

令和3年度第2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11月10日（水）

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2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。日ごろ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。・新型コロナウイルス感染症は昨年1月から日本で、また世界でまん延し始め、あれよあれよという間に全世界に広がってしまった。日本では第5波を経験し、また緊急事態宣言も4回出るというこれまでにないことを私たちは経験してきた。・そういう中であるが、弥富市民にはワクチン接種をしていただき、また感染防止対策の徹底がなされたことにより、このところ市域の陽性者数は激減している。かといって収束したわけではない。皆様方にも引き続き感染防止対策の徹底をお願い申し上げます。・本日の協議会は、これまで9月1日から南部ルートを再編していくということで、直行便の社会実験運行をしてきた。聞くところによると、結果としてはほとんどご利用いただけていないのが正直なところである。黎明高校の皆様にはご利用いただけているが、市民にはご利用いただけていない。・第2期、第3期ということで今日のご協議いただくわけであるが、2期において少し南のほうまで延ばす、またバス停を増やして南部ルートそのものを活かすことをやっても結果は同じではないか。1人2人は増えるかもしれないが、利用者は少ないと思う。ルート便のほうもルートが悪いのかもしれないが、ご利用いただけていないのが現状である。・計画では3期で直行便、ルート便を補完するデマンド運行を、タクシー等

	<p>を利用して代替案としてやっていこうという計画であるが、私は第2期でそれをやっていただきたいと思っている。事務局は首をひねっているが、2期で同じルートを回しても多分結果は一緒だと思う。市としても財政に余裕があるわけではない。ぜひ前倒しでやり、それが駄目なら3期で戻すことも考えられる。先にぜひやっていただきたいとお願い申し上げ、挨拶とさせていただきます。</p>
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> 訂正する。委員総数21名のうち、18名の出席と発言したが、正しくは17名の出席である。

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：南部地域における急行バス社会実験運行について 資料2：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"> 資料1：南部地域における急行バス社会実験運行についての当日差し替え版 配席表 <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) 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"> 市長の挨拶にもあったが、コロナはだいぶ落ち着いてきたが、中部運輸局のデータにもあったが、戻ってきても利用者数は8割ぐらいで頭打ちしている。きんちゃんバスの利用者も7~8割ぐらいのところ、前の状態には戻っていない。市がやっているコミュニティバスであるので、大事なのは車に乗れる人は車で動けばよい。車に乗れない人たちが、コロナの間もずっと使い続けた半分の人たち、50%ぐらいまで落ち込んだが、その人たちのための足をきちんと確保していかなければいけない。 全体の利用者数が減っていることもあり、確かに効率的な運行を考えていかなければいけない。 冒頭から市長がご自身の思いをおっしゃった。ただ、そこに引っ張られすぎずに、あまり忖度せずに、ご自由に今日の報告に対する意見をいただきたい。 今日の議題は、南部地域における急行バス社会実験運行についてと公共交通網再編についてということで、どちらも南部ルートの今回の実験と、それを踏まえた今後に関することである。協議事項であるのでご審議いただく内容ではない。皆さんから意見をいただき、方向を決めていき
------	--

	い。事務局から資料説明をお願いする。
事務局 (富居)	<p>○資料1 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、資料1の当日差し替え版で説明する。 ・事前にお送りしたものから、利用状況について1週間分の実績を追加し、最新の状況に更新したものとなっている。社会実験利用者アンケートの結果も追加している。 ・1. 利用状況について、利用者数は運行開始から約2ヶ月間において1,094人の方にご利用いただいております、10月度は1日当たり26.1人の方にご利用いただいた。 ・次にバス停別乗降者数だが、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おり、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。 ・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、夕便はその逆方向の利用が多くなっている。 ・参考資料1、利用者実態調査結果だが、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、前月の8月よりは増加している。P.2の北部ルートは8月よりも減少。P.3の南部ルートは8月よりも増加。これは実験便を除く値となっている。P.4の東部ルートは8月よりも減少となっており、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1の当日差し替え版のP.3の運行評価についてだが、新たに追加した社会実験利用者アンケートの結果について説明する。 ・回答者の属性は、愛知黎明高校生が92.4%を占めており、居住地も弥富市外が多くなっている。 ・P.4、南部地域急行バスの利用状況について、主な利用方向は、往復で利用が67.7%と多く、利用しない方向の交通手段は自転車や送迎バス、きんちゃんバスが多くなっている。利用頻度は週に1～2回が54.5%と多く、利用目的は通学が93.9%と多くなっている。 ・P.5、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は、これまでにきんちゃんバスを利用したことがなかった方が37.9%となっている。また、南部地域急行バスを利用する以前の主な交通手段は、自転車やきんちゃんバスが多くなっている。 ・P.6、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は、南部コミュニティセンターバス停で急行バスに乗るまでや降りた後の主な交通手段は徒歩や自転車が多くなっている。愛知黎明高校バス停で急行バスに乗るまでや降りた後の主な交通手段は、愛知黎明高校生以外で

