

令和7年度第6回「弥富市地域公共交通活性化協議会」 議事録

日時：令和8年2月24日（火）

午後1時30分から

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)	<ul style="list-style-type: none">・ 定刻となった。ただいまから、令和7年度第6回弥富市地域公共交通活性化協議会を開催する。市民協働課の藤井である。本日もよろしくお願いする。・ 本日の協議会は委員定数21名のうち、19名の出席をいただいております、協議会規約第9条第1項に定める半数以上の定数に達しているため、会議が成立していることを報告する。・ また、当協議会は協議会規約第9条第3項により、会議を公開とする。・ 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)	<ul style="list-style-type: none">・ 最初に、安藤市長よりご挨拶申し上げます。
安藤市長	<ul style="list-style-type: none">・ 本日は第6回目となる弥富市地域公共交通活性化協議会にお忙しい中ご出席賜り感謝する。この連休から暖かくなり、春の陽気が一気に訪れたが、インフルエンザがまだまだ流行している。一雨ごとに花粉も飛び始めた。花粉症、インフルエンザの方にもご自愛いただきたい。・ 令和7年10月1日からチョイソコやとみの実証実験を始めている。これまで特に午前中は予約が取れないとか、もっと遅くまで運行してほしい、日曜日にも運行してほしい、さまざまなご意見をたくさん頂戴しているところである。そんな中、4月から半年間の実験になるが、平日と土曜日、午前中にもう1車増車したいと思っている。午前中はこれまで3台であったが、4台体制でご要望に応じていきたいと思っている。・ これからも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・維持のために努力していく所存である。委員の皆様方におかれては引き続きご支援・ご協力をお願い申し上げますとともに、本日は忌憚のないご意見を頂戴することをお願いし、冒頭の挨拶に代えさせていただく。本日はよろしくお願いする。

3.資料確認

事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none">・ 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)	<ul style="list-style-type: none">・ 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：第2次弥富市地域公共交通計画の策定について

	<ul style="list-style-type: none"> ・資料 2 : 第 2 次弥富市地域公共交通計画 (案) ・資料 3 : 地域公共交通計画変更認定申請書 ・資料 4 : 令和 8 年度弥富市地域公共交通活性化協議会 予算 (案) ・資料 5 : 令和 8 年度弥富市地域公共交通活性化協議会 事業計画 (案) ・資料 6 : きんちゃんバスの夜便の実証終了とダイヤの修正について (案) ・資料 7 : チョイソコやとみの運行評価について ・参考資料 1 : 利用者実態調査結果 ・また、本日机の上に、配席表と当日配布の資料をお配りしている。不足はないか。 ・議題に入る前に、1 月 3 0 日に書面にて実施した第 5 回弥富市地域公共交通活性化協議会について、補足説明させていただく。 ・1 2 月 1 日開催の第 4 回弥富市地域公共交通活性化協議会において、令和 8 年 4 月から適用するきんちゃんバスのダイヤ・ルート等の変更について事務局からご説明し、委員の皆様へ審議のうえ、承認いただいたところである。 ・しかしながら、1 点、ルートにおいて新たな追加事項があること、また承認いただいたダイヤの一部変更があったことを受け、第 5 回弥富市地域公共交通協議会を書面で開催することとなった。4 月からの新たな運行にかかる手続等に時間を要することから、本日の協議会に先立って書面にて開催させていただいた。急なご依頼だったにもかかわらずご対応いただき感謝する。 ・決議の結果としては、2 1 人中 2 1 人の承認をいただいた。決議いただいた内容で書面開催中に三重交通より指摘があり、境バス停の迂回ルートが反対回りが正しかったということで、本日当日配布させていただいた資料のように、反対回りで訂正させていただく。再度の訂正をお詫びする。 ・また、令和 8 年 1 月 3 0 日に第 3 回運賃料金部会を開催し、承認いただいた。現在、第 3 回運賃料金部会ならびに第 5 回弥富市地域公共交通活性化協議会にて承認いただいた内容で、4 月から運行を開始できるよう、手続き等の準備を進めている。 ・第 5 回弥富市地域公共交通活性化協議会に関する補足説明は以上となる。 ・ここより、座長の山崎委員に交代する。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・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。今日はすごく暑くなってきている。この先急に寒くなることもある。気候変動という言葉があるが、原因は地球温暖化とよく言われ、CO₂を少なくするという話があるが、CO₂を少なくするだけでなく、どうしようもないものに対して予防策というか、適応していく必要がある。 ・そういった中で、地域公共交通が気候変動にどう対応していくかということも今後大きな話として考えなければいけないと思う。 ・この会議は市民の方々がかかなり元気に発言していただいている。建設的なやりとりができるといいと思っている。ご協力いただきたい。

	・今日は審議事項3つと協議事項がある。盛りだくさんである。
--	-------------------------------

4.議題

(1) 第2次弥富市地域公共交通計画の策定について

山崎議長	・第2次弥富市地域公共交通計画の策定について、資料1から3について事務局から説明をお願いします。
事務局 (村上)	<ul style="list-style-type: none"> ・第2次弥富市地域公共交通計画の策定について、資料1、2、3をもとに説明する。 <p>○資料1説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年度第4回地域公共交通活性化協議会で第2次弥富市地域公共交通計画(案)に対していただいた意見等を反映したうえで、市民等の意見を幅広く募集し計画に反映すべく、令和7年12月22日(月)～令和8年1月21日(水)の約1ヶ月間でパブリックコメントを実施した。 ・パブリックコメントでは2名の方から意見をいただいた。 ・意見の内容は、第2次弥富市地域公共交通計画の内容に関するものから、市内の公共交通に関する取組みや市の考え方・姿勢など、多岐にわたるものであった。 ・事務局として、市内の公共交通に関する取組みや市の考え方・姿勢に対する意見については、第2次弥富市地域公共交通計画に基づいて事業展開を進めていくなかで検討の参考とさせていただきたいと考えており、各意見に関する具体的な回答は2ページ以降をご覧ください。 ・この場では、いただいた意見のうち第2次弥富市地域公共交通計画の修正に関わる内容について抜粋して説明させていただく。 ・3ページ、第2次弥富市地域公共交通計画の目標④の評価指標と具体的な数値について、「公共交通を利用している人の割合」の目標値が10%では低すぎるため、50%としてはどうかという意見をいただいた。 ・この意見に対する市の考えであるが、「公共交通を利用している人の割合」の目標値は目標①「公共交通の利用者数」の目標値と対応するように設定させていただいており、提案いただいた50%へは修正せず、目標値は10%のままとする。 ・具体的には資料2の計画本体を確認しながら説明する。 ・資料2の163ページ、目標①「公共交通の利用者数」の目標値は、コロナ前の水準まで回復させることを目指し、目標値を令和元年度の水準である8万4,000人とした。 ・また、目標値を8万4,000人とした場合のきんちゃんバス北部ルート、南部ルート、デマンド型交通それぞれの目標値は下段の縦棒グラフのとおりである。ここでいう利用者数は、きんちゃんバス・デマンド型交通ともに乗車数のことを示す。 ・この目標値を達成するために、5年間でどれだけ公共交通を利用している人を増やせばいいかを検討した。 ・166ページ、下段の表に記載があるとおり、先ほどご説明した目標年の乗車数と基準年の乗車数は1万5100回の差があり、公共交通の利

	<p>用頻度は1ヶ月に1回、往復で利用すると仮定した場合、人数の差で表すと629人となる。この629人は目標年である令和12年の15歳以上人口のうち、1.7%を占めるため、基準値から2%増である10%を「公共交通を利用している人の割合」の目標値とした。</p> <ul style="list-style-type: none"> 今年度策定する第2次弥富市地域公共交通計画では公共交通の利用状況をコロナ前の水準まで回復させることを目指し、各指標の目標値を設定させていただいたが、5年後に目標値を達成できた際にはさらに高い目標を目指していきたいと考えている。 冒頭でも説明したが、このほか市内の公共交通に関する取り組みや市の考え方・姿勢についていただいた多くの意見については、第2次弥富市地域公共交通計画に基づいて事業展開を進めていく中で検討の参考とさせていただきたいと考えている。 資料1の1ページ、パブリックコメントを踏まえた第2次弥富市地域公共交通計画の最終案は資料2のとおりで、パブリックコメントを踏まえて修正した内容は先ほど説明した赤字箇所のみである。 本日審議し承認いただいた場合、資料3の地域公共交通計画変更認定申請書を添付した上で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。 ご審議のほど、よろしく願います。以上で説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 今の議題は、資料1で説明したパブリックコメントの結果を事務局で検討し、修正を加えたものが163ページで、その修正でよいかということである。ほかの意見もいろいろあるが、事務局で吟味し、今後検討する材料としていくということである。 説明していただいた内容に関して、ご意見、ご質問があれば願います。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> 基本的にはこの検討で満足しているが、前のところとどこがどう変わったかわからない。前回のときは修正の対比があった。対比してわかるような資料をつけてもらえるとありがたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 163ページに赤字で出ていたが、何がどう変わったか、対照表があるとよいというご意見である。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> 私が申し上げているのは、12月の協議会で検討した。そのときから表現が変わっているわけである。前回の協議でこう直してほしいご意見を出されたわけである。私のところだけ見て、これでいいかなと満足しているが、12月の議論の結果とこれをどう変えたのかという表があるとありがたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 確かに前回の協議会で対照表があるわかりやすいというご意見をいただいていた。 これに関してはパブリックコメント用に作成させていただいている。12月の協議会でご意見をいただいたものを踏まえてパブリックコメントにかけるという形だったので、それを反映させたものがこの形になる。趣旨が、皆さんが協議をしていただいた内容の確認を踏まえながらというところには至っていないが、そうすると逆にパブコメについても12月の協議会の資料と合わせて出さなければならないという形になってしまうため、ご理解をいただきたい。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> 変わったところだけ抜粋したものを出示してもらえるとありがたかった。

