

令和3年度第1回「弥富市地域公共交通活性化協議会」 議事録

日時：令和3年6月21日（月）

午後2時から

場所：弥富市役所本庁舎3階 大会議室

○議 事

1.開会

事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none">・ただいまから、令和3年度 第1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、20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ご報告する。・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、安藤弥富市長よりご挨拶をいただく。
安藤市長	<ul style="list-style-type: none">・本日は令和3年度第1回となる弥富市地域公共交通活性化協議会にご出席いただきありがとうございます。・平素は本市の交通行政に対してご支援、ご協力をいただき心より感謝を申し上げます。・お手元に市長名で委嘱状をお渡しした。これから2年間、委員の皆様のお力を借り、よりよい交通のあり方等を検討してまいりたい。よろしくお願ひ申し上げます。・新型コロナウイルス感染症だが、昨日緊急事態宣言が解除された。弥富市ではまん延防止等重点措置も発出されることなく、またこのところ感染者も出ることなく推移している状況である。・ワクチン接種は順調にきている。若い世代に少しでも早く打っていただけるよう前倒しができないか検討している。若い方についてはもうしばらくお待ちいただきたい。・公共交通だが、今年9月から南部では通勤・通学の方にご利用いただきやすい方法として急行便の社会実験を進めたいと思っている。この実験により南部の方が通勤・通勤でご利用いただき、好評であれば急行便を中心としたバスのあり方も検討していくのが1つではないかと思っている。・資料でも提出しているが、純粋な運賃収入が400万ほどである。1億円を超える事業の中で運賃収入が400万というのは、市としてもいつまでもこの状況を放っておくわけにはいかない。抜本的な改革が必要であると認識している。協議会においてもしっかりと現実を見ていただき、ご提案をいただければ幸いである。

	<ul style="list-style-type: none"> 山崎先生にはお世話になる。慎重にご審議賜ることをお願い申し上げ、挨拶とさせていただきます。
--	---

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)	<p>会議資料の確認をする。</p> <p>事前にお送りした資料として、</p> <ul style="list-style-type: none"> 資料1：弥富市地域公共交通活性化協議会委員名簿 資料2：令和2年度弥富市地域公共交通活性化協議会決算書 資料3：令和4年度地域公共交通確保維持改善計画（案） 資料4：無料お試し乗車券について 資料5：バス停名等の変更について 資料6：南部地域における急行バス社会実験運行について 参考資料1：弥富市地域公共交通活性化協議会規約 参考資料2：利用者実態調査結果 参考資料3：令和3年度弥富市地域公共交通活性化協議会事業計画及び予算 参考資料4：活発で良い議論ができる会議のために <p>また、本日机の上に、</p> <ul style="list-style-type: none"> 配席表 委嘱状 令和2年度弥富市地域公共交通活性化協議会決算書 障害者手帳アプリ ミライロ ID の資料 フラットファイル <p>をお配りしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 参考資料1の弥富市地域公共交通活性化協議会規約は赤字の部分について変更がある。変更箇所は、P.4の附則の施行日、P.5の愛知県の組織名の変更、第5号一般旅客自動車運送事業者及び関係団体の職員として、名古屋近鉄タクシー(株)営業部長様を追加しているのでお知らせする。 名古屋近鉄タクシー株式会社様には、今後の再編の検討に当たって、タクシー事業者のご理解とご協力が大事になってくることから、今年度より新たに委員に加わっていただいている。よろしく願います。
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> 皆様の席へ委嘱状がある。令和5年3月31日までの概ね2年間、地域公共交通活性化協議会の委員としてさまざまな立場からご意見を頂戴し、ご審議をいただき、お力をお借りすることになる。よろしく願います。 今後は会議の中で必ずご発言いただこうと考えている。本来であれば一人一人に自己紹介をいただくところであるが、コロナ等の関係、また時間の都合上、名簿と配席表に代えさせていただきます。

4. 議題

(1) 役員の選任について

事務局	<ul style="list-style-type: none"> 議題（1）に入る。会長は協議会規約第6条第2項の規定により、安藤市
-----	---

(藤井課長)	<p>長に願います。</p> <ul style="list-style-type: none"> 副会長、座長、監事については、協議会規約第6条第3項の規定により、令和3年6月1日付で会長である安藤市長に指名をいただいている。 副会長は弥富市副市長、村瀬委員、座長は豊田都市交通研究所、山崎委員、監事は区長会会長、百合草委員、女性の会代表、服部委員となっている。 これより、議事、会の進行を座長の山崎委員に交代する。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 公益財団法人豊田都市交通研究所で研究員をやっている山崎と申します。 弥富の会議は10年以上委員をさせていただいている。公共交通のことを議論する会議はどここの市町にもある。市民が参加して、よりよい公共交通を作り上げていこうということが趣旨である。ここで協議することによっていろいろな手続きが簡単になったり、みんなで決めたことだからということで運輸局、行政側の方々もそれを認めてくださるという仕組みになっている。 こういう会議は大学の先生が入られて座長という立場で会議を仕切られたりしているが、ほとんどの市町にこういう会議があるので大学の先生も大変である。私のような者にも声をかけていただいて、弥富市に関しては10年以上関わらせていただいている次第である。よろしく願います。

4. 議題

(2) 地域公共交通活性化協議会について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 今日は議題が8つある。この中で「審議事項」と書いてあるところはこの協議会で協議し、皆さんが賛成したことを残しておく必要があるものである。 地域公共交通活性化協議会について、事務局の資料説明を願います。
事務局 (富居)	<p>○参考資料4説明</p> <ul style="list-style-type: none"> 弥富市地域公共交通活性化協議会の開催に当たり、参考資料4として、国土交通省中部運輸局から発行されている「活発で良い議論ができる会議のために」を配布している。 P.2、地域公共交通会議は、弥富市の場合はこの協議会に当たる。地域にふさわしい公共交通を作りあげていくために、住民、交通事業者、行政など、関係者みんなで話し合っ決めて場となっている。 P.3、P.4は、それぞれの立場における役割がわかりやすく簡単に整理されている。住民代表を例に見ると、「日ごろから感じている、利用する上での課題や困ったこと、地域の視点から公共交通に関する課題や必要な取り組みを提案」とされている。日ごろから感じていることや疑問に思うこと、よくわからないことなど何でも積極的にご発言いただきたい。 愛知運輸支局の鈴木様からお話をいただきたい。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> 出席者の名前は山内になっているが、県内いろいろなところに会議があり、事務局のほうからも誰が委員なんだという話があり、支局も複数人で対応しているので、本年度から窓口を統一する形で、委員は山内とな

	<p>っている。出席者については今までどおり地区ごとに担当を振り分けているので、弥富市の場合は私が出席する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務局から「活発で良い議論ができる会議のために」をご紹介いただいたが、もともと道路運送法内に地域公共交通活性化再生法があり、その中にこの協議組織が定義されている。その法律の特例を受けるためにこの協議会がある。今日の議題にあるが、地域公共交通確保維持改善事業という補助金の制度を受けるためにはこの協議会で議論するという立て付けになっている。法律の特例とお金のほうの特例を全部ここの協議会で受け止めていただいている。 ・この会議で決めてもらった後、交通事業者さんから決まった事業の内容について運輸局のほうに申請があり、それに基づいて処理をさせていただくという立て付けになっている。 ・リーフレットを作った年度は28年3月となっている。27年度であるが、26年11月に活性化再生法の改正があり、さらに令和2年11月に活性化再生法、道路運送法の改正があった。ここに書いてあることについては変わっていない。「全国の地域公共交通がいま大ピンチです」というグラフが古いところはあるが、それ以外は現状と変わらない。ご参考に見ていただきたい。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・この議題については以上となる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局と愛知運輸支局から資料の説明をしていただいた。 ・ご質問があればいただきたい。よろしいか。 ・初めての会議ということで説明をしていただいた。