	<p>は徒歩や自転車、家族などの送迎が多くなっている。近鉄弥富駅南口バス停で急行バスに乗るまでや降りた後の主な交通手段は、近鉄やJR、名鉄、徒歩が多くなっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ P.7、南部コミュニティセンターのバス待ち環境については、利用者用に開放していることを知らなかった方が約7割と多くなっている。また、南部地域急行バスの満足度は、運賃や停車バス停の満足度が非常に高く、運行本数や運行ダイヤの満足度が低くなっている。 ・ P.8、南部地域急行バスの改善点としては、運行本数・ダイヤで増便要望が非常に多くなっている。また、雨の日の半額などの提案も出ている。 ・ P.9、利用者モニターからの主な意見だが、利用者モニターは、実験開始前に広報や回覧にて市内在住の方に限定して募集をしたものとなっている。モニターには高校生4名の方の応募があり、実際の利用を通して意見を頂いている。モニターの方は愛知黎明高校と近鉄弥富駅南口間で3名、南部コミュニティセンターと近鉄弥富駅南口間で1名利用されており、急行バスだけでなく、時間に応じて南部ルートを利用し、それでも時間が合わない場合には親の送迎となっている。また、急行バス利用以前は、きんちゃんバスを日常的に利用していたのは2名で、きんちゃんバス利用以前の交通手段は家族などの送迎が100%となっている。 ・ 急行バスを利用して良かった点としては、所要時間の短縮や、終バスが遅くなった点などを挙げられている。 ・ 悪かった点・気になった点・改善してほしい点としては、運行時間帯や所要時間、本数が少ないことに対する意見が出ている。 ・ また、学生割引をしてほしいといった要望も出ている。 ・ P.10、意見交換会での主な意見だが、意見交換会は主に南部地域在住者対象に8月末に実施予定であったが、緊急事態宣言の発令に伴い、参加を希望者されていた方に資料を配布し、書面等による意見聴取を実施した。 ・ 運行については、取り組み自体は評価されているが、運行本数が少ないことや鍋田住民の利用要望などが多く、待ち合い環境の整備などについても意見があった。周知については、まだまだ不足しているという意見があった。そのほか、現在の通学等の実態について具体的な意見やデマンド運行の導入要望、木曾岬町バスや飛島バスなどとの連携についてのご意見もあった。 ・ P.11、運行の目標の達成状況について、現時点の状況についてご報告する。 ・ 社会実験運行の目標として2つの数値目標を掲げている。1つ目の社会実験運行目標である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、10月の実績は26.1人とかなり少なくなっている。 ・ 意見交換会でも周知不足に関する意見も出されていたことから、近鉄弥富駅でのチラシ配布など追加の周知活動も実施しているが、まだまだ利用は少ない状況である。11月20日にはこの実験運行の状況報告も兼ねて南部地域住民との意見交換会を実施する予定である。住民が集まる機会
--	---

	<p>なども活かしながら適宜周知を図っていきたいと考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2つ目の社会実験運行目標である新規利用者の獲得については、社会実験便利用者アンケートの結果から25人の新規利用者を獲得できたものと考えられる。この数値は、アンケートにおいて「きんちゃんバスを利用したことがなかったと回答した実数と比較し、利用実績や利用頻度などから推計した新規利用者数のほうが小さくなっているため、回答された実数のほうを採用している。 ・P.13、第2期運行案について説明する。 ・第1期運行や、実験便利用者や住民の方々の意見、最終的な南部地域における公共交通の再編を念頭に第1期運行の内容を改善した第2期運行案をお示しする。 ・期間は令和4年4月1日（金）～令和4年8月31日（水）の平日のみの半年間を想定している。 ・料金、車両、運行便数については、現在の実験運行と同じものを想定している。 ・運行ルートや停車バス停については、P.14の図をご覧いただきたい。鍋田公民館を起終点とするルートに延長し、実験便の運行ルート上にある既存のバス停のうち、利用の多いバス停に追加停車させることで現在の5箇所から9箇所にバス停を増加させ、より住民の方にも利用しやすいものとしたいと考えている。なお、弥富中学校においては現在の実験便での利用は見られないものの、降雨時の通学利用なども念頭に置くとともに、周辺住民の方々も利用しやすくするために全便停車させることを考えている。 ・運行ダイヤについては、意見交換会での意見も踏まえつつ、第1期のダイヤをベースに、ルートの延長に伴う調整を実施することを考えている。現在、運行事業者とも調整中となっている。次回協議会にお示しさせていただく予定である。 ・鍋田公民館におけるサイクル&バスライド、パーク&バスライド、キス&バスライドについては、安全上の問題なども含め、地域とも調整中となっているが、南部コミュニティセンターでの機能も踏まえ、少なくともサイクル&バスライドはできるようにしたいと考えている。 ・P.15、P.16では、令和3年4月から8月における南部1・2・4・5便の利用状況を整理している。 ・P.17、18には令和2年度に実施した乗降調査結果より、南部1・2・4・5便の利用状況を抽出したものをお示ししている。 ・P.18の表では今回追加するバス停の利用者がどこのバス停まで利用しているかの傾向を見ることができる。この表の見方は、縦のバス停名が乗車バス停、横のバス停名が降車したバス停名である。例えば縦のひので橋であれば、ひので橋から乗車した18名のうち、17名が近鉄弥富駅南口で降車していることになる。そのほか、鍋田公民館や三好バス停で乗車した方の多くは近鉄弥富駅南口で降車している。
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ・中川団地については、駅までの利用はなく、市役所バス停までの利用が1名となっていますが、現在の利用者数は比較的多くなっているため、この実験運行の中で利用状況を検証できればと考えている。 ・P.19、今後の検討スケジュール案だが、第3期運行として、南部ルートの再編を視野に入れたデマンド運行も導入した実験運行を実施するものとし、それに合わせ検討スケジュールを変更したいと考えている。 ・第3期運行は順調にいけば令和4年9月からの運行を想定しており、次の議題の南部地域における公共交通網再編案を念頭に置いたもので実施したいと考えている。 ・説明は以上となる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・南部ルート急行バス社会実験の報告をいただいた。利用者が黎明高校の学生がほとんどだった。周知不足もあるのではないかと考察がされている。そういったことを踏まえて、地域の方々が使いやすいようにルートを延長して第2期の実験を実施したいということである。第3期としてさらにデマンド運行を導入していこうという方針の説明であった。 ・ご意見、ご質問をお願いします。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・急行バス社会実験運行をやられた結果を説明していただいた。疑問に思うのは、ほとんどが黎明高校の子ということであるが、黎明高校はバスを出しているのではないかと。黎明高校専用のバスがあり、それをほとんどの子が利用していると思うが、どういうことなのか。そっちをやめてこちらにしたということなのか。これがなければ黎明高校のバスを使っていくということなのか。
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・黎明高校はバスを自前で用意しているので、そちらで通っている方もいる。また自転車で通っている方もいる。その方の交通手段をバスに転換していけないかというところを狙って導入した。 ・もう1つ、黎明高校のバスに乗り遅れた子を拾うということもある。その2点できんちゃんバスに切り替えていただけないかということで配車をした。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・何かおかしいと思うのは、乗り遅れた子がそんなにいるのかということと、自転車で通っている子が代わりにこれに乗るとするのは、代わりに学校のバスを利用するのではないかと思うのだが。黎明高校の子を除くとほとんどいない数字だと思う。
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・そもそも急行便のスタートは、意見交換会、ワークショップで出た意見で、栄南学区、大藤学区からの通勤・通学の需要を取り込もうということで、南から北へ行く便を見越してスタートした。しかし、結果的に北から南へ下る黎明高校のほうが多く利用するという結果になった。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・あくまでも黎明高校の学生のために走らせたわけではない。検討している中で、目的として、南部の方々が駅に出るためのバス停を少なくして直行便的な位置づけである。 ・黎明高校からも駅から、逆に北側から降りてくる人たちが使う人たちがいるという話があった。実際に使ってくれているという実態である。市