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・そのほかはいかがか。
田口委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値が少なすぎると12月のときに言ったのだが、少なくないか。公共交通に乗っている人がどんどん増えるのはもちろんいいのだが、公共交通だから、弥富市の人口が4万人いて、公共交通活性化協議会が始まる時に取ったアンケートだと1割しか福祉バスを使っていなくて、その福祉バスを何とかして公共交通にしようということで、多くの利用者を拾っていきこうということでこの協議会が始まったと理解している。 ・そのときに現実的に乗っている人の割合で、これから、令和12年度ということは今から5年後の話である。コロナの水準に戻すというのだが、コロナは令和2～3年だった。現状分析していると、令和3年のときにコロナで落ちているが、だいぶ回復したという話になっている。5年後に今よりも全く当初と変わらないような、利用者の数が下がるような公共交通に、市民としてはもう少し夢のあるような公共交通にしてもらいたい。 ・達成する・しないは、計画が悪かったところで、補助金に全く影響がないのだから、むしろ15年間いろいろ改善はしたが、利用者の人、実際市民として公共交通を使った経験のない人の割合が全然変わっていないということは、いろいろ改善をしたがニーズに合っていなかったということである。5年後の計画をこれから立てるのであるから、計画の中に高い目標を立てて、今までと違ったような形の公共交通を考えていかなければいけないということで計画を作られると思うので、この10%というのは、来年ならともかく、5年後としては少ないと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントにも回答の記載をしたとおりの形になってしまうのだが、まずはコロナ前の水準にまだ戻り切っていない部分があるということもあるし、コロナ前、第1次の計画では利用者数を10万人という設定に持っていったので、10万人に設定するのか、コロナ禍前の水準に設定するのかというところで、いろいろ計画策定の段階で検討していたが、まずはステップ1とするならば、コロナ禍前の水準の利用者数に戻す。それが施策上うまくいけば、さらに利用者が増えていくような施策を展開していけるのではないかとということで、そういったところで順番に一步一步着実に実行可能な計画を進めてまいりたいと考えている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・よろしいだろうか。確かにパブコメにあるような1.5倍は今の時代あり得ない数字だと思う。10%という数字も計画書の中で、事務局から説明があったように根拠のある数字だということで計画上はこれでやっついこうという事務局の考えである。 ・人口減少に入っている時代で、地域公共交通においてバスで量を追うことは今できない時代になってきたと思う。もちろん幹線の鉄道とか新幹線などは量を検討していかなければいけないという話になってくると思うが、地域の生活交通では高齢者の必要な人を必要な分だけ運ぶということに力を入れていくべきということもある。量ばかりを追っていくと絵に描いた餅になってしまうのではないかとというのが大方の今の考え方だと思う。 ・何かご意見、ご質問があればお願いします。
田口委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・くどいようだが、公共交通の前に弥富市総合交通戦略を令和3年3月に作ってある。このときは、令和10年度で10万人になっている。いつも上位計画に合わせて下位計画を作ると言われているので、10万人を

	<p>達成する期間が令和12年度では上位計画と合っていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年度年度でやらなければいけないことで、必ずしも整合性を取ることもないかもしれないが、目標なのだから、5年間の計画なのだから、もう少し考えて、10%が正しいとか、20ならいいという問題ではないと思うが、昔と全然変わっていないではないかとなったときの対応の仕方としてはまずいのではないか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・先ほどの回答の繰り返したが、まずは順番に一步ずつ着実に計画を実行してまいりたいと考えている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・つい最近、私は非常勤で大学で都市計画の講義をやっているのだが、その中で、作った計画というのは堅持しなければいけないのだが、変更する勇気を持たなければいけないと学生に教えている。 ・時代の流れの変化が今とても大きい。それに合わせて変えていくこともある。何が何でも上位計画に従わなければいけないということでもないと思う。ただ、それをきちんと説明するということはあると思う。
山田委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値の話について確認だが、166ページの10%の目標というのは、市民アンケートの結果でパーセンテージを見られるということである。市民アンケートで利用していると回答した人の割合であるが、これは毎年数値は追いかけて、その推移を見ていくような形でこの数値を見ていられるという認識でよいのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・こちらの数値は乗車実績をもとにして1年間どれだけ利用者があったかという利用者数の延べ人数を目標値として設定している。
山田委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年その数値は追って行って、比率的には何%ぐらいで今推移しているかというのは毎年見ているということか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・おっしゃるとおりである。参考資料1にも利用者実績実態調査結果がある。こういった形で過去から利用者の状況を随時見ている。そういったものを参考にしながら毎年こういった形で施策を考えていくかというのも含めて検討している。 ・目標4で指標が2つあり、目標値のところで公共交通を利用している人の割合ということで、8%を10%にするというところについては、市民アンケートを適宜計画策定の折りに取る形になる。実態とするなら、利用者の利用実績も踏まえつつ、合わせて考えていくものである。
山田委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・割合の目標値の12年の次回の策定のときにしかアンケートでは確認しないということか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・そうである。
山田委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・できれば、目標値のところ、最後の年に1回だけということで、そのときに仮にそれをだいぶ超えていたりすると、目標値がこれで正しかったのかどうなのかということがあると思う。最終的にアンケートを取るかもしれないが、乗車人員などある程度逆算みたいな形で、利用者がどれぐらい増えたか、パーセンテージで言ったらどれぐらいのところまで近づいているのかとか、目標をもし超えているようなことが各年度の振り返りのときに出てくるようであるならば、計画書自体のこの数値というのは5年間必ず堅持しなければならないというものでもない。計画の変更というのを、中身の内容次第、実態次第で計画の目標を上げたり下げたりということもやり方としてはある。 ・もし目標値に対して、早めにそういう取り組みをしっかりと前に進めることで早く達成できるような状況が5年間の途中にあったとした場合に

	<p>は、そこから新たな目標、さらに高い目標をその時点で変更という形で提案いただければ、それによってさらに高い目標として5年後の12年を目指すことができると思う。そういうところも少し考えながら今後進めていただきたい。</p>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・貴重なアドバイスをいただいた。数値的なものも毎年実績数値をきちんと確認しながら、目標が当初よりも早く達成できれば、市民公募の田口委員が言われたような形で、また新たな目標というものも皆さんと諮りながら進めていければと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・さっき利用者数を増やそうという割合で話をしてしまったが、この目標はアンケートで見たときに、公共交通を使っている人の割合、あくまでもアンケートの結果ということである。 ・ただ、毎年アンケートをやるのは大変である。コストパフォーマンスがよくないような気もするので、中間時に1度アンケートをやるとか、それぐらいでもよいか。
山田委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・そこはやり方は検討いただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・どこかで確認するということである。 ・ほかはよろしいだろうか。 ・当初は10%でやっていくということによいか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・そうである。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今日説明をいただいたパブリックコメントを踏まえて、163ページと166ページの赤字の部分、修正したということである。この修正をご承認いただけるかどうか、お諮りする。 ・承認いただける方は挙手をお願いします。 (賛成者挙手) ・全会一致で全員手を挙げなければいけないのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・原則的にはそうである。概ね皆さんの了承をいただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・多数ということで、ご承認いただいたということで、ほぼ全員の方に挙手いただいた。 ・事務局のほうで最終的な計画のとりまとめに入っていたきたい。これでとりまとめで、今日で計画全体に関する協議・審議は以上か。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・若干軽微な修正箇所等があるので、そういったものを修正後、来週にでも、3月に入った段階で支局に上げる予定である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今日ご意見をいただいたところが最後の部分になる。これで全体。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・概ね計画の中身については皆さんにご理解いただけたということである。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・これで案を取って、軽微な修正をし、支局に出すということである。事務局にはよろしく願います。

4.議題

(2) 令和8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	<ul style="list-style-type: none"> ・審議事項の2つ目、令和8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4と資料5の説明をお願いします。
事務局 (村上)	<ul style="list-style-type: none"> ○資料4説明 ・まず、令和8年度予算(案)について資料4を基に説明する。

