令和７年度第１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６月 30 日（月）
午前 10 時から
場所：弥富市役所　３階　大会議室

○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 7 年度第 1 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 名の出席をいただいており、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。 ・協議会進行の改善や記録のため、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る。
安藤市長	・本日は、令和 7 年度第 1 回となる弥富市地域公共交通活性化協議会に月末の大変お忙しいところ、また朝早くから多数の方にご出席いただき感謝申し上げる。 ・6 月が今日で終わるが、明日からは今年の後半戦に入る。7 月 1 日ということで半年がたったところである。早いものだと思う。連日大変暑い日が続いている。今週中には梅雨明け宣言がされるのではないかと思う。6 月から猛暑日が連日ということである。ご自愛いただきたい。 ・この公共交通については、皆様方には毎年ご心配をかけている。いろいろなご意見をいただいているところであるが、本日もよろしくお願い申し上げる。 ・今日はお手元に委嘱状を置かせていただいている。2 年間よろしくお願い申し上げる。 ・本市もそうであるが、全国的に高齢化がますます進む中で、高齢者が絡む交通事故も大変多くなってきている。6 月 11 日には恵那山トンネルの中で逆走事故が起こった。99 歳の方が運転をしていたということで驚いた。ご家族の免許返納ということも聞かずにということであった。事故を起こしてからでは遅い。自分で判断していただけるのが一番いいことであるが、なかなかこれが難しいということもわかっている。周りの方もアドバイスをしてあげていただきたい。 ・本市の公共交通においては、こういった方々にも免許返納した後の足の確保、また全世代に関する足の確保ということで、今日もご議論いただくわけであるが、特に議題(4)の公共交通網の再編について、審議事項に

	なっている。10 月から始めるデマンド交通の実証実験について後ほど担当から説明があるが、バスを少し縮小させていただき、乗合型バスを充実させていくことの実験である。本市としてもこれを最終形としたい。皆様方によりよい公共交通としてご利用いただけるような整備を進めてまいりたいと思っている。皆様方には忌憚のないご意見を頂戴することをお願い申し上げ、開会の挨拶とさせていただく。本日はよろしくお願いする。

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：弥富市地域公共交通活性化協議会委員名簿 ・資料２：令和 6 年度弥富市地域公共交通活性化協議会決算書 ・資料３：令和 8 年度地域公共交通確保維持改善計画（案） ・資料４：弥富市デマンド交通実証実験運行計画（案） ・資料５：コミュニティバス停留所新設・移設と経路見直し及び運賃改正（案） ・資料６：弥富市地域公共交通計画の見直しについて ・資料７：弥富市地域公共交通計画（案） ・資料８：無料お試し乗車券について ・資料９：きんちゃんバスの運賃改定について ・参考資料１：活発で良い議論ができる会議のために ・参考資料２：利用者実態調査結果 ・参考資料３：買い物支援サービス、令和 6 年度輸送実績 ・資料４：弥富市デマンド交通実証実験運行計画（案）の差替え版 ・資料 10：パブリックコメントの実施結果 ・委嘱状 ・配席表 ・不足はないか。 ・資料 10 はきんちゃんバスのルートやダイヤ変更、運賃の改正に関して 6 月 25 日（水）まで実施したパブリックコメントの結果資料になる。本資料は資料 5 と資料 9 の説明の際に補足資料として説明させていただく。 ・これより座長の山﨑委員に交代する。
山﨑議長	・ご紹介に預かった公益財団法人豊田都市交通研究所の山﨑である。 ・市民の方々で初めての方もいらっしゃるが、公益の財団で豊田市にある交通のことをのみ研究している特殊な研究所である。弥富市との付き合いは長く、福祉バスから公共交通のきんちゃんバスに変わったときからこの会の委員として参加させていただいている。

	・弥富のバスはいろいろな改変を繰り返し、実証実験を繰り返して、よりよいものにしようと努力している事例の１つである。みんながハッピーになれる状態は難しいかもしれないが、できるだけよいよい弥富に合った公共交通ができるとよいと思っている。よろしくお願いする。

4.議題

（1）地域公共交通活性化協議会について

山﨑議長	・地域公共交通活性化協議会についてということで、資料１が名簿となっている。代理でご出席いただいている方がいるが、代理の方のお名前は配席表にあるのでご確認いただきたい。中部運輸局愛知運輸支局から「活発でよい議論ができる会議のために」という参考資料がある。市町の地域公共交通会議では必ず第１回目に支局からこの説明をしていただいているので、市民の方々には聞いていただきたい。
小田委員 （愛知運輸支局）	○参考資料１説明 ・愛知運輸支局の小田である。本来委員は原田であるが、所用で欠席である。代わりに小田から説明させていただく。 ・「活発でよい議論ができる会議のために」のチラシについてご説明させていただく。 ・皆さんがどういう形で臨んでいただいて、意見を出していただければよいかという内容になっている。1 ページ、「全国の地域公共交通がいま大ピンチです」とある。このグラフはデータが古いが、コロナで下がって元にはなかなか戻りづらいのかなというのがこのグラフに出ている状況である。公共交通の利用者はどんどん減ってきている状況である。特に都市圏と比べると地方の割合はさらに落ち込んでいくことが懸念されている。 ・こういったところから、バス、タクシーなどの公共交通の事業者は最終的には苦渋の決断ということで利用者の少ない路線については縮小、廃止ということが各地で今起こっている状況である。 ・一方で、地域の皆さんが豊かに暮らすために地域の公共交通はとても重要である。通勤、通学、観光、こういったことに役立つものである。公共交通の必要性は皆様もご認識いただいているところだと思う。 ・公共交通を取り巻く環境が厳しくなっていく中で、いかにこれを維持活性化していくかということが重要である。地域にお住まいの地域に精通なさっている皆様のご意見をさまざまに結集して、5 年後、10 年後も存続が可能な地域公共交通を構築していくというために、何ができるか、将来のために何をしていかなければならないかといったことを考える必要がある。こういったものを書いている。 ・皆さんの意見を集約してというお話をしたところであるが、どういうことを話し合うかを大まかに書いてある。運行について、ダイヤやルート、利用者を増やすためにはどういったことがある。地域交通の将来について、これをどう考えていただくようなことをやっていただく。 ・2 ページ目、一番下を見ていただくと、「せっかく参加する会議、あなたの意見で公共交通をよくするにはどうすればいいのでしょう」ということを書いている。それについて次のページ以降でご説明する。 ・3 ページはそれぞれの立場に立ったときに、住民代表の方、市町村の方

	がどういった意見を言うかということを簡便に記載させていただいている。例えば住民代表の方は日ごろから感じられている公共交通を使う上での課題や困ったことをこの会議で発言いただきたい。また、地域の視点から、公共交通に関する課題や取り組みの提案、アイデアをこの会議に出していただくと、それが問題解決のきっかけになったりする。こういったことを集約してお話ししていただければと思っている。 ・5ページ、会議でご発言をいただき議論を進めていく上で、事前送付された資料を事前に目を通していただき、気になるところや疑問点をこの会議で発言することになる。こういう流れを踏まえて臨んでいただくとより議論が活発になるのではないかと考えている。 ・6ページ、公共交通会議をよくするポイントということで2つポイントを書いている。議論する中で、様々な立場があるので譲れないことや、意見が違うケースも多々ある。そういった議論で最終的には妥協点を探っていただきたいと思っている。一方的な形で議論を進めてしまうと、それが大きな禍根になることもあるので、お互いに譲れる部分を模索しながら前向きな議論を心がけていただければと思っている。駆け足での説明となり、説明の至らなかった部分があると思うが、お時間のある時に目を通していただきたい。
山﨑議長	・ただいまの説明いただいたことに質問はあるか。
米澤委員 （公募委員）	・協議会の規約はあるのか。いただければありがたい。
事務局	・ある。
米澤委員 （公募委員）	・運賃部会はこの協議会の専門部会なのか。
山﨑議長	・そうである。
米澤委員 （公募委員）	・運賃部会は協議会の分科会であるのか。それの規約があると思う。併せて後でいただけるか。
事務局	・はい。
山﨑議長	・事務局から規約をお願いする。ほかにはよろしいか。 ・今説明があったように、特に市民の方々は遠慮なさらずに、何か一言はご意見をいただきたいと思う。

4.議題

（2）令和６年度収支決算について

山﨑議長	・次第の２番目、令和６年度収支決算について、事務局から説明をお願いする。
事務局 （村上）	○資料２説明 ・令和６年度弥富市地域公共交通活性化協議会決算について資料２を基にご報告する。 ・１ページ目の決算書について、款・項・目、流用後の予算額、決算額の順にご報告する。 ・歳入。 ・１款、負担金、予算額、１億１千９８４万５千円。決算額、１億１千３７４万５千４８６円。

	・４款、諸収入、１項、預金利子、予算額、千円。決算額、３１０円。２項、雑入、予算額、４３１万４千円。決算額、５１１万４千円。 ・計、予算額、１億２千４１６万円、決算額、１億１千８８５万９千７９６円となる。 ・歳出 ・１款、総務費、１項、総務管理費、１目、会議費、予算額、１万円。決算額、０円。 ・２目、事務局費、予算額、４万円、決算額、１万５６０円。 ・２項、諸費、予算額、４２６万４千円、決算額、５１１万４千３１０円。 ・２款、事業費、１項、事業推進費、１目、事業推進費、予算額、１億１千８３４万５千円、決算額、１億１千２８４万６千１２０円。 ・２目、広報公聴費、予算額、１５０万円、決算額、８８万８千８０６円。 ・３款、予備費、予算額、千円、決算額、０円。 ・計、予算額、１億２千４１６万円、決算額、１億１千８８５万９千７９６円となる。 ・詳細については備考欄を参照願います。 ・次に、コミュニティバス運行事業費について、資料２の２ページをご覧ください。委託契約額１億４２０万１千５００円、運賃収入等が４４２万７千５６０円で、契約額から運賃収入等を差引いた９千９７７万３千９４０円が事業費となっている。 ・次ページには、これまでの各年度のバス運行経費などについて整理している。 ・以上で、説明を終わる。
山﨑議長	・令和６年度の決算に関して、小林さんと米澤さん、お二人の監事に監査していただいている。 ・小林さんから監査報告をお願いする。
小林委員 （弥富市女性の会）	・監事より監査結果についてご報告する。 ・弥富市地域公共交通活性化協議会事務局より提出された令和６年度弥富市地域公共交通活性会協議会収支決算について、諸帳簿及びその証拠書類を監査した結果、いずれも適正に執行され、決算額に誤りはないものと認められることをご報告する。
山﨑議長	・令和６年度の決算、監査報告に関して、ご質問はあるか。よろしいか。
田口委員 （公募委員）	・予算の金額と決算の金額が違っている。事業費の事業推進費が 200 万補正・流用されている。最終的に決算額も予算を減らしてもなおかつ余っている状態である。令和６年度の公共交通の予算が当初設定されたよりも実際に得られた金額としては、例えば事業費だけ見ても 350 万弱ぐらい余っている。デマンドの実証実験も実施していたと思うが、予算が余っているのであれば実験にもっと使ってもらったらよいと思うのだが、こういうものなのか。
事務局	・令和５年度に南部ルート、令和５年の６月から 11 月のときに大藤・栄南学区を中心としてデマンド交通の実験を行っている。