4. 議題

(3) 令和2年度収支決算について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・審議が必要な事項となっている。(3) 令和2年度収支決算について、事務局榎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2年度弥富市地域公共交通活性化協議会決算について、資料2をもとにご報告する。 ・資料2、P.1の決算書については、書式を修正した当日配布資料をご覧ください。書式の修正箇所としては、補正増減額を追加し、予算差引額を比較増減額とし、決算額－予算額の値を記入した書式に修正している。 ・まず決算書について、款・項・目、予算額、決算額の順にご報告する。 ・歳入。 <ul style="list-style-type: none"> ・1款、負担金、予算額、1億500万円。決算額、9919万4131円。 ・4款、諸収入、1項、預金利子、予算額、1000円。決算額、1円。 ・2項、雑入、予算額、552万3000円。決算額、801万8000円。 ・計、予算額、1億1052万4000円、決算額、1億721万2132円となる。 ・歳出。

	<ul style="list-style-type: none"> ・1款、総務費、1項、総務管理費、1目、会議費、予算額、1万円。決算額、0円。2目、事務局費、予算額、4万円。決算額、7480円。 ・2項、諸費、予算額、801万9000円。決算額、801万8001円。 ・2款、事業費、1項、事業推進費、1目、事業推進費、予算額、1億150万4000円。決算額、9886万9720円。2目、広報公聴費、予算額、95万円。決算額、31万6931円。 ・3款、予備費、予算額、1000円。決算額、0円。 ・計、予算額、1億1052万4000円。決算額、1億721万2132円となる。 ・詳細については備考欄を参照いただきたい。 ・次にP.2の運行事業費について、委託契約額、9402万800円。運賃収入等が401万1580円。契約額から運賃収入等を差し引いた9000万9220円が事業費となっている。 ・また次ページには、これまでの各年度のバス運行経費などについて整理をしている。 ・運行経費は、平成28年12月の蟹江警察署バス停の新設や人件費等の上昇により増加傾向となっていた。 ・昨年度からのコロナ禍により、利用者が2万人程度減少した影響もあり、収支率は4.3%と、これまでで最も低い値となっている。以上で説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・続いて監事の百合草区長会長に監査結果を報告いただく。
百合草委員 (弥富市区長会)	<ul style="list-style-type: none"> ・6月3日、朝9時から服部監事とともに監査をさせていただいた。ご報告申し上げます。 ・ただいまご報告があった決算について、諸帳簿、通帳、関係書類等、監査をさせていただいた。いずれも適正に執行され、報告のとおり相違ないことをご報告申し上げます。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ただいまの説明と、監査結果の報告をいただいた。これに関してご質問があればお願いします。よろしいでしょうか。 ・この協議会の決算ということで審議いただき、承認いただく必要がある。 ・こういった会議は、異議なしの声で決まってしまうことが普通ではあるが、私の方針としては、公共交通のことは全会一致で全員が賛成の意思を表明していただきたいという思いがあるため、挙手いただいている。 ・議題(3) 令和2年度収支決算について、承認いただける方は挙手をお願いします。
委員一同	(異議なし)《承認》
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・承認いただいた。

4.議題

(4) 令和4年度地域公共交通確保維持改善計画(案)について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・次第(4) 令和4年度地域公共交通確保維持改善計画(案)についてだが、まだ令和3年度が始まったばかりであるが、令和4年度の計画ということである。確保維持改善計画は10月が年度始まりになっている。今年の10月から令和4年度となる。
------	---

	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局より説明をお願いする。
<p>事務局 (富居)</p>	<p>○資料3説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度地域公共交通確保維持改善計画案について、資料3をもとにご説明する。 ・一定の要件を満たし、この「地域公共交通確保維持改善計画」に位置づけられた路線については、「地域公共交通確保維持改善事業」の運行補助を受けることが可能となる。 ・地域公共交通確保維持改善計画にはさまざまな添付様式・資料があるが、ここでは、P.6までの計画のほか、資料末尾に表1として弥富市内で運行する運行系統を一覧で整理したものを添付している。 ・運行系統はきんちゃんバスの北部、南部、東部の3つのルートに対し、起点、経由地、終点の違いでより詳細に区分したものとなっている。全部で17系統を運行している。 ・なお、確保維持改善計画の計画年度は10月から翌年9月までを1ヵ年としている。 ・P.1、計画の内容について説明する。 ・まず、「0. 地域公共交通確保維持改善計画の名称」は「弥富市地域公共交通確保維持改善計画」とする。 ・次に「1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」についてだが、弥富市内の公共交通網は、飛島公共交通バス蟹江線が地域間幹線系統として、蟹江線に接続する東部ルートがフィーダー系統として国庫補助を受けて運行しており、きんちゃんバス全ルートが近鉄弥富駅で、北部ルート及び東部ルートは佐古木駅でも鉄道と接続している。 ・計画の目的としては、平成28年3月に策定した「弥富市地域公共交通網形成計画」に基づき、まちづくり等の上位・関連計画と連携するとともに、地域特性や利用者特性に応じた継続的な改善を行い、使いやすく環境にもやさしい地域公共交通として確保・維持することを目的としている。 ・なお、「弥富市地域公共交通網形成計画」の基本理念を踏襲した「弥富市地域公共交通計画」を令和3年3月に新計画として策定しており、引き続き確保・維持に努めるものとしている。 ・計画の必要性については、利用者で最も多い高齢者などの交通弱者の交通手段確保として確保・維持していくことのほか、「弥富市地域公共交通計画」に基づき、今後も市内のバス運行の改善・充実のため、ニーズに即したダイヤの見直し、隣接する自治体との連携等の検討を行い、併せて地域公共交通確保維持事業により、鉄道や飛島公共交通バスなどの幹線に接続し、市民生活と地域を支えるフィーダー系統として確保・維持していくことが必要である。 ・次にP.2、「2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」として、事業の目標は、「弥富市地域公共交通計画」における目標に基づくものとして①から⑤の目標を掲げている。

	<ul style="list-style-type: none"> ・また、事業の効果としては、「弥富市地域公共交通計画」に基づく取り組みの推進により、コミュニティバスの運行を維持することが可能となり、高齢者等の通院や買い物等の市民の日常生活に必要な移動手段が確保され、高齢者等の外出が促進される。また、市内鉄道との接続により、名古屋方面をはじめとした通勤・通学や買い物に対応する公共交通ネットワークを構築することができ、クルマに過度に依存しない社会の構築にも繋がる。 ・次にP.3、「2の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」については、「弥富市地域公共交通計画」に基づき事業を実施するものとする。 ・次にP.4、「4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者」について、現在のシステムの概要や時刻、運行事業者の決定方法について記載している。 ・次に「5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者」は弥富市となっており、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。 ・「6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称」は三重交通株式会社とする。 ・次に、7から11については該当なしとなっている。 ・次にP.5、「12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」について、所定の様式に従い別途整理しているが、ここでは説明は割愛する。 ・13から16については弥富市は該当なしとなっている。 ・「17. 協議会の開催状況と主な議論」として、令和2年度の協議会開催状況と、今回の協議会開催について記載している。 ・令和2年12月24日、第3回弥富市地域公共交通活性化協議会（書面決議）と記載しているが、第3回協議会を実施し、買い物支援サービスについての承認のみ書面決議を行ったので、訂正する。 ・次にP.6、「18. 利用者等の意見の反映状況」については、協議会構成員に、住民または利用者の代表が参加していることや、弥富市地域公共交通活性化協議会の場で検討協議した結果を踏まえて本計画を策定している旨を記載している。 ・「19. 協議会メンバーの構成員」として本協議会の構成員を記載している。 ・本計画については、現在も運輸支局と記載内容について調整を続けており、この会議の場では概ねの記載内容の確認と、今後、計画提出までの調整を事務局に一任していただきたく、ご審議をお願いしたい。以上で説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・こういった形で令和4年度にどんな取り組みをしていくかきちんと計画を作って運輸局に提出するというので、地域内フィーダー系統という路線に位置づけられる路線で国庫補助をいただくという流れである。 ・ご意見、ご質問があればお願いします。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・今年度から公募委員として参加する。 ・計画案や協議会の目的と目標を確認したい。書いてはいただいているが、