	<ul style="list-style-type: none"> ・歳入。 ・ 1 負担金、弥富市負担金として、1億2,100万円。 ・ 4 諸収入、預金利子 1000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230万円。 ・ 諸収入 計 230万1000円。 ・ 歳入 計 1億2,330万1000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230万円。 ・ 総務費 計 235万円。 ・ 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・地域公共交通活性化方策業務委託費等として、1億1,900万円。内訳としては、バス運行事業が4,900万円、デマンド運行事業費が5,900万円となる。 ・ 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195万円。 ・ 事業費 計 1億2,095万円。 ・ 3 予備費 1000円。 ・ 歳出 計 1億2,330万1000円となる。 ・ 資料4 令和8年度予算(案)についての説明は以上となる。 <p>○資料5説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 続いて、資料5 令和8年度弥富市地域公共交通活性化協議会 事業計画(案)をご覧いただきたい。 ・ 1. きんちゃんバスの運行検証について、乗車人員調査により現在の運行を検証し、運行内容の見直しや地域公共交通確保維持改善事業・事業評価のための基礎資料とする。 ・ 2. チョイソコやとみ実証運行の運営と評価・分析について、令和7年10月1日から実証運行しているデマンド型交通(チョイソコやとみ)の運営と評価・分析を実施する。 ・ (1) 実証運行の運営について、システム事業者や運行事業者と連携しながら、事故無く安全に実証実験を運営するとともに、運行実績等を弥富市地域公共交通活性化協議会で報告する。 ・ (2) 実証運行の評価・分析について、実証運行の運行データをもとに、各月の運行実績を集計・分析し、利用傾向や今後の改善点を把握する。
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> ・また、デマンド型交通の認知度や利用状況、満足度や改善点等を把握するため、会員登録者を対象としたアンケート調査を実施する。 ・これらの運行データやアンケート調査結果の評価・分析を踏まえ、適宜運行内容を改善する。 ・3. 地域公共交通網のあり方検討について、既存公共交通の利用状況や市民の移動傾向、社会情勢の変化等を踏まえながら、今後の地域公共交通のあり方について検討する。 ・(1) 既存公共交通の運行内容の検討について、周辺市町村の運行方法や全国的な事例を踏まえながら、現在運行しているきんちゃんバスやデマンド型交通の運行内容の妥当性を検討する。 ・(2) 他分野との共創について、近年、地域の輸送資源をフル活用した交通空白の解消を目指し、施設送迎等も含めた公共交通の関係者の共同化・協業化の動きが加速していることを受け、福祉・教育分野や市内企業等との共創を踏まえた地域公共交通のあり方を検討する。 ・4. 第2次弥富市地域公共交通計画の実行と評価について、令和7年度に策定した第2次弥富市地域公共交通計画の評価指標や実施事業の進捗状況を確認し、評価する。 ・5. 公共交通に関する勉強会の実施について、市内の公共交通の現状・課題や公共交通の使い方の周知・理解のため、公共交通に関する勉強会を年3回程度開催する。 ・6. 令和9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のほか、これまでに策定した地域公共交通確保維持改善計画や令和7年度事業（自己）評価結果、利用実態等を踏まえ、令和9年度地域公共交通確保維持改善計画を策定する。 ・7. 時刻表の作成とG T F Sデータの更新について、きんちゃんバスの運行内容が変更した際に最新の時刻表を作成し、市民に広く周知する。また、乗り換え検索サイト等に使用するG T F Sデータを更新する。 ・8. 弥富市地域公共交通活性化協議会や運賃料金部会の開催について、前年度の決算報告や地域公共交通確保維持改善計画の策定・事業評価、次年度事業計画・予算、地域公共交通の運行内容の変更などの審議・協議・報告のため、弥富市地域公共交通活性化協議会を年4回程度開催する。 ・また、運賃や路線等の変更にあたって必要な場合は運賃料金部会を開催する。 ・これらの実施スケジュールはページ下段のとおりである。 ・ご審議のほど、よろしく願います。以上で、説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ただいまの説明について、ご意見、ご質問があれば願います。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・資料4の予算案について教えていただきたい。1点目として一番気になるのは歳出の事業費、事業推進費のバスとデマンドとあるが、バスは1億1900万のうちの4900万で、デマンドが5900万。それぞれのことかどれだけの積算になるかが書いていないのでよくわからないが、それぞれの内容が異なっているので比較してもしょうがないと思う。ただ、共通するのは、バスを動かす運転手である。デマンド交通も運転

	<p>する。運転する行為は同じである。それをどの程度費用が違うのか教えてもらいたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> 時刻表で、バスは1日何時間運転するのだろうと計算してみた。そうすると、バスは右回り、左回りそれぞれあるが、北部、南部とあるが、実質、右回り、左回って、北部だと右回りを回ったら、今度は逆に左を回っていく。その間、20～30分休憩を取っている。 そのように計算すると、北部は1日のバスの運行時間は4時間10分。そのように南部も計算すると、1日の運行時間はきんちゃんバスは15時間38分である。それを週にすると、きんちゃんバスは週5日なので5倍すればいいわけである。年間52週なので、トータルすると1年間で4047時間20分である。 チョイソコやとみは1日に朝晩、朝はこれから4台である。昼からは3台。それぞれ5時間、5時間。トータルするとチョイソコは1日35時間走っている。これ、大変だなと思う。それを同じように1年間にすると4台で1万920時間走っている。 そういうものから時間あたりを割り戻すと、1時間当たりの運転手さんの費用なのか。 私が思うに、三重交通のバスは、時間当たりチョイソコに比べて高いのではないか。チョイソコのような小さい車に比べるとバスの運転手は人件費は大型2種がいるから高いのではないか。それにしても違いがありすぎるのではないか。その辺のところを教えてもらえないか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 今のご意見について、うちのほうでも計算させていただきながら、三重交通とお話をさせていただいている。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> それがどうこうではなくて、細かいことはわからないので、その辺を検討して、本当にこうなるのならしょうがないが、時間単位からすれば、人間は大体1時間当たり働くので、数字を見ていないので直感であるが、数字を出してもらえればありがたい。 必ず事務費とか管理費がある。これは直接必要なものではなくて、運転手の手当てとか、車の保守代という直接のものもあるが、それ以外に管理費、事務費とって。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> それは皆さんわかっている。そういう形で見積もりを出してもらい、契約していく話である。今ここでそれを。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> 管理費などの間接経費がある。チョイソコも三重交通も、例えばチョイソコの人にまとめてバスも運転してもらえれば管理費も安くなるのではないか。その辺はどうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> そういったことも含めて検討させていただきたい。今はバスを三重交通、チョイソコはアイシンがやりつつ、つばめが運行を担っている状況になっている。現実と差があるので、そこは検討させていただきたい。今後の勉強の題材とさせていただく。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> もう1点、歳入について、市からの負担金が1億2100万で、国庫補助金が0というのはどういうことか。チョイソコは国から補助金が出るのではないか。そのお金はここに入っていないのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 国庫補助金は交付申請を上げている。令和8年度としては、まだその部分については額が確定していないし、採択された形でもないため、ここに部分については計上していない。
米澤委員	<ul style="list-style-type: none"> これは毎年そうなのか。運賃収入もある。それは確定するのではなくて、

(公募委員)	<p>予算なので、見込みで上げて、それが間違っていれば決算で直すのではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・収入としては、市からの分、運賃収入、国からの補助金が上がってこなければおかしいと思う。それは別に確定しなくても、あらかじめ予算というのは立てるわけである。それは計算しないのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・国庫補助金については、採択、不採択が不確実なので、計上したとしても不採択の場合は全く状況も変わらない形になってしまうので、今回は上げていない。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・いいのだが、これを見て奇異に感じる。市が全部出すと。予算なので、運賃をどれだけ見込むとか、補助金は多分これだけ入るだろうということで立てるものであって、それは不確定な要素であっても、予算であるので、そういう考えはどうなのか。
山田委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・国の立場から言わせてもらえば、あくまで予算案のところで、考え方としては、国の補助金自体をあてにして、それでそのとおりになる形の予算立てをされている場合、それがもし不採択になった場合はすべて自治体さんのほうでその費用を受けてもらえるという形でなければこの事業は成り立たないという話になってしまう。まだ確定していないものをこの中に盛り込んでしまう場合はである。 ・当初のところに、国の補助金も今申請中で、いくらぐらいの補助金を申請しても、備考にカッコ書きで入れておくとか、そういうことはある。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・市の負担の中にこれだけのものを入れていると。運賃もこれだけを見ていると書かないと、この協議会としては協議会としてやるわけだから運賃収入もいれてもらいたい。
山田委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・最終的にはそこのところが入った形の決算、収支になってくるが、今の段階では絶対こうしろというところは。
小林委員	<ul style="list-style-type: none"> ・案だからいいのではないか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・取らぬ狸の話になるが、この中に補助金を入れるのはよくないと思う。 ・支局さんからアドバイスいただいたように、補足的にわかるようにすればよい。 ・運賃収入に関しては、収入に出てこないということの説明をお願いする。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃収入については実績に基づいて、最後契約額から差し引くという形のやり方を取っている。あえてここに予算上の歳入として運賃収入は計上していない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ということで、運賃収入は歳入には入ってこない。支出の中で差し引かれる形になるので、ここには見えてこない。この表には上がってこない。 ・運賃収入の見込みは、別添資料、参考資料という形で整理しておくとうい。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・私はすわりが悪いと思うだけである。参考につけるのならそれでよい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ほかに。
中川委員 (三重交通)	<ul style="list-style-type: none"> ・先ほどの費用の件について、バス事業者は当事者なのでざっくりとご説明したい。 ・まず委員おっしゃったような時間計算、単純に実働時間で時給を出すものではない。定期バスの場合は走っていない時間を含めてのドライバー

