

令和6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6年11月20日（水）

午後2時から

場所：弥富市役所 4階 防災会議室

○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3回弥富市地域公共交通活性化協議会を開催する。 ・ 本日の協議会は委員総数21名のうち、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、今回の協議会もICレコーダーでの音声録音、動画撮影をさせていただく。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3回となる弥富市地域公共交通活性化協議会に、お忙しい中、また出にくい時間にご参集賜り感謝申し上げます。平素は本市の各市政並びに交通行政に対し、さまざまな角度からご支援、ご協力をいただいていることに感謝申し上げます。 ・ 最近すごく寒くなってきた。夏から秋、秋から冬になるわけであるが、短い秋だったように思う。本格的な冬になってくるが、ご自愛いただきたい。 ・ 今年度の取り組みとしては、来年度のデマンド型交通の実証実験に向けて地域に説明していく。北部ルート、東部ルートについては一旦バスを休んでデマンド型に交通に切り替えていく。この間、実験をさせていただくという回覧も回し、また地域にも下りて説明しているところである。 ・ 南部ルートについては、ルートの再編についてご協議いただく。こちらでも地元の説明に上がる。それぞれの意見をいただきながら真摯に受け止め、新たな公共交通を作ってまいりたい。よろしくお願いします。 ・ 次回になると思うが、弥富市ささえあいセンターの利用会員を対象とした介護支援サービスについては、利用者の方からたくさんの要望が寄せられている。もっと便利で使いやすい、もっと行きたいところがあるというお声をいただいている。支援が必要な方、また行政としては手を差し延べるところには差し延べていきたい、寄り添っていききたいと思っている。そのことをご協議いただきたい。 ・ 今日たくさんの議題があるが、それぞれに忌憚のないご意見を頂戴し、実りある会議にさせていただきたい。よろしくお願い申し上げます。

3.資料確認

事務局 (藤井課長)	・ 本日の会議資料の確認を事務局よりお願いする。
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：令和 6 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：市内の公共交通網の再編方針について ・ 資料 3：無料お試し乗車券の配布結果について ・ 資料 4：利用者アンケート調査について ・ 資料 5：利用者乗降調査について ・ 資料 6：住民意見交換会について ・ 参考資料 1：利用者実態調査結果 ・ 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。 ・ これより座長の山崎委員に交代する。
山崎議長	・ 座長を仰せつかっている公益財団法人豊田都市交通研究所の山崎である。 ・ 市長からも話があったように、季節が寒くなってきた。この会議は毎年 12 月にやっていた。11 月にやるのは初めてのような気がする。この会議があるともう年末だという気分になってしまう。 ・ 今日は南部ルート再編の検討、東部、北部ルートでのデマンドの実験ということで、皆さんから忌憚のない意見をいただきたい。よろしくお願いします。

4.議題

(1) 令和 6 年度地域公共交通確保維持改善事業・事業（自己）評価について

山崎議長	・ 審議事項ということで、令和 6 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、事務局から説明をお願いする。
事務局 (村上)	○資料 1 説明 ・ 令和 6 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 1 を基に説明する。非常に内容が多いため、一部説明を割愛しながらの説明となるが、ご承知おきいただきたい。 ・ 令和 5 年 10 月から令和 6 年 9 月までの期間、弥富市において、「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、2、3 ページは国の様式に基づく、地域公共交通確保維持改善事業・事業評価である。 ・ 4 ページ目以降のカラーページは、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。 ・順に資料の内容について説明する。 ・まず1～3ページの説明であるが、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6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」としている。 ・2ページ、地域公共交通確保維持改善事業の事業評価についてとなる。 ・また、3ページは弥富市地域公共交通計画の評価等結果となる。 ・事業評価と弥富市地域公共交通計画の評価等は4ページ以降で説明させていただく。 ・5ページ、「1. 協議会等が目指す地域公共交通の姿」であるが、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6ページの「2. 目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組」であるが、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「きんちゃんバスルート・ダイヤの見直しとわかりやすい時刻表作成・配布」、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「コミュニティバス運賃助成定期券交付事業の継続実施」、4つ目は「無料お試し乗車券による新規利用者の掘り起こし」としている。 ・また、その他主な取り組みとして「75歳以上への無料パスカード配布」「65歳以上へのシルバーパスの販売」「福祉タクシー料金助成事業の実施」も挙げている。 ・次に7ページの「3. 計画の目標の達成状況とその理由についての考察」であるが、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。 ・予測値であるが、前年度に比べ、全体で3%減、南部ルートが6%減、北部ルートが7%増、東部ルートが12%減である。 ・全体の利用者数は前年度より少なくなる予測で、新型コロナによる生活様式の変容の影響で伸び悩み、新型コロナ前の水準まで回復していない。 ・ルート別では、北部・東部ルートは新型コロナ前の水準まで回復していないが、通勤・通学利用の多い南部ルートは、新型コロナ前の水準を大きく上回り、計画の目標値に対しても大きく上回っている。 ・今後の方針としては、「地域特性や地域による需要を踏まえた新たな社会実験運行などの実施による利便性の確保・向上」「市全体の具体的な公共交通網の再編案の検討」「継続的な利用促進活動の推進による外出機会の創出」としている。 ・次に8ページ目、「目標②：利用促進策の展開等による新規利用者の獲得」についてであるが、無料お試し乗車券での新規利用者は78人で目標に対
--	---

	して未達成である。理由として、令和5年10月から小中学生の運賃が無料となり、小学生が無料お試し乗車券の利用対象から外れた関係で、小学生の新規利用者を把握できていないことから数字的に新規利用者が減少したことが考えられる。 ・ 今後の方針としては、「無料お試し乗車券の継続的な実施」「運賃が無料の利用者に対する利用促進策の検討・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公共交通施策の周知活動展開」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と利用者の伸び悩み」を挙げている。 ・ さらに、令和5年10月から小中学生の運賃が無料になったことで、運賃収入が少なくなっていることも要因だと考えられる。 ・ 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。 ・ 後ほど説明するが、今年度は地域公共交通計画の見直しや公共交通網の再編検討に向けた学区レベルの意見交換会を計6回実施している。 ・ 今後の方針として、「今後の公共交通網の再編に向け意見交換会を継続的に実施」としている。 ・ 次に9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」であるが、「新型コロナによる影響の回復後、バス利用者の伸び悩み・頭打ちが生じ、交通モードが地域の利用需要に見合っていない」「1人当たり運行経費の削減」という現状・課題を踏まえ、「各地域の需要や特性に合った、バスに限らない公共交通の運行も見据えた公共交通網の検討」や「利便性を確保しつつ、効率的な運行が可能な運行体系の検討」「継続的な利用促進と公共交通施策の周知による利用者の確保」をしていく必要があると考えている。 ・ また、対応方針として「地域特性や地域による需要の違いを踏まえた、市全体の公共交通網の再編検討」と「継続的な利用促進活動の推進と公共交通施策の周知」の2つを挙げている。 ・ 10ページ、11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ある。昨年度の第4回協議会でも報告させていただいたが、弥富市には前々回は4つ、前回も4つの意見をいただいていた。 ・ 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「市内在住の高校生を対象としたコミュニティバス運賃助成定期券交付事業について、この取組をきっかけにして、保護者の送迎からバスによる通学への移行が進み、公共交通の利用促進や保護者の負担軽減につながったことを評価」、2点目「無料お試し乗車券の配布による新規利用者の掘り起こしや75歳以上の高齢者に対する無料パスカ
--	--