	<p>文章が長いのでよくわからない。総花的で、誰に対してどんな効果というところが見えにくい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域交通を確保・維持するということなので、やめることは考えていないということは理解するが、どうしていくかというところで、必要性のころでは高齢者が大事と言いつつも、目標のところでは事業の効果とか、高齢者に絞ればいいのか、それ以外にも視野を広げなければいけないのか。利用者を増やそうという目標を掲げている以上、高齢者だけではない。目的と目標は具体的にわかりやすい表記はないのか。 ・この会は、メンバー全員が納得して目的に合っていることを議論するほうが時間が限られている中なので効率がよい。そこをまず共有したい。
<p>鈴木委員 (愛知運輸支局)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通確保維持改善計画は補助金の計画であるため、すべてをここには書いていない。 ・ここに書かれている目的、必要性は、地域公共交通確保維持事業に係る目的、必要性である。補助金を使う上で何が大事かというポイントに絞って書いてある。補助金の必要性をここに書いてもらっている。このバスが必要ということではない。そのことは3月までに作成した地域公共交通計画に書かれている。 ・山崎議長から補助事業の年度が違うという話があったが、4年度と書いてあるのは、4年度に支払いをするので4年度になる。会計年度上、4年度となる。10月から来年9月までに補助金の対象となる路線で、そのためにこういうことをするので補助金をくださいということである。 ・公共交通計画のほうはこの市町もそうだが、4月～3月の会計年度でやられることが多い。先ほどの議事の決算は4月～3月である。三重交通の計画も4月～3月である。半年のずれがある。本当は10月～9月の分と4月～3月の目標のところ、P.2の(1)事業の目標のところ目標①として数字が書いてあるが、これが公共交通計画のほうと一緒にしている。ここで言っている令和2年度、3年度、4年度というのは、10月～9月までで切ったときにこの数字でいいのかという議論はあってもよいと思うが、公共交通計画と補助金の計画とあまりにも乖離をするような数字をやったところで説得力がなくなってしまう。そういう意味で「※4月から4年3月を決算年度としている」という注釈をつけて、公共交通計画と目標については揃えられたと理解している。 ・補助制度上は10月～9月のところで事業評価を毎年度行う。今年度評価の対象となるのは前年の10月から今年の9月までの分を今年度末に評価する。本当はそのスパンでこの目標値を見て乖離があるかないかという話をするのだが、昨年度ぐらいからコロナウイルスの影響で利用者数が落ち込んでいたり収支率が悪くなっていたりというのがあるので、本当はそれを加味した上で事業評価をやるのが筋だと思うが、今の時点で令和4年の分をその議論をしても来年度がどうなっているか検討がつかないところであるので、できれば今年度の様子を見ながら目標値については評価のときに説明ができるような形に持っていったらえればよいと

	<p>思っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いずれにしてもこれは補助金の計画なので、そういう観点で漏れがないかどうかチェックいただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・支局から説明をいただいた。ご説明いただいたとおり、これは補助金をいただくための手続きである。 ・気にされているような目標、目的は計画書に書かれている。事務局から補足はあるか。今日冊子を配っていただいているので、また読み込んでいただくということでもよいと思う。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・今年度新たに委員になられた方に対しては、弥富市地域公共交通計画の冊子をお配りしている。こちらの冊子は令和3年3月に策定した今後5年間の計画になっている。これの策定を行う上で1年間調査を行い、その後1年間協議会を開きながら決めていったものである。 ・P.126から弥富市地域公共交通計画の記載がある。この中に実際何をやって、何が問題なのかがある。この後の議題にあるバスの急行便もその1つになっている。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・初めて委員になった。老人を代表して発言したい。 ・座長が弥富市に10年以上関わっているという話をされた。きんちゃんバスになる前は、三重交通バスが走っていた。きんちゃんバスになってからだいぶたつが、空で走っているとか、お客さんが乗っていないという話はよく聞いた。 ・こういう会議は毎年4回行われて、改善をされてきていると思う。今日も急行を走らせるという改善が出るようであるが、これまでの長い間にどんな改善がされたのかお聞きしたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・議題と外れてくる。計画書の冊子の中に経緯がある。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・計画書のP.24に、平成21年7月に協議会が発足してから、系統、ダイヤについて協議会を開催し、どんな形がいいのか、アンケートを取ったりして住民の声を反映して改善を重ねてきた。 ・この後、具体的に平成28年度からの人員の推移を説明する。昨今コロナで落ち込みもある。挽回していくような対策が必要だと思っている。概ねこんな感じで推移している。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・議題がいろいろあるので、計画書にお目通しいただき、疑問のところは事務局に後日問い合わせさせていただきたい。 ・ほかに令和4年度確保維持改善計画案に関してご意見、ご質問はあるか。よろしいだろうか。 ・表記の仕方などは今後運輸支局にご指導いただきながら修正が入るかもしれないが、現段階で出されたこの案は微修正が入ることもあり得る前提でご審議いただきたい。 ・承認いただける方は挙手をお願いします。
委員一同	(異議なし)《承認》
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ありがとうございます。事務局のほうで運輸支局と調整し、この計画の提出を進めていただきたい。お願いします。

4.議題

(5) 利用促進策について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策ということで、改善案の1つとして取り組んでいるものに関する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 4 説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策として、無料お試し乗車券について、資料 4 をもとにご説明する。 ・これまで 10 回にわたり実施し、利用者増の効果が認めれた無料お試し乗車券の配布について、今年度も実施する。 ・配布対象は昨年度と同様、市内全世帯に加え、小学生にも配布することを考えている。 ・配布期間は夏休み期間のほか、新型コロナワクチン接種の際の活用を念頭に、7月19日から10月30日までの3カ月半の期間を利用できる期間としたいと考えている。 ・裏面には過去の無料お試し乗車券の配布結果を整理している。 ・次の紙の表裏は今年度のサンプルとなる。 ・表面ではコロナ対策も含めた啓発を目的とした文言を記載し、裏面には簡単なアンケートを記載して、回答を無料乗車の利用条件としている。 ・アンケートの内容については例年と同じ内容に、問 5 の選択肢として⑤新型コロナワクチン接種を追加している。 ・問 3 で新規利用者数を把握するものとなっている。以上で説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・無料お試し乗車券は10回行っている。今年も実施するということである。 ・ご意見、ご質問があればお願いします。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・無料お試し乗車券は効果があるということで今年度も採用するということだと思うが、結果として配った数に対して5%ぐらい乗車いただいている。これは十分効果があると考えているのか。参考になる他市町村のデータがあるのか、一般的に統計上これぐらいあれば効果があると言えるのか教えていただきたい。 ・アンケートのQ6で「今後もきんちゃんバスを利用したいと思いますか」、ここが一番大事なところだが、利用したいと思うか思わないだけ聞いて、その理由を聞かないのはなぜか。ここにヒントが隠されているはずなのに、それを聞かないのはもったいない。面倒くさいとは思いますが、この声を聞かないことには本当の声はわからないのではないか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・新規利用者数としては確かに2桁であって、そんなに多くはないと感じるが、きんちゃんバスの利用者数からするとこの数でも着実に増えていくということで評価できると考えている。 ・アンケートのQ6だが、スペース上、難しいが、検討したい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・P.2に過去の実績が載っている。利用枚数と新規利用者数を毎年出している。大事なのは新たに使ってくれた人がどれだけいるかということかと思う。無料乗車券をやってどれぐらい新規で確保できたかというほかの事例が見当たらない。事務局から説明があったように、この数字が多

