

令和4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4年12月19日（月）

午後2時から

場所：弥富まちなか交流館3階市民ホール

○議 事

1.開会

事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none">・定刻となったので、ただいまから、令和4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定数21名のうち、19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をいただく。
安藤市長	<ul style="list-style-type: none">・本日は第3回目となる弥富市地域公共交通活性化協議会に当たり、年末に向かい皆様お忙しいところ、またこのところの冷え込みが厳しい中、ご出席いただき感謝申し上げます。また平素は弥富市の交通行政の推進について委員の皆様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を重ねて感謝申し上げます。・相変わらず今年で3年がたつが、新型コロナウイルス感染症は弥富市でも連日多くの新規陽性者が報告されている。中日新聞の毎日の弥富市の数字については弥富市内、海南病院をはじめ、医療機関での新規陽性者の報告された数であるため、すべてが弥富市民とは限らない。ご留意いただきたい。・本市では、今日は中学校が1クラス閉鎖になったが、依然として高止まりの状況である。皆さんも手洗い、マスク、手指消毒の新しい生活様式の中でもうしばらくお暮らしいただくようお願い申し上げます。・本日の協議会では、きんちゃんバスの南部ルートに向けて協議いただく。昨年の社会実験、また今年も社会実験を行った。その結果を踏まえて、3回目の社会実験ということで、来年6月からデマンド型の乗合サービスさせていただく。これについてはまだまだ決めなければならないことがたくさんある。・高校生以下のきんちゃんバスの利用料をどうするかということもお諮りしたい。・皆様方の忌憚のないご意見を頂戴することを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お願いする。
---------------	---

<p>事務局 (富居)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・会議資料の確認をする。 ・事前に送った資料は、以下の通りである。確認いただきたい。 ・資料1：令和4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：弥富市ささえあいセンター 買い物支援サービスについて ・資料3：第3期社会実験運行 ・参考資料1：弥富市地域公共交通活性化協議会委員名簿 ・参考資料2：利用実態調査結果 ・参考資料3：きんちゃんバスの運賃について ・また、本日席上に配布した資料として ・配席表 ・資料1：令和4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（当日差し替え版） ・参考資料2：利用実態調査結果（当日差し替え版） ・議題に入る前に、参考資料1 弥富市地域公共交通活性化協議会委員名簿をもとに、委員の変更をお知らせする。12月の民生委員・児童委員会長の改選に伴い、第3回協議会から遠藤委員に代わり、伊藤正光委員に出席いただく。 ・また本日は、株式会社アイシンのチョイソコ担当の大屋様にオブザーバーとして出席していただいている。
<p>事務局 (藤井課長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・以降の議事を山崎先生にお願いする。
<p>山崎議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今日も前回に続いて、3回目の第3期の社会実験が議論の中心になる。忌憚のないご意見をいただきたい。3月にもう1度協議会がある。そこまでには中身を確定していきたいという事務局の意向である。実験をやることはこの協議会で決めている。

4.議題

(1) 令和4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

<p>山崎議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・まず議題(1) 令和4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、こちらは審議事項となっている。 ・自治体がバスを運行するに当たって、国から補助金をいただいている。補助金に関してはいろいろなルールがあり、それに当てはまるものに対して補助金をいただいている。補助金をいただくということは、それが有効に使われたのか施策を自分で評価して報告していく義務がある。 ・資料1の最初の4ページ分は飛島さんの蟹江線の評価、この部分は地域を跨ぐ幹線バスという位置づけの補助金で、弥富も関わっているので、一部弥富も自分のところの評価を記述しているが、愛知県のほうでとりまとめていく資料である。既に飛島さんから県に提出済みのものである。 ・5ページ目からがきんちゃんバスに関して、幹線につなぐフィーダー路線ということで補助金をいただいているものの自己評価である。事務局より資料の説明をお願いする。
-------------	--

<p>事務局 (富居)</p>	<p>○資料1 (当日差し替え版) 説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年10月から令和4年9月までの期間、弥富市においては、「地域公共交通確保維持改善事業」のうち、「地域内フィーダー系統確保維持事業」に対して補助を受けている。フィーダー系統とは、幹線系統となるバス路線などに接続する支線系統を指す。この支線系統による補助は、事業・自己評価として、指定の様式に基づいて整理したものとなっている。また、この事業・自己評価は、来年1月中旬までに愛知運輸支局へ提出することとなっている。 ・1ページ目から4ページ目までは幹線系統である飛島の蟹江線の評価である。 ・資料1の5ページ、6ページ、7ページの表のような様式は国の様式である。 ・8ページ目以降のカラーページは、中部様式として中部運輸局独自の様式である。地域公共交通計画も含めた、より全体的で具体的な取り組みなどの状況を評価したものとなっている。 ・当日配布資料の令和4年度補助系統別事業評価票をもとに、蟹江線の評価について報告させていただく。 ・1ページ目、2ページ目は蟹江線の公民館分館までの系統についてである。 ・まず、「2. R4年度の運行状況」において「計画どおり運行されたか」がA評価、「目標・効果達成状況」はA評価、2ページ目の「3. R4年度の取組状況」においてもA評価となっている。 ・「4. 今後の課題」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、できるだけ現状の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、蟹江線との乗り継ぎ利用者は少ない状況にあるため、利便性向上のため東部ルート of 公共交通網再編を実施する必要がある」としている。 ・次に「5. 今後の取組」においては、運営主体では「利用促進のため、HP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、「南部地域の公共交通網再編の社会実験の動向を見ながら、蟹江線と接続する東部ルートについても、住民意見交換会などを実施し、利便性向上のための公共交通網再編を行う」としている。 ・「6. 地域公共交通計画に記載した補助系統の目標と評価」については、後ほど中部様式の説明の際に改めて説明する。 ・「7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況」についてだが、弥富市の状況として、「きんちゃんバス東部ルートのうち、亀ヶ地及び善太橋西の2箇所のバス停で接続している。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令和元年度1.42万人、2年度0.88万人、3年度0.83万人、4年度の予測値も0.93万人と
---------------------	---

	<p>新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、現在も回復していない」としている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3 ページ、4 ページは、蟹江線の新政神社までの系統となっている。内容については、先に説明した公民館分館までの系統と同じであるため説明は割愛する。 ・5 ページからは、きんちゃんバス等の弥富市内の事業について、国に提出する様式になっている。 ・評価対象事業名は、令和4年度地域公共交通確保維持事業のうち陸上交通（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）である。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。 ・6 ページは事業評価についてとなる。7 ページは弥富市地域公共交通計画の評価等結果となる。詳しくは次の中部様式で説明する。 ・8 ページ、中部様式は、先ほどの国の様式の内容を補足するような形で、少し詳細に整理したものとなっている。 ・9 ページの「1. 協議会等が目指す地域公共交通の姿」だが、地域の特性や背景のほか、弥富市地域公共交通計画の期間や方針を記載している。 ・次に10 ページの「2. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組」だが、主な取り組み内容として大きく4つ掲げている。1つ目は「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し」としている。 ・また、その他主な取り組みとして、「75歳以上への無料バスカード配布」「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」も挙げている。 ・次に11 ページの「4. 計画の目標の達成状況とその理由についての考察」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」については未達成である。令和3年度と比較し、令和4年度利用者数の予想は全体では20%増、南部ルートが20%増、北部ルートが13%増、東部ルートが13%増と、全体の利用者数は前年度より多くなる予測だが、コロナ禍以前と同程度まで回復していないことがわかる。また、買い物や通勤・通学需要（南部や北部）は回復傾向であるが、東部ルートにおける温浴施設の需要はコロナの影響で依然として回復していないことがわかる。 ・今後の方針としては、「デマンド交通の導入による、きんちゃんバスとの乗り継ぎ利便性向上の促進」「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（無料お試し乗車券の配布継続）」としている。 ・次に12 ページ、「目標②：利用促進策の展開等による新規利用者の獲得」についてだが、目標を達成しており、無料お試し乗車券で86人の新規利
--	--