	ードの配布など、継続的にバスの利用促進に資する取組を行っていることを確認」、3点目「公共交通網の再編に向けては、各施策との役割分担、広域移動を対象とした公共交通との接続など、連携を意識されながら検討を進められることを期待」、4点目「お試し無料乗車券の配布により新規利用者の獲得につながったが、その後もバスを利用するといった行動変容につながっているかの検証に取り組まれることを期待」とされており、基本的には今年度実施した取り組みによって対応できているため、来年度も今年度実施した取組内容を継続して実施していく予定である。 ・最後に、12ページの「6. 計画・評価の推進体制」であるが、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る。 ・推進体制については、今後も引き続き、“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としている。 ・以上で議題（2）令和6年度地域公共交通確保維持改善事業・事業（自己）評価についての説明を終わる。 ・ご審議のほど、よろしくお願いする。
山崎議長	・国庫補助金をいただいているということで、きちんと自分たちでその結果を評価して報告するということである。 ・ただいまの説明に関してご意見、質問があればいただきたい。
米澤委員 (公募委員)	・8ページ、今後の方針②「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公共交通施策の周知活動展開」というのは具体的にどんなことを言っているのか。きんちゃんバスをどうするかということを書いていくということなのか。
事務局	・令和6年度6回という数字が入っているが、こちらについては小学校区単位で説明させていただいた回数になる。 ・内容としては、東部ルート、北部ルートにおける社会実験を行ってきたいという計画の説明や、南部ルートにおけるルート再編についてご説明させていただくということで、そういった内容を今こういう形で進めていくという部分を地域の方に説明させていただきながら、ご意見、ご要望を賜る場にさせていただいている。
米澤委員 (公募委員)	・9ページにある「交通モード」というのは何か。きんちゃんバスやタクシーなどを言うのか。交通モードの意味がわからない。
事務局	・こちらはバス以外ということなので、タクシーや、新しい移動手段的なものを全般的に差している言葉である。
米澤委員 (公募委員)	・例えばタクシー、あるいは買い物サービスもきんちゃんバスを利用しているのか。
事務局	・公共交通という視点であると、タクシーやデマンド交通が当市には該当してくる。
米澤委員 (公募委員)	・「交通モードが地域の利用需要に合っていない」と書いてあるが、もう少し詳しく教えてほしい。きんちゃんバスとタクシーなどが地域の状況に合っていないということか。東部ルートは温泉が多い。買い物が多いのは北部とあるが、どのように具体的に合っていないのか。
事務局	・利用者に対して、きんちゃんバスのほうが利用者の需要とニーズが合っ

	ていない。要は利用者が少ないという形になっているという状況である。利用ニーズに合わせた運行時間帯と合致していない。
山崎議長	例えばバスのような形で時刻表があって同じところを回っているというのも1つのモードであるが、こういうモードの場合は一気にたくさんの人が同じ時間に動く場合のやり方である。あまり人が住んでいないところでバラバラに人が動く場合はデマンドという形で小さい車両を使って予約に応じて動く形が合っている。そういうことが実情とニーズ、需要と共有で少しずれているということを書いている。
米澤委員 (公募委員)	それが合っていないということで、デマンド交通がいいという話になってくるのか。
山崎議長	デマンド交通を検討していくということである。
米澤委員 (公募委員)	具体的にはきんちゃんバス以外はタクシーとデマンド交通ということか。
山崎議長	考えられるものとしてはそうである。デマンドのやり方の中でもささえあいのような形の福祉目的でのサービスもある。今あるものとしてはそのぐらいである。
米澤委員 (公募委員)	送迎バスを再評価という話が出てきたが、そういうものも交通モードの1つか。
山崎議長	- そうである。専門用語はわかりにくい。 - ほかにはよろしいか。 - なかなか計画どおりにいかずに未達成がいくつかある。目標3、4の収支関係のところ、運行経費削減と言いつつ、今どこも交通事業者にとっては経費を上げざるを得ない状況となっている。これを達成していくのは難しい状況である。そういう中で少しでも努力していく、利用者を増やしていくということを考えていかなければいけないということだと思う。 - こちらは運輸局に提出するものであるので、文言の修正、表現の仕方は支局の指導を受けながら提出していくことになる。細かいところは事務局にお任せするということがご了承ください。承認の方は挙手をお願いします。 (賛成者挙手) - 皆さんにご賛同いただいた。承認いただいたので、事務局で手続きを進めていただきたい。

4.議題

(2) 市内の公共交通網の再編方針について

山崎議長	- 市内の公共交通網の再編方針について、協議事項であるため、皆様からご意見をいただいた上で検討を進めていく。 - 資料2の説明をお願いします。
事務局 (村上)	○資料2説明 - 弥富市地域公共交通計画の位置づけに基づき、南部地域を中心に令和3年から計3回の社会実験運行を実施しながら、公共交通網の再編を検討してきた。 - 現在は南部地域での計3回の社会実験運行の結果や今年度実施している

	住民意見交換会の結果等を踏まえ、南部地域だけでなく、市内全体の公共交通網の再編案を検討しているところである。 ・市内の地理的な特性やきんちゃんバスの運行状況・利用状況等を踏まえ、市内を「南部地域」と「北部・東部地域」の2つに分け、公共交通網の再編方針を検討したので、説明させていただく。 ・2ページ、まず初めに「きんちゃんバスの運行状況と再編の前提条件」について説明する。 ・きんちゃんバスは市内を計5台の車両で運行しており、令和5年度の運行経費は約1億円である。また、収支率は5.2%、利用者1人あたりの運行経費は1,229円で、いずれも弥富市地域公共交通計画に記載の令和7年度までの目標値に近づいているものの、現時点で未達成である。 ・運行車両を増やして便数をさらに多くすることや、運行時間帯を延長するなど、きんちゃんバスの利便性を向上させ、使いやすい公共交通の実現が可能であるが、現状より多くの運行経費が必要となる。 ・また、市全体の財政状況等を考慮すると、現状より多い運行経費をかけることが難しい状況である。 ・そこで、市内全体の公共交通網の再編検討は、“現状の運行経費を維持したまま再編する”ことを前提とする。そのため、きんちゃんバスの運行本数の増加や運行時間帯の延長、新たな公共交通の導入を検討する際は、それにより増える運行経費を捻出するための方法を検討する。 ・3ページ、まずは「北部・東部地域」の再編方針についてである。 ・初めに再編の目的・着眼点について説明する。 ・きんちゃんバスの北部ルート・東部ルートは65歳以上の高齢者利用が全体の大半を占め、買い物や公共施設利用等、主に日中に移動する傾向がある目的が多い。 ・令和5年度の利用者数は北部ルートが26,409人、東部ルートが10,470人と南部ルートに比べて非常に少ない。1便あたりの利用者数は北部ルートが8.2人/便、東部ルートが7.4人/便で、利用状況と運行車両が見合っていない可能性がある。 ・こういったルートや地域による特性を踏まえ、「高齢者等のバス停までの移動が困難な方の移動手段を確保する」「日中の買い物や公共施設利用を目的とした移動の足を確保する」「現在のサービス水準（利便性等）を確保しつつ、効率的な運行サービスを確保する」という点を再編の目的・着眼点として捉え、再編方針を検討した。 ・4ページ、こちらは具体的な再編内容である。 ・前回までの協議会で協議・報告させていただいたとおり、南部地域でデマンド交通（チョイソコやとみ）を導入した第3期南部地域社会実験運行の結果から、デマンド交通は買い物・公共施設利用に多くの方に利用していただけていることがわかった。 ・また、デマンド交通は乗客8名程度のワゴン車を利用することが多く、北部・東部ルートの利用実績を踏まえると、デマンド交通の輸送力で北部・東部地域の公共交通需要をまかなえると考ええる。 ・これらのことと、再編の目的・着眼点を踏まえ、北部・東部地域ではデ
--	---