	民の利用が少なかったということである。
百合草委員 (弥富市区長会)	<ul style="list-style-type: none"> ・ P.9、利用者モニターからの主な意見で、「急行と言ってもそれぞれのバス停の滞在時間が長く」とあるが、これは時間の調整で、第1回のときに急行でもあまり時間が変わらないという説明があったが、改善するつもりはあるか。
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1点目の滞在時間については、三重交通と調整し、改善できる範囲で改善したい。 ・ 第1期の運行についても三重交通のほうでダイヤの調整をしている。急行という名前がふさわしいかということはあるが、スムーズに目的地に到着する形でバスの時刻を設定していきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の第1期の実験で、実態としてバス停で待ちの時間、時間調整する機会が多かったということなのか。三重交通は何か把握していらっしゃるか。4名のモニターのうちの1人が言っていることかと思うが。
小黑委員 (三重交通)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 時間調整のことをこの方はおっしゃっていると思う。突き詰めて言うと安全運行を取るのか、時間を取るのかという話になってくると思う。バス停ごとに時間を早める設定をすれば運転士の心理として先を急ぐ運転行動になってしまう。後でできた急行便については時間設定も朝夕の渋滞する時間帯でもあるので、そういった設定になっている。 ・ 今後改善の余地はあると思う。弥富市と検討させていただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 短期間の実験なので、いろいろ不具合はあると思う。そういったことを修正しながらいいものにしていくというプロセスかと思う。 ・ 急行便という呼び方については、第1期をやるときに時間が早いわけではないから急行ではなくて、駅シャトル便などの言い方をしたらどうかと私も発言した。
遠藤委員 (民生・児童委員 協議会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 先日、不登校の学生のアクティブというところを訪問した。帰りにアクティブの子たちが元気よく鍋田支所からバスに乗っていくのを見た。学校に行けなくてそういうところに通っている子のためにもバス停のところまで延ばしていただくとよい。たくさんの方が乗っていかれていた。普通の中学校や小学校へ通えない子たちのためのアクティブである。福祉センターから乗っている子も見た。あんな遠くまでどれぐらいかかるかと聞くと、1時間ぐらいかかるそうである。帰りも元気に帰っていかれていた。こういうところがあるから中学校に行かなくてもアクティブで出席日数になるということをお聞きした。そういう子たちのためにも鍋田支所までバスを延ばしてほしい。
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルートについては意見交換会で意見があると思う。意見を参考にしながら皆さんと協議をさせていただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ アクティブは鍋田支所の中にある。鍋田支所は、急行便はそこまで入っていないが、通常の南部ルートはそこを通っているという認識か。それが、所要時間がかかるということのようである。難しいところであるが、急行便をやるのなら検討していきたい。いろいろなニーズに対応していくと、さらに急行ではなくなってしまう。通常のルートだけでよい

