

令和3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3年12月27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、17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">・令和3年度第3回弥富市地域公共交通活性化協議会に年末の大変お忙しい中、足元の悪い中お集まりいただきありがとうございます。また当市の交通行政に対し、それぞれのお立場でご支援、ご協力をいただいていることに感謝を申し上げます。・今日の雪は大変びっくりした。30cm以上であったが、何とか自家用車で来られた。こういったときに公共バスを利用していただけると、利用者が増える、また便利だと感じていただけるのではないかと期待している。・新型コロナウイルスはオミクロン株が都市部を中心に徐々に感染者が報告され始めた。愛知県においてもドキドキしているところであるが、市中感染であるので、皆様方には引き続きのマスク、手洗い、手指消毒の感染防止対策に努めていただくようお願い申し上げますとともに、年末年始にかけての帰省、移動が多くなるが、重々対策を取って対応していただきたい。・南部ルートで急行便の社会実験をしたことによる検証の報告がされる。今年9月1日から南部ルートの社会実験運行をしているが、なかなか利用者が伸びない状況である。いろいろなご意見を反映した中で、来年4月から第2弾の社会実験運行をしていくが、どうなるか心配するのが正直なところである。・11月には南部ルートについて住民意見交換会を行った。南部ルートの社会実験運行、またデマンドの乗合タクシーの説明をさせていただき、さまざまな意見をいただいた。後ほど事務局から報告させていただく。

	<ul style="list-style-type: none"> ・いずれにしてもなかなか決定打がない公共交通である。今日も皆様方の意見をいただき、次へとつなげていきたい。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)	<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：無料お試し乗車券配布結果 ・資料2：令和3年度地域公共交通確保維持改善事業・事業（自己）評価資料 ・資料3：バス停名の変更について ・資料4：第2期南部地域における急行バス社会実験運行について ・資料5：南部地域公共交通網再編について ・参考資料1：利用者実態調査結果 <p>また、本日机の上に、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・配席表 ・資料4当日差し替え版 ・「公共交通安心利用」チラシ、 ・「バスの死角にご用心」チラシ ・「日本バス協会の感染防止対策」チラシ <p>をお配りしている。</p>
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・以降の議事を山崎先生に願います。

4. 議題

(1) 無料お試し乗車券配布結果について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・雪がすごかった。昨日、伊勢湾岸道を走って、四日市と亀山の間に通行止めになって死にそうな思いをしながら何とか家にたどり着いた。雪が降ると交通にすごく影響が出る。交通事業者も大変な状況であるが、バスは重さがあるので何とか道路を走って皆さんを運んでいただいている。きんちゃんバスもだいぶ苦勞されたようで、遅れが出たようであるが、何とか運行しているということである。 ・今日は前回の協議会の続きで、市長も頭を抱えているが、この先のきんちゃんバス、特に今は南部ルートを取り上げてどうしていくか議論しているので、いろいろ意見を出していただきたい。 ・今日は報告事項1つと審議事項が3つ、最後に協議事項ということで、ご意見をいただいて今後に生かしていくという議題になっている。 ・最初に報告事項、無料お試し乗車券配布結果について、事務局から説明を願います。
事務局 (富居)	<p>○資料1説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無料お試し乗車券配布結果について、資料1をもとに説明する。 ・P.2、配布結果について、今年度は夏休み及び新型コロナワクチン接種の

	<p>際の活用を念頭に10月末までの3.5カ月間で実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無料お試し乗車券の利用枚数は1,100枚で、期間が長くなった影響もあり、多くなっているが、月単位で比較すると昨年度よりも減少している。なお、これまできんちゃんバスを利用したことがなかった新規利用者数は93名と、昨年度よりも増加している。 ・参考として、これまでの実施概要についても表で整理をしている。 ・P.3、無料お試し乗車券利用者の年齢層は15～65歳（高校生を除く）が約4割と最も多くなっている。昨年度と比較すると、小学生、15～64歳の利用が増加し、中学生、高校生、65～74歳の利用が減少している。 ・P.4、無料お試し乗車券配布以前のきんちゃんバス利用の有無について整理している。無料お試し乗車券を通じた新規利用者は93名となっている。新規利用者の内訳としては、15～64歳が最も多くなっているが、小学生や中学生、高校生も見られる。 ・P.5、クルマの運転免許の保有状況だが、免許を持っていない方が多くなっている。また、利用目的は、買い物、外食、旅行、遊びなどのお出かけが多くなっており、昨年度と同様の傾向となっている。 ・P.6、今後の利用意向については、「利用したい」が多くなっており、きんちゃんバスを利用した人（新規利用者）においても、「利用したいと思う」が9割を超えている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・10年以上前から毎年続けている。今回93人の新規利用者がいた。無料で乗るからにはアンケートに協力してほしいということで、裏面にアンケートがあり、そこに答えていただいたものを集計して報告している。 ・ご意見、ご質問があればお願いします。 ・この数字はこのアンケートの中では今回初めて利用した人の数を数えているものであるが、毎年100人ぐらいの人が初めて利用したということである。 ・この取組は今後も続けていただきたい。 ・報告事項ということで、次の議題に行きたい。

4. 議題

(2) 令和3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"> ・令和3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、確保維持改善事業として補助金をいただいているので、きちんと評価して報告する流れになっている。 ・事務局から資料の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3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、一部割愛しながら説明する。 ・令和2年10月から令和3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、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のことであるが、この支線系統による補助を受けており、事業（自己）評価とし