	マンド交通の導入を中心とした再編案を検討した。 ・現時点では北部・東部地域を一体的に捉えた、車両2台によるデマンド交通の運行を想定しており、きんちゃんバス運行は休止する予定である。 ・この再編によって「きんちゃんバスに比べ、自宅・目的地から停留所が近くなるため、バスを使って移動するのが困難だった高齢者でも1人で移動できる可能性」があることや、「車両や交通モードの変更により、運行経費の削減につながり、削減された分を当該地域の利便性の向上や南部地域での新たな施策の検討に活用できる可能性」がある。 ・5ページ、北部・東部地域の再編スケジュールである。 ・北部・東部地域では、デマンド交通の本格導入を目指し、令和7年度10月からデマンド交通を導入する社会実験を実施する。社会実験期間中はきんちゃんバスの運行を休止する。 ・社会実験開始までの主な流れとして、今回の協議会で運行案を提示・説明させていただき、協議を行う。 ・その後、次回の令和6年度第4回協議会で運行案を確定し、運行事業者の選定やデマンド停留所の設置箇所検討を行う。 ・そして、6月下旬に予定している令和7年度第1回協議会で運行内容の最終承認を行い、広報・周知をしながら令和7年10月から社会実験を実施する。 ・以上で北部・東部地域の再編方針の説明とさせていただく。 ・6ページ、南部地域の再編方針である。 ・北部・東部地域と同じく、まず再編の目的・着眼点を説明する。 ・南部地域を運行するきんちゃんバスの南部ルートは64歳以下の利用が全体の約60%を占め、特に高校生の利用割合が他のルートに比べて多い。また、通勤・通学の利用が多いことが特徴で、通勤・通学をする朝や、帰宅時間帯である夕方から夜にかけての時間帯で移動需要がある。 ・令和5年度の利用者数は42,358人で全体利用者の半数以上を占めており、主要ルートとなっている。また、1便あたりの利用者数は10.2人/便で、大量輸送の交通モードが適していると考えられる。 ・南部地域は大藤学区と栄南学区に分かれているが、地理的な関係から大藤学区と栄南学区で目的地に違いがある。 ・大藤学区は近鉄弥富駅方面が目的地になり、栄南学区は飛島・近鉄蟹江駅方面が目的地となりやすい傾向にある。 ・また、飛島公共交通バスの通勤・通学定期購入した弥富市民を確認したところ、令和6年1月～9月で51名おり、一定程度の需要があることがわかる。 ・さらに、南部地域は南北に長い地域であるうえに、現在の南部ルートは8の字運行をしているため、一周に約2時間かかっている。また8の字運行によって向かいたい方面と逆方向に進むことがある等、ルートの分かりにくさ・ややこしさがある。 ・こういったルートや地域による特性を踏まえ、「ルート・ダイヤの見直しはしつつも、きんちゃんバスの運行は維持する」「朝夕メインの通勤・通
--	---

	学需要と日中がメインの高齢者等のバス停までの移動が困難な方の需要で対象とする公共交通を棲み分け、複合的な公共交通網、つまり、きんちゃんバスと、きんちゃんバスを補完する公共交通を組み合わせた公共交通網を検討する」「大藤学区・栄南学区のそれぞれにとっての目的地の違いを考慮した公共交通網を検討する」「運行時間の短縮やルートの分かりやすさ等の利便性を向上させる」という点を再編の目的・着眼点として捉え、再編方針を検討した。 ・ 8 ページ、再編目的と着眼点に記載したとおり、南部地域ではきんちゃんバスときんちゃんバスを補完する交通施策による複合的な公共交通網の検討を目指す。そこで、きんちゃんバスの見直し案ときんちゃんバスを補完する交通施策案のそれぞれを検討した。 ・ まず、きんちゃんバスの見直し案である。 ・ 再編目的と着眼点を踏まえ、南部地域の再編案を 4 案検討した。 ・ ただし、4 案それぞれ単独で完結ではなく、時間帯によって異なる見直し案を採用する等、複数案を時間帯等によって使い分けることも検討している。 ・ 1 案目は「バス路線を 2 本化し、8 の字運行を廃止」する案である。 ・ 8 の字運行していたルートを東西の 2 本化にすることによって、運行時間の短縮が期待できる。 ・ また、8 の字運行はルートのわかりにくさがあったが、2 本化することでルートが単純になり、ややこしさが解消されることが期待できる。 ・ 9 ページ、2 案目は「南部ルートを単線化し急行便」にする案である。 ・ 運行時間が長いことの大きな要因になっている 8 の字運行を廃止し、ルートを単線化することによって、運行時間の短縮が期待できる。 ・ また、運行時間が短縮されるため、現行ダイヤよりも増便が可能となり、利便性の向上が期待できる。 ・ さらに、8 の字運行はルートのわかりにくさがあったが、単線化することでルートが単純になり、ややこしさが解消されることが期待できる。 ・ 10 ページ、3 案目は「大藤・栄南それぞれの地域の巡回バス」を運行する案である。 ・ この案については栄南学区内で飛島公共交通バスとの乗継連携が可能であることが前提で、今後導入を検討していくとなれば、飛島村や関係者との調整が必要である。 ・ 各地域を巡回する小回り運行にすることで、各地域の目的地、つまり、大藤学区では近鉄弥富方面、栄南学区では近鉄蟹江方面に短時間で着けるようになることが期待できる。 ・ また、栄南学区内での飛島バスとの乗継強化により、近鉄蟹江駅へのアクセス向上が期待できる。 ・ 11 ページ、4 案目は「栄南学区を運行しているルートを廃止」する案である。 ・ 栄南学区のきんちゃんバスの運行廃止により、栄南学区一帯が公共交通空白地となってしまうため、公共交通空白地をカバーする新たな移動手
--	--

	段等の導入が前提となる。 ・大藤学区の運行のみとすることで、大藤地域の利用者が目的地、つまり近鉄弥富方面に短時間で着けるようになることが期待できる。 ・また、現在車両を2台で運行しているが、1台での運行が可能であれば、大幅な運行経費の削減につながることを期待できるため、削減された経費を栄南地域の移動手段確保や市全体の交通再編に活用できる。 ・きんちゃんバスの見直し案の説明は以上である。 ・続いて、12ページ、2案や4案で交通空白となるエリアに対してきんちゃんバスを補完する交通施策の案である。 ・全国の交通施策事例を参考に、弥富市の地域特性に合った施策を2案検討している。 ・1つ目は、エリアタクシーや自治体ライドシェア、タクシー券の配布など、タクシーを活用した交通施策である。 ・本市に隣接する飛島村では村内指定の停留所から海南病院までの間を運行するエリアタクシーを導入している。片道運賃は大人500円、小人250円で、実車賃と運賃の差額分を飛島村が運行事業者負担する体系になっている。 ・本市においても特定の地域から特定の目的地までの移動をエリアタクシーで補完することを検討している。 ・また、近年、社会情勢の変化や法改正等により交通空白地の解消を目的として、自治体や非営利団体が主体となって運行する「自治体ライドシェア」が全国的に取り組まれつつある。 ・県内では犬山市が導入しており、近年の法改正で交通空白地に時間帯の考え方が追加されたことを受け、岐阜バスが減便となった時間帯を「交通空白地(時間帯)」と指定し、導入している。 ・13ページ、2つ目はIKEAの従業員シャトルバスとの連携である。 ・本市南部の臨海地域にIKEAの物流センターがあり、近鉄蟹江駅とIKEAを結ぶ従業員シャトルバスが運行している。 ・従業員シャトルバスの1日の運行本数は朝便2本、夕便3本の計5本で、また、マイクロバスで運行している。 ・本市南部の栄南学区では飛島・蟹江方面が日常生活の目的地になりやすいという潜在的な需要があるものの、飛島・蟹江方面への公共交通の利便性が悪いという課題があり、IKEAの従業員シャトルバスとの連携が可能であれば、移動手段の選択肢が増える可能性がある。 ・企業と自治体が連携した全国的な事例として、静岡県湖西市の事例がある。湖西市では市内企業が運行する従業員用シャトルバスに市民が料金を払って乗車ができるようにしている。 ・ただ、本市の場合、隣接する飛島村で地域間幹線系統である飛島公共交通バスが南北にIKEAの従業員バスと並行して運行しており、IKEAと連携した場合に競合路線となりうる可能性がある。 ・そこで、今後はIKEAや運輸支局、周辺自治体等の関係者と十分に調整し、従業員シャトルバスとの連携可能性について検討していく必要がある。
--	---

