

令和4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4年11月2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">・定刻となったので、ただいまから、令和4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20名が出席しており、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">・本日は令和4年度第2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感謝申し上げます。・平素は本市の交通行政推進に対してご支援、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の第7波もようやく落ち着いてきたが、残念ながら収束には至っていない状況である。本市においては、10月24日から5回目のワクチン、2価ワクチンの接種を進めさせていただいている。クーポンが届いたら接種をよろしくお願ひしたい。皆様のご協力により早期の収束に努めてまいりたいと思っている。・この協議会も皆様方のご協力いただきながら進めているところであるが、昨年、一昨年と、南部ルート再編に向けて第1期の社会実験、第2期の社会実験ということで進めさせてきている。南部ルートの通勤通学の直行バスということで進めさせていただいたわけであるが、結果は皆様のご承知のとおりである。・第3期目の社会実験を令和5年度に予定している。デマンド型乗合バスということであるが、9月から市の職員はもとより、地域の方々と一緒に各自治会を回りご説明に上がっているところである。ほぼ説明は終わったところである。来年の5月、6月になるが、デマンドということで市民の多くの方にご利用いただき、これを地域公共交通、大藤・栄南学区の主たる公共交通として利用できるようにしてまいりたい。・ささえあいセンターのほうでは、移動支援サービスの買い物支援サービスを行っているところであるが、市民からは買い物支援だけでなく、もう少し範囲を広げられないかということであった。そういうこともご協議させていただきたい。

	<ul style="list-style-type: none"> ・本日の会議は、各種報告事項をはじめ、第3期の南部地域の社会実験運行についてなどご協議させていただく。忌憚のないご意見を賜るよう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。
事務局 (富居)	<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：大日本木材防腐バス停の移動 ・資料2：無料お試し乗車券配布結果 ・資料3：第2期南部地域社会実験運行バス（南部地域通学通勤バス） ・資料4：第3期社会実験運行 ・参考資料1：地域説明会資料 ・参考資料2：利用実態調査結果 ・また、本日机の上に、配席表、封筒の中に第3回協議会の開催案内、愛知県からマイルートあいちのチラシをお配りしている。 ・ここより、座長の山崎委員に交代させていただく。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・かなり議論、実験を重ねているが、今日は第3期の実験に向けて皆様に協議をいただき、ご意見をいただきたい。 ・振り返ってみると、運行の形を変える等、対策をし続けている。これはいいことであるが、一方で住民に定着しないところもある。どこかで1度落ち着いた状態にしたい。 ・3期に向けてが、今日のメイン議題になってくる。よろしく願います。 ・本日は、報告事項3つと協議事項1つである。順に行きたい。

4.議題

(1) 大日本木材防腐バス停の移動について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・まず報告事項として(1)大日本木材防腐バス停の移動について、事務局より資料の説明をお願いする。
事務局 (富居)	<p>○資料1説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大日本木材防腐バス停の移動について、弥富ふ頭第1貯木場北側排水管設置工事に伴い、きんちゃんバス南部ルートバス停である「大日本木材防腐」バス停を、以下に示す位置に一時的に移動している。 ・バス停の移動期間は令和4年7月25日(月)始発～令和4年12月末で、停留所の移動場所は図に示す位置となる。 ・バス停の移動については、公安委員会へも内容を説明している。 ・以上で説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・これは臨時的移動ということで、7月から既に移動させているということである。 ・移動に際しては関係者と調整し、協議をした上で手続きを済ませて移動

	<p>を済ませているというご報告である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・何かご質問はあるか。よろしいだろうか。
--	---

4.議題

(2) 無料お試し乗車券について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・議題 (2)、無料お試し乗車券について、結果の報告をお願いします。
事務局 (富居)	<p>○資料 2 説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2 ページの配布結果をご覧いただきたい。 ・今年度は夏休み期間の約 2 ヶ月間、弥富市居住の全世帯及び小学生を対象に実施した。 ・無料お試し乗車券の利用枚数は 1,089 枚であった。期間が短くなった影響もあり、前年度より少なくなったが、月単位で比較すると昨年度と同程度かそれ以上となっている。 ・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 86 人と昨年度よりも減少している。その要因として、昨年度より実施期間が短くなったことが考えられる。 ・参考として、これまでの実施概要についても表で整理している。 ・ 3 ページをご覧いただきたい。 ・無料お試し乗車券利用者の年齢層は、「高校生除く 15～64 歳」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」「高校生」の利用が増加し、「中学生」「65～74 歳」の利用が減少している。 ・ 4 ページをご覧いただきたい。 ・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た。無料お試し乗車券を通じた新規利用者は 86 人となっている。 ・新規利用者の内訳としては、「小学生」が最も多くなっているが、高校生除く 15～64 歳や、中学生や高校生も見られる。昨年度に比べ、新規利用者のうち小学生が占める割合が増加している。これは写真に示す市内の子ども会によるきんちゃんバスの乗車体験を実施したことも影響していると考えられる。 ・ 5 ページをご覧いただきたい。 ・クルマの運転免許の保有状況は、免許を持っていない方が多くなっている。 ・ 6 ページをご覧いただきたい。 ・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にある。また、新型コロナワクチン接種目的の方もいる。 ・今後の利用意向は、「利用したいと思う」が大半を占めており、初めて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」かたが 9 割を超えている。 ・以上で、説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ただいまご説明いただいた無料お試し乗車券であるが、10 年以上やっているが、1 回が平成 23 年であるので 12 回目である。継続しているの

	<p>はいいことだと思う。前回と比べて新規の利用者の人数は減ったものの、期間が短かったということである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規の中には小学生の割合が多かった。その理由として子ども会による乗車体験が実施されたという報告であった。 ・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"> ・子ども会による乗車体験はいい取り組みだと思う。いろいろな子ども会に対して今後も提案するとよいと思う。 ・今回の子ども会の乗車体験で該当するのはこの何人分になるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・1つの子ども会で、15名である。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・そうすると、初めては86名で、それ以上に初めての小学生はもっと多いという捉え方でよいのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・そのとおりだと思う。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・夏休みに乗ってもらったとか、中身がもう少しわかるとよい。何かつかんでおられるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・詳細まではアンケートのところで読み取りにくいですが、利用目的としての回答で見ると、遊びなどのおでかけというところで利用していただいているのではないかと。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・今後も利用したいという方が結構な割合を占めているということは、まあよいと捉えてよいのか。比率的に新しいニーズとして子どもの乗車が増えて、その子たちが今後も利用したいと思ってくれているという解釈になるのか。確認である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・1世帯3枚配り、学校はまた別で配布したのか。子ども会が開催した体験乗車会以降に、この体験乗車会に参加した15名の子がリピートしたかどうかというのはわからないか。データとしてはない。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・そこまで追跡の調査はできていない。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・子ども会の団体が使ったというのはよかったと思うが、子ども会が申し込んできたのか、こちらがどうですかと言ったのか。ただ体験乗車なのか、目的地があつて行ったのか。目的地があつて行ったとすると、帰りに乗ってくれたのか。団体で子どもたちを連れていったときに、帰りのバスがないと目的地まで利用できないと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・こちらから栄南学区の子ども会の役員にお声をかけ、ルート見本、行程表を作成して提案した。 ・出発地を南部コミュニティセンターと設定し、目的地を市役所の歴史民俗資料館とした。議会の議場も子どもたちに見学していただき、市役所でお弁当を食べていただき、帰りは11時半のバスに乗って南部コミュニティセンターに帰った。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・相談があったので、市で丁寧にコーディネートしたということである。いい取り組みだと思う。 ・ほかにはいかがだろうか。 ・こちらはいい取り組みだと思う。一部学識者の方の中には無料券をばらまくのはいかがなものかという考え方を持っていたりしゃる方もいるが、継続してデータも取って新規利用者がどれだけいたかということを確認しているので、こういう蓄積はよいと思う。 ・今後も子ども会には積極的にこういうことをやっていただけるようなき

