令和6年度第4回「弥富市地域公共交通活性化協議会」 議事録

日時：令和7年3月26日（水）

午前10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)	・定刻となった。ただいまから、令和6年度第4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。 ・協議会進行の改善や記録のため、協議会もICレコーダーでの音声録音をさせていただきます。ご了承願いたい。

2.あいさつ

事務局 (藤井課長)	・最初に、安藤市長よりご挨拶申し上げます。
安藤市長	・本日は、第4回となる弥富市地域公共交通活性化協議会に年度末のお忙しい中、また今日は一段と黄砂、花粉が飛ぶ中であるが、ご出席いただき感謝申し上げます。平素は本市の公共交通行政に対し、それぞれの皆様のお立場でご理解とご協力をいただいていることに感謝申し上げます。 ・私たちの地域における公共交通の重要性は日々増しており、地域住民の生活を支える大切な役割を果たしている。今日もよろしく願い申し上げます。 ・弥富市は29日、30日、社会教育センターで桜まつりを開催する。今月20日から桜堤防をライトアップしている。まだ桜が開花したかしないかぐらいである。寂しい状況であるが、今年もこの期間を見事に外してしまった。来年はこういったことがないよう、少し契約内容を変更し、ドンピシャの状態です桜のライトアップを進めていきたいと思っている。 ・今日は、大きな議題としては第3回目の社会実験を令和7年10月からさせていただきます。3回目となると、ここできちんと決めなければいけないと危機感を持った社会実験である。デマンド交通を多く取り入れ、南部ルートでは朝夕の直行便を充実させるということで進めてまいりたい。1年間の実験ということでやっているが、中間点の半年ぐらいの年度末には1度しっかりと検証し、次の半年に向けて進んでいきたいと思っている。 ・また、料金について、前回の実験ではちょっと高かったということもお聞きしている。できる限りコミュニティバスと同じような料金で、デマ

	ンドのほうが使い勝手がいいとように市としては何とか持っていきたいと思っている。この件についてもご協議いただきたい。 - 子どもたちの足の確保についても、これまでと同様の方針で進めていきたいと思っている。 - 逆にコミュニティバスについては、有料化に向けて、少しの負担でバスの運行を進めていきたいと思っている。ご協力をよろしく願います。 - 私たちの目指す公共交通は単なる移動手段でなく、地域社会がつながるための重要なものである。今後とも地域住民の皆様とともによりよい公共サービスを築いていくために努力していく。引き続きご理解を賜りたい。 - 今日は限られた時間であるが、忌憚のないご意見を賜るようお願い申し上げ、挨拶とさせていただきます。よろしくようお願い申し上げます。

3.資料確認

事務局 (藤井課長)	本日の会議資料の確認を事務局より願います。
事務局 (村上)	- 会議資料の確認をする。 - 事前にお送りした資料として、 - 資料1：住民アンケート調査について - 資料2：臨海部企業へのヒアリングについて - 資料3：弥富市地域公共交通計画の見直しについて - 資料4：公共交通網の再編について - 資料5：きんちゃんバスのバス停名称の変更について - 資料6：令和7年度弥富市地域公共交通活性化協議会 予算（案） - 資料7：令和7年度弥富市地域公共交通活性化協議会 事業計画（案） - 参考資料1：本市の現況整理（抜粋） - 参考資料2：利用者実態調査結果 - また、本日机の上に、配席表をお配りしている。 - 不足はないだろうか。 - 今回の議題に入る前に第3回協議会後に実施した書面決議についてご報告ならびに補足をさせていただく。 - 今年度と来年度の2か年で弥富市地域公共交通計画の見直しを進めており、今年度実施した弥富市の現況整理等に関する内容については、国から地域公共交通調査事業の補助をいただいている。 - この補助を受けている場合、調査事業の評価に関する資料の提出を求められており、本来、前回の第3回協議会の議題1で併せて審議するべきところが、審議した内容に漏れがあり、評価資料の提出が1月末であったため、今回の第4回協議会での審議では間に合わなかったため、急遽書面決議という形で審議いただく運びとなった。 - この場を借りし、前回協議会の審議内容に漏れがあったことと、書類送付に遅れがあり急遽書面決議となったことに謝罪する。対応いただき感

	謝申し上る。 ・これより座長の山崎委員に交代する。
山崎議長	・ご指名に預かった公益財団法人豊田都市交通研究所の山崎である。 ・弥富のきんちゃんバスも、無料の福祉バスだったものを有料の公共交通のきんちゃんバスに変えていくというところからずっと関わらせていただいている。今日までの間にいろいろな取り組みをしてきた。改善を重ねたり、社会実験を行ったりしてきた。世の中の動きもいろいろ変わってきている。それに合わせて何とか一番いい形で、市民にとっても、市にとっても、財政的にもいい形で維持していきたいという思いで事務局の皆さんは頑張っていたいただいている。 ・今日も、来年度の10月から本格的な実証運行、3回目の社会実験を実施する。じっくりと審議いただきたい。よろしくお願いします。

4.議題

(1) 住民アンケート調査について

山崎議長	・本日は報告事項2件、協議事項1件、審議事項3件となっている。まず、議題(1)住民アンケート調査について、事務局より説明をお願いします。
事務局 (村上)	○資料1説明 ・住民アンケート調査について、資料1をもとにご説明する。 ・1ページ、本調査は住民の日常的な移動特性や公共交通に対する利用意向、評価を把握し、現行計画の見直し検討や市内の公共交通のあり方検討の基礎資料とするために実施した。 ・対象は、市内在住15歳以上で無作為に抽出し、2,000名に配布した。 ・回収状況は、688通の回収があり、回収率は34.4%であった。 ・3ページ、ここから調査結果を説明するが、時間の都合上、主要な部分のみ抜粋させていただくのでご了承ください。 ・3ページ、属性は、年齢は75歳以上が最も多く、65歳以上の高齢者の回答が全体の4割以上を占めている。 ・居住地について、「桜小学校区」と「栄南小学校区」が13.1%と最も多いが、全ての対象小学校区から万遍なく回答を得ている。 ・4ページからは通勤・通学する場合の外出に関する設問である。通勤・通学する場合の曜日について、平日毎日が59.9%と最も多くなっている。 ・通勤・通学する場合の主な交通機関について、「車(自分で運転)」が58.9%と最も多く、次いで「近鉄(弥富駅)」が多くなっている。 ・きんちゃんバスは、3ルート合わせて5.4%となっており、このうち南部ルートが4.2%を占めている。 ・5ページ、利用されている公共交通機関までの移動手段について、「徒歩」が43.0%と最も多く、次いで「車(家族などの送迎)」が多くなっている。 ・6ページ、通勤・通学する場合の主な出発・帰宅時刻について、行きは「8:00」が11.6%と最も多く、次いで「7:30」が多くなっている。 ・また、出発時刻が7時から9時の間に集中しており、全体の64.8%を占

	めている。 ・帰りは「18:00」が11.1%と最も多く、次いで「19:00」が多くなっている。 ・9ページからは通院する場合の外出に関する設問である。通院する場合の主な曜日について、通勤・通学は曜日が決まっている場合が多かったが、通院は「特に決まっていない」が最も多く、特に決まっていない方は月に1回程度の頻度が一番多くなっている。 ・通院する場合の主な交通機関について、「車（自分で運転）」が67.3%と最も多く、次いで「車（家族などの送迎）」が多くなっている。 ・また、きんちゃんバスは、3ルート合わせて7.5%となっており、このうち3.3%を北部ルートが占めている。 ・10ページ、利用されている公共交通機関までの移動手段について、「徒歩」が45.5%と最も多く、次いで「車（自分で運転）」「車（家族などの送迎）」が多くなっている。 ・11ページ、通院する場合の主な出発・帰宅時刻について、行きは「9:00」が11.6%と最も多く、次いで「10:00」が多くなっている。 ・また、帰りは「11:00」が12.2%と最も多く、次いで「11:30」が多くなっている。 ・13ページ、「海南病院」が37.4%と最も多く、次いで「その他市外の病院」が多くなっている。 ・市内の行き先では、海南病院に次いで、「中村眼科」、「ハート内科」が多くなっている。 ・14ページからは公共施設に行く場合の外出に関する設問である。公共施設に行く場合の主な曜日について、「特に決まっていない」の回答が最も多く、通院する場合と似た傾向にある。 ・公共施設に行く場合の主な交通機関について、「車（自分で運転）」が68.5%と最も多く、次いで「自転車」が多くなっている。 ・きんちゃんバスは、3ルート合わせて7.8%となっており、ルート間の偏りが小さい。 ・16ページ、公共施設に行く場合の主な出発・帰宅時刻について、行きは「10:00」が15.3%と最も多く、次いで「9:00」が多くなっている。 ・また、帰りは「12:00」が8.4%と最も多く、次いで「11:00」が多くなっている。 ・19ページからは買い物する場合の外出に関する設問である。買い物する場合の主な曜日について、公共施設に行く場合の主な曜日について、「特に決まっていない」の回答が最も多く、通院や公共施設を利用する場合と似た傾向にある。 ・買い物する場合の頻度について、週に2～3回程度の方が多く、1週間のうち頻度が通勤に次いで多くなっている。 ・買い物する場合の主な交通機関について、自分で車の運転が74.6%と最も多く、次いで家族などの車で送迎が多くなっている。 ・きんちゃんバスは、3ルート合わせて4.4%となっており、このうち2.1%