	<p>のではないかということになってしまう。</p>
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・速報ではあるが、聞いている範囲で申し上げると、愛知県全体として緊急事態宣言が終わってからも利用者数は戻っていない。民間バス路線もコミュニティバスも同じである。 ・昼間時間帯と夜が戻り切らない。朝夕の通勤・通学は戻ってきているが、全体として8割である。このまま続くのではないかと事業者は不安視している。 ・貸し切りバスの動向は、学校の修学旅行や遠足が10月、11月はだいぶ回復してきた。貸し切りの需要が伸びてくるということは、バスで出かけること自体のハードルは徐々に下がってくると思う。 ・日常的に使うところが落ちている。残り2割をどう戻していくか。既にコロナが始まって2年近くになる。通常、バス停を設置してそれが馴染むまで1年半から2年である。逆もある。どかした場合、1年から2年たつと走っていたことすらなくなってしまう。使っていた方はそこで一掃してしまう。既に何かに乗替わってしまい、戻そうにも残り2割は戻ってこないのではないかということが最近見えてきた。 ・夜の街もまた戻ってきて、タクシーの需要が出てくればひょっとしたらというところはあるが、昼間時間帯の出控え、もしくはほかの乗り物に乗替わってしまったところはどうしたら戻るか。弥富市がかねてからやられているように新規のお客さんをどう引き込むかというところに尽きると思う。 ・きんちゃんバスはコロナの前までは利用者数が伸びてきていた。県内でもいくつかそういうところはある。コロナのせいで失った。その後、今からその水準に戻せるかどうかは微妙であるが、急行バスで利便性を上げて何とかというところはあると思うが、全体として住民の方が、例えばこれを認知されていないとか、そもそもバスに乗らないという話もあるが、恐らくこの便だけのPRではなく、全体としてきんちゃんバスが今も安全にちゃんとダイヤを確保して走っているという状況をどこかでPRしていくべきではないか。 ・県内を見ると、岡崎市では一部の地域の方を集めてバスの乗り方教室を開いている。草の根的な活動になるが、住民の懇談会などの機会を捉えてきんちゃんバスをこう使ってほしいというメッセージを出していつはどうか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・非常にいい話をいただいた。きんちゃんバスはコロナの前まで利用者が増えていた。コロナで落ちてしまった状況である。今回の実験も十分に周知できているのか疑問である。黎明高校に関しては学校を通じて市がこういうバスを走らせるというアナウンスがあったはずなのでよいのだが、市民の方々に十分な周知ができていないのではないか。あるいは運行の期間が短かったので定着していない。時間をかけて利用者は増えてくるものである。
安藤市長	<ul style="list-style-type: none"> ・P.11、運行の目標の達成状況のところ、現在の周知活動ということで、

	<p>南部地区にチラシの全戸配布をしている。またホームページやポスターを貼っているとあるが、この南部地域、特に栄南学区は通勤・通学圏が近鉄の蟹江駅である。弥富駅へ引っ張ろうとするとよほどの魅力、付加価値をつけないことには利用者は増えないのではないか。そういう話をよく聞く。直行便を運行してからでもそういう話を聞く。時間帯が合わないとか便数が少ないというのはよく言われることで、蟹江駅まで送迎されている方々を弥富駅に来てもらうというのはよほどのことをしない限りは大きく増えてこないのではないか。そういうお知恵を皆さんお持ちであれば教えていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遠藤さんが言われたように、鍋田支所のアクティブの子どもたちのことなどを考えると、今までのルート便でもいいのではないかという話になってしまう。直行便とルート便の時間が変わらなければ、何のための直行便かというところもある。本当に難しい深い問題である。委員には忌憚のないご意見を頂戴したい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・弥富をやめて蟹江駅へ走らせるか。そのほうがよいのか。そうすると、飛島のバスとの競合がある。ただ行き先は一緒だが、弥富の中を走って、蟹江駅に行くという話はある。 ・コミュニティバスの1つの目的として、市の中心市街地の活性化という話もあるとすれば、まちに向かっていくべきであるが、交通の利便性を考えると蟹江駅に向かってバスを走らせたほうがよいのではないかという意見もあるかもしれない。 ・南部ルートで意見交換会をやるので、住民の方に聞くとよいのではないか。
伊藤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者を増やすに当たって、本数を増やすというのは無理なのか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・費用がかかる。バスを1台で走らせるのが、あるサービスレベルを超えると2台必要になる。そうすると費用が倍になる。2台で賄えるところまで行って、さらにもう少し増やしたいとなると3台必要になり、費用が3倍になる。 ・1台1年間で2,000万から3,000万近くかかる。それが倍々になっていく。
伊藤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・バスのサイズを小さくしてもそうなのか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・そうである。燃費はよくなるが、サイズを小さくしてもバスであれば大型免許が必要になる。大型免許が必要でない場合でも、運転手の人件費はそんなに大きく変わってこないと思う。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・そもそもこれは弥富市として利用者を増やしたいがための直行便か。ワークショップでの意見があったのでやってみた。結果こうだったからということで、やめるための実験になっているのか、どちらなのか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・悩むところではないと思うが、まずは利用者を増やしたいという意向である。南部ルートは一番利用者数が多いし、増えてきていたが、費用がかかるというところもあって、効率的な運行をして経費を抑えつつ、利