	<p>いことがいいのだろうが、ここまで増やせば納得できるとか、いい成績だという数値は見当たらないところである。</p>
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・ そうすると効果測定がわからなくなる。目標、目的を掲げた上で取り組まないと、結果がよかったのか悪かったのかわからないまま次年度また繰り返されていくことになる。1度結果に対してどうだったというのは分析して評価をした上で次をやるのかどうかというのが大事なのではないか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新規の数字については弥富市の地域公共交通計画の大きな目標にも入っている。概ね年に80名と目標を設定している。ここを基準として多い少ないということで効果測定をしていこうと考えている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の利用状況、目標からということである。よろしいだろうか。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 年利用80名の増加の適正さはどのように設定したのか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今までの推移から、その数値をこのぐらいとやっている。ほかの市町村の統計がないので、何で80名かというところは答えにくいところである。今までの結果から80名が妥当だろうとしている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ ほかの市町村がどうだからうちはどうだとか比較しても、まちのつくりや人口規模、年齢構成がいろいろあるので、難しいところだと思う。 ・ おっしゃるとおり、確かに客観的な数値で目標値を持つことができ評価できればよいと思うが、いろいろな市町がある中でどういう目標を持ってそこに向かっていくかということになっていく。 ・ 今後の計画づくりの中でそのあたりは十分考えていくべきことだと思う。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスの利用者は固定ではなく、ルートやダイヤを変えたときに離れていってしまうお客さんもいる。ひとたび変えると1年半から2年ぐらい定着するまでに時間がかかると言われている。お試し乗車券を弥富市さんはずっとやられているが、ここまで続けてやっている自治体はない。 ・ よくほかの自治体でやられているのは、1年半から2年ぐらい定着まで時間がかかるといふところがあるので、瞬間的に需要喚起する、もしくは落ち込んだときに、本当はこう使ってほしいのといふところを刺激するために使うケースが多い。 ・ できれば無料券を配布することによって効果測定をするということではなく、その後ろにある狙い、どういう人に使ってほしいのか、本当はこうやって使ってくれればもっと乗るのといふのが恐らく狙いとしてあり、そこに届いているかどうかといふところの確認は何かでできたほうがよいと思う。 ・ 例えばほかの市町でやられると、選挙とかそういったときに、できるだけバスをこの機に使ってくださいと煽ってみたり、イベントごとを挟んでやれるともう少し効果が出ると思うが、今こんな時期なのでなかなかそういう計画も難しいと思う。どちらかといふと、本当は使ってほしいのといふ人たちが使えているのかどうか、そこのチェックをしたほうがよいと思う。

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局、今のはよろしいだろうか。 ・今回もコロナの状況ではあるが、こういった形で裏面にアンケートがある無料お試し乗車券は、無料で乗れるのでアンケートにはご協力くださいという姿勢かと思う。 ・Q6は余裕があれば自由記述で理由を書いていただけるようにできればということである。 ・いただいたご意見を参考に事務局に任せてこれを実施するということがよろしいかどうか審議していただきたい。 ・この案で事務局に今日の意見を踏まえてお任せするということが、実施することに承認いただける方は挙手をお願いします。
委員一同	(異議なし)《承認》
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ありがとうございます。では、事務局で準備を進めていただきたい。 ・コロナの状況ということもあり、いつもより今回使用できる期間を長くしている。できるだけ新規の方がたくさん使っていただけるとよい。分析をしっかりしていただきたい。

4.議題

(6) バス停名等の変更について

山崎議長	・議題(6) バス停名等の変更について、事務局から説明をお願いします。
事務局 (富居)	<p>○資料5 説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停名等の変更について、資料5をもとに説明する。 ・バス停名の変更については、ピアゴ十四山店が閉店し、ドン・キホーテ UNY 十四山店として5月下旬に開店している。現在のピアゴ十四山バス停は店舗から離れているので、バス停名を信号交差点名の「鍋平」に変更するものである。 ・変更は、令和3年9月1日とし、北部ルート、東部ルートが対象となる。 ・裏面だが、イオンタウン内にポストコーンなど安全設備が設置されたことに伴い、これまでの駐車場内の運行ルートをできる限り減らし、より安全性を高めるために進入ルートを変更するものである。なお、この変更に伴う運賃・ダイヤの変更はない。 ・変更は令和3年10月1日とし、全ルートが対象となる。 ・図に示しているが、現在のルートは緑の点線ルートとなっており、これを赤色の線のルートに変更する。また、イオンタウンをはじめとした関係機関との事前調整も行っている。以上で説明を終わる。
山崎議長	・バス停名等の変更について、ご意見、ご質問があればお願いします。
鈴木委員 (公募委員)	・せっかくバス停名が話題になったので追加で提案だが、東部ルートに十四山総合福祉センターというバス停名があるが、そこは三ツ又池公園である。バス停名としてはせっかく市が売り出ししている三ツ又池公園を市内外にわかるように併記するなり、工夫してはどうか。
山崎議長	・今回議題に上がっているバス停名ではないが、ほかのバス停に関してご意見をいただいた。事務局、いかがか。
事務局	・十四山東部ルートに関しては、目的地の多くが十四山総合福祉センター

(富居)	になっている。ということで十四山総合福祉センターという名称をつけている。今のご意見を踏まえて今後東部ルートの見直しがあるので、そのときに検討したい。
山崎議長	・市民代表の方にも、感覚的にどちらがしっくりくるかお伺いしたい。伊藤さん、いかがか。十四山総合福祉センターよりも三ツ又池公園のほうが市民に馴染みがあるか。
伊藤委員 (公募委員)	・東部はあまり詳しくない。
服部委員 (弥富市女性の会)	・確かにいい感じがする。
山崎議長	・そういう意見もあるということで、事務局のほうで地域の方に聞きつつ、一番市民に馴染みやすいものがよい。十四山総合福祉センターはお年寄りがお風呂に行かれるバス利用者が結構多い。目的地があそこになっているという印象はある。今後事務局で検討していただきたい。 ・ピアゴ十四山についてご質問、ご意見はあるか。よろしいか。 ・このバス停名の変更、イオンタウンへの進入ルート変更について、ご審議いただきたい。ご承認いただける方は挙手をお願いする。
委員一同	(異議なし)《承認》
山崎議長	・ありがとうございます。全会一致で承認いただいた。事務局で手続きを進めていただきたい。

4.議題

(7) 南部地域における急行バス社会実験運行について

山崎議長	・南部地域における急行バス社会実験運行について、この協議会でも過去2回案が出されて協議を重ねてきた。最終的な案になる。事務局から資料の説明をお願いする。
事務局 (富居)	○資料6説明 ・南部地域における急行バス社会実験運行について、資料6をもとに説明する。 ・南部ルートは乗車時間が長く、運行便数が少ないという問題があり、意見交換会でも数多くの意見が出されていることから、南部コミュニティセンターを拠点とし、通勤、通学需要に対応した市中心部への急行便の運行について社会実験運行を実施する。 ・乗車時間が長いという意見については、南部ルートは例えば右回りでは南部コミュニティセンターから近鉄弥富駅南口までの所要時間は、今回の急行便の所要時間は28分と2分しか変わらない30分だが、便数が少ないこともあり、左回りに乗車すると南部コミュニティセンターから近鉄弥富駅南口に行くのに、反対方向の南に向かい、いろんな地域をぐるっと回っていくことになり、所要時間は1時間20分程度かかることになる。そのような要因から乗車時間が長いというイメージにつながっているのではないかと考えられる。