	を北部ルートが占めている。 • 25 ページ、きんちゃんバスの利用状況について、すべてのルートを利用したことが無い方に回答いただく設問である。きんちゃんバスの自宅最寄りバス停の位置について、「徒歩約5分以内（概ね100～300m）にある」が24.2%と最も多く、次いで「徒歩約3分以内（概ね100m以内）にある」が多い。つまり、徒歩5分圏内に停留所があることを知っているにも関わらず、利用していない人が多い。 • きんちゃんバスを利用しない理由について、「自分で車やバイクを運転できる」が74.2%と最も多く、次いで「徒歩や自転車で移動できる」「運行本数が少ない」が多くなっている。 • 26 ページ、今後のきんちゃんバスの利用意向について、「自分で車やバイクを運転できなくなったら利用したい」が65.0%と最も多く、次いで「家族などに車で送迎してもらえなくなったら利用したい」が多くなっている。 • 28 ページ、全体的な傾向として、「イオンタウン弥富」が51.2%と最も多く、次いで「近鉄弥富駅」「弥富市役所」「海南病院」が多くなっている。 • 施設のカテゴリー別の傾向として、商業施設や交通施設（鉄道駅）へきんちゃんバスで行ってみたいと感じている傾向がある。特に近鉄の鉄道駅や食料品を販売している商業施設の回答が多い傾向にある。 • 30 ページ、きんちゃんバスにとっての重要度について、「運行本数」の平均値が4.49と最も大きく、次いで「運行ルート・所要時間」の平均値が大きい。 • 31 ページ、今後のきんちゃんバスの運賃について、「運賃は現行のままにしてほしい」が46.2%と最も多く、次いで「維持するためであれば値上げしてもよいと思う」が多くなっている。 • きんちゃんバスが運行していることで感じることについて、「将来、車などを利用できなくなった場合の重要な交通手段」が57.4%と最も多く、次いで「自動車を運転できない人にとって重要な交通手段」が多くなっている。 • 32 ページ、デマンド型交通の導入について、「利用したい」が全体の56.8%と最も多くなっている。 • 小学校区別では、「弥生小学校区」「日の出小学校区」「十四山西部小学校区」が「利用したくない」と回答した人よりも「利用したい」と回答した人が多くなっている。 • 33 ページ、デマンド型交通を利用したい理由として、「自分で乗車したい時間を指定できるから」が最も多くなっている。 • 一方で、利用したくない理由として、「行き帰りの予約が手間だから」が最も多くなっている。 • 以上で住民アンケート調査に関する説明を終わる。
山崎議長	• ただいまの説明について、ご意見、ご質問があればお願いします。 • 今回は、新しい計画策定をしようとしているということで、その基礎データとして現状をしっかりと把握するという事で住民アンケートを実施

	している。このアンケート調査の結果を基礎資料とすると書いてある。具体的にこの結果をどう使うか説明できるか。
事務局	- 令和6年度、令和7年度と2カ年かけて地域公共交通計画の見直しをしており、計画策定に活用する。 - また現在、各地域にお邪魔させていただき、デマンド型交通についての説明をさせていただいている。それに合わせて、きんちゃんバスの再編等も行っているのですが、そちらに皆さんの意見を反映させていきたいと思っているので、アンケートについても同じような形で活用したいと考えている。
山崎議長	- 例えばデマンドにしたときに皆さんはどう考えているのか、全市で見たときにこんな意見がある、ということ在地元の方に説明するときに活用するということである。また人の動きとして海南病院に行く人が多いなど、そういったことを参考にしながら、路線やダイヤを改めて見てみるということに使っていくということになると思う。よろしいだろうか。 - 細かいことが気になるのだが、どういった交通手段を使うかを目的別で説明いただいたが、3路線合わせて何%という説明の仕方であったが、間違っている。複数回答なので、パーセントを足し算して説明してはいけない。きんちゃんバスの利用者数を見たいのであれば、元の数値に戻って、3路線でダブっている人は除いて、全体の数字に対して何%の人が使っているという言い方をすべきである。修正いただきたい。
米澤委員	- 後でお話ししようと思ったが、デマンド交通ときんちゃんバスと併用してやるルートがある。きんちゃんバスのルートを見ると、市役所、海南病院を通る。ところがデマンドしかないところはイオンタウンや海南病院等に行けるのか。また、デマンドは8時からの運行であるが、8時からの運行で海南病院の開院に間に合うのかを危惧している。 - 予約とオペレーターの対応がうまくいくのかについても気になる。
山崎議長	- これは後で実験のところで最初にその話を議論する。 - ほかにはよろしいか。

4.議題

(2) 臨海部企業へのヒアリングについて

山崎議長	続いて、報告事項の2つ目、臨海部企業へのヒアリングについて、資料の説明をお願いします。
事務局 (村上)	○資料2説明 - 臨海部企業へのヒアリングについて、資料2をもとにご説明する。 1ページ、市内臨海部に立地している企業のきんちゃんバスの利用状況やきんちゃんバスの必要性等を把握し、きんちゃんバス南部ルートの再編検討を進めていくうえでの基礎資料とするためにヒアリング調査を実施した。 - また、調査は、市内臨海部の企業で構成される「西三区北部企業連絡協議会」および「西三区南部企業連絡協議会」に所属している企業を対象とした。 - 一部の企業から複数の回答があったので、各設問で過半数の回答を企業の代表回答として取り扱い、回答のあった企業数を母数として集計した。 - 令和7年1月8日～1月31日の約1ヶ月間で、65社のうち11社からの

	回答があった。 ・2 ページ、ヒアリング結果について、きんちゃんバス南部ルートの実必要性について、回答のあった 11 社のうち、7 社から「必要だと感じる」と回答があり、4 社から「必要だと感じない」という回答があった。 ・回答があった 11 社の中では「必要だと感じる」と回答した企業が多いものの、残りの 54 社からは調査自体の回答が無く、きんちゃんバス南部ルートに対する関心が高くないことが考えられる。 ・資料内の数字が 53 社となっているが、正しくは 54 社である。誤植があり申し訳ない。 ・必要だと感じる理由としては、「利用している従業員がいるから」が一番多く、必要だと感じない理由としては、「従業員が自動車通勤で、バス通勤の見込みがないから」が多くなっている。 ・3 ページ、きんちゃんバスの停留所の位置について、「今のままでいい」という回答が多く、今後もきんちゃんバスが必要だと感じている企業における現行のバス停位置に対する満足度は高いことがわかる。 ・また、きんちゃんバスの運行時間について、「別の時間がいい」という回答が多く、今後もきんちゃんバスが必要だと感じている企業における現行の運行時間に対する満足度は、現行の停留所の位置に比べて低いことがわかる。 ・4 ページ、全体の自由意見と参考資料として、臨海部企業周辺のきんちゃんバスのバス停別乗車実績を載せている。1 日あたりの乗車実績について、川崎重工バス停は 1 人～3 人の乗車があるが、その他のバス停ではほとんど乗車が見られない。 ・このヒアリング調査結果を踏まえた今後のきんちゃんバスの方針は、議題 4 の「公共交通網の再編について」で具体的にご説明する。 ・以上で臨海部企業ヒアリングについての説明を終わる。
山崎議長	・ヒアリング調査の結果をご説明いただいた。これを踏まえてどうするかは後の議題となる。 ・この資料を見て気になったところがあればいただきたい。
垣内委員 (名古屋港西部 臨海地帯企業連 絡協議会)	・このアンケートに私も協力させてもらい、それぞれの地区の責任者に傘下の企業の集約をお願いしたところである。 ・臨海部はバスが走っているが、以前は通勤にバスが使えるという前提がなかった。そのため現在も多くの従業員はマイカーで通勤している。臨海部は午前 8 時ぐらいが大渋滞のエリアが多く、きんちゃんバスが使いにくい部分があったと思う。 ・きんちゃんバスを利用している従業員は少しおり、必要性を感じているものの、あくまでもこれを絶対に守らなければいけないということではない。デマンド交通等の活用がうまくいくのであれば効率上きんちゃんバスの運行廃止は必要不可欠だと思う。
山崎議長	・よろしいだろうか。