	っかけづくりということで検討していただきたい。
--	-------------------------

4.議題

(3) 第2期南部地域社会実験運行バス（南部地域通学通勤バス）について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・3つ目の報告事項として、第2期南部地域社会実験運行バスの結果について、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"> ・まず、1ページをご覧ください。 ・第2期南部地域社会実験運行は、令和4年4月1日（金）～令和4年8月31日（水）の平日のみ実施した。料金はきんちゃんバスと同一の一般200円で運行した。車両は1台、朝3便、夕5便の計8便での運行で、運行ルートは近鉄弥富駅南口、鍋田公民館を起終点としている。 ・次に、2ページをご覧ください。 ・2ページと3ページは第1期運行の結果になる。こちらは第1回協議会資料の再掲となるため説明は省くが、参考までにご確認いただきたい。 ・4～6ページは第2期運行の結果になる。黄色塗りの箇所が前回協議会から更新されている。 ・4、5ページをご覧ください。 ・利用者数は令和4年6月が951人と最も多く、1日平均利用者数は43.2人であった。バス停別乗降者数は乗車・降車ともに、近鉄弥富駅南口と愛知黎明高校が多いことが分かる。 ・6ページをご覧ください。 ・便別で見ると、朝の便は近鉄弥富駅から南部コミュニティセンターへ向かう便、夕方の便は南部コミュニティセンターから近鉄弥富駅へ向かう便の利用者が多いことが分かる。 ・7～12ページは第2期運行利用者アンケートの結果になる。こちらは第1回協議会資料からの再掲であるため説明は省くが、参考までにご確認いただきたい。 ・次に、13ページの運行の目標の達成状況について説明する。 ・地域公共交通計画における目標①に対応する「社会実験運行目標①：利用者数の増加」に関して、1日平均利用者数で80人を目指しているが、第1期の期間最大実績は1月の37.4人と未達成で、第2期の期間最大実績も6月の43.2人で未達成であった。 ・地域公共交通計画における目標②に対応する「社会実験運行目標②：新規利用者の獲得」に関して、社会実験便利用者アンケートで「きんちゃんバスを利用したことがなかった」と回答した方が、第1期実績と第2期実績合計で42人であり、目標の20人を達成している。 ・以上で、説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・第2期の社会実行運行バスの8月までのデータが揃い、4ページ、5ページの表の黄色で塗られたところが前回の協議会以降埋められたということで、改めてご報告いただいたということである。 ・ご意見、ご質問があればお願いします。
永井委員	<ul style="list-style-type: none"> ・だんだん良くなってきて、乗る人が増えてきていると思う。

(弥富市福寿会 連合会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・無料乗車券を配ってもなかなか利用者がよくない。用事もないのに乗ることはない。前回だったか、中高生を無料にしてはどうかという話があったと思う。増やすという意味ではやってみる価値はあると思う。市に入ってくるお金が減るが、その辺はどう考えているか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・料金体系については第3回協議会で協議させていただく。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ほかに何かご意見、ご質問があればお願いします。
岡本委員 (愛知県運輸支 局)	<ul style="list-style-type: none"> ・ちょっとよくなってきている流れの中で、なくしてしまうのは傍から見ても惜しい気がする。次の実証実験の絡みもあると思うが、それをカバーするようなものはこれから構築されていっている段階だと思う。 ・達成できていない状況の中でも、今の括りの中で、中身を改善するとか、そういったことは特になかったのか。第3期の実験はまたガラッと変わった内容になってきていると思う。住民にとってはルールがまた変わって、それを改めてご理解いただかないといけない。というよりも、今あるルールの中でなぜ達成できなかったというところを踏まえてその中身を変えていこうというところは難しかったのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線ルートに関しては、当初の案では幹線ルートの起終点をポイントとして、南部コミュニティセンターを起終点とする形で当初計画していた。起終点のところを結節点として、そこにデマンド運行の車も集める計画で幹線ルートを計画していた。 ・その案で各地域の交通防災部会や区長さん方にご説明した際に、バスへ乗り換えるのは不自由ではないか。どうせ行くなら直接中心部に送り込んでほしいというご要望があり、幹線化については別案として残したままの状態、第3期の社会実験の案にあるような形で大藤・栄南区エリアから中心部へデマンド移送を考えるという案が変わってきた。 ・デマンド移送と合わせて、社会実験を行っていく後の展開としては、きんちゃんバスについても日中の運行を一旦やめて、日中はデマンドのみにしてはどうかという意見が出ている状況である。第3期の社会実験の中で皆さんのお考えを確認しながら進めていきたいと思っている。 ・幹線ルートについても、高齢者に対しては集落がこのエリアにはないというところもある。外側の部分に集落が連なっている状況になっているので、そういったことも含めてルートを見直してほしいという要望も出ている。幹線化を軸として、そのまま残すことは正直難しい状況もあり、第3期の社会実験のほうに入っていくという流れになっている。
遠藤委員 (民生・児童委員 協議会)	<ul style="list-style-type: none"> ・南のほうの方にお聞きしたら、朝夕の通勤にバスを使うのは必要だが、昼間は本数もないし、時間も合わないため、乗る機会がない。デマンドのやり方もよくわからない。それよりもタクシーのチケットの1000円を各家庭に配ってもらいたいという話であった。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・4つ目の議題でデマンドのことを議論する。次の議題の中で答えていただく。 ・先ほどの回答についてだが、最終形をイメージするところがあり、南部ルートに関しては基幹的な路線と、そこにフィーダーとしてデマンドを集めるようなイメージを持ちつつ、そこに向けていくつかのパターンを変えて実験をしてきた。その中で、この協議会での意見などを聞きながら微修正しながら2つのパターンを今までやってきた。次はデマンドをやってみようという流れになっている。

