

令和8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8年6月25日（木）

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 (岩田課長)	・ 定刻となった。ただいまから、令和8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。市民協働課長の岩田である。よろしくお願いします。 ・ 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 (岩田課長)	・ 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1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、足元の悪い中、ご出席いただき感謝する。 ・ 平素は、本市の市政推進に対し、また交通行政の推進に対し、委員の皆様方からお知恵、ご協力を賜っており感謝する。 ・ 今朝、青森県で震度6強という大きな地震があった。九州では雨が続き、土砂災害等が発生している状況である。今年も全国各地でさまざまな災害が発生している。本市も台風7号が接近中ということで、沖縄、太平洋沿岸を通っていくのではないかと。万全の備えをしてまいりたい。皆様方もご注意いただきたい。 ・ 昨年10月1日からスタートしたチョイソコやとみは大変多くの方にご利用いただいている。実証実験中ではあるが、月平均3171人の方にご利用いただき、これまでに約2万2000人の方にご利用いただいた。 ・ 半年が経過した今年度4月1日からは、これまでの3台を1台増車して4台にし、4台目は8時から13時までということであるが、多くの方にご利用いただけるよう対策を取っている。 ・ また、今年度の10月からは新たな実証実験を行う。それに向けた新たな運行目標、また課題等をしっかりと定めながら今日の審議をしていただきたい。よろしくお願いします。 ・ 今後とも市民の皆様の意見を反映し、よりよい利便性の高い公共交通の実験に取り組んでいきたい。ご協力をお願いする。

	・ 本日の会議では、委員の皆様方に忌憚のないご意見を賜ることをお願い申し上げ、挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。
--	--

3.資料確認

事務局 (岩田課長)	・ 本日の会議資料の確認を事務局よりお願いします。
事務局 (村上)	・ 会議資料の確認をする。 ・ 事前にお送りした資料として、 ・ 資料１：弥富市地域公共交通活性化協議会委員名簿 ・ 資料２：令和７年度弥富市地域公共交通活性化協議会決算書 ・ 資料３：チョイソコやとみの運行評価について ・ 資料４：デマンド交通（チョイソコやとみ）実証実験の延長について ・ 資料５：木曽岬町ＡＩオンデマンド交通の実証運行について ・ 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７年度輸送実績 ・ また、本日机の上に、 ・ 資料１：委員名簿の差し替え版 ・ 資料３：チョイソコやとみの運行評価についての差替え版 ・ 資料４：弥富市デマンド交通実証実験の延長についての差替え版 ・ 資料５：木曽岬町ＡＩオンデマンド交通の実証運行についての差し替え版 ・ 当日配布：乗車人員の推移 ・ 当日配布：第１回 弥富市公共交通勉強会 結果概要 ・ 委嘱状 をお配りしている。不足はないか。 ・ ここより、座長の山崎委員に交代する。
山崎議長	・ この会議の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。初めてお目にかかる方もいらっしゃるので簡単に自己紹介させていただきます。 ・ 私どもの研究所は豊田市にあるトヨタ自動車と豊田市で作った愛知県認可の公益財団法人である。私自身、公共交通の研究を専門としている。この地域は研究者がたくさんいる。今一番名前が売れているのが名古屋大学の加藤博和先生で、国の本省の会議にも参加されている。また、名城大学の松本幸正先生もいらっしゃるが、その先生方とかつて、「これからのコミュニティバス」という本を書かせてもらったり、学識者としての活動もさせていただいている。また中部運輸局にいろいろお世話になっており、中部運輸局の方から２０年近く前、弥富で公共交通会議を、今までの福祉バスをきんちゃんバス、公共交通にすることで紹介いただいて、こちらにずっと携わらせていただいている。

	・ここ以外にも、三河のほうでは、知立市、高浜市で会議の委員を務めている。また昨年度の3月からすぐ近くの愛西市が地域公共交通会議を立ち上げたので、そちらでも委員として関わらせていただいている。
--	---

4.議題

(1) 地域公共交通活性化協議会について

山崎議長	・それでは進めていきたい。自治体の地域公共交通会議では、第1回目に必ず中部運輸局愛知運輸支局から、参考資料1「活発で良い議論ができる会議のために」の説明をしていただいている。愛知運輸支局からよろしくお願いします。
原田委員 (愛知運輸支局)	○参考資料1説明 ・愛知運輸支局の原田である。年度が変わり、初めて委員になられる方もいるので、改めて公共交通会議の意義や役割について説明する。 ・「活発で良い議論ができる会議のために」の1ページのグラフにあるとおり、鉄道、バス、タクシーの公共交通機関の利用者は減少し続けている。さらに追い打ちをかけるようにコロナがあり、そこから回復しているとはいえ、いまだに厳しい状況にある。 ・しかし、公共交通がなくなってしまうと地域に多大な影響を及ぼすことになる。自分で運転できない高齢者や学生などの交通弱者にとっては移動する手段がなくなってしまう。毎回家族にお願いするのも心理的な負担になる。 ・また、観光の面でも、駅からの二次交通がないと観光地としての魅力が半減してしまう。中心市街地の活性化、環境面の配慮、そういった観点からも公共交通は非常に有効な手段である。公共交通は地域のまちづくりに欠かせない大切な要素と言えると思う。 ・そういった背景を踏まえ、地域公共交通会議が全国の各自治体に設けられているところである。 ・2ページの冒頭に書いてあるとおり、公共交通会議は地域にふさわしい公共交通を作り上げていくために、住民、交通事業者、行政、関係者みんなで話し合って決める場となる。 ・鉄道であれば、一旦敷いてしまった路線はなかなか変えることができないが、バスについては比較的路線を自由に設定することが可能である。皆さんの意見でバス路線を決めていくということが可能となる。 ・3ページと4ページは見開きだが、会議の参加者とその役割ということで、それぞれの立場から発言をいただければと思っている。 ・6ページ、初めて会議に参加して、こういったことを発言すればいいかと聞かれることがあるが、委員になられた方で、バスやデマンド交通を使っていない方も結構いらっしゃる。まずは利用いただいて、気づいたことを発言いただければと思っている。 ・6ページの下、学識者からのよりよくするポイントが2つあるが、まず1点目、地域に新しい交通を導入するというのは大変重要なことであるが、それによって既存のバス、タクシーが撤退に追い込まれるということになっては本末転倒である。地域の公共交通とバランスを考えて新しい交通を考えていくということが必要になる。 ・2点目は、会議で自分の意見を伝えることは大事であるが、一方で、他