4.議題

(3) 弥富市地域公共交通計画の見直しについて

山崎議長	・議題 (3) は協議事項となる。弥富市地域公共交通計画の見直しについて、

	資料3の説明をお願いします。
事務局 (村上)	○資料3、参考資料1説明 ・ 弥富市地域公共交通計画の見直しについて説明する。基本的には資料3の内容を説明するが、具体的なデータや集計結果等を参考資料1に整理している。適宜参考資料1の該当箇所を確認しながらお聞きいただきたい。 ・ 1ページ、今年度と来年度の2年間で現行計画の見直しを行うが、今年度は主に弥富市の現状整理と公共交通における課題の整理を行った。 ・ 現況整理について、具体的には人口や施設の立地状況、公共交通の利用状況等のデータによる現況整理のほか、住民・きんちゃんバス利用者の利用状況や今後の利用意向等をアンケート調査と利用者乗降調査で把握した。 ・ 2ページ、弥富市の現況と問題・課題を表形式で整理した。時間の都合上、主要な内容を抜粋して説明させていただく。 ・ 人口について、少子高齢化が進んでおり、将来人口は減少傾向で、高齢者割合は増加予測となっている。 ・ ③移動状況について、1ポツ目、市内移動は弥富駅や市役所が立地する中心ゾーン関連の移動が多く、移動手段の多くが自動車である。 ・ 5ポツ目、近鉄弥富駅などの交通施設は朝夕の利用が多く、イオンタウン弥富などの生活施設は日中の利用が多くなっている。 ・ ④公共交通網について、全人口に対する公共交通のカバー率は86%、65歳以上人口に対する公共交通のカバー率は85%で、東部地域や南部地域でカバーされていないエリアが多い。 ・ ⑤鉄道について、運行本数は近鉄弥富駅が最も多く、利用者も多い。 ・ ⑥路線バスについて、桑名方面に向かう比較的長距離路線が運行しているが、運行本数は1日に0~1便と非常に少ない。 ・ ⑦きんちゃんバスの利用状況について、南部ルートの利用者数は増加傾向にあり、1便当たり平均乗車人員は、南部ルートで増加傾向である。また、南部ルートは令和5年度に10人/便を超えている。 ・ 5ポツ目、北部ルートは昼前後の利用が増加しており、東部ルートは午前中から午後の早い時間帯の便の利用が多い。また、北部・東部ルート共に夕方の便の利用者が少ない。 ・ 南部ルートも午前中の利用が多くなっているが、午後にかけての便でも利用者が増加している。令和5年度以降は平日17時台の便(平日12便)の利用が増えている。 ・ ⑧きんちゃんバスの収支について、令和5年度の運行経費・収入ともに平成30年度から増加している。収支率は、一時約4%まで落ち込んだものの、令和5年度で5.2%と改善している。 ・ 利用者1人当たりの運行経費は人件費等の上昇により増加傾向にあり、令和5年度で1人あたり1,229円となっている。 ・ 3ページの㊸きんちゃんバスの利用評価について、1ポツ目、利用者の約7割は高齢者で、利用目的は「買い物」「通院」「公共施設への用事・利

	用」が多い。 ・5 ポツ目、満足度が低く重要度が高い項目、つまり、最優先で改善すべき項目として、『運行ルート・所要時間』『運行本数』『運行している曜日』など運行に関する項目が上がっている。 ・⑬公共交通に対する住民意向について、4 ポツ目、きんちゃんバスにとって「運行本数」を重要と考える人が多く、次いで「運行ルート・所要時間」と運行に関する項目が上がっている等、運行に関して望む声が多い。 ・6 ポツ目、デマンド交通に関して利用したい人は全体の半数以上であった。利用したい理由は「自分で乗車したい時間を指定できるから」が最も多い反面、利用したくない理由として、「行き帰りの予約が手間だから」が最も多かった。 ・4 ページの問題点・課題について、これまで整理した弥富市の現状を踏まえ、問題や課題を整理した。 ・課題として大きく8つある。 ・1つ目、「高齢者も使いやすい生活交通サービスの確保・維持を図ること」。具体的には、今後の高齢化社会の進展や運転免許返納者の増加に対応するため、高齢者が安心安全に移動でき、気軽に外出できるような環境を形成するため、高齢者も使いやすい生活交通サービスの確保・維持を図ることが必要である。 ・2つ目、「公共交通空白地や人口減少、社会情勢の変化に対応した生活交通サービスの確保・維持を図ること」。具体的には、定住者を確保し人口の減少を穏やかにするため、利便性の高い生活交通サービスの確保・維持を図ることが必要である。また、バス停から離れている公共交通空白地などに住んでいる方々に対しても持続可能で効率的な生活交通サービスの提供が必要である。 ・3つ目、「公共交通相互の乗り継ぎなどさらなる連携強化」。 ・4つ目、「地域の実情や需要に応じた、効率的かつ効果的な公共交通体系の再構築」。具体的には、地域による公共交通の利用状況の違いや日常生活の目的地の違い等を踏まえ、それぞれの地域の実情や需要にあった運行形態の選択による持続可能な運行方法の確立が必要である。また、現在の公共交通の利用状況や今後の高齢化・人口減少等の社会情勢の変化を見据え、見合った投入額での公共交通の運行方法の検討が必要である。 ・5つ目、「コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造などまちの将来像実現を支えるための公共交通網の形成」。 ・6つ目、「継続的な利用促進策の展開と情報を入手しやすい環境の形成」。 ・7つ目、「地域で守り育てる環境の構築と意識の醸成」。 ・最後に、「福祉施策との連携」。具体的には、今後の高齢化社会の進展や運転免許返納者の増加が予想されている中、鉄道やバスなど既存の公共交通手段だけですべての移動に対応することは困難であるため、福祉施策とのさらなる連携が必要である。 ・5 ページ、今後の見直し内容とスケジュールについて、先ほど説明した本市の課題を踏まえ、来年度では将来像・基本方針の設定や基本方針に