- ・朝夕は南部コミュセンターから市中心部への急行便が運行されることにより、運行便数が少ないという問題の解消とともに、乗車時間が長いという南部ルートの印象も変えることができればよいと考えている。
- ・また、前回の協議会までも同様の資料でお出しさせていただいているが、朱書きの箇所が今回修正や追加した場所になっている。
- ・P.1中段の停車バス停についてだが、南部コミュニティセンター、愛知黎明高校、弥富市役所、近鉄弥富駅南口の4カ所を基本とし、実験3便、朝7時35分、南部コミュニティセンター発、近鉄弥富駅南口行きのみ弥富中学校バス停に停車する。
- ・P.6の次のページ、今回の社会実験のチラシ兼ポスター（案）だが、これまで南部コミュニティセンター、鍋田支所、弥富市役所、近鉄弥富駅南口という堤防道路を通るルートであったが、前回協議会での委員からのご意見や事務局でも検討した結果、少しでも早く安全に、定時性の高い急行便として中央幹線を真っ直ぐ運行するルートに変更した。
- ・愛知黎明高校の通学にも対応するとともに、雨天時などの弥富中学校への通学にも対応するため、朝の1便のみ弥富中学校に停車させたいと考えている。
- ・なお、乗り継ぎ利便性の向上や通勤・通学の送迎負担軽減のため、南部コミュニティセンターにおいてはサイクル&バスライド駐輪場、パーク&バスライド駐車場、コミュニティセンター内のロビー等をキス&バスライドのための待合所として開放する。
- ・愛知黎明高校においても、バス停に隣接する高校駐輪場の一部を開放し、サイクル&バスライド駐輪場として活用する予定である。
- ・裏面だが、社会実験として運行する急行バスは実験便として黄色で着色し、赤文字で表記して目立つようにしている。
- ・これまで南部コミュニティセンターに停まっていなかった便も含めた全便、南部コミュニティセンターに停まるようになる。
- ・南部コミュニティセンターから近鉄弥富駅南口方面行きについては、右側の南部右回りの時刻表になる。
- ・実験1便は6時20分、南部コミュニティセンター発となっており、通常便である南部2便の6時55分発を挟み、実験3便が7時35分発で、弥富中学校の停車、南部4便が8時10分発で、南部6便、南部8便、南部10便を挟み、実験6便が18時30分発、実験8便が19時50分発となっている。
- ・近鉄弥富駅南口方面から南部コミュニティセンター行きについては、左側の南部左回り時刻表になる。
- ・実験2便は6時55分、近鉄弥富駅南口発となっており、実験4便が8時10分発、通常便である南部7便、南部9便、南部11便を挟み、実験5便が17時50分発、通常便の南部13便が18時15分発、実験7便が19時5分発、通常便である南部15便が19時35分発、最終の実験9便が20時25分発となっている。
- ・これまでと比較し、朝の近鉄弥富駅南口方面へは30分程度始発が早く、

	<p>夜の南部コミュニティセンター方面へは1時間程度終バスが遅くなり、朝については新たに8時40分始業の愛知黎明高校の通学にも対応した便が追加されることになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在は既存の便名と社会実験の便名が混在しているが、本格運行になった場合にはすべて連番で便数を付け替える予定としている。 ・また、時刻表の上部と下部の乗り継ぎ電車のうち、近鉄電車は7月3日にダイヤ改正を行うため、その部分については事務局で修正する。 ・資料のP.2、今後の検討スケジュール案だが、今回は第1回協議会として、運行内容、利用促進策等について協議、承認をいただく回となっている。今後、9月1日より第1期社会実験運行を開始し、10月ごろに利用実態調査等を実施、令和3年12月の第3回協議会において、翌年4月からの第2期運行に向けた改善について協議、承認をしていただく予定となっている。 ・P.4、愛知黎明高校バス停新設位置だが、高校の正門前の横断歩道から北に30m以上離れた位置に、それぞれの方向にバス停を新設する。 ・南部コミュニティセンター方面バス停は愛知黎明高校駐輪場内に設置し、バス待ち環境の整備や、サイクル&バスライド用に一部駐輪場を開放していただく予定となっている。 ・次に利用促進策についてだが、1点目は周知チラシ兼ポスターを作成している。A4サイズのチラシは大藤、栄南学区全世帯に各戸配布、市役所本庁舎、鍋田支所、南部コミュニティセンター、愛知黎明高校、近鉄弥富駅、JR名鉄弥富駅、社会実験運行も含む南部ルート車内等への配架、A2サイズのポスターを市役所本庁舎、鍋田支所、南部コミュニティセンター、近鉄弥富駅、JR名鉄弥富駅などに掲示する調整を進めている。 ・2点目に、住民意見交換会を開催する。第1回は8月28日（土）、南部コミュニティセンターにおいて、社会実験運行の周知、今後の予定などの内容で開催する予定である。第2回は11月20日（土）、南部コミュニティセンターにおいて社会実験運行の評価、第2期運行の概要、南部ルート再編の方向性、今後の予定などの内容で開催する予定である。 ・P.5、運行評価についてだが、実験便利用者数と利用者アンケートによって評価を実施したいと考えている。 ・利用者アンケートにおいては、10月上旬の2週間、実験便バス車内で運転手による直接配布、郵送回収で実施する予定である。 ・アンケートでは、利用所属性、利用状況、急行便利用以前の交通手段、バス停端末交通手段、南部コミュニティセンターにおけるバス待ちの際のロビー等の利用状況、急行便の満足度、改善点などを把握し、評価することを考えている。内容については後ほど説明する。 ・次に運行の目標についてだが、社会実験運行は令和3年3月に策定した「弥富市地域公共交通計画」における基本方針1に基づく取り組みとなっている。 ・P.6に参考として「弥富市地域公共交通計画」における基本方針に基づく目標を整理している。基本理念、基本方針と対応目標の表だが、基本方
--	---

	<p>針1に対応する目標が①から④の4つとなっている。現時点では社会実験として既存の路線ダイヤに追加させる形で急行便を運行させることから、利用者数に関する目標①②に対応して社会実験運行における目標値を定めたいと考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ P.5に戻り、社会実験運行目標①、利用者数の増加として、社会実験便の平日の日平均利用者数を80人とすることを目標としている。南部ルートの利用者数は減少傾向であるため、地域公共交通計画における目標は約3万5000人を維持することを目標としている。 ・ しかし、新型コロナ禍の影響により利用者が減少していることから、社会実験運行における利用者数は新型コロナ禍以前の水準の利用を確保することを目標とし、数値目標を設定している。この目標を達成することで南部ルート全体の平日の日平均利用者数は185人程度になる見込みである。 ・ P.6、社会実験運行目標②、新規利用者の獲得として、社会実験便をきっかけとした新規利用者を20人獲得することを目標としている。地域公共交通計画においては毎年80人以上の新規利用者を獲得することを目標としているが、昨年、一昨年の新規利用者数は66人と目標に達していない状況となっている。そこで、地域公共交通計画における目標に対し、不足する分をこの社会実験運行で確保することを目標とし、数値目標を設定している。 ・ 利用者アンケートの内容についてだが、資料の最後の4ページ分がアンケート票となっている。 ・ 問1、利用者の属性として、職業・年代、居住地を把握する。職業については愛知黎明高校生も区分してわかるようにしている。 ・ 次に、南部地域急行バスの利用状況については、問2ではどの方向で利用しているのか、利用しない方向での交通手段も併せて把握する。 ・ そのほか、利用頻度、利用目的を把握する。 ・ 次にP.2、南部地域急行バスを利用する以前の状況について、問5で、南部地域急行バスを利用する以前のきんちゃんバス利用状況を把握する。この設問により、目標の1つである新規利用者数を把握する。また南部地域急行バスを利用する以前の主な交通手段を把握する。 ・ 次にP.3、南部地域急行バスに乗るまでや降りた後の主な交通手段についてだが、こちらは「に」が抜けているので修正する。駐車場や駐輪場を開放する南部コミュニティセンターバス停及び愛知黎明高校バス停、鉄道との乗り継ぎのある近鉄弥富駅南口バス停におけるバス停端末の交通手段を把握する。 ・ 次に、南部コミュニティセンターのバス待ち環境について、エントランスやロビー等のバス待ち利用状況を把握する。 ・ P.4、南部地域急行バスの評価についてだが、ここでは南部地域急行バスの満足度について①～⑨の視点で評価していただく。 ・ また、南部地域急行バスの改善点として、停車バス停、運行本数・ダイ
--	---