	の委員の意見を聞くことも重要である。会議なので意見が一致しないこともあると思うが、否定せずに、お互いの立場について尊重していただくことが必要だと思う。 - 最後のページは住民の発言により、よりよい公共交通につながったという事例がある。小学校の統廃合で小学生の通学を何とかしてほしいという地元の意見を受けて既存のバス路線を検討し、それによって対応したという事例がある。 - このように、委員の方からの意見が地域のよりよい交通につながったということがあるので、ぜひいろいろな観点からご意見をいただきたい。以上である。
山崎議長	ただいま説明いただいたことに質問はあるか。
米澤委員 (公募委員)	6ページに「どんな発言でも大丈夫？ 地域公共交通についての提案はしてもいいの？」とある。いろいろな発言なり提案があると思うが、ここで提案されたものは、この会議でどのように扱うのか。 - 規約の第12条に幹事会という項目がある。協議会に提案する事項について協議または調整するため、必要に応じ協議会に幹事会を置くこととある。これを私なりに解釈すると、幹事会で協議・調整して議案として取り上げるかどうかをやるのかと解釈したが、それでよいのか。
山崎議長	これは一般論的な話で、今ご覧になっているのは弥富市の会議に関する話か。
米澤委員 (公募委員)	一般的と言っても、この会議に通用することである。今申し上げた規約は弥富の協議会の規約である。
山崎議長	事務局から答えていただく。
事務局	こちらの中でさまざまな意見が出るというのは原田委員もおっしゃったとおりである。そういった意見の中で、協議会としてそれを協議事項としていこうという審議がなされるのであれば、座長から話があり、また皆さんに協議をいただくという流れかと理解している。
米澤委員 (公募委員)	協議があればというのはどういうことか。
事務局 (岩田課長)	皆様からいただいたご意見を最終的に座長が協議事項として上げて、また最後皆さんにご協議をいただくような流れになれば協議事項として取り扱われるという理解だと思っている。
米澤委員 (公募委員)	協議調整するため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができるということは、幹事会でこういう調整をするわけである。議長と事務局だけでこの規約に該当するのか。だったら、その議案を、幹事会がないので、ここの協議会で議題を決めなければいけないと思う。
山崎議長	- 恐らくここで議題を決めるわけではない。幹事会はどういうときに設置するのか。設置する場合があるという、はっきりとこんなケースでということとは書かれていないと思うが。 - 幹事会がなくてもよい場合というのは、恐らく事務局の中で判断できる、しているということかと思う。事務局で判断できないことがある重い議題の場合は幹事会を設置して、そこでという流れになっていると思う。
米澤委員	今ここでどうこうというのは時間がない。私はこのことに関してなぜ言うかということ、以前、座長から、会議が終わるころに、意見があれば事

(公募委員)	務局に提出してほしいと言われた。意見があればということなので、私は意見があるので、昨年３月２８日に座長宛に事務局に文書を出した。しかし、事務局は全くスルーで、なかったかの如く次に進んだ。 ・またさらに、１１月７日にも座長宛に文書で事務局に意見を出した。そのときは、今まで座長と議論したのかわからないが、それも含めてその後で愛知運輸支局に行って原田さんと議論した。その後、議題に出ることも何もなく、なかったかの如く次に進んだ。この提案というのはそもそも書類で出すのかわからないが、扱いについては事務局にしっかりとお願いしたい。
山崎議長	・事務局、よろしくお願いします。 ・ほかにはよろしいか。市民の方は必ず一言ずついただきたいのでよろしくお願いします。

4.議題

(2) 令和７年度収支決算について

山崎議長	・次第の２番目、令和７年度収支決算について、審議事項となっている。事務局から説明をお願いします。
事務局 (村上)	○資料２説明 ・令和７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、決算額の順にご報告する。 ・歳入。 ・１款、負担金、予算額、１億４千２３０万３千円。決算額、１億２千９３６万２千３１６円。 ・４款、諸収入、１項、預金利子、予算額、千円。決算額、１千７１０円。 ・２項、雑入、予算額、２千４６１万４千円。決算額、２千４７６万８７２円。計、予算額、１億６千６９１万８千円、決算額、１億５千４１２万４千８９８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、１万３４０円。 ・２項、諸費、予算額、２千４６１万４千円、決算額、２千４７６万２千５８２円。 ・２款、事業費、１項、事業推進費、１目、事業推進費、予算額、１億４千８０万３千円、決算額、１億２千８５６万１千６７６円。 ・２目、広報公聴費、予算額、１４５万円、決算額、７９万３００円。 ・３款、予備費、予算額、千円、決算額、０円。計、予算額、１億６千６９１万８千円、決算額、１億５千４１２万４千８９８円となる。 ・詳細については備考欄を参照いただきたい。