	<p>て規定の様式に基づいて整理したものとなっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・資料のP. 1～P. 4は幹線系統である蟹江線の評価、P. 5～P. 7は国の様式、P. 8以降は中部運輸局独自の様式となっている。地域公共交通計画も含め、より全体的で具体的な取組などの状況の評価したものとなっている。 ・P. 1～P. 2は蟹江線の公民館分館までの系統についてとなっている。 ・令和3年度の運行状況において、「計画どおり運行されたか」はA評価、「目標・効果達成状況」はA評価、P. 3の「R3年度の取組状況」においてもA評価とされている。 ・今後の課題においては、運営主体では、これまでの増便・ダイヤ改正等により利用者数は増加し続けていた。さらなる増便の要望もあるが、要望に応え、利便性の向上に努めつつも、財源投入額・負担額の妥当性を評価しながら、適切な水準を維持していくとしている。 ・また、弥富市においてはきんちゃんバスの利用者数は新型コロナウイルスの影響により減少しており、今後も安全性周知や利用促進策の展開が必要である。また、まだまだ蟹江線との乗り継ぎ利用者が少ない状況にあるため、利便性向上のため、東部ルート of 公共交通網再編を実施する必要があるとしている。 ・今後の取組においては、運営主体では、令和2年10月から増便し、利便性の向上を図っている。利用促進のため、ホームページ掲載、チラシ配布、イベント時におけるPR活動を実施するとしている。 ・弥富市においては、蟹江線と接続する東部ルートについて、運行便数が少ないという問題があるため、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としている。 ・地域公共交通網形成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中部様式の説明の際に改めて説明する。 ・補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況については、弥富市の状況については、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。東部ルートの利用者数は例年増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響でR元年度1.42万人、R2年度0.88万人で、R3年度の予測値も0.76万人と大きく減少しているとしている。 ・P. 3～P. 4、補助系統の概要の区間が近鉄蟹江駅前から公民館分館になっているが、公民館分館が新政成神社の記載誤りであるため修正する。内容については先に説明した内容と同じであるため、説明は割愛する。 ・P. 5、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3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）」。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・維持となっている。
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> ・ P. 6は事業評価について、P. 7は弥富市地域公共交通計画の評価等結果として今年度から新たに追加となった様式となっている。詳しくは中部様式の方で説明する。 ・ P. 9、中部様式は国の様式の内容を補足する形で詳細に整理したものとなっている。 ・ 1、直近の二次評価の活用・対応状況についてだが、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、昨年度の第4回協議会でも報告したが、弥富市には6つの意見をいただいていた。 ・ 1点目、シルバーパス、サイクル&バスライド駐輪場等の情報提供をされていることが確認できた。 ・ 2点目、無料お試し乗車券により新規需要の掘り起こしをしていることが確認できた。 ・ 3点目、主要経路検索サイトでのダイヤ検索に対応されたことを評価。 ・ 4点目、令和3年4月に策定する地域公共交通計画に沿った事業の実施を期待。 ・ 5点目、南部地域における急行バスの実証運行を行った際は、利用状況や今後の需要をしっかりと分析し、コミュニティバスの見直しにつながることを期待。 ・ 6点目、福祉施策と連携した買い物支援サービスが市民の足の確保として充実していくことを期待。 ・ 基本的には、これらの取組を継続して実施していきつつ、計画に基づく再編なども検討していくものとしている。 ・ P. 10、2、協議会等が目指す地域公共交通の姿についてだが、地域の特性や背景のほか、弥富市地域公共交通計画について記載している。 ・ P. 11、3、目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組内容についてだが、主な取組内容として大きく4つ掲げている。1つ目は南部地域急行バス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、新型コロナ対策も含めた継続的な利用促進活動の推進。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。 ・ その他、主な取組として、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、社会実験運行もNAVITIME、駅すばあとでのダイヤ検索に対応も掲げている。 ・ P. 12、4、計画の達成状況の評価指標とその結果についてだが、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となっており、令和2年度と比較し、令和3年度利用者数の予想は全体では2%増、南部ルートが6%増、北部ルートが7%減、東部ルートが13%減となっており、新型コロナウイルスの影響で高齢者を中心とした利用が減少していることや、買い物や通勤・通学需要は回復
--	---

	<p>傾向にあるものの、東部ルートにおける温浴施設の休館などに伴う減少が著しいことが影響しているものと考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後の方針としては、南部地域における急行バス社会実験運行の継続と具体的な再編の検討、東部地域における具体的な再編の検討、新型コロナ対策も含めた継続的な利用促進活動の推進、新型コロナ対策も含めた継続的な利用促進活動の推進となっている。 ・ P. 13、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は達成しており、無料お試し乗車券と南部地域急行バス社会実験運行とで118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実施、現在の社会実験運行を改善し、次の段階の実験運行として継続、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。 ・ 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成となっており、人件費の増加に伴う運行経費の増加があるが、それ以上に利用者の減少が大きく影響している状況となっている。 ・ 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するものとしている。 ・ 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おり、今後の方針としても、今後の再編に向け意見交換会を継続的に実施していきたいと考えている。 ・ 資料には記載していないが、今後のコロナ禍の状況や再編の検討の進捗も踏まえ、必要に応じて地域公共交通計画についても見直しが必要になってくると考えている。 ・ P. 14、5、自己評価から得られた課題と対応方針だが、課題として、コロナ禍の影響による利用者の減少、高齢者のうち公共施設（主に温浴施設）を目的としたバス利用の回復が少ない、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、利用の促進のほか、利便性を確保しつつ運行の効率化を検討する必要があると考えている。 ・ 対応方針として3つ掲げている。 ・ 対応方針1、南部地域における急行バス社会実験運行の継続と具体的な再編の検討。 ・ 対応方針2、東部地域における具体的な再編の検討。 ・ 対応方針3、新型コロナ対策も含めた継続的な利用促進活動の推進となっている。 ・ 説明は以上である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業の評価ということで、前半の4ページ分は飛島公共交通活性化協議会が運行している飛島のバスが幹線で、複数の市町村を跨ぐバスの幹線の補助をもらっている。そこにきんちゃんバスが亀ヶ地と善太橋西で接続している。こういう幹線バスに接続するバスをフィーダー系統、枝のバ

	<p>スであるが、フィーダーでつながっているため国から補助金をもらえる。後半がきんちゃんバスの取組について自己評価したという報告である。これは国に提出していくことになる。何かご意見、ご質問があればお願いする。</p>
永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・事前に資料をいただいて勉強してこいということであったが、何回読んでもよくわからなかった。最初は飛島の幹線バスの話で、フィーダーがよくわからなかったが、枝ということで、幹線につなぐということである。補助金をいただくということで、評価の報告をしようということなのか。補助金はいくらぐらいもらっているのか。なぜ飛島が幹線なのかよくわからない。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・補助金は当初400万円の予定だったが、国で令和3年度補正が決まり、800万円強いただけることになっている。 ・なぜ飛島が幹線になっているかというのは、飛島のバスは飛島から十四山で弥富市内にあるバス停を2つ通り、蟹江町の近鉄蟹江駅まで行っている。幹線になるのは便数、乗車数などハードルがあるが、飛島のバスはクリアしている。そちらに弥富のバスが、2箇所で接続しているということで支線になっている。 ・こちらは東部ルートフィーダーだが、北部ルートと南部ルートについても近鉄弥富駅と接続しているので、交通空白のほうでフィーダーということで、こちらでもお金をいただいている。合計額としては概ね800万円となっている。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・年間予算としてきんちゃんバスが1億円ぐらいで、補助金はそのうち国から800万円で、まだ他にももらえるということだが、補助金は全部でどれぐらいあるのか。1人の経費が1500円ぐらいと出ていたが、幹線バスになるともっと増えるのか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・現在いただいている補助金はフィーダーの800万円だけとなっている。幹線となると増えるのかという質問に関しては、弥富市は幹線としてではなく、市内を巡回型のような感じで運行している。運行の人数もハードルがあるため、弥富市として幹線は現状難しい状態にある。飛島はそれをクリアしている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・いろいろな仕組みがあるため、それに沿った形での補助金をいただいていることになる。最初に聞くとよくわからないことが多いと思う。 ・支局からコメントをいただきたい。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線というのは平成13年3月、平成の大合併よりも前の状態で市町村を跨ぐものが対象になる。その中で日3回以上、輸送量は人数が多めに乗っているという要件をたまたま飛島の公共バスがクリアしていると思っている。 ・日3回以上で行けば鉄道ということになるが、無条件に幹線の基準をクリアするにはまずバスでやるということがある。バスからバスへ乗り継ぐところでフィーダーというものが補助金としては存在している。 ・鉄道に対するフィーダーというところは少しハードルが高くなっている。