	現在、担当者レベルではあるが、IKEA と 2 回程度意見交換をさせていただいており、連携可能性について検討を進めている。 ・ きんちゃんバスを補完する交通施策案の説明は以上となる。 ・ 続いて、14 ページ、南部地域の再編スケジュールである。 ・ 令和 7 年 10 月からの新たなきんちゃんバスルートでの本格運行に向け、関係者との調整や住民周知、現地準備等を進めていく。 ・ 本格再編までの主な流れとして、今回の協議会で運行案を提示・説明させていただき、協議を行う。 ・ その後、今回ご協議いただいた案を大藤・栄南学区で説明・意見聴取をし、次回の令和 6 年度第 4 回協議会で運行案を確定し、道路管理者や運行事業者等との現地確認や、関係者と調整し、運賃部会等を開催する。 ・ そして、6 月下旬に予定している令和 7 年度第 1 回協議会で運行内容の最終承認を行い、時刻表等を作成し、広報・周知をしながら令和 7 年 10 月から本格再編をする。 ・ また、利用者アンケートや住民意見交換会での住民意向を踏まえ、令和 7 年 10 月からの本格運行開始に併せて実験的な夜便の追加をしていく。 ・ 以上で市内の公共交通網の再編方針に関する説明を終わる。
山崎議長	・ 北部・東部地域でデマンドの実証実験を実施するということである。南部も合わせて実験として実施する。 ・ 南部に関しては案が 4 つ示された上で、面的に見たときにサービスが狭くなるイメージなのか。それを補完するのか、あるいは移動のニーズ要望に合わせて補完的な路線を引いていく、そういう案をお示しいただいた。 ・ ご意見、ご質問があればお願いします。 ・ 今日はまだ確定する必要はない。今日自由に意見をいただき、さらに案を練り、最終的に今年度 3 月には確定したいということか。
事務局	・ 4 案の中からどれにしていこうかを固めていきたいと考えている。
山崎議長	・ 最終的に運行内容の承認を受けるのは来年 6 月の協議会ということである。
小林委員 (弥富市女性の会)	・ 私は北部の弥生小学校区に住んでいる。うちの地区では全くバスは通らない。北部と東部のルートはデマンドがいいと思う。南部は大藤学区からは直通的なきんちゃんバスを走らせて、栄南学区の方は高校生が多いということで、ここから今でも通学というのはちょっと無理があるように思う。北部と東部の場合は自転車通学で駅まで来られるので、南部地区の栄南学区の検討を十分に行い、北部と東部はデマンドがよいと思う。駅と買い物と病院に行く方が昼間の時間帯は多い。高校生は自転車で駅まで行けるので、そういう形でよいと思う。
山崎議長	・ コメントとしていただく。事務局の方針に賛同していただいているということである。 ・ ほかにいかがか。
安藤市長	・ 南部ルートの 4 案について、解消できる課題と書いてあるが、デメリットは何かあるのか。
山崎議長	・ 私も見ていて、メリットしか書いていないと思った。デメリットが何も

	書かれていない。 ・パッと見て考えられることはあるか。
事務局	・4案では、臨海部の移動手段をどう確保していくかという課題が出てくる。バスについては、大藤のところで止めずという形であるが、臨海部のほうのニーズもきちんと把握した上で、大藤のルートから急行便のような形で臨海部へ送る形も必要になってくるというのが1つの課題である。 ・また、補完する移動手段についても、どういったものを導入していくべきかという中で、タクシーという移動手段を確保していかなければいけないというところであるが、現実問題、弥富駅にタクシーがほとんどいないということで苦情がかなり寄せられている。車両の確保も課題の1つとして考えている。
山崎議長	・できればそれぞれの案に対し、メリット、デメリットを示されているとよい。 ・第1案は2本化するのはよいが、今の運行経費の中で何とかやりたいということになると、やれるのか。 ・第2案は、木曽岬との境界のほう、今まで走っていたところの方々が全くなくなってしまう。そこがデメリットになってくる。 ・第3案は、弥富の駅に出るのに乗り換えが必要になってしまう。そのデメリットをカバーするために補完的なものや飛島との連携を強化していかなければならないという新たな課題が出てくるということになる。 ・第4案は、南部の臨海工業地域の施設に対応できない。それに対して飛島バスとの連携、補足的な手段、従業員バスの連携などをやっていかなければいけないという課題になってくる。 ・気になるところがあればご意見をお願いしたい。
米澤委員 (公募委員)	・補完する交通施策が2つ出ているが、これはどの程度その可能性が高いのか。交渉によってはうまくいかない場合がある。このあたりがどの程度可能性があるのかによって、4案のうち、それは捨てるわけである。補完手段というのは何案に関係するのか。4案と2案か。
山崎議長	・私は例えばそう取れるという話をしただけである。 ・補完するというのは、今事務局としては明確にこの4案に結びつけているわけではない。
事務局	・そうである。
米澤委員 (公募委員)	・これが補完する手段というのはどの程度勝算があるのかまだわからないのか。
事務局	・補完する手段として、12ページのような形で、飛島村で実証しているエリアタクシーや、犬山市で導入が始まっている自治体ライドシェア、本市でも既にしているタクシー利用助成券の配布、13ページのIKEAの従業員シャトルバスとの連携という形になっているが、IKEAの従業員シャトルバスについてはハードルが高い。可能性としてはこれが一番低い状況である。 ・エリアタクシーについては飛島村で実証をやっており、飛島村から弥富市内にある海南病院という形になっている。地理的な環境も似ている形になるので、4案であれば栄南学区というエリアの中でのエリアタクシ

	一導入の可能性は非常に高い。ここについては、近鉄タクシーやシバタタクシーとの協力関係の中で進めていく形になる。導入するというご相談をさせていただいたときにはご協力をいただきやすいのではないかと考えている。 ・自治体ライドシェアについては、まだ制度的に事例がない状況である。タクシー事業者とご相談しながら進めていく状況になると思っている。
山崎議長	・ほかにいかがか。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	・再編の方針を見るとわかるが、非常に大きな課題がたくさんある中で、南部ルートと北部・東部を分けて考えるというのは一見合理的な話だと理解できるが、注意していただきたいのは、沿線住民の方、利用者をしっかり把握していただくということと、その方々が本当に乗るのかということはその方々にコミットメントしていただかないといけない。よくある話として、あれがいい、これがいい、バス停はここがいいと言っても、現実に乗らないというケースが相当にある。費用を抑えながら、1人当たりの運行経費を削減していこうとなれば、人数を増やすしか方法がない。利便性を確保するしか方法がない。これは当たり前の話である。皆さんが何を望んでいるのかということと、それをすべて丸飲みすると、今度はかえって不便なのができ上がってしまうということも十分考えられる。南部地域の話と北部・東部ルートの話は住民の意見をよく聞くということがプロセスの中にもあるが、そこでしっかりと意見収集を図っていただきたい。 ・もう1つ、運行する事業者の問題でもあるが、昨今の物価高やドライバーの不足で、運行事業者としてもそれなりの収益を上げていかないとドライバーの確保もできない。こういう問題があるわけである。その辺については運行事業者とよく話をしていただくことが必ず必要になると思う。規定の運行時間の中で解決できない問題というのがあるのかないのかということ、これは交通事業者でなければわからない。そこをしっかりと把握していただくことが必要である。 ・住民の意見、要望をしっかり聞くということは当然必要であるが、対応しきれない意見、要望も当然出てくるかもしれない。そういったことを運行事業者とよく調整していただくことがまずもって必要である。必要であるならば住民意見交換の中に運行事業者も参加していただき、それぞれの事業者の問題点を把握していただいた中でどういうサービスがバスならできる、タクシーならできる、こういうことをしっかりと住民の皆さんに理解していただくことが何より一番大事である。市はそれをどうやって施策として反映していくのかということにご尽力いただきたい。 ・メリット、デメリットの話があったが、12ページの自治体ライドシェアという言葉は聞いたことがあるかもしれないが、何のことかさっぱりわからないというのが実態ではないか。これは公共交通事業者のドライバー不足、特にタクシーのドライバー不足ということが全国的に言われている。この地域でも津島市が1社廃業している。あま市でも1社廃業している。タクシーの廃業が増えれば増えるほど、地域の皆さんの足が不便になるのは当然の話だと思う。 ・そういう状況の中で国はということを今考えているか。これは運輸支局さんから詳しいことは説明いただければよいのだが、交通空白を解消