	・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8千658万3千900円、運賃収入等が398万3千310円で、契約額から運賃収入等を差し引いた8千260万590円がきんちゃんバスの事業費となっている。 ・以上で、説明を終わる。
山崎議長	・令和7年度の収支決算に関して、ご質問、ご意見があればお願いします。 ・監査報告をお願いします。
小林委員 (弥富市女性の会)	・監事意見書。令和7年度弥富市地域公共交通活性化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ることをご報告する。令和8年6月1日、弥富市地域公共交通活性化協議会監事、小林福子。
山崎議長	・監事の小林さんと米澤さんに監査していただいている。ご意見、ご質問はよろしいか。 ・審議事項であるので、お諮りする。地域公共交通会議はこういう審議の仕方が多いが、異議なしという発声だけでは異議があっても黙っている人がいるかもしれない。はっきりと賛成かどうか意思表示していただきたいということで挙手制にしている。 ・ただいま報告があった令和7年度収支決算案に関して、承認いただける方は挙手をお願いします。 (賛成者挙手) ・出席委員全員に賛成していただいたので承認された。

4.議題

(3) チョイソコヤとみの運行評価について

山崎議長	・議題(3)、チョイソコヤとみの運行評価について、協議事項となっている。事務局から説明をお願いします。
事務局 (村上)	○資料3説明 ・差し替えをさせていただいている。変更の部分は黄色になっている。 ・チョイソコヤとみの運行評価について、資料3をもとにご説明する。 ・1ページをご覧ください。 ・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。令和7年10月から令和8年5月の8か月間(項目によっては令和8年4月までの7か月間)の運行状況を表に示している。 ・5月31日時点の会員登録者数は4,427人で、予約は4月30日時点の合計で17,391回、1日あたりにすると約104回である。 ・2ページをご覧ください。市内の運行エリアの区分けを図に示している。 ・3ページをご覧ください。実証運行の評価・検証についてである。 ・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、3月以降は再び増加しており、全月予測値を上回っている。直近4月の1日あたりの乗車人数は約107人で、予測値の約1.5倍である。

	・ 4 ページをご覧ください。 ・ 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、5月の乗合率は1.65である。また、号車別では3号車の乗合率が高い傾向にある。3号車は主に南部地域を通行している。 ・ 5 ページをご覧ください。 ・ 「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。 ・ デマンド型交通の特性上、乗合が十分に発生し、密に予約が入れば乗車率は100%（理想値）に近づく。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4月までの乗車率は40%前後で推移しており、直近4月は38%で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4月は44%となっている。 ・ 6 ページをご覧ください。 ・ 会員登録者数について、10月から順調に会員登録者数が伸びており、5月時点で約4,400人と予測値より約1,900人以上多くなっている。 ・ 「会員登録者のうち実利用者の占める割合」について、10月から減少傾向であり、12月までは予測値を上回っていたが、1月以降は予測値を下回っている。 ・ 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と考えている。 ・ 7 ページをご覧ください。 ・ 数値指標ではないが、利用状況が詳細にわかるデータ・グラフを載せている。 ・ 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、土曜日でも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。 ・ 8 ページをご覧ください。 ・ 停留所別の予約件数については、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。
--	---

	・ 出発・到着の停留所の組み合わせ件数については、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。また、杉本クリニックの受診者による利用も見られるものの、愛知黎明高校の学生の利用が多い点が特徴となっている。 ・ 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 ページをご覧ください。停留所別の予約件数と出発・到着の停留所の組み合わせ件数を図に示している。 ・ 10 ページをご覧ください。 ・ 年代別・居住地別の予約件数であるが、年代別の予約件数を見ると、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。 ・ 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は、会員登録者は70 歳代や80 歳代が多く、全体の約6 割を占めている。 ・ 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、愛知黎明高校の生徒だと思われるが、一定数ある。 ・ 11 ページをご覧ください。 ・ 年代別の実利用者数の多少は年齢別の会員登録者数の多少と同様の傾向にある。 ・ 10 歳代や20 歳代の若年層は会員登録者数に占める実利用者数の割合が比較的多い。 ・ 次に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のことである。 ・ 電話予約のみのデータを集計した結果では、予約不成立の割合は約7 %で推移していたが、4 月には9.8 %と高くなっており、約10 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。 ・ 資料には掲載できていないが、5 月に関して予約発生件数1,646 件中、予約不成立が121 件となっており、6.8 %となり、約15 回に1 回のペースで予約不成立があり、午前中の1 台を稼働し始めた影響もあり、4 月より予約不成立は改善している状況となっている。 ・ 12 ページをご覧ください。 ・ こちらの表には運賃収入や回数券の利用枚数を示している。 ・ 運賃収入の約74 %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ですが、月平均で約24 万4 千円である。 ・ 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。
--	---