	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値②は達成しているが、目標値①は達成できなかった。第3期は80人/日という目標を持って、その評価をしていくのかどうかというところを確認したい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・1期、2期の社会実験を受けて適切な目標値についても再度協議・検討していきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画の中で立てている目標ということなので、数字としてはそのまま計画上の目標として残しておくというやり方もあると思う。ただ、支局さんからご指摘があったように、達成できなかったのはなぜかというところをきちんと考察して次に生かしていく必要はあると思う。 ・ほかにいかがか。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・社会運行実験2回目終了ということなので確認したい。定量的なところで人数の目標設定と利用者の人数での効果の測定ということで理解はしているが、社会実験をやるためにどのぐらいの費用がかかって、微増の中でどのぐらいの運賃収入に反映しているのか。金額的な効果というのはどのぐらいなのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・予算的なものとしては南部ルート急行便については約900万である。費用対効果は人数で割っていただく形になる。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・無料券も入っている。運賃収入的にどのぐらいの効果があったのか。 ・単純に人数に200円を掛ければいいのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・子どもは100円になる。子ども料金と無料乗車券もあるので、単純に掛ける人数ではない。 ・無料乗車券の分を差し引いた部分となると、単純に南部ルートの社会実験便に乗ったかどうかというところまでは調査をしかねている。計算は難しい。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・費用的なところが問題でこの会議をやっている。その辺の意識がもう少しあるとよいと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の公共交通の費用対効果は算出が難しい。クロスセクターベネフィットという言葉があるが、いろいろな分野に波及効果があって、例えば高齢者だとバスがあるから外出できる。外出することで寝たきりになる、要介護になる確率を下がる。そこを計算して効果としていくような事例もある。それも結局机の上で鉛筆をなめて数字を出したりするのでなかなか難しい。 ・単純に1人運ぶのにいくらかかっていて、今回のことをやったことでそれがいくらになったとか、そういう数字を評価指標として出していく手はあると思うが、単純に費用と運賃収入だけで評価はできない。参考値としてそういう数値を出して確認していく必要はあると思う。 ・ほかにいかがだろうか。
徳田委員(愛知県バス協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・結果のところを見させていただくと、基本的には通学通勤バスという名前のおり、特定の学校への通学利用が多いと思うが、データから見ると、高校で降りた人は多いが、乗る人は半分もいない。ということは、ダイヤ設定的に学校から帰って弥富駅のほうへ行く時間帯にはあまりいいバスがないのだろうと思う。 ・8ページ、利用しない方向の主な交通手段が自転車とあるが、行きにバスに乗ってきて、帰りに自転車ということならイメージできない。行き

	にバスに乗るときに自転車も積んでいくのならわかるが、実態はどうなっているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・愛知黎明高校の生徒が利用されている。北から南については近鉄弥富駅南口から愛知黎明高校の便で朝行かれる。帰りについては愛知黎明高校から乗る生徒よりも、最寄りの駅に杉本クリニックがあるが、そちらから乗られる方もあるということで人数の差が出てきている。 ・自転車については、愛知黎明高校は自転車通学の子が多い。雨の日など、天気の都合によってきんちゃんバスを利用する生徒が多数いる。バスを利用しないときには自転車の利用があると読み取れる。
徳田委員 (愛知県バス協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用しない日は何を使っているかということであれば今の話でわかるが、「利用しない方向」というのは、行きと帰りで交通手段が変わると受け止めたのだが、どうもそういうわけでもない。最初の説明だと、きんちゃんバス、急行バス以外のところに帯が延びていて、帰りは杉本クリニックのバス停から乗っていくということで、一番上のところに数字が多く出てくるのならそのとおりだと思うが、このところがいま一つ見えてこない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・「方向で」という質問の仕方が相手に伝わっていないところもあったかもしれない。回答者としては「使わない日」ということで答えた可能性もある。 ・学校のスクールバスを使ったり、自転車を使ったり、きんちゃんバスを使ったり、自転車がどちらかにあって、行くときにきんちゃんバスを使って、帰りは自転車を使ってということもあるかもしれない。そんな状況が何となく想定される気がする。 ・ほかにはよろしいだろうか。

4.議題

(4) 第3期南部地域社会実験運行について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・議題(4)は引き続き協議をしていくということである。第3期南部地域社会実験運行について、説明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"> ・第3期南部地域社会実験運行バスについて説明する。 ・まず、1ページの第3期社会実験運行概要についてご説明する。2ページの第3期社会実験運行のイメージを見ながらお聞きいただきたい。 ・第3期社会実験の運行期間は、スケジュール的には少し遅れており、令和5年6月から半年間となっているが、住民説明会などの意見を受け、年度終わりの3月末までを考えている。 ・デマンド運行の事業者選定を令和5年3月中に決定し、令和5年6月に第3期社会実験運行を開始する予定としている。 ・運行区域について、前回の協議会では中心部地域、大藤地域、栄南地域の3つに分けていたが、中心部地域と大藤・栄南地域の2つの区分を検討している。 ・車両台数は1台で、運行頻度は曜日固定の週2回、運行時間は午前9時から午後4時である。 ・距離にかかわらず、300～500円の一律運賃を検討している。 ・運行形態としては、第2期までと同様、既存のきんちゃんバス路線型運

行を維持する。一方、第2期までと異なり、第3期は、日中の時間帯のデマンド運行導入を検討している。しかし、現在のきんちゃんバス利用者の8割程度が高齢者であることを踏まえると、突然デマンド運行といった、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のではないかという懸念がある。また、南部ルートは朝夕の通勤通学に対応する必要がある。そこで、既存の路線型運行を維持しつつ、お住まいがバス停まで遠い方の買い物、通院、公共施設利用等の需要に対応する運行として、デマンド運行を周知する。そして路線型、デマンド運行を併用した利用体験を通じて、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したい。

- ・ 中心部地域に目的地停留所、大藤・栄南地域に目的地停留所と住宅地停留所を設置する。中心部地域と大藤・栄南地域での移動と大藤・栄南地域内での移動を基本とし、中心部地域から中心部地域の乗降は不可とする。また、表には記載されていないが、住民からの意見を集約して、飛島村と木曾岬町にも一部目的地を設定する予定である。概ね運行エリアとしては、西は木曾岬町、東は飛島村、北は近鉄線より南であるが、イオンタウン弥富だけは住民からの希望が多いため目的地に加えるということを予定している。
- ・ 3ページをご覧いただきたい。
- ・ 第3期社会実験運行では、3ページ中段に示す目標指標によって実験運行評価を行う。また、社会実験運行中は表に示す検証指標について集計し、本格運行に向けた検討材料とする。検証指標については国土交通省の「デマンド型交通の手引き」や他地域の過去のチョイソコ実績を参考にしている。今回の実証で、車両1台あたりでカバーできる人口・運行エリアを検証して、必要台数・コストを算出し、持続可能な運営が可能か検証することを予定している。実験運行で実証の結果によっては、公共交通計画の目標などについて見直しを検討することが必要になることも考えられる。
- ・ 次に4ページの第3期社会実験運行における株式会社アイシン、運行事業者、弥富市の役割について説明する。
- ・ まず表の左上の「運行主体」とあるが、これは「運営主体」の誤りである。修正をお願いする。
- ・ 第3期社会実験運行に向けて、公募型プロポーザルにより企画提案を募集し、運行事業者を選定する。12月市議会にて本事業の債務負担行為についての承認を得た後、プロポーザルを公告開始し、令和5年3月を予定として運行事業者を選定する。運行事業者選定後の株式会社アイシン、運行事業者、弥富市の役割は表のとおりである。
- ・ 次に5ページをご覧いただきたい。
- ・ デマンド運行導入に関する地域説明会を大藤・栄南学区の各地区単位で実施した。地域説明会ではチョイソコの説明と利用の仕方や注意事項、検討を要する点等の説明をし、地域の方から多くの意見・要望をいただいた。地域説明会の開催概要や主な意見・要望等は上段の表に示すとおりである。参考資料1がデマンド運行に関する地域説明会の資料である。ご確認ください。
- ・ 各地区には停留所の設定や目的地や希望の運行曜日を取りまとめた