	<p>日3回以上というのは、1日に3回以上鉄道は動いているが、そうすると全部の駅につながっているものが対象になってしまう。人口が集中地区でないところの路線を救おうという話から、密度が若干低いところを対象にするべくフィーダーが要件になってくる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東部ルートに関しては飛島の公共バスに接続しているため、人口の要件に関係なく、接続さえしていれば対象になってくる。北部などは人口の集中地区があるので、それではなくて、南部の方を救うための補助金となっている。金額的にはあまり伸びてこない。逆に国としても全国のべつまくなしにできるだけ需要が薄いところに補助金を出すということで、平成23年に創設された制度である。弥富市はそれを活用しているということである。なので、金額的にはあまりご期待に添えるものになっていないのは、人口の集中していない地区からの路線を考えた制度の組み立てになっているため、もともとあまり金額が上がってこないようなものである。 ・ 幹線に関しては、日3回以上必ず運行を確保するという観点で、赤字額というのは全体の経費の9/20、45%という計算になるのが、赤字分の半分を国が支援する。 ・ 愛知県の場合、コミュニティバスの場合は国だけの援助になり、事業者の路線に関しては愛知県も協調補助という形で赤字の部分を埋めている。たまたま飛島バスはコミュニティバスなので、愛知県のお金は入らずに、国だけ入っているという立てつけである。それによって金額も違ってくる。 ・ いろいろな事業者の路線の中で撤退を余儀なくされている路線が全国各地にある。国でも県でも赤字が埋まり切らないことがあるため、沿線市町がお金を出しているというケースもある。 ・ 一概に高い安いというのは言えないが、制度的にはそのようになっている。 ・ 事業の年度、バスの会計年度は特殊で、10月から9月を1年度としている。これは3月末までに必ず補助金が入金できるようにということがありそうになっていると聞いている。今回の事業評価は3年度と書いてあるが、3年度にお金が支払われるものの事業となるため、9月までの運行に対して事業評価をしていただく。去年の10月から今年の9月の分までで運行がどうだったのかチェックいただいている。 ・ 弥富市は令和3年4月に計画を作り、きんちゃんバスの会計年度は4月～3月でやられているので、直近で入ってくる800万円というのも自治体からすると4月～3月の運行費で精査されるのかもしれないが、入金されたところで精査されるが、国からすると事業年度が半年ずれているので、実態のところは半年ずれた状態で来年度、今年度分でいくと10月～3月分が来年度にお金が入ってくるような仕組みになっている。単純に引き算も難しい。複数年度で、少し長い目で何がどう変化しているかを見ていく必要がある。補足である。
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> ・補助金を出していく側からすると、この補助金がどう使われたかということのほうが大事である。今見ると、一連の説明はコロナで減りましたとしか書いていない。そうではなくて、コロナで減ったのだが、どういう人に使われたかが知りたいところである。そうでないと改善の方策は見出せないと思っている。 ・コロナ禍で2年ぐらい出控え、もしくはバスを使わずにマイカーにシフトしているということがあるとすると、その方たちは本当に戻るのか。そうすると新規利用者の獲得のところに動かなければいけない。単純に減りました、回復しませんということだけ書かれても補助金の活用としてはちょっと弱い。減ったけれども、どういう方に役立っているかということを追記いただきたい。 ・P.7以降の計画評価だが、3年4月に弥富市は計画を作られたばかりということはあるが、昨年11月に活性化再生法の法改正があり、毎年計画に対して評価をするということであるので、この計画に関してはバスの事業年度に引っ張られる必要はないので、計画年度である3年度から7年度まで続けてもらうことになるのだが、目標を達成するための取組、調査方法、達成状況とあるが、結局目標を達成するための取組ができたかできていないかということが一義的には評価として入ってくるのだと思う。その上で、コロナ禍でこれぐらいになってしまったが、やってきた取組自体、追加が要るのか、もしくは何かの影響でできなかったので翌年度にやるとか、そのあたりの書きぶりがないと計画としての評価がしづらいのではないかと。事業評価と計画評価に関しては切り分けて整理いただくとよい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ご助言ありがとうございます。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・その辺を加味して修正する。事前にご確認をお願いしたい。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・今年度からの公募委員ということで、目標が出されたときの根拠がよくわからないため、評価が妥当かどうかわからない。目標の根拠を教えてください。 ・コロナでということで今年度はみんなそういう理由になってしまうが、目標③の運行経費が1,000円以下で未達になっているが、未達でしたという報告でいいのか。未達だとペナルティがあるとか、補助金を減らされるとか、逆にもっと頑張るみたいな監査があるとか、補助事業なので未達に対する何かアクションはあるのか。 ・次年度以降改善するに当たって、利用者促進ということで、新規乗客を増やしていくというところであるが、特に東部ルートが減っている理由は温浴施設がお休みしていたからというところがあるが、その利用者は無料パスで乗っている人たちとなると、1人当たりの運行経費で利用者が増えれば下がるというのは、計算上はわかるが、絶対金額としてはその人たちはお金を払っているわけではないので額としてはそう変わらない。有料で払ってくれる人とか、1人当たりのコストというより、実質問

	<p>題赤字を減らすというところにどうつなげていくのかというところが気になった。</p>
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・目標については、昨年、弥富市の公共交通計画を策定した。そちらで分析を行い、そこから抽出された課題を達成するために目標を立てている。 ・もともと以前には満足度などの目標もあったが、満足度であると、変えたときはいいのだが、慣れてくると下がっていくため、目標としてはどうなのかという話が2次評価であったため、満足度は変えて、現在の目標になっている。 ・未達でペナルティがあるかという件については、補助金を減らされることはないが、市として未達はどうかと思うので、これを達成できるように見直しをしていく必要があると考える。 ・1人当たりの経費に関しては、料金を取ることで1人当たりの料金は減るが、もともとの分母が減ることによって、それを単純に運行経費から補助金や運賃を引いたものの金額を乗っていただいた数で割ったのが1人当たりになる。乗っていただいている人数が増えれば1人当たりは単純に減っていくことになる。そのような感じでこちらの評価指標になっている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・確かに無料で乗る方が中心であるため、収支率を言い出すとつらいところがあるが、利用者1人当たりと考えれば、いくら無料で乗っている人でも利用者が増えればこの指標は成績がよくなっていく。 ・経費をなるべく無駄をなくすような形で抑えていくということも1つ動きとしてはある。 ・ただ、それによって使いにくい、サービスレベルを落としていくようなものになるとまずい。難しい評価指標だと思う。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・ペナルティのところについて補足する。特段金額的にペナルティがあることはない。ただ、PDCAで改善が進んでいかないと、そもそもこの制度的に問題が出てしまう。そうならないように、ここで評価されて、P.6の右の事業の今後の改善点に関しては、毎年6月にその翌年度分の計画策定をこの協議会でしていただく。そのときに改善点が書かれていなければ理屈が合わなくなってしまうため、取組の背景とか今後事業の必要性のところにここの改善点に書いてあることが出てくる。それで次に目標が達成できる・できないということを繰り返していくような制度になっている。少し長期の視点で見ていただくとよい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・冒頭に運輸支局からご指摘があったところは表現の仕方を見直す必要がある。1月中旬が提出の期限となっている。支局にアドバイスをいただきながら修正し、私もチェックさせていただくことで事業評価を提出していくということでもよろしいだろうか。 ・明確な意思表示をしていただくために、承認いただける方は挙手をお願いします。
	(全員挙手)
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局に預けて、支局から指導をいただきながら進めて提出していただ