	・無料券は会員登録をしていただいた際に会員証と併せて2枚配布している。そちらの枚数となっている。 ・また、本日お配りしている「乗車人員の推移」をご覧ください。 ・こちらは、きんちゃんバスとチョイソコやとみの乗車人員の合計を示したグラフとなる。 ・令和7年10月からのチョイソコやとみの実証運行に伴う公共交通網再編以降、きんちゃんバスの乗車人数はルートの特小や土曜日の運休により減少が見られている。チョイソコやとみの乗車人数は令和8年4月末よりチョイソコやとみの車両を午前中のみ1台増車したことから、令和8年5月の再編後ではチョイソコやとみの乗車人数は最多となっている。 ・利用状況が詳細にわかるデータ・グラフの説明は以上となる。こちらについても引き続きモニタリングし、運行改善に活用していきたい。 ・以上で、説明を終わる。
山崎議長	・ただいまご説明いただいたチョイソコやとみの運行評価に関して、ご意見、ご質問はあるか。
後藤委員 (民生・児童委員協議会)	・4月から1便午前中だけ4号車が増便されたということで、予約が取れなかった方が初めてチョイソコに乗れてよかったとおっしゃった。希望の時間は取れないことがまだ多いとのことだった。 ・病院を利用するとき帰りの時間を予約しないといけなのだが、診察時間が読めないので予約した時間に間に合わないことが多い。そのときはタクシーを利用するというので、チョイソコとタクシーを上手に使っていると言われていた。
山崎議長	・実際に利用されている方からの声をお聞かせいただいた。午前中1台増車したことによりだいぶ改善されて予約が取りやすくなったが、まだ取れないときもある。 ・どこでもデマンド型の交通をやっているが、よく言われるのが病院の帰りの予約が難しい。買い物であれば時間を調整できるが、病院は難しいという声が聞こえている。 ・事務局は今の意見に対してコメントはあるか。
事務局	・乗れるようになったというのは本協議会としては大きな前進だと思っている。 ・使い方の面に関して同じようなご質問をいただく。現時点で提供しているサービスが有限なものであるため、病院の話であれば余裕を持って2回目の予約を取っていただく。また希望時間が取れないというのも、早めに計画を立てて予約を取っていただきたい。 ・不便さについては引き続き実証実験期間中に状況の調査をして、改善できるものについては改善していきたい。
米澤委員 (公募委員)	・前回の勉強会で、医者に行くとき遅くまでかかって、予約したけれどもダメだった。40分の道を歩いて帰ったとのことだった。よろしく願ひしたい。 ・チョイソコを導入することによって市民はどのような交通手段の変化があったのか。チョイソコだけでなく、チョイソコを導入するために既存のきんちゃんバスが180便あったものが55便に減っている。そのこ

	とに関してもどのように検証するのか。チョイソコときんちゃんバスを合わせて検証しなければいけない。チョイソコによって不便を感じる人もいる。勉強会でもきんちゃんバスを増便してほしいという声があった。チョイソコによって便数が減った。きんちゃんバスはどうなのか。チョイソコの乗車人数が出たが、実際はどうなのか。 ・イオンと海南病院についてどのように変わったか。今まで何人乗っていたが、チョイソコはきんちゃんバスの乗客はどう変わったかを検証しないと、何のための実証実験かわからない。このことは12月の委員会のときに申し上げた。そういうことをやらなければいけない。 ・イオン、海南病院、近鉄、JR駅、総合福祉センター、十四山福祉センター、いこいの里、コミュニティセンター、そういう公共施設に今まで行っていた人がいるわけである。そういう人たちはどう変わったのか。今まできんちゃんバスでコミュニティセンターに行っていたが、なくなったことによって、チョイソコにしようと思うが、予約が取れない。そうすると移動手段がない。 ・前回、東部地区のところできんちゃんバスがないのでチョイソコにお願いしたがちっともつながらないという要望があった。そういう状況がどうなったかを合わせて検証して、どうやっていくかということがないと何のための実証実験かわからない。チョイソコは予約できないほどの人気である。十分検討する時間がまだあるので、そういう視点で見てほしい。
山崎議長	・すごく大事な意見があった。的確なご指摘だと思う。私も以前から、デマンドの評価ばかりではなく、トータルでどうなったかということを中心に評価しなければいけないという話はしている。 ・今日の当日配布で乗車人数の全体の推移が出てきている。皆さんこれを見てどう思われたか。交通手段がどう変化したか、きんちゃんバスがなくなったことでそれまで使っていた人が何をどう使ったのか、どういう交通手段になったのか、そのあたりをつかみきるのは難しいかもしれないが、分析ができるとよい。
米澤委員 (公募委員)	・もう1点、チョイソコの予約件数が問題になっているが、前回の協議会で私が質問したときに、なぜ成立しないかというのは、例えばAさんが最初に予約する。その終着点は15分かかる。その次の人は15分の間に行けるわけです。よそへ行けばこの15分に対して延びるわけである。そういうのをゆとり時間というらしい。前回この話をアイシンから聞いた。ゆとり時間があるって、7分から9分のゆとり時間にして、Bさん、Cさんを乗せて到着する。その人たちを乗せることによって10分の人18分になるわけである。その兼ね合いが難しい。 ・そのときにアイシンが言われたのは、よそのところではいっぱい乗せると30分かかる。苦情が出た。それで今後どうするのかというのはそれぞれの市によって市民の動向が違ふとやり方が変わる。そのときに前回アイシンが、どれだけ取れば皆さんが納得するのかをこれからやっていかなければいけないという話をしていた。それをやってくださいということになったのだが、そういう視点の話が1つも出てきていない。せっかく前回言っているのに、評価のところに、それをどうするかということを書かなければいけない。前回言ったことがちっとも反映されていない。