	<p>ヤ、南部コミュニティセンターの待合環境について把握する。以上で説明を終わる。</p>
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 急行バス社会実験運行に関する説明をいただいた。ご意見、ご質問をお願いします。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> 急行バスということで、途中の停留所をあまり停まらずに目的に、特に弥富駅まで急行で行くということで、すごくよいと思ったが、ダイヤを見て、急行を使っても2分早くなるだけというのはどういうことか。普通のバスだと停留所に15ぐらい寄っていくが、なぜ2分しか変わらないのか。停留所があっても通り過ぎていくだけなのか。もう少し早いのではないか。 黎明高校に宣伝をしていただいていると思うが、黎明高校はバスを出している。自転車で通っている子も多いので、そういう子が利用してくれるとよい。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> 急行便は確かに2分しか早まっていない。三重交通でバスを使って実走した結果、このような結果となっている。 理由として考えられるのは、急行バスは停まるバス停が少ないが、既存のバスについてもお客さんがいなければ通過してしまうということもある。 南部ルートของバスは若干遅れ気味という話を三重交通から聞いている。ダイヤ改正を行うときにその辺も加味して、逆に通常便はもう少し時間を取る可能性がある。その辺で現在時間差が2分とあまり変わっていない状態になっている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 高校のことで何かコメントはあるか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> 高校については、今シャトルバスもやっている。高校では雨の日会員とって雨の日だけバスを使う会員もいると聞いている。高校と調整を図って、すべてきんちゃんバスで賄うことはできないので、どういう割り振りがよいのかということで打ち合わせを行っているところである。社会実験を通じて一番いい方法は何か、今後住民説明会もあるので提案していきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 黎明高校とは全く何も意思疎通ではなく、黎明高校からもこういうバスがあるといいという話があった上で協議をし、協力していただきながら進めているということではいか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> そうである。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> 過去2回の会議でということなので、私は昨年度は出席していないので確認の意味も込めてだが、P.2に今後の検討スケジュール案があるが、令和4年度に、約1年後だと思うが、「本格運行の是非も含めた運行内容や再編案について」ということで、再編だが、結局便は今のやつに単純に追加するということである。最後に説明があると思うが、参考資料2のP.3に利用実績があるが、南部ルートは平成元年度で年間3万6000人、P.5に参考として利用目的があるが、通学・習い事が35%を占めているという計

	<p>算になっている。利用属性は35%が学生と見たときに、単純にこれを追加して、社会実験としては急行バスが要るか要らないかという話はそれでよいかもしれないが、35%が学生ということを考えると、残りの便に今乗っているということになると、便ごとの収益は南部線に限っては下がる。便ごとに当然割り算をすれば利用者数が下がる。急行便にシフトしてしまえば、残りのところに学生は乗らないので、そこが下がるという計算になる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・そういう観点で見たときに、このアンケート調査は実は急行便が要るか要らないかという問いになっていて、残りの再編のところは意見がもらえない形だと思う。急行バスに乗った方のアンケートで結構かと思うが、その後、来年の6月に再編案とあるところは何をもって決めていくのか。アンケート調査だけで行くかつらいのではないか。 ・補助金の対象路線に南部路線が入っているので、その内容が落ちると当然補助金にも影響が出てくる気がする。来年の再編案で何をもってというところが今の時点でお決まりであれば確認しておきたい。 ・もう1つ、車両の台数は1台と書いてある。新規が学生とは限らないが、日80人で、急行便で80人増やすということであれば大型バスでやるしかないと思うが、車両の大きさが現状使っているきんちゃんバスよりも大きくなると通行上の手続きを要する。車両最大値というのだが、幅と長さで高さ、車両の総重量がきんちゃんバスより大きくなるということであれば、それに合わせた手続きが必要になる。手続きは三重交通がやることになるが、車のサイズについて教えてほしい。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・南部再編については、計画に例えばデマンド交通も視野に入れて再編を行うということも書いてある。その可能性を探っているところである。それがデマンドなのか、違う方法なのか、関係機関に案を出していただき、交通機関の方や民間の会社に事務局のほうでいろいろな意見を聞いている状態である。確定的なことは現在申し上げられる状況にはない。 ・急行便のバスのサイズは、今使っている南部ルートของバスが中型バスで、三重交通のほうでそれと同じ型のバスをリースさせていただく。サイズ的には今のバスと変更はない。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・1つ目の質問の仕方が悪かったが、何をもって見るのかというのが知りたい。急行便を入れる入れないはこのアンケートで取ってもよいと思うが、残りの便は利用者数なのか、収益なのか、何かで判断していかないと、今の15便をずっと維持していくということでもいいのかどうか、何で見るのかというのが聞きたい。何かお考えがあるのか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・通常便をどう評価していくのかということである。急行便に通常便の利用者を取られてしまうとすれば、通常便をどうしていくのか、何で評価していくのか。
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・通常便について、デマンドやタクシーの導入を踏まえて、南部地域のバスのあり方自体をどうしていくかということを見直していきたいということで急行便を起爆剤として考えている状況である。

	<ul style="list-style-type: none"> ・再編の具体的な指標的なものは定まっていないのが正直なところである。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・補足すると、今回急行便という名称で走らせるこの区間の運行頻度がかなり上がる。これはさかのぼってみると、一昨年度に南部の方々の市民ワークショップで市民の方から出てきた案である。市民の方から出てきた案は、南部コミュニティセンターを活用して親がここまで車で送ってあげて、施設で待てるのだから、帰りはここで勉強すればいいという話で、南部コミセンから近鉄弥富駅までの運行頻度を高めてやる。これによって目指すところとしては、通常便のパイを取るのではなくて、新たな新規利用者を発掘しよう、増やそう、増えたらいいなという希望、目標がある。今まで通常便を使っていた人が使うだけでなく、新たな利用者が出てくるのがまず1つ目標としてある。 ・しかし、実験をやってみたら通常便を使っていた人たちが急行便に乗るようになっただけだったとすれば、その先が事務局が話をした、南部地域の運行の仕方を根本的に考えていくための基礎資料としていくという目論見があるという理解である。 ・デマンドという言い方をしたが、1つの考え方として、背骨として急行バスを残して、ほかの部分でデマンド的なもので補うとか、そういうやり方もあるのではないかと、そこへの足掛かりという位置づけである。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・奪うわけではなくて、社会実験便だけで80人稼ごうという見方なのか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・奪わないのが一番いい。かつ南部コミセンと駅の間が全体的なサービスレベルが上がるということである。運行頻度が高まって、両方使えるので、それがシナジー効果ではないが、誘発利用が出てくるとよいのではないかと。利用促進、PRをしっかりとやっていく必要がある。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・わかった。
伊藤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・南部コミュニティセンターより南の鍋田地区に住んでいる。 ・子どもがまだ保育園だが、近所の高校生の子がきんちゃんバスに乗っているのを見て、毎日の送迎が今後発生することを思うと、他人ごとではないと思う。 ・主人のおばあちゃんと同居している。免許を自主返納して、家族が送迎を分担している状況になっている。そういう面でもきんちゃんバスが便利になったらよいと思っている。 ・今回南部地区の急行バスということで、通勤・通学の方がメインターゲットということであるが、南部市民は1人1台車があるので、通勤の人はどういう人か。片道200円、400円で、定期券もあると思うが、多分駐車場代と同じか、駐車場のほうが安いとなったときに、バスに乗り換える人は多分いないのではないかと。そうすると、利用者を増やそうと思うと学生とお年寄りの方を狙っていくしかないのではないかと。 ・今回駅なのでお年寄りはあまりターゲットになっていないと思うと、学生に乗ってもらうためにということで、今回無料券3枚だが、例えば急行