	くということ承認をいただいた。
--	-----------------

4. 議題

(3) バス停名の変更について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 3点目、こちらも審議事項になる。バス停名の変更について、資料の説明をお願いします。
事務局 (富居)	<p>○資料3説明</p> <ul style="list-style-type: none"> バス停名等の変更について、資料3をもとに説明する。 歴史民俗資料館は令和4年4月1日より弥富市役所図書館棟の1階に移転・リニューアルオープンすることになっている。そのため、地名をもとにバス停名を「前ヶ須西」に変更したいと考えている。この名称については、地元自治会からもご意見をお聞きした結果を踏まえたものとなっている。 変更は令和4年4月1日（金）とし、全ルートが対象となる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> バス停名等の変更、歴史民俗資料館がここになくなるため、ないものがそのまま残ってはいけないということで、「前ヶ須西」という地名を使ったバス停名に変更され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"> バス停名はネーミングライツはやっていないのか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ネーミングライツはやっていない。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> この件に関しては地元自治会のご意見もあるのでよいと思うが、バス停名全体の話の中で、もし大手とか、市内の企業が近いところのバス停名をネーミングライツに利用できれば改善になるのではないか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> 検討したい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 車体の広告掲載、バス停のネーミングライツなど、コミュニティバスでも自治体でそういった取組をしている。ほかの自治体の取組を参考にしながら検討していただくといいかもしれない。
徳田委員 (愛知県バス協会)	<ul style="list-style-type: none"> 今の話に関連するが、バス停名が変更になったときに、タイムラグなく、すべての媒体に変更を反映していただけるとよい。 1階でここに来る前に「きんちゃんバス運行ダイヤが変わります」という時刻表をいただいてきたが、この中でもまだ変更になっていない。ピアゴ十四山店と書いてあるが、バス停を見ると上にテープを貼ってバス停名が変わっていたと思う。そういうところが物によって残っていたりすると利用者、私のような一見さんで来ると、あれ、ないなということになってしまう。 ネーミングライツの難しさは、仮に1年契約だとそのたびに時刻表や路線図を書き換えていかなければいけない。もしやるのであれば長いスパンでやっていただくとよい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 予算の兼ね合いで、時刻表の紙ベースだけはバス停名の一部修正だけで、

(富居)	<p>ダイヤは変わっていなかったなので、ダイヤ変更時に作り変える予定となっていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・GTFSデータや検索サイトに提供するデータ、ホームページの電子データ、バス停に掲示してあるものは更新している。紙ベースだけ古くなっていた。なるべく早いスパンで切り替えられるようにしたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・現場をよく知っている方からのご指摘である。安易にやると大変なことになることを肝に銘じて取り組まなければいけない。情報提供は大事なところである。 ・ほかにはよろしいか。 ・今回、バス停名の変更ということで、バス停名が変わったということも表示を変えていくとかお知らせしていただくということで対応いただくということでご承認をいただける方は挙手をお願いする。
	(全員挙手)
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ご承認いただいた。手続きを進めていただきたい。

4. 議題

(4) 第2期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	<ul style="list-style-type: none"> ・審議事項の3点目、4番目の議題であるが、前回から引き続き、第2期南部地域における急行バス社会実験運行について、資料の説明をお願いする。
事務局 (富居)	<p>○資料4説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南部地域における急行バス社会実験運行について、本日机上にお配りした資料4の当日差し替え版でご説明する。事前にお送りしたものから、変更箇所を黄色で着色している。利用状況の実績を追加し、最新の状況に更新したものとなっている。また、第2期社会実験便のダイヤも関係各所との調整結果として更新している。資料の内容は、前回第2回協議会で提示した資料をベースとしている。赤字の項目については第2回協議会資料からの追加、変更項目になっている。その点を中心にご説明する。 ・1、利用状況について、利用者数は運行開始から約4カ月間において2,274人に利用いただいている。11月は1日当たり28.7人、12月は、途中経過ではあるが33.7人と、テスト期間を含んでいた10月を除き増加傾向となっている。 ・バス停別乗降者数については、各月とも傾向は同様で、近鉄弥富駅南口と愛知黎明高校バス停の利用が非常に多くなっている。南部コミュニティセンターの利用もわずかだが見られる。 ・P.2、便別利用者数については、青色が南部コミュニティセンターから近鉄弥富駅南口方面へと北上する便、緑色が逆方向の南下する便となっている。各便とも傾向は同様で、朝一の実験1便、駅方面に北上する便の利用はほぼなく、朝便の多くは駅から愛知黎明高校、夕便は逆方向の利用が多くなっている。 ・参考資料1、利用者実態調査をご覧いただきたい。実験便も含めたきんちゃんバス全体の利用者数は、国による新型コロナウイルス拡大防止に係る措置における緊急事態宣言下の9月は前年度よりも減少しているが、10

	<p>月、11月は前年度より増加している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、それぞれのルートの10月、11月の状況を見ると、P. 2の北部ルートは微減、実験便を除く南部ルートは増加、東部ルートは減少している。 ・以上から、単に南部ルート利用者が実験便に転換したのではなく、愛知黎明高校生を中心とした新たな利用が生まれたものと考えられる。 ・資料4の当日差し替え版にお戻りいただきたい。 ・運行評価についてだが、P. 3からの社会実験利用者アンケートは第2回協議会資料の再掲となっている。 ・P. 11、11月20日に第2回意見交換会を開催した。その際の主な意見を追記している。東末広の住民は飛島バスを、木曾岬町に近い住民は木曾岬町自主運行バスを使用している。周知が広がれば利用者が広がると思う。今後も運行してほしい。地区で止まらないので、あまり利用できない。もっと所要時間を短くしてほしい。運行便数を増やしてほしいなどの意見をいただいた。 ・(4) 運行の目標の達成状況についてだが、社会実験運行目標①の利用者数の増加については、1日平均利用者数80人という目標に対し、12月の実績は33.7人と未達性の状況である。 ・社会実験運行目標②の新規利用者の獲得については、第2回協議会時から更新はない。 ・P. 13、第2期運行案についてご説明する。第2回協議会や意見交換会での意見を踏まえ、一部見直しを実施している。変更点については、運行便数について、利用のない実験1便、南部コミュニティセンター6時20分発を廃止し、全8便にする。 ・P. 14、ルートについて変更はないが、地元とも調整した結果、鍋田公民館では自転車でバス停まで行きバスに乗り換えるサイクル&バスライドのみを実施することとなった。 ・P. 19、第2期ダイヤ案について追加している。事前を送付した資料では関係各所と調整中、ダイヤの微調整を実施する可能性ありとしていたが、第2期社会実験便ダイヤも関係各所との調整結果として更新している。 ・第2期ダイヤ案では、朝、近鉄弥富駅南口に7時台に到着するバスを設定することにより、南部地域からの通勤・通学の利便性を向上したいと考えている。 ・資料には記載していないが、南部急行バスのPRと利用促進のために、来年度高校生となる現在弥富中学校の3年生205名に対し、高校への通学にきんちゃんバスの利用も検討していただくよう、無料お試し乗車券を南部急行便チラシとともに配布し、きんちゃんバスの周知を行う予定としているので、報告する。 ・P. 20、今後の検討スケジュール案について、令和4年3月の第4回協議会、再編案について協議以降のスケジュールについて、第3期社会実験は南部ルートの再編案の実証となり、デマンド運行などの導入についてさらなる検討、調整が必要となってきているため、開始スケジュールを半年間
--	--