	基づく交通施策の検討、交通施策の具体的な検討を行う。そして令和7年中に計画案を作成し、年明けにパブリックコメントを実施する予定である。交通施策や具体的な展開策の検討の際には住民意見交換会によって住民意向を把握するとともに、交通事業者や関係主体と十分に調整・協議を行う。 ・パブリックコメントの実施後、意見等を計画案に反映し、第4回の協議会での審議・承認を経て新たな地域公共交通計画を策定する予定である。 ・来年度は計画策定に向け、交通事業者様を中心に委員の皆様にご協力いただく場面が多くなるかと思う。お力添えのほどよろしくお願いする。 ・弥富市地域公共交通計画の見直しについての説明を終わる。
山崎議長	・今ある計画を見直しして新しい計画にしていく。そのための現況の整理である。先ほどのアンケート調査や利用状況を整理したということである。今後、来年度に計画策定を引き続きやっていくということである。 ・ご意見、ご質問はあるか。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	・資料3の3ページ、⑫にタクシーの記載があるが、愛知県の輸送実績をどうこう言っても、弥富市にどういう関係があるのか。 ・私どもは利用者団体になるので、名古屋交通圏、弥富市、海部や名古屋市、名古屋市東部、名古屋市を含む17市町村の全事業者の実績はわかるが、仮にそれであったとしても、弥富市の実情にはふさわしくないということが言えるのではないか。 ・ご存じだと思うが、弥富市のタクシー事業者が2月末で1社廃業した。この地域のタクシーは今後どうなるのか。 ・近鉄タクシーが蟹江から弥富に配車していただき住民サービスに役立っているが、今タクシー業界はドライバーの高齢化や需要そのものが減っていく中でどうしてやっていくべきか。ゆくゆくは弥富市からタクシーがなくなってしまう。こういうことも近い将来現実味を帯びるのではないかと懸念している。 ・そういった中で、愛知県の輸送実績だけを見てもどうなのか。この辺の考え方は変えていただいたほうがよいと思う。変えるには、地元のタクシー事業者の意見や実績をしっかりと把握していただきたい。
事務局	・近鉄タクシーとは話し合いをさせていただき、情報提供をお願いできるということならばそちらを集めさせていただき、計画に反映していきたい。
山崎議長	・ご指摘のとおり、タクシーの現状の細かいデータがあるとよい。 ・2月に1社廃業されたということであるが、地方を見ても全国的にも廃業される事業者はいくつかある。そういう状況も現状の中にとらえていただきたい。これは地域の交通の資源として失われたものということになる。 ・ほかにいかがか。 ・これは文字ばかりであるが、グラフは参考資料に絵があるが、文字で整理していただいている。AからHまでの問題、課題も整理されている。何か不足しているものや視点があればいただきたい。
大島委員 (弥富市福寿会)	・考えてほしいのは、結局蟹江町や飛島村、弥富市、3つの市町村が一緒になって動かないと、弥富市だけ一生懸命やっても無駄なような気がす

連合会)	る。蟹江へ出る弥富市民も多いが、蟹江町と弥富市で連携して運行・検討ができないのか。消防やごみ関係はたくさん連携している。なぜ公共交通だけが弥富市だけでやらなければいけないのか気になっている。
事務局	・回答が難しいのが正直なところである。今飛島の総務部長、木曾崎町の課長がお見えになっている前で私どもの思いだけを伝えるのは非常に難しいところである。 ・それぞれの市町村の中で公共交通が飛島も木曾崎町も走っている。同じ村の中、町の中でも路線が走っていないエリアもある中、優先して隣の市町まで乗り込むこともなかなか難しい。 ・面的に協力ができれば確かによいが、路線での協力となるとなかなか難しい。逆にデマンド交通として面的に他市町村に停留所を設置する可能性は出てくると思う。バスの路線、道路上で定時定路線的にやろうとすると難しいところがある。 ・せっかく同じ方面、蟹江駅や弥富駅に向かう中で協力体制や連携が取れるということも有効的だと思う。何らかの形で協力ができるようお互いの市町村と協議をしてまいりたい。
山崎議長	・ごもっともなご指摘だと思っている。いろいろな地域が地域間で一緒になって計画を作り、事務局から説明があったように、弥富のバスが飛島や蟹江を通って蟹江駅まで行くとか、そういう考え方ではなく、みんなで同じものを作るというような、それぞれ役割分担をする、そこがうまくできるとよいと思うが、なかなか難しいところはある。市民の方々が歯がゆい思いをされていると思う。 ・ほかにいかがか。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	・以前もお話ししたかもしれないが、今のことに関係する話で、名古屋市の東部地域である瀬戸市、尾張旭、日進、長久手、東郷、豊明は地域の中で協議会組織を作り、公共交通のあり方をみんなで考えている。尾張旭市と瀬戸市の中でデマンド交通を両市に跨ぐような形での実験を県の予算をつけてやっている。 ・愛知県に弥富市からそういうことを申し入れる必要があるのではないかと。市町村単独でできないことをいかに広域的な中で扱っていくのか、これが愛知県の役割だと私は考えている。ぜひこの協議会の場でも意見があったことをお伝えいただき、県としてどうしていくのか、またこの地域の市町村としてどうしていくのか、そういった協議が今後必要になると考える。
山崎議長	・本日、愛知県交通対策課は欠席か。
事務局	・欠席である。
山崎議長	・残念である。広域連携、複数の市町村の連携となると県に音頭を取ってもらう必要がある。弥富市が言い出しっぺになり、話を持っていくということもある。 ・交通だけでなく、いろいろな面で周辺と連携していかなければいけない時代になっている。意識していただきたい。 ・ほかにいかがか。よろしいだろうか。 ・今後、今日いただいた意見を踏まえつつ、この計画の見直しをさらに進めていただき、スケジュールに沿って、来年度の6月に第1回協議会があるので、そのときに将来像の設定、基本方針を資料として提示してい

	ただき、皆さんからご意見をいただくことになる。こういう形で進めていきたい。よろしいだろうか。

4.議題

(4) 公共交通網の再編について

山崎議長	・審議事項になる。議題（4）公共交通網の再編について、令和7年度の社会実験の内容に関するものである。事務局から説明をお願いします。
事務局 (村上)	○資料4説明 ・公共交通網の再編について、資料4をもとに説明する。 ・1ページ、公共交通の再編における課題の認識である。 ・公共交通の再編における課題として、大きく4つの視点から整理した。 ・1つ目は高齢者等の移動需要に対応した交通サービスの提供。 ・本市の高齢化率は令和6年時点で26.3%であり、今後さらに高齢化が進展していくことが予想されている。 ・また、高齢化が進展すると、運転免許返納者も増加することが考えられ、日常生活の移動手段がない方がさらに増加することが考えられる。高齢者は自宅近くに停留所があったとしても歩いて停留所まで行くことが困難な場合もある。そのため、1人での移動が困難な高齢者は家族による送迎での移動が考えられるが、世帯数が増加している傾向にあることから、1人で暮らす高齢者も増加することが予想され、家族による送迎も困難である。 ・よって、高齢者等が1人でも気軽に移動ができるよう、日常生活に必要な不可欠な移動需要に対応できる交通サービスの提供が課題である。この課題解決は運転免許の返納をしやすい環境づくりにもつながり、自動車事故等の減少にもつながる。 ・2ページ、2つ目の課題は、公共交通空白地域の移動手段の確保である。 ・公共交通空白地域とは、公共交通が運行しておらず、鉄道駅やバス停留所へのアクセスが難しい地域のことで、図中の紺色の丸とピンク色の丸が被っておらず、人が住んでいる地域のことである。 ・市内には公共交通空白地域が点在しており、現在この地域では自身での車の運転や家族等の車で送迎が基本となっているが、今後運転免許の返納が進むことや、高齢化の進展ならびに1人で暮らす高齢者の増加によって、日常生活に必要な移動が困難な方が増加することが考えられる。 ・また、高齢者等に限らず、だれにとっても、公共交通は雨天時やいざという時に利用できる移動手段であるべきである。よって、誰もが使いたいときに公共交通が使えるよう、公共交通空白地域の移動手段を確保する必要がある。 ・3ページ、3つ目の課題は目的地までの移動時間の短縮である。 ・令和6年度に実施したバスの利用者乗降調査によると、近鉄弥富駅・杉本クリニック間の移動や、佐古木駅・弥富市役所間、近鉄弥富駅・寛延間、イオンタウン⇒ポプラ台団地間の移動が多いことがわかった。 ・しかし、現在きんちゃんバスが周回型の運行で様々な停留所を通るため、これらのバス停間の移動は車での移動の2倍以上かかっている状況である。