	<p>便の間だけ対象の人がもうちょっと乗るよにとか、乗る機会をもう少し増やしたらよいのではないか。増やしても1回だけ乗ってきんちゃんバスにしようというのはなかなかかなりにくいのかなと思う。急行バスの対象期間中、高校生はいつも無料ぐらいにしたらもしかしたら乗る人が増えるのではないか。片道200円、往復400円と、親が送迎するガソリン代、時間を天秤にかけたときにどうかなと思う。今まで送迎していたのであれば、200円払うのはどうかとなってしまうのではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中学校に停まるというのはよいと思う。雨の日は中学校にはうちも自転車で30分ぐらいかかるので、停まるとよいと思うが、これは帰ってこられるのか。帰りの便がなさそうだったので、帰ってこられるとありがたい。 ・利用者を上げるというのが大きな目標だと思うが、最初に安藤市長から1億円かかっているが400万というお話があったが、逆に経費を1割下げるだけで今よりよいのではないかと思う面もある。今までの議論の中では、そのまま利用者を上げるという方向性に行っているという認識でよいのか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・きんちゃんバスは高校生以下は100円なので、往復200円である。今回実験ということでやらせていただきたいと思っている。 ・中学校については、これは実験ということで、まずはこういう形でやらせていただいて、もしそういう声が大きければ帰りの便も含めて検討する。 ・経費についてだが、どうしたら安くなるかというところは本当に頭を悩ませているところである。検討していないわけではない。結論には達していないのが現状である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・中学校は停まらないのか。今の時刻表に無理やり乗せているから停まらないように見えるが、全便停まるのではないか。1便だけなのか。そこは不思議だ。そこは考えていただきたい。 ・もともときんちゃんバスは高齢者は無料なので、無料で乗っている方が結構いる。運賃で収入を上げていくのはなかなか難しい。もちろん経費を下げたいところであるが、全国的に見てバス事業者の状況を考えると、どんどん経費が上がっている。同じ運行内容でも、1割、2割ここ数年で上がってきてしまっている。その辺も考えながら、運行の仕方を考えていく。少し経費を下げようとするとは今度はサービスレベルが下がってしまう。そうすると不便だから使わなくなる。難しいところである。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・中学校の帰りの便は、実験便の中だと帰りの便で遅い時間しかない。その辺は通常便での対応になってしまう。そちらを含めて、まずはこの形でやらせていただき、よりよい形に変えていければと思っている。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・中学校は検討するというので、とりあえずやらないということか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・今回は第1期で、第2期が4月から始まる。1期については現在の案でやらせていただきたい。

鈴木委員 (公募委員)	・やらない理由は？
事務局 (富居)	・今組んでいる夕方の便について、停めても帰りの中学生の乗る時間ではないというのが1つある。
鈴木委員 (公募委員)	・急行便ではなくて、通常便を変えるということは。
事務局 (富居)	・通常便の改定については、今回については急行便を第1期で行い、第2期で時刻表を若干いじる可能性がある。今回は全戸に改定した時刻表を配るのではなく、実験便なのでまずはチラシを配らせていただくこともある。あまり大幅な改定はできない。
鈴木委員 (公募委員)	・社会実験をやる上で、せっかくやるのならモニターを設定しないのか。今マイカー通勤されている方とか、逆にこれを使いたいという高校生を募って、確実に使っていただくモニターを一定数確保した上でその評価を言ってもらおう。南部コミュニティセンターのワークショップで意見をいただいた方々に実際に使ってみてもらおう。やってみた結果どうなのかという当事者になってもらうというモニターとして巻き込むというのはどうか。
山崎議長	・ちょうど南部で8月28日に説明会を予定している。その参加を募るときに無料券を渡すなりして1度使ってみてもらおうことをやるという手はあると思う。モニターはよいと思う。1度使ってみていただくというのはよい。
事務局 (富居)	・今度8月に住民意見交換会があるので、モニター的なものができるかどうか事務局でも考えてみたい。
山崎議長	・いろいろ意見が出てくるし、課題となる部分があるが、最終的な運行などの決定はいつどういうスケジュールか。いつまでに支局に届けなければいけないとかあるのか。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	・1カ月前である。
山崎議長	・まだ少し時間がある。第2回協議会はいつか。
事務局 (富居)	・次回は11月の予定である。
山崎議長	・今日ここで決定しなければいけない。今日いただいたご意見を踏まえて事務局から今回はまずはこの形で、第2期実験もあるということで、今回の結果を踏まえて第2期の内容を考えていくということである。 ・この内容でまずは今年度9月、実験運行をするということをご審議いただきたい。 ・承認いただける方は挙手をお願いします。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	・手続き的には若干書きぶりが足りていない。きんちゃんバスと同じ運賃のルールを使うということが書いていない。定期券や回数券など同じものを適用できるのか。お試し乗車券は実証実験もきんちゃんバスと同じルールでやるということが書いていない。すべてが同一なのか。

	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所の表示とか、実験の期間がわざわざうたっているが、手続き上は4条の路線で、きんちゃんバスと同様、何か変更がない限りは変わっていないかと理解してよければ、普通は三重交通に申請いただくのだが、それがここにはないので、ぱっと見、第1期が3月31日までだから、そこまでの期間の限定として出される話なのかそうではないのかで若干違ってくる。 ・手続きに合わせてこのようにしなさいということはない。あくまでも実験の期間は弥富市としての実験の期間であると言ってもらっては全然構わないが、これを見ただけだと語弊が出てしまう。一旦整理をしていただきたいポイントである。 ・期間の話と、運賃がすべてきんちゃんバスと同一のものかどうかここで協議いただければそれで結構である。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・書きぶりが足りなくて申し訳ない。 ・実験運行については4条の通常のきんちゃんバスと同じ運行で行いたいと思っている。料金に関しても同じである。定期券等の扱いについても同じにして行いたいと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の期間は3月31日までで申請するというのでよいのか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・弥富市としては第1期、第2期として設定するが、三重交通の手続きとしては4条によりルート変更やダイヤ改正の手続きを行っていただこうと思っている。 ・4条で行うのだが、弥富市の位置づけとしては実験的な運行の位置づけということで行いたいと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・よろしいだろうか。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・確認が取ればよい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今補足で説明があったが、運賃に関するルール等は現行のきんちゃんバスと全く同一である。利用促進策の無料乗車券も定期券も使うことができる。 ・期間は3月31日までである。 ・南部地域の急行バス社会実験運行はこの案のとおり実施するというので承認いただける方は挙手をお願いします。
委員一同	(異議なし)《承認》
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ありがとうございます。事務局のほうで準備を進めていただきたい。 ・十分にアンケートで評価していくということが重要だと思う。 ・PRに十分に取り組んでいただきたい。

4.議題

(8) その他

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・議題(8)その他について事務局からお願いします。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・その他として3点ある。 ○参考資料2説明 ・従来のきんちゃんバスの利用状況について、参考資料2の利用者実態調査

	<p>結果を説明する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上段の表が各月の利用者数、中段がそれをグラフにしたもの、下段の表が対前年度比を示したものとなっている。 ・全ルート計は前年度と比較し約2万人減少し、6万1797人、前年度比で0.74となっている。令和2年度の月別の推移は6月以降徐々に回復傾向にあったが、緊急事態宣言発令の影響もあり、1月、2月には前年度比で6割弱まで減少している。3月は前年度比で1を超えているが、令和元年度の3月は最初の緊急事態宣言発令により急激に移動量が減少した時期になっているためとなっている。 ・P.2の高齢者が多く、買い物利用が中心の北部ルートは、対前年度比0.73。 ・P.3の買い物や通勤・通学利用が多い南部ルートでは、対前年度比0.8。 ・P.4の高齢者が多く、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0.62となっており、東部ルートにおける減少割合が大きくなっている。P.5、東部ルートが運行する十四山総合福祉センターの利用状況を見ると、緊急事態宣言により1月15日から3月4日まで休館しており、その影響が顕著に表れているものと思われる。 ・今後もきんちゃんバスの新型コロナ対策の実施状況のアピールや、公共交通の安全性について引き続き周知を図っていきたいと考えている。 <p>○当日配布資料説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当日配布資料、スマートフォンアプリ、ミライロIDについて、こちらは障害者割引を適用する際、手帳の代わりにスマートフォンアプリ、ミライロIDの提示でも可とする案件である。三重交通でも7月1日から適用することのことで、弥富市コミュニティバスにおいても同様に適用することとしたいと思っている。 ・三重交通様から補足をお願いします。
<p>小黑委員 (三重交通)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ミライロIDは聞き慣れない名前アプリが登場したところで、こちらはあくまで手帳の代わりとなる手段が1つ増えたという認識で結構である。このアプリを使っても手帳を見せていただいても割引は同じになっている。お手元の資料に基づいてご利用いただける方はご利用いただきたい。マイナーポータルと連携が必要になってくる。 ・現在ミライロIDは118のバス事業者の路線で導入していると聞いている。この周辺でも名古屋市交通局が4月から、名鉄バスが6月から導入とお聞きしている。当社も7月1日から導入させていただく。よろしくお聞かせしたい。
<p>事務局 (富居)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・次に移動支援事業の状況について報告する。 ・移動支援事業として、ささえあいセンター、買い物支援サービスが4月から本格実施が始まっている。4月は17件の利用があり、きんちゃんプリウスPHVの利用が8件、ぶんちゃんシエンタの利用が9件となっている。 ・5月は15件の利用があり、きんちゃんプリウスPHVの利用が7件、ぶんちゃんシエンタの利用が8件となっている。