	<p>用者を獲得している。また、今年度実施した第2期急行便社会実験運行と合わせると103人の新規利用者を獲得している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後の方針としては、「無料お試し乗車券の配布と子ども会による乗車体験を継続的に実施」「意見交換会や各種団体の会合、その他市民の方々が集まる場等における社会実験運行等の周知活動展開」としている。 ・ 次に「目標③：利用者1人当たり運行経費の削減による持続性の確保」「目標④：収支率の改善による持続性の確保」についてはそれぞれ未達成である。その要因として、人件費の増加に伴う運行経費の増加がある。しかし、それ以上に利用者の減少が大きく影響している。 ・ 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」としている。 ・ 次に「目標⑤：住民意見交換会の実施による地域公共交通を創り、支える環境の形成」については達成している。今後の方針としても、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。 ・ また、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。 ・ 次に13ページ、「4. 計画目標の達成に向けた今後の取組方針の作成」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。 ・ また、対応方針として3つ掲げている。対応方針1として「南部地域における新たな社会実験の実施と具体的な再編の検討」、対応方針2として「東部地域における具体的な再編の検討」、対応方針3として「新型コロナ対策も含めた継続的な利用促進活動の推進」としている。 ・ 14ページ、15ページは「5. 直近の二次評価の活用・対応状況」である。 ・ 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、弥富市には前々回は6つ、前回は4つの意見をいただいた。 ・ 前々回の結果については、昨年度の第3回協議会にて詳細を説明しているため、割愛する。 ・ 前回は、1点目「新型コロナウイルスの影響下にあっても、日常生活に必要な移動手段を確保されるとともに、住民意見交換会等によるきめ細かにニーズを把握していることを評価」、2点目「南部地域における社会実験運行について検証され、効果的かつ効率的な再編が検討されるよう期待」、3点目「東部地域については、関係町村と連携して地域間幹線系統との棲み分けも考慮しつつ、最適化が図られるよう期待」、4点目「今後、地域公共交通計画に掲げられた事業が着実に実施されるよう期待」とされており、基本的には、これらの取り組みを継続して実施しつつ、計画に基づく再編なども検討していくものとしている。 ・ 16ページの「6. 計画・評価の推進体制」について、PDCAの推進体制と直近1年間の協議会のスケジュールと主な協議・報告事項を記載してい
--	---

	<p>る。「弥富市地域公共交通活性化協議会」において、「“関連し実施する調査等”の結果や事業進捗状況等を基に評価するとともに、コロナ禍による影響も踏まえつつ、目標の達成状況や上位計画の改定内容を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行うことで推進する」としている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・以上で説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見、ご質問があればいただきたい。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・3点ある。 ・1つ目、評価に対して結果が、未達成が多い。感覚として、国、中部への報告ということで、これだけ未達成があつて何らか指導やペナルティなどをもらう流れになるのか。これは報告であつて、未達成の理由に関しても理解できるものとして受理されて終わるのか。報告書の位置づけのところが気になった。 ・2つ目、弥富に関しては新型コロナウイルスの影響が大きいということであるが、蟹江町はコロナの影響は戻ってきていると評価しており、差が出ているところに違和感を感じる。この差をどう捉えるのか。 ・3つ目、前回の二次評価でコメントをいただいている評価結果の中で、14ページ、「東部地域については関係市町村と連携して地域間幹線系統との棲み分けも考慮しつつ最適化が図られるよう期待する」というコメントをいただいているが、今季、東部ルートは何も変わっていないが、大丈夫なのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・未達成が多いということで、市としてはもう少し検討したほうがよいと思うが、こちらは補助金をいただくためにPDCAをちゃんと回しているかということなので、必ずしも未達成があつたからといって補助金が出せないという話にはならないので大丈夫である。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・うちのほうに提出していくものになってくる。最終的なところは補助金を取得するための過程の中での位置づけになっている。これに対してペナルティはない。ただし、うちへの提出のときには協議会で整えた上での提出なので、私どもは手を加えられないものになる。 ・その後、二次評価、第三者評価委員会のときに意見とともに、国が市町村に対してアドバイスや評価と一緒にお返しするという流れとなる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・いつも支局や先生方に言われるのは、コロナだけを理由にするのではなく、コロナはわかっているが、それを背景としてどうしていくか、ほかに何か理由はあつたのか、原因は何かということを書ききちんと書かれていられる。第三者評価は厳しい先生方が辛口な評価をされるので、対応していただきたい。 ・2つ目の質問、飛島バスの話だが、蟹江さんは戻つたと言われている。そのあたりの感覚についてはどうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・この評価について、飛島の蟹江線が弥富市内では東部ルートの十四山の2つのバス停を通過して蟹江駅のほうに行くのだが、蟹江のほうは通勤通学の需要が多い。 ・弥富のほうに関しては評価ということでさせていただいたのが、主に支線としての東部ルートになるが、東部ルートのメインの乗客が十四山福祉センターのお風呂に行かれる高齢者の方が多いので、そちらの関係がコロナのほうで回復が遅いのではないか。 ・蟹江のほうはメインで乗っている方が通勤通学ということで、通勤通学

	<p>については比較的コロナの回復は早い。その辺で違う評価になっていると思われる。</p>
宇佐美委員 (飛島村役場)	<ul style="list-style-type: none"> ・蟹江さんがおっしゃっているのは飛島バスの利用者数についてだが、弥富市さんが記載しているのは東部ルートの利用者だと思われる。その辺で違いがあったのではないか。 ・蟹江町はコロナによる人数はかなり回復してきている。コメントに間違いはないと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・想定しているのが、飛島バス本体の分を見てみると、それなりに利用者が戻っている。通勤通学で蟹江駅につなぐということで使われているルートである。 ・3点目、過去の評価でいただいたコメントの中で、東部ルートをどうしていくかということである。事務局、願います。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・東部ルートについては、事務局案としては、南部ルートの実証実験を見据えながらという前提条件になるのだが、今年度の終わりに十四山地区の区長やコミュニティの関係の交通防災部会さんにお声をかけ、意見交換会をやっていきたいと計画している。 ・公共交通計画の中では東部ルートの再編は令和5年度から取り掛かるという形になっている。それを少し前倒しした段階で取り組んでいきたいと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・よろしいだろうか。順を追って取り組んでいく計画ということである。 ・ほかにご意見、ご質問があれば願います。 ・1つ確認だが、12ページの目標③④で、令和3年の経費が上がって、収支率が下がっているが、今やっている南部ルートの社会実験は令和3年から始まっている。ここは社会実験にかかった費用や、社会実験で乗ってくれた利用者も含めた数字ということか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験にかかった費用も入っている。その費用がかかっているとともに、利用者数がコロナで減っていることを計算しているので1人当たりが高くなっている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験に関しては費用も利用者も含めているということによいのか。わかった。 ・ほかにはいかがだろうか。 ・弥富市としては5ページ以降の弥富市のフィーダー系統の部分に関して自己評価を提出していくことになる。支局に提出するに当たり、細かいところでご指導いただいて修正しなければいけない部分もあるかもしれないが、事務局に一任し、この協議会としては自己評価内容を了承いただけるかご審議いただきたい。 ・賛成いただける方は挙手をお願いします。 (賛成者挙手) ・全員から賛成いただいた。支局のご指導をいただきながら事務手続きを進めていただきたい。