	延期するものとして変更している。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 前回も協議した。前回いろいろな意見が出されて、デマンドをいきなりやったらどうかという意見もあったが、それだとスケジュール的に厳しいという意見があり、今日の資料の案に落ち着いた。 ・ 第2期の運行としては、ダイヤを少し変えることと、南の鍋田公民館まで延ばす、こういう形で第2期の実験をやってはどうか。4月から8月という期間でやる。 ・ スケジュールとして、来年度の4月からこの実験をやるからには、今日このタイミングでご審議いただき、この実験をやっているかどうかを決めていかなければならない。ご意見、ご質問をお願いします。 ・ 第1期の利用実態と評価もされている。当初の目標に達していないが、新規の利用者の獲得はできている。既存の南部ルートからの客を取ってしまったわけではなく、急行便で新たなお客さんがいるという報告であった。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・ P. 19、ダイヤのことだが、1期のときは鍋田まで行っていないので、南部のコミセンで見ればいいと思うが、第1期の北向きは28分かかっていた。2期が全体で34分、南部コミセンから考えると24分となる。1期と比べてバス停が増えて、ルートは変わっていないのだが、4分の短縮は何で生んだのか。 ・ 前回、その前からかもしれないが、これは急行なのか。ネーミングの問題かわからないが、急げばいいというものではないと思う。交通事故は看過できない。例えば昼間時間帯と朝夕で時間が違って、昼間は早いというのであればわかるが、ルートを変えずに4分短くなるトリックがわからない。 ・ P. 11、「もっと所要時間を短くしてほしい」とあるのはどこの話なのか。南部コミセンから駅までの話なのか、行きなのか、帰りなのかにもよるが、ピンポイントに区間ごとに見ていったときに、早くしてほしいというか、本来あるべき時間みたいなのところがもしあるなら区間ごとに切っけて見ていくしかないのではないのか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・ ダイヤ短縮の経緯だが、今まで各バス停で止まっていたことが多かったため、精査して短縮している。 ・ 「急行」というネーミングに関しては、事務局としてもこれは急行なのかということは考えている。駅に行くいいネーミングがあれば変えたほうがいいと思っている。 ・ アンケートで「所要時間を短くしてほしい」というのは、アンケートで後から出てきた内容だったので、詳しくその場で聞いていなかった。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・ この会議では起点から終点まで見て、それを所要時間と見てしまうが、利用者からすると起点から終点ではないと思うので、あまり気にしなくていいというか、今の状況だとあまり気にできないということだよと思う。 ・ 4分はわかったが、実は県内の別の場所でバスが早発するということが最

	<p>近あった。遅れはいいが、時間に行ってもバスがないということは何の言い訳もできない。もともとバッファ（時間的なゆとり）は安全のために取ってあったと思う。それをケチってまで削るものではないと思う。その辺はご注意ください。</p>
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・精査して時間短縮できそうかどうかということであるが、三重交通さんはそのあたり大丈夫か。コメントはあるか。
小黒委員 (三重交通)	<ul style="list-style-type: none"> ・私どもの営業と事務局で検討していると思うので、問題ないと思う。
百合草委員 (弥富市区長会)	<ul style="list-style-type: none"> ・私も全く同じである。第2回でも申し上げたが、P.9のモニターの方のアンケートで、バス停の滞在時間が長く、普通のバスと時間が2分しか当初の計画と違わなかった。今回改善されて、実証されて改善されたのかお伺いしたかった。今のことでわかったが。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・それを踏まえて改善したということである。 ・名称は何かいいアイデアはないか。急行ではないという話は前々から出ている。「駅シャトル」というのは格好悪いかもしれないが、「駅直」とか、いいネーミングがあるといい。アイデアがあれば事務局に寄せていただきたい。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・南部について、住民の意見交換会を適宜開催しと書いてあるが、市長の挨拶にもあったが、この前やったということで、今まで何回、どこでやられたのか。何人ぐらい出て、どういう意見が出たのか具体的に教えてもらいたい。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通計画を作る際にワークショップを北部、東部、南部と各2回ずつ、その前に山崎先生の講演をしていただいた。グループワーク形式でそういう再編がいいのではないかとこのものを出してもらった。 ・その中身は公共交通計画の中にも記載してある。特に北部ルート、東部ルートは年々利用者数が増加傾向にあったが、南部ルートだけ減少傾向にあった。まずは南部から手をつけなければいけないということで、住民意見交換会を8月末と11月に2回行った。その中ではデマンドという新しいキーワードがあるので、そちらを住民の方に理解していただくためにビデオ映像でデマンドの説明をして意見をいただいた。 ・今後、福寿会の方において、デマンドをやるにしても再編をするにしても、どこにニーズがあるのかは事務局としても漠然とつかんではいるが、生の声が聞きたい。特に南部地域の各単位の福寿会の方に今後連絡し、2月、3月の総会の場にお邪魔して生の声をお聞きしたいと考えている。ご協力をお願いしたい。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・福寿会の総会でやられるというのはいい案だと思う。 ・これまでは自治会の総会でやったのか、どういう場でやったのか。何人集まったのか。正しく住民の意見を集めるような会議になっているのか聞いたかった。どうなのか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・公募で行っている。主に区長や民生委員を中心に参加していただいている。

	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年のワークショップのときは南部では概ね20名弱の方に来ていただいた。先日の住民意見交換会のときは40人強の方に集まっていたらご意見をいただいている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 正しい住民の意見がそもそも何なのかというところもあるし、住民の方から意見を吸い上げるのは難しい。 事務局としても、中にはすごく声の大きい人もいるので、参加した人の意見に振り回されるのではなく、その中からいいものを見つけ出してきちんと対応していくという姿勢が大事である。 ほかにはよろしいだろうか。1回の実験で終わるのでなく、第2期は1期を踏まえて内容を改善して実験する。この後の議題になるが、さらにその後どうしていくかを今日この後ご協議いただく。まずは4月からの第2期ではこういった形で実験をやるということでご了承いただける方は挙手をお願いします。
	(全員挙手)
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 全員賛成いただいた。準備を進めていただきたい。 意見交換会で気になったのは、鍋田でサイクル&バスライドをやると言われていた。サイクル&バスライドは昔からやっているが、あまり知られていない。しかもサイクル&バスライドというわかりにくい言葉を使うなという意見を耳にしたこともあった。あれは永井さんが言われたのか。そこも工夫していただきたい。「自転車置き場を使えますよ」くらいの話でもいいかもしれない。そんなことを工夫しながら進めていただきたい。 審議事項は以上となる。

4. 議題

(5) 南部地域公共交通網再編について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 最後に協議事項ということで、これは採決を取るわけではなく、さらに案を深めていくための意見を皆さんからいただきたい。資料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"> 南部地域公共交通網再編について、資料5をもとに説明する。 第2回協議会でお示しした再編案を第1案とし、意見交換会などの意見を踏まえ、住民の方々の移動実態や意向を踏まえて新たに第2案を追加している。 資料の赤字で示している項目は第2回協議会資料からの追加、変更項目になっている。 第2案においても再編後の運行経費は現在と同程度に収めることを目標としている。 P. 4、意見交換会での主な意見だが、意見交換会では飛島バスや木曾岬町のバスとの連携のほか、大藤学区では弥富駅の利用、栄南学区では蟹江駅の利用が多いとの意見をいただいている。 デマンド運行の導入には前向きな意見をいただいているが、デマンド運