	しようということで、国土交通大臣が筆頭となって空白地を埋める本部を作って、それに各地方の運輸局長さんも入る中で、運輸支局が中心となって地域のいろいろな御用聞きをしていき、最終的な方策をまとめる、こういう大きな方針のもとで、自家用車を活用した住民の足を確保する、こういうことが今問題提起をされている。これはタクシーの運転者がいないということが大前提になってくるが、現実にはタクシーがそういった役割を果たせないのであるならばそういう施策もよいということで、これは大昔から制度的にはあった。 ・そういう中で、今度はタクシー事業者がきちんとした運行管理、配車の手配をやることによって安全・安心な自家用車を活用していこう。 ・そこに大きな課題が1つある。タクシーと同様にドライバーのなり手をどうやって確保するのか。これは弥富市が主体となって地域の住民の方に参加協力を呼び掛けていく中で地域の皆さんのご協力をいただく。完全ボランティアではない。国も一定の金額までは報酬として支払い可能ということも言っている。さらには、今小松市や富山県南砺市はタクシーと自家用車の自治体ライドシェアを共同配送可能、こういう仕組みもできつつある。当然タクシーと自家用車のライドシェア。
山崎議長	・多田さん、ちょっと長いかもしれない。今それを詰め込んでいただいても・・・。
多田委員 (名古屋タクシー協会)	・そういうことをしっかりと皆さん方が理解していただくことだと思う。そこは市の担当の方から情報を仕入れるなりしていただければ結構だと思う。
山崎議長	・今のご意見で大事だったのは、住民の方々に説明会をやっていくのはいいが、きちんと見極めなければいけない。 ・それから、事業者の話をまず聞いていくことが大事だと思う。本当にそれができるのかということである。 ・公共ライドシェアと自治体ライドシェアは同じか。どちらの言い方が正しいのか。
深谷委員	・自治体ライドシェアと言っていることが多い。
山崎議長	・自治体ライドシェアというのは、Uberのように、日本ではやっていないが、一般の人が配車して運ぶ。日本では白タクという違反行為だったが、日本でもできるようになる。ただし、それはタクシー事業者の管理のもとにタクシー事業者がやっていくということがまず導入された。 ・その後、自治体ライドシェアというのは、今までもあった自家用有償運送、自家用車で白ナンバーの車で人を運ぶ。タクシードライバーではない、二種免許を持っていない人が運んでいいということになった。それが自治体ライドシェアである。こういうことも活用していかなければいけないという流れになってきているということを皆さんに理解していただきたいということである。 ・今の多田さんからの問題提起も含めて、ほかにご意見、ご質問があればお願いします。
深谷委員 (愛知運輸支局)	・東部ルートデマンド交通について、デマンド交通を取り入れるとなると既存交通への影響を考えなければならないということで、既に弥富市で構築されている公共交通に影響があるかどうかの調査を十分にしたい。特にタクシーと鉄道が大きく影響があると思う。そちらと

	の事業者調整が必要である。お話を聞いていると、デマンドありきで動いているように聞こえるが、どの辺まで調整がついているのか教えていただきたい。
事務局	・逆に質問させていただくが、影響というのはどういうことを指しているのか。
深谷委員 (愛知運輸支局)	・既にある公共交通に市が実施主体となるデマンド交通をやっていくことが、民間が主体でやっている事業、民業を圧迫するような取り組みはあまり賛同できない。事業者間調整はどの程度されているのかという質問である。
事務局	・鉄道事業者等についてはまだ全然調整に入っていない。 ・タクシーについてはこれからである。近鉄タクシーをはじめ、運行主体を担っていただく方についてはこれから説明会等を開催し、プロポーザルを経て決定していく形になる。まだ具体的な説明は行っていない。
深谷委員 (愛知運輸支局)	・デマンド運行を実施するに当たっては、既存の弥富市に根づいている公共交通に大きく影響を与える場合には慎重にやっていく必要がある。それについての意見になる。
事務局	・これについては、まず支局さんとコミュニケーションを取りながら、順番にどういったことが必要か確認させていただきながら進めさせていただく。ご指導をよろしく願いたい。
山崎議長	・多田さんの話もあって、タクシー事業者と直接早めに話をしていくほうがよい。タクシー協会としては多田さんがここに来ていただいているが、事業者とである。 ・ほかにはどうか。
小林委員 (愛知県バス協会)	・東部地区と北部地区はデマンド交通に移行されるということで、これはその方向に進んでいると思うが、先ほどの説明の中で、北部・東部地域は高齢者が多いという話であったが、例えばデマンドになると通勤・通学には使うことができなくなる。毎日毎日利用するわけにもいかないので使うことができないと思う。弥富市では高校生の定期券に対してコミュニティバスを使う方に無料の助成措置を取られていると思う。申請が61件、2649人の方が助成を受け取られるということであるが、これは全部南部地区の方か。北部・東部地区の方もいるのなら、その方はデマンドに切り替えた場合は利用できないということになる。市の考え方をお聞きしたい。
事務局	・定期利用者の状況としては、多くは南部ルートになるが、若干名、東部ルート、北部ルートの学生もいる。 ・バスについては、南部ルートが多いというのは朝の便を運行しているということで、行きも帰りも高校生が使っていただけるということが実態であると認識している。 ・デマンド交通を入れた際には、ここの部分の料金についても検討課題の1つになっている。
山崎議長	・今いくつか出している南部ルートの案では、北のほうでは総合福祉センターまで行くようなルートになっている。北のほうに住んでいる方は、例えば総合福祉センターまで自転車で行って、そこからバスに乗る。 ・現状の北部ルートや東部ルートでも高校生の通学にはほぼ使われていない状況ということか。
事務局	・ゼロではないが、定期の無料乗車券の申請は、弥生学区や十四山地区で

	申請をいただいている。テストの期間中や、そういった時間帯であれば使えるというような利用の仕方をしていただいている。
山崎議長	・デマンドにしたとき、例えば朝早い時間に高校生が使いたいとなったときは使えるようにしておくべきかというところも検討するべきところか。ゼロではない。
事務局	・東部、北部ではデマンド交通の社会実験を行っていく際には、その料金体系をどうしていくかは課題となる。 ・南部ルートで行ったデマンドの社会実験の際も1乗車400円という金額の提示をさせていただいた。料金が高いのではないかというのは現時点で説明会、意見交換会をさせていただく際に出ている課題である。料金体系も皆さんのご意見を聞きながら、高齢者料金や子ども料金、学生料金の設定などもしながらというところも踏まえて全体的な意見の中で料金を検討していきたいと考えている。
山崎議長	・山間部や山村部はデマンドで通学対応させていることはあるが、都市部では難しいのではないか。 ・ほかにいかがか。よろしいか。 ・今日いただいた意見を踏まえて、事務局でさらにこの案を進め、皆さんに納得していただけるような案の絞り込みをしていただきたい。 ・次の議題に移る。