4.議題

(2) 弥富市ささえあいセンター 買い物支援サービスについて

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・議題(2)、弥富市ささえあいセンター買い物支援サービスについて、買い物支援サービスを今後続けていくに当たって、有効期間が切れてしま
------	--

	うということで更新の登録をするということである。事務局より資料の説明をお願いする。
事務局	<p>○資料 2 説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1 ページ、本市では令和 3 年 4 月 1 日より、弥富市ささえあいセンター買い物支援サービスを実施している。 ・ 本サービスの実施に伴い、道路運送法 79 条に規定する福祉有償運送（買い物支援サービス）の同法第 79 条の 6 及び同法施行規則第 51 条の 10 の規定に基づく登録をしているが、令和 5 年 3 月末までが有効期間となっている。 ・ 有効期間の更新の登録について、以下の事項について地域公共交通活性化協議会で合意が必要となるため、本協議会で審議する経緯となっている。 ・ 有効期限の更新の登録に際し、①福祉輸送の必要性、②運送の区域、③旅客から収受する対価、④旅客の範囲について、地域公共交通活性化協議会で合意が必要となる。 ・ サービスの位置づけについて、ささえあいセンター買い物支援サービスは、上記の施行規則第 49 条の 2 の福祉有償運送に当たる。また、対象者の範囲は、身体障害者、精神障害者、知的障害者、要介護認定者、要支援認定者、基本チェックリスト該当者となっている。 ・ 検討のプロセスについては、自動車局長発出の「地域公共交通及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方の地域公共交通会議及び運営協議会の設置並びに運営に関するガイドライン、5. 会議等における協議の (3) 会議等における検討プロセスに基づき、地域の交通事業者に令和 4 年 7 月 1 日付けにて、文書で提案の有無を照会したところ、提案はないとの回答であった。 ・ ①福祉輸送の必要性について、資料の 2 ページに本市の人口・高齢化率、移動制約者の状況を整理している。3 ページから 5 ページには、本市における公共交通機関などの状況を整理している。 ・ 令和 4 年 4 月 1 日現在の本市の人口は 43,820 人で、65 歳以上が 11,488 人となっており、高齢化率は 26.2%と、4 人に 1 人は高齢者となっている。また、本市の移動制約者の状況は、要支援認定者 571 人、要介護認定者 1,311 人、総合事業対象者 382 人、身体障害者手帳所持者 1,332 人、療育手帳所持者 363 人、精神障害者保健福祉手帳所持者 492 人で合計 4,451 人である。 ・ また、本市の公共交通であるコミュニティバスでは 75 歳以上を無料としており、福祉施策としては、タクシー料金助成チケットを、要支援・要介護の高齢者及び障害手帳所持者に対して支給している。 ・ 介護が必要な高齢者や障がい者の「自分で買い物に行きたい」というニーズも多くある中、コミュニティバスやタクシー料金助成チケットだけでは日々の生活スタイルに対応した移動を支え切れず、以前から市の福祉部局を中心に、介護が必要な高齢者や障がい者の買い物を支援したいという話し合いが行われてきた。 ・ 平成 25 年 10 月に開設した弥富市ささえあいセンターでは生活支援サービスを実施しているが、「外出したい」「買い物に行きたい」という声も

	<p>多くある中、それに応えるため生活支援サービスの一環として、車両を使った買い物支援サービスを行うことにより、買い物への不便の解消を図るものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・以上により、本市において福祉輸送サービスは必要であると考えている。 ・6 ページ、②運送の区域については、弥富市とする。旅客の乗車場所又は到着場所のいずれかが弥富市内であることが必要である。なぜ弥富市内で買い物支援サービスが必要かについては、弥富市内に所在地があり現在営業している介護タクシーは5業者あるが、それだけでは、要支援者や総合事業対象者の不自由を解消できおらず、買い物という日常的に動かれる弥富市内での買い物支援サービスを実施するものである。 ・③旅客から収受する対価については、適切な実費に基づき営利に至らない範囲で定めることが必要となる。本サービスでは、運送の対価を30分あたり150円、運送の対価以外の対価を30分あたり200円とする。この対価については、実証運行時のサービス時間のデータを参考に設定している。 ・④旅客の範囲については、表中の「利用対象者及び会員数」のイからトに該当するささえあいセンター利用会員とする。今までイからへまで認定している。トについては、これだけで会員になられている方がいないということで、実質0名である。引き続きトについては対象としないということで、斜線を引いていただくよう修正をお願いする。重複分を除くと会員の合計数は、17名となる。 ・使用車両については、市所有のセダンタイプ車両2台。運転手は19名で、道路交通法施行規則第51条の16に掲げる講習の「福祉有償運送運転者講習」及び「セダン等運転者講習」を受講済みである。参考として、7ページに登録後の2年間の事故・苦情の有無、輸送実績を記載している。 ・8ページには、運行管理・整備管理に係る体制図を示している。 ・ご審議のほど、よろしく願います。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・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"> ・大前提として、これを続けるが、よいかという確認ということか。 ・いいかどうかの判断をするのに、データが足りないのではないかと感じる。大事なことなので続けるべきだと思うが、それにしてももう少し知りたい。 ・そもそもの対象者となるのは4,451人いて、実際会員は17名。感覚から言えば少ないのではないか。もっと使いたい人がいるのではないか。もっと活用できることがあるのではないか。 ・このサービスは弥富市で知られているのか。認知度はどのくらいあるのか。そういうデータを取ったことがないのかもしれないが、せっかくいことをやっているのに弥富市のいろいろなサービスが知られていない。 ・費用に関してのデータが何もない。どのくらいかかっていて、運送収入が13万7000円になっているのか。元の費用がわからない。 ・車両に関しては寄付をしてもらったのか。運行に関わる費用はどのくらい知りたい。