	<p>行を導入する場合には特に高齢者に対する周知の方法について工夫が必要であるとのこと意見もいただいている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ P. 5、参考に、南部ルートの乗降調査結果の図面を示している。西部臨海部の川崎重工については、弥富駅近くに寮が整備された関係で利用が多くなっている。そのほか、南部地域の鍋田支所や杉本クリニック、寛延、三好あたりと弥富駅間の利用が多くなっている。 ・ P. 6、P. 7、第2案の公共交通網再編イメージ案についてだが、第2案では大藤学区を中心とした地区は路線型運行を維持し、栄南学区を中心とした地区はデマンド運行を導入。現在の西部臨海便程度の頻度での弥富駅と西部臨海部を結ぶ急行便の運行や、時間帯を限定した飛島バスと連絡する路線を導入するイメージとなっている。 ・ 大藤学区を中心とする地区では路線型運行を基本とし、市中心部など近鉄弥富駅方面への移動を支え、運行距離を短くすることで運行頻度の増加を図ることを考えている。 ・ 現在の南部ルートと同程度の運行時間帯で運行し、西部臨海部への通勤需要に対応した運行として、一部現在の西部臨海便程度の頻度での運行も実施したいと考えている。 ・ なお、愛知黎明高校のバス停を維持し、通学需要や既存の三好バス停の需要にも対応する。 ・ 料金体系は、現在のきんちゃんバスと同一の一般200円を考えている。 ・ 次に、栄南学区を中心とする地区においては、朝の時間帯において鍋田支所や鍋田公民館、南部コミュニティセンターなど主要なバス停と飛島バス停留所を結ぶ路線型運行により、近鉄弥富駅方面に加え、近鉄蟹江駅方面への通勤通学の移動を支えることを考えている。 ・ この運行は、デマンド運行に使用する車両を活用することで対応できないかと考えている。料金体系は現在のきんちゃんバスと同一の一般200円程度を考えている。 ・ 日中の時間帯では、デマンド運行により他路線と連携しつつ、近鉄弥富駅方面のほか、近鉄蟹江駅方面への移動を支えることを考えている。 ・ 栄南学区を中心としたデマンド運行地域内に、既存バス停からさらにプラスアルファでバス停数を増やし、利便性を向上させる。 ・ このデマンド運行は、他路線との乗り継ぎ利用が前提となる。乗り継ぎバス停を設定することで利便性を確保したいと考えている。 ・ 高齢者からは海南病院への直行便の要望もあるため、時間帯によってそのような便を設定すべきかどうか検討が必要だと考えている。ただ、予算には限りがあるため、所要時間がかかるような運行を入れてよいのかどうか悩ましいところである。 ・ 他の自治体では、デマンドは登録者のみに限定する場合もあるが、南部地域外の方でもいこいの里等の利用をしやすいするために、利用者の制限をしないことを考えている。 ・ 料金については、乗り継ぎが前提となるので300円程度を考えている。
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ・まだ素案の段階であるが、運行日やダイヤ設定の有無なども含め詳細については今後も継続して検討する。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・先ほどご承認いただいた第2期の後、どうしていくかということであるが、事務局から2つの案が提示された。この2つの案のどちらかにするというのではなく、いろいろ意見をいただいてさらに詰めていくということになる。ご意見、ご質問があればお願いします。 ・第1案は今実験でやっている急行のような背骨を1本残しておいて、定時定路線の緑の点線は朝と夕方だけダイヤに基づいてこの系統をバスが運行するということである。昼間は全部デマンドで、電話で予約して来てもらって運んでもらう。市全域を対象としたデマンドであるが、全域だと広すぎるので、3エリアに分けて料金設定している。 ・第2案は、背骨の部分のうち、大藤学区は一日中定時定路線で短い区間を短い路線で走らせる。西部臨海部まで行くのは朝夕だけということである。栄南学区だけデマンドでカバーするという案になる。 ・東部ルート、北部ルートは、第2案ではそのまま残って、第1案もそのまま残る。
加藤委員（飛島村役場総務部長）	<ul style="list-style-type: none"> ・第3期の社会実験運行の開始の日だが、資料5のP.1では訂正前ということなのか。「令和4年9月から実施し」とあるが、先ほどの説明だと第3期の社会実験運行は令和5年にスライドするという理解でよいのか。
事務局（藤井課長）	<ul style="list-style-type: none"> ・資料5のP.1、第3期社会実験運行は令和4年9月から実施というのが変更になった。資料4の最後のページに書かれているように半年ほど後ろにずらした形で今検討している。
加藤委員（飛島村役場総務部長）	<ul style="list-style-type: none"> ・第2案の考え方で進めていこうとする場合、朝、飛島バスのほうに路線型運行という形でP.7の図には掲載されているが、まだまだこれから先の話かと思うが、路線型運行が具体的にはどれぐらいの便数、利用者の想定をされているのか。イメージがあればお聞かせいただきたい。
事務局（藤井課長）	<ul style="list-style-type: none"> ・まだ何も固まっていない状況である。あくまでもこちらは住民意見交換会の意見をもとに、蟹江方面に行きたいという需要に対してどういった手立てがないか探った形のものとしてイメージを書いたものになっている。距離からするとそれほど頻繁な本数は出せないが、あくまでも意見交換会をもとにしたイメージ図になっている。
加藤委員（飛島村役場総務部長）	<ul style="list-style-type: none"> ・もし内容がふわっとしてでもご存じであれば、飛島バスのほうもお客様の積み残しがあってもいけないので、何らかの形で今後詳細が見えてくる段階で調整や検討をお願いしたい。
事務局（藤井課長）	<ul style="list-style-type: none"> ・ぜひ密な連携を取り、しっかりと調整させていただきたいと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線とフィーダーの関係もあり、飛島バスまで運べば蟹江に行きたい方々のニーズを満たすことができるという思いからこの線が引かれていると思う。飛島バスはたくさん走っているが、たくさん乗っているので、積み残しになると大変である。そのあたりも大事なことである。
永井委員	<ul style="list-style-type: none"> ・始まる前にデマンドとは何かと話していた。意見交換会のときに映像で