	・令和 6 年度の実験というのは、令和 5 年に行った南部の検証を令和 6 年度中に行っている状況になっている。
田口委員 （公募委員）	・何で予算が余ってしまうのか。
事務局	・予算は、マイナス 530 となっているところのことか。これは運賃収入や補助金は後から入ってくる。大きくは運賃収入の部分が当初予算には盛り込まれていないので、そこが入ってきて、当初契約金額から減額させていただく状況になる。それらを加味した金額が決算でそれぞれ上がってくるものになる。 ・余るという表現ではない。契約金額、資料 2 ページの裏面にあるコミュニティバスの運行経費や、コンサル等に委託している運営支援、そういったものを含めた金額として当初予算を計上させていただいている。大きく金額が変わってくるのは、国からの補助金、きんちゃんバスの運賃収入を考慮させていただきながら決算を作成させていただき、当初の金額から契約金額等が下がってくるという形になってくる。
山﨑議長	・余っているわけではない。当初の予算には載っていなかった補助金や運賃収入を差し引いて市の負担が出てくるという形である。 ・ほかにはよろしいだろうか。 ・こちらは審議事項である。明確に賛成反対の意思を表明していただきたいということで、挙手にて採決させていただく。 ・令和 6 年度弥富市地域公共交通活性化協議会決算に関して承認いただける方は挙手をお願いする。 （賛成者挙手） ・全員の方に賛成いただいた。承認された。

4.議題

（3）令和８年度地域公共交通確保維持改善計画（案）について

山﨑議長	・議題（3）、令和 8 年度地域公共交通確保維持改善計画（案）について、資料 3 の説明をお願いする。
事務局 （村上）	○資料３説明 ・令和 8 年度　地域公共交通　確保維持改善計画案について、資料 3 を基にご説明する。 ・昨年度からの修正部分は赤字で示している。 ・一定の要件を満たし、この「地域公共交通確保維持改善計画」に位置づけられた路線については、「地域公共交通確保維持改善事業」の運行補助を受けることが可能となる。 ・なお、確保維持改善計画の計画年度は 10 月から翌年 9 月までを 1 カ年としている。 ・計画の内容について説明する。 ・まず、「１．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」について、弥富市内の公共交通網は、きんちゃんバスの北部・南部ルートが近鉄弥富駅で、北部ルートは佐古木駅で鉄道と接続している。 ・また、これまで運行していた東部ルートとルートの縮小やダイヤの削減

	をした北部･南部ルートを代替する公共交通として令和 7 年 10 月から実証実験としてデマンド交通を導入する。 ・次に、計画の目的としては、令和 3 年 3 月に策定した「弥富市地域公共交通計画」に基づき、まちづくり等の上位･関連計画と連携するとともに、地域特性や利用者特性に応じた継続的な改善を行い、使いやすく環境にもやさしい地域公共交通として確保・維持することを目的としている。 ・なお、「弥富市地域公共交通計画」の基本理念を踏襲した「第 2 次弥富市地域公共交通計画」を令和 8 年 3 月に新計画として策定し、引き続き確保・維持に努めるものとしている。 ・計画の必要性については、利用者で最も多い高齢者などの交通弱者の交通手段確保のほか、今後も市内バス運行の改善・充実のため、ニーズに即したダイヤの見直し、隣接する自治体との連携等の検討を行い、あわせて地域公共交通確保維持事業により、鉄道や飛島公共交通バスなどの幹線に接続し、市民生活と地域を支えるフィーダー系統として確保・維持していくことが必要であるとしている。 ・次のページをご覧ください。 ・「２．地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」として、「弥富市地域公共交通計画」における目標に基づき、令和 8 年度までの目標を①から⑤のとおり掲げている。 ・また、「事業の効果」としては、「弥富市地域公共交通計画」に基づく取組みの推進により、コミュニティバスの運行を維持することが可能となり、高齢者等の通院や買い物等の市民の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保され、高齢者等の外出が促進される。また、市内鉄道との接続により、名古屋方面をはじめとした通勤・通学や買い物に対応する公共交通ネットワークを構築することができ、クルマに過度に依存しない社会の構築にも繋がるとしている。 ・次のページをご覧ください。 ・次に「３．２の目標を達するために行う事業及びその実施主体」については、「弥富市地域公共交通計画」に基づき事業を実施するものとしている。 ・次のページをご覧ください。 ・「４．地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者」について、現在の系統の概要や時刻、運行事業者の決定方法について記載している。 ・次に「５．地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者」は弥富市となっており、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。 ・「６．補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称」は、三重交通（株）である。 ・次に７～１１について、弥富市は「該当なし」となっている。 ・次のページをご覧ください。 ・次に、「１２．地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」についても所定の様式に従い、別途整理しておりますが、ここでは説明を割愛

	させていただく。 ・また、１３から１９について、弥富市は「該当なし」となっている。 ・次のページをご覧ください。 ・「２０．協議会の開催状況と主な議論」として、令和6年度の協議会開催状況と、今回の協議会開催について記載している。 ・次に「２１．利用者等の意見の反映」については、協議会構成員に住民又は利用者の代表が参加していることや、弥富市地域公共交通活性化協議会の場で検討協議した結果を踏まえて本計画を策定している旨を記載している。 ・最後に「２２.協議会メンバーの構成表」を記載している。 ・本計画については、現在も運輸支局と記載内容について調整を続けており、この会議の場では概ねの記載内容の確認と、今後、計画提出までの調整を事務局に一任していただきたく、ご審議をお願いする。 ・以上で、説明を終わる。
山﨑議長	・ただいまご説明いただいた令和8年度地域公共交通確保維持改善計画に関してご意見、ご質問はあるか。
児玉委員 （弥富市区長会代表）	・目標①、令和3年度から令和8年度までの全体の目標値が出ているが、実績はどうなっているのか。実績との差はどうかチェックされているのか。
山﨑議長	・令和3年から6年までは実績値はあるはずである。
事務局	・現行の計画は目標値を記載している。実績値はある。こちらは今策定中の計画に載ってくる形のものか、もしくは参考資料2、利用者実態調査結果には、平成29年度から、全体のルートの合計や、各ルートの乗車人数が月ごと、年度ごとにある。
児玉委員 （弥富市区長会代表）	・例えば令和3年度の目標値は8万8000に対して6万6000ということか。
事務局	・そうである。令和3年は全体として(1)の表の目標①の全体が8万8000の計画になっている。実績としては6万6134人になっている。
児玉委員 （弥富市区長会代表）	・各年度で目標値に到達しなかった要因は検討されているのか。
事務局	・令和3年度はコロナの影響があった年になる。令和4年度もコロナから回復傾向で、若干戻りつつあったが、実績としては令和4年度は7万3828人が全体の数字になっており、目標には到達していない。 ・3年、4年、5年と回復傾向ではありながらも、なかなか目標値には到達していない状況である。詳細についてはコロナの回復傾向の中で公共交通に戻り切っていないという状況下であるというところまでしか把握できていない。
児玉委員 （弥富市区長会代表）	・目標に対して実績値が乖離していたら、理由を分析して、それを次の目標値に設定しなければいけない。しっかりやっていただきたい。

山﨑議長	・ほかの市町を見ても令和元年が最高で、令和元年の終わりごろからコロナが始まり、令和2年、3年、4年とすごく少なくなっていた状況である。 ・計画の中でしっかりそのあたりは考察しているかと思う。コロナが落ち着いて、多くの市町でバスの利用者が回復してきて、コロナ前よりも増えているところもあるし、8割ぐらいで落ち着いているというのが一般的な状況である。 ・確かに確保維持改善計画はさらっと目標を示しているだけなので、そのあたりしっかりしていない印象があるのは気をつけないといけない。 ・年度の考え方が、令和8年度というのは何年何月から何年何月までか。
事務局	・令和7年10月から令和8年9月末までである。
山﨑議長	・10月から9月という区切りになっている。今年の10月から令和8年度という考え方になる。一方、利用実態調査の年度は4月から3月で取っている。そこのずれもある。 ・補助金の関係で確保維持改善計画は10月から9月という年度の考え方をしているため、若干数字が変わってくるところもある。
田口委員 （公募委員）	・今の話で、目標値と実績が乖離しているという話である。今回、令和8年度地域公共交通確保維持改善計画案について審議事項であるから、この目標値を審議するのか。それとも具体的に実績と目標値が乖離しているので、乖離した原因をここでは議論する必要があるのか。最終的に審議しなければいけないというのは、数字だけを審議すればよいということか。
山﨑議長	・この目標値を審議するのではなく、この計画自体を年度ごとの補助対象となっているフィーダー路線、要するに地域間幹線につながる細かい路線の位置づけとして国からの補助金をいただくための計画ということになる。計画全体を審議いただくことになる。 ・事務局、それでよいか。
事務局	・資料3に記載している目標値については、この後の議題にあるが、地域公共交通計画を策定中である。そちらの計画の流れの中での計画値を記載している。この目標値についても今後変わってくる。先ほど実績値との乖離の話をされていたが、その乖離についても、目標値が変わってくるので、乖離の格差も縮まる可能性が出てくる。乖離がある部分については施策等で対応しながら乖離を極力縮めていく努力をしていきたいと考えている。 ・今回この計画に基づいて進めていきたいというのは、あくまでも補助金をもらうための計画を作っていくという部分になる。先ほどの乖離の話とは方向性が違う部分になると思っている。
山﨑議長	・1つ気になったところがある。1ページ、「なお、令和8年3月に新計画として(仮称)弥富市地域公共交通計画を策定した」と完了形になっているが、令和7年10月から令和8年9月までの計画であれば、令和8年3月の計画は策定中である。今年度策定するということである。ここは直していただきたい。
多田委員 （名古屋タクシー協会）	・住民の方が一番知りたいのはこの計画の目的は何かということだと思う。これは今先生からご説明いただいたとおりで、国の補助金をいただくための計画の作成が大きな目的になるのだが、計画に書く目標というのは、計画の数値をそのまま列記すればいいのか、実績を書かないといけないのか、その辺の決まりがどうなっているのかということが恐らく一番知