4.議題

(3) 無料お試し乗車券の配布結果について

山崎議長	・ここからは報告事項である。無料お試し乗車券の配布結果について、資料3の説明をお願いします。
事務局 (村上)	○資料3説明 ・1ページ、無料お試し乗車券の概要である。 ・きんちゃんバスに乗ったことのない人が、一度の利用経験を通じて持続的に利用する契機となることを期待し、平成23年度以降、毎年無料お試し乗車券を全戸配布している。 ・また、小学生への配布と愛知黎明高校への配布も別途実施している。 ・令和5年10月からの運賃改定で小学生の運賃が無料になり、無料お試し乗車券の利用対象から外れたが、親子での外出促進ということで、小学生から保護者に無料お試し乗車券が渡るよう、小学校にも別途配布させていただいた。 ・無料お試し乗車券には、きんちゃんバスの必要性や回数券等の販売情報を記載するとともに、アンケートへの回答を条件として利用可能としている。 ・今回実施した際のおもて面・うら面のデザインは記載のとおりである。 ・2ページ、令和6年度の配布結果である。 ・令和5年10月1日の運賃改定で小中学生の運賃が無料になり、小中学生が利用対象から外れたが、今年度の無料お試し乗車券の利用枚数は1,000枚で、前年度と同程度となる。 ・3ページにはこれまでの無料お試し乗車券の実績を載せている。参考までにご確認いただきたい。

	・4 ページ、アンケートの結果である。 ・年齢層は「15～64 歳（高校生除く）」が 47.3%と最も多く、次いで「高校生」が 29.3%となっている。 ・また、昨年度と比較すると「高校生」の利用に大幅な増加が見られ、「15～64 歳（高校生除く）」「65～74 歳」の利用割合が減少している。 ・「高校生」の利用が大幅に増加した理由として、今年度は昨年度と異なり、愛知黎明高校の学生に無料お試し乗車券を配布していることが考えらる。 ・続いて、今回の無料お試し乗車券の利用回数であるが、「1 回目（初めて）」が 35.1%と最も多く、昨年度と比較しても多い。 ・5 ページ、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である。 ・これまでにきんちゃんバスを利用したことが「ない」人は 12.3%となっており、昨年度より少ない。 ・これまでにきんちゃんバスを利用したことが「ない」人のうち、今回の無料お試し乗車券により、初めてきんちゃんバスを利用した人、つまり新規利用者は 78 人である。 ・また、昨年度に比べ、「高校生」の新規利用者の割合が増加している。 ・6 ページ、クルマの運転免許の保有状況であるが、昨年と同様の傾向が見られる。 ・7 ページ、まず、利用目的について、昨年度は「買い物・外食・旅行・遊びなどのお出かけ」が全体の半数程度を占めていたが、今年度は「学校・塾・習い事などの通学、通勤」が 39.9%と最も多く、昨年度と比較しても多くなっている。 ・この要因として、愛知黎明高校に無料お試し乗車券を配布したことによって、「高校生」の利用者割合が増加したことが考えられる。 ・今後の利用意向について、回答した全員の中で「利用したいと思う」が 92.0%であった。 ・また、新規利用者は「利用したいと思う」が 97.4%で、回答した全員の結果に比べて多く、新規利用者からの利用意向が高いことがわかる。 ・以上で、無料お試し乗車券の配布結果についての説明を終わる。
山崎議長	・無料お試し乗車券の配布結果についてご意見、ご質問はあるか。 ・黎明高校で配っていただいたということで、高校生の利用が増えているということである。 ・無料お試し乗車券は継続して続けている。10 年以上やっているが、毎年こういう形でアンケートに記入してもらおうということで、新規利用者がこれだけいたということの評価しようとしているということである。 ・よろしいだろうか。次の話題に進む。

4.議題

(4) 利用者アンケート調査について

山崎議長	・利用者アンケート調査について、資料 4 の説明をお願いする。
------	---------------------------------

事務局 (村上)	○資料 4 説明 ・ 1 ページ目、令和 6 年度第 1 回の協議会で利用者アンケート調査の内容について協議いただいたが、9 月 11 日（水）～9 月 25 日（水）の 2 週間、利用者アンケートを実施し、集計が完了したので報告させていただく。 ・ 調査対象はきんちゃんバス南部・東部・北部ルートの利用者である。 ・ 調査目的は大きく 2 つあり、「地域公共交通計画の見直しにおける現況・課題整理に必要なきんちゃんバス利用者の利用状況・今後の利用意向等を把握する」とことと「きんちゃんバス利用者が今後の公共交通のあり方について、どう考えているかを把握することで、市全体の公共交通網の再編検討の参考にする」ということである。 ・ 期間内に 295 通配布した結果、149 通の回答があり、回収率としては 50.5%であった。 ・ 2 ページから 4 ページに実際の案内文や調査票を付けている。参考までにご確認いただきたい。 ・ 5 ページ、調査結果であるが、属性は、性別について、「女性」が 67.1%と男性に比べて女性の比率が高い。 ・ 年齢について、「75 歳以上」が 61.1%と最も多く、「65 歳以上」を合わせると 74.5%が高齢者となっている。 ・ 運転免許の有無について、「これまで持ったことがない」が 38.3%、「返納した」が 38.3%とそれぞれ 4 割弱であった。 ・ 6 ページ、利用ルートについて、「北部ルート」が 61.7%と最も多く、44.3%の人は複数ルートを利用している。 ・ 続いて、利用頻度について、「週に 3～4 日」が 33.6%と最も多くなっており、利用頻度の高い「週に 1 回以上」の利用でまとめると 79.2%となる。 ・ 週 1 回以上の利用者で見ると昨年度と同様の傾向となるが、「週に 5 日以上」の利用者の割合は 1 割程度の減少が見られる。 ・ 7 ページ、利用目的について、「買い物」が 63.8%と最も多く、次いで「通院」や「公共施設への用事・利用」が 4 割～5 割を占めている。 ・ 続いてバスの利用年数について、この項目は今回初めて確認した内容である。利用年数は 3～5 年が 29.5%と最も多く、次いで 10 年以上が 22.1%、6～9 年が 22.8%と長期的に利用されている様子がうかがえる。 ・ 8 ページ、まず、きんちゃんバスを利用するようになったきっかけであるが、「広報・公告（HP も含む）」が 18.0%、「免許返納」が 17.3%、「バス停が近くにできたから」が 16.5%、この 3 つがほぼ同率で多くなっている。 ・ 特に「免許返納」は 2 割近くに上るほか、その他の記述において「車に乗る人がいなくなったため」「歩くのが大変だから」「通院のため」等、必要性の高さがうかがえる回答が多い。 ・ 続いて、「無料お試し乗車券」の利用状況であるが、「利用したことがあり、無料お試し乗車券以前からきんちゃんバスを利用している」が
---------------------	---