	<p>用者も増やしたいという思いがあつての実験である。</p>
<p>事務局 (藤井課長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・おっしゃるとおりである。
<p>鈴木委員 (公募委員)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・そういう建前で行くのであれば、まずワークショップで意見を出した人たちはこの実験線に対してどの程度お考えになっているのか意見を吸えているのか。膝詰めで話ができているのか。 ・周知が足りないということであれば、ポスター、広報していると言うが、それでは伝わらない。ちゃんと足を運んで、各自治会の会合があるたびに顔を出して、使ってほしいと伝える。小学校でも一斉下校のタイミングなどで子どもたちにバスが走ることを伝えられているか。学校の先生にも伝えられているか。周知は全然できていない。広報に載せたら伝わると思っているのは市役所のよくないところである。どこまできちんと住民側に足を運んで言えるかどうか。そんなことをやっている暇はないという話であれば、市民側の立場のある方にどれだけ協力いただけるかである。説明が全然足りていないと思う。 ・住民はバスに乗るのが怖い。乗り方を知らない。1回乗るとわかると思うが、乗ったことがない人は乗るのが怖い。乗り方を教える機会があるとよいのではないか。コミュニティの中でそういうイベントをやるとか、小学校を巻き込んで親と一緒にバスの乗り方教室をやって、親も乗り方を知ることができる。 ・僕は急行便に乗るチャンスがなかったが、皆さんは乗っているのか。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・全部のルートに乗ったが、急行便は乗っていない。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・僕は乗った。
<p>鈴木委員 (公募委員)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗っていない人たちがいくら何を言ってもというところがある。この会のメンバーはみんな乗りに行かないか。 ・せっかくなら、市長はあまり乗り気ではないかもしれないが、市長自ら急行便に乗ってセレモニー的にでも何曜日は乗っているというのがあると興味を引くのではないか。話題づくり的なものもあえて狙ってやってもいいのではないか。とにかくみんな知らない。 ・黎明高校と話ができているのであれば、自転車通いの子をバスに乗り換えさせるとするのは、黎明高校では通学のルールがあるのかどうか。学校のバスに乗れる人たちの資格があるのか。例えば低学年はバスに乗りなさいとか、高学年はバスを利用できるとか、家の距離でバスを利用できるとか条件があつて、乗れない人たちがいて、それを救う感じなのか知りたい。黎明高校の中でもバスを利用しそうな子たちがいるのであれば、高校とも連携して拾ってあげるとよいのではないか。
<p>永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鈴木委員の話聞いていて、やはり乗らなければいけないと思った。この会を始める前に一遍乗ってきて、この会をやるとか。 ・弥富市にもいろいろな会がある。福寿会ではコロナでこのところ何もできなかった。減になってきて、ふれあいサロンだとか、日帰りのバスで研修旅行をやるところも出てきた。福寿会ごとに一遍きんちゃんバス

	<p>に乗ってみて、東部ルートを全部回ってみるのも面白い。そうすると人数も増えてくる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福寿会の理事会に担当の方が来てPRしてもらってもよい。福寿会に限らず、どの会へ行ってもPRしてもらおうと面白いのではないか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・おっしゃるとおりである。高齢者団体の方々がイベント的に1度乗って体験してみることをやるとよいのではないか。女性の会がみんなで乗ってくれたということがあった。ぜひやっていただきたい。 ・いろいろ意見をいただいて、周知、PRはきちんとやらなければいけない。岡崎では乗り方教室をやられているということである。名鉄バスが協力してやっていたと思う。 ・豊田市でも名鉄バスとか豊栄交通が協力して車両を持ってきて、豊田の場合、豊田高専の学生がアテンダントみたいな形で説明したり、記念撮影したり、そういうイベントをやっていた。今コロナだからイベントがやれないので難しいが、そういうことも考えてみるとあまり今までやってきていなかった。 ・バスの展示みたいなことはやっていた。乗り方教室はコロナがもう少し落ち着いてからになるかもしれない。 ・岡崎は、今この時期でもやっているのか。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・今度11月21日にやる。中型バスを持ってきて、ちゃんと間隔が取れる人数で実施する。もともとバスは、換気は、天気さえよければ窓が開いた状態で走っている。車内でどうのこうのということはずない。 ・一番気にするのは車内事故で、バスが到着する間に立つ方がいて転んでしまう。バリアフリーの車両は中の空間が広いので、逆にそういう危険が生じる。そういうことも併せて周知できるということで、わざとそういう空間を作って体験いただくとか、そのようなことに取り組むと聞いている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ぜひそういうことを検討していただきたい。 ・重要なことかと思ったのは、市長が言われた行き先である。今回通勤・通学の需要を拾おうということであるならば、蟹江は、公共交通会議はないのか。支局にいろいろ助言いただきながら、急行便というか、駅シャトルを出すとすれば蟹江駅につなぐことも考えてもいいのではないか。 ・課題がいろいろあるが、当初の計画は、今日のこの資料でこんな形で第2期運行を4月1日からということであるが、今日の皆さんの意見を踏まえての印象では、これは考え直したほうがいいのかもしいかな。何が何でも強引にこの計画どおりにやっていくというより、多少時期がずれても効果が出るものを作っていったほうがよいのではないか。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗る理由を作るとしたら、バスの中の空間をどこまで楽しませるか、興味を抱かせるか。バスは移動の手段ということになると時間だとか駅に近いかということになってしまうが、バスに乗ること自体が面白い、興味を抱かせるということであれば、三重交通がどこまでできるかわから