	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の約3カ月の期間で計46件の利用となっていたので、概ね同じような水準での利用となっている。以上である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・3点報告いただいた。 ・利用実態調査の結果、コロナでだいぶ利用が落ち込んでいるという話。特に東部ルートは十四山総合福祉センターを使われている高齢者の方が主なお客さんだったこともあり、落ち込みが大きかった。 ・またミライロ、障害者手帳アプリのことと買い物支援サービスの説明があった。 ・ご意見、ご質問があれば願います。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・三重交通はミライロIDはよい試みだと思う。一般のお客さんでも電子マネーとかスマホ対応は検討されているのか。今のところ、定期券はあるが、現金のみである。
小黒委員 (三重交通)	<ul style="list-style-type: none"> ・ICカードは利用されるお客様からしても、乗務員にとっても業務軽減になる。我々の通常路線に導入している。費用がかかる話になってくるのでまだ検討段階であるが、議論させていただいている。今後導入できるとよい。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・今回初めての公募委員としての参加なので議事の勝手がわからないが、基本的な協議会の役割としては、都度いただく議題に関してコメント、審議させていただければよいということか。 ・個人的に期待したのは、活性化協議会であるから、そもそも論というか、これは過去の経緯で議論を重ねて決めてきた計画があるというのは理解するが、実際に今現在、社会もコロナ禍の影響で大きく変わろうとしている中で、本当にこれからの公共交通を考えたときに、コロナを踏まえてどうしていくのかということがないままに、コロナ以前の計画のもとに進行していくというのは危惧がある。 ・せっかくなので、全員揃うのはなかなか難しいというのはわかるので、分科会などの器を用意していただき、参加委員の中でそもそも公共交通機関をどうしていくのかということをもう1回いろいろな手立て、市長が言われたとおり収益がなかなかというところもあるので、いろいろな案をもう1回出し合う時間があってもよいのではないか。 ・私個人としてはいろいろ言いたいのだが、今日はこの議題だからということであるが、せっかくなのでそういったところを議論できる時間をいただくとありがたい。
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・貴重なご意見ありがとうございます。計画の部分でいろいろなご意見があると思う。そういった場として1つ挙げるとすると住民意見交換会の場があると思う。そういったところでご意見、ご提案をいただき、例えば南部便の第2期の意見反映に行くのも1つの方法と考えている。そういった場をご利用いただきたい。
安藤市長	<ul style="list-style-type: none"> ・長時間にわたりご議論賜りありがとうございます。大変耳の痛いご意見ばかりであった。市民感覚で言うとこれが正直なところではないかと私も感じているところである。

	<ul style="list-style-type: none"> ・例えば南部ルートでは40を超えるバス停がある。ここまで必要かどうかというのも議論いただきたい。また多くのバス停を市民の方からの要望により設置しているところであるが、果たして利用していただいているのかどうか疑問がある。南部急行便をきっかけに大きく路線の見直しもやっていければと思う。 ・運行本数を減らしてもいいのではないかと、昼間の運行本数を考えてもいいのではないかと考えている。それにより、ほかにしなければならぬデマンド、またタクシーなども考えていかなければいけないと思う。引き続きご意見を賜りたい。 ・モニターのことを鈴木委員から言われたが、8月28日のタウンミーティングでは遅いと思う。事前に関係する学区等に回覧やホームページで募集してもよいと思う。直近で言われてもこれまでの通勤の手立てが、例えば駐車場をご利用であれば、それをその期間お断りすべきだと思う。重複して利用する必要はない。そういったことも考えると、もう少し早く発信してもいいのではないかと。事務局、よろしく願います。 ・本当にたった400万円の収益なので、果たしてこれがお金を取るべきか、取らないべきかということも、そこまで考えていかなければならない。本当にサービスとして提供していてもいいのかではないかということも思う。そうした場合にはスリムに公共交通をしていきたいと思っている。また貴重なご意見を次回も賜りたい。よろしく願います。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・市民委員の方は皆さん声を発していただいた。今日いろいろご意見をいただけて、今後事務局で検討の仕方も含めて考えていただきたい。
柿内委員 (名古屋港西部 臨海地帯企業連 絡協議会)	<ul style="list-style-type: none"> ・長年、名古屋駅から直行便を従業員向けに通してほしいという願いをしていた。来年の4月に向けて検討していただけることになったが、飛島エリアだけである。名古屋港には弥富エリアもあって企業の皆さんからは飛島だけかと。名古屋駅から直行便ができて飛島だけではなく、弥富エリアにも行ってくれないかという要望が出ている。飛島村のバスの検討会でも申し上げたいと思っているが、今アンケートを取ってもらっている。少ないのだが、もともと企業自体に働く労働者が公共バスを使って通勤する前提になっていないので、この機会に名古屋駅から出たのだったらバスに乗りたいという人がいるが、そんなに多くない。ということになると三重交通の経営バスになりそうなので大変心配している。せっかく大山田から名古屋駅へ行って、その間、バスを飛島村に戻ってくるという話なので、弥富のエリアを通過して帰っていただけたらと思っている。 ・弥富市や三重交通にはご理解いただき、弥富駅への事業にも使えるようなものにしたい、なったらよいと思っている。これは名古屋都市交通を使うようだが、名古屋駅からこのエリアまで700円ぐらいで来られれば、ガソリンも減るし、疲れも減るのではないかと考えている。ご協力いただきたい。 ・もう1つ、来年4月1日に土古から弥富の競馬場が移転すると聞いている。

	<p>観客の送迎バスは弥富駅から出るのか、ご存じであれば情報をいただきたい。</p>
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海地域の通勤で使われている方は結構いて、ほとんどの方が臨海地域の工業地域に通勤されている方が使っているということである。また別の動き、名駅からのバスがあれば、きんちゃんバスにとってはその通勤の方々がそちらのバスを使うようになれば、きんちゃんバスをもっとスリムなものにすることができるというような、そんな関連もある。 ・弥富に関する公共交通はここで議論していく話である。事務局のほうも通勤バスの話と競馬場の話は情報を入れるようにしていただき、ここで議論していくことも重要だと思う。
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋競馬のバスの便については、まだ詰め切れていない状況である。
柿内委員 (名古屋港西部 臨海地帯企業連 絡協議会)	<ul style="list-style-type: none"> ・状況がわかったら教えていただきたいと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ほかにはよろしいだろうか。 ・時間が長くなったが、以上で議題はすべて終わった。 ・事務局にマイクをお返りする。
5.閉会	
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・連絡事項であるが、次回の第2回協議会は11月上旬を予定している。日程が決まり次第ご案内させていただくのでよろしく願います。 ・以上をもって、第1回弥富市地域公共交通活性化協議会を終わらせていただく。今後ともご協力賜るようお願い申し上げます。
	以上