	りたいことではないか。 ・その辺について愛知支局から解説いただけるとありがたい。住民の方が知りたいのはそこだと思う。ぜひそういったことを明らかにしていただくのがこの協議会の場である。ご協力をお願いしたい。
小田委員 （愛知運輸支局）	・補足する。そもそも地域公共交通計画という話題があるが、まず基本的に地域公共交通計画、市の中の公共交通をどうしていくかという計画を5カ年ずつで設定いただいている。確保維持改善計画自体はそこから持ってきていただいているものということで、大もとの地域公共交通計画に載っているものということである。 ・多田委員からはそれでいいのかという趣旨のご質問だと思うが、必ずしも計画が載っていればいいというわけでもないのだが、基本的な考え方としては、そもそも地域公共交通計画の目標自体が弥富市で目指している方向性に合わせて具体的な指標などを設定していくもので、この会議での議論を受けて設定されているものである。前提として話し合ってこのようにしよう、現在こういう状態というのは、前年度までの会議の中で議論を経ていると思うので、ある程度そこも反映できているものであると思う。そういう意味では、この計画自体は市の目標、令和8年度までの目標であるが、そこを目指していくというところはここに書かれていて、そこは整理されているものだと思う。 ・わかりにくいのが、確保維持改善計画というのは何だという話だと思うが、あくまで地域公共交通確保維持改善事業という補助金の要項がある。それを10月1日から9月30日というスパンで、我々のほうが運行費、運行に係る部分について一部我々国のほうから補助をさせていただいているというものである。 ・要はこれを毎年もらうためには改善計画を出していただく。補助金をもらった系統がどういうものかというのがこの計画に載っているわけである。その中で、我々が補助を出す上で、目的や必要性、今後増やしていってもらうというところで目標を記載いただいて、特に令和7年10月から8年9月末まではこういう運行をするというものを申請いただく。 ・今ここで議論しているのは、弥富市のコミュニティバスとして実施しているきんちゃんバスについて、この内容で国のほうで補助金を出すのはいいのかという議論がされているという認識である。
山﨑議長	・議題(5)に弥富市地域公共交通計画の見直しについてという議題がある。この弥富市地域公共交通計画というのがベースとなる計画である。その計画に基づいていろいろな取り組みをしていく。 ・今支局の小田さんから説明があったように、これは5年計画なので、今策定中のものではなくて、現計画を計画した当時、5年分の目標値を立てた。その目標値をそのままこれに載せなさいという支局の指導だと。そういうルールになっているということである。そのようにご理解いただきたい。
児玉委員 （区長会代表）	・決算書から見ると、去年国庫補助金は入っていない。 ・令和6年度の歳入　国庫支出金のところで、国庫補助金が0である。
山﨑議長	・諸収入の備考に書いてあるが、確保維持改善事業補助金(地域内フィーダー国庫補助金)はバス事業者に入る。この協議会に入るわけではない。これが461万4000円という考え方である。

児玉委員 （区長会代表）	・これが国庫補助金なのか。
事務局	・款・項・目のほうで、先生がおっしゃった形で、一旦三重交通に入り、三重交通から改めてこちらに入れていただくという形の形式を取っているので、国庫補助金のところには数字が入っていない。
山﨑議長	・よろしいだろうか。本来、補助金をもらうために計画を立てるというのはあまりいい話ではないが、補助金をいただくためにはきちんとこういう文書を作っていくということである。 ・ご審議いただきたい。恐らく支局さんに提出していくに当たり、修正のご指導はあるかもしれないが、そこは事務局にお任せするということで、確保維持改善計画（案）に関して賛成いただける方は挙手をお願いする。 （賛成者挙手） ・ありがとうございます。事務局のほうで手続きを進めていただきたい。

4.議題

（4）公共交通網の再編について

山﨑議長	・議題（4）公共交通網の再編について、審議事項である。資料 4、5 となっているが、資料 4 の説明をしていただいた後に、それぞれ分けて取り扱っていきたい。事務局から説明をお願いする。
事務局 （村上）	○資料４説明 ・まず資料 4 の説明をする。 ・本議題では今年度 10 月からのデマンド交通の実証運行やきんちゃんバスの運行内容の見直しに関しての最終審議・承認をしていただくのでよろしくお願いする。 ・時間の都合上、一部割愛をして説明をさせていただく。 ・デマンド交通の実証実験について、1 ページ目、背景・目的となる。 ・本市の日常生活の移動を支えるコミュニティバスとして平成 24 年からきんちゃんバスが運行しており、運行以来、ルートやダイヤの変更、新規需要に対する実証実験の実施等、運行の見直しに取り組んできた。 ・また、本市では令和 3 年 3 月に地域公共交通計画を策定し、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・維持を目指し、様々な公共交通の取組を実施してきた。 ・しかし、人口減少や少子高齢化、社会的な物価・人件費等の高騰によって公共交通の確保・維持が困難になっていることや、新型コロナを契機とした生活様式の変化による移動の減少等、公共交通を取り巻く環境が大きく変化している。 ・市内の公共交通において３つの喫緊の課題があると認識している。 ・１点目は「高齢者等の移動需要に対応した交通サービスの提供」、２点目は「公共交通空白地域の移動手段の確保」、３点目は「目的地までの移動時間の短縮」である。 ・本実証実験は、これらの課題を解決する移動手段としてデマンド交通が機能し得るものであるかを検証することを目的としている。

	・デマンド交通に関する実証実験は令和５年度に大藤・栄南学区に限定した週２回（火・金）の運行で実施した。 ・設定した目標値を概ねクリアし、一定程度の利用が見られたものの、限られた曜日・時間での運行であったことや、きんちゃんバスの運行内容の見直しをせずデマンド交通を導入したことから、きんちゃんバスからの転換性やチョイソコやとみ利用状況が検証しにくい等の問題が挙げられた。 ・よって、本実証実験では令和５年度で挙がった課題を改善した運行内容を検討するとともに、きんちゃんバスの運行ルートの縮小を行い、来年度以降の本格運行を見据えた実証実験とする。 ・２ページをご覧ください。 ・実験期間は令和５年度の実証実験での意見やデマンド交通の周知や利用定着には一定の期間が必要であることを踏まえ、令和７年１０月１日から令和８年９月３０日までの１年間とする。 ・運行曜日について、本実証実験の実施と並行してきんちゃんバスの運行内容の見直しを行っており、きんちゃんバスの代替手段として位置づけられていることや、デマンド交通が市民の日常的な移動に適応するかどうかを検証するため、平日（月～金）と土曜日を運行曜日とする。 ・運行時間について、デマンド交通は、主に高齢者等の通院や買い物、公共施設の利用など、日中の移動需要への対応を目指す公共交通として位置づけているため、市内の医療機関等の開院時間など高齢者等の日常の生活行動を踏まえ、8：00～18:00 としている。 ・３ページをご覧ください。 ・運行エリアについては、デマンド交通が再編後のきんちゃんバスを補完する交通ではなく、代替する交通としてなり得るかを検証することから、市全域を運行エリアとする。 ・また、きんちゃんバスの現在の利用状況や運行内容の見直しを踏まえ、市の運行エリアを「北部・東部地域」と「南部地域」の２エリアに区分する。 ・さらに、飛島村や木曽岬町、蟹江町、愛西市などの周辺市町村への移動需要があるため、当該市町村の一部地域も含むエリアとする。 ・車両について、北部・東部地域は２台、南部地域は１台とする。 ・なお、ハイエース１台（定員８名）とノア・ヴォクシー2 台（定員５名）の予定である。 ・4 ページをご覧ください。 ・停留所は、買い物・通院などの日常生活での目的地となる場所とご自宅近くなど地域の任意の場所に設置する。 ・また、本実証実験では運行地域をまたぐ移動に関するルールを設けるため、北部・東部地域内に便宜上「中心部エリア」を設定し、「近鉄弥富駅」「弥富市役所」「十四山総合福祉センター」を「乗継ポイント」として設定した。 ・停留所のマップイメージは以下に示すとおりで、6 月 10 日時点のものに

	なっている。 ・各停留所は高齢者等の地域住民が利用しやすいよう、地域の実情に精通した地域役員の方々と協力して停留所マップを作成中である。 ・5 ページをご覧ください。移動のルールになる。 ・まず、停留所以外での乗降はできない。 ・また、南部地域と北部・東部地域で運行している車両台数が異なり、各地域での効率的な運行と車両確保の観点から、南部地域から北部・東部地域、もしくは北部・東部地域から南部地域の停留所に移動したい場合は「乗継ポイント」である「近鉄弥富駅」「弥富市役所」「十四山総合福祉センター」で乗り継ぐこととした。 ・今回の実証実験では、同じ地域・エリア内の移動の制限はない。そのため、中心部エリア内であってもデマンド交通での移動が可能であるが、北部地域には地域内を巡回するきんちゃんバスも運行しているため、きんちゃんバスの利用を推奨する文言も記載している。 ・表と右側の図には今説明したルールの実例と解説を記載しているが、この場での説明は割愛させていただく。 ・6 ページをご覧ください。 ・停留所の設置や位置の変更は乗降時の安全確保等について必要な調整を行った上で実施できるものとする。 ・また、停留所の設置や変更、廃止が生じた場合は直近の弥富市地域公共交通活性化協議会で報告することとする。 ・導入システムについて、AI オンデマンドのシステムは自治体によって様々で、本市では令和 5 年度実証実験の実績があり、その時に協定を結んだ株式会社アイシンの「チョイソコ」を導入する。 ・7 ページをご覧ください。 ・運賃について、令和 5 年度の実証実験の際に実施した会員登録者へのアンケート調査やその後の住民意見交換会では「1 乗車の運賃が高い」という意見などが多数寄せられたことから、前回の実証実験の半額程度の運賃設定にした。 ・前回の実証実験との変更点として、免許返納者は一般料金ではなく半額の運賃設定にしている。 ・割引制度について、差し替え版ではきんちゃんバスの高校生の助成定期券を持っている高校生が無料で運賃助成をできるということで、もともとの資料にはあったのだが、差し替え版ではそちらの記述を削除させていただいている。前回は同乗者割引を採用していたが、今回は 100 円券 15 枚つづりで 1,000 円の回数券を採用しようとしている。 ・予約方法について、デマンド交通の利用は、電話、インターネットでも予約が可能で、電話は運行日の 8:00～17:30、インターネット予約は 24 時間対応となっている。 ・対象者・利用条件について、基本的に会員登録をした方であれば利用が可能で、利用者の制限はないが、自分で、または保護者もしくは介助者の補助によりチョイソコセンターへの連絡ができる方、また停留所への