	<p>の拘束時間がある。また、このダイヤを運行していくにあたって何人のドライバーが必要なのかも含めて、人件費はもとより、大型車両の維持管理、これは一般的な費用がかかってくる。保険もある。どのように計算しているかは具体的には差し控えさせていただくが、ご提案させていただいている契約金額は当社の規定に基づいて、積み算で必要経費を出させていただいた合計金額となっている。これを弥富市様と協議させていただき、契約額として年間の費用をご提出させていただいている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あくまでもきんちゃんバスの運行に係る管理費、これは我々の給与も含めてであるが、こういったものを含めての経費がこれだけ必要というところの金額をご提示させていただいたところ、4900万というところである。算出根拠についてはご理解いただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・補足説明をいただいた。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・私は単純に計算してみた。バスが4900万、チョイソコが5900万、これを単純に年間時間で割ると、チョイソコとバスと時間当たりの単価を比較すると、バスのほうがチョイソコより2.4倍高い。それはそれぞれの会社の事情があるが、バスそのものの違いなのか、三重交通だからそうなるのか。
中川委員 (三重交通)	<ul style="list-style-type: none"> ・他社様の算出根拠は存じ上げていないので申し上げにくいところであるが、キロ当たり単価については当社の金額は東海エリアの一般的な単価よりも安く出させていただいている。決して単価を他社様より高くご提示させていただいていることはないと思っている。
児玉委員 (弥富市区長会)	<ul style="list-style-type: none"> ・いろいろ見積もりが出ているが、見積もりの詳細は十分検討されていると思ってよいか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・昨今いろいろな事情があり、物価高もあり、金額的に上がっている。上がった理由や金額の算定根拠は三重交通としっかり打ち合わせをさせていただき、ご提出いただいた見積書に沿って協議をさせていただいている。
児玉委員 (弥富市区長会)	<ul style="list-style-type: none"> ・一般論で申し訳ないが、普通は相見積もりを取る。その辺も検討されて妥当だと判断されていると思ってよいか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・相見積もりまでは取っていない。上がった金額や算出根拠についてはきちんと打ち合わせをし、理由を確認しながら契約行為を進めさせていただいている。
児玉委員 (弥富市区長会)	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局としては、相見積もりを取っていないとすると、経費に関しての具体的な世間一般の数値は把握されていると思ってよいのか。三重交通には申し訳ないが、出てきた見積もりが妥当だと判断できる根拠はあると思ってよいのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・その部分は、あくまでも三重交通さんとお話をさせていただきながら、上がった根拠、算定根拠を1つ1つ確認させていただきながら進めている。他社様の状況を確認していない。 ・児玉委員が言われるとおりに、その部分は事務局としてもきちんと確認ができていない部分になる。今後勉強させていただきながら進めさせていただきたい。
児玉委員 (弥富市区長会)	<ul style="list-style-type: none"> ・ほかのデータもしっかり勉強して情報を持った上で交渉していただかないと、大事な税金なので、よろしくお願ひしたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・建設的なご指摘をいただいた。他市の状況も確認しながらやっていただきたい。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ほかにはよろしいか。
田口委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・資料4の諸収入の230万はフィーダー系の補助金の金額である。これは三重交通に入るものだから、収入に230万あって、歳出に230万が出ている。令和7年度は400万だったと思う。半分になったのか。 ・費用の内訳を言われていたが、1億1900万、これは今回デマンドバスを1台午前中増やすということだが、令和8年の公共交通の年度は4月から3月ではなかったと思う。デマンドの金額が、例えば今回もっと便利に増やしてという要望に応じていただいて、午前中1台増えるといったときに、この金額が増えるということでのよいのか。 ・令和7年度の予算案だと、これが1億4000万になっていた。今年のほうが1年フルに活動しているから、なぜ減ってしまうのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・まず、令和7年度400万、令和8年度230万と下がっているとご指摘をいただいたが、この部分についてはフィーダー系の東部ルートの部分が運休になっているということで、その部分が減額された要因になっている。 ・デマンドのところについて、確保維持の関係の事業年度が10月から翌年9月なので、そこと事業期間が若干難しいところになっているが、あくまで令和8年度として4月～3月の期間でこちらの予算は組んでいる。 ・昨年度は10月からデマンド交通を運行させていただいていて、その前についてはバスが中心で動いていた。バスの予算プラスアルファのところ、タイヤも一部見直しはしているが、そこの兼ね合いがあるので、若干金額が合っていないと思っている。
田口委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・2000万違うが。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・令和7年度については初期導入費も経費の中に算入されていた。半年運行の中で、デマンドの運行の部分の予算プラス初期導入費という形で昨年度は積算させていただいた。 ・今年度については、車両運行台数としては3台で、プラス1台午前中のみ増車という形での積算を1年間の額として出している。
田口委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・増車なのに去年より少ないと思った。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・予算関係のところはこれでよいか。ほかに意見はあるか。 ・資料5の事業計画に対してのご意見、ご質問があればお願いします。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・資料5の3、地域公共交通網のあり方検討ということで書いてあるが、その下に既存公共交通の運行内容の検討ということで、「周辺市町村の運行方法や全国的な事例」と書いてあるが、周辺市町村というのは、私は常々自主運行してもらったほうが安いのではないという話をして、前回も蟹江町は週77便を1600万で運行している。きんちゃんバスは週55便で4900万。自主運行したほうがかなり安くなる。愛西市も自主運行をやっている。あそこは1台1000万ぐらいでやっているという聞いた。そういう視点で調査してもらいたい。 ・もう1点、ここにはデマンド交通をやっている周辺市町村はあまりない。デマンド交通は西三河でたくさんやっている。周辺市町村だけでなく、デマンド交通のこれからの課題で、いろいろなアイデアがあるかもしれ

	ないので、そういったところも調査していただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・運行方法についても、勉強会等の中で皆さんと一緒に検討を進められればということでこちらに記載している。 ・デマンド交通についても、全国的に導入している市町村も多いので、同じような課題感があるところもあると思う。そういったところでの解決策等を参考にしながら、弥富市として課題解決の施策に実際に取り組めるかどうかも含めて検討してまいりたいと思っている。
田口委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃部会について、支局に確認したのだが、運賃部会は国で決まっています、構成メンバーも決まっているが、4人でなくてもいいという話だったと思う。市民の代表は7人出させてもらっているの、市民から代表として1人だけというのは少なすぎると思う。前回は他の方が忙しいと思って私を入れてくれと言ったが、私に限らずだが、市民の方、7人の代表がみえるので、特に福寿会とか女性の会というのは母集団が多くて代表されているので、区長さんだけ1人ではなくて、市民をもう少し、意見を吸い上げるという意味で、4人に限られないと言われていたので、現実的には5人も6人もいるという話であったから、ぜひ運賃部会は人数を増やしていただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃部会の人数を増やす予定は全く検討していない。
田口委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・何で検討していないのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・令和5年度の協議会で、このメンバーで行くという形で皆さんにお諮りさせていただいている。かつ、今後、計画にもあるが、勉強会等を開かせていただき、そのところで皆さんのご意見をいただくという形で進めていきたいと思っている。部会としては人数を増やすことは今のところ検討していない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ほかの市町の運賃料金部会は市民の方は利用者という立場で何人ぐらい入っているのか。
山田委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・1名のところが多いが、ただ、複数名を選任すること自体を妨げているものではない。 ・ほかのところは、運賃部会というのは、そこに至るまでの間にパブコメなり住民説明会なり、いろいろな形で運賃に関する意見は広く募集しているものなので、そこにさらに市民の代表としてどうしてもということであるならば増やしてもらうこともできるし、仮に1名で少ないのかと言われると、事前のパブコメや住民説明会で広く意見を募集しているというプロセスを踏んでいるので、その中でしっかりと市民の方に意見を言ってくださいということが行き渡っていれば、それによって1人だと足りないとか、そういう話になることはないと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・これはここで決めることではないので、支局さんの意見を参考に、事務局で検討していただきたい。 ・ほかにいかがか。
野田委員 (名古屋タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> ・3番の地域公共交通網あり方検討の(2)他分野との共創とあるが、先ほど承認された資料2の170ページの4)周辺自治体との連携とか、172ページの1)多様な主体の協働・連携のところがこの部分に当たるのかなと見ていたが、こちらの計画では連携とか協働といった表現にとどまっているのが、事業計画のほうでは他分野との共創という形で書かれている。共創、共に創り上げるというものが計画の中の将来像にあ

	<p>って、そこを検討されるというところまでおっしゃっているのか、こちらの計画にある連携・協働といった意味合いで使われているのか確認したい。</p> <ul style="list-style-type: none"> 実施スケジュール案のデマンド型交通について、年間通して実証運行（予定）となっているが、私の認識では、昨年10月から今年の9月30日で一旦実証運行は終わると認識しているが、10月から実施の色がついているが、これは間違いということでしょうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 共創については、他の分野と一緒に創り上げていくところであるが、前回の協議会でもあったが、共通券割引といった共通券を作っていくということで、分野を超えた形での利用ができるようなことや、まだ話し合いの段階であるが、企業様が使っている従業員の送迎バスを使って空いている部分に市民の方が利用していただけるような形ができればということなどを検討できればと思っている。 実験の期間について、当初1年の実験の予定でいた。当初から実験期間は延びる可能性もあるということは、大きくは出ていなかったが、1年進めていく上でさまざまな課題が出てくるということは想定している。その課題解決に向けて順次実験を進めていくという形で考えていた。 今回もいくつか課題が上がってきている。それに伴って運行の車両台数を増やす形での運行内容の見直しも行っている。運行の時間帯、曜日も今後課題として上がってくる状況である。そういった課題解決に向けても実験は必要不可欠と思っている。そういったものも踏まえ、今後実験の期間も改めて延ばしていく形になると考えている。
野田委員 (名古屋タクシー協会)	<ul style="list-style-type: none"> 他分野との共創について、事業計画に載せるのであれば、もともとの計画にそういった記載がないと整合性が取れないと思う。その点はいかがか。 民間企業の輸送資源の活用などについてはどこを読めばいいのか。読み切れなかった。事業計画はあくまでも169ページからの実施事業一覧の中のどれに該当するかという整理がそもそもできていないと、この事業計画の中に入れていいのか疑問である。 デマンド型交通の実証運行の話は、正式に決まっているのは本年9月30日までである。ここで予定を来年の3月まで入れられるというのは、どのような決定のプロセスでここに入れられたのかという話になってきてしまう。その辺の整理はどのようにされているのか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> スケジュールは色を変えたほうがよい。決定していないわけである。どこまでやることになっているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 実験として10月1日から9月30日までの1年間の予定である。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 9月まではやっていくことは決まっている。そこから先は色を変えて、未定とか表現を変えたほうがよいのではないか。 共創というのはやはり言葉で、いろいろなところで使われているが、ここで共創を使うのであれば、本編に共創を使っていき、事業計画は今の計画に位置づけられているようなもので、計画のどこを見ればわかるような形にしないかということである。細かいところはいろいろ修正が出てくるかもしれないが、対応したほうがよいのではないか。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> 実証実験の件について、この後の評価を見ても、私は前回からチョイソコときんちゃんバス、今までの乗り方とか、いろいろな検討課題がたくさんあると思う。そうすると、これを見たときに、3月まで延ばすのか

