてある。また「デマンド交通の導入を視野に入れた再編案を検討する」と書いてある。玉虫色のような感じがする。どちらなのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・2つポツがあるが、1つ目は南部ルートについて、2つ目は北部・東部ルートについてである。エリアを分けての導入を検討してはどうかということである。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ここは文章ばかりで見にくかった。 ・実験的に南部で試してみ、次に北部・東部を検討していく。南部の経験から、北部・東部はデマンドを試してみてもいいかもしれないという考え方である。
安藤市長	<ul style="list-style-type: none"> ・さまざまなご意見をありがとうございます。議会でも出ていたが、きんちゃんバスはこれまで南部ルートでは直行便ということで2回やった。またデマンド交通ということで、3回の実証実験をやったところである。 ・南部ルートの中でもエリア性があり、2つの学区がある中で、より中心地に近いほうのご利用がデマンドでは多かった。また南の一番遠いところで本当はご利用していただきたかったが、ご利用が少なかった結果が出ている。 ・1人当たりを運行するのにかなりの経費がかかったわけであるが、お金のためではないとは言うものの、予算を預かる身となると、週2回の実験であったが、このまま続けるのは厳しいのではないかと市側の結

	<p>論に達しているところである。</p> <ul style="list-style-type: none"> • きんちゃんバスをなくさないでほしいというご高齢の方々のお話も聞く。時間どおりに来て、そこで乗って目的地まで行くというのが使い勝手がいいということもあると思う。そのような中で、きんちゃんバスについては令和6年度1年かけてしっかりとルートを見直す。 • 夜の便も欲しいという話も聞いている。近鉄弥富駅、JR 駅から南のほうへ9時、10時、11時、1本ずつでもバスが欲しいという話も聞いているところである。 • ルートを見直す中で、補完できない部分が出てくる。そちらについては議会でも別手段でという話もさせていただいている。別手段は何かということによく聞かれたが、結果的にはタクシーにお世話になるしかないと思っている。そのような中でもしっかりと支援をしていかなければならないと思っている。 • 弥富市ではタクシーが足りないと言っているが、そういったことではなく、タクシー事業者も弥富へ車を回してくれるのではないかと考えている。令和6年度は南部ルートの方向性をしっかりと決めさせていただきたいと思っている。 • 東部ルート、北部ルートについては、令和6年度1年かけて、デマンド運行に向けた地域への説明をさせていただきたいと思っている。令和7年度になると思うが、デマンドの実証実験、そのときには一旦バスを休みたいと思っている。そのような中でデマンドをしっかりと毎日週5ぐらいで運行して、実証実験のしっかりとしたデータを取り、次へ向かっていければと思っている。両方併用するとどっちがどっちという話もある。またそんなに大きくないエリアなので、そのようにさせていただきたいと思っている。 • 今私が言って課長がうんと言うかわからないが、令和6年度は地域に下りていき、地域の声をしっかりと聞いた末の結果であるので、令和6年度はしっかりと地域のほうで説明させていただきたいと思う。
<p>五藤氏 (あんしんネット21)</p>	<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。半年間実証実験をやらせていただいたが、チョイソコやとみを行うに当たって、市民の方に認知、告知がしっかり行き渡っていたのかというところが疑問にある。 • チョイソコやとみを利用された方はほとんどの方がよいという感想をいただいている。うちのドライバーからの報告もあった。 • ただ、ご高齢の方が多くご利用者の中で、注文がしづらい、インターネットで確定を押しても確定がうまくいかなかった、電話に出てくれなかったというところで、面倒くさいという声もあった。 • 次回行うのであれば、認知をしっかりと行い、きんちゃんバスとは違ったチョイソコのよさを伝え、予約方法についてもご高齢の方が多く中でインターネットやスマホはしづらいという声もあったので、予約しやすいようにするなど、基本的なところを詰めていただきたい。
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 認知については、細かくやったつもりである。複数回にわたり、各自治会単位で土日返上でかなりの数を回った。認知的には十二分にあったと思う。会員登録数についても目標数値をクリアしている。 • もう一步踏み込んだところ、会員登録をしていただいた方が実際に乗っていただくという次のプッシュが弱かったと思っている。