	移動および車両への乗降ができる方としている。 ・8 ページをご覧ください。 ・本実証実験で導入する配車システム「チョイソコ」の特長の１つとして、利用者が行きたいと思う地域の施設や店舗などに「エリアスポンサー」となってもらい、利用者からの運賃収入に加えてスポンサーからの協賛金を運営費に充てる仕組みがある。 ・本実証実験は本格運行を見据えた実証実験であり、本格運行時の運営体制や仕組みづくりの検討材料とするため、上記の仕組みを活用した運行とする。 ・事前に市内の施設や店舗、主要な企業に依頼し協賛を募ったところ、以下に示す施設や店舗、企業にエリアスポンサーとなっていただいた。実証実験中は地域の要望への対応やイベントの開催など、エリアスポンサーと協力・連携し、デマンド交通の利用促進等を行う。 ・事前に送っていた資料は「あおき歯科」が弥生学区の医療機関として記載されていたが、正しくは白鳥学区の医療機関だったため修正している。 ・その他として、本実証実験で導入するデマンド交通の愛称は、令和 5 年度実証実験時の愛称を引き継ぎ「チョイソコやとみ」とする。 ・9 ページをご覧ください。 ・利用のイメージについて、想定される利用場面は上段に示した例示のとおりである。 ・10 ページをご覧ください。 ・実施体制と役割分担について、弥富市地域公共交通活性化協議会が事業主体、株式会社アイシンがシステム事業者、株式会社あんしんネット 21 が運行事業者として、三者にて協定を結び事業を実施していく。なお、運行事業者は公募型プロポーザルによって総合的に審査し決定している。 ・実施体制や役割分担は以下図や表に示すとおりである。 ・11 ページをご覧ください。 ・実証運行の数値指標について、以下表のとおりである。実証運行中は運行データや利用データ等から以下の指標を毎月集計することで、予測値に対して実績があるかどうかをモニタリングし、実証実験全体や運行の評価、本格導入に向けた運行内容の改善案を検討していく。 ・数値指標は全部で 5 つあり、1 つ目は「1 日あたりの乗車人数」で、前回の実証実験の結果を踏まえ、予測値は 73 人として設定した。データの定義等についての説明は割愛させていただく。 ・2 つ目は乗合率で、乗合がどれだけ発生していたかを測る指標である。前回の実証実験の結果を踏まえ、予測値は 1.5 と設定した。 ・3 つ目は有効走行率で、有効走行率は乗客を乗せていた時間を 1 日の運行時間である 10 時間で除して算出する値である。前回の実証実験の結果を踏まえ、運行時間のうち半分は乗客を乗せて走ると予想し、予測値は 50%とした。 ・4 つ目は会員登録者数で、令和 6 年度に実施したアンケート調査に基づ

	くきんちゃんバスの利用状況や前回の実証実験での会員登録実績、他市町の実績等を踏まえて予測値を 2,500 人と設定した。 ・事前に配布した資料では目標値を 2,000 人としていたが、予測値の 2,092 人を超えることを目指し、2,500 人としている。 ・5 つ目は会員登録者のうち、実利用者の占める割合である。前回の実証実験の結果を踏まえ、予測値を 15%と設定した。 ・12 ページをご覧ください。本実証実験の検証項目についてである。 ・本実証実験では先ほど説明した以下の課題を解決する移動手段としてデマンド交通が機能し得るものであるかを検証するため、運行データや利用データに加え、アンケート調査や事業者へのヒアリング等の結果をもとに様々な視点から運行内容の検証を行う。 ・検証項目は全部で 14 項目あり、高齢者等の移動手段の確保は課題①の検証に対応する。 ・また、地域の活性化は課題②、目的地までの移動時間の短縮は課題③の検証に対応する。 ・その他の項目は本実証実験全体の評価や本格導入に向けたより良い運行内容の検討に活用する。 ・詳細の検証内容についての説明は割愛させていただき、必要なデータ・調査等の説明は次のページ以降で説明させていただく。 ・13 ページをご覧ください。 ・前のページまでに示した評価・検証を行うにあたり、実証実験期間内で以下に示す調査を実施する。 ・1 つ目は利用状況調査である。実証実験中に交通事業者やシステム事業者から以下に示す乗降実績データや運行データの情報収集をし、効果検証を行う。 ・2 つ目は会員登録者アンケート調査である。チョイソコやとみの会員登録者に対しアンケート調査を実施し、デマンド交通の認知度や利用状況、移動手段や行動範囲の変化、運行に対する満足度、今後の利用意向やデマンド交通・実証実験全体に対する要望等を把握する。 ・1 年間の実証実験であり、開始当初と終了間近の結果を比較するため、実証実験中に 2 回実施する。 ・14 ページをご覧ください。 ・3 つ目は関係者等へのヒアリングである。 ・実証実験中の運行や予約、オペレーターにおける状況や問題点等を関係事業者へヒアリングすることで、改善する必要がある項目を把握する。また、市内の交通事業者へ既存の公共交通に対する影響をヒアリングすることで、本格運行への移行を検討する際の改善点等を把握する。 ・続いて、評価・検証のスケジュールは下段に示しているとおりで、実証運行中の評価・検証結果に応じ、運行内容や評価の数値指標、検証項目などを適切な内容に見直す。 ・また、評価・検証の結果はその都度協議会で報告し協議する。

	・15 ページをご覧ください。 ・周知・利用促進について、実証実験の目的や停留所の位置、予約方法や乗車方法等を記載した周知チラシを作成し、ホームページや市公式 SNS 等で発信する。 ・また、周知については 8 月号の市広報で実施するほか、市役所や駅等の主要施設へポスター掲示を行い、広く周知を図る。 ・実証実験中は定期的に会員登録者に対する広報誌「チョイソコ通信」を発行・発送し、イベント情報や停留所の設置・廃止、その他事業者が必要と判断する事項を周知する。 ・16 ページをご覧ください。 ・実証実験の目的や停留所の位置、予約方法や乗車方法等に関する周知と利用促進のため、住民説明会を実施する。 ・特にデマンド交通は高齢者の利用が多いことが予想され、予約やスマートフォンの利用に慣れていない方が多いことが想定されるため、チラシ等による広報に加え、対面形式での周知を行う。 ・説明会を実施する単位について、より多くの方に気軽に参加いただけるよう、自治会や高齢者が多く集う高齢者サロンなどの小単位で実施していきたいと考えている。 ・以上で資料 4 の説明を終わる。
山﨑議長	・デマンド交通の実証実験ということで、令和 5 年度に続いて 2 回目の実験になる。令和 5 年度よりも、期間、規模が大きくなっている。 ・昨年度の協議会の中でデマンドの実証実験を実施するということは既に審議していただき、決まっている。それに合わせて、今運行している路線定時型のバス、きんちゃんバスを少し縮小する。これは費用面でどうしようもないところで、縮小して、デマンドで補っていくということである。 ・今の資料の中に、きんちゃんバスの路線の案も入っているが、きんちゃんバスの路線に関しては資料 5 で後で説明していただき、審議いただく。 ・デマンドの運行システムは前回と同じアイシンさんのチョイソコのシステムを使う。運行事業者はプロポーザルで選定したということである。これはここで反対されても変えられないところであるが、運賃、利用の仕方、役割分担、検証項目など、実証運行なので評価していかなければいけない検証項目が提示された。このあたりを審議いただくことになる。 ・ご意見、ご質問があればお願いする。
米澤委員 （公募委員）	・これは大変な事業を始めたなと思う。簡単にチョイソコをやろうというのは口では簡単だが、どれだけ利用あるか正直わからないところである。確かに便利である。運賃について、特に 75 歳以上の高齢者について運賃が無料から 100 円になったということはいいと思う。受益者は多少負担しなければいけないのではないかと思う。 ・最近の情勢を見ると、物価高である。石破首相が 2 万円を出そうかという話もある。高齢者は仮に 100 円だとしても高いのではないか。よくよく考えると、100 円と簡単に言っても 1 回行けば 200 円である。 ・今まで 15 年間、きんちゃんバスで 75 歳以上の高齢者はタダだった。こ

	の時期に来て、チョイソコやとみを導入して解決できるかわからない。昨今すごい物価高で、それに対して年金を頼りとする高齢者は週5回だとしても1000円である。年間だと5万2000円である。週3回であれば3万円である。これは回数券でも週5回行けば3万円。週3回では2万円ぐらいになる。これは相当負担である。 ・弥富市は公共料金に対して敏感にやられている。水道代でも東京都は基本料金をタダにすると言った。しかし、弥富市は3月と5月に水道料金を無料にしている。そのために1億円払っている。それで、私がきんちゃんバスの運行状況をざっと計算すると、平均値、24年から令和5年までの実績の数字をもとに平均値を出した。15年間の平均で乗車人数が5万2000人。有料の利用人数は2万4000人であるから、無料の人が4万8000人。大体有料と無料の比率が1対2になる。 ・逆に4万8000人を130円にすると、1年間で5万2000円になる。それは高齢者として負担したら大変である。 ・私の主張は15年間も税金から負担してきんちゃんバスを75歳以上無料にしてきた。この物価高のときになぜその15年間無料にしていたことを無視して、ここで100円にするのか。全体的な世の中の流れから言っても矛盾している。高すぎる。
山﨑議長	・75歳以上の高齢者がタダだったのが100円になったということである。 ・米澤さんからの個人的な資料で皆さんにお配りしたということである。 ・米澤さん、今はデマンドの議論をしている。きんちゃんバス全体の話である。こちらは先ほどこの会議の前に運賃部会があり、そこで議論されたものである。後ほど報告がある。
米澤委員 （公募委員）	・今のきんちゃんバスが無くなるので、無料で乗っている人の数がそのままデマンド交通に変わったという仮定のもとに計算している。
山﨑議長	・高齢者を100円にした考え方について、事務局からお願いする。
事務局	・運賃部会でも高齢者の有料化の議論が出ていた。今回きんちゃんバスの路線が全くなくなったわけではない。北部ルートでも一部乗車人数が多いところについては路線を維持させていただき、利用者からのご要望があってバスの利用をしたいということで、便数は減るが、路線を残したのが北部ルート、南部ルートになっている。路線を維持するという意味でも物価高騰というのはバスの運行にも影響しているので、その路線を維持するためにも利用者の皆様からご理解をいただきながら少しずつご負担をお願いできないかということで料金負担を進めさせていただいた。
米澤委員 （公募委員）	・もう1点、北部と南部ルートはきんちゃんバスはあるが、東部ルートははない。 ・例えば東部ルートの小中学生や障害者の方はきんちゃんバスは無料であるが、東部地域はチョイソコで100円取る。そうすると、東部ルートは小中学生の人はお金を払ってデマンド交通を使わないといけないわけである。南部と北部の人はきんちゃんバスがあるからそちらに乗ればいい。同じ市民なのに利用できる公共交通に差がある。東部の人、特に十四山地域はきんちゃんバスはないため、不公平になる。それであれば、きんちゃんバスもデマンドも同じ値段でいいのではないかというのが私の主張である。何も100円取る合理性はないと思う。