	<p>など思っていた。私もかねがねこれは延ばさなければいけないかなと思っていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 3月まで延ばすとすると、実際の運行は予算の関係でもう1年延びるのではないか。だから、10年4月が実証運行になる。そういうことで、この協議会としてもそういうことを意思決定する必要があるのではないか。 ・ ちなみに、高浜市は弥富市より1年早い。6年の5月かな、にやって、高浜市は昨年7月に1年半延ばした。会を開いて1年半延ばして、実質的には9年の4月から実証運行をするということで、その間、しっかりと内容分析したいということだと思う。 ・ そういうことなので、市民がどのように行動するかというのはもう少し見ないとわからないと思う。 ・ 少なくとも3月まで、予算が立てられないから、実質的には10年の4月になる。そのぐらいの大実験である。しかもどれだけ乗るかというのは全然想像つかないと思うので、この期間でいいのではないかと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ いずれにしても決まっているところまでということと、色を変えて、きちんとそれがわかるようにしてほしい。 ・ ほかにいかがか。
田口委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 再度運賃部会の話だが、ここで決めてはいけないのか。広くパブリックコメントで市民の意見を拾えと言われたが、パブリックコメントは2人しか出ていない。これで本当にパブリックな意見が出ていると思われるのか。 ・ 勉強会と言われるが、まだ決まってもいない。 ・ ここに市民の代表が7人いるのだから、1人2人増やすのは簡単な話だと思う。ここで皆さんが4人で十分だと言われればそれでいいが、それを決める気がないと言われてしまうと、協議会でやっている意味がないと思う。いかがか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 協議会の中で運賃部会のメンバーを決めるという事例はあるのか。
山田委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人を決めるというのはない。構成員としてどういう人が必要なので、こちらの構成員の中から必要な人を選定して指名をさせていただくのでご了承くださいという形の話である。まずは設置する要綱と、設置してどういうことをやるかということの本協議会で説明して承認をもらうところになる。 ・ 誰を指名するかということまでは、本協議会の中で決めるというよりは、そこの構成員の中で事務局が誰を指名するかということだと思う。おっしゃることを受けて事務局のほうでどう判断するかということになると思う。こちらの会議の中で、2人、あなたとあなたを指名してくださいという形の協議はしていない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ わかりました。これは本日の議題に上がっていることではないので審議することではないが、協議会の場で協議することはできると思う。 ・ 皆さんの意見をいただきたい。運賃料金部会に委員の方が1名で、これをもう1名増やしてもいいのではないかという意見があった。これに対して皆さんからご意見をいただきたい。
米澤委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ この規約によると、市民委員の代表は7名、別表にある。運賃部会になると1名になる。1名でも何名でもいいと思うが、別表はあくまでも市

(公募委員)	<p>長の意見で決めることになっているが、今4名である。市民の代表、三重交通、国、4人である。運賃というのは、市民、利用者にとって一番大事なところである。ダイヤとかルートとかあるが、どこで決めるかというのは、まさに利用者の死活問題に関わってる。それを4人で、市民は1人だと。市民委員代表がおかしいと言っても、3人が賛成すれば何の意味もない。そういう意味では、極端なことを言えば7名全員出るといっても変で、そこからそれぞれで、7名の中で誰にということを、市民同士なので、検討して2名になるか、3名になるかということ、これをお願いしますと市長さんをお願いするということになったら一番いいと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・その前に、運賃がどうあるべきかという話をこの市民代表の7名で別途検討するとか意見を出し合うというのはいかがか。それを踏まえて代表の人が運賃部会で話をする。1対3ではどれだけ言っても多数決で負ける。そんなことはないと思うが。
山田委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・意見として、運賃は非常に重いものだと思っているし、それに対する意見というのはいろいろ事前に集めて、そこに代表として意見を出していただくというのは1つのやり方だと思うので、それはそれで否定するものではない。 ・そういうところも含めて、複数の市民の代表の方が入るほうが望ましいのではないかという意見があるのであれば、そういうところは変えていただいて、最終的には事務局の判断でやっていただく。
児玉委員 (弥富市区長会)	<ul style="list-style-type: none"> ・先ほど事務局から説明があったが、勉強会を先に開くと言っている。そこでちゃんと意見を言えばいいのではないか。
山田委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃部会は全会一致が基本である。反対される以前に、納得できる説明ができないようなものを中途半端に、部会とはいえ、それを承認するとなったら、そう簡単にはやらないので、もし合意が難しそうであれば、一旦閉じて、また別に改めてそういうところの課題も含めて再度協議するとか、いろいろやっているところはある。 ・そういう意味で、そう簡単に多数決で1対3でとか、そういう形では実際のところはやっていない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・人数を増やすのと、人数を増やすのではなくて、ここに並んでいらっしゃる市民の方々に運賃部会の下部組織ではないが、検討会を作って、それを1人その委員が発言するという形か、そこまでやらなくても事務局が勉強会を設置していくので、そこできちんと議論して上げていけばいいのではないかという意見と3つあったと思う。事務局、いかがか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・前段として勉強会という場を設けさせていただくというところで、市民の皆さんが思っている意見を述べる場を事務局としても提供したいということもあり、令和8年度については勉強会を企画させていただきたいと思っている。 ・協議会の場でも、ルートが延びたり、便数が増えたりという運賃に関わる部分、運賃については部会で採決いただくのだが、それにまつわる部分については協議会の場で意見を述べることは否定していない状況になっている。そこで皆さんの意見を述べていただきながら、それを踏まえて部会を開くという流れになっていくと思っている。勉強会での意見、協議会の場での意見を踏まえて、部会で市民代表の方でご判断いただければと思っているところである。

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> この協議会で運賃そのものを協議するわけではないが、運行内容と合わせて運賃を検討してもいいというか、当然話題として出てくる話になる。
山田委員 (愛知運輸支局)	<ul style="list-style-type: none"> 運賃部会は、面倒くさい話ではあるのだが、法定協議会からの指摘を受けて、全体会議からは切り離した形で運賃の決定に関しては協議をなさいたいということがあるため、今までは協議会の中で運賃も協議しながら合意を得て決定していたが、制度が変わったことによって切り分けられただけである。 この協議会の中で、パブコメに出して運賃を例えば200円なら200円にしようとか、割引をしようという案をこういう形で新たな運賃として皆さんから意見募集したいと思うみたいな素案に対する皆さんからの意見や、案に対しての変更や修正、問題点の指摘は広くこの会議の場でも意見を言ってもらえれば結構であるし、その意見をもって最終的にはそういうものも含めてパブコメでここに参加していない方々の意見も加える形で、最終的には運賃部会で承認する、そういう流れになる。 今後も、運賃の変更があった場合には、ダイヤも含めて、素案の段階でこの協議会の場で皆様から意見を伺う、その流れは変わらないので、その中でしっかりと意見を言っただけければ、そこは最終的な判断のところにも影響してくると思う。そういう形で進めていただきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> わざわざここで集まらなくても、この会議で意見を言っただけでできるわけである。そういった形で進めていくということである。それでよろしいか。
小林委員 (弥富市女性の会)	<ul style="list-style-type: none"> 各地区で説明会をやっている。そこで意見が出ると思う。ただ、そこで意見が出たやつを、事務局も来ているので、ある程度聞いていると思う。 この前、ボランティアの協議会があって、そのときには説明会があって、私も出席させていただいたが、料金的には高いとか安いとか、100円だと妥当ではないが、ずいぶん安くなって、回数券もどんどん売れていて、回数券を買いたいけれど買えないという方がたくさんみえたという話も出た。 運賃を協議会で話をどうのこうのするのではなく、各地区で公共交通の説明会をやっているのだから、そこで意見がかなり出ていると思う。それを事務局がまとめて、案として、同じような意見が出るので、結局は高いという方は誰もいなかった。利用する方は75歳以上の方が多いので、100円ぐらいなら、3回に1回ぐらいは予約が取れないという方がいるが、そういう話は聞くが、料金的には高いという話は1度も聞いたことがない。 そういう公共交通の集まりのときにきちんと説明していただければ、皆さん納得していただけるのではないか。 協議会に何十人出てきても、意見は分かれるに決まっている。そんなまとまることはない。ただ、ある程度代表で出てきて、意見を述べたほうがまとまって、時間もスムーズに行くと思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 私がまとめなければいけないところをまとめていただいた。よろしいだろうか。 こういった形で、今後も進めていく。ただし、地域で出てきた意見はきちんとまとめて協議会に報告していただくことが大事であると思う。地域から出てきた意見を踏まえてこの議題があるという形にさせていただければと思う。

米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・スケジュールに関して、アンケートを市民に対してやって、チョイソコが始まる前に地区でそれぞれ何回か説明会をやった。実証実験なので、ある程度今年度、来年度ぐらいは1回市民の方の説明会を持ったのと同じように、あそこでやる必要はないかもしれないが、直接、実証結果はこうだったとか、今後こうするとか、そういう中でどんな意見があるかというのもやっていただければ、より適切に市民の意見が取れるのではないか。 ・やるときは説明するが、やりっぱなしで、その結果を何も市民にフィードバックしないというのはおかしい。フィードバックのところもお願いしたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・何度も出てくるワードで勉強会というのがあるが、こちらについては市民向けにという部分のことも考えているので、勉強会の際にアンケート結果の報告であるとか、実験中のデマンドの途中経過も含めて皆さんにお話ができればと思っている。 ・ボランティア連絡協議会で公共交通の説明会をしてほしいというご意見があったので、そのご意見に応じて説明会をさせていただいた。 ・実際に市民の方も先日窓口に見えて、公共交通のデマンドのことでもう少し意見を言いたいことがあるのでそういう場が欲しいというご意見もいただいている。その方にもお伝えさせていただいたが、勉強会という形をさせていただき、皆さんのご意見をいただける場も検討していくような形で令和8年度は準備を進めているということも話をさせていただいた。そういった機会を設けながら、米澤委員が言われた形でフィードバックをさせていただければと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・結果を報告することも必要ということである。大事なところだと思う。 ・ほかにはよろしいか。 ・予算案と事業計画案について、今いただいた意見を踏まえて、共創という言葉を使うのであれば、計画書にも同じように表現があるべきということと、チョイソコデマンドの実証運行が決まっているところと、その先確定していないところと表現をわかるようにしていただきたい。そこを直していただいて、これで大丈夫だと思うが、今後補足資料的なものも必要ということもあった。こういったご意見を踏まえて、事務局で対応していくということでもよろしいかどうか、ご審議いただきたい。 ・事業計画、予算案について承認いただける方は挙手をお願いします。 (賛成者挙手) ・皆様に賛成いただいた。先ほどの部分を修正いただき、案を取って、事業計画に沿って来年度事業を進めていただきたい。

4.議題

(3) きんちゃんバスの夜便の実証終了とダイヤの修正について (案)