	・この要因として、利用が極めて少ない停留所も含めて、きんちゃんバスが周回型できめ細かな運行をしていることが考えられる。 ・今後は利用状況を十分に踏まえたきんちゃんバスのルート再編や新たな公共交通による代替によって、目的地までの移動時間の短縮を図る必要がある。 ・4 ページ、4 つ目の課題は通学需要への対応である。 ・きんちゃんバス南部ルートの利用実績によると、愛知黎明高校の最寄りバス停である「杉本クリニック」「愛知黎明高校」の乗降が多い。 ・また令和6年度の利用者乗降調査によると、北部・東部ルートは買い物・公共施設利用時におけるきんちゃんバス利用が多いが、南部ルートは通学におけるきんちゃんバス利用が多い状況である。 ・買い物・公共施設利用に比べ、通学需要は特定の時間帯に集中することが多く、大量輸送に適した定時定路線型の運行を存続するなど、集中する需要に対応可能な公共交通網を構築する必要がある。 ・5 ページ、ここから南部地域の再編についてである。 ・これまで整理した再編における課題を踏まえて前回の協議会で示した再編案の評価検証を行い、その結果を踏まえて、最も課題解決につながる案を検討した。 ・前回の協議会では4案提示したが、南部ルートの単線化案についてはダイヤ設定を工夫すればどの案であっても限定的な導入が可能であることから、比較検証する案から除き、7 ページに示す3案で比較検証した。 ・また評価の検証項目は表に示しているとおりである。 ・先ほど説明した4つの課題に対して、2つの検証項目を設定した。 ・「高齢者等の移動需要に対応した交通サービスの提供」と「公共交通空白地域の移動手段の確保」に対応する検証項目として、「65歳以上の高齢者の人口に対する公共交通のカバー率」を設定した。 ・高齢者の人口は令和2年度の国勢調査によるメッシュ人口データをもとにしました。 ・公共交通のカバー率を算出する際の圏域は、再編後に大藤・栄南学区内に存在するバス停における300m圏域とした。 ・「目的地までの移動時間の短縮」に対する検証項目として、市内の主要目的地である「近鉄弥富駅までの所要時間」を設定した。 ・きんちゃんバスルートの場合、図上計測した運行距離を現行ダイヤに基づいて算出した時速19.7kmで除して算出した運行時間を所要時間とした。 ・デマンド交通の場合、途中で乗合の無い1人の利用を想定し、「鍋田」から「近鉄弥富駅南口」までの経路検索による所要時間を用いた。 ・「通学需要への対応」に対する検証について、どの案も通学需要が多い近鉄弥富駅・杉本クリニックもしくは愛知黎明高校間を定時定路線型の運行でカバーしており、課題に対応していることから、検証項目を設定していない。

	・これらの検証項目をもとに比較検証した結果が8ページと9ページとなる。 ・8ページ、大藤・栄南学区の人口データに基づく、各案の高齢者の人口に対する公共交通カバー率を算出した結果、3案の公共交通カバー率が一番高くなった。 ・理由として、1案・2案は定時定路線型バスの運行のみであるが、第3案はデマンド交通等のデマンド交通を栄南学区に導入することを想定しており、デマンド交通は定時定路線型バスに比べ停留所の細かい設定が可能となり、区域一体の人口をカバーできることが挙げられる。 ・9ページ、近鉄弥富駅までの所要時間を算出した結果、デマンド交通の導入を想定している第3案が「鍋田」から「近鉄弥富駅南口」までの所要時間が一番短くなった。 ・理由として、デマンド交通は定時定路線バスと異なり、他の地点を経由することなく直接目的地に向かうことができることが挙げられる。 ・11ページ、これまでの検証の結果、本市の課題解消に最適な再編案は第3案であることがわかった。 ・よって、図に示しているとおり、南部コミュニティセンターより北側をきんちゃんバスの運行を存続し、大藤・栄南学区一帯にデマンド交通を導入する案を再編案とする。 ・企業が立地する臨海部について、ヒアリング結果や現在の利用状況等を考慮したダイヤ・ルート検討の様々な観点から総合的に勘案した結果、現在のルートを廃止することとした。 ・ただし、再編後も周辺企業や関係者への定期的なヒアリングや調整を継続し、需要や意向を把握していきたいと考えている。 ・12ページ、北部・東部地域の再編について。 ・きんちゃんバスの利用実績によると、北部・東部地域は買い物時のきんちゃんバス利用が多く、通学需要に比べると買い物需要は分散しやすい傾向にある。 ・デマンド交通は比較的狭い範囲で需要が分散している地域に適した公共交通で、北部・東部地域の地形・移動特性に適していると考えられるため、デマンド交通を基本とした再編案とする。 ・ただし、特に北部ルートの一部時間帯で20人の乗車がある便があり、こういった需要がまとまっている場合はデマンド交通ではなく定時定路線型の運行が適していることから、一定の利用が見込まれる停留所と時間帯に限ってきんちゃんバスの運行を存続する。 ・これらを踏まえた再編案のイメージは図のとおりになる。 ・13ページ、市全体の再編案について。これまでの検討を踏まえ、市全体の再編案は以下の図のとおりである。 ・きんちゃんバスは平日のみの運行で、デマンド交通は土曜日も運行する。 ・デマンド交通は8:00から18:00の運行を予定しており、車両台数は南部地域が1台、北部・東部地域が2台となっている。 ・南部地域については以前から住民要望があった夜便（20時台～21時台）

	の実験的な導入も検討する。 ・ デマンド交通の運行時間や車両台数、きんちゃんバスの運行イメージなどは、利便性や今後の運行経費、ドライバーの手配など様々な観点を踏まえ、バス運行事業者や関係事業者と調整・精査しており、変わる可能性がある。 ・ なお、デマンド交通のシステム事業者は南部地域での社会実験運行の実績を踏まえ、株式会社アイシンと協定を結び「チョイソコ」を導入する予定である。 ・ 16 ページ、11 月から 2 月に 7 地区ほど自治会や高齢者サロンで行った意見交換会で出た主な意見を掲載している。デマンドの予約に対する不安や、運賃をできるだけ安くしてほしい、日・祝も運行を希望などの声があった。デマンドの予約に対する不安の意見に対しては、今後丁寧に周知・説明していきたいと思っている。 ・ その他、さまざまな意見・要望があり、すべて応えることが難しいところであるが、今後もできることから改善を検討していきたいと思っている。 ・ 17 ページ、今後のスケジュールについて。 ・ 今回の協議会で再編案を審議後、決定した再編案をもとにデマンド交通の運行計画の作成やきんちゃんバスのダイヤの作成を行う。 ・ その後、住民説明会や時刻表・パンフレットによる住民周知や運行事業者の選定、運輸支局への申請等を行い、令和 7 年 10 月から 1 年間、実証実験として運行する。 ・ 以上で、公共交通網の再編に関する説明を終わる。
山崎議長	・ これまでも検討してきた再編案であるが、4 つあった案を 3 つに絞り込んでご提示いただいた。 ・ 南部ルートで実証実験をやったが、まず南部ルートはこれが一番よいのではないかと 11 ページにまとめている。デマンドもきんちゃんバスも定時定路線である。 ・ そこに北部、東部も同様に定時定路線の部分はシンプルにして、デマンドを全体でうまくやる、そういった案が提示されている。 ・ 先ほど米澤さんから話があった、海南病院に行く方が多い中で、デマンドだと容量が小さくなってしまいうので対応できるのか心配であるという話であったが、事務局から何かあるか。
米澤委員 (公募委員)	・ 13 ページの再編案は、きんちゃんバスがあるところは海南病院にもイオンにも行っている。きんちゃんバスが通っている地域の人たちはきんちゃんバスを利用すればよいが、デマンドしかないエリアの人たちは海南病院に行くにもデマンドで行かなければいけない。そうなると、8 時からの運行でまかなえるのか。このエリアは十四山地区と南部地区のもっと南で、いこいの里あたりは人口が少ないかもしれないが、予約がいっぱいで予約できないことも出てくると思う。その辺がデマンドの運用に関わってくるかもしれないが、ニーズからすればちょっと足りないのではないか。実験をやってみて、その中で考えるというのも 1 つの手かもしれないが、少し気になる。またその辺のところは工夫できればやっていかなければいけないと思っている。