事務局	・きんちゃんバスの料金は確かに無料になっている部分もある。 ・きんちゃんバスとデマンド交通は移動手段的な部分でかなり格差のある乗り物だと思っている。利便性や速達性、効率の部分で、価格的にも利用の価値的な部分でも格差があり、差を設けるべきだと思っている。バスよりも利便性の高い移動手段であるデマンド交通にはそれなりの対価が必要ではないかということで今回価格を設定させていただいた。
米澤委員 （公募委員）	・私の計算で行くと、100 円を出してもたった 400 万円の収入増である。デマンド交通は非常に便利だから料金を取って当たり前ではなく、400、500 万ぐらいしか金額が増えないのであれば、高齢者運賃を取らなくていいのではないか。 ・一方で、水道料金は 3 月と 5 月に市が負担して 1 億円払っている。
山﨑議長	・話を繰り返しているので、そこまでにする。
米澤委員 （公募委員）	・400 万程度デマンド交通でやるのなら、何も市のお金で持ってもいいのではないかというのが私の言いたいことである。
事務局	・繰り返しになるが、たかが 400 万という言い方であるが、私どもはされど 400 万だと思っている。 ・公共交通を維持していく上でも皆さんのご協力をいただきたい。
田口委員 （公募委員）	・米澤委員の言われていることが、1 つは弥富市の福祉施策としてやってきたわけだから、公共交通と一緒にしてはいけないのではないかというのが 1 つあると思う。 ・今までずっときんちゃんバスが走っていて、その間様々な改正があったかもしれないが、75 歳以上無料というのは公共交通という視点よりも、福祉という視点でなされてきたものである。今回それを変えるということになると、福祉全体のお金の話になる。 ・さらに言えば、実験である。実験中に大問題というか、福祉に関わる大問題を実験として変えるというのは考えられないと思う。 ・実験はよい。とにかく将来このようにしたらいいという、やってみないとわからない。しかし、たとえ米澤さんが言われたような意見があったとしても、弥富前の福祉政策から 75 歳以上の人を無料にするという福祉をやめて、違うものにするのだと言ったらそれなりの納得を得る必要がある。実験というどさくさに紛れてやってほしくないいうのが 1 つ。
小林委員 （女性の会代表）	・私は 100 円は安いと思う。シバタタクシーがやめられた。私は女性の会と民生委員もやっているが、お年寄りがタクシーを呼んでもなかなか来ないということがある。チョイソコで各地域にたくさんの停留所を設けてあれば利用する方がたくさんいると思う。 ・100 円払っても安いと思う。私たちは 75 歳以上なので、年金は限られているが、80 歳以上の方の厚生年金はすごくたくさんもらっている。別に年に 4 万円、5 万円使ったところで、自分で出かける以上はある程度お金を使ってもいいと思う。 ・初めからきんちゃんバスもお金を取ればよかった。途中からお金を取るようになるからこういう問題が出る。バスを動かすのに、ガソリン代も要るし、人件費も要る。三重交通に 1 億円払っている。初めから 100 円なり 200 円なり取るべきだったと思う。 ・デマンドを 100 円にしたというのは価値があると思う。出かける以上は

	多少お金を使ってでも出かけられるほうがいいと思う。お友達に頼んで車を出してもらおうと思っても心づけは要る。100 円であればあちこち出るのであればかなりお得だと思う。100 円は取っていいと思う。
児玉委員 （区長会代表）	・この件は、うちも区長として自治会に話を聞いた。小林さんの話のように、近いところから乗れることやタクシーより安いことから、100 円ぐらいなら出そうかという意見が多かった。 ・それは確かにすべてではない。困るという方もみえたが、多くはそのぐらいなら出してもいいという意見だったことを報告する。
山﨑議長	・そういった意見があったということである。福寿会連合の古勝さんはどうか。
古勝委員 （福寿会代表）	・私も福寿会をやっていて、かおるが丘の会合が 1 カ月に 1 回ある。その席でこういう話があったときに、150 円のときでも、それでも助かるという賛成の方が大半であった。これが実情である。 ・75 歳以上の人は 100 円だったら御の字だと思っているのではないか。
山﨑議長	・民生委員の後藤さんは何かそういう声を聞いたことはあるか。
後藤委員 （民生・児童委員協議会代表）	・私は十四山地区の民生員をやっている。きんちゃんバスが走らないのは不公平だと心配していただいた。 ・回数が少なく、利用したくても利用できないという方がたくさんいた。 ・私がデマンド交通の話をしたら、南地区は 400 円だったという話をしたら、タクシーよりも 400 円なら安いと喜んでいた。まして今回 100 円にしていただいたので、ありがたいと感じた。いい報告ができると思う。
山﨑議長	・コミュニティ交通を各市町で運行するようになって 30 年近くたつ。当初こういうバスを走らせるときに、愛知県内の大学の先生たちと一緒に「これからのコミュニティバス」という本を書いた。その中に書いていることは、中京大学の経済学部の先生が書かれたところに、無料にするとそのものの価値が落ちてしまう。ある地域のバスは 100 円取るようになった途端利用者が増えた。特におばあちゃんたちは神社にお賽銭を投げるような、バスの料金箱を賽銭箱に見立てて、そんな感覚でありがとうございますと 100 円を入れてくれるという話もあった。 ・実際に使われている困っている方にとっては、恐らく 100 円であれば便利だなと思われると思う。 ・弥富は比較的都市部なので便利なほうだと思う。私は豊田の山の中のおじいちゃんおばあちゃんのデマンドの輸送のことをやっているが、タクシー事業者もいないので自分たちで白ナンバーの車でライドシェアという形で運ぶしかない。それにしても、市からの補助金を考えても 1000 円ぐらいもらうしかない。1000 円なら乗るという人はたくさんいる。 ・そういう状況の中で、無料を主張するのもどうかというところは感じるところである。
柿内委員 （名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会）	・名古屋港西部臨海地帯の町内会から来たのだが、料金問題は私も言わないが、長い間、きんちゃんバス発足以来、運行時間の長時間化や多くの負担がある中、栄南学区のさらに南の臨港部までバスを運行していただき、関係者共々感謝している。 ・今度それが廃止になり、その代わりデマンドで運行していただけるということで、デマンドの運用についてこれから我々のエリアは工場ができたり会社ができたりするとまた変わる要素が多いのだが、その時々に見

	直しについて要望したいと思う。聞いていただきたい。 ・この実験の中でいろいろな問題が出てきて、ご提案させていただくかもしれないが、この方法について我々役員は了承している。進めていただきたい。
山﨑議長	・実際にこの路線定時で南部ルートの話はこの後出てくるが、工業地帯のほうがなくなってしまうということもあるが、実証でやるということである。 ・実証と言っても1年ぐらいはやったほうが、その後、その交通手段が定着していくので、実証の中でまたご意見をいただくという建設的なご意見ということである。
米澤委員 （公募委員）	・デマンド交通の実証計画案が出ているが、これはどのように使うのか。会議だけのことなのか。できたら世間に出して公表しないのか。
小林委員 （女性の会代表）	・各地区でやっている。
米澤委員 （公募委員）	・そういったものを説明する材料として使っていくのか。どのように使われるのか。
事務局	・材料という言い方も変であるが、こういった形で目標等も設定させていただいている。そういったものも皆さんの地域に説明に上がる際にこういった形で目標を設定させていただいているという形になる。
米澤委員 （公募委員）	・これそのものを市民に見せて説明するのか。ここだけで終わった計画でやるのか。それの周知方法はどうするのか。
山﨑議長	・既にこれをやるに当たって地元の説明会を何度も繰り返している。 ・資料はこのままの形で高齢者が見てどう思うか。文字ばかりで、これを直接そのまま渡すことはあまり意味がないと思う。
米澤委員 （公募委員）	・もう1点、3ページのハイエース1台とノア・ヴォクシー2台ということで、全定員は18人である。先ほどの目標値でいくと73件、割ると4回運行したら達成である。定員以上になったら乗れないのか。
事務局	・基本的にフル乗車の状況ではないと思う。1乗車、全員定員数びっちり乗ることはないと思う。
米澤委員 （公募委員）	・皆さんが期待して乗られるときに、大丈夫かと心配している。人数以上あったら乗れないから、時間をずらすしかない。
山﨑議長	・どういう予約の形か、どのように運行するか、アイシンさんの大屋さんから簡単に説明していただきたい。
大屋氏 （アイシン）	・定員数の考え方であるが、予約の方が市役所まで行きたいと予約を入れていただく。その方たちが1人、2人ぐらいで予約を入れていただくことが多いのだが、行き帰りも同じような時間帯に同じ方面から市役所に行きたいという方は乗り合っていただくという運行である。それが定員5名いっぱいになるかどうかという形の話になる。 ・基本的に通常でいくとそれほど定員を超えるということは考えづらい。 ・万が一超えた場合は、その人たちを戻ってきてからすぐ迎えに行くので、少しお時間をずらしていただいてご提案させていただく形でお願いする。
米澤委員 （公募委員）	・心配しなくてもいいのか。 ・6ページにチョイソコの絵があるが、これを見ると豊明市のやつを書い

	てあるような感じがする。
山﨑議長	・この資料は最初にやったのが豊明だったので、その資料を持ってきた。
米澤委員 （公募委員）	・ここに書いてあるが、従来のデマンド型交通と異なると書いてある。
山﨑議長	・その後ろに続く言葉にアンダーラインが引いてあるとおり、民間企業が運営主体となりということで、エリアスポンサーがあるというのがアイシンさんの仕組みの特徴である。私はいろいろなところでこれは素晴らしいと言っているのだが、企業がお金を出してスポンサーになってくれるということが大事なところである。
米澤委員 （公募委員）	・アイシンがお金を出しているのか。
山﨑議長	・アイシンが出しているのではない。 ・目的地側のお店や医療機関がスポンサーになるという仕組みである。
米澤委員 （公募委員）	・スポンサーが 8 ページにあるが、協賛金はいくら取るのか。
事務局	・月額 3000 円～2 万円の協賛金をいただく。
児玉委員 （公募委員）	・アイシンさんに確認したい。アイシンさんの中で事業のポジションはどういう状況なのか。 ・聞きたいのは、もしアイシンが撤退するということを言いだしたときに、この継続性はどうなるかということが聞きたい。
大屋氏 （アイシン）	・我々としてのポジションは運営側としてやらせていただいている。例えばコールセンターとか。
児玉委員 （公募委員）	・社内でのポジションは、社長が撤退すると言ったときにこの事業はどうなるのか。
大屋氏 （アイシン）	・現在、まだその話は全くない状況であるが、弊社としてこの事業をやめる場合は、それをどこかに移管するような形で方向性を検討すると思う。
児玉委員 （公募委員）	・それは完全に保証してほしい。今の内容を、弥富市の中で公共として扱っているわけだから、撤退とかやめたということは絶対に言わないでいただきたい。
大屋氏 （アイシン）	・即答は難しい部分があるので、この場での回答は控えさせていただきたいと思う。 ・責任を持った形で取り組ませていただこうという考え方はある。そこだけご理解いただきたい。
児玉委員 （公募委員）	・もう 1 点、運行されるのはあんしんネット 21 さんか。
大口氏 （あんしんネット 21）	・ドライバーはそうである。
児玉委員 （公募委員）	・ドライバーの選定条件は決められているのか。年寄りの方がたくさん乗られるので、そういった方をケアできるドライバーが必要ではないかと思う。
大口氏 （あんしんネッ	・今現在選定しているのは、前回の令和 5 年に実証実験をしたときのドライバーをメインで考えている。あと年配のドライバーではなく 20 代、30