	<ul style="list-style-type: none"> ・予約のやり方が面倒でわからないという方を放置したところもある。そういった方に対するのアプローチが足りなかったところがあり、伸びが下降線をたどったのはそういったところに要因があると認識している。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・チョイソコは会員制で、地域をかなり細やかに回られたので、それなりに地域の方には知っていただいたのだろうが、こういうのは効果が出てくるには結構時間がかかる。半年では広がらないところがある。期限を切ったので仕方がないところもあるかもしれない。 ・今後、そのことも念頭に置いて、より一步踏み込んだ広報をしていくほうがいいのかもわからない。 ・1つ確認だが、チョイソコのいいところは企業の協賛金をもらって地域全体で企業も巻き込んでこれを支えていくというビジネスモデルが売りだと思う。企業へのアンケート調査の中で推計している数字がある。年間138万円ぐらい、アンケートの回答から推計するとこれぐらいの協賛金である。この数字はどうなのか。
大屋氏 (アイシン)	<ul style="list-style-type: none"> ・今回南部学区のみということで考えると、それほど企業や病院が多いところではないのでこれぐらいの数字かと思う。中心街のところも含めると少ないかと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・チョイソコの場合は目的地になっているお店にお客が来てくれるからということで協賛金をもらって停留所を置くということであるが、お店でないような企業が社会貢献の一環として協賛するというのもありである。南部には製造業の大きな会社がたくさんある。そういうところをうまく巻き込んでいくのは難しいかもしれないが、チョイソコに限らず、南部ルートはしっかり通勤の需要を賄っている。何か考えていってほしい。 ・今日いただいた意見、また今後新たな計画、具体的な再編の基礎資料としていくことなると思う。意見があれば事務局に寄せていただきたい。それを踏まえてとりまとめていただく。

4.議題

(2) 令和6年度弥富市地域公共交通活性化協議会 予算(案)及び事業計画(案)について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・2番目の議題は審議事項となる。令和6年度弥富市地域公共交通活性化協議会 予算(案)及び事業計画(案)について、この協議会としてやっていく事業、協議会の予算を審議いただく。 ・資料2、資料3について、事務局から説明をお願いする。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年度弥富市地域公共交通活性化協議会 予算(案)及び事業計画(案)について、資料2、3を基にご説明する。 <p>○資料2説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まず、令和6年度予算(案)について資料2を基に説明する。 ・まず歳入。 ・1 負担金。 ・弥富市負担金として、1億1,888万円。 ・4 諸収入。 ・預金利子 1千円。

	<ul style="list-style-type: none"> ・雑入、地域公共交通確保維持改善事業補助金事業者精算金として 431 万 4 千円。 ・諸収入 計 431 万 5 千円。 ・歳入 計 1 億 2,319 万 5 千円。 ・続いて歳出。 ・1 総務費。 ・1 総務管理費のうち1 会議費 会議資料等として 1 万円。 ・事務局費 振込手数料などとして 4 万円。 ・1 総務管理費 計 5 万円。 ・2 諸費。 ・1 諸費 地域公共交通確保維持改善事業補助金事業者精算金・負担金 精算返納金として 431 万 4 千円。 ・総務費 計 436 万 4 千円。 ・2 事業費。 ・1 事業推進費。 ・1 事業推進費 バス運行事業・公共交通確保維持改善調査業務委託費 として、1 億 1,738 万円。 ・2 広報公聴費 時刻表・路線図等印刷費、啓発物品購入費として 145 万円。 ・事業費 計 1 億 1,883 万円。 ・3 予備費 1 千円。 ・歳出 計 1 億 2,319 万 5 千円となる。 <p>○資料 3 説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・続いて、資料 3 事業計画（案）の当日差し替え資料についてご説明する。 ・本市では令和 6 年度と令和 7 年度の 2 か年で令和 3 年度に策定した弥富市地域公共交通計画の見直しを行う。 ・そのため、令和 6 年度の事業内容は現行計画の見直しに係る調査業務がメインとなる。 ・1. 運行の検証について、きんちゃんバスの利用状況の把握として、乗車人員調査により現在の運行を検証し、地域公共交通確保維持改善事業・事業評価や弥富市地域公共交通計画見直しのための基礎資料とする。 ・2. 住民・利用者意向等の把握について、大きくアンケート調査と住民意見交換会の 2 つがある。 ・住民アンケート調査により、住民の日常的な移動特性や公共交通に対する利用意向、現在の公共交通の評価等を把握し、弥富市地域公共交通計
--	--