事務局	・確かに需要と供給のバランス的なものというのは難しいところがある。実験の中でしっかり見ていかなければいけない部分でもある。 ・確かにチョイソコの利用実績を見ても、全国でやっている実績を見ても、9時台、10時台は予約が集中して予約不成立になるという実績も出ている。車両台数も今後しっかり見ていかなければいけないと思っている。 ・アンケート調査の中でも、医療機関に通う頻度は、月1回から2週間というところで、若干のばらつきもある。利用ニーズ、実績等を鑑みながら今後しっかりと検討してまいりたい。
山崎議長	・なかなか難しい。デマンドを実施することで、小さくても何とかなる場合もあるし、実証実験でそのあたりを確認していくということである。 ・ほかの地域の事例だと、午前中足りないから1台車両を増やして対応するということをやっているところもある。実証実験をやりながらということだと思う。
大島委員 (弥富市福寿会 連合会)	・実証実験について、デマンド交通で8時～18時、運行は平日と土曜日である。実証実験だから、運行時間を7時～19時とか、日曜日でも運行するとか、そういう実証実験はできないのか。 ・1年間やるので、その中の2カ月、3カ月やってデータを取ってほしい。この形でしか絶対にやれないのか。
事務局	・地域説明会でもそういったご意見をいただいている。日曜日の運行や、早い時間帯の運行のご要望もあった。 ・昨年度の南部地域での社会実験は運行日数、運行時間も短い形ではあったが、それを比較対象に出すのが適切かどうかというところはあるが、南部地域の実証実験結果を踏まえて、運行時間、運行曜日を拡大しながら、まずは今回の実験に取り組みたいと計画を立てさせていただいた。 ・今後の展開については、市長の挨拶にもあったが、この実験は1年間行う予定になっている。中間地点で利用者のご意見を聞きながら改善できる部分は改善し、運行曜日、運行時間も皆さんのご要望を確認しながら見直しをしていきたい。
山崎議長	・朝早くから走らせる便も確かに実証でやれるとよいのだが、いろいろなことが関わってくる。例えば事業者が対応できるのか。朝7時からやるために運転手を1人増やさなければいけないということもある。今運転手も不足している状況の中で、いろいろ難しい問題があると思う。まずはこれぐらいで実証実験を行うということだと思う。 ・ほかにいかがか。
米澤委員 (公募委員)	・運賃をどうするかが大きいと思う。前回400円で、私もいこいの里に行く際に試しに乗ったが、少し高いと感じた。1人片道400円だと女房と2人で800円、往復1,600円となる。しかし、前回、3月3日にここで説明があったときに、市から1人片道200円ぐらいという話を聞いて安心した。 ・利用者と収入について計算してみた。5年度の利用者数が7万9000人で、有料で、それを収支で収入を割ると505万。これは200円なので、割ると2万5000人。7万9000人のうちの2万5000人がお金を払っている。残りの5万4000人が無料で乗っている。高齢者を含めて無料で乗れる。 ・そうすると、この人たちが半額で100円になると540万である。片や払っている人は505万、払っていない人が100円だと540万、大体2割5

	分である。 •このときに私が思ったのは、540万を仮に払ったとしても、市としては1億近い金を使っているのだからいいじゃないかという考え方もあるのかなど。 •ただし、もう少し踏まえて考えると、人数が2万5000人対5万4000人、ちょうど倍である。有料者に対して無料者が倍の人数乗っている。データを27年から令和5年度までを出して平均しても、無料者は有料者の2倍になる。 •今までタダで乗っていた人が100円出せば相当な金額になる。たしか説明会のときに月に25回、つまりほぼ毎日乗ると言っていた人もいた。一方で200円でもいいという人もいた。そういうことを考えると非常に難しい問題であるが、例えば週5日乗ったとすると、往復で1日200円、1週間で1000円である。そうすると1年を50週とすると5万円である。一般家庭で、しかも高齢者は年金生活なので、年間5万円は高いと思う。 •それで、1つ考えたのは、今65歳以上の高齢者の定期は1カ月3000円である。3カ月だとシルバーパスで8400円、6カ月が16200円。これは65歳から現行の75歳未満の人が使っている。通常は200円だが、定期バスだとこれだけ安くなる。それであれば、それにならってやると、75歳以上の人も定期を出して、3000円だったら半分の1500円にするとか、あるいはもっと安くして1000円にするとか検討してもいいと思った。
山崎議長	•他の委員の方もいますし、少し長いので、要点をまとめて意見を述べていただきたい。 •いろいろな数字を計算していただいて、いろいろな案を持っていただいているということである。口頭で言われても抜けていってしまうので、手で書いたものを事務局に出していただいて提案していただきたい。 •今いろいろ計算していただいていたのだが、それ以前に、今日の資料には運賃の協議に関するものは一切載っていない。運賃に関してどこでどのように協議していくのか説明いただきたい。
事務局	•運賃については運賃部会があるので、そちらにお諮りさせていただく。市の考えを踏まえながらご意見を伺っていく。そちらである程度まとまったものを次回6月の協議会にご提案させていただきたいと考えている。
山崎議長	•いろいろややこしくて、別の部会で考えなければいけないという話になってしまっている。 •とは言いつつ、この会議で出てきた意見はきちんと踏まえてということだと思うので、どんどん言っていただいて結構である。
米澤委員 (公募委員)	•先走って申し訳ない。この資料にも運賃がどうのこうのとあったので、なぜここでやらないのかと思った。 •運賃部会は協議会の1つの組織なのか。下部組織として運賃組織があるのか。
事務局	•そうである。
米澤委員 (公募委員)	•知らなかったので申し訳ない。

山崎議長	・ほかにいかがか。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	・資料の説明の中で交通空白地域という表現があったが、今国交省では地域ではなく、時間帯も含めてという言い方をされている。それは弥富市の場合、どのように解釈していくのか。 ・重要な点は、目的は何か、何を実験したいのか、どんな結果を導き出したのか、である。要するにどんな実験をやって、その実験で得られた結果が仮説に対してきちんと合っているか、これを見極めていただくことだと思う。その1つに時間帯の問題がある。 ・新しいシステムに移行する場合に、運賃のあり方は非常に大きく影響されると思う。高いとあまり乗らないが安すぎてもいけない。 ・さらには、新ルート、デマンドに限らず、きんちゃんバスのルートをもし変えるようなことになると、また時間帯を変えるようなことになると、今まで利用していない人たちがどれぐらい発生するのか。利用していたけれど利用できない、そういうバス停があるのかという話が1つあると思う。 ・南部地域はデマンドで車1台という話で、最短病院まで20分という話であるが、行って帰ってくると40分である。そうすると、40分後でないと次の人は利用できないという話になる。広い地域でデマンドをやるとするのは、デマンドとしては非常に効率が悪い。そういう中であえて実験をするわけなので、どういう実験をすることによって、どんな効果ないしはデータが得られるのか。それをきちんと説明いただかないとなかなか難しい部分があるという印象を持っている。
山崎議長	・空白の関係は時間帯も勘案し、また今まで利用できていた人が利用できなくなることはないかということである。 ・デマンドにしたときに、利用者を限定してしまうということをやられたりしている。会員制でやり、その会員の中で特に高齢者の方とか限定してしまうようなやり方もある。月何回まで使っていていいと上限を設けるとか、そういう制限をしないとうまく回っていかなかったり、金ばかりかかってしまうということがあったりすると思う。そのあたり、じっくり実験の中で確かめていきたい。 ・ほかにいかがか。
小林委員 (弥富市女性の会)	・難しい話であるが、名古屋市でも無料バスがあるので、年収に応じてのバス券を弥富も導入すればよいのではないか。 ・無料ではなくても、有料でもよいのではないか。
山崎議長	・完全無料ではなく、最近考え方もばらばらになってきているが、20～30年前に私どもが中部圏の先生たちと本を書いたときにされていた議論は、無料にしてしまうとそのものの価値がなくなってしまう、価値が落ちてしまうということである。100円でもいいから払ってくれるというのが、バスの価値をみんなが認めているということになる。 ・ある先生は、高齢者の方にとって運賃箱は賽銭箱と同じだと言われた。おっしゃるとおり、無料を主張しすぎないほうがよいと思う。
伊藤委員 (公募委員)	・私は鍋田に住んでおり、バスがなくなるエリアである。全体を見てもコンパクトにきんちゃんバスは回ったほうがよいと思う。近所の高校生は歩いてバス停に朝行っているが、あの子たちは自転車でコミュニティセンターまで行かないと乗れなくなる。ただ鍋田周辺は利用も少ないとい