	<p>だくこととしているが、当初の予定より作業の進捗状況としては遅れている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、今後については、具体的な停留所の位置や運行概要を示し、学区別のデマンド型乗合タクシー導入の検討会を行う予定である。年明け以降には各地区単位で、乗り方の説明などの周知活動を行う予定である。 ・最後に6ページの第3期社会実験運行開始までのスケジュールを表にしている。 ・以上で、資料4の説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ただいまの社会実験運行、先ほど遠藤委員からご意見をいただいた。高齢者の方はデマンドがよくわからない。むしろタクシー補助のほうがいいという意見が寄せられているということであった。この意見に対して事務局はいかがか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドがどういうものかよくわからないというお話があった。丁寧に説明させていただくという目的を持って、各地区単位、字単位で地区の公民館で説明させていただいている。その中でデマンドとは何かという話がたくさん出ていた。実際にデマンドの映像を見ていただきながら、デマンドのイメージをつけていただいた。 ・タクシーの利用料金助成については福祉の分野でやっている。チケット制で、障害のほうだと48枚、高齢のほうで36枚を配っている。要介護認定や手帳所有者に対して配らせていただいている。 ・タクシーチケットについては1枚当たり初乗り料金相当と迎車料金分を市で負担している。それを超える分については自己負担となる。 ・南部ルート、特に大藤・栄南学区に導入した場合、自己負担がかなり増える形になる。鍋田から乗ろうとすると片道3000円～4000円近くかかってしまう。1回当たりの自己負担が2000円～3000円になってしまうとタクシーが利用しづらい。市のほうで料金負担ができないかという話だと思うが、確かにそういったものも今後デマンドの社会実験を通して比較検討していかなければいけないと思うが、デマンドという仕組みの中で、どちらかというとなタクシーに近い乗り物という認識である。ご自宅から5分以内、150mから200mぐらいのところに停留所と言われる乗車ポイントを設定し、そちらから目的地、中心部の目的地や同じ学区内の目的地に運ばせていただくという乗り物になる。今までバス停まで遠く歩いて行けなかった方や、坂道があってバスの停留所まで行きづらいという方に対しても、比較的移動がしやすくなる乗り物ということで皆さんにご紹介しているところである。 ・再度こちらについては年を明けた段階で会員登録の説明など詳しく乗り方の説明についても地域にお邪魔して実際に利用される方を対象に細かな説明を行い、デマンドの理解に努めたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・よろしいだろうか。確かに高齢者の方はデマンドという言葉を使うからいけないのだが、電話予約して来てくれる公共交通である。ある地域だと、カードを作って、首から下げるフォルダーに入れているが、誰か予約してくださいというヘルプカードを作って、これを予約したいときに若い人に見せて予約してもらっているという利用促進策を取っているところもある。そういうことも考えていくといいのではないかと。 ・いきなり定時定路線で走らせている南部ルートのバスをやめて、全部デ

	マンドでとなるとつらいので、まずは社会実験として、お金はかかってしまうが、両方同時にやっていくということである。
小林委員 (女性の会代表)	・今の話だが、真ん中の時間帯も運行バスを走らせる。チョイソコもやるということで、同時運行なのか。真ん中の時間帯は三重交通のバスは走らせないということか。
事務局	・令和5年度中は併用になる。きんちゃんバスは一切触らない。プラスアルファとしてデマンドを日中の時間帯、9時～16時、週2回走らせる。
小林委員 (女性の会代表)	・チョイソコがうまくいった場合、運用するということになれば、三重交通のほうは真ん中の時間帯は要らないということか。
事務局	・本格導入になれば。
小林委員 (女性の会代表)	・その場合、三重交通のほうでこれに見合うような案は出てこないのか。こういうデマンドでうまくいけば自分のところは収入が減ってしまう。今運行している状態の中でデマンドがうまくいけば自分のところは切られるというところなので、うまい話はないかの三重交通にお尋ねしたい。
山崎議長	・鋭い指摘である。三重交通からコメントがあれば願います。
小黒委員(三重交通)	・ご心配ありがとうございます。これから弥富市ともチョイソコが本格実走してくるという話になれば、我々が運行させていただいているきんちゃんバスをどうしていくのかというのは市との協議になる。 ・市のお考えの中にはいろいろな案がある。例えば2ページの地図で、オレンジ色のエリアでチョイソコがメインになるという状態になったときに、赤い市の中心部から南に下がって23号線の北側まで、ここをきんちゃんバスで周回することによって今までよりも便数を増やすことが可能になったり、コミュニティバスのいいところとか、今までは便数が少なく不便で乗れなかったところが解消できたり、1周回を短くすることによって1時間に1本というダイヤも可能になるかもしれない。我々としてもそういった形になることを期待している。費用との兼ね合いもある。今後の展開で協議したいと思っている。
山崎議長	・路線バスが担うべきところもある。そこを考えて案を持っていらっしゃるし、市とも話をしているようである。今度の実験の結果も踏まえてまた検討していくということである。 ・鋭いご指摘であった。協議会であるので、事業者の立場も考えた議論はすごくよい。 ・ほかにいかがか。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)	・三重交通の話が出たが、問題は、今までの予算に上乗せして考えていくのかということである。今までの予算どおりでデマンドタクシーをやっていこうとするとどこかを削らなければいけない。できることなら上乗せしてやれば今の三重交通のように新しいアイデアが浮かんでくるかもしれない。 ・3ページに1人当たり300円～500円とあるが、複数人乗っても値段は一緒なのか。複数人乗ると1人100円になるということではないのか。 ・協賛金というのは何か。宣伝なのか、一般から集めるのか。
山崎議長	・路線バスとデマンドを同時にやっていくということの費用的な考え方のご指摘と、評価指標のことである。事務局、いかがか。
事務局	・併用はなかなか難しい。朝夕と日中という形でバスとデマンドのすみ分