	<p>画見直しのための基礎資料とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、きんちゃんバス利用者アンケート調査により、現在の公共交通の評価のほか、デマンド交通等、新たな運行方法の利用意向等を把握し、弥富市地域公共交通計画見直しのための基礎資料とする。 ・住民意見交換会について、地域公共交通網の再編も含めた今後の地域公共交通の在り方等について、各地域において住民意見交換会を各2回程度実施する。 ・3. 弥富市地域公共交通計画（現行計画）の見直しの方向性検討について、地域や公共交通を取り巻く状況を整理し、問題点・課題を明らかにするとともに、現行計画の今後の見直しの方向性を検討する。 ・具体的には、地域の概況整理や公共交通の現状整理、上位・関連計画の整理をもとに、本市の問題点・課題を整理し、基本方針や地域公共交通網の再編も含めた今後の地域公共交通の在り方等、次年度の弥富市地域公共交通計画の見直しに向けた方向性を検討する。 ・4. 利用促進策の検討・実施について、利用促進策の1つとして、無料お試し乗車券の配布について内容を検討・実施し、無料お試し乗車券の効果について検証する。 ・5. 公共交通網の再編について、これまでに実施した社会実験運行の内容や結果、市内の公共交通の現状・課題をもとに、市全体の公共交通網の再編を検討する。 ・6. 時刻表とGTFSデータの更新・登録について、きんちゃんバスのルート再編等に合わせ、時刻表と乗り換え検索サイト等に使用するGTFSデータを更新し、GTFSデータベースへ最新データを登録する。 ・7. 令和7年度地域公共交通確保維持改善計画の策定について、令和3年3月に策定した弥富市地域公共交通計画のほか、これまでに策定してきた地域公共交通確保維持改善計画や令和5年度事業（自己）評価結果、利用実態等を踏まえ、令和7年度地域公共交通確保維持改善計画を策定する。 ・8. 弥富市地域公共交通活性化協議会の開催について、予算や決算、運行評価のほか、現行計画の見直しや公共交通網の再編検討のため、協議会を開催する。 ・協議会の開催と作業の概ねのスケジュールなどを3ページに示している。 ・協議会は計4回を予定しており、作業の進捗にあわせ、適宜開催していく。 ・以上で、議題2 令和6年度弥富市地域公共交通活性化協議会 予算（案）及び事業計画（案）についての説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・説明のあった協議会の予算（案）、事業計画（案）に関してご意見、ご質問があればいただきたい。
岡本委員 （愛知県運輸支局）	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通計画の見直しということで、来年度いっぱいまでだったと記憶している。見直しの計画をご提示いただいたが、この計画の中にきんちゃんバスは明記されているが、チョイソコについて明記されるのか、それとも区域運行は明記されるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定については令和7年度末までを予定している。6年、7年にか

	<p>けて行っていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> • それに伴い、令和6年度中に各地域を回り、デマンドについて説明を行い、地域の意見を取り込みながらの計画策定を進めていきたいと考えている。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> • 並行してチョイソコの北部・東部の実証実験を行いつつ、必要ならば明記していくという理解でよいか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> • まだ具体的にチョイソコというところまでの名称が使えるかどうかは微妙なところであるが、そういったことも踏まえながら、デマンド型交通について地域へ説明に上がりたいと考えている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> • 7番のところで、「確保維持改善計画の策定」と書いてあるのが、計画の策定というところだけが目に入ってしまった。確保維持改善計画とは何か、地域公共交通計画とは何かを少し説明していただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> • 弥富市地域公共交通計画は、令和3年度から5年間、弥富市のこれから公共交通をどうやっていくかを示した根幹となる計画となる。 • 地域公共交通確保維持改善計画は国から補助金、フィーダー補助金という飛島バスが幹線となっていて、そこの支線をフィーダーというが、弥富市がその関係でもらっている補助金が年400~500万ある。そちらをいただくための計画となる。 • こちらの計画は開始が10月開始で、終了が9月になる。年度が1年先になるのでわかりにくい点もあるが、こちらは毎年計画を立てて評価を行う。いつも12月に評価を出している。それで国から補助金をいただいている。 • 第三者評価委員会で評価していただいた結果も今日届いているので、後ほどご説明する。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> • 毎年やっている補助金と連動した計画が確保維持改善計画である。 • 来年度やるのは根幹となる弥富市地域公共交通計画の見直しである。それは令和6年、7年の2カ年かけて見直しをしていくということである。 • ほかにいかがか。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> • 確認だが、計画期間と計画の見直しの関係だが、6年度、7年度で見直しをするということはよいが、現状の計画は3年度からの5カ年で、そうすると8年までである。最後の1年間は何をやるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> • 令和7年度末までである。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> • 計画期間は令和3年4月から始まっているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> • 計画は令和3年3月からのスタートになっている。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> • 令和8年3月までということか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> • そうである。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> • ほかによろしいか。アンケート調査、住民意見交換会を実施していく