(弥富市福寿会 連合会会長)	<p>説明したという話があった。そういうことをしてもらいたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近隣市町村でどのようにやっているかというものがあれば、それも参考にさせてもらうとよい。 ・一から協議をしたほうがわかりやすい。令和5年4月であれば、これからの協議会はこればかりということになると思う。じっくりと煮詰めていくためにみんなの共通理解を持たないと、何のことかわからないということになっていけない。お願いしたい。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・皆さんが共通のイメージを持った形で会議に臨んでいただけるよう資料を準備したい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドと普通に使っているが、何かと言われてしまう。福寿会に協力いただくときにそういうこともきちんと説明したほうがよい。
遠藤委員 (民生・児童委員 協議会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・永井先生が言われたとおり、デマンドやフィーダーの意味を最後にでも文章で添えていただくとよい。耳で聞くだけだと何回聞いても忘れてしまう。説明書きが必要である。特に市民と話し合うときにはそういうことが必要である。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・用語集を資料に添えさせていただき、ご確認できるように工夫する。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・大切なことである。ありがとうございます。 ・遠藤委員にお聞きするが、デマンドは電話やタブレットで予約するものであるが、高齢者の方はどうなのか。
遠藤委員 (民生・児童委員 協議会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・電話だとできるが、タブレットはできないのではないかな。75を過ぎた方ではスマホでやっとメールが打てるぐらいだと思う。私たちもなかなかできない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・電話であれば何とか予約できるのか。バス停に行けば時刻表どおりにバスが来てくれるのと、電話で呼んで、ただし、デマンドになるとバス停を細かく置けるので、今までより近いところから乗れるようにはなる。どちらがいいのか。近いところのほうがいいのか、予約しなくても行けば乗れるほうがいいのか。
遠藤委員 (民生・児童委員 協議会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・近いほうがよい。そこへ行くのが大変というお年寄りばかりである。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・福寿会に協力いただいて、いろいろ意見をいただきたい。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・南部の意見交換会は公募委員として私も伊藤さんも参加して会議の様子はわかった上で今日参加させていただいている。 ・大前提として、基本的に乗っていない人がほとんどであった。あくまで乗っていない人の意見である。実際に乗っている人の意見、福寿会のところに出ていくというのは非常に大事である。実際に乗られている方の意見が聞けていない。 ・意見交換会で出た内容からすると、第2案が工夫して検討していただいた案になっている。南部の人たち、鍋田の方々も蟹江に出たい。弥富駅には行きたくない。大藤の方々も弥富に行きたい。エリアが完全に学区で

	<p>分かれていることがよくわかった。鍋田から蟹江につなぐことを工夫しないと利用者が乗れないというイメージだった。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 本当の要望は蟹江への直行便を出してということが強かったが、そこはなかなか予算がというところがある。せつかく飛島のバスが走っているので、そこへつなぐというところが1つの形である。いかに利便性よく飛島バスにつないでいくか、工夫が肝心である。飛島村ともよく連携した形が大事である。 • 木曾岬バスを利用している方もいらっしゃるので、木曾岬の方とも連携しながら、行政だけでなく、地域全体で協力し合う体制があるとよいと思った。 • 朝の便は路線型ということなので学生さんを想定していると思う。学生さんにより使いやすく、定期とか、支払いが簡単にできるとか、その辺もセットでサービスがあるとよい。 • 語句説明だが、用語解説も大事だが、市民は行政から教えてもらうのを待っていてはいけない。わからないことがあれば自分から調べるという姿勢も本当はあってほしい。高齢者の皆さんがスマホを使いにくいというのはわかるし、ハードルがあるのはわかるが、どちらかと言うと使い方方を説明してあげる、調べ方を教えてあげるとというのが行政のサービスの中であるとよいのではないか。スマホでわからない語句を調べるやり方とか、高齢者の方々も最近では簡単スマホをお持ちの方が増えてきていると思うので、それを上手に活用して、わからない言葉があればこのように検索したらよいという、高齢者はスマホを使わないというのは逆に失礼な感じがするので、使い方をどんどん教えてあげて、使える人を増やせば、いちいち説明しなくても、わからないことは調べるという住民のITレベルを上げることがあるとよいのではないか。若者言葉で言うと、わからない言葉があるとググレと言われる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> • 行政サービス全般に言えることだと思う。
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> • 他の市町村ではスマホ教室をやっていたりする。携帯各社もそういった場所に積極的に出る講座もあったりする。これからデマンド導入に向けて、IT、携帯電話、スマホを使った上での利用になるため、まずはスマホが使えるような準備も含めて一緒にご説明させていただきたい。
伊藤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> • 前回鈴木委員が1回乗ってみようと言われたと思うが、前回から今日までの間に1回乗ってみた。初めて乗った。弥富にずっと住んでいるが、1回も乗ったことがなかった。無料券を出したが、期限が切れていた。年中使えるようにならないのかなと思った。 • 今回利用期間が1.5倍になったら、新規利用者も1.5倍に増えていた。年中使えると新規の人ももっと増えるのではないか。 • 急行便に乗りたかったが、朝夕は主婦には厳しい時間帯で、4歳の子と赤ちゃんを抱っこして、ベビーカーを持って乗ってみた。周りの皆さんにすごくやさしくしていただいた。三重交通の運転手さんもやさしくしていただいた。4歳の子は一番前の高いところに乗せてもらい、すごく喜ん

	<p>でいた。子どもさんが乗られるとすごく楽しいと思った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見交換会も出ささせていただいたが、発言する人が偏っていた印象がある。主に発言されていた方は「絶対に乗らないが」という枕詞をつけて意見を言われていた。本当に聞きたい意見ではないのだろうなと思いながら参加をしていた。今使っている人がもっと便利になるように聞いたほうがよい。今回モニターをやって初めて乗ったというところだと思う。そういう人の意見を本当は聞きたいのだろうと思いながら、私も何も言えずにいた。そういう方の意見を聞けたらよい。 ・今回4月から2期で、私は鍋田の住民であるが、鍋田の人からすると、線が南部まで延びて便数が増えたことはありがたい。実際に使っている方に聞いても、本数が増えるのは嬉しいと言われていた。 ・デマンドもいきなり全部デマンドにするとざわめきそうな感じがする。週2回から取り入れたり、徐々にやったほうがよいのではないかな。
<p>事務局 (藤井課長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・伊藤さんにも意見交換会に出させていただいた。確かに声の大きい方はお見えになったが、ニーズとしては蟹江方面に行きたいという方の意見もたくさんあった。 ・また、毎日ではなく、週2回ぐらいから始めてもよいのではないかなというご意見もあった。 ・事務局としてもどうまとめていけばよいか苦慮しているのも正直なところである。 ・本当のニーズはつかみづらい。乗る乗る詐欺といって、乗る乗ると言っていて実際に乗らない方が多い。得てして声の大きい方の発言に引っ張られがちで本当のニーズがない形で、乗る乗ると言っている方についてはほとんど乗らない、利用者がいない状況がある。 ・福寿会の方は、免許の返納も考えなければならない、自分自身の運転技術の不安もあると思うので、そういった方が実際に自分の車を手放すというのが一番身近かなというところになるので、ニーズが一番近いところが福寿会だと思う。そちらの方の意見を聞きながら、どういった形のものであれば公共交通として利用していただけるか、どういったところに行きたいかということ聞きながら、意見をまとめていきたい。
<p>鈴木委員 (愛知運輸支局)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・最後が5年9月とあったので、もう少し細かいスケジュールをいただかないと検討のしようがない。特に運行する事業者をお願いするにしても、会計年度に向けて弥富市は作業されるので、5年4月の段階で決まっていないと公募できないのではないかな。来年度1年が勝負ではないかな。 ・デマンド云々というところはあるが、どこの自治体でもそうだが、誰がいつどこに行きたいか、それに尽きる。第1案でも第2案でもいいのだが、例えば南部の方が蟹江駅に行きたいということであれば、途中の飛島バスのバス停に行きたいわけではないので、最終目的地が蟹江であるとすれば、途中の乗降環境、待合の環境についてはちゃんと考えたほうがよいのではないかな。これは木曾岬のほうも一緒である。そのところをある程度見据えてお互いに調整していかないと、あそこに行きたいからとい