	<p>ないが、例えば小学校の子どもたちの作品、ポスターなどをバスの中で移動する文化展のように掲示したり、市内各地にあるコミュニティの写真クラブがあれば優秀な写真の発表をすると、その作品を見るためにバスに乗る。それを鑑賞する時間があるので、早く行こうが関係ない。移動している間、作品を見るなど、バスの中で見せる工夫があると乗る理由になるのではないか。子どもの作品が表彰されてすごいよということになれば、ちょっと見てみるかというきっかけづくりになる。</p>
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・そういったことを実際にやられているコミュニティバスもある。 ・私に関わっている知立のコミュニティバスのミニバスでは車内に市民から公募した俳句を展示したり、子どもの絵を展示したりやっている。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍では思いつかなかったことだが、引いてきたので、これも今の鈴木委員の話聞いて、バスの中を楽しませるということで行けば、たくさん乗っているということを前提にして、弥富市にはふるさと観光ガイドクラブがある。その人たちは観光ガイドをしたいのだが、する機会がない。バスの中でルート沿線について説明するところはいくらでもある。たくさん乗っているとやりがいもある。1人ぐらだと寂しい。 ・蟹江の直行便だが、よく調べないと、やっても誰も乗らなければしょうがない。 ・先ほど馴染むという話があったが、コロナ禍で馴染んでいるのは、みんな送ってもらっている。生徒は親に送ってもらっている。夫婦はどちらかに送ってもらっている。自家用車で送ってもらったほうがバスを利用するよりはるかに楽である。それで今馴染んでいるのであれば、せっかくやっても全然だということではいけないので、よく調べてやらないといけない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・南部の方々の意見をきちんと踏まえて実態を把握した上でということである。
伊藤委員 (木曾岬町役場 危機管理課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・周知の方法についてだが、木曾岬町の自主運行バスや町の政策でどういう周知をしているかというところで、事務局にお聞きしたいのだが、弥富市はケーブルテレビの市民の加入率は上がっているのか。
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・今加入率の数字は持ち合わせていない。
伊藤委員 (木曾岬町役場 危機管理課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・木曾岬町は8～9割の方がケーブルテレビにつながっている。木曾岬町はCTYというケーブル会社だが、何かしら町のイベントがあると取材にすぐ来てくれる。それをケーブルテレビのチャンネルで放送してもらっている。急行バスが走っているとか、バスの乗り方など、PRできるのではないか。 ・鈴木委員から、バスの車内の環境の話があったが、木曾岬町の自主運行バスは、インフラの整備もあるが、車内にWi-Fi環境を整えている。皆さんスマホを持って乗っているのだから、そういう環境整備も行っている。 ・小学2年生が去年は弥富郵便局を企業訪問という形で授業の一環で行かせてもらった。そのときにバスに乗っていこうというのがあった。通常運

	<p>行のところに小学生が1クラス乗ると運行に支障があるので、回送という形で臨時便を出してもらい、学校側で100円用意して、料金箱にはこうやって入れるんだよ、降りるときはこうやって降りるんだよ。行く道中はバスで乗ってもらってというので、小さい子であるが、バスのPRというところもやっている。</p>
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・大変参考になる。木曾岬町はケーブルテレビの加入率がすごい。それはいろいろなことに使える。そういったことも考えていただきたい。 ・Wi-Fiも高校生に使ってもらうにはすごくいいかもしれない。朝、駅に行くのにWi-Fi環境が整っていると、スマホを使うのによい。そういうことも検討していくということで参考になる。
安藤市長	<ul style="list-style-type: none"> ・Wi-FiというのはBWA？
伊藤委員 (木曾岬町役場 危機管理課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・そうである。木曾岬町の中でBWAの範囲内はWi-Fiを使える。ちょっと超えたところは切れてしまうという注意書きをバスの中にして、Wi-Fi使えますとお知らせしている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・そういうサービスのエリアのところもなかなか難しい。 ・ほかにはよろしいか。 ・いろいろな意見が出た。次回12月にもう少し固めて、今日の意見を踏まえて出していきたい。

4. 議題

(2) 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"> ・南部のルートを最終的にどうするかというイメージを共有しておいたほうがいいだろう。ここを目指していこうというところで、今いただいた意見は反映されていないわけだが、市としてこういうところを目指す、こういう再編をしていきたいというところを説明いただきたい。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"> ・南部地域公共交通網再編について、資料2をもとに説明する。 ・南部地域における公共交通網再編の考え方の案として、これまでの社会実験運行の結果を踏まえた改善を実施した①に示す通勤・通学需要に対応した運行とともに、②に示す日中の時間帯の高齢者を中心とした買い物や通院等への需要に対応したデマンド運行も取り入れ、既存の南部ルートを運休させた第3期社会実験運行を令和4年9月から実施し、再編に向けた最終的な検証を実施したいと考えている。 ・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。 ・公共交通網再編イメージ案についてだが、P.2には現在の南部地域公共交通網、P.3には再編後の南部地域公共交通網案のイメージを比較しやすいように見開きで見れるようにしている。 ・再編としては、朝夕の時間帯は弥富駅南口～西部臨海部で路線型運行し、日中の時間帯はデマンド運行を導入することを考えている。 ・それぞれ車両は2台ずつ程度を想定している。 ・路線型運行については、通勤・通学需要に対応した平日のみの運行とし、