ト21）	代をメインに考えている。 ・女性ドライバーがどちらかというと多い選定をしている。 ・もともとうちのタクシー会社は介護の仕事もしている。その延長で研修も定期的にやっている。そういった方の対応は全ドライバーはできる状況である。
山﨑議長	・あんしんネットさんは今ご指摘いただいたところがすごく秀でていたところである。ドライバーの教育や、介護・介助ができる方にドライバーになっていただいている。
米澤委員 （公募委員）	・前回チョイソコに何回か乗った時に、車庫が名古屋にあると聞いたが非常に効率が悪いと思った。また同じ運用をするのか。市内の車庫置き場にすればできるのかと思った。
大口氏 （あんしんネット21）	・車両管理は基地でやっていただくような形である。ドライバーも運行前のアルコールチェックから始まり、点検管理の部分も含めて、そちらのほうから出勤するという形になる。そちらから車両、ドライバーと車両がこちらに来て、市内で1日運行していただく形になる。これは仮に近鉄さんであっても、蟹江に戻らなければいけないという状況になる。
田口委員 （公募委員）	・例えば心配事があると思う。例えば台数が大丈夫かとか、先ほど1年間実験をされると言われたが、途中で見直すということを言われた。見直すのは、利用者にアンケートを取っていただいたり、検討するのだが、計画案を見ると、13ページだが、アンケートを取っていただくのは確かに利用者のニーズを拾えると思うが、12月である。協議会も12月だと思う。アンケートで出た結果はこれだと協議会では参考にできない。 ・結果を受けて、どうしたいか。例えば全然少ないという意見があったときに、台数を増やすという話になれば、すぐに台数が増えるのか。 ・100円が安いとか100円でいいとか言われていたが、実際の利用者のアンケートを見ると、いつの時代にアンケートを取っても半分以上の人が今の料金でいいと言っている。今の料金というのは75歳状の人は無料だという条件で乗っていて、今のままでいいというアンケートがずっと出ている。利用する人の話をすると、100円は高い。利用していない人から見ると、タクシーよりも安いという話だし、400円という話は誤解されていると思うが、南部でやったときの400円が全くきんちゃんバスが普通に今までどおり動いた。今までどおり動いていてチョイソコになるから、タクシーを400円で使うのは安いと思う。 ・今回は東部はなくなった。北部も1便だけ残った。あとは全く変わってしまうわけである。きんちゃんバスがなくなってしまう。全く新しいところに来て、同じ400円の人は安いとか100円が安いというのはちょっと比較の物差しが違うのではないか。
山﨑議長	・いろいろな形で実証をやっていこうという事務局の考え方かと思うが、いかがか。
事務局	・車両の増車の部分に関しては検証数値を定期的に報告していくし、移動パターンを見ながらという形になっていく。増やす、増やさないというのは適宜判断をしていかなければいけないと思っている。 ・すぐに増やせるかというと、車両自体の確保も非常に厳しい時代である。来週から増やせるかというと、車両の手配自体が難しい。簡単に増やすことも物理的に不可能な部分もあるが、まずは利用状況をしっかり見て

	いきたいという流れの中で車両の増車を検討していきたい。
田口委員 （公募委員）	・12 月にアンケートでは遅いのではないか。
事務局	・1 年間の実験の中で進めていくという形になっている。そこの中で適宜、前半部分から、利用状況によって、使っていない方も使われる形に定着してくるという時系列のところもあるので、徐々にそういった形での利用者の変化も出てくると思っている。 ・12 月の段階でアンケートを取り、実験の後半部分でも取り、変化を見ていきたいと思っている。
田口委員 （公募委員）	・変化を見てもらっていて、実際に動いてもらわないとアンケートの意味がない。
山﨑議長	・1 年間の中で途中で改変をするのか。
事務局	・アンケートだけではないので、改変するということは現段階では断言できない状況である。
山﨑議長	・1 年間の中で改変するとなるとタイミングが難しいところがあると思う。なるべく定着させていくためにはコロコロ変えるのは好ましくないと思う。 ・ただ、1 年やるのであれば、途中のどこかで手を入れることはないことはないと思う。そのあたりを今後検討していただきたい。
事務局	・車両台数もしかりであるが、運行曜日、運行時間も検討していく重要なポイントになると思う。中身を変更していくというのはあり得ると思う。 ・現在、午前 8 時から夕方の 6 時までの運行時間、月曜日～土曜日の運行のスタイルになっている。本当に 18 時まで必要なのか、逆に 8 時からのスタートで間に合うのかということもアンケートを見ながら皆さんのご意見を加味しながら運行計画を適宜見直していきたいと思っている。
田口委員 （公募委員）	・タイミングは 12 月である。協議会は 12 月の次はいつなのか。
事務局	・予定では 2 月から 3 月に行う予定である。
田口委員 （公募委員）	・12 月にアンケートを取って、その結果を本格運行の検討に入れてもらわなければいけないのだが、それを決議する場がここではないのか。
山﨑議長	・14 ページのスケジュールは令和 8 年 3 月に協議会をやる予定になっているが、抜けているということか。
田口委員 （公募委員）	・14 ページに報告・協議がいくつかあるが、何を協議して報告するかを明らかにしていただければすべて解決するのではないか。
山﨑議長	・このスケジュールだとここでやるということだけなので、どこで何を協議するのかが見えてくるとよい。
田口委員 （公募委員）	・パブリックコメントを募集すると書いてあるが、パブリックコメントをやるのか。
山﨑議長	・実証中にパブリックコメントをやるのか。
事務局	・チョイソコに関してのパブリックコメントはやらない。5 年計画の交通計画に関してのパブリックコメントをやる。
田口委員 （公募委員）	・今回、6 月 25 日までの期間でパブリックコメントの結果が資料 10 でいただいた。これは 6 月 25 日までに出したものであるが、今日配られた資

	料3で出てきているが、結果が出るのにものすごく早い。
山﨑議長	・この後の議題で資料5に関してパブリックコメントの意見を踏まえてということで、確かにこれは事務局側のスケジュールの不手際だと私も思っている。 ・このままでは議論が進まないところがある。デマンドの実証実験はこの形で運賃のことやアンケートのタイミングなどいろいろご意見が出てきている。運賃は具体的な数字が提示されている。調査のスケジュールは今後協議会のスケジュールとかしっかりスケジュールを立てていただく必要があると思うが、そういう作業をしていただく。
田口委員 （公募委員）	・運賃部会では運賃は決められないのか。
山﨑議長	・チョイソコに関しては実証運行という形で運行する道路運送法の条項が違う。これは運賃部会で議論する必要がない。
田口委員 （公募委員）	・運賃部会というのはどのように決められたのか。
山﨑議長	・国のほうで運賃部会のメンバーは設定されている。
田口委員 （公募委員）	・運賃部会にぜひ入れてほしい。
山﨑議長	・運賃部会でやる必要はなく、この場で議論すればよい。 ・道路運送法第4条で運行されている路線定時型のバスに関しては運賃部会で検討・協議し、ここに報告を上げてもらう。 ・これは道路運送法21条という期間を区切って自治体が法律に基づいて実験的にやるものということで位置づけている。運賃部会で検討する必要はない。ここで皆さんが協議すればよいことになる。
米澤委員 （公募委員）	・実際にデマンド交通をやる段階になれば運賃部会でやるということか。
山﨑議長	・そうである。本格運行という形になったときである。まず1年間は実証運行である。 ・まずは1年、100円でやってみる。
田口委員 （公募委員）	・100円でやるというのは決まりなのか。
山﨑議長	・事務局からそういう案が出てきたということである。
田口委員 （公募委員）	・100円で実証実験をやるのは運賃部会で決まったのか。
山﨑議長	・実証実験なのでこの協議会で決める。
田口委員 （公募委員）	・決まっていないのか。
山﨑議長	・まだ決まっていない。これから決める。
田口委員 （公募委員）	・運賃部会で決まったのは何か。
山﨑議長	・今走っているきんちゃんバスの運賃である。 ・いろいろ意見が出てきた。事務局では、スケジュール的なことや、協議

	会で何を議論するか、調査のタイミング等をきちんと示していただきたい。 ・運賃は提示していたもので、10 月 1 日から実証実験をやってみようということである。 ・審議いただきたい。この実証運行に関して、賛成いただける方は挙手をお願いする。 （賛成者挙手） ・この協議会は、規約では全会一致が必要か。
事務局	・基本全会一致だが、但し書きで 3/4 以上である。
山﨑議長	・3/4 以上の方に賛成いただけた。この実証運行を実施していく。 ・先ほど出てきたいろいろな意見は参考に決めていっていただきたい。
多田委員 （名古屋タクシー協会）	・賛成反対ではなく、タクシー協会からの意見である。 ・12 時の間際になり、意見も活発にしていただき、それはそれでよいと思う。 ・今私も賛成の手を挙げた。ただ、タクシー協会としては、前回の協議会でシバタタクシーの廃業のことを皆さんにご報告した。さらには近鉄タクシーも今人手不足で大変な状況にある。 ・そういう中で地域にタクシーが残るようなことをぜひこれから皆さんと一緒に考えていただきたい。 ・資料 3 の説明をいただいたが、6 ページのポイント 1、上からの行をもう一度よく読んでいただき、何がいいかを考える際にこの地域からタクシーがなくならないことをぜひ皆さんと最初に考えていただきたい。それを前提に踏まえて、いろいろな事業計画を整えていただくことを要望する。
山﨑議長	・以前も話したかもしれないが、私が関わっている高浜市でも全域でチョイソコを入れた。そのときにすごくお得な回数券を販売した。1000 円で 1500 円分の回数券である。これをタクシーでも使えるという回数券にした。タクシーに乗るときに、1200 円かかるところを、そのチケットを使って乗ることができるという形にし、タクシーも使ってくださいという対策をした。そんなことも施策としてあると考えている。 ・次に、現在走っている路線定時型のバスに関する改変、運賃改定案について、資料 5 の説明をお願いする。
事務局 （村上）	○資料５説明 ・説明に入る前に、１点お詫び申し上げる。タイトルの最後に「運賃改正」とあるが、運賃の改正については別途運賃料金部会で諮っており、本協議会の議題（７）きんちゃんバスの運賃改定についてで報告させていただくことになっている。本議題内での説明は無く、審議する必要もない。申し訳ありません。 ・ここから資料５の説明に移らせていただくが、先ほど説明したとおり、実証実験としてデマンド交通を導入することを受け、現行のきんちゃんバスの利用状況を踏まえたルート・停留所とダイヤの見直しを行い、令