	ということである。
小林委員 (弥富市女性の会)	・南部のほうはデマンドが失敗ということであるが。
山崎議長	・失敗ではない。
小林委員 (弥富市女性の会)	<ul style="list-style-type: none"> ・事実失敗である。丸い土地ならばうまくいったのだろうが、南部は距離がある。南部の南と東ではずいぶん距離がある。 ・北部と東部をやればうまくいくのではないか。それを踏まえてきんちゃんバスと北部・東部はデマンドで走らせるという計画をやってみて、その後でバスとデマンドを同時に走らせる。南部は駅からきんちゃんバスを走らせ、北部と東部はデマンドと行けば予算的にも、国庫の補助金はゼロであるので、どう考えても何年か先には、弥富市はなくなるのではないかと個人的には思う。ある程度予算を抑えるためには実験をしてみないとわからないので、実験的に北部と東部をやってみて、後で考えればいいことではないか。あとはタクシー券を配るとかになってしまいが、1度実験的に北部と東部を走らせてみてから、その後考えればよいと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今いただいた意見を踏まえて計画の見直しに反映させていただきたい。 ・ほかにはよろしいか。予算(案)、事業計画(案)はご審議いただくものである。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。案を取り、事業計画、予算として、これに基づいて来年度進めていただきたい。

4.議題

(3) その他

山崎議長	・(3) その他について、事務局より説明をお願いします。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・その他として2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をご覧いただきたい。令和6年2月までのデータを集計している。 ・1ページ、乗車人員の推移について、前年度2月までの実績に対する比率だが、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19%、東部ルートは約21%、北部ルートは約4%増加している。 ・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。 ・2ページ目、1日当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便当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る。 ・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、10月から1月にかけて減少傾向であったが、2月に利用者が回復している。

	<ul style="list-style-type: none"> ・次にルート別の月別乗車人員の推移について、4 ページ、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 1.04。 ・5 ページ、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 1.19。 ・6 ページ、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 1.21 となっている。 ・以上で、参考資料 1 の説明を終わる。 ・当日配布資料の令和 4、5 年度地域公共交通確保維持改善事業の 2 次評価についてをごらんいただきたい。裏面に 2 次評価を書いている。 ・評価できる取り組みとしては、市内在住の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について、この取り組みをきっかけにして保護者の送迎からバスによる通学への移行が進み、公共交通の利用促進や保護者の負担軽減につながったことを評価する。 ・2 つ目として、無料お試し乗車券の配布による新規利用者の掘り起こしや、75 歳以上の高齢者に対する無料パスカードの配布など、継続的にバスの利用促進に資する取り組みを行っていることを確認した。 ・また期待する取り組みとしては、公共交通網の再編に向けては各施策との役割分担、広域移動を対象とした公共交通との接続など、連携を意識されながら検討を進められることを期待する。 ・2 つ目として、第 3 期社会実験のチョイソコやとみの利用状況について、想定より利用が伸びなかったと受け止めたのであれば、その理由等について深掘りや考察を進め、今後の知見として活用されることを期待する。 ・お試し無料乗車券の配布により新規利用者の獲得につながったが、その後、バスを利用するといった行動変容につながっているかどうかの検証に取り組まれることを期待する。 ・事務局からの報告事項は以上となる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今その他として報告があった利用実態調査の結果と運輸局の第三者評価に関して何かご意見、ご質問があればいただきたい。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・上局の中部運輸局でこちらの評価をさせていただいた。 ・補足だが、評価できる取り組みというところで、全体的には交通弱者に対する洗い出しとフォローの部分が評価されていると思う。 ・1 つ目は、最後の部分に「評価します」と書いてある。2 つ目は、「確認しました」と書いてある。評価はすごく良いというイメージである。「確認しました」は、すごくではないが、やっている、ちょっとよいというイメージである。1 つ目は新しくやっている内容で、2 つ目は継続案件というところで、その差がついたと思う。 ・引き続き交通弱者に対してどういった方が弥富市内にいらっしゃるかというところを洗い出していただき、そのフォローを継続して行うようお願いする。 ・期待する取り組みのところで、資料 1 のほうでタクシー協会の多田委員からご指摘があったが、連携というところは大事にしてくださいというお話だったと思うが、概ねそういった話が期待している。