	・今既にそういう検討をしていると思う。現状のことを説明していただきたい。
山崎議長	・今の指摘であるが、どこでも乗合が多いと所要時間が延びるということがある。そこは事務局の考え方、利用者の考え方があるということである。事務局、いかがか。
事務局	・チョイソコの事務局で言うところのゆとり時間のお話であるが、米澤委員にはご説明いただいたが、通常一番いいだろうと思う時間が7～9分と言われている。こちらはアイシンと協議をして、今設定上は7～9分になっている。 ・米澤委員の意見は、この7～9分をさらに延ばせば乗合率は高くなるので、先ほどの予約不成立件数がもっと低く抑えられるのではないかとのご意見であった。 ・本協議会としては、4月から午前中1台増車した。1台増車で、資料3の11ページ、乗合率がこの資料上は高いままであるが、最終的に事務局のつかんでいる速報値では6.8に改善が見られている。こちらの改善の状況を見定める必要があると思っている。 ・最終的にそこでの乗合率、予約不成立件数が改善しないようであれば、米澤委員がおっしゃった部分もしっかり検証したいと考えている。
山崎議長	・まだ検証すべきことはたくさんある。
米澤委員 (公募委員)	・今の話は、私が言っているのは、前回増車することではなく、ゆとり時間をどれだけ取っても市民が苦情が出ないような検証をしようと言っていた。事務局はやるという話だった。やった結果どうなのか、やっている途中でもいいから説明してほしいと言っている。増車は別の次元の話である。車が増えれば不成立が少なくなるに決まっている。やり方について私は言っている。話がずれている。やっていることを説明してほしい。
山崎議長	・現状で、いろいろデータを見ながらなのだろうが、この会議にまだ出せない状況である。
米澤委員 (公募委員)	・それならそれでよいが、答えも何もなしに話が出るから言っている。まだやっている途中ならそれでよい。
山崎議長	・そういったことをきちんと伝えていただきたい。
米澤委員 (公募委員)	・やっているということか。次回に期待したいので、よろしくお願いします。
山崎議長	・米澤さんから次回に出せということがあったが、いつまでもダラダラしていてもしょうがない。データも溜まってきたので、しっかりそのあたりを分析して、このシステムを運営しているアイシンにも協力いただきながら、ほかのまちではいろいろなことをやっているの、それも参考にしながら考えていただきたい。なかなか難しいとは思いますが。 ・ほかはよろしいか。
田口委員 (公募委員)	・資料3の11ページ、予約不成立の件数について、何%ということで、4月から1台増車しているが、この数字というのは一般的に多いのか、少ないのか。
山崎議長	・アイシンはオブザーバーだが、直接答えてもらうかどうか。アイシンに答えていただくか。ではお願いします。
小野氏	・他自治体とはその地区の状況もあるので簡単に比較はできないが、4号

(アイシン)	車を入れ、6.8%まで下がってきている。もう少し多いところが多い。そこは問題ではある。
田口委員 (公募委員)	・勉強会の中で実際に生の声が聞こえた。チョイソコは事前の説明だと帰りが大変だというのは皆さんあるから、病院では会計の待ち時間の間に余裕を持ってと言われていて、余裕を持っていた。しかしなかなか終わらなかった。予約時間は待ってもらえないという話だった。それはシステム上おかしいのではないかという話もあった。 ・もう1回入れようと思ってもつながらない。30分前の予約もできない。タクシーも20分待ちと言われた。結局歩いて40分かかったという話であった。 ・確かに何%というのは地域によって多いのか少ないのか知らないが、チョイソコを運営していく上においては、事前の説明で、帰りの分も行きに予約してください、高齢者の方は比較的時間があるから余裕を持ってやってほしいという話であったが、結果的に今の話である。わざわざ勉強会に来て言われるぐらいだから、よほどのことだったと思う。 ・そういうことがあるので、10%とか8%かわからないが、もっと高いところがあるからいいという話ではないと思う。何%がいいとは言えないが、不便がある。 ・きんちゃんバスは確実に時間がわかるので予定が立つ。チョイソコはちょっとそこまでと言っているが、全然ちょっとそこまで行けなかったという話である。予約不成立の件数を今回公表していただいたが、6.8が削減されたと言われるのは現場の声としてはおかしいと思った。 ・当日配布の勉強会の結果は後でやっていただけるのか。米澤さんがおっしゃっているのは、今日の議事のその他のときに、米澤さんは勉強会に出ていて、こういう話は絶対にここでしなければいけないと思っていたのだから、そのときに今日ここでこういう話が出ましたというのではないと思う。こういうことを議題に上げてほしいというルールを作っていたきたい。事務局に言って、座長がOKと言われたら議事に乗せるとかしてもらわないと、以前、これは法定協議会だから事前に諮ってもらわなければ困ると言われたことがあるが、その辺も含めてお願いしておく。
山崎議長	・勉強会の結果概要の当日配布の説明はどこでやるのか。
事務局	・最後のその他でやる。
山崎議長	・この項目で意見交換があったということであるが、今ご指摘があったように、せっかくこういう会をやるならば、そこで出てきた意見をしっかりその他で紹介するだけでなく、事務局の中でこれは大事なことだということで検討していきたいということになれば、ここで検討するようにしていただきたいということである。
米澤委員 (公募委員)	・チョイソコにしてもきんちゃんにしても運行をどうしていくかということに尽きると思う。その点については、前回の協議会で、事務局から令和8年度の事業計画が出てきた。その中に既存の公共交通の運行内容の検討という項目がある。その中に、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交通の運行内容の妥当性を検討する。今年度の事業でやる予定だと事務局は言っている。それについてどうするのかという話を質問したが、そのときの