	<p>けをやっていきたいと思っている。その部分についても三重交通と打ち合わせをしながら、バス路線は南部ルートだけではなくて、東部ルート、北部ルートもあるので、そういったことを視野に入れながら今後どうしていくか三重交通と協議を進めていく。市の案では、日中はデマンド、朝夕をバスという運行ができればということで、費用面についても何とかその範囲内で収まるような形でやればと思っている。デマンドを導入すれば、それ以上の金額がかかる。机上の計算だけではうまくいかないのが現状である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・協賛金についてはチョイソコの仕組みのメリットの部分になるが、協賛金を募ることによって、そちらを運行経費に回すことができる。地域の病院や薬局、スーパーなどにスポンサーになっていただき、目的地停留所という形で停留所を設置していただくことによってそこにお客さんが来るという形になる。集客が上がるのではないかとこのところ、そういった形のスポンサー料をもらったりする。停留所のチラシを作る際に、お店の名前が入るので、広告効果も上がるのではないかと。チョイソコを導入している市町村では協賛金を募って事業の費用に充てている。 ・金額についてはいろいろな設定がある。今後協議をしながら決めていく形になる。社会実験中についてはスポンサー的な協賛金については取る予定ではない。取るとしても本格導入になった暁にはそういったことも踏まえてやっていきたいと考えている。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・これからアイシンでやってもらうのか、名前もチョイソコで行くのか。これは参考か。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・チョイソコというのは参考資料1に書いてある「チョイとソコまでごいっしょに」という言葉からもじった造語になっている。 ・こちらはアイシンが持っている仕組みの1つになる。アイシンと弥富市と協定を結んでいる。地域における説明会についてもアイシンから行うなどの支援をしていただいている。 ・今後については、アイシンと弥富市と運行事業者との三者で改めて協定を結びながら、それぞれの役割を果たしていければと思っている。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者は後で決めるのか。アイシンというのはこういうことを考えるという会社なのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合送迎サービスの提案をしていただき、こちらの会社が電話予約を受けるオペレーションを全国で担っている。オペレーションの部分と事業のチョイソコという仕組み、AIを使った移動送迎サービスの仕組みの部分が、アイシンが持っている仕組みになる。そういったところでの協力をしていただいている。
永井委員 (弥富市福寿会 連合会会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・アイシンとはもう契約を結んでいるということと、アイシンというのはトヨタの関連か。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・アイシンはトヨタグループの1社になる。契約という形というか、今の状況では支援をしていただく形での協定を結ばせていただいている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・前回の協議会でアイシンに依頼してやっていこうと。いろいろな仕組みがあるが、アイシンがこんなことを始めたので自動車部品メーカーはび

	<p>っくりしたのだが、トヨタが車を作って売るだけでなく、交通手段、モビリティを提供する企業に舵切りをしたので、部品メーカーもこういうことをやっているという印象である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・チョイソコの利点は地域から協賛金を集めるところにある。チョイソコを入れている愛媛県の松山の久枝地区はチョイソコひさえだというのをやっているが、ここは自治体の負担は全くなしで、地域の協賛金と、会員の会費を月約 3000 円で乗り放題という料金の設定をして、その会費だけで賄っている。 ・費用のことを考えたときに、チョイソコを入れるからにはきちんと協賛金を取る。それは目的地になるお店、一般の市民の方がお客さんとしてくるお店だけでなく、社会貢献的に、南部の工業地帯で物を作っている会社からも協賛金が得られるといいだろうと思っている。久枝では全く関係ない、市民の方が来ないような事業者も地域のためということで協賛金を出している。CSRの一環になる。そういう姿にできるのならチョイソコを入れる意味があると思う。事務局はそこをしっかりと肝に銘じておいていただきたい。 ・ほかに。
<p>多田委員 (名古屋タクシー協会)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・チョイソコの導入ということでご質問があったが、6月の協議会でチョイソコのシステムを採用するというので採択がされたと思う。私は棄権をした。 ・その前提で、チョイソコがいいかどうかというのは市や住民の方で考えていただければよいが、AI オンデマンドということで、全国でもいろいろなものが始まっている。名古屋市の中心部でもモビリティサービスという会社がワゴン車を使って月 5000 円乗り放題、その代わりエリアは狭いという社会実験をやっている。行政の負担はゼロ。採算が合うか合わないかというのが実験のテーマになっている。 ・愛知県内では、豊明市が先行的にやっている。どういうものか知りたければ、この目で見ていただくのが一番いいと思う。いい点も悪い点もある。弥富市のこのエリアにおいて活用できるかどうかということが一番の問題である。 ・2 ページの絵は以前からだいぶ変わってきている印象である。イオンなどの駅中心部と栄南地区、南部地域は非常に距離がある。AI オンデマンドということで、予約があれば必ず運行していただく必要がある。ただし、予約がいっぱいあって予約に対応できない、運行できない、こういうケースも発生してくる。これはエリアの広さ、車の台数、利用者の予約の状況、予約が多ければ1台では対応できないという話も出てくる。地理的なことはわからないが、例えば南部コミュニティセンターからイオンまで行って、1人運んで帰ってくるのにどれぐらいの時間がかかるのか。その間の利用申し込みはどうしていくのか。ここが問題になってくる。車をたくさん投入すればお金はたくさんかかるという仕組みになっている。それをすべて民間でやれるかどうか。協賛金を確保して会員を募って、月 3000 円、5000 円の会費の中ですべてやれるかということ、恐らく難しいのではないか。そのときに自治体の負担はどうあるべきか、それは皆さんで考えていただく問題である。そういう問題提起だということをご理解いただきたい。 ・3 ページに1便当たりの乗降人員ということで、1人に近い場合、タク

	<p>シーとの差別化はできない。運行方法の見直し云々とあるが、これはAI オンデマンドの特徴である。予約があればたとえ1人でも走ることを約束するものである。それを民間事業者がやっているから、あるとき急にやめるということでは利用者にとってはとんでもないことになる。それをどうコミットメントとして公共交通として維持をしていくのか。そのことが一番大事な話だと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・複数の人が同じ予約で動いていただくのが一番よい。ただし、それは行政ないしはこういう仕組みの中ではなかなか難しいと思う。利用する側が賢い利用方法を考えるということだと思う。そのときに、1人300円、500円の均一なのか、3人乗ったら例えば1人100円なのか。そういうことがあるのかないのかによって利用する側もいろいろ考えるのではないか。こういうことが現実にある。 ・運行台数などがはっきりまだ決まっていないのか。そこら辺がよくわからない。 ・4ページを見ると、アイシン、運行事業者、弥富市の役割が書いてあるが、運行事業者の役割の中に運行計画の策定とあるが、運行事業者は緑ナンバーの事業者であればいいのだが、タクシー事業者ないしは三重交通も可能性はあると思うが、運行計画の策定は運行事業者がやるものなのか。配車の指示をAI オンデマンドでやるので、その指示に従ってやるだけの話である。その辺の考え方がよくわからない。 ・弥富市の役割の中に、運行費の一部負担等、当然こういうものは発生してくると思う。先ほど協賛金の話があったが、豊明市では病院、商店などからバス停を設置する代わりにこれだけいただくということもやっている。行政のバス停ということで、市役所や駅などお金が取れないバス停は市がそのバス停の負担ということもやっている。それがいいかどうかは私だとやかく言う話ではない。 ・これだけの広いエリアで、どれだけ効率的な運行ができ、かつ今の日中のきんちゃんバスを利用している方々の代替サービスになり得るのか。これが一番のポイントである。お金のことも当然出てくるが、今利用している人が利用できなくなってしまうのは、たとえ運行費用が少なくなってもこの事業が成功したとは私は思えない。今の利用者の方々を利用できなくするようなものであってはならない。そのことだけは十分に考えていただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・いろいろあったが、事務局いかがか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・料金については、定額料額を考えている。 ・乗合割引は今のところ意見としては上がっていないが、往復での料金割引や、サブスクなどの形で月額定額の乗り放題をやるといいのではないかという意見は説明会の際にも出ていた。 ・きんちゃんバスの代替サービスになるかどうかを踏まえて今回の社会実験をやっていききたい。車両台数についてもこのエリアで賄えるのか、予約の不成立についてもどんな感じになるのかも踏まえて今回の社会実験の中で実証実験を行っていきながら検証していきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・4ページの運行事業者の欄に運行計画の策定という言葉が入っているが、これはデマンドに馴染まないのではないかということについてはどうか。