	<ul style="list-style-type: none"> ・1つ目のところで、各施策との役割分担のところが明記されている。タクシーだけがすごく儲かっていけない。それがバスにどのように影響してしまうのかということと、逆もそうである。そういったところを気にしながら役割分担、今後北部・東部での実証実験を行いつつ、そういったところを意識しながら既存の路線との連携を検討いただければと思う。 ・2つ目のところに、利用が伸びなかったということだが、だからまずかったということではなく、その結果をどのように生かすかということが大事である。実証実験なので、資料の中で分析していただいていると思うが、その結果、何がいけなかったのか、何が逆によかったのか、それをどのように生かしていくかということを経営して検討いただき来年度につなげていただければと思う。引き続きよろしく願います。
<p>多田委員 (名古屋タクシー協会)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者の団体から補足する。いろいろご説明をいただいたが、タクシー事業は商業ベースの輸送である。株式会社、民間事業者がやっているわけなので、儲かったらいけないという話は絶対にならないと思う。そのことだけは強く指摘させていただく。 ・必要なのは、タクシー事業者とバス事業者、住民利用者、市とどういう形でどういう連携をするのが一番いいのか。その中でそれぞれが利益になるようなことを考えていただければよい。 ・タクシー事業者はボランティアではない。そのことだけははっきりと意識していただきたい。
<p>山崎議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業がどんどんなくなる、廃業してしまう人が出てきている。それによって地域を支えるデマンド交通を受託してくれる事業者もいなくなってしまう。公共交通がなくなってしまうという地域が問題になっている。タクシー協会が言われたことは、矛盾しているような面もある。公共的なサービスだが、私企業である。儲けがなければやっていけない。そこをうまくバランスを取って、それぞれの役割分担という話が岡本さんからあったが、そこをしっかりと意識しながら整理して、市全体がよくなるような方向に持っていけるとよい。意識してやっていただきたい。 ・ほかはよろしいか。 ・その他として、国交省のプレスリリースについて願います。
<p>岡本委員 (愛知県運輸支局)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ライドシェアの話が出ていると思うが、自家用車活動事業がライドシェアの施策に関することになる。 ・直近でタクシー協会のご協力を得て、どこの地域でどれくらい台数が足りないかを調査させていただいた。 ・読み上げると、「昨年12月に決定されたデジタル行財政改革会議の中間とりまとめにおいて、タクシー事業者が運送主体となって地域の自家用車、ドライバーを活用し、タクシーが不足する分の輸送サービスを提供すること。(道路運送法第78条第3号に基づく制度の創設)が決定された。今後タクシーが不足する地域・時間帯におけるタクシー不足状態を道路運送法第78条第3号の公共の福祉のためやむを得ない場合であるとして、地域の自家用車の一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを可能とする許可を行っていく予定です」ということで、これは78条第3号の中に、国の許可を得た上で、やむを得ない事