	回答は、運行方法について勉強会等の中で皆さんと一緒にになって検討するということで記載していると。何を言っているのかよくわからないが。 ・ 6月19日、勉強会の日であるが、きんちゃんバスの増便やルート要望があったが、この勉強会で妥当性を検討するんだということは開催の趣旨で本来説明していると思うが、説明しなかった。 ・ もう1つ、勉強会等で検討するということであるが、「等」は何か。勉強会のほかにも、ほかで検討するのかと解釈した。この協議会そのものでやらなければいけないと思っている。協議会の中で、規約の第3条第4項、この協議会の業務のところの1つに、「地域の事情に応じた適切な旅客運送の対応に関すること」と規定されている。どうあるべきかというのはまさにこの協議会で議論することである。勉強会で議論してもよいのだが、なかなか難しいと思う。適正なことをするには当然予算が絡んでくる。そのことはこの協議会でやるのが当たり前だと思う。 ・ 運行方法を検討するにはいろいろな項目があると思う。例えば体制の問題としては、弥富市は全部委託しているが、蟹江町は自前でやっている。道路運送法を適用しないから運賃はタダである。そういう方法もある。 ・ もう1つは、愛西市は運転士だけを市内の運送会社をお願いして、残りは自分たちでやっている。それは道路運送法に適用していないので運賃は無料である。運転手も2種は要らないので、1種である。 ・ そういうことを比較してみるとか、そのほかにも、サイズは中型がいいのかとか、もろもろ細かい検討をしなければならないと思う。そうすると、この協議会で年に3回やって2時間の中で細かい検討はできない。
山崎議長	・ 協議会の中ではそういう細かいことを検討するわけではない。そこは事務局がきちんと案を作ってここに出して、それをここで審議、協議していくということである。
米澤委員 (公募委員)	・ ここでは無理であることはわかっている。それであれば、規約の13条か14条に分科会という規約がある。分科会で細かいことを検討して、例えば事務局と分科会で、数人の委員が入って、必要なら誰か呼んできて、そういう人数で必要に応じて議論し、それで協議会があるたびに中間報告をしてきちんとしたものを出して、協議会の中で議論して作り上げていくという体制を取らないと無理だと思う。提案する。
山崎議長	・ 今具体的な提案があった。分科会を作ってそこで検討する。その分科会の中には市民や事業者に入ってもらってということだと思う。検討していただきたいと思う。事務局から何かあればお願いする。
事務局	・ 米澤さんから分科会についてのご意見を頂戴した。田口さんからもお話があったように、勉強会を6月19日に開催させていただいた。本市の初めての試みでもあったが、10名にお越しいただいている。協議会委員の皆さん以外の地域の皆さんの生の貴重な意見が聞けた非常に貴重な場であったと思っている。 ・ その中で、田口さんが言われたようなチョイソコで2回目を乗り損ねて苦労したという話や、地域の方が既に公共のコミュニティバスを見ている中で小学生の通学と動線がかぶるのもうちちょっとしっかし確認してほしいというご意見など、さまざまな意見をいただいた。 ・ 米澤委員の分科会のお話であるが、本市としては現状せつかくこういっ

	た初めての試みとして勉強会を立ち上げたわけであるので、そこの中で取り上げるべき内容があれば、皆さん方と協議の場に付すようなものがあれば協議させていただきたいと思っている。
米澤委員 (公募委員)	検討することが多いから、分科会でしっかりやるべきだと私は言っている。勉強会の中でやるという話は、こういう体制は予算がついてくる。勉強会はダメである。
山崎議長	- 勉強会はあくまで意見を吸い上げる場である。 - 米澤さんが言っている分科会というのは、この協議会に議案を上げる前にそこで協議する。あるいはそこで作り込む。すごく大変である。そのメンバーになった場合、すごく大変なことになる。今の考え方だと、事務局だけに任せていられないから、きちんと市民も入れて働く、自分たちが汗を流すということをおっしゃっている。それができない限りはそういう会はなかなか作れない。
米澤委員 (公募委員)	市民のことよりも、この協議会の中で分科会をやりたい。
山崎議長	この協議会の中で分科会を作っても、米澤さんがおっしゃるような形のものを作るには、市民自身が汗を流すということ。今事務局が汗を流している。市民もそこに入って汗を流すということをおっしゃっている。
米澤委員 (公募委員)	市民だけではない。
山崎議長	そこを認識してほしい。
米澤委員 (公募委員)	ニュアンスが違うのは、市民もいいのだが。
山崎議長	もちろん事業者の方もである。
米澤委員 (公募委員)	協議会の分科会である。この中のメンバーで事務局が出てくるものを叩くということである。
山崎議長	- 私にはそこは権限がないので、事務局で検討していただきたい。 - ほかにご意見はあるか。
米澤委員 (公募委員)	結論はどうなるのか。またこれからか。
山崎議長	結論ではない。ここで審議する話ではない。
米澤委員 (公募委員)	作るか作らないかは。
山崎議長	そこは事務局サイドの話である。
米澤委員 (公募委員)	支局はその話はどうか。
山崎議長	- 支局としてはそこは市町に任せているところだと思う。国からそこを指導するようなことはないと思う。 - ほかはよろしいか。 - 当日配布の乗車人数の推移について皆さん意見を言われたいが、これはすごいことである。10月、デマンドを入れて以降、ガクッと全体の利