	46.6%と約半数を占めている。 - 資料には特筆できていないが、「利用したことがあり、無料お試し乗車券をきっかけにきんちゃんバスを利用している」と回答した人が20名おり、無料お試し乗車券で新規利用したのちの継続利用が一定数あることがうかがえる。 9ページ、お得な「回数券」や「定期券」、「シルバーパス」の利用状況について、「無料で乗車できる（75歳以上）」が51.7%と最も多い。 - 昨年度と比較すると「回数券を利用している」「定期券を利用している」が約1割減り、「いずれも利用していない（現金で支払い）」が18.4%、「シルバーパスを利用している」が11.6%と増加している。 10ページ、11ページはきんちゃんバスの満足度と重要度であるが、これらを1つの図で示したものが12ページである。 - ここにおいて2つの指標は満足度と重要度である。今回注力すべき項目は、重要度が高いにもかかわらず、つまり利用者から求められているにも関わらず、満足度が低い項目である。よって、満足度が低く、重要度が高い左上の四角内に注目する。 - 図を見ると「運行ルート・所要時間」や「運行本数」、「運行している曜日」等、運行内容に関する項目の満足度が低く、重要度が高いことがわかる。逆に、「運転手の対応」は満足度も重要度も高い項目となっている。 13ページ、昨年と比べた場合のきんちゃんバスの利用頻度であるが、「変わらない」が45.6%と最も多く、「とても増えた」「やや増えた」を合わせた「増えた」と回答した利用者も36.3%と多い一方で、「やや減った」や「とても減った」は合わせて4.7%と少なくなっている。 - 続いて、きんちゃんバスの利用しづらい・改善してほしいと思うところについて、「日曜日や祝日も運行してほしい」が53.7%と最も多く、次いで「便数を増やしてほしい」が51.6%と多く、増便を望む声が目立つ。 14ページ、きんちゃんバスを利用する際に7施設の駐輪場の利用状況であるが、「利用できることを知っていたが、利用したことはない」が38.3%と最も多くなっており、昨年度と比較すると「利用できることを知らなかった」が5.5%減少している。 - 続いて、きんちゃんバスの乗り継ぎについて、飛島公共交通バス蟹江線との乗り継ぎ利用状況であるが、「乗り継ぎができることを知っているが、乗り継ぎをしたことがない」が40.3%と最も多く、「乗り継ぎをしたことがある」は0.7%であった。 15ページ、南部ルートに飛島公共交通バス蟹江線との乗り継ぎバス停が必要かどうかについて、「必要」「あれば利用したい」は合わせて31.7%、「必要ない」が27.7%となっている。 - また、乗り継ぎではなく、蟹江駅まで直接乗り入れるバスが必要かどうかについて、「必要」「あれば利用したい」は合わせて46.3%と半数近くを占め、乗り継ぎ利用より必要とされていることがわかる。 - さらに、南部ルートに木曽岬町自主運行バスとの乗り継ぎバス停が必要かどうかについて、「必要」「あれば利用したい」は合わせて35.5%、「必要ない」が27.5%となっており、飛島公共交通バスとの乗継と同程度の結果となる。
--	---

	・ 16 ページ、アンケートを受け取った日の行動についてである。 ・ アンケートを受け取ったバスから他の交通機関への乗り継ぎについて、電車へ乗り継いでいる利用者が 45%と半数近くを占めている。 ・ 行き・帰りの往復利用について、「往復で利用」が 56.1%と半数以上が利用している。 ・ また、往復で利用しなかった理由は「「行き」または「帰り」に利用したい時間帯にバスが走っていないため」が 65.6%と 1 番多い。 ・ 17 ページ、アンケートを受け取ったバスの代わりに利用した交通手段、移動手段について、「自動車(家族等の送迎)」が多く 30.0%、次いで「タクシー」が 26.7%と多くなっている。 ・ 続いて、今後のきんちゃんバスの運行について、運行費用と利便性のバランスは、「市の公的負担は現状のままで、運行の効率化や路線の見直しなどを行いサービスの向上を図るべき」が 22.2%と最も多く、「市の公的負担は現状のままで、現在と同様の公共交通サービスを維持していくべき」も多くなっており、公的負担は現状のままで良いと考えている人が多い。 ・ 以上で、説明を終わる。
山崎議長	・ 利用者アンケート調査について、ご意見、ご質問はあるか。
柿内委員 (名古屋港西部 臨海部地帯企業 連絡協議会)	・ 南部ルートはこのエリアは栄南学区に入るのだろうが、学区や町内会の会議には出られないので、できれば企業連絡協議会に説明をいただきたい。 ・ 特に弥富地区の企業連絡協議会はほとんどの企業が網羅されているので、役員等に説明いただければ、短期間で意向調査や反応が出るエリアである。ぜひそのような場を作っていただき、場合によっては、このエリアの従業員はほとんど車だろうから、合理化できるところも出てくるかもしれない。またタクシーの活用等が可能などところもあるかもしれない。きんちゃんバス南部ルートの合理化のためにも協力していきたい。ぜひそのようなご配慮をいただきたい。
山崎議長	・ 今報告があったのはバス利用者のアンケートであるが、企業の方々の意向を確認していくことに協力していただけるということである。 ・ 従業員の方とか企業へのヒアリングはやっていくということによいか。
事務局	・ ご提案いただいた形で、そういった場を一緒になって設けさせていただき、ご意見を賜りたいと思っている。よろしくお願いします。
山崎議長	・ ほかによいか。 ・ この資料はアンケートの結果をざっと示されている。深い考察まではしていない状況ということである。今後、計画の改善、あるいは改善のためのバックデータとしていく。次期計画を見越して整理していくということによいか。
事務局	・ 計画年度が来年 7 年度は最終年になってくる。計画のバックデータ、基礎資料とさせていただく。後半で、南部ルートの公共交通のほうで蟹江線との乗り継ぎ、蟹江までの乗り入れ、また木曽岬町との連携の部分もある。ルート再編についても活用したいと思っている。
山崎議長	・ よろしいだろうか。 ・ 次に進む。

4.議題

(5) 利用者乗降調査について

山崎議長	・利用者乗降調査について、資料の説明をお願いします。
事務局 (村上)	○資料 5 説明 ・令和 6 年度第 1 回の協議会で利用者乗降調査の内容について協議いただいたが、9 月 4 日～9 月 11 日の 1 週間、調査を実施し、集計が完了したので報告させていただく。 ・利用者乗降調査の実施概要は 1 ページに記載のとおりである。 ・調査対象はきんちゃんバス南部・東部・北部ルートの利用者で、どのバス停で乗車し、どのバス停で降車したか等、きんちゃんバスの詳細な利用状況を把握するために実施した。 ・1 週間で合計 1,720 枚を配布し、1,675 枚の回収があったため、回収率は 97%である。 ・実際の調査票は 2 ページに記載のとおりである。 ・3 ページ、まず利用者属性について、65 歳以上の高齢者の割合は 54%で、ルート別に見ると、北部ルートで 65 歳以上の高齢者が約 8 割、東部ルートでも約 6 割と多くなっており、南部ルートは約 3 割と他ルートと比較すると少なくなっている。 ・高校生以下の利用のほとんどが南部ルートとなっている。 ・4 ページ、利用目的は、「買い物」が 26.4%最も多く、次いで「通学・習い事」が 19.9%の順となっている。 ・ルート別に見ると、北部ルートでは「買い物」、東部ルートでは「公共施設利用」が多く、南部ルートでは「通勤・仕事」「通学・習い事」が多くなっている。 ・5 ページ、バス相互の乗り継ぎについて、鉄道との乗り継ぎが多く、特に南部ルートから鉄道への乗り継ぎが多い。 ・きんちゃんバスの各ルート間での乗り継ぎは 1 週間で 8 人である。 ・飛島公共交通バスとの乗り継ぎはなかったが、木曽岬町自主運行バスとの乗り継ぎは 1 週間に 6 人いた。 ・6 ページ、バス停間の移動について、最も移動件数が多いのは、愛知黎明高校から近い「杉本クリニック」から「近鉄弥富駅南口」への移動で、1 週間に 73 件あった。令和元年度の実績では 1 週間に 16 件であったので、非常に多くなっていることがわかる。 ・南部ルートでは、「近鉄弥富駅南口」「愛知黎明高校」「杉本クリニック」間の移動が多く、北部では「弥富市役所」「佐古木駅」「イオンタウン」を発着とした移動が多くなっている。また東部では「鮫ヶ地」「十四山総合福祉センター」間の移動が多くなっている。 ・7 ページ、バス停別乗降者数について、「近鉄弥富駅南口」の乗降者数が最も多く、1 週間で乗車 288 件、降車 394 件となっている。次いで、「イオンタウン」「弥富市役所」「海南病院」「総合福祉センター」の順で多くなっている。 ・以上で利用者乗降調査についての説明を終わる。