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・議題の3つ目、きんちゃんバスの夜便の実証終了とダイヤの修正について (案)、資料6の説明をお願いします。
事務局 (村上)	<ul style="list-style-type: none"> ○資料6説明 ・きんちゃんバスの夜便の実証終了とダイヤの修正について (案)として、資料6をもとに説明する。 ・遅い時間帯の利用需要の把握のため、令和7年10月から21時台、22時台の実証運行を開始した。

	<ul style="list-style-type: none"> しかし、令和7年10月から令和8年1月の利用データを確認したところ、1便あたりの乗車人数は3人程度であり、夜便運行を今後も継続していくにふさわしい利用需要は無いと判断し、令和8年3月31日をもって実証運行を終了することとする。 引き続き、遅い時間帯の公共交通の必要性に関する住民意向を把握しながら、バスに限らない手段による代替可能性の調査・検討を進めてまいりたい。 また、イオンタウン弥富での滞在時間を増やすため、北部ルートの一部便のダイヤを修正する。 上記を踏まえた令和8年4月1日からのダイヤ案は次頁のとおりである。 以上で、説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 夜便の実証は終わる。ダイヤを修正す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。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> 人が少ないからやめるという話であるが、これはもともとは要望があったのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 説明会等の際に夜便を使いたいということであった。朝の便はあっても帰りの便がないので、公共交通の使い勝手が悪いというご意見もあったため、朝の便で出勤されて、帰りの時間帯があるかないかを見たいというところから実験の取り組みをさせていただいた。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> 現実に3人しかいないのならしょうがないと思うが、要望があって、3人しか利用しないということは、思わぬ結果なのか。もっと乗っていたのか。初めからどの程度来るかという予想はされていたと思う。どうだったのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> どこまでを多いかどうかというのは微妙な線だったところが正直なところである。 隣で走っている飛島さんや木曾崎町さんは夜遅くまで走っているので、需要が見込める可能性があるのかなと思っていたところである。 過去からのきんちゃんバス、古い時代は遅い時間も入っていたが、利用者がいないということで減便をしていたが、時代とともに公共交通のあり方、ニーズも変わってきているというところもあり、1度その実態調査も踏まえて行っていきたいと考えたところである。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> 難しい話であるので、当初からこの程度とっていなかったのが、結果として出てきたわけである。 1日2便がなくなるわけである。そうすると、1年間で520便減る。これはどの程度予算が変わってくるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 細かい内容になるので、こういう話は勉強会でやったほうがよいと思う。実験終了とはだいぶ中身が変わってしまう形になる。趣旨が変わってしまう。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 2便削るということと、赤いところは何がどう変わっているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 市民の方からお話があり、バスがイオンタウンに到着して、次の便が来るまでの時間が30分程度しかなかった。イオンで買い物をするときにかなりあわただしい状況になる。買い物時間を考慮したダイヤにならないかというお話をいくつかいただいた。今走っているダイヤを見直しさせていただき、イオンタウンでの滞在時間に配慮させていただいた。

	<ul style="list-style-type: none"> 最初の便を10分程度早め、2便目も10分程度時間をずらした形でダイヤを見直した。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> 右回りで来た人が左回りで帰るところで、イオンタウンに9時37分に着いて、帰りのバスは10時20分となっている。これぐらいの時間があれば買い物にはちょうどいいということか。 実際に使っている利用者の意見を踏まえての改定である。何か意見はあるか。
田口委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> 南部の場合はずいぶん昔から急行便などいろいろ検討している。通勤通学の人を考えると、弥富駅に7時台に着かないと問題にならないということで、1回南部の実験で急行便をやっていた。利用者が少なかったということがあり、また違う形になっているが、今回もまた夜便を出してほしいと言ったのは南部の話である。 基本的に弥富は南北に長く、どう考えても南部の人のほうが公共交通を使う頻度が高くならなければいけないと思うが、10万人のそれぞれのルート別の人数があって、現状から考えると、北部と東部は現状より増えているという格好で予想は立てている。南部だけはずっと3万5000で変わらないという計画となっている。 実際は南部の人たちはだんだん増えている。逆に北部と東部の人はずいぶん減っている。今回一番問題になっている、本当は増やしたほうがいいのではないかと思ったのを、現実的に10月から1月まで、なくなってしまうのだが、どうなのか。前に高校生が利用するから3年間で大体高校に行く期間は決まっていて、予想がつくということなのだが、もう少し長いスパンで考えてもらおうと、それに合わせた利用の仕方があって、南部の人たちにとってみればコミュニティのバスが1回急行便でやっとうまくいかなかったということでやめたが、もうちょっと長くやったら実験としてどうかということもあると思う。ケースモデルとしては3人とかだが、どうなのか。もう少し宣伝するとか、長期間やるということと増えるような気もしなくはないが、どうだろうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤが定着する期間を考えると短すぎるのではないかというご意見だと思うが、ここの部分の費用対効果で、想定よりもかなり少なかったということが事務局としても想定外のところなので、さらに伸びたとして、ここからどれだけ伸びるのかということの兼ね合いで考えていくと、どこで判断するかという部分かなと思っている。今回状況的なものから判断をさせていただいた。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> よろしいだろうか。夜の時間、9時台、10時台、今まで実験的にやったと。 いろいろな状況を踏まえて、事務局としてはこれはやめようかと判断したということである。よろしいだろうか。 ここでこの議題に関してご審議いただきたい。夜便の実証終了ということで、南部ルートの子夜便の終了、それからダイヤのイオンタウンでの利用者の利便を考えて変更するということである。 事務局の改定案に対して、ご審議いただきたい。賛成いただける方は挙手をお願いします。 (賛成者挙手) ありがとうございます。承認いただいたので、この改定をしていただく

	ということをお願いします。
--	---------------

4.議題

(4) チョイソコヤとみの運行評価について

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4番目は協議事項になる。議題4、チョイソコヤとみの運行評価について、資料7を使って説明をお願いします。
事務局 (村上)	<p>○資料7説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ チョイソコヤとみの運行評価について、資料7をもとにご説明する。 ・ 1ページ、令和7年10月1日からデマンド型交通「チョイソコヤとみ」の運行を開始した。 ・ 本資料は令和7年10月から令和8年1月までのデータをもとに作成している。表の下から2番目、1月末時点の会員登録者数は3,800人で、予約は1日あたりにすると約103回である。 ・ 詳細なデータ分析は3ページ以降である。 ・ 3ページ、本実証実験では、以下に示す数値指標を設定し、運行データや利用データ等を毎月集計することによって、運行の評価と本格導入に向けた改善内容を検討することとしている。 ・ 1日あたりの乗車人数は10月から12月まで増加し、1月に減少に転じたが、全月予測値を上回っている。直近1月の1日あたりの乗車人数は約133人で、予測値の約2倍である。 ・ 続いて乗合率について、乗合率は乗降場の各区間に平均で何人乗り合わせたかを示す指標で、デマンド型交通の効率性を測る一般的な指標である。 ・ 全月で予測値を上回っており、1月の乗合率は1.61である。また、号車別では主に南部地域を運行している3号車の乗合率が高い傾向にある。 ・ 4ページ、「乗車率」についてである。 ・ もともと「有効走行率」という指標名称であったが、指標名称がわかりにくかったため、指標名称を「有効走行率」から「乗車率」に変更した。 ・ 「乗車率」とは、運行時間（10時間）のうち乗客を乗せて運行した時間がどれだけあったかを示す指標で、デマンド型交通の効率性を測る指標の1つである。例えば、1日の中で乗客を乗せて運行した時間が3時間だった場合、乗車率は30%となる。 ・ 大都市部のような運行区域が狭く需要が高い場合は乗車率が100%に近づきやすいが、弥富市の場合は市全域の運行で比較的運行範囲が広いため、迎えに行く時間が長くなる等の要因で乗車率が低めになりやすい傾向がある。 ・ 他の地方都市の事例では乗車率は50%前後であるため、予測値を50%に設定した。 ・ 令和7年10月から令和8年1月までの号車平均の乗車率は40%前後で推移しながら、直近1月では39%であり、予測値より下回っている。 ・ 号車別の乗車率を見ると、3号車が他の号車に比べて高く、直近1月は