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・運行計画という部分については確かに運行事業者が作成するものではないと思っている。支局と調整しながら検討したい。
多田委員(名古屋タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・これはある前提条件を示した中で、どれだけの金額でやっていただけるかという入札だと私は思っている。三重交通はそういうご理解でよいのではないか。
小黒委員(三重交通)	<ul style="list-style-type: none"> ・そうだと思う。
多田委員(名古屋タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者が提案するということは基本的には私はないと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドの仕組みの中では、配車予約システムから配車予約があって、それに従って運行するという形になると思う。 ・路線に関しては、三重交通なり事業者がある程度行政に提案していくような形が望ましいと思う。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・この部分はいろいろ聞きたいことがある。 ・事業説明会は私も参加した。各自治会単位で説明いただいたのはいい取り組みだった。市の事業は市役所で説明するとか、コミュニティ単位で説明しておしまいが、今回はそれぞれの集会所まで行かれて、膝詰めで説明をしっかりとされていた。あの取り組みはすごくよいと思っている。市の取り組みで何か制度を変えることがあれば、いろいろな部署の方々は市民のそばに行って耳元で話をしていただけることが安心感や信頼につながる。その姿勢はすごくよかった。 ・デマンドはよくわからないという声は実際にあった。そのために次はちゃんと乗り方の説明、予約の取り方の説明をするときちゃんと説明されている。このステップでよいと思う。 ・そもそもバスをやめてタクシー券を配れという声がいまだにある。予算的にとんでもなくかかるということであり得ないということであれば、そういう前提の話になっているということはもう1回確認したい。 ・タクシーチケットもよいが、考え方とすると、市民誰もが行きたいときにタクシーを呼んで、その費用を市が払ってくれるということだと素晴らしい。タクシー事業者もよいと思う。実際のところ、それはとんでもない費用になるから現実的ではない。現在、初乗り料金をサポートしている部分はあるが、それだと北部の人たちと南部の人たちでは移動距離が違うから、タクシーを使うと南部の人たちは費用がかかる。南部の人は多めにサポートするとなると、単純な市民感情としては何で南部の人たちだけたくさん補助が出るのか。北部の人たちは少額でいいのかという、エリア差の違うハレーションを生みそうな印象がある。その辺の感覚はどうなのか。妙な平等意識、公平というところの捉え方が難しい。タクシー券に関して可能性はどうなのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券については、仮に今回デマンドの社会実験を6月から10カ月間やったという想定で行くと、週2回運行したという形になると、10カ月間で約800件の予約が入ることになる。800件に対してデマンドの予算は1400万円かかる。800件の予約に対してタクシー助成を2000円やると1600万円(※正しくは160万円)かかる。件数がどんどん増えれば1600万円がどんどん増えていく形になる。肝となるのが自己負担額や市の助成額をいくりにしていくのかということの中で、財政的にどこまで援助ができるのかという感覚でもある。

	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券が難しいかという点、公共交通の位置づけになると限定的な部分にしていけばタクシー券の利用も可能だと思う。例えば65歳とか75歳以上に限定する。もしくは利用枚数を36枚、48枚で限定していくなら導入も可能だと思う。年齢制限や枚数制限を設けないという形でいけば利用者はかなり膨らんでしまう懸念がある。なかなか踏み切るのも勇気を要すると思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・3期の実験の評価が3ページにあるが、1～3期の3回の実証実験をやってきて、3回目が終わったところでしっかり評価をして検証しなければいけない。 ・3回目はデマンドなので、これをもしタクシーでやったらどうなのかというのを、今は予測値で大体の金額を課長は話をされたが、実測値でどれだけ利用があったか。それを一般乗用のタクシーに置き換えたらどうなるのか。どれだけ市が負担するのかということは計算して評価指標として評価するとよい。 ・デマンドの場合、乗合率を上げるということがすごく大事である。一般乗用のタクシーは1人でも5人でも料金は変わらない。そこをうまく生かすとみんなで相乗りしていけば、1人当たりの負担額が少なくなるという仕組みである。チョイソコを入れるにしても、そういう考え方はあって、2人で乗ったら割引があるという料金設定もあると思う。 ・いずれにしても、これだけいろいろな意見が出てくると、きちんと実証の評価をしていく必要があると思う。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・うちのほうで許可を出すに当たって具体的なところを決めていただかなければいけないところがある。今回曖昧なところもあるので、数点聞かせていただきたい。 ・運行期間は、6月から3月31日までという理解でよいか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・6月から半年である。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・そうするとスタートが変わってくるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・6月から半年間である。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行区域だが、大藤・栄南は具体的な区域が書いてあるが、デマンド運行の想定のところ、「中心部地域に区分」と書いてある。中心部地域というのは地区の名称ではなくて、具体的な場所を特定しているものではないかと思っている。この部分というのは、2ページに区域図のようなものがあるが、赤色の付近は停留所をポイント的に区域に含めるのか、それとも、まだ決めかねているが、中心部地区をここからここまでと限定していただいて、区域として定めるのか、こういった形になるのか。 ・今のルール上、南部のほうから中心部に行くというところで、概ねの中心部地区だと、どこからどこまで行けるのかという話になってくる。そこら辺の整理をお聞かせいただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的には大藤・栄南学区というのは明確なエリアが指定されている。中心部については目的地停留所の設定という形になる。大藤小学校区、栄南小学校区以外の目的地停留所を中心部停留所という形での認識である。具体的なここからこのエリアという境を設けている形まではな