	うことで、全体を見たら致し方ないかなという感想である。 ・うまく検討・周知いただいて、利用者が困らないようにしてほしいと思った。
山崎議長	・以前、3年ぐらい前に市民のワークショップをやったときに、南部の方々が南部コミュニティを学生たちが待つ場所にして、あそこまでは親が送って、そこから弥富駅まで行く。帰りはそこで勉強していて親が迎えに来るとか、そういう場にするのがよいのではないかという提案があった。 ・公共施設をうまく使うとよいという案もあったのでお考えいただきたい。
米澤委員 (公募委員)	・協賛金の話はどうなっているのか。高齢化社会でますますコミュニティバス、デマンド交通のニーズは高まると思う。これらを支えるのは市役所だけではなく、例えば協賛金制度をもう少し自主的にやって、医師会、歯科医師会、薬剤師会など市内団体に働きかけて、協力を仰いではどうか。 ・例えばきんちゃんバス何とか協議会を作って、そこには市の団体、市民の団体を入れて、どうやっていこうと議論してもいいと思う。あるいは社会貢献ということで団体から協賛金をもらい、何かメリットや表彰を用意して、市全体で盛り上げていく仕組み・制度を作っていった方がいいと思う。そうするとますますこれを盛んにやっけていかないとバスがなくなって動くことができないということになる。そういうことを考えてやってほしい。
事務局	・チョイソコの仕組みの1つのメリットとして私どもが考えているのは、令和5年度に行ったのだが、スポンサー料の収入が1つある。 ・スポンサー料というのはどういうものかという、目的地停留所、医療機関や商業施設に停留所の看板を設置させていただくことによってお客様をそちらにお連れするというメリットがあるので、企業側にもメリットがあるということで、そういったことを生かしながら、月額いくらという設定にするのか、さまざまなやり方があると思うが、そういった形でスポンサー料も収益の一部としながら持続可能な公共交通にしていきたいと考えている。
山崎議長	・チョイソコを以前使った。今回もチョイソコを行こうということであるが、チョイソコのいいところは会社が協賛してくれるということで、アイシンが動いてくれるという話である。 ・ただ、米澤さんがおっしゃった話の中で、チョイソコだけでなく、きんちゃんバスそのものにも協賛しますという企業が出てくると面白い。 ・私は自分の研究の中で、豊田市に提案しているのだが、実証的なことをやって調査をやっている。やとみでそれができるとよい。
事務局	・きんちゃんバスについても広告収入という形で、車内の公告の掲出の募集をかけている。木曾崎町さんも同じような形でバスの横に協賛企業のマグネットを貼りながら、協賛金という形でやっている。飛島さんでも同じようなことをやっている。
永田委員 (弥富市区長会)	・公共交通を利用したことが1回もないのでなかなか意見が出ない。 ・これから新しい施策でやっているわけなので、事前に評価をどのようにしていくかという計画は作っておくべきである。その上で、やってみたらそれがどうだったかという形でやっけていかないと、計画だけ進めるのではなく、検証計画も立案するタイミングをスケジュールの中に入れる

	べきだと思う。
山崎議長	何をどう評価していくのかということは、5ページの表で、課題という形で検証項目という整理はしてあるが、タクシー協会の多田委員からも指摘があったが、これでは十分ではない印象があるのではないかと。
事務局	- 令和5年度のデマンド交通の社会実験では目標値、検証項目を定量的な目標設定をさせていただいた。北部ルート、東部ルートについても同じような形で定量的な目標値を設定させていただく予定になっている。 - 数値については、今後アイシンなりと協議しながら、運行主体を決めていきながら、その中で具体的な数字を次回6月の協議会で発表させていただきたいと思っている。
山崎議長	しっかり評価していくということである。次回協議会で示していただきたい。
後藤委員 (民生・児童委員協議会)	- 私は東部の竹田に住んでいる。最初はきんちゃんバスに乗られる方があまりないとか、近くにバス停が少ないということで、1度私が乗って病院に行けることを確認したいなと思いつつ、なかなか1人で乗る勇気がなく、ほかの方もお仕事をしていて、乗る機会を逃してしまい、今回きんちゃんバスがなくなるという話なので寂しい。 - デマンド交通はすごく楽しみにしていて、4月にバス停を決める説明会がある。4月に会員になる説明会があるということなので、1人暮らしの方に説明して回って、会員にならないと乗れないから出席しないといけないという話をしてきた。 - 予約の仕方も難しいことが書いてあるので、一人でも多くの皆さんに乗っていただけるように私なりに説明して利用していただきたいと思っている。
山崎議長	おっしゃるとおり、予約が難しいということがあるので、民生・児童委員の方にお世話になる部分がある。市のほうでそのあたりしっかりやっていただきたい。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	- デマンドのバス停はどういうところに置くことを想像されているのか。 13ページの地図を見ると、きんちゃんバスのバス停があるが、きんちゃんバスの停留所もデマンド停留所になるのか。それとも1ページの上から3つ目、バス停まで歩いていけない高齢者がいるという記載もある中で、今後どうしていくのかよくわからない。 - チョイソコのデマンドについては、アイシンさんが本日いらっしゃればご説明を簡単にさせていただけると思うが、豊明市が発祥の地である。豊明市の地域公共交通会議に私は出ていて、その議論の一部始終を見聞きしている。そういう中で、バス停をどういう形で置くのか。先ほど協賛金という話もあったが、商業施設のバス停、こういったところから協賛金をいただいている。住宅地のバス停には協賛金はない。どこにバス停を置いて、どういう方に利用していただくのか。これも実験の目的の1つだと思う。アイシンはそれなりのノウハウはお持ちなので、よくご相談していただきたい。 - タクシー事業者の団体として意見を申し上げるが、便利な乗り物を作っていただくのは結構である。私どもはそういう立場で意見を言っているが、立場上、タクシー事業者の団体の立場なので、先ほどシバタ自動車の例も申し上げたが、この地域からタクシーがなくなるような方向性はぜひ改めていただきたい。

	・清須市の例だが、あそこはあしがるバスをやっている。運行事業者はタクシー事務所である。乗り切れないときにどうするのかという、系列のタクシーが後ろからついてくることも可能である。みよし市でも同じようなことをやっていると思う。 ・どうやって運行事業者を選ぶかは弥富市のご判断であるが、お金だけではないという部分もぜひご検討いただきたい。
事務局	・停留所の位置については地域の方とお話しさせていただくという形で令和5年度の南部ルートするときにはやらせていただいた。 ・地域の方たちが利用者目線に立ってこのあたりにあったらよいというのをまずたたき台として地域の方を中心に作っていただく。そういった説明会も予定している。いろいろな地域の事例を踏まえながら、こういった位置関係で停留所を設置してもらっているということ説明会をさせていただきたいと思っている。 ・タクシー事業者の件については、令和5年度はプロポーザルでやらせていただいた。2社手を挙げていただき、決定させていただいた。今回も同じような形でプロポーザルをやっていきたいと考えている。
米澤委員 (公募委員)	・チョイソコはアイシンしかないのか。
山崎議長	・チョイソコはアイシンが作ったシステムである。 ・ほかにもいろいろなシステムがある。その中で、デマンドのシステム業者を決めるのは、以前はプロポーザルでやった。今回は前回のことがあるので、その流れで、今回もアイシンのシステムを使うということである。
米澤委員 (公募委員)	・アイシンしかできないと思っていた。内部化して、弥富市でやることはできないのか。
山崎議長	・それはそれで費用がかかる。 ・だいぶ時間を使ってしまったが、大事な議論ということで時間をいただいた。 ・今回の再編に関して、この方針の案で進めてよいかご審議いただき、承認いただければ、これでさらに具体的な運行内容の設定に入っていく。 ・この地域公共交通協議会で手を挙げていただき、賛成を意思表示していただきたい。挙手で審議させていただく。 ・公共交通網の再編に関する案に関して、ご賛同いただける、ご承認いただける方は挙手をお願いします。いかがか。 (賛成者挙手) ・全員の方から賛成いただいた。この案で進めていただきたい。

4.議題

(5) きんちゃんバスのバス停名称の変更について

山崎議長	・審議事項はあと2つある。きんちゃんバスバス停名称の変更について、資料5の説明をお願いします。
事務局 (村上)	○資料5説明 ・令和7年3月24日に十四山中学校が閉校し、4月から弥富中学校へ編入することを受け、きんちゃんバス東部ルートの「十四山中学校」停留所

	の名称を「十四山グランド」に変更する。 ・なお、バス停の位置やルートの変更はない。 ・以上で説明を終わる。
山崎議長	・こちらは中学校が並行されるということで、バス停名を変えるということである。 ・何かご意見、ご質問はあるか。 ・バス停名の変更にいただける方は挙手をお願いします。 (賛成者挙手) ・承認いただいたので、バス停名の変更ということでお願いします。