	用者数が減ってしまって、そのまま来ている。 ・私がほかに関わった事例で、T市のK地区は全部チョイソコのデマンドにした。その結果、利用者は減った。運行費用は同じ。同じ経費だと、デマンドにすることによって利用者が減る。 ・唯一増えているところもある。高浜市はチョイソコになる前、定時定路線がコロナ以前の4割、3割まで減った後、コロナが終わってほかの自治体は8割ぐらいまで戻っている中で、4割で全く戻らなかった。そこで思い切って全部デマンドにしたところ、利用者が増えた。そういう事例もある。 ・減っているが、いいのかというところは事務局はちゃんと答えを作っておいていただきたい。 ・T市のK地区は利用者は減ったが、本当に輸送が必要な人たちにとっては便利なものになったという言い方をしている。それはアンケートなどを使って、あるいは移動の実態を見ながら、どこに行っているかとかを分析して、全体では減っているが本当に必要な人にとって便利になったという言い方をしている。弥富の状況もきちんとそこを主張できる理由を作るといえるか、出していただきたい。
飛田委員 (弥富市区長会)	・本音で言うが、令和8年10月からまたチョイソコが動き出したという感じであるが、その前の令和7年度の9月まで、ブルーの東部ルートがないが、これはなくなったということか。ということは、南部ルートと北部ルートだけになったということか。東部ルートの方もチョイソコを使っているということか。 ・うちの姪は高校生で、塾や習い事に役に立っている。3時から動いているので、土曜日だが、助かっている。コミュニティバスでは時間が限られていて通えなかったが、本当に便利になったと姪が喜んでいる。 ・財政のことが気になった。令和7年度、コミュニティバス運行事業費を見ると、契約額が8658万3900円で、利用された方の運賃が398万3310円となっている。となると、赤字が8260万590円になる。これはずっと同じなのか。去年もその前から8358万3900円なのか。
事務局	・運賃収入の関係について、資料2の裏面にコミュニティバスの運賃収入、資料3の12ページにチョイソコの運賃収入がある。 ・コミュニティバスについては、これまでさまざまな変更が加えられているのでずっと同じ額ではない。運賃収入については実際にかかっている事業費に関して言うと非常に少ない。実際には収支バランスは取れていない。これは私どもとしては今後の課題とし、引き続き収入増が確保できるようなことを考えてまいりたい。
飛田委員 (弥富市区長会)	・知識があまりないが、チョイソコの契約額がわからなくて、どうなっているのか。どのような契約方法なのか。その辺がわかったほうが話しやすいと思った。少しでも経費を抑えたいということで、コミュニティバスをこのまま毎年続けると大変なことになると心配している。教えていただきたい。

事務局	資料2の下段の歳出の表で、事業費の欄の備考欄を見ていただくと、きんちゃんバス運行事業費として8260万590円、チョイソコやとみの実証運行費として、10月から始まっているので、3357万5086円ということで、令和7年度についてはこういった形で事業費を使って運行していた。
山崎議長	今全国的な傾向として運行経費はどんどん上がっている。物価が上がっていくのと同じで、原材料のこととか、加えて今運転士が不足している。いくら委託費を上げてでもこれ以上にサービスアップはできないとか、そういうことが起こっている。事業者自体が対応しきれない状況になってきている。いろいろ難しい状況がある。
飛田委員 (弥富市区長会)	運転士の人件費やガソリン代が入っているということか。
山崎議長	- そうである。そういうものを運行のプロに委託している。弥富の場合は三重交通に委託している。 - 行政が関わるコミュニティバスは、収支のチェックはしていく必要はあるが、赤字という概念がない。赤字は当たり前。赤字でなければ三重交通が自分の商売でそこにバスを走らせるわけである。赤字は当たり前という世界である。
飛田委員 (弥富市区長会)	かなり赤字になっているので心配した。
山崎議長	- これは市民の生活を支える福祉的な意味合いもある。市民サービスの1つである。 - 図書館1つ維持するのにいくらかかるのかということを考えていただければ、あれはただで本を貸してくれる。バスを維持するのにいくら、そういう行政サービスとして考えていただきたい。 - ただ、そこはあまりにも経費がかさむようではという考え方である。 - 飛田さんは今日が初めてである。
飛田委員 (弥富市区長会)	勉強させていただく。
山崎議長	- ほかはよろしいだろうか。 - 引き続きこれはきちんと分析していただくということをお願いする。 - 市民公募の委員の方からご指摘があった点、検討体制に関する意見があった。そこに対して考えていただきたい。

4.議題

(4) 弥富市デマンド交通実証実験の延長について

山崎議長	議題(4) 弥富市デマンド交通実証実験の延長について、審議事項である。先ほどの議題の中で十分に実証の評価ができていないという指摘もあった。これからどうしていこうということである。実証をこのまま続けるのかどうかということで、資料4について事務局から説明をお願いします。
事務局	○資料4説明

(村上)	・議題（４）弥富市デマンド交通実証実験の延長について、本日配布している当日差替えの資料４をもとに説明する。 ・本議題では、令和７年１０月からのデマンド交通チョイソコやとみの実証実験の延長についてご説明する。 ・チョイソコやとみについては、一定の利用がある一方で、予約が取りづらいといった、いわゆる予約不成立などの課題が明らかになってきている。 ・こうした課題を踏まえ、課題の改善・解消を目的に、令和８年１０月から２年目の実証運行を実施する。 ・併せて、きんちゃんバスについても、最新改訂となる４月１日現在の内容を継続し、実証運行を令和９年９月末まで延長する。 ・また、「第２次弥富市地域公共交通計画」においては、実証運行の期間を令和９年までと位置づけており、本実証運行は当該計画との整合を図りながら推進するものとする。 ・以上で、資料４に関する説明を終わる。
山崎議長	・資料４の説明について、ご意見、ご質問をお願いします。
米澤委員 (公募委員)	・前回出ていたが、延長することは賛成である。前回、当初は９月いっぱいやると。であれば、その後、検証した結果を出さなければいけない。それに結構時間がかかると思う。 ・９月までやって、１０月からやるようだから、１０月から何か月かけて検証した結果を出さなければいけない。そうすると、事務局が作って、それを協議会にかけて、どれぐらいかかるか。 ・前回申し上げたが、その結果を市民にフィードバックしなければいけない。今後このようにするというのも説明しなければならない。そういう期間を置くと、どのぐらいかかるか。 ・１０月から１年なので、翌年の９年９月には予算ができなければいけない。その予算は事前にやるわけである。同じように検討している。１０月から３月にかけて予算が出る。まだ検証結果が出ていないのに予算を作れるのか。 ・そう考えると、あと半年延ばして、９月ではなく、１０年４月までかけると、予算は９年度の予算でできるわけである。１年間楽にできるわけである。結果がしっかり出るか出ないかわからない状況でやって、中途半端な結果だと思う。それを前提とした予算を組まれるかわからない。９年９月まで延ばすのでは足りないと思う、その期間を入れると。そうすると、半年延ばして、１０年１０月から本格運行するようなスケジュールで行かないと、どう見ても今の検証結果が出たばかりで、実質的な検証がされていない。１年分やるわけであるから、細かい調査をしなければいけないと思う。 ・私は半年延ばして、１０年４月から本格運行できるような体制になったほうが十二分な検討ができると思う。
山崎議長	・実証実験の期間の話である。事務局、いかがか。
事務局	・１年半延ばし、１０年４月にしたらどうかというご意見である。事務局が本日提案したものについては、１年延ばしたいということで協議を賜りたいと思っている。