	い。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・ということは、向こう半年間の中で、ここも含めたいとか、そういった話が出てきた場合は、ここも含めようということで協議をしていくという理解でよいか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所が追加という形、例えばこのお店を停留所にしたいということで、追加で上がれば、そちらも目的地停留所として追加し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"> ・タクシー協会からもご指摘いただいたが、車両台数が1台で、この区域を1台というのなかなかだと思うが、予備車は設けるご予定はあるのか。何かあったときに、車が故障したとか、3カ月点検でないとか、そういったことを想定した上で、予備車は想定していないのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者のほうで予備車両、タクシー等になると思うが、そちらで対応していただく予定で考えている。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・予備車両を何台にするかということも次回の協議の中で明確にお願いします。 ・運行の日には概ね2日間と伺っているが、アイシンにご検討をお願いしたい事項の中にも書いてあるが、曜日の設定をお願いしますというところで、こちらは次回に決めていく格好か。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・最終的には3月になるおそれがある。12月の協議会で曜日の提案についても行っていきたい。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・3ページに第3期社会実験運行で実証する項目のところで、21条項だと理解しているので、数値的なところが目標というのは当たり前の話だが、実証運行を繰り返すということ、前とは違って今回はこういうことが必要というそれなりの理由をいただいた上でうちの許可を出している格好になってくる。第3期というところだけにとどまらず、全体を通してこういったことを確認するために今回はこういう形にしたというところで、理由づけだけ協議証明の資料にしっかりとご記入いただくようお願いする。 ・途中でチラチラと理由のところもお聞きしたのだが、もう一度改めて第3回をやる理由を念のためお聞かせいただきたい。 ・既存の路線を維持しつつ、この時間はデマンドにするというのは市民に混乱を与えないようにしつつ、よりよい利便を求めていくのが目的だと思う。そのところを数値的に実態はどうかというところを確認していくというところが今回3期目で実証運行の内容を変えたというところの理由だと理解しているが、そういう理解で間違いはないか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・支局さんの言われたとおりで考えている。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・駄目と言っているわけではなくて、うちのほうで許可を与えるに当たって、具体的にこうだからという理由が必要になってくる。今回3期をやるのも理由があってやられるわけである。それを安直に教えていただければ結構である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・当初の計画、第1期の実験を始める前に考えていたことがあって、第1期の実証を行い、その結果がこうだった。ここを修正して、違う見方をして第2期をやった。今回そこからなぜ第3期はこうなったのかという流れをきちんと整理して提示したほうがいいのかと思う。 ・去年の会議でそういう資料があったと思う。そのあたりをきちんと示していかなければいけないというところである。

	<ul style="list-style-type: none"> ・やっただけで終わってしまうので、そこをきちんと踏まえてやらなければいけない。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の中では、南部ルートがきんちゃんバスへ移動時間が長いというのと、バス停までの移動が困難という前提条件があった。それを解消するために、第1期、第2期の社会実験を導入し、少しでも中心部への目的地輸送を短時間でやれるようにという形をやらせていただいた。 ・その実験結果を踏まえて、第3期については日中の移動困難者の部分、バス停まで遠い方やきんちゃんバスの利用が難しい方について、何とか移動の確保をしていきたいということで今回社会実験の導入を行っていききたいという流れだと考えている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・このデマンドの形のもとには市民提案である。南部地域の路線を何とかいいものにしていきたい。効率のよい回遊にしていきたいという中で、南部地域で市民参加のワークショップを行った。その場で市民の方からこういう意見が出てきた。効率のよい路線、あまり時間をかけずに駅まで運んでくれる路線を1本残して、そこにデマンドのようなもので、南部コミュニティセンターを有効活用しよう。ここは高校生たちが夜勉強もできるような場所にして、そこに親が迎えに来てもいいし、デマンドで運んでも良いという意見が出てきた。それを1度やってみようということになったのだが、いきなりそこには一足飛びにデマンドという話もないので、まずは路線をいじってみよう。急行運行をやってみようということで第1期の実験を行った。 ・少し修正しながら、愛知黎明高校からのリクエストもあって、1期、2期、少しいじりながら行った。 ・3期でようやく1度デマンドをやってみよう、こういう流れと私は理解しているが、思想としてはそれでよろしいか。もともとは市民からの意見、ワークショップでの意見があってということでしょうか。そこを背骨としてきちんと示していかないと立っていられなくなる。
岡本委員 (愛知県運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会の第3期をやる理由づけのところになってくるので、そこをしっかり書いていただいてご提出していただくようご協力をお願いします。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・いろいろやっているとも最初何を考えていたかを忘れてしまう。目先の状況でいろいろやることになってしまう。そこは忘れないようにしていきたい。 ・だいぶ時間が来てしまったが、まだ言い残したことがある方はいらっしゃるか。
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"> ・資料3の14ページ、15ページのことで質問したい。4月に名古屋競馬場がオープンしたが、そこに働いている人たちが使えるバスになるかや、利用者が使いやすいものになっているかについて、運行事業者や経営管理者と話し合っているのか。どのぐらいの利用が増えたのか。変更前と変更後と違うのは、トレーニングセンターが名古屋競馬場に名前が変わっただけか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局、いかがだろうか。南部ルート、名古屋競馬場の話である。そこは過去にも議論があったかと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海部への急行便のバスについては愛知黎明高校に停車するというのが新たに増えたという形以外は特に何も変わっていない。
柿内委員(名古屋)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は増えなかったのか。

港西部臨海地帯 企業連絡協議会)	
事務局	・臨海部での利用者は増えていない。黎明高校までの利用者はかえって増えた形になっていた。臨海部については時間帯も特に触っていない。あえて増えているような形はない。
柿内委員(名古屋 港西部臨海地帯 企業連絡協議会)	・競馬場は南部に何も影響はなかったのか。
事務局	・臨海部の直通便は競馬場を経由していない。あくまでも競馬場については通常の南部ルートでしか停まらない。その部分の影響というのは、通常の南部ルートでの増というのはOD的なものも取っていないが、乗車状況が増えたかどうかまでは把握していない。
小黑委員(三重交 通)	・競馬場だけで申し上げると、名古屋市競馬場に移った時点で名古屋の競馬組合さんから無料のファン送迎バスが蟹江駅からと愛知県名古屋のバスセンター、旧名古屋競馬場3カ所から出ている。蟹江の路線を扱っているが、ファンのお客さんは無料送迎バスである。 ・従業員の方については従業員用の送迎のマイクロバスという形で対応されていると思う。きんちゃんバスのほうにはあまり影響はないと思う。
山崎議長	・念のため、南部のバス停別の乗降客数のデータは1度確認しておいてほしい。競馬場の影響がもしかしたら出ているかもしれないし、コロナの影響で利用者減がかき消されているかもしれないし、乗降者数は確認して、何か影響があったと思われるものがあるかどうか見ておいていただきたい。
多田委員(名古屋 タクシー協会)	・確認だが、デマンドの車は1台だけか。
事務局	・そうである。
多田委員(名古屋 タクシー協会)	・実験用の車は誰が手配するのか。市か、運行事業者か。
事務局	・市である。
多田委員(名古屋 タクシー協会)	・本格運行に向けて台数を増やすとか増やさないという議論はこの先の議論という認識でよいか。
事務局	・実証実験を通して1台で賄えるかどうかというのも含めて検証していく内容になる。
多田委員(名古屋 タクシー協会)	・中心部のバス停もこれからどんどん増えるだろうという前提で、協賛金をたくさん確保してもらいようにアイシンが努力していただく。 ・橙色のほうは住宅地バス停という言い方になるのだろうが、これは個人の自宅ではなく、ある一定のポイントを設けて、そこまで来てくださいという形で、いかに住民の方の利便性を上げるのかという仕組みになるということよいか。
事務局	・おっしゃるとおりである。
山崎議長	・ほかはよろしいか。
鈴木委員 (公募委員)	・協賛金に関して、チョイソコにするとアイシンが協賛を取るのか。協賛金を募集して管理するのは運行事業者でもなく、弥富市でもなく、アイシンのお仕事になるのか。
事務局	・アイシンと弥富市と一緒に関わりながらやっていく。それぞれの事業者