	<p>っても待てないような環境ではどうしようもないと思う。今日のような天気であればなおさらだと思う。そういったところを詰めて、最終的にどこに行きたいか、どれぐらいの待合が出るのでここでないとダメだというところが多分ポイントとして出てくるので、その辺はしっかり頭に描いて持っていったほうがよいと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2案の路線、鍋田支所から飛島の公共バスにつないでいく短めの路線を描くにしても急行バスと朝夕はかぶってしまうところがある。そのあたりをどう整理するのか。第2期から3期につなげていくところの理屈というのは少し精査いただいたほうが、デマンドをやるにしてもよいのではないか。 ・デマンドでやるのは結構だが、2案でもよいが、栄南学区から蟹江まで行く場合に、300円デマンドで払って、300円飛島の公共バスで払って、往復すると1日1200円だと乗るのだろうか。運賃に関しては、ここは例示で書かれていると思うので、目的地と使う方を想定して描いたほうがよいのではないか。75歳以上の方というのも弥富の公共バスは無償だとしても、デマンドはどうするのかということもある。それぞれ乗り入れたところに関しては、その方々は無償になるわけではないので、そのあたりも考えながら運賃の設定をしていくべきではないか。
<p>事務局 (藤井課長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・確かに鈴木様がおっしゃるとおり、ニーズの部分はきちんと把握していくことは大事だと思っている。今後きちんと把握できるような形で努めていきたい。 ・2期から3期への部分についてはこちらも課題だと思っている。お時間をいただくような形になるが、きちんと方針を固めていきたい。 ・料金については、なかなか難しい課題である。接続先である飛島村、木曾岬町との調整も必要になってくる。利用される方のご負担の部分にもなるので、いろいろ意見を伺いながら、少しでも利用しやすい環境に持っていけるよう努力していきたい。
<p>山崎議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・支局さんからいろいろ鋭い指摘があった。確かに2期から3期につながる理屈のところをしっかりと固めていかないと、ストーリーがないといけない。 ・乗り継ぎさせるなら、結節点をきちんと整備する、環境を整えることは大事なことである。
<p>鈴木委員 (公募委員)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・意見交換会でもあったことで、バスとは直接関係ないということで資料には反映されていないが、結局バスになぜ乗るかと言うと、誰がどこに行きたいかというところの中で、高齢者のバス需要は買い物か医療かというところで、逆にバスに乗っていくのではなく、買い物できる移動スーパーのように定期的にこのエリアに来るのであれば、逆に住民サービスとしては行政のサービスとしてありがたいという意見もあった。公共交通で考えるのか、行政の他の部課と連携して考えるのか、とにかく高齢者の買い物需要が交通の便が悪い中で困るということである。そこは何か合わせて両立でイメージがあるとよい。弥富市として何かできる

	とよい。
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・同じ意見を市長も言っていた。買い物のニーズはあるだろう。移動スーパーの導入や、病院の通院、本当に何が困っているのかを現場できちんと確認してこいと市長の命を受けている。そういったものを含めて皆さんのお力を借りて調べてまいりたい。
安藤市長	<ul style="list-style-type: none"> ・今日はさまざまな意見をありがとうございました。 ・鈴木さんが言われた移動スーパーの件だが、特に南部地域は切実な問題である。買い物に行けない買い物難民の方々も徐々に出てきている状況も聞いている。 ・バスに乗って出かけていただくのも1つの健康になる。そういうこともぜひやっていただきたい。 ・デマンドをやってしまうとルート便がなくなるため、地域の方々のご理解がいただけるかという問題がある。朝の飛島バスへの連絡路線に乗って、また飛島から300円を払って、往復1000円になる。こういったものを毎日続けると、月20日あれば2万円になってしまう。サラリーマンの方にこれだけご負担いただけるか疑問である。大変大きな課題がデマンドにはあると思っている。皆様方のお知恵を借りて、弥富モデルを作っていくたいと思っている。ご協力をお願いしたい。 ・2期の南部急行便、私も急行ではないということは言ったのだが、ネーミングも大変大事である。イメージもきちんとしたものを作って、よりよい公共交通機関にしていきたい。これからもご協力をよろしく願います。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・市長にまとめていただいた。よろしいだろうか。これからじっくり中身を考えていかなければいけない。意見があればその都度事務局に寄せていただけると何かヒントになっていくかもしれない。よろしく願いたい。 ・議論しだすといつまでたっても終わらなくなる。今日はここまでとしたい。

4. 議題

(6) その他

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・その他として、事務局から何かあるか。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・愛知運輸支局、バス協会より当日配布資料としてチラシを配布していただいている。補足のご説明があれば願います。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・チラシを3枚入れている。「公共交通安心利用」については、コロナ禍においても日常の足を必要とする方のために公共交通機関は止まることなく運行を続けている。チラシの一番下書いてあることが一番言いたいことで、ずっと運行は続けている。今は若干波が収まり、別の新型のものもあるが、年の瀬でお出かけの機会も増えてきている。安全安心に公共交通を利用していただくという趣旨でチラシを作成している。 ・バス事業は乗合バスを貸し切りバスの収入で下支えするというもとの事業構造がある。チラシの3枚目は貸し切りバスの同じようなチラシに

	<p>なる。一般の路線バスも貸し切りバスの収入で下支えしているという事業構造にもともなっているため、秋ぐらいいまで旅行を控えていた方も、学校関係を中心に徐々に動き出している。貸し切りバスについても、感染症対策を施しているバスを安心してご利用いただきたいということである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 細かな注意事項はいくつかあるのでごらんいただきたい。 ・ タクシーも同じように生活の足として運行を続けている。消毒や乗務員の取組は続けてやっているので、ご利用をお願いしたい。 ・ 真ん中に「バスの死角にご用心」というチラシがある。昨年度、愛知県バス停留所安全性確保合同検討会、この会議でも話題提供しているが、危険なバス停と報道されている件に関連するが、先ほどと同様、今お出かけの機会が増えるということもあり、利用が増えれば当然リスクも増えるということであるので、チラシにあるように、車の陰からの飛び出しとか、これはバスに限らず、一般のマイカーでも同じことである。特に歩きスマホが増えていることもあるので、注意していただきたい。特にバス停に関しては反対側のバスに乗ろうと思うとどうしても道路を渡るというケースがある。そうすると、マイカーにそれが気づかれないとか、注意して渡ってくださいとはなかなか言えないのだが、そういったケースがどうしてもあるため、少し離れていても安全に横断歩道を渡っていただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 支局さんからの紹介を含めて、その他、何かご意見はよいか。 ・ 今日、蟹江警察署は欠席だが、支局の鈴木さんにお聞きするが、バスの死角の話などは警察に協力してもらい、免許の書き換えのときにこのチラシを配るとか、ドライバーにもバスの死角から出てくるというのを注意するとよいと常々思っている。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・ やっている。公安委員会や道の駅にチラシを置かせてもらっている。車内、大きな駅、名古屋駅などでもポスターで周知活動はしている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 警察から言われるとみんな言うことを聞いたりする。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 警察にもご協力をいただいている。 ・ 一番下に書いてある「毎月11日は横断歩道の日」というのは愛知県公安委員会の標語である。こちらが決めたわけではない。もともと警察さんで取り組まれている内容である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本日の議題はすべて終了した。事務局に進行をお返しする。ご協力ありがとうございました。

5. 閉会

事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連絡事項だが、次回第4回協議会は3月29日、午後から本日より同じ場所での開催を予定している。改めて資料や通知は出させていただきます。 ・ 以上で、第3回弥富市地域公共交通活性化協議会を終らせていただく。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