	<p>46%である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・5ページ、会員登録者数について、10月から1月にかけて順調に会員登録者数が伸び、1月時点で3,800人と予測値より1,000人以上多い。 ・また、会員登録者のうち実利用者の占める割合について、10月から1月にかけて減少傾向で、12月までは予測値を上回っていたが、1月に予測値を下回った。 ・10月から1月にかけて減少した理由として、会員登録者数の増加幅に対して実利用者数の増加幅が小さいことが考えられ、登録後に利用していただくための利用促進策が必要だと考えている。 ・6ページ、指標以外のその他の運行データに基づく状況を説明する。 ・曜日別の平均予約件数について、平日では火曜日と金曜日の予約が多く、1日あたり100件を超えており、月曜日の予約が少ない傾向にある。また、土曜日と平日と同程度の予約が見られる。 ・時間帯別の平均予約件数について、8時台から10時台の予約件数が多い傾向にあり、10時台が最大で約13件の予約がある。10時台以降は徐々に予約件数が減少する傾向にあり、17時台の予約件数が一番少なく、約6件である。 ・7ページ、停留所別の予約件数について、上位10位を一覧表で整理した。近鉄弥富駅の予約件数が最も多く、ウィングプラザ・パディーやイオンタウン、生鮮館やまひこ弥富店などの商業施設の予約が多い。また、海南病院や杉本クリニックなどの医療施設の予約件数も多い。 ・続いて、出発・到着の停留所の組み合わせ件数の上位10位である。杉本クリニックから近鉄弥富駅に向かう利用が最も多く、2番目に多い出発・到着の組み合わせの2倍以上である。 ・次頁の図面を見ると、本市北東地域は弥富駅周辺ではなく十四山総合福祉センターを起終点とする利用が多く、地域による移動傾向の違いがわかる。 ・9ページ、年代別の予約件数について、運賃が無料もしくは100円の層の利用が全体の約77%を占め、特に75歳以上の方の予約が多い。 ・居住地別の予約件数について、各地域で万遍なく利用されているが、特に弥生学区や白鳥学区、十四山学区での利用が多く、市外の利用はほとんどない。 ・年代別の会員登録者数について、会員登録者は70歳代や80歳代が多く、全体の約6割を占める。 ・また、年代が低くなるにつれて会員登録者数は少なくなる傾向にあるが、中高生が含まれる10歳代の会員登録数も一定数ある。 ・10ページ、年代別の実利用者数の多い・少ないは年齢別の会員登録者数と同様の傾向にある。 ・続いて、予約不成立件数について、予約不成立件数とは、予約したかったけれど予約が取れず、チョイソコやとみの利用自体諦めざるを得なかった件数である。
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ・電話予約のみの集計であるが、予約不成立件数は予約を試みた回数のうち約7%で推移している、つまり約14回に1回のペースで予約不成立が発生している状況である。 ・時間帯別では、午前中が約62%を占めており、特に9時台の予約不成立件数が多くなっている。 ・11ページ、運賃収入について、約73%を回数券購入費が占めており、電子収受はわずかである。 ・運賃収入は月によって変動が大きい、月平均で約26万8000円である。 ・無料券の利用枚数は減少傾向である一方で、回数券の利用枚数は増加傾向である。 ・12ページ、会員登録者に対するアンケート調査について、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ため、チョイソコやとみの会員登録者を対象としたアンケート調査を実施した。 ・チョイソコ通信12月号にアンケート調査票を同封し、各戸配布した。 ・チョイソコ通信は1戸に1通配る関係で、1戸に複数の会員登録者がいる場合は、よく利用される方など、代表者が回答するようにした。 ・また、データからもわかるとおり、若者の会員登録者も一定数いるため、WEBでの回答も可能にした。 ・令和7年12月29日から令和8年1月12日までの約2週間実施した結果、879通の回答があり、回収率は39.8%であった。 ・調査項目は表に記載のとおりである。 ・13ページ、ここからは各設問に対する回答の集計結果である。時間の制約上、この場では内容を抜粋して説明させていただく。 ・回答者属性は13ページのとおりである。 ・14ページ、本アンケート調査でチョイソコやとみを導入したことによる、きんちゃんバスとタクシーへの影響を把握するため、現在のきんちゃんバス・タクシーの利用有無を把握した。 ・「両方利用する」「きんちゃんバスを利用する」「タクシーを利用する」が15%前後でほぼ同じ割合となっている。 ・問3、きんちゃんバス・タクシーの利用頻度について、問2できんちゃんバス・タクシーを利用すると回答した人のうち、きんちゃんバスを「ほぼ毎日」利用する人は5.3%、「週に3～5日」「週に1日以上」利用する人は、合わせて39%、タクシーを「週に3～5日」「週に1日以上」利用する人は、合わせて25.3%となっている。 ・15ページ、問4、チョイソコやとみの利用有無について、チョイソコやとみを「利用したことがある」は42.2%、「利用したことがない」は50.9%で、登録しているものの利用したことはない人が約半数を占めている。 ・年齢別の利用割合では、「10代」「20代」が多くなっている。
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 17ページ、どのような状況になれば、チョイソコやとみを利用するかであるが、チョイソコやとみを利用していない方に回答いただいた。「自分で車やバイクを運転できなくなったら」「家族などに車で送迎してもらえなくなったら」「自転車で移動できなくなったら」といった意見が多くなっている。 ・ 運行していない曜日が運行すれば利用すると回答した人では、日曜日と回答した人が31人となっている。 ・ 運行していない時間帯に運行すれば利用すると回答した人では、20時台が最も多く、次いで19時台、7時台となっている。 ・ 18ページ、今後のチョイソコやとみの利用について、利用していない方に回答いただいたところ、今後チョイソコやとみを利用すると回答した人は64.2%となっている。 ・ 年齢別では、全ての年代において50%以上の人々が「利用する」と回答しており、特に50代以上の割合が高くなっている。 ・ 19ページ、チョイソコやとみの利用頻度について、チョイソコやとみを週に1回以上利用している人は、40.0%を占めている。 ・ 「試しに1回だけ利用」と回答した人が、21.4%となっている。 ・ 20ページ、試しに利用して、その後使わなかった理由として、「利用したい曜日や時間帯に予約が取れない」が最も多く44.3%、次いで「利用したい曜日や時間帯に運行していない」が24.1%となっている。 ・ チョイソコやとみの利用目的について、「通院」が最も多く、62.3%、次いで「買い物」が35.5%、「公共施設への用事・利用」が28.6%となっている。 ・ 21ページの年齢別のグラフから、10代は「通学・習い事」、30代は「通勤・仕事」、75歳以上は「通院」に多く利用されていることがわかる。 ・ 23ページ、チョイソコやとみの満足度について、満足度では、「満足」が37.3%、「やや満足」が33.3%で、満足感の高い方が全体の6割以上を占めている。 ・ 24ページの居住地別のグラフから、「栄南小学校区」の満足感が他の学区に比べて低いことがわかる。 ・ 続いて、チョイソコやとみの改善点であるが、改善すべきところとしては、「予約が取れないことが多い」が最も多く61.2%、次いで、「運行していない曜日がある」が22.7%、「運行時間が短い」が17.9%となっている。 ・ 運行が必要だと思う曜日は「日曜日」が多く、時間帯では「19時台」が最も多く、次いで20時台、7時台となっている。 ・ 25ページ、チョイソコやとみを利用する以前の移動手段は、「きんちゃんバス」が最も多く59.7%となっている。 ・ きんちゃんバスとタクシーについて、チョイソコやとみ以前の利用状況と現在の利用状況を比較すると、きんちゃんバスは36人、タクシーは4人の利用者が減少したことになる。
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 26ページ、主な利用方向は「行き帰り両方」が55.7%と半数以上を占めている。 ・ チョイソコやとみを利用しない方向の移動手段としては、「車（家族などの送迎）」が最も多く15.8%、次いで「タクシー」が14.3%となっている。 ・ 27ページの年齢別グラフから、「10代」の「車（家族などの送迎）」が最も多く、次いで「20代」の「自転車」が多いことがわかる。 ・ 29ページ、希望する時間に予約が取れなかったと回答した人は、75.5%である。 ・ 居住地別では、「十四山西部小学校区」が85.7%と最も多く、次いで「弥生小学校区」「大藤小学校区」となっている。 ・ 30ページ、予約が取れなかった頻度は「2回に1回程度」が最も多く、34.0%、「3回に1回程度」が24.8%となっている。「ほぼ毎回」予約が取れなかったとの回答も14.1%あった。 ・ 居住地別では、「栄南小学校区」において、「ほぼ毎回」が21.4%、「2回に1回程度」が57.1%と他の地区よりも多くなっている。 ・ 31ページ、予約が取りにくい時間帯は、「8時台から9時台」が最も多く56.3%、次いで「10時台から11時台」が49.0%となっている。 ・ 32ページ、予約が取れなかった場合の対応では、「予約時間を変更して予約した」が13.1%、「家族に送迎を頼んだ」が12.1%となっています。「外出をあきらめた」との回答も11.7%あった。 ・ 33ページ、回数券については、「知っているが購入していない」が53.6%、「購入している」が25%となっています。 ・ 年齢別では、「10代」「20代」「60歳以上」で回数券を認知している人が多くなっている。 ・ 34ページ、チョイソコやとみが飛島公共交通バスへの乗り継ぎができることを「知らない」と回答した人が71.0%となっている。 ・ 「栄南小学校区」で乗り継ぎを「利用したことがある」が3%と最も多く、「知っているが利用したことはない」が34.3%と認知度は最も高くなっている。 ・ 35ページ、運行評価を踏まえた今後の対応についてである。 ・ 令和7年10月～令和8年1月までの運行実績や会員登録者アンケート調査、運行事業者へのヒアリング結果等から、慢性的な予約の取りにくい状況が続いており、予約不成立が多く発生していることがわかった。 ・ また、予約不成立によって公共交通の利用や外出をあきらめたという声もある。 ・ こういった状況を受け、予約不成立による外出機会や公共交通の利用機会の損失を防ぎ、さらなる利用拡大を図るため、令和8年4月1日より予約が集中し予約不成立が発生しやすい午前中のみ、運行車両を1台追加する予定である。 ・ その他として、停留所の追加・変更・廃止についてである。
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ・前回協議会での報告後、以下表に示す停留所の追加・廃止をしたので報告する。具体的な位置を示した全体図面は次ページのとおりである。 ・以上で説明を終わる。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ボリュームがあったが、ご意見、ご質問があればお願いします。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・3ページ、乗合率1.61とあるが、乗合率を考える前に、定員は5名ないしは8名である。チョイソコに定員5名なら5名が乗っているときはあるのか。どのようにチョイソコのルートを決めているのかにも関係していると思う。乗合率はどこかの区間で定員5名が乗れば、それ以上は乗れないわけである。 ・ところが、乗合率が定員に満たないところがたくさんあるとなれば、定員いっぱいになるようにして回ることは可能なのか。どのようにチョイソコが巡回して乗せているのか。アイシンのシステムの中でやっていると思うが、そのシステムがどうなっているのかわからないが、1回回って何人か乗せて、最大5名あるいは8名である。どこかの区間で5名になればもう乗れない。例えばABCDあると、ABで5名乗った。CDで降りたり乗ったりする。4人しか乗っていなくて運行しているのであれば、もう1人乗せることができる。そうすると乗合率が高くなり、不成立にならなくてよいのではないか。 ・不成立をいかに減らすかという工夫をもう少しやる必要があると思う。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今言われたのは車両のサイズを大きくしろということか。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・そうではない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・それは予約管理の中で効率的にやられている。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的にやられていないのではないかとということである。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・やられている。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・やっているのか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・乗せられる区間も含めて考えられている。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・そうすると、1回回るうちのCからDの地点だけは定員5人いっぱいということをやっているのか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・そこは後から連絡が入っても乗せられない。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・それを考えると、3ページの乗合率の参考のところ「バスが乗降場を「A⇒B⇒C⇒D」と順に移動し、このうち「A⇒B」間では3人、「C⇒D」間では1人乗車していた」とあるが、ということは、チョイソコの定員は5名ないしは8名なので、3人では4人乗せればいいのではないか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・実績データを見る中で、実際の既に乗った実績データをこのように見ていったということである。
古勝委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、私は北部のかおるヶ丘にいるが、かおるヶ丘から弥富の近鉄駅に行きたいという場合、仮に4人ぐらいいると、私と次の人の距離感がどれぐらいただったら回って乗せてくれるかということである。2km、3km離れていたら無理だろう。