	にはアイシンと一緒に出向く形で考えている。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・主体は弥富市か、アイシンか。 ・協賛金の話はきんちゃんバスでも一緒なのではないか。きんちゃんバスでも募ったらよかったのではないか。協賛金の制度としてデマンド運行にはそういう制度があつて、通常の路線便では馴染まないのか。何か法律上のルールがあるのか。単純に素人目線で思っただけであるが、今でも協賛金を募ってもよいのではないか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・市のホームページにバーナーがあるような形で、きんちゃんバスについても広告収入を上げていくような形でのことはやっている。実際には広告主が集まっていない。 ・確かに誰が声をかけに行くのかというところがあるので、そういったところの努力不足があつてスポンサーがついていない可能性はあるが、全く収入的なものを考えずにやっている形ではない。
鈴木委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・今スポンサーを募集しているが、集まっていないのが現状ということであれば、チョイソコにしたところで協賛は集まらないのではないか。
多田委員(名古屋 タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・この地域でどうやって協賛金を集めるかというのは企業や住民の皆さんそれぞれの方のご好意になると思う。弥富市をどうやって盛り上げていくか、公共交通として維持していくのか、その意識の濃淡だと思う。 ・今度のチョイソコのシステムはお店の前にバス停を置くという話である。お店に人がたくさん来るだろう。そういう前提で民間が主導的な立場で、当然市も責任は負うが、そういう形でお客さんを送り込むのでバス停を置かないか。あとは単価の問題だと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・協賛金はアイシンにおんぶにだっこで投げておいてはいけない。 ・私がかかわっている豊田の上郷地区でチョイソコを入れているが、区長さんたちを集めて、区長さんに動いてもらってアイシンの方と一緒に行って、三河とかアイシンという名刺がすごく効くみたいなのだが、それでも地域の方が頼みに来たというのは効果があるようである。 ・確認だが、今回は期間限定の社会実験であるが、協賛金はいただくのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験中は考えていない。あくまでも本格導入に向けてということで、社会実験の中で実績を作らせていただきながらご検討いただく形で進めていきたいと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・協賛金の必要性というか、協賛金が得られるかどうか。必要性という言い方はよくないかもしれない。必要である。必要なので、協賛金が得られるかどうか可能性を検証する。 ・こういったことを踏まえて、もう1つ確認だが、デマンド形式での本格運行をするかどうかというのは、本格運行ありきで今やっているわけではなく、3回の実証実験を総合的に評価して、やるかどうか判断することによってよいのか。あるいは当初の市民からの発議があつて、そこに向けてやっているということで、一旦本格運行に入っていくことも前提とした実証なのか。現段階でのそのあたりの考え方を確認したい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・現段階では本格導入に行く予定で考えている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局としては本格運行に向けていくということで考えているということである。そのあたり、市の幹部側ともしかしたら意見の違いがあるかもしれないということもある。市の中でしっかり調整していただきたい。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ よろしいだろうか。時間が押しているので、別途、質問、意見があれば市にしていきたい。 ・ スケジュールを見ていただくと、今日いただいた意見も踏まえて、12月、3月と年度内に2回あるので、あと2回の協議会でしっかり協議をして来年度の3期の実証実験に入っていくことになる。引き続き協議をお願いします。
--	--

4.議題

(5) 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、何かあるか。愛知県からか。
八木委員 (愛知県)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本日「おでかけをもっと便利に、楽しくマイルートで」というチラシをお配りした。マイルートというアプリを活用した愛知県の取り組みで実証実験を行っていることを紹介するチラシになっている。 ・ マイルートというアプリだが、チラシの裏面にルートでできることということで書かれている。このアプリを使って、経路検索や乗車券を購入でき、おでかけスポットが検索できる。そして、その周辺で使えるお得なクーポンを受け取ることができるアプリになっている。 ・ 人々の移動をより便利に快適にするということを目的としたアプリである。このアプリを使って、愛知県は、アプリ上にどのようなサービスを導入すればより多くの人に使っていただけて、より人々の移動が便利になるかということはこのアプリを使って実験しているというものである。 ・ このアプリはダウンロードしていただいて、会員登録が必要になるが、どなたでも無料で使っていただくことができる。 ・ おもて面の下のQRコードを読み取ればダウンロードしていただくことができる。ぜひ多くの方にご利用していただきたい。ご協力をお願いしたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ ご紹介いただいたこちらをぜひダウンロードいただきたい。
事務局 (富居)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事務局から1点ある。 ・ 9月30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ください。 ・ 前年度比を見ると、R4年度の計は前年9月までの実績に対する比率であるが、9月まではどのルートも前年度より乗車人員が多くなっていることが分かる。 ・ 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員ともに前年度に比べて増えていることが分かる。 ・ 次に月別乗車人員の推移、3ページをご覧ください。 ・ 令和3年度の月別乗車人員は、愛知県に緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が適用された5月から9月に少なくなっているが、まん延防止等重点措置が解除された10月以降は増加傾向にある。しかし、再度まん延防止等重点措置が適用された1月以降は減少傾向にある。 ・ また、対前年比の推移では、4月を除くすべての月で前年の月を上回っていることが分かる。 ・ 次に4ページをごらんいただきたい。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1.14である。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 5 ページ、買い物や通勤・通学利用が多い南部ルートでは、対前年度比 1.19 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は、対前年度比 1.12 となっている。 ・ 最後に 7 ページ、南部地域社会実験運行バスの乗車人員の推移において、開始月の 9 月から 1 月までは増加傾向であったが、2 月、3 月は 1 月以前と比べて急激に減少した。その後、4 月から乗車人員が増加傾向になったものの、高校生の夏休みに伴い、7 月から減少した。 ・ 以上で、参考資料 2 の説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用実態の報告ということで、その他の中で説明いただいた。 ・ 全体を通して何かご意見、ご質問があればお願いします。
安藤市長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本日は皆様大変お忙しい中、協議会の議論に慎重審議いただき感謝申し上げます。 ・ 特に第 3 期の南部地域の社会実験については半年間ということで社会実験を行っていくわけだが、利用された方が本当に便利になった、デマンドはいいね、そういった声を多くいただければ、この事業を進めることは難しいと思っている。ただただデマンドを進めていくということは行政を任された者にとっては厳しい面がある。また次のよりよい方法を考えていかなければならないと思っている。 ・ 皆様方には引き続きのご協力をよろしくお願い申し上げます。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事務局にマイクをお返す。
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 3 回協議会は 12 月 19 日 (月) になる。案内通知はお手元に配布させていただいている。ご確認をお願いします。第 3 回の会場については、隣の図書館のある建物の 3 階の市民ホールで行う。 ・ 第 4 回協議会は年が明けた 3 月 22 日 (水) を予定している。追ってご案内させていただく。 ・ 以上をもって、第 2 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