	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の声を知りたい。実際に使っている方の生の情報が何もない。利用者がどう思っているのか。助かった、これがあって喜んでいてという声があれば納得感がある。 ・利用者だけでなく、介護者の方々の声や、運行に関わるお手伝いをされている方とか、それぞれの方の声があると、もっとこうしたらいいとか、もしかしたら要望があるかもしれないが、そういった声が拾えていないかもしれない。利用者の声はある程度把握されるとよいのではないか。 ・これに関わるステークホルダー（利害関係者）として、タクシー業界的にはこれはどう思われているか。やる前に議論があったかもしれないが、私は存じ上げていない。タクシーもこういうサービスをやりたくても人手がなくてこぼれてしまうので、こういうことをやってもらって助かるというのか、これは民業圧迫というのか。その辺の感覚がわからない。タクシー業界からも応援されていることなのか教えてもらいたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今回続けるかどうかを判断するための材料不足ということである。費用がどれぐらいかかっているということも知りたいということである。
事務局（介護高齢課長）	<ul style="list-style-type: none"> ・認知度についてだが、確かに対象者の数からすると少ないようには感じるところであるが、PRとしては、広報、ホームページに掲載している。特に対象になる方に関わる方、ケアマネージャーや各事業者などに周知の依頼をしている。ささえあいセンターの業務のPRと合わせて、スーパーなどでもPRしたり、ケーブルテレビでもPRして努めている。 ・費用であるが、トヨタカローラ名古屋から2台無償で借りている。かかる費用としては、ガソリン代、車検代である。これまでトヨタのモビリティ基金をトヨタカローラさんが使われて、導入やPR、保険に対してもモビリティ基金を活用している。市としては、主にガソリン、車検代程度である。 ・利用者、介助者の方の生の声であるが、利用される方に関しては、特に買い物であるので、もともと買い物に行きたいというご希望がある方に対しての支援ということであるので、一人で買い物に行くのが不安だったが、一緒に行ってもらえるので助かる。誰かと一緒に行くと話もできて楽しく買い物ができる。一人だと重い荷物が持てないが、持ってもらえるので助かったという声をいただいている。一人で買い物に行くのが不安であったが、利用してみたら楽しい。数回このサービスを使ってある程度自信が持てたということで、その後一人で買い物に行かれるようになった方もいた。そういうお声をいただいている。 ・支援する協力会員であるが、もともとささえあいセンターの生活支援のお手伝いをいただいている方の中で、特に運転することが好きとか、人と外に行くのが好きという方が多くおられるが、スーパーなどに買い物に行って利用者が喜んで買い物をしている姿を見て嬉しい。自分が好きな運転もできるので楽しいという声をいただいている。 ・車はプリウスPHVとシエンタの2台であるが、男性の協力会員さんは特に言われないが、女性の方からすると車が大きく運転しづらいという声があった。次回車を更新するときには小さめの車がよいという声をいただいている。 ・ささえあいセンターの事業所の立場としては、コーディネーターが3人で行っているが、利用されたい方、協力していただける方をマッチング

	<p>して時間を調整している。試行運転を始めてから2年過ぎたが、大きな事故がなく、苦情等もないということでほっとしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ささえあいのサービスとして、これまでなかったサービスを提供しているということで、せっかくなので広く、もう少し利用していただきたいと思っている。特に市内の南部地区、また東部地区、十四山地区の方の利用が少ないのが現状である。これに関しては、弥富市の地域の特性があり、南部地区は距離が長くなるため、時間が長くなる。そのため利用料金の関係で使いにくいという話もいただいている。 ・ 利用される方はいろいろな方がおられる。協力会員さんが支援という形で利用者さんの家に行ったが、本人が忘れていたということがたびたびある。買い物に行っても何を買ったらいいのか迷われて困ったということもコーディネーターが話を伺っている。 ・ 利用に関する周知や声を聞きながら、またそれをもっと大勢の方に利用いただけるように関係機関にいろいろな会議の場でPRしながらやらせていただいている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 介護高齢課長から詳細に話があった。ありがとうございます。 ・ 確認だが、ユーザー、ボランティア、コーディネーターの方々の声をしっかり押さえていらっしゃるし、利用実態も把握していらっしゃる。その上で、今回継続に当たって特に大幅にやり方を変えずに、このまま継続するという判断をされたということではよろしいか。本当は変えるべき何か要素があって、対策すべき要素があったとか、そういうことではなく、現状を見てこのまま同じようなやり方で続けてみるということか。
事務局(介護高齢課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回同じような形で進めていこうということでご協議いただいているところであるが、ささえあいセンターの会議では、利用者の方、支援する立場、各事業者、ケアマネから買い物支援サービスに関するお話をさせていただいている中で、今は買い物に特化しているが、それ以外というか、買い物に行くためにはお金を下ろしたいから銀行に行きたいとか、買い物に行ったついでにどこかに寄ってほしいという声たまにある。買い物以外の用途でこういうサービスができないかという声はいただいているが、買い物支援サービスは2年やってきたが、利用者の数がまだ少ない。利用の用途をもう少し調査して、どういうものがあるのか、どういう形で要望されているのかをしっかりと聞いた上で、買い物にプラスするかどうかを検討したい。現段階ではそこまで詳細にまとまっていない。現時点では同様の形で行こうと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 対象者を要支援者とか限定したサービスということで、本当に福祉施策ということである。今後じっくり検討していただきたい。 ・ 鈴木委員の質問の中でタクシーのお考えをお聞きしたいということであった。多田委員、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"> ・ タクシー事業者的にどうかというご質問であるが、この制度の内容、法律的な位置づけについては愛知運輸支局からご説明いただくのが一番いいと思っているが、概略を私からかいつまんでご説明したい。 ・ 福祉有償運送という制度であるが、資料の2ページに対象者ということで、4,451人の移動制約者の方が見えになる。この方々については、単独では公共交通の利用ができない方という形で定義がされている。その移動のお手伝いを誰がやるのか、これをどうしていくのかということが福祉有償運送制度であると理解いただきたい。

	<ul style="list-style-type: none"> ・その多くはNPOや非営利法人の方々がボランティア輸送の延長として行っているものが福祉有償運送である。自家用車を使って有償でとなると、有償性というものが発生するので、法律的なところをクリアするために作られた制度である。国交省の通達では、タクシーの概ね1/2程度の範囲であるならばよいという形のもものが決められている。 ・弥富市の例を見ると、運賃が30分150円、運送の対価以外が30分200円ということで、移動に運送の対価を必要としない方も見えれば、また必要とするようなささえあい、これが今この地域の中でささえあい事業として行われてきた。今後は例えばごみ出しの手伝いであったり、病院の付き添いであったり、そういうものがある中で、買い物支援については移動というものが必ずついてくるので、その部分の有償性について、この福祉有償運送を使ってはどうか、これが愛知運輸支局からご指導いただいた中で、この協議会の中で取り扱うことになった、こういういきさつがある。 ・なお、福祉有償運送制度については、多くの自治体が制度を運用しているが、福祉有償運送運営協議会という別の協議会組織で運営している。これが令和2年10月に法律改正で地域公共交通会議の中で一体的に議論してもよいということがあって、弥富市として地方自治体が運営主体になる。車についても提供を受けたものをボランティアの運転手を募って運送するというので、料金的にも移動の対価が30分当たり150円、タクシーの概ね1/10以下である。以下どころか、ほとんどないに等しいぐらいの料金であるので、タクシー事業者的にはこの料金では何もできない。民間企業なので、これでは経費が成り立たない。こういうことで、この部分については別に反対もしないし、どうぞという立場になる。 ・ここで一番問題になるのは、4,451人の移動制約者の方がいて、その一部分だけを移動のささえあい事業の中で対応している。そこに問題はないのかということが私は本質的な問題だと理解している。今回の弥富市の場合は、ささえあいセンターの移動の部分だけを拾っているというところで、こういうことが現実に行われてきているということである。 ・タクシーはA点からB地点までの運送を行うものであるが、こういう福祉有償運送については介助が必要になる。その介助の部分にタクシーがお手伝いするというは料金の対象外であるので、基本的にはできないというのが正直なところである。 ・このような事情があるということで、2年間の登録期限を過ぎるので、それを認めてくださいという内容だと思うので、タクシー事業者的には特に問題はない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・詳しい説明をいただいた。ありがとうございます。よろしいだろうか。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> ・ささえあいセンターがやっていることとか、買い物支援サービス等、ささえあいセンターの運営委員会があって、そこで細かく揉んでいる。私も委員である。 ・買い物支援サービスについては始まって日も浅いし、利用される方も少ない。協力会員と言っても、ごみ出しとか、そういうことから始まった協力会員なので、運転をするドライバーの人たちが同じような人がやっているのかなということは危惧をしている。老々になっていないか。運転するほうも老人で、乗るほうも老人。ここでは老人ではなくて、移動制約者ということであるが、そういう心配をしている。