	和７年１０月１日から見直した内容で運行を行う。 ・変更内容の適用後も継続してきんちゃんバスの利用状況を把握し、ダイヤの改善など利便性の向上に向けた取り組みや運行の見直しを検討していく。 ・ルート・停留所の見直しについては、内容は以下表のとおりである。 ・東部ルートについて、既存の全ルートの運行を休止する。 ・北部ルートについて、現行の利用状況を踏まえ、利用が一定程度以上ある停留所を残した運行ルートとし、運行しないルートは運休扱いとする。 ・北部ルートの停留所について、ルート変更により海南病院、市役所から弥富駅で降車するため「近鉄弥富駅北口」バス停を新設する。 ・また、以前から乗降時の安全面の観点で地域から要望のあった「白鳥コミュニティセンター」バス停の移設を行う。 ・ルート変更により運休する「スギ薬局」バス停の代わりとして、「桜セントラルクリニック」バス停を新設する。 ・また、右折時の安全性を考慮し、「南前新田交差点」バス停を移設する。 ・続いて南部ルートについてである。ルートについて、現行の利用状況を踏まえ、利用が一定程度以上ある停留所を残した運行ルートとし、運行しないルートは運休扱いとする。 ・停留所について、北部ルートと同様に「近鉄弥富駅北口」の新設、「桜セントラルクリニック」バス停の新設、「南前新田交差点」バス停の移設がある。 ・これらを反映した、令和７年１０月１日以降の運行ルート案は２ページのとおりである。 ・具体的な停留所の新設・移設場所は３ページから５ページのとおりであるが、説明を割愛させていただく。 ・５ページをご覧ください。ダイヤの見直しについてである。 ・現行のきんちゃんバスの利用状況やデマンド交通の運行内容を踏まえ、以下の表のとおりダイヤを見直す。 ・令和７年１０月１日以降のダイヤ案は６ページのとおりである。 ・運行ルートと停留所の見直しについては令和７年５月２６日（月）から令和７年６月２５日（水）までパブリックコメントを実施済である。 ・パブリックコメントでの意見と市の回答は本日配布した資料１０のとおりである。 ・ルート・ダイヤの見直しに関する具体的な意見として、「きんちゃんバスを従来どおり、土曜日も運行してほしい」「福祉センターでの１０時の会合に間に合うようなダイヤ設定にしてほしい」「通学通勤用として運行するのであれば、既存の路線を継続してほしい。」「高校生の利用が増えてきている過程においてバス停の運休をすることには疑問が残る。」などの意見があった。 ・「きんちゃんバスを従来通り、土曜日も運行してほしい」への対応としては、土曜日はデマンド交通が運行しているため、「チョイソコやとみ」の

	ご利用をお願いしたい。しかしながら、デマンド交通の利用状況や今後の住民意見交換会での住民意見等を踏まえて注視していきたいと考えている。 ・「福祉センターでの９、１０時の会合に間に合うようなダイヤ設定にしてほしい」については、デマンド交通が８時から運行するため、そちらをご利用いただきたいと考えている。 ・「通学通勤用として運行するのであれば、既存の路線を継続してほしい。」「高校生の利用が増えてきている過程においてバス停の運休をすることには疑問が残る。」の意見については、同様の意見が６月下旬に実施した鍋田地区、操出地区など栄南学区の意見交換会でも出ており、市として何かしらの対応をしていかなくてはならないと考えている。 ・先ほどお示しさせていただいたルートを南進する形となるが、案としては朝１便を、南部コミュニティセンター発ではなく、鍋田公民館発とし、鍋田公民館から「西末広」「東末広」「繰出」「南部コミュニティセンター」へ行き、その後今お示ししている緑色のルートにつなげたいと考えている。 ・また、夕方の便についても同じく「南部コミュニティセンター」から「鍋田公民館」までのルートを一部追加しようと考えている。 ・この関係で、本日の協議会後にルートやダイヤの変更が発生するが、基本的にはルートの修正に関しても現在お示ししているルートに一部追加があるような修正のため、今後の修正対応方針も含めて現時点の案を審議いただき、今後、運行主体の三重交通とも協議をさせていただき、修正した最終案が固まった段階で書面にて審議を再度させていただきたいと考えている。 ・以上になる。
山﨑議長	・運賃改定のところは後から報告があるということである。 ・停留所新設、移設、経路見直しということである。 ・パブリックコメントでいろいろな意見が出てきた。これを踏まえて、原案からルートを少し変えるという事務局の意向なので、今日はこの中身ではなく、こういう方向で行くということを審議いただき、最終的な経路に関しては書面審査していただくということになる。 ・ご意見、ご質問があればお願いする。
田口委員 （公募委員）	・近鉄弥富駅の北口に停留所を作る意味はあるのか。 ・この図を見ると弥富建設の前ぐらいに停留所を設置することになっている。北部ルートの人は結局デマンド交通では限られて、きんちゃんバスの直行便を作ってもらって、なおかつ時間を早くするということで、停留所を減らしてもらっている。これだと既存の停留所を作ってもらっている意味はないように感じる。 ・というのは、今南口ができているので、北口の人も南口に行けば駅には行けるわけである。逆に確かに左回りで南口まで行くよりも、既存の北口のバス停に止まる場合は確かに早くは行けるのだが、帰りは弥富建設の前だとずいぶん歩かなければいけない。もし南口のままだとしても、結局近鉄はバリアフリーになったのでエレベーターもエスカレーターも

	あり、下に下りればすぐ来られる。何でこうなるのかよくわからない。
事務局	・北口を設定したのは、資料にも載っているように、ダイヤ案を見てもらうと、順番的に海南病院から駅のほうに行かれる方が一定程度いるのだが、ダイヤの組み方によって駅まで行くものがない。北部になると海南病院から駅まで行くものがなかったので、北口を設定して、海南病院や市役所から駅まで行けるようなことにするために設定させていただいている。 ・北口のほうは弥富建設さんのところにあるというところで、駅まで少し歩かないといけないが、北口のほうはなかなか停留所を置く場所がなく、一番近く、安全性も考慮して北口の弥富建設さん近くに置かせていただいている。
山﨑議長	・田口さんの指摘は、南と北、両方バス停は要らないだろうということである。 ・海南病院から駅に行かれる人がいるとすれば、北口は要らないということをおっしゃったのか。
田口委員 （公募委員）	・今のはいいと思う。北口を作ってもらって便利になるのだが、結果的に乗っている人からすれば、ここで時間の無駄である。
山﨑議長	・北口がなくなるとルートはなくなるか。 ・ルートがなくならないのであれば、別に設定しておくことは問題ないと思うが。
事務局	・ルートは変わらない。
山﨑議長	・バス停の設置はルートが変わると非効率になったりする。ルートが同じであれば、そこでも乗り降りできたほうが便利ではないか。 ・ほかにはいかがか。 ・それでは、事務局から説明があったとおり、ルートが今後変わるということで、改めて書面での審議をしていただくということである。 ・方向としては概ね今ご提示いただいた 2 ページのルートであるということ。それからバス停の設置に関して写真つきで示されている。 ・時刻表もルートが変わると変わることになると思う。 ・概ねこの方向で、改めて審議いただくということでご了承いただけるか。 ・では、そういった方向で行きたいと思うので、お願いする。

4.議題

（5）弥富市地域公共交通計画の見直しについて

山﨑議長	・議題（5）、協議事項ということで、皆さんからご意見をいただくということで、弥富市地域公共交通計画の見直しについて、資料 6 と 7 の説明をお願いする。
事務局 （村上）	○資料６、資料７説明 ・令和 6 年度の第 4 回協議会で協議いただいた、市内公共交通の問題点・課題を踏まえ、新たに策定する地域公共交通計画の内容のうち、以下の検討をした。 ・１ページ目と２ページ目に関しては前回と変わらないので割愛する。3 ページ目以降から説明する。 ・基本方針に基づく将来の公共交通網について、本計画の上位・関連計画

	である都市計画マスタープランや立地適正化計画で位置づけたエリアや拠点を踏まえ、エリアや拠点を効果的に結ぶ軸やそれらの軸を補完し各地域の移動を支える交通網が形成できるよう、本格導入を見据えた公共交通も含めて役割・位置づけを設定し、各公共交通の特長を十分に活かした効率的かつ効果的な公共交通網の形成を目指す。 ・役割・位置づけの１つ目は「広域幹線」で、本市と市外や県外など広域的な移動を支える鉄道を「広域幹線」として位置づけ、その他公共交通との乗継環境の改善を図るなど連携を強化し、利便性の向上を図る。具体的には「近鉄名古屋線」「JR 関西本線」「名鉄尾西線」が該当する。 ・２つ目は「都市間幹線」で、本市と市外など比較的広域的な移動を支えるバス路線を「都市間幹線」として位置づけ、市外との交流を促進するとともに、日常の生活を支える地域公共交通として利用を促進し、確保・維持を図る。具体的には「飛島公共交通バス蟹江線」が該当する。 ・３つ目は「地域幹線」で、市内の主要な拠点を結ぶバス路線を「地域幹線」として位置づけ、使いやすい移動手段として、地域特性や利用状況、まちづくり等の関連計画を踏まえつつ効率的、効果的に運行する。具体的には「きんちゃんバス」「木曽岬町自主運行バス」が該当する。 ・「地域幹線」として位置づけた公共交通は生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業などの国の補助の活用も見据える。 ・４つ目は「地域内交通」で、各幹線でカバーできないエリアにおいて、各幹線への接続や地域内の日常的な生活移動を支える公共交通である。 ・地域特性や移動ニーズに応じ、デマンド型交通などの面的な運行や、地域住民等が主体として運行する交通の導入も検討し、各幹線を補完する。 ・今説明した公共交通が形成する将来の公共交通網のイメージは４ページのとおりである ・５ページをご覧ください。基本方針に基づく目標と数値指標である。 ・現時点では５つの目標を考えており、各目標に対して１つ以上数値指標を設定する。 ・現時点では数値指標のみ検討しており、基準値や目標値の具体的な値は次回以降の協議会でお示しし審議いただく予定である。本日は目標に対応する数値指標について審議いただきたい。 ・「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」に対応する数値指標として、「きんちゃんバスの利用者数」「チョイソコやとみの利用者数」を設定する。 ・「目標②多様な交通手段の融合による公共交通空白地の解消」に対応する数値指標として「公共交通の人口カバー率」を設定した。「公共交通の人口カバー率」とは、地域内の駅・バス停、デマンド交通の乗降場所などから一定の距離の圏域でカバーできる人口の割合のことである。 ・「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」に対する数値指標として「目標年における利用者 1 人あたり運行経費」を設定した。 ・６ページをご覧ください。

	・「目標④収支率の改善による持続性の確保」に対する数値指標として「目標年における収支率」を設定した。 ・「目標⑤多様な主体が公共交通を考える機会の確保による、地域で支える環境の形成」に対する数値指標として、「弥富市地域公共交通活性化協議会の開催回数」「公共交通に関する取り組みの広報掲載回数」を設定した。 ・基本方針と各目標の対応関係は６ページの最下段の表に示しているとおりである。 ・これで資料７の説明を終わる。 ・最後に資料６に戻り、今後のスケジュールの説明をさせていただく。 ・次回の協議会で評価指標の具体的な基準値・目標値や基本方針に基づく交通施策や具体的な取組みを協議する。その後、12 月に開催予定の協議会で協議を重ね、年明けにパブリックコメントを実施し、2 月末に開催予定の協議会で最終審議を行う。 ・協議会での最終審議後に運輸支局へ変更認定申請を進達し、3 月下旬に国の認定をいただく予定である。 ・以上で説明を終わる。
山﨑議長	・ただいまの説明に関して、第何回の協議会で何をやるという資料があった。 ・まず、計画期間と計画区域についてご意見、ご質問はあるか。よろしいか。 ・基本理念と、基本理念に基づく基本方針、2 ページについてご意見、ご質問はあるか。よろしいか。 ・3 ページ、基本方針に基づく将来の公共交通網について、いろいろな交通手段として、広域、都市間、地域幹線、地域内交通、その他ということで位置づけたということである。何かご質問、ご意見はあるか。
多田委員 （名古屋タクシー協会）	・事務局の説明では、1 ページ、2 ページは変わらないという話で、3 ページ、4 ページが変更になっていて、5 ページ以降は次回の協議会で協議という説明だったと思う。 ・3 ページ、4 ページは何が変わったのか明示していただきたい。今の計画と見比べないとわらかないのでは不親切である。
山﨑議長	・事務局、よろしいか。
事務局	・前回と比べて、3 ページは表の 4 つ目の地域内交通で多少の文言が変わっている。
多田委員 （名古屋タクシー協会）	・新旧をつけてほしい。
山﨑議長	・3 ページは、タクシーはどこに位置づけられているのか。タクシーは公共交通の役割のところに位置づけないのか。
事務局	・地域内交通の中にタクシーが抜けていた。申し訳ない。
多田委員 （名古屋タクシ	・地域内交通の中の 2 つ目、地域住民等が主体として運行する交通というのは、地域住民の方は何のことかわからないのではないか。これの説明