	<p>西部臨海部の通勤需要を取り込むとともに、第2期運行の利用状況を踏まえ、停車バス停やダイヤ調整を実施したいと考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・料金体系は既存きんちゃんバスと同一を考えている。 ・デマンド運行については、路線型運行とあわせ第3期運行で実証したいと考えている。 ・デマンド運行では、日中の買い物、通院、公共施設利用等の需要に対応していく。 ・現在想定している運行としては、南部地域を大藤学区と、栄南学区など2つの地域のほか、中心部地域と飛島村役場バス停の3地域1バス停に区分したエリア制を想定している。 ・南部地域の2つの運行地域内にバス停を設置するが、既存バス停からさらに+αし、バス停数を増やし利便性を向上させる。 ・子ども連れの方なども行きやすいように海南こどもの国バス停を大藤エリアとみなすことも考えている。 ・中心部地域は、既存バス停のほか、商業施設や病院などを中心にバス停を増設し、基本的に目的地を構成するものと考えている。 ・実験段階では他のルートが運行していることや、利用が中心部地域の中での移動に偏ることが懸念されるので、中心部地域内同士での乗降は不可にしたいと考えている。他のルートとの乗り継ぎ割引についても検討する。 ・他のルートも含め、全市的な再編を実施する際などには、中心部内同士での移手段についても検討したいと考えている。 ・デマンドの料金は目的地に応じて300～500円程度を想定している。例えば、同じ地域内の移動であれば300円、隣接する地域への移動であれば400円、それ以外の地域への移動であれば500円など、路線型よりは多少高い料金設定を考えている。 ・他の自治体などではデマンドは登録者のみなどに限定している場合もあるが、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。 ・まだ素案の段階だが、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していく。説明は以上である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・南部ルートは最終的には路線+デマンドという形で、デマンドというのは経路が決まっていなくて、時刻表もなく、乗り場だけがあって、その乗り場に何時何分はどこからどこに行きたいと電話やスマートフォンなどで予約して乗るという仕組みである。これを導入していきたいという最終形を目指しているということである。 ・事務局案では、第3期、来年度の9月からこういう実験をしていきたいということである。冒頭、市長の意見としては、第2期、来年度の4月からこういう形にしてもよいのではないかという話があった。 ・ルートの設定の仕方の意見等も踏まえつつ、ご意見、ご質問があればお願いしたい。

<p>永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド運行は数年前に聞いたが、何かにつけて横文字が多い。サイクル&バスライドなど、みんなが知っていると思って言われても困る。スマホで調べたが、一般的になっていない用語を簡単に出してもらっても困る。丁寧な説明をしないと、聞いているほうがよくわからない。 ・デマンド交通は何を使ってやるのか。お金はどれぐらい余分にかかるのか。 ・これをやると普通の路線バスを使う人は減る。 ・タクシーでやるのか、小型バスでやるのか。少人数をバスではやらない。 ・タクシーでやるのなら家に迎えに来てもらえばいい。
<p>事務局 (藤井課長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・詳細についてはまだ決まっていない。タクシーでやるパターンもあるし、ハイエースのような大きなワンボックスカー、10人乗りのワゴン車でやるタイプもある。どういうものを導入していくか今後決めていく。
<p>山崎議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現段階では具体的なところは何も決まっていない。方向性だけということである。 ・こういうことをやっていくにあたっては、ご指摘のとおり丁寧な説明をしなければいけない。 ・お金がどれぐらいかかるという話は、私が見た事例ではデマンドにした方が、費用がかかってしまうケースも結構ある。事務局の考え方としては、現在の経費、年間9,400万円を超えない範囲で利便性の高いものにしていきたいということである。
<p>鈴木委員 (愛知運輸支局)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドというのは、簡単に言うと安いタクシーになりかねないものである。今回弥富市はバスのように停留所があり、そこまで行けば、停留所から停留所の間を動くタクシー、そんな感じである。自宅まで迎えに来られるのであればタクシーでよい。 ・県内でも、タクシーの助成券のほうが安いパターンもある。 ・車両を小さくすれば安く済むかという問題でもない。三重交通が多分そうだと思うが、大量の学生の需要を賄うために大きめのバスを使わないと朝用に耐えられないので、もともとそこを持っている。その需要に合わせて特別に小さい車両を買えばいいというと、そこに余分にお金がかかる。それ用に運転手さんもという話になってしまう。場合によっては今より追加で費用がかかってしまう例がある。 ・これはスケジュールがづらい。来年9月で、既存の南部ルートを運休させた上でとあるので、今のバスをやめて、その上でこれを9月からやるということであるが、周知のことがあるので、9月なのかという感じがする。今のバスの利用をちゃんとしたいということなのか、そもそも伸びしろがないので需要に応じた運行に変えたいということなのか、方向性を定めたほうがよい。資料1の回答と矛盾するのではないか。 ・蟹江駅の話もあるが、どうしても相手があることだし、弥富市の中でも議会の対応もあると思う。運行開始までに逆算して、どこまでに何をやらなければいけないかを1度作ってお示しいただかないと協議にならない。今何を決めなければいけないかがわからない。細かいスケジュール

	をいただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘があったように、このスケジュールは来年度の9月にこれをやっ ていこうとするときついのではないかと。議題1でいただいた意見を踏ま えると、今の路線の周知をきちんとやったほうがいいのではないかと いうところもある。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・わからない。やればいいのか。今周知しなくても、そうではなくて、 逆にデマンドになるという周知をやっていかないと間に合わないの ではないか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドになるとすれば、デマンドの説明、周知をきちんとやっ ていく。確かにその時間も考えると来年度の9月でもきついかも もしれない。 ・ほかにはよろしいか。議題1でいろいろ意見をいただいたので、 そこを踏まえつつ、スケジュールのことも含めて支局さんに指導 いただきながらきちんと組み立て直したほうがいいのではないかと いうところもある。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・競馬場が南部に来るのはいつか。
安藤市長	<ul style="list-style-type: none"> ・4月からである。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・そこへの足は、施設がシャトルバスを出すのか。
安藤市長	<ul style="list-style-type: none"> ・競馬場への足は競馬場が考えている。通常のルートも今は トレーニングセンター行きということでバス停があるので、通常 のルートは運行するのだが、競馬場が来たからといってきん ちゃんバスを新たに乗り入れるということは今のところ考 えていない。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・逆にそこを積極的に巻き込むみたいなのはしないのか。
安藤市長	<ul style="list-style-type: none"> ・よく見る光景だが、競馬をやる方はポケットに新聞を入れて、 バスの中で新聞を広げて、赤鉛筆を持ってという、市民感情 から行くところもある。 ・競馬場は、蟹江～競馬場という便を考えているようである。 三重県方面からの方は乗られるかもしれないが、今のところ はきんちゃんバスとしては乗り入れを控えようと思っ ている。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・逆に南部の人たちはそのバスに乗って蟹江に行けるので、 向こう側に協力をお願いするのはどうか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘の件は都市計画系の会議でも話題になっている。市長 が説明されたとおり、きんちゃんバスではそこは対応しない。 ただ、あそこを中心にしたまちづくりができると面白いとい う話はある。 ・競馬場側が運行するバスは貸し切りか。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用の場合もあるし、貸し切りもある。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・無料で運賃を取らないのか。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・無料の場合が多い。

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・となると、一般客を乗せるのがなかなか難しい。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・開催日がある。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・毎日運行でないと公共交通とは言えない。
小黒委員 (三重交通)	<ul style="list-style-type: none"> ・その路線の一部を、蟹江はうちが運行させていただくことが決まっている。運賃は無料である。名古屋競馬場組合からの貸し切りということで、名古屋からの方面を含めて、私どもは蟹江の1本だけだが、3ルートある。 ・蟹江からの便については、蟹江駅と競馬場の間だけの輸送である。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用できてしまう。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・大学スクールバスに混乗させるという、愛知学泉大学のスクールバスに一般の乗客を乗せるとか、豊田自動車学校の生徒を集めてくるバスに乗せるということもやられている。 ・運賃を取らずに、無料で乗せる感じである。 ・せっかくそこを走っている車があるのにということもあるが、難しいところがあるという話である。 ・公共交通だと毎日運行ではないところが痛い。使いにくい。 ・ほかにいかがか。 ・スケジュールも含めて、どのタイミングで何をやっていかなければいけないかをきちんと整理して、次の12月の協議会で提示いただきたい。事務局のほうで検討を進めていただきたい。 ・議題としては以上である。

4.議題

(3) その他

事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・その他として2点ある。 ・11月20日(土)午後1時30分から、南部コミュニティセンターにおいて、南部ルートの公共交通再編を考える住民意見交換会を実施する予定である。本日の協議会資料と同様の内容について、本日の協議会における意見も踏まえつつ、住民の方々と意見交換を実施する予定である。その結果も参考に今後の南部地域の公共交通のあり方について検討したい。 ・もう1点、弥富市ささえあいセンター買い物支援サービスの運行状況について報告する。令和3年4月から9月末までで107回の運行があった。月平均は約18回となる。利用会員実人数は10名で、協力会員実人数は講習受講済みの15名のうち13名が活動を行っている。 ・以上である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・何かご意見、ご質問はあるか。
鈴木委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・11月20日に住民意見交換会ということであったが、知っていただく、またこういう会をやるということ自体も知っていただかなければならない。バスに乗っている方に直接案内していただきたい。職員がバスに乗ってやっていただきたい。乗っている人の意見が一番大事である。乗っている人の意向を無視していろいろなことをやっても住民サービスの向

	上にならない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・頑張してほしい。職員自ら乗って市民の生の声を聞くのは大事なことである。 ・豊田市にトヨタの大きな上郷工場がある地域は、路線バスを走らせていたが全然利用がないので、今アイシンのチョイソコという仕組みを入れた。それを入れるにあたって市の職員が路線バスに乗り込んで皆さんの意見を聞いた。大変だが、やっていただきたい。 ・ほかにはいかがか。 ・議題はすべて終わった。事務局にマイクをお返しする。
5.閉会	
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・事務連絡だが、次回の第3回協議会は12月27日、午後2時から、本日と同じこの場所での開催を予定している。また改めてご案内する。 ・以上で、第2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