	<ul style="list-style-type: none"> ・まだ過渡期で、始まったばかりで、続けてやっていこう、だからこの会議を通してほしいということだろうと思う。そのように捉えていただくとよいのではないか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉のほうの会議のメンバーでもいらっしゃるということで、補足的なコメントをいただいた。ありがとうございます。 ・いろいろご意見、ご質問をいただいたが、理解は進んだと思う。ご審議いただきたい。この形で継続して申請していくことに関して賛成いただける方は挙手をお願いします。 (賛成者挙手) ・全会一致で賛成いただいた。事務局のほうで手続きを進めていただきたい。

4.議題

(3) 第3期社会実験運行について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・議題(3)第3期社会実験運行について、こちらは協議事項である。今回この場で決定していくものではないが、意見をいただいた上で、3月の協議会までに中身をしっかり決めていきたい。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3説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1ページ、本市では通学・通勤・通院・買物など市民生活ための移動手段の確保、公共交通空白地域の解消を目的としてきんちゃんバスが運行している。 ・しかし、利用者の8割は高齢者であり、住まいがバス停まで遠い高齢者の買い物、通院、公共施設利用等の需要に対応する必要性が高くなっている。 ・また、新型コロナウイルス感染症拡大による生活行動の変化によってきんちゃんバス利用者は減少傾向であり、また外出自体を控える方が増加傾向にある。 ・これらの課題を解消するために、需要に応じて運行するデマンド交通の導入を検討しているが、これまでと全く利用方法の異なる公共交通を導入しても、利用を敬遠されてしまう懸念がある。 ・そのため、デマンド運行を知っていただき、利用体験を通じて、地域の方々に評価していただく機会として社会実験運行を実施する。 ・実施日程について、運行期間は令和5年6月1日(木)～令和5年11月30日(木)の半年間で、曜日固定の週2回の運行、運行時間は午前9時から午後4時。 ・利用者の会員条件について、居住地や年齢等の制限はないが、会員登録が必要で、自力で予約並びに停留所まで移動及び乗降することができる者とする。ただし、介助者の同行により乗降できる場合は利用可、車いすでの利用は不可とする。 ・運行区間は中心部地域と南部地域を結ぶ区間とする。 ・第3期社会実験運行のイメージを2ページに示している。 ・停留所について、南部地域に住宅地停留所及び目的地停留所、中心部地域に目的地停留所を設置する。住民に案を出していただき、1月20日を

	<p>目途に住宅地停留所と目的地停留所を決定する予定である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行車両は定員 8 名の 1 台で、予備車両に関する詳細は運行事業者の公募プロポーザルの提案にて決定する。 ・運賃は一般を一律 400 円で検討している。 ・予約及び乗降のルールについて、利用は電話、インターネットでの予約によるものとし、予約内容以外での乗降は不可する。電話予約は運行日の 8 時半から 16 時、インターネット予約は 24 時間受付可能で、予約可能対象期間は乗車希望日の 2 週間前から 30 分前。また、中心部地域から中心部地域への乗降不可とする。 ・3 ページ、第 3 期社会実験運行は道路運送法第 21 条第 2 号に基づく乗合旅客運送である。 ・運行事業者は、公募型プロポーザルにより企画提案を募集し、令和 5 年 3 月に選定予定。株式会社アイシンと弥富市、運行事業者の役割を表に示している。 ・なお、第 3 期社会実験運行期間は既存のきんちゃんバス路線を維持する。 ・次に、第 3 期社会実験運行の評価・モニタリングについてであるが、本格運行するか否かを確認するための指標にあたる社会実験運行目標は「既存南部ルートと第 3 期社会実験運行の利用者数の合計が、実験前の既存南部ルート利用者数よりも増加しているかどうか」である。本目標は地域公共交通計画における目標①に対応している。 ・本格運行に向けて市民や事業者の実態を把握するための項目にあたるモニタリング指標は 2 つある。1 つ目は、「きんちゃんバスからデマンド運行への転換の可能性」であり、チョイソコ利用者やきんちゃんバス利用者へのアンケート調査により把握する。2 つ目は「チョイソコ協賛金への関心度」であり、地域の企業や停留所設置施設へのアンケート調査により把握する。 ・これらの運行目標とモニタリング指標により、第 3 期社会実験運行の評価をする。 ・次に 4 ページ、これまでご説明した、1 から 3 の内容について、決定すべき事項の進捗のまとめを示している。これらの項目を次回の協議会までに決定し、協議会で諮る予定である。また、下表に示すスケジュールで予約や使い方についての詳細説明会や運行事業者の選定、運行許可等申請を進めていく予定である。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・資料の説明は以上であるが、第 2 回協議会において私の説明に誤りがあったので訂正する。 ・第 3 期南部地域社会実験運行についての中で、週 2 回の運行で、仮に 10 カ月の期間実証実験を行った場合、その間に寄せられる予約件数を 800 件と仮定した場合にいくらかかるかという経費を説明した。タクシーの利用料金に対して、仮に 2000 円の利用金の助成をした場合、合計金額を 1600 万と説明したが、正しくは 160 万で、1 桁違っていた。訂正する。 ・以上で説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・前回よりも少し案が固まってきたかと思う。運行日程、会員条件、運行区間、停留所、運行車両、運賃、予約及び乗降のルール、このあたりの事務局側の案が今日出てきている。ご意見、ご質問があればお願いします。