山崎議長	・この調査は実際に乗った方がどこで乗ってどこで降りたのかを調査している。 ・ご意見、ご質問があればお願いします。 ・高齢者の方、65歳以上であると半数以上が高齢者ということである。 ・ルート別で見ると、北部・東部は高齢者が多く、南部は若い方、通勤・通学の方が比較的多くなっているという結果である。 ・民生・児童委員の後藤さん、この調査を見られて思うことはあるか。
後藤委員 (民生・児童委員協議会)	・私は東部に住んでいる。バスの本数があまりない。ほかの地区ではたくさん乗車されているということがわかっていなかった。 ・この役になってから気にしてバス停を見るようになったが、高校生が待っていたり、通勤の方がいたり、ほかのところでは利用されていることはわかったが、このアンケートのとおり、私たちのほうの地区はあまり利用されていないのが現状だと感じた。
山崎議長	・こういった状況を踏まえてデマンドを1度実験してみようという流れである。
後藤委員 (民生・児童委員協議会)	・そのことを高齢者の方にお話ししたところ、タクシーは高いのでデマンドがあればありがたいという話も聞いた。 ・ただ、お風呂に行かれる方は毎回400円使わなければいけないのかとか、疑問の点もある。 ・私はまだ2回目なので十分理解できていないのでなかなか意見が言えない。発言を控えさせていただいた。
山崎議長	・ぜひ積極的に意見をいただきたい。 ・高齢者の方が400円という料金に対して少し高いということである。そういう意見も寄せていただければ、事務局で検討していくことになると思う。 ・よろしいだろうか。利用者乗降調査、アンケート調査も大事に使って、計画策定、改変の根拠としていただきたい。

4.議題

(6) 住民意見交換会について

山崎議長	・住民意見交換会について、資料6の説明をお願いします。
事務局 (村上)	○資料6説明 ・令和6年度第1回の協議会で住民意見交換会の内容について協議したが、9月から11月にかけて住民意見交換会を開催したので、状況を報告する。 ・1ページ、住民意見交換会を開催する目的として大きく2つあり、各地域の日常的な移動や公共交通に関する問題点のほか、意向等を把握し、弥富市地域公共交通計画見直しの基礎資料とすることと、市民の公共交通の利用状況や今後の利用意向等を把握することで今後の市内公共交通のあり方を検討する基礎資料とする。 ・続いて実施概要について、9月から10月にかけて、学区単位で各自治会の区長・区長補助員との意見交換を実施した。 ・10月から1月までの予定であるが、カフェサロンなど自治会単位で現在の公共交通利用者や今後公共交通を利用する可能性がある方との意見交

	換会を開催する。 ・現時点の開催状況は表の下部に記載しているとおりで、各回多くの方に参加いただいた。 ・主要な意見を３ページ目に整理している。この場では、さらに抜粋して紹介させていただく。 ・きんちゃんバスについては、「遅い時間帯は１時間に１本でも便があると助かる。」「南部・北部・東部、どのルートでもぐりと回る運行になっているため目的地に行くには時間がかかり、いつも車や電車の利用を選択してしまう」「南部ルートは通勤・通学で利用する人が多いため、朝夕だけでも運行時間の短縮や増便を検討していただきたい」などの意見が出た。 ・デマンド交通については「地域の人から、デマンドはすごく良いから導入を進めてほしいとの声を聞く」「前回の社会実験でデマンド交通を利用し便利だと思ったが、予約が必要なことや、待ち時間が発生すること等で不便に感じる人もいる」「高齢者等、携帯電話の利用が得意でない方でも予約がスムーズにできるよう、システムの構築や周知をしていただきたい」「高齢者等の足が不自由な方は停留所まで歩くこと自体が難しい方もいるため、できるだけ多く停留所を設定してほしい」などの意見が多く出た。 ・日常の移動について、「栄南地域の目的地は昔から蟹江方面であり、きんちゃんバス南部ルートの目的地は弥富駅方面であるため、きんちゃんバスをあまり使ったことがない。蟹江方面に行けるバスルートがあればいいのに」という意見があった。 ・こういった住民意見交換会で伺った生の声を地域公共交通計画の見直しや公共交通網の再編検討の基礎資料とし、今後検討を深めていきたいと考えている。 ・以上で住民意見交換会についての説明を終わる。
山崎議長	・地域からいろいろな声が出ている。かなり回数多く、各地区を回っているということである。 ・ご意見、ご質問があればお願いします。よろしいか。 ・住民から出される意見はすべて聞く必要はないが、本当に対応しなければいけない意見はきちんと見極めていくことは大事である。乗る乗ると言っても全く乗らないということもある。 ・これからも説明会を続けていくということで、よろしく願いしたい。 ・議題としては以上であるが、その他、ご意見はあるか。
事務局 (村上)	○参考資料１説明 ・参考資料１の利用者実態調査結果をご覧いただきたい。 ・令和６年１０月までのデータを集計している。 ・１ページ、乗車人員の推移について、前年１０月までの実績に対する比率であるが、ルート全体として、前年度に比べて３％減少している。 ・ルート別で見ると、北部ルートは７％増であるが、南部ルートは６％減、東部ルートは１２％減となっている。

	・ 2 ページ、1 日あたり平均乗車人員について、令和 6 年度は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 8.9 人、南部ルートが 9.6 人、東部ルートが 6.2 人となっている。 ・ 3 ページ、月別乗車人員の推移であるが、令和 6 年度の全ルート計は、4 月から 6 月にかけて高い水準の横ばいで、学生の夏休み期間である 7 月、8 月にかけて減少したが、9 月以降回復し、10 月は今年度最大の利用実績であった。 ・ ルート別の月別乗車人員の推移については 4 ページから 6 ページに示している。最初の説明と重複するため割愛する。 ・ 以上で、説明を終わる。
山崎議長	・ 運行事業者から提出される利用実績のデータを集計したものを参考資料として説明いただいた。 ・ 今の結果も含めて、全体を通して何かご意見があればいただきたい。
米澤委員 (公募委員)	・ デマンド交通のチョイソコであるが、バスが地味である。派手な色にして、まちなかを歩いてデマンド交通であるということを皆さんにわかるようにしてはどうか。きんちゃんバスのように派手にする。 ・ 停留所も地味である。どこにあるか探さなければわからない。宣伝効果になるよう、イメージを上げるような形、道行く人があのバスは何かと言われるようにならないといけない。
山崎議長	・ 大事なご指摘である。チョイソコは短い実証実験であった。事業者が用意したものなのでラッピングはできなかった。 ・ 本格導入していくには、きれいなものがよい。高浜市が 10 月からデマンドにしてチョイソコを入れたが、市内の中学生の美術部にデザインを公募してラッピングした。今後検討していきたい。
米澤委員 (公募委員)	・ チョイソコといっても一般の人にはわからない。日本語でもっといいネーミングはないのか。
山崎議長	・ オンデマンドという言い方をしている。チョイソコというのはアイシンのシステムの名前である。
米澤委員 (公募委員)	・ デマンドというの、もっとわかる言葉はないか。
山崎議長	・ 来年 10 月からやるものは、アイシンのチョイソコを入れないのであればチョイソコという名前は使わない。 ・ よろしいだろうか。それでは、ここまでとさせていただきたい。
5. 閉会	
事務局 (藤井課長)	・ 以上で、令和 6 年度第 3 回弥富市地域公共交通活性化協議会を終わる。 ・ 次回の協議会は 3 月下旬を予定しているが、具体的な日時等は後日連絡させていただく。 ・ 今後ともご協力賜りますようお願い申し上げます。
	以上