ー協会)	ができるようなもの、さらには本当にそういう計画があるのかということを踏まえて記載をしていただきたい。 ・タクシー事業者は地域で使っているものなので、よろしくお願いする。
山﨑議長	・具体的に書いてほしい。
田口委員 （公募委員）	・役割と位置づけは素晴らしいと思うが、策定までのスケジュールが甘いのではないか。
山﨑議長	・これは協議事項であり、審議しない。今日いただいた意見を踏まえて事務局が直す。
田口委員 （公募委員）	・実際、スケジュールは、パブリックコメントは実際に出てくる意見が少ないと思うが、出てきたとしてもう少しじっくり練ってもらう時間があったほうがいいのではないか。
山﨑議長	・パブリックコメントのタイミングは少し考えていただきたい。 ・ほかにいかがか。
徳田委員 （愛知県バス協会）	・基本計画を来年の 4 月からスタートさせるための今回は第 1 回目のキックオフという感じに受け止めているが、今日ここで何か発言したことが今後反映されるのか。逆に今言わないとこれらは確定したものとして進んでいってしまうのか。 ・資料 7 の 3 ページ、今後の各公共交通の役割・位置づけについて、これはかなりこの地域としては、愛知県内でも珍しいと思うが、弥富市は近隣の市町と連携が強いので、弥富市の交通計画であるが、幹線系統として飛島村や木曽崎町が入ってくる。こういうものに対する連携、ウエイトというのはどの程度これで確保されるのかが気になる。 ・きんちゃんバスは地域幹線という地域内幹線的な意味合いのような気もするが、4 ページの絵を見ると北部線は書かれていないので、ここは今後は地域内交通のデマンドに置き換えていくという 1 つのシナリオではないかと見ているが、ここのあたりを今日ある程度意見を募って、次回以降ブラッシュアップしていくということだとすると、時間が無く議論ができないと思い、不安である。 ・三重交通さんがいるので言いづらいが、名古屋桑名線や名四長島線はほとんど走っていないので期待はできないと書いてあるが、とりあえず材料出しとして出していくということに関してはいいと思うが、書いた以上は何か役割として期待する部分とか、そういう期待が重要であれば例えば何らかの形で増便とか、強化を申し入れるようなことがあり得るのかお聞かせいただきたい。
事務局	・前提としては、これが最終形ではない。いろいろな意見がこれから出てくると思うので、そういった意見を反映させていかなければならないと考えている。回数的には限られるが、個別にご意見があれば教えていただけると反映させながら進めていきたい。 ・飛島村、木曽崎町ともさまざまな連携を取っていくのは私どももなくてはならないパートナーだと認識している。協議的なものも含めながら、打ち合わせ的なものになる思うが、情報共有をしっかり諮りながらお互いの課題を共有しながら進めていきたいと思っている。そういったことも踏まえて計画に反映できればと考えている。
山﨑議長	・今後もここで決めていく、決まってくるわけではないということで、その都度ご意見をいただきながら進めていく。

	・周辺市町や交通事業者としっかり意見交換し、情報共有しながら、やってもらえることはやってもらえるように計画の中にうたっていくということである。 ・5 ページ、6 ページ、基本方針に基づく目標と数値指標について、何かあるか。
徳田委員 （愛知県バス協会）	・ここは次回ということかと思うが、いろいろな交通手段がありながら、弥富市の市民に方々からする公共交通に対する利便性の評価や満足度の指標が特に記載されていない。ほかの自治体ではそういうものを使われている。 ・人口カバー率はデマンドが入るとすべてということになってしまう気もする。条件をはっきりおいてしていただきたい。
事務局	・人口カバー率についてはデマンドが入れば全域の移動手段になるので100%になると思う。ほかの市町も参考にしながら、より具体的な目標値として設定できるものがあれば採用していきたい。 ・利便性等の評価については、別でチョイソコのときにアンケートを取るので、そういった数値を参考として使うことができればと思っている。 ・昨年度、住民アンケートも行っている。そういうところの数値として採用できるものがあればこちらでも活用していきたいと思っている。
山﨑議長	・こういったご意見を踏まえて、目標値、評価指標を再度検討し、次回また出していただきたい。具体的な数字も埋まってくるとよい。
藤原委員 （愛知県都市・交通局交通対策課）	・基本方針に基づく目標と数値指標のところで、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の項目であるが、ほかの公共交通会議に出て、弥富市さんの計画策定とかいろいろタッチしている中で、こちらの指標を目標にしてしまうと、ないと思うが、運行本数を減らして経費を減らしてしまえば達成する話になってしまう。ほかの市町村でやられているのは目標指標のほかに、あくまで参考のような確認指標を別個提示して、計画の目標ではないが、あくまで確認でどれだけ経費がかかっているみたいなものに落とし込んだほうがいいのではないか。ほかの公共交通会議を見ての意見である。
事務局	・こちらの数値は現計画でもお示ししている部分でもある。今回の収支予算で決算書のほうでも運行経費は示されている。そのまま引き続きやっていくほうが、より市民の皆さんに対して明確に数値的な報告ができるのではないかと思っている。 ・確かに今回デマンド交通を入れるということになれば、さらに経費的に数値は大きくなるのは可能性的にはあると思っている。その点についても、いただいた意見を参考に検討させていただきたい。
山﨑議長	・よく議論されているのが、運行経費を落としてサービスレベルを落とせばこの指標値は上がっていくのではないかということが言われるということで、目標にしてしまうと大変であるという話である。 ・目標はこちらで、確認指標という形で、ここはきちんとモニタリングしていく、確認していくという指標と分けたらどうかというご提案である。参考にしていただきたい。 ・私もいろいろなところでそういう形の指標の設定がいいと思っている。 ・ほかによろしいか。今後もこれは協議を進めて、皆さんからご意見をいただき、よりよい計画にしていくということである。

4.議題

（6）無料お試し乗車券について

山﨑議長	・報告事項の（6）、（7）はまとめて説明をお願いする。
事務局 （村上）	○資料８説明 ・無料お試し乗車券について、資料８を基にご説明する。 ・きんちゃんバスの新たな利用者を掘り起すことや利用したことが無い人が一度の利用経験を通じてきんちゃんバスを持続的に利用するきっかけとなることを目的とし、毎年無料お試し乗車券を平成 23 年度から配布を実施している。 ・今年度は 10 月からきんちゃんバスのルート・ダイヤを縮小し、チョイソコやとみが走るため、チョイソコやとみの無料乗車券へ移行することとする。 ・チョイソコやとみ無料乗車券の概要は以下表に示しているとおりである。 ・無料お試し乗車券は 3 枚つづりと表記していたが、３枚を２枚に訂正させていただく。往復で使えるように思っている。 ・議題（6）については以上になる。

4.議題

（7）きんちゃんバスの運賃改定について

事務局 （村上）	・○資料９説明 ・きんちゃんバスの運賃改定について、資料６をご覧ください。 ・説明に入る前にきんちゃんバスの運賃改定に関する議題を報告事項としている背景をご説明する。 ・道路運送法が改正され、令和５年 10 月１日以降、一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃については、独占禁止法に抵触しないために構成員を限定し、協議会とは別の形で運賃を協議することが必要となった。 ・そこで弥富市では運賃料金部会を設置し、運賃の見直しがある際には運賃料金部会で審議し、協議会で報告する流れとしている。 ・本日９時から別途運賃料金部会を開催しており、改定内容について承認をいただいているので、その内容を報告させていただきます。 ・令和 7 年 10 月 1 日から実証運行を開始するデマンド型交通「チョイソコやとみ」の 75 歳以上の利用料金は 100 円であり、料金の公平性を保つことやきんちゃんバス路線の確保・維持のため、75 歳以上の高齢者の運賃を無料から有料（100 円）に改定する。 ・それに伴い、75 歳以上の高齢者用の回数券や定期券を発行する。改定後の運賃や回数券・定期券の料金は以下表のとおりになる。 ・以上で説明を終わる。
山﨑議長	・報告事項であるが、ご意見、ご質問があればお願いする。よろしいか。 ・無料お試し乗車券も 15 年ぐらい続けている。毎回アンケート調査が裏面にあり、新規利用者が何人いたかを評価している。私としては気に入っている評価の仕方である。 ・日本モビリティマネジメント会議で今回これを私と市とコンサルで発表

	してくる。毎年やると新しい利用者が増えているという発表をしたい。

4.議題

（7）その他

山﨑議長	・その他、参考資料２と３についてお願いする。
事務局 （村上）	・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お配りしている。また、令和 6 年度の買い物支援サービス輸送実績は参考資料 3 として配布させていただいている。 ・説明は時間の都合で割愛させていただく。お時間のある時にご覧いただきたい。 ・以上である。
山﨑議長	・よろしいか。
田口委員 （公募委員）	・ぜひメンバーとして議会の委員の方を入れていただきたい。一市民として問題があるときに相談するのは議員さんだが、今回きんちゃんバスがなくなってという話があるときに。
山﨑議長	・事務局の考えをお願いする。
事務局	・以前は議会からも協議会には入っていたが、議会のほうが入りたいという形になっていた経緯がある。議会が入らないという形になった。
弥富市副市長	・審議会等に関しては以前から弥富町時代から審議会委員として議員に入っていただいていたが、国から審議会委員として議会議員が入るのはふさわしくない。議会議員は議決をする機関であるので、審議会に入っていただくとそこで審議をしていただいた結果を議員が了解をして、その部分をまた議会で議決するというのは矛盾があるということで、議会議員の皆さんには弥富市の各審議会においてはすべて入っていただかないということになった。 ・これは方向性が示されたものであるので、それに沿って行っている。
山﨑議長	・この会議に限らず、市の方針ということである。ご了承いただきたい。 ・だいぶ延びてしまったが、かなりいろいろな意見か出て、いい議論ができたと思う。皆様お疲れさまでした。事務局にマイクをお返しする。

5. 閉会

事務局 （藤井課長）	・山﨑先生、ありがとうございました。 ・以上で、令和 7 年度第 1 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。 ・次回の協議会は秋ごろを予定している。具体的な日時については後日連絡する。 ・今後ともご協力賜りますようお願い申し上げる。本日はありがとうございました。
	以上