伊藤委員 (民生・児童委員 協議会)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃設定だが、400 円になった根拠をもう 1 度お願いする。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・料金については、地元の説明会で 300 円から 500 円を目安とさせていただきたいということで説明した。500 円だと乗る人がないという意見をたくさんいただいた。 ・料金設定の中で 400 円とさせていただいた理由としては、これをベースとして割引料金の設定を検討していく材料としたいと思い、まずは 400 円という金額に設定させていただいたところである。
伊藤委員 (民生・児童委員 協議会)	<ul style="list-style-type: none"> ・桑名市はオンデマンドを 300 円でやり始めた。だいぶ違うと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・いろいろな考え方があり、いろいろな地域でいろいろな料金を設定している。安いところでは 200 円ぐらいでやっているところもある。バスと違い、個別の輸送で、予約したときに使えるということである。バス停よりも細かく乗降場をたくさん設定できる。自宅に近いところから乗りやすい、サービスがいいということもあり、バスより高くするという事はよく見かける。 ・今回 400 円で社会実験をやってみてはどうかという事務局の案である。
伊藤委員 (民生・児童委員 協議会)	<ul style="list-style-type: none"> ・採算的にはどのようなものか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・収支的にはかなり厳しいものになると思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・そもそも公共交通を自治体が運行するという事は、採算という観念はない。例えば 1000 万円かかって収入は 10 万円、そんなレベルである。ほかの自治体もやっているが、弥富市は、高齢者は無料で、高齢者が利用者の大半を占めているのに高齢者は無料という施策をやっているということは、行政がある程度持ち出しして福祉サービスの意味合いもあってバスを運行している。 ・400 円でやったとしても、今のきんちゃんバスのトータルと同じぐらいか、もっと少ないぐらいになると思う。 ・デマンドだと容量が小さく、利用者数が限られてしまう。
多田委員 (名古屋タクシー 協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・採算性の話であるが、これは今後実験をやって、仮に本格運行が必要ということになれば公共交通として維持運行を凶っていただくことが大前提である。採算性が合わないのをやめるということになれば利用者は大変困る。採算性がどうなるかということは非常に重要であると考えている。 ・これは今から始まる話である。3 ページの (2) でチョイソコ協賛金への関心度、本日はアイシンさんもオブザーバー参加をさせていただいているが、全国いろいろなところでチョイソコが運行されているが、商業施設や病院にバス停を置く代わりに協賛金をお願いする、これが収入の一部になっていく。ただ、これがどれだけあるのかというのはこれからの話になる。 ・(9) の弥富市のところを見ると「運行費の一部負担等」ということで、費用と収入を比較したときにどれぐらいの足らずまいが出るのか。これ

	<p>を見たときに、はっきり言ってまだ現状では全くわからない。こういうことが前提である。その前提の中で、利用者の方にはある程度料金を、先出しをしないとどういふものかわからない。こういうことが根拠ではないのだろうが、400円という1つの金額の設定に当たっているのではないかという理解をしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一番大事なのは、今のきんちゃんバスをやめてオンデマンドにした場合に、費用対効果としてどうなのか。そのときに今のきんちゃんバスの利用者がどうなるのか。利用者が減って、結果チョイソコの費用も全体の費用も下がったのでよかったです、それは本来おかしな話である。利用者が減ってしまったということは、その人たちはどこへ行ったのか。その人たちの利便性はどうなったのかが問われるべき話である。費用対効果も大事であるが、その観点はこの実験をやったときにきちんとわかるように説明をいただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が減ってしまっは意味がないということで、今回指標としてはきんちゃんバスも含めて全体の利用者がどうなったかというところをきちんと評価していくということである。 多田委員が言われたことで大事なことがある。今回は半年間の社会実験ということなので、企業からの協賛金は確保しないということであるが、デマンドサービスはいろいろなやり方がある、既に20年ぐらい前からやられている。今回アイシンがチョイソコというアイシンブランドで仕組みを提案してきた。これは日本国内で、24、25カ所ぐらいで実施されているやり方である。この近くだと豊明が最初にやり始めた。 アイシンの提案は運賃収入だけでなく、地域の協賛金で運行経費を賄っていこうという仕組みである。ここは大事である。せっかくアイシンさんに声をかけてチョイソコを導入していくからには、しっかりと協賛金を確保して運行経費を何とか賄っていくというのが大事なところだと思う。そこをアンケートで地域の企業にしっかりと聞いていくことが大事である。 愛媛県松山市の久枝地区でやっているチョイソコは、行政からの負担は0円で、協賛金と会員から集める年間費、サブスクリプションのような形で乗り放題でやっているが、会費だけで運行経費を賄っている例がある。目的地バス停でうちのお店に来てくれるから協賛金を出すのではなく、目的地とはなり得ないような、鉄工所のような会社も地域への協力ということでお金を出してきているらしい。そういう姿が弥富でもできれば、採算性という話が堂々と胸を張って物が言えるようなことになると思う。そこをしっかりと強化していただきたい。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> 採算の話があったが、ある程度見込みがあるか、ニーズがあるかというところでこういう実証運行になっていると思うが、3ページ、利用者数が増えているかどうかで検討するというところで、最低限これだけは乗るだろうとか、そういった数字的なところはあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画における目標①に対応ということで、地域公共交通計画で行くと南部ルート令和5年度の目標値が3万5000人になっている。この目標値に近づけるような形の数字で新たな利用者獲得に向けて進めていきたいと思っている。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> 前回の実証運行と比べると利用者のニーズも変わってくると思う。対象期間も変わってくるということもあると思う。最終的には何をもって成功ではないが、実証運行的にいい数字になったのかとか、そういった

局)	<p>ところでデータ取りするためにも最低限の数値をお願いしたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民が乗っていただくに当たって、ルールとしては、2ページの(7)で中心部から中心部への目的の乗降は駄目ということで、南のほうの地区から中心部の地区、もしくはベージュの部分での移動というところは可能という理解になるかと思う。前回の会議でもお伝えしたとおり、何をもって中心部の地区なのかというところが区域としては曖昧であるが、多分法律上、中心部として定められた停留所をポイントとして区域とするという制度的な理解を私どもはしている。例えば協賛会社が現れたときに、ルールのあなたのところは中心部になるので、中心部から中心部は乗れませんとか、そういったことはあらかじめ理解していただくようにご説明をお願いする。後でそんなルールは知らなかったとか、それであれば協賛しないとか、そういう問題が起こらないようお願いしたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・目標のところだが、事務局、いかがか。何らかの目標の数字を出していただいたほうがいいというご指導をいただいた。 ・いろいろところでデマンドをやっている。特にアイシンさんがやっているようなチョイソコの事例で、対象エリアの人口規模や高齢者の状況からざっくりとどのぐらいの利用者が見込まれるかという数字を出してみて、それを示しておくというのも1つ目標値の設定の仕方としてはあるかと思う。検討いただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・需要予測みたいな形ということか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・需要予測の数字を睨みながら、そこで政策的な判断で目標値を決めていくということになるかと思う。このぐらいの需要があるが、それを全部乗せるのは無理だろう。潜在需要の8割ぐらいまでかなとか、その辺の数字的な感覚は押さえておいたほうがいいという支局さんのお話である。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・需要予測から日当たり利用者を目指値としながら設定していくのか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ほかの事例でどのぐらい使われているのかというところを見ながら設定していくとよい。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・何か採算を見込むための数字を立てて言うわけではなく、極端な話、これを半年間やって、1名、2名しかないということであれば、住民からはやる意味がないという話になると思う。ほかの市町村は人口の割合に対してこんなものということでも結構なので、そういった数値があるとわかりやすい。
伊藤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所について、住民に案を出していただいて1月20日を目途に決定ということで、どのように案を出してもらうのか。方法を教えてほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・各地区に9月、10月に回らせていただいた。鍋田地区も公民館にお邪魔し、37名の方にご参加いただいてデマンドの説明をさせていただいた。その際に、自宅から概ね5分以内、もしくは150m程度のところにバス停の希望を聞きながら設置をお願いしますという形で区長にお願いをさせていただいた。そこで皆さんから希望を取っていただいて地図に落としたものを提出いただく流れで設置については進めている最中である。
伊藤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・きんちゃんバスの説明会だと乗らない人が意見を言っているイメージがある。実際に使うであろう人がきちんと案を出しているイメージでよいのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・説明会に参加した方は若い方が多かった。地域の役員さん方に自分の住んでいる付近の人の状況を聞き取ってもらいながら、このあたりにあつ