	<p>情があって、期間や地域を特定している場合に限って自家用車を使つての有償での運送サービスができるというもので、今般ライドシェアと呼ばれるものがそれに当たるということで整理されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回調査させていただいた結果が裏面にある。営業区域ごとの不足車両数ということで、名古屋交通圏のところを見ていただきたい。金曜日の16時～19時、87%、土曜日の0時～3時台が67%、パーセントというのは、不足車両数＝マッチング率90%を確保するために必要な車両数ということで、例えば10人乗りたいというお客さんがいらっしやっただとして、提供できるのは9名分までという、そのパーセンテージであるが、例えば金曜日の16時～19時では100人いたとして、87人しか対応できない、そんなイメージである。90%に行くために足りない台数はこの時間帯で90台と190台とされた。 ・これは結果の報告であるが、今後、直近の話になるが、恐らく今日この台数を各事業者のライドシェアを希望される事業者に配分、会社になるのかグループ会社としてになるのかわからないが、何台自家用自動車を活用した事業に使っていいということが決められる予定である。直近の情報としてお伝えする。 ・これ以外の話で恐縮だが、今年度、道路運送法の改正がかなりされた。10月1日では公共交通会議と運賃協議会の話があったり、何が許可が必要で、何が許可が必要ないかといった通達も改正されている。情報提供は既にさせていただいていると思うが、自治体に有用な活用方法もあるかもしれないので、個別に何かこういったことをやりたいということがあれば自治体だけでなく、自治会でも結構なので、ご相談いただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー協会の多田委員のご発言の後に、その流れの中で自家用車活用事業に係る運営区域ごとのタクシーの不足車両公表という国のプレスリリースがあったという報告である。 ・タクシーの車両自体が今足りなくなってきた。規模が縮小されて、廃業する人たちも出てきて不足してしまったということである。しょうがないから白ナンバーの自家用車で人を運ぶことを認めていこう。ただしそこにもまだまだタクシー事業者がそのまま消えてなくなるとは困るので、タクシー事業者がしっかり管理しながら白ナンバーでの運行を認めていくということが動き出していくということである。 ・いろいろな流れがあるので、そういった流れに乗り遅れないように、弥富の中でこれをうまく使いながら施策を打っていきとよい。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・ライドシェアはどのようなものかというのはなかなかよくわからないというところもあるので、補足する。 ・いわゆる米国型ライドシェアは配車アプリのマッチング事業者がプラットフォームとなって、一般のドライバー・車と利用者を結びつける役割をしている。その中においては、ドライバーは運送責任を負わない。これが一番の問題だということで、国土交通省で国会の議論の中でこういう回答がされている。要するに委託型契約、委託型ということで、マッチングは提供するが、その責任は負わないというのがプラットフォームであり、運転者が責任を負うという話である。先ほどの話は訂正させていただく。 ・そういう中であって、確かに地域ではタクシーを呼んでもなかなか来な

	<p>い。一部の地域、観光地であるが、北海道のニセコは代表的に言われているが、冬の間、とんでもない外国人旅行者が来る。まちの人口の2倍も3倍も来る。こんなところで既存のタクシー事業者は配車ができない。無理な話である。その部分のギャップをどうしたらいいか。それを自家用車を活用して一般のドライバーにも頑張ってもらえることができれば、それは1つの方法としてありではないかということで、国土交通省はタクシー事業者が運転者を雇用してタクシー事業者の指導教育の中で安全運行に配慮する中で自家用車の活用を認めていくという78条3号の新しい制度が4月から始まるとご理解をいただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この地域であるが、裏面を見ると、全国で4箇所であるが、国交省の説明によれば、配車アプリのデータの整理ができた地域から順次やっていくということで、この後にもまだ続く予定があるそうである。それは私どもでもよくわからない部分がある。 ・金曜日の16時台～19時台、87%ということで、あと3%足りないという話であるが、本当にここに自家用車の投入が必要かどうか。タクシーの配車を少し増やせば、16時台～19時台であるから晩ご飯を食べる時間を少し後にするのか前にするのか、たったそれだけのことでこの3%は十分クリアできる数字であると私どもは考えている。 ・0時～3時台は深夜の時間帯である。67%ということで、この部分は問題はあるかもしれない。とは言え、弥富市では日本型のライドシェアが本当に機能するかどうかということを考えたときに、深夜の時間帯に外出される方は飲み屋に行った方々だけだと思う。あとはごくまれにある深夜の急病、急患、救急車が来てくれない、こういったときに困ってしまうというのがよくあるケースだと思うが、そのために自家用車のドライバーがここで仕事をして収益を上げることができるかと言ったら、できない。これはどうなるのかということになると、名古屋の中心部が主な市場になる。そのようにご理解をいただきたい。 ・もう1点、支局の説明にはなかったが、78条には2号がある。2号は専門的なことになるので説明を簡略化させていただくが、ここがミソになる。要するに交通空白地帯で、地域公共交通会議で自家用車を活用した有償運送ができるということが言われている。その1つが、自治体が行われる交通空白地帯対応の自家用有償運送、もう1つが単独では公共交通を利用できない方々に対する福祉有償運送。弥富市は福祉有償運送の制度をこの協議会の中で運用されている。この2つが78条2号に該当する。従来は非営利の事業として行われていた。それでは実費が賄えないということで、全国からいろいろな声をいただく中で、実費が賄えるようにしようということで、タクシー運賃の8割までという方針が示されて、さらには株式会社でも参入ができるような仕組みが今検討されようとしている。最終的にはもう少し時間がかかるかもしれないが、そんなに遅くないと思う。4月にはオープンになるような気がしているが、私どもでは情報を持ち合わせていない状況である。 ・78条3号は名古屋市が中心になると思う。問題は78条2号を使ってどうやったらこの地域の皆様のご協力を得ながら、またタクシー事業者が管理するような形の中での自家用有償運送が地域の足の確保につながるのかどうか、この検討が重要だと思う。 ・資料1と資料3の中で、北部地域のオンデマンドの話が出てきたが、選
--	--