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・そうである。私どもはそれをゆとり時間という言い方をしているが、どれぐらいの時間だったら遠回りできるという時間でナビのルートの設定をしている。それが7分から9分間隔ぐらいのところでは回れる範囲内のところで設定している。
古勝委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> ・それはコンピュータが判断して乗合の人を決めているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・そうである。A B C Dと順番に拾っていくのだが、乗合が発生させられるところに停留所があるかないか、ご予約いただいた時間に遅刻しないような形でご乗車いただけるかどうかを考慮しながらルートを設定している。
小野氏 (アイシン)	<ul style="list-style-type: none"> ・AからB区間、5人定員、8人定員あるのに乗せられないかというのは、同じルートを回っているバスではないので、お客様の予約に応じてルート計算しているので、予約のときの予約された人が大体乗れる時間の範囲内でお迎えに行けるところの人を拾っていくので、なかなかいっぱいにはならないのがデマンドの特徴になる。 ・乗せられる時間の幅を7分から9分で取っているが、ほかの自治体ではすごく長く取っているところもある。そうすると、たくさん回っていきけるのだが、今度はおお客様の利便性がすごく落ちてしまう。何で遠回りするのか、到着時間が長いということになりかねない。そこはバランスを取って設定している。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・3ページのA B C Dと順に移動しというのを見たときに、定時定路線型のイメージが頭に浮かんでしまうかもしれないが、今言っていたとおりにかと思う。
米澤委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> ・今のご説明でわかったが、回る距離を延ばせば乗合率はいいいわけである。 ・これを比較すると違うかもしれないが、例えばきんちゃんバスするとき、あるところへ目的があつたら行く。くるっと回っているのだから行きは10分だが、帰りは30分かかるといふことがある。そういう人の話も聞いた。自分のうちの停留所がそこへ行くのに一番早く着くのだが、帰りは回り方が逆でぐるりと回る。ということになると、どのぐらいまでが辛抱できるか。すぐ自分の目的地に行けるから、長いとイラっとする。その兼ね合いというのは、もう少し延ばせば乗合率が増えると思う。そうすれば、不成立は少なくなる。その兼ね合いが、長く取れば乗合率は増える。
古勝委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> ・予約時間がある。私はこの時間までに行かなければいけないという人がいる。
小林委員 (弥富市女性の 会)	<ul style="list-style-type: none"> ・体の調子の悪い方が、行きたい時間帯にぐるりと回っていったから遅れたとか。 ・そこはアイシンの予約の時間帯に行けるような形で7分ぐらいが程度なのではないか。たくさん乗せればぐるりと回る。
古勝委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線を予約していて近鉄に乗って名古屋に行きたい。ぐるっと回られたら、まだ着かないのかと、最初に予約した人は気を揉む。そういうことは絶対にあつてはならないと思う。 ・予約の時間、長ければ乗車率は高くなるかもしれないが、最初の目的はこの時間に絶対に行きたいという人が優先である。それはちゃんとして

	ほしい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・いろいろ意見が出ているが、同じチョイソコのシステムを入れていても、地域の住宅の配置によって変わってくる。これをやっていく中で、弥富に合った設定の仕方が出てくると思う。AIオンデマンドをうたっているの、いい形になっていくはずである。最適な設定になっていくことを期待したい。
小野氏 (アイシン)	<ul style="list-style-type: none"> ・余裕の時間も調整しながら、様子を見ながら、皆様のご意見を聞いてやっていきたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ほかにはよろしいか。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・今日の乗車人数はどこかで出るか。1年間のチョイソコの乗車人数はどこにあるか。パーセントではなく、絶対数。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・延べの人数か。資料的には1日当たりの平均になる。
米澤委員 (公募委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・平均ではなく、絶対数はないのか。きんちゃんバスをやめてこれを行っているわけだから、きんちゃんバスの利用者とこのトータルがどれだけ下がったかというのを見ないと、利用率というのはよかったのか悪かったのか。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・月によって運行日数が違うので、単純に日当たりで出したりするが、実数もあったほうがよい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・きんちゃんバスは資料2でお願いします。
古勝委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> ・左回りのきんちゃんバスについて、かおるヶ丘を出たら福祉センターで止まってしまう。買い物に行きたいが、左回りで行きたいのだが、イオンには絶対に1台も行かないわけである。これを始発が終着駅ではなくて、もう少しイオンまで行くことはできないのかというのがご婦人たちの要望である。 ・今右回りで行くと、かおるヶ丘を乗って、イオンに着くのが約1時間後である。着いて、30分で買い物して、1時間かけてかおるヶ丘へ到着。往復2時間かけての買い物になる。左回りがかおるヶ丘を出て、福祉センターで止まらずにイオンまで行ってくれば、10分もかからずに買い物に出かけられる。これでは買い物にならない。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・周りの方からそういう意見があったということである。 ・実際に使っている方の意見が出てくることがあると思う。先ほどのダイヤの修正について議題3で利用者の意見を踏まえて、利用者の利便を踏まえてダイヤ改正をするわけであるから、そういった声があれば今後検討していく題材になると思うが、事務局はいかがか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・三重交通とルート選定に当たって、遠回りができるかどうかという、かおるヶ丘から福祉センターに行く間のところで、イオンに寄れるルートが組めるか、そういったことを踏まえながら検討したい。
古勝委員 (弥富市福寿会 連合会)	<ul style="list-style-type: none"> ・私の案だが、かおるヶ丘を出たら、福祉センターで止まってもいいが、止まらずにそのままイオンタウンに行って、イオンから引き返すことは不可能か。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・そこで引き返すようなルートではない。そうするとかなり効率が悪くなってしまうと思う。起終点を福祉センターという設定をしているので、その流れの中で何とかルートが組めないか考えたい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ここで具体的に考えるのは時間もない。事務局のほうでどれぐらい効率

	<p>性が落ちるのか、費用がどれだけ上がるのか、本当に使ってくれる人がいるのか、それで便利になるのか検討していただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ほかはよろしいか。後藤さん、発言されていないが、何かあったら願います。
後藤委員 (民生・児童委員 協議会)	<ul style="list-style-type: none"> ・バスが1時間かかるとおっしゃっているが、東地区はバスが走っていないので、チョイソコしか利用できない。一人暮らしの方の家をお訪ねしてきたが、予約が取れないと外出をあきらめなければいけない。1日1便でいいから、決まった時間にバスが通っていれば買い物に行ける。病院は通院日が決まっていて、何日前から予約できるが、買い物は突然行きたい。明日か明後日に行こうとか、3日後に行こうとか、そういうことではなくて、これがないからこれが欲しいというのが買い物だと思う。乗りたくても、いっぱいだから無理と言われると、もう電話をするのを躊躇してしまう。 ・私の知っている方は、行きはチョイソコに乗っても、帰りは、ゆとりをもって予約していても、あまりにもゆとりがありすぎて、食事時間を取ってもまだ余る。喫茶店に寄る。高額なお金を使って何のためにチョイソコに乗ったのだろう。最初からタクシーに乗ればよかったとおっしゃる方もいる。バスは走っているところはいい。1時間かけても行けるならまだいいのか、悩ましい。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・十四山の方々のご意見である。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・お気持ちは、バスのユーザーさんからすれば本当にバスのほうが使い勝手がいいというのはいろいろな地域でも上がっているところである。そういった意見もわからなくもないが、多くの方がなかなかバスが利用しづらいというところから、今回のようなデマンドを導入させていただき、実験という形で取り組ませていただいたところである。 ・確かに現実、予約が取りづらいというご意見もたくさんいただいている。どのような形で改善していくかということで、少しでも市民の満足度、利便性が上がる形での展開をさせていただければと思っている。
山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・本来は今買い物に行きたいというのが需要の発生であるから、オンデマンドと言っているぐらいだから、行きたいと思ったときに行けるのがオンデマンドのはずであるが、なかなかそうはいかないというところがある。本来であれば、バスが来ていれば、まだバスが出るのにあと2時間など、行きたいと思っても行けないのがバスである。 ・いいところ、悪いところそれぞれあると思うが、デマンドでやっていくのであれば、それをいかにうまく生かしてもらうか。利用者のほうもそれをいかにうまく使うかというところが大事なところだと思う。 ・積極的に地域の意見を吸い上げて、勉強会などをやりながら、いい形にしていけるとよい。デマンドの予約の仕方や乗り方、特徴、こういう部分は妥協しなければいけないということも含めて、地域の方々と意思疎通していただければとよい。 ・よろしいだろうか。

4.議題

(5) その他

山崎議長	<ul style="list-style-type: none"> ・その他として事務局から何かあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・特にない。

(村上)	
山崎議長	・以上ですべて終わったので、事務局にお戻りする。
5. 閉会	
事務局 (藤井課長)	<ul style="list-style-type: none"> ・山崎先生、ありがとうございました。 ・今回にて令和7年度の協議会は最後となる。委員の皆さまには、今年度書面開催も含め計6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するので、引き続きよろしくお願ひしたい。 ・なお、次回の令和8年度の第1回協議会は6月ごろを予定している。改めてご案内通知を差し上げる。ご出席をよろしくお願ひする。 ・以上で、令和7年度第6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る。ありがとうございました。
	以上