	<p>たほうがよいのではないかというような情報を地域の役員さんは知っているので、そういう人たちの総合的な意見を踏まえて設置を進めていつている。鍋田地区に関しても交差点ごとぐらいに希望が区長から上がっていた。大体このあたりぐらいに設置すると皆さんが利用できるのではないかという配慮をしていただきながら設置の地図を出していただいたと思う。</p>
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 地域のニーズがしっかり拾えるとよい。地区ごとでレベルの違いはあるかもしれないが。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> 社会実験で来年の6月から半年やるということで、どうなるのかなと頭に思い浮かべると、週2回で、車は1台、最大8人乗ることである。そうすると400円しか払わなくても、8人乗れば3200円になる。 停留所についてはいくつぐらい作るのか。どんな格好のものを作るのか。バス停みたいなものを作るのは大変である。 南のほうから海南病院に行くとすると、帰りもまた使う。帰りも400円払うということである。往復800円。海南病院に行ったとしても、それぞれ終わる時間が違う。うまい具合に行くのか。国の人が心配していたが、やってみても1人か2人というそんな馬鹿なことになっては大変である。宣伝も要るし、宣伝は十分されてきていると思うが、デマンドのタクシーを使うのだったら家に乗せてくれる人がいるので乗せてもらうというのが多いのではないかという感じもする。やって失敗ということは絶対にないようにしたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地停留所と目的地停留所と2タイプある。皆様のご自宅から出たいて、概ね5分以内のところでも乗り降りする場所が住宅地停留所になる。設置予定としては150~200カ所近くになるのではないか。 目的地停留所は皆様が普段日常的に利用されている病院やスーパー、喫茶店、普段行かれる先になる。こちらも100カ所近くになると思っている。 帰りの予約については、行きの予約時に一緒に予約されるケース、病院等だと診察時間が読めないもので、概ね診察が終わった段階で改めて予約の連絡を入れていただく。最短30分前からの予約ができる。診察が終わって薬をもらって会計をすると30分弱かかるので、待ち時間を利用して予約をしていただくような形になると思う。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> 4点ほど確認したい。 1つは、運行実施が6月1日から11月30日までの半年間で、この期間中に妥当性を判断するのか。そもそもこれをそのまま本番に移行する前提で社会実験をしていくのか。この期間内である程度是非を問うみたいな、実施された後、最中の効果というところ、この後どうするのかというスケジュール感がわからない。実験は11月30日で終わるが、空白期間を設けて、その間に議論した上で本番を始めるのか。せっかく実験でちょっと覚えたのに、もうそのサービスはないのかという話になってしまうのはどうなのか。半年と言っても週2回なので50日ぐらいだと思う。それで効果がわかるのか。過去に社会実験をいろいろやってきたが、認知されるのに時間がかかるので、これが本命だとすると、半年でその判断ができるのか。令和5年度以降の協議会の中で判断できる材料が揃うのか不安である。 2つ目は、停留所は実験のための停留所で、本番のときには改めてゼロ

	<p>ベースで考えるのか。テストでやった上で、多少の変更ぐらいしか検討しないということなので停留所の出し方のニュアンスが変わってくるのではないかと。とにかくやってみるということで、ゼロベースでいろいろやったが、1回出すと、今度は変えにくいということになると慎重になるのかなという気はする。本番はやってみた結果を反映するので、乗らない停留所があったらなくしてもいいのではないかと、逆に追加も構わないという、変えることに対してハードルがそんなにないのであればありがたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3番目として、運賃について、一律400円ということだが、以前の議論であった乗合割とか、別の地区では会員制で運用というのもあるが、この辺もまずは運賃としてとりあえず実験のための運賃はこれで、本番はまた別途考えるという認識でよいのか。 ・4つ目として、チョイソコ協賛金のアンケートを取るとのことだが、ここはぜひ私の地元企業の経営者としての考え方としてお伝えするが、目的地となり得るところではメリットがわかりやすいが、地域公共交通をみんなで支えるという意識なので、しっかりその辺をアピールして、運行ルートでなくても、南部ルートでなくても、弥富市全体の企業の皆さんに公共交通に対して応援してくださいというのはあってしかるべきではないか。民間企業に対しては、大手であればCSR予算というのがある。SDGsにも民間は必死になって取り組んでいるところである。そこに対して地域の貢献というのは非常に大きなメリットがある。直接利用ではなくても、地域を支えるというCSRの意味でぜひ協力してほしいというのをしっかり説明できれば、南部の工業地帯であろうと、歴史のある商工会を通じてもいいのだが、その辺をもう少ししっかり地域貢献的なところの理由づけを出してもらえれば協賛金が出しやすいのではないかと。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・半年やった後の流れ、50日の運行で効果がわかるのかということについてどうお考えか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・半年間の実験はきっちりやらせていただく。その後、検証期間を設け、そこで地域の方への説明や、協議会にもお諮りをして、この実験の結果を受けて、本格導入するかどうかをご協議いただく。本格導入するまでの間、空白ができる。 ・50日という実際に運行の日を言われると厳しいところがあるが、半年間の中で皆さんに乗り比べていただきながら、きんちゃんバスに代わる公共交通になり得るかどうか、アンケート調査や、乗った感想を地元に取り上げていきたい。認知するのに1年から2年は最低でもかかるのではないかと。これは運輸支局の前任者の方からもご指摘があった。まずは細かく説明させていただき、乗っていただくような形の施策をアインと一緒に行っていくながら進めていきたい。 ・停留所の追加については、実証実験とは言いながらも、地域に希望のバス停の聞き取りはさせていただいているので、そこをまずはベースとして、今後本格導入に向けて追加の要望があれば臨機応変に対応したい。 ・料金についても、まずは実証実験であるので、400円をベースとして皆様のご意見を聞きながら、こういった割引を提供すれば喜ばれるのかという意見もアンケートや意見交換会を通じて聞き取りをしながら本格導入の料金体系に反映したい。