	<p>択肢はそれだけではないということも合わせてご理解をいただきたい。タクシー事業者に協力を求めているということはあるが、タクシー事業者にも問題がある。ドライバー不足である。そういう中で何が可能になるかということ全体を考えていかないとうまくいかない。これが地方の現状ではないだろうか。名古屋市とは、需要、ニーズ、需給のバランスは全く違う。この地域に合ったものを考えていただく、これが趣旨になっている。その1つが78条3号である。これだけの説明では皆さん方は何のことかさっぱりわからないというのが現実だと思う。ぜひそういうことを弥富市にも勉強していただき、私もでもいろいろな提案ができることがあると思うので、ぜひよろしくお願いしたい。</p>
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者側からの見解、ご意見であった。 ・大事なことをいろいろ言われたので、何かやりたいと地域が言ってきたときに、タクシーを使うとか、タクシーではなくて白ナンバーでこういうことができるとか、そういうことをきちんと行政側が交通整理してあげられるようにしておく、しっかり勉強しておく必要がある。 ・市民代表の伊藤さん、ライドシェアという言葉は聞いたことはあるか。
伊藤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・聞いたことはある。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今議論されているのがライドシェアで、要は白ナンバーである。ウーバーイーツは食べ物を一般の人が運ぶ。アメリカではウーバーという形で、一般の人がタクシーのように人を運ぶことが普通にやられている。日本でもタクシー事業者の管理のもと、タクシー事業者と関わりながら一般のドライバーが人を運ぶようにやっけていこうという動きがある。こういうことは若い人は結構抵抗なく使われたりするが、そういうサービスがあったらどうか。
小林委員 (弥富市女性の会)	<ul style="list-style-type: none"> ・今問題になっているスキー場で飛騨の高山に飛行場からやっているのがあるというのはテレビでよくある。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・それとはまた違うのだが、新たにやっけていけるような形にしていこうというところである。
小林委員 (弥富市女性の会)	<ul style="list-style-type: none"> ・それは闇でやっているのだが、こういうものであればタクシー会社に籍を置くとか、許可をいただくということであればOKなのかなと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・きちんと法律に基づいてやっけていくということができるようになるということである。 ・伊藤さん、どうか、抵抗はあるか。こういうものを使うのに安全が問われるところがある。プロのドライバーであれば事故を起こさないが。
伊藤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・もし事故が起きたらどうなるかと思った。弥富市もファミリーサポートがあつて、お迎えに行ってもらえたりあると思うが、お母さん同士だと安心感があるが、誰も知らない人、本当にこの人はちゃんと契約しているのかとか、そういうことが気になる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・利用される方からするとそういう面も気になるところがあるということかと思う。
八木委員	<ul style="list-style-type: none"> ・一般市民に交通の組織を意識させるという意味で、1戸当たりの会費をもらったかどうかと思う。

(弥富市区長代表)	
山崎議長	・住民の方から会費を取ることか。
八木委員 (弥富市区長代表)	・金額は今の段階では言えないが、公共交通協力費という形で取っていただくというのも意識させる1つの手段ではないかと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・すごくいい意見だと思う。実際にほかの地域ではそういうことをやっているところがある。自治会費として集めて、それでタクシー事業者と契約して、それを使う方は500円払い、足りないところは自治会費で集めた分で賄うというやり方をしている事例もある。そういうやり方も行政側で検討し、さらに足りない部分は行政が負担するというやり方もある。 ・今日は一通りこれで議題は終わった。よろしいか。 ・以上となるので、事務局に進行をお返しする。
5. 閉会	
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・今回にて令和5年度最後の協議会となる。委員の皆さまには、今年度計4回の協議会にご協力いただき、ありがとうございました。 ・来年度も本協議会については継続する。引き続きよろしく願います。 ・次回令和6年度の第1回協議会は6月25日、14時からを予定している。改めてご案内するので、よろしく願います。 ・以上で、令和5年度第4回弥富市地域公共交通活性化協議会を終わる。今後ともご協力賜りますようお願い申し上げます。
	以上