4.議題

(6) 令和7年度弥富市地域公共交通活性化協議会 予算(案)及び事業計画(案)について

山崎議長	・議題(6) 令和7年度弥富市地域公共交通活性化協議会 予算(案)及び事業計画(案)について、資料6、7の説明をお願いします。
事務局 (村上)	○資料6説明 ・令和7年度弥富市地域公共交通活性化協議会 予算(案)及び事業計画(案)について、資料6、7を基にご説明する。 ・まず、資料6、令和7年度予算(案)について説明する。 ・歳入。 ・1 負担金。弥富市負担金として、1億4,230万3千円。 ・4 諸収入。預金利子 1千円 ・雑入。地域公共交通確保維持改善事業補助金事業者精算金として461万4千円。 ・諸収入。計 461万5千円。 ・歳入。計 1億4,691万8千円。 ・歳出。 ・1 総務費。 ・1 総務管理費のうち1会議費、会議資料等として1万円。 ・事務局費、振込手数料などとして4万円。 ・1 総務管理費、計 5万円。 ・2 諸費。 ・1 諸費。地域公共交通確保維持改善事業補助金事業者精算金・負担金精算返納金として461万4千円。 ・総務費。計 466万4千円。 ・2 事業費。 ・1 事業推進費。 ・1 事業推進費。バス運行事業・デマンド運行事業費・公共交通確保維持改善調査業務委託費等として、1億4,080万3千円。 ・2 広報公聴費。時刻表・路線図等印刷費、啓発物品購入費として145

	万円。 ・ 事業費。計 1 億 4,225 万 3 千円。 ・ 3 予備費。1 千円。 ・ 歳出。計 1 億 4,691 万 8 千円となる。 ○資料 7 説明 ・ 続いて、資料 7、事業計画（案）についてご説明する。 ・ 令和 7 年度は先ほど説明させていただいたとおり、弥富市地域公共交通計画の見直しと公共交通網の再編がメインとなる。 ・ 1. 運行の検証について、引き続ききんちゃんバス運行事業者による乗車人員調査により現在の運行を検証し、地域公共交通確保維持改善事業・事業評価や弥富市地域公共交通計画見直しのための基礎資料とする。 ・ 2. 住民意向等の把握について、地域公共交通網の再編も含めた今後の地域公共交通の在り方等について、住民意見交換会を実施する。 ・ 3. (仮称) 弥富市地域公共交通計画(改定版)の策定について、現行計画の改定に向け、「将来像や基本方針、基本方針に基づく目標等の設定」「基本方針に基づく交通施策の検討」「交通施策の具体的な展開策とその実施主体や実施スケジュールの検討」を行い、パブリックコメントの実施を経て、(仮称) 弥富市地域公共交通計画(改定版)を策定する。 ・ 4. 利用促進策の検討・実施について、利用促進策の 1 つとして、無料お試し乗車券の配布について内容を検討・実施し、無料お試し乗車券の効果について検証する。 ・ 5. 公共交通網の再編について、先ほど説明したとおり、これまでに実施した社会実験運行の内容や結果、市内の公共交通の現状・課題をもとに、市全体の公共交通網の再編を検討するとともに、本格再編に向けた社会実験を検討する。 ・ 6. 令和 8 年度地域公共交通確保維持改善計画の策定について、弥富市地域公共交通計画(現行計画)のほか、これまでに策定してきた地域公共交通確保維持改善計画や過去の事業(自己)評価結果、利用実態等を踏まえ、令和 8 年度地域公共交通確保維持改善計画を策定する。 ・ 7. 弥富市地域公共交通活性化協議会の開催について、予算や決算、運行評価のほか、現行計画の見直しや公共交通網の再編検討のため、協議会を 4 回程度開催する。 ・ それぞれの実施内容のスケジュールは 2 ページのとおりである。 ・ 以上で説明を終わる。
山崎議長	・ ただいまご説明いただいた協議会の予算案、事業計画に関してご意見、ご質問をお願いする。
米澤委員 (公募委員)	・ 予算案について、歳出の事業推進費 1 億 4080 万 3000 円、バス運行事業・デマンド運行事業費とあるが、6 年度の予算はデマンド交通がないので 1 億 1738 万円である。差し引きすると 2342 万 3000 円増えている。これはデマンドの半年分である。1 年分にするともっとになるのか。これは単年度なので、10 月から 3 月までで、1 年やろうとなるとこの倍要するということになるのか。

事務局	・今言われた 2400 万では全然足りていない。デマンドの予算上は半年の運行で 4200 万である。
米澤委員 (公募委員)	・半年でこれだけお金がかかる。1 年ではどうなるのか。
事務局	・初期導入費がかかっているの、その分が若干減るが、決して安い移動手段ではない。
山崎議長	・デマンドでお金がかからなくなると勘違いしている人もいるが、結局かかるものである。 ・お金がかかることを市民に伝えて乗っていただく活動が必要だと言われている。お願いしたい。
大島委員 (弥富市福寿会 連合会)	・歳入の雑入が 461 万 4000 円、歳出の諸費 461 万 4000 円、地域公共交通確保維持改善事業補助金事業者精算金とあるが、これは何か。入ってきて、そのまま出ていくのか。
事務局	・こちらはフィーダー補助金と言って、飛島の幹線ルートに対して枝線が接続している部分として国からもらっている補助金になる。これは運行事業者の三重交通さんに入る。それが入ったのを、三重交通さんがうちのほうにもらってという形の流れがここに示されている状況である。国からの補助金である。
大島委員 (弥富市福寿会 連合会)	・無料お試し乗車券はデマンド交通に対して行うのか。今まできんちゃんバスで毎年やられている。そのように理解してよいか。
事務局	・デマンド交通についても利用促進ということで、令和 5 年度にも行ったが、またこういった形の施策についても検討して進めていきたいと思っている。
山崎議長	・ほかにはいかがか。よろしいか。 ・こちら審議事項となる。協議会の予算、事業計画について皆さんにご審議いただきたい。 ・事務局から提示された事業計画案、予算案に関して承認いただける方は挙手をお願いする。いかがか。 (賛成者挙手) ・承認していただいた。この事業計画、予算で進めていただきたい。 ・議事は以上となるので、事務局にお返しする。

4.議題

(7) その他

事務局 (村上)	・その他として 1 点ある。 ・現在のきんちゃんバスの利用状況について、参考資料 2 の利用者実態調査結果をご覧いただきたい。 ・令和 6 年度の実績は令和 7 年 1 月 31 日までの結果を集計している。 ・1 ページ、全ルート計について、令和 5 年度と比べて、4 月は大幅に増加しているが、6 月と 11 月が大幅に減少している。 ・2 ページ、北部ルートの月別実績について、ほとんどの月で令和 5 年度の乗車人員を上回っている。 ・3 ページ、南部ルートの月別実績について、4 月と 10 月は令和 5 年度の

	乗車人員を上回っているが、それ以外の月では令和5年度より少ない結果となっている。 ・4ページ、東部ルート of 月別実績について、ほとんどの月で令和5年度の乗車人員を下回っており、対前年度比が0.90と3ルートの中で一番前年度比が低くなっている。 ・5ページ、年度別の乗車人員について、令和6年度の乗車人員の予測値は、北部ルートが28,476人、南部ルートが39,650人、東部ルートが9,459人で、全体は76,624人の予測である。 ・今年度の対前年度比は北部ルートが1.08、南部ルートが0.94、東部ルートが0.90、全体として0.97であり、北部ルート以外は昨年度に比べて利用が少なくなっている。 ・6ページ、1日あたり平均乗車人員について、北部ルートにおいては令和5年度に比べて増加しているが、南部・東部ルートは減少している。 ・また、1便あたり平均乗車人員についても、同様の傾向で、北部ルートが1便あたり8.8人、南部ルートが9.6人、東部ルートが6.0人となっている。 ・以上で、参考資料2の説明および事務局からの報告を終わる。
5. 閉会	
事務局 (藤井課長)	・以上で議題はすべて終わった。先生、どうもありがとうございました。 ・今回にて令和6年度最後の協議会となる。 ・委員の皆さまには、今年度計4回の協議会にご協力いただき、ありがとうございました。 ・来年度も本協議会については継続してまいりますので、引き続きよろしくお願ひする。 ・なお、次回の令和7年度の第1回協議会は6月30日(月)午前10時からを予定している。改めてご案内通知を出すので、ご参加をよろしくお願ひする。 ・以上で、令和6年度第4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