	<ul style="list-style-type: none"> 協賛企業に関しては、まずは目的地停留所となつていただくところにバス停設置のお願いがあるので、そちらのほうに説明に上がる形になる。その流れの中で、協賛金についても地域で支える事業であるということのご理解をいただきながら、本格導入になった暁にはご協力をいただきたいということでお話をしていく。それ以外の企業についても、実証実験の期間中、アイシンと相談しながら企業を回って趣旨の説明をさせていただき、皆様のお力をお借りできればと考えている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 短い期間なので、しっかり PR してほしい。デマンドは利用の方法がわからない、予約ができないという人がいる。1回やってみれば簡単だが、体験するような機会を福寿会とか、女性の会はいかがか。
小林委員 (弥富市女性の会)	<ul style="list-style-type: none"> 運行に当たってバスが1台ということだが、例えば私が海南病院から一番端の操出のあたりまで乗っていく。その間にどなたか予約の電話を入れていると、海南病院から鍋田まで行って、そしてまた予約の方を乗せるのに行き帰ってくるだけで1時間かかると思う。その間、事故でもあった場合、ずいぶん時間がかかると思う。バスが1台では不可能ではないか。停留所が150カ所もあって、近い方がいいが、海南病院から一番南の鍋田まで行くのにずいぶん距離がある。その間にあちこちから予約が入っていればどのように対応するのか。30分待つてくださいますか、そういうのが女性として疑問に思う。2台あればよいのではないか。1台でどうやって運行するのか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 今日はオブザーバー参加でアイシンの大屋さんが来られているので、今のような疑問に対して発言いただけるか。
大屋氏 (アイシン)	<ul style="list-style-type: none"> 今日はこの場に参加させていただきありがとうございます。また議論を進めていただいて貴重な意見をいただきありがとうございます。 遠方への予約の問題だが、例えば海南病院から鍋田に行く間に予約が入ってきた場合は、乗合をなるべく発生させて運行していくので、途中でほかのお客さんから予約が入って同じ方面に行かれるときはその人を拾いながら鍋田に向かっていくという運行方法になる。そういう形で1台の車なるべく多くの方が利用していただけるような形で運行していく。 物理的に乗せられない場合もなくはない。そういう場合は、10時に予約をいただいたが、10時15分だったらお迎えに行けるとか、そういう形で利用者に代替案をご提案させていただきながら進めていきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 小林さんが言われたのは極端な例だが、確かにそれでは対応できないので、電話のオペレーターさんの経験とか、地域のことをよく知っているオペレーターさんだとその辺が強い。1時間待つてもらおうようお願いするとか、いろいろなやり方で各地域は何とか乗り切っている一方で、帰りの予約がなかなか取れないことがある。それが嫌で乗らなくなってしまふという人もいます。みんなで乗り合うキャンペーンをやっているところもある。容量としては小さい乗り物なので工夫が必要になってくると思う。 さらに引き続き事務局のほうで今日いただいた意見を踏まえて中身を詰めていただきたい。

4.議題

(4) その他

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・最後に議題 (5) その他ということで、事務局から願います。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・1 点目、10 月 31 日時点のきんちゃんバスの利用状況、南部地域社会実験運行バスについて、参考資料 2 の利用者実態調査結果をご覧いただきたい。黄色塗りの箇所が数値の計算式が間違えていたこともあり、修正している。 ・前年度比を見ると、令和 4 年度の計は前年 10 月までの実績に対する比率であるが、10 月まではどのルートも前年度より乗車人数が多くなっていることがわかる。 ・また、2 ページに示すとおり、1 日あたり平均乗車人員、1 便あたり平均乗車人数ともに前年度に比べて増えていることがわかる。 ・次に 3 ページ、月別乗車人数の推移だが、令和 4 年度は 6 月をピークに夏休みの影響や、南部地域の急行便の終了で利用者が減少している。 ・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 1.11 である。 ・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 1.17 である。 ・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、対前年度比 1.10 となっている。 ・7 ページに南部地域社会実験運行バスの乗車人数の推移を示している。最終結果については第 2 回協議会で説明済みのため、今回は割愛する。以上で、参考資料 2 の説明を終わる。 ・2 点目はきんちゃんバスの運賃について、参考資料 3 をご覧いただきたい。 ・きんちゃんバスは平成 22 年 6 月 21 日から、通学・通勤・通院・買い物など市民生活のための移動手段の確保、公共交通空白地域の解消を目的として運行しており、運行開始時より、75 歳以上の方及び未就学児の運賃は無料としている。 ・通勤・通学など利用頻度の多い方の運賃負担の軽減を図り、利用を促進するため、定期券や回数券や、65 歳以上の方を対象としたシルバーパスを発行している。 ・子育て世代及び障がい者の負担軽減を目的に、きんちゃんバスの運賃の改定を検討している。検討案は無償になる対象別で表に示した 2 案がある。各案に対して、対象者の在住地域を、市内のみにするか、市外も含むかについても検討中である。以上で、参考資料 3 の説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・前半の説明は通常の利用実態の結果であった。 ・2 つ目の運賃について、これはまだ議題に上げるほどではないが、今、事務局の中でこんなことを検討しているということの紹介であった。 ・全体を通してご意見、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"> ・南部ルートは数字に表れているのかわからないが、8 月で通勤バスが終わって、その人たちはどこに行ったのか分析されているのか。高校生はスクールバスに戻ったのかわからない。 ・運賃に関しては、無料を目指せば総収入が減る予測はわかるが、減った分をどうするのか。方向性を聞きたい。

事務局	<ul style="list-style-type: none"> 南部ルートについては、急行便の実験便が終わってから実験便が無くなった分、少し数値的には落ちている。実験便利用者は、スクールバスや自転車を利用していると思う。また南部3便が新たに愛知黎明高校に停車するバス停を設けた。こちらの便は通常でもかなり乗っている。雨の日は満車になるぐらい乗っている。南部の急行便に関しては愛知黎明高校の方がよく乗っていたので、動向としてはスクールバスに移ったか、南部3便しか今通学に使える便がないので、そちらに乗っていただいているのが現状だと思われる。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 2点目について、確かに収入源になるのは事実だが、トータル的に見たときに、市の施策の中で子育て世代の親御さんを支援するという目的を第1条件としている。料金をマイナスにしてもやっていきたいと考えている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 弥富市としては、採算性云々はもちろん大事だが、利便性を高めて利用者をとにかく増やそうという方針が根本にあるということである。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> 次回の協議会が3月22日となっているが、今日の質問と回答を集約して資料化してほしい。 今日言い足りなかったこと、もう一度聞きたいこと、いろいろあると思うので、期限を切って、それも反映していただくようお願いしたい。私は聞きたいことが山ほどあるが、今日の皆さんの意見、質問の中で半分ぐらいは回答している部分があるが、最終的にタクシー事業者がどういう形で応募するのか、三重交通はプロポーザルにどういう形で応募するのか。その前提条件になると思うので、そういうことはきちんと整理していただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 確かに第3期の社会実験運行を、ここから次回の協議会まで何もないというのでは今日十分な意見が出てこなかったと思うので、第3期社会実験運行の内容に関して今日言えなかったことや意見があれば事務局に出していただきたい。 事務局から記入する様式を委員に送ったほうが丁寧である。意見を出してくださいと言えばなしだと意見を出しにくい。事務局で準備をお願いする。 本日の議事はすべて終わったので、進行を事務局にお返しする。
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4回協議会は3月22日(水)午前10時を予定している。追ってご案内させていただく。会場は市役所本庁舎3階の会議室になる。 以上をもって、第3回弥富市地域公共交通活性化協議会を終了する。今後ともご協力賜りますようお願いしたい。
	以上