	・理由としては、デマンド交通は10月から始まり、一定の利用実績や認知、浸透は進んだ。これは非常に効果的だったという理解をしている。 ・しかし、予約の不成立の発生についてはなお引き続き検証する必要があるということで、本格運行の前に向けて回避すべき状況だと理解している。 ・しかしながら、昨年度も協議会でご協議いただいたが、市民からの予約状況に対する改善要望が想像以上に多かったという状況を踏まえて、実験1年目の途中であったが、4月に午前中1台を増車し、供給量の拡大は既に検証段階に入っている。したがって、実証実験の延長については既に入っているような状況である。 ・2年目の実証運行については、令和9年度の10月からの実証運行の本格運行を見据えて、運行体制のサービス面、あるいは実験による予約の改善効果を総合的に検証しつつ、持続可能なデマンド交通のサービス提供体制を見定めた上で運行を検討してまいりたい。その間の時間としては、事務局としては1年で大丈夫だろうという理解をしているところである。
米澤委員 (公募委員)	・延長はぜひしたいと思っている。ただ、時期的にできるかという心配をしている。
山崎議長	・今事務局からはできるという回答であった。半年ずれているような気がする。事務局としては、今年度末までのデータで、延長した分のデータを全部使って評価していくのではなくて、今までやってきたから、今年度末までのデータで評価した上で来年度10月から本格運行を目指すということだと思う。
米澤委員 (公募委員)	・1年やって1つのサイクルが決まるわけである。今年度ということは6か月分で検証するということだろう。
山崎議長	・昨年の10月からスタートしたので1年半分のデータを使って評価することである。大丈夫だと思う。今6か月終わった。
米澤委員 (公募委員)	・来年の4月までやるということか。
山崎議長	・まるっと1年分である。
米澤委員 (公募委員)	・まだ6か月である。9月が終わって1年である。その時点で、私が言っているのは、最後まで行った上で、データを積み重ねながら検証する。もちろんデマンドだけでなく、きんちゃんバスの影響も含めて検討して、その時期が10月から予算時期が12月から2月までである。その間に、予算というのは、検証結果を終わった上で、それをもとに予算を作るわけである。そのやっている途中でそういうことができるのか。物理的に時期的に無理だと思って老婆心ながら心配している。十分に検証結果に基づいて予算を上げる。だから間に合うのかと言っている。
山崎議長	・事務局からは間に合うと回答があった。
米澤委員 (公募委員)	・間に合うのか。忙しい。体は大丈夫かと思うぐらいである。 ・高浜市は1年半延ばした。そういうことも考えてほしい。
柿内委員	・その件については、事務局がやれるということである。

(名古屋港西部 臨海地帯企業連 絡協議会)	・デマンド交通の検討も進められていいのだが、私どもとしては南部交通で相当不便がかかってきたという気持ちもある。南部地域へはみんなに諦めてもらった。その分、ほかの南部とか北部のルートでもっとバスが回って、利用者が増えるように願っている。この表を見ると半減してしまっている。デマンド交通の検討もいいと思うが、きんちゃんバスをより乗りやすい、たくさんの方が利用していただけるような検討をこの実証実験の中に加えてほしい。なぜこんなに減ってしまったのか。もっと便利にならなかったのかという疑問がある。
山崎議長	・南部ルートは臨海工業地帯まで行っていたものをカットしたわけである。この減った人数が一体どこに行ったのか。ここをきちんと評価していかないといけない。デマンドを実証として続けていくのだが、もしかしたら元に戻したほうがいいのかもかもしれない。 ・実証でやってきたということは、やり続けなければならないわけではなくて、戻すことも想定の上で実証という形でやってきた。 ・一方で、デマンドになってすごく便利になったという人もいる。すごく難しいところである。
野田委員 (名古屋タクシ ー協会)	・資料3でチョイソコやとみの運行評価をされているが、次の実証実験の延長についてということで今審議をされているが、この半年間の実証実験で課題が何だったのかという整理がどういう形でされているのかが今日の資料だけでは全くわからない。予約不成立の話はもちろんあるのだが、それがないので、実証実験を延長、つまりこれまでの実証実験でどういう課題があったのか。その課題に対してどういう解決方法をやっていくのかが次の実証実験の目的だと思う。これを見ると、ただ単に実証実験を延長するだけである。これでは皆さん実証実験を延長する趣旨がわからないと思う。 ・きんちゃんバスとの関係、将来弥富市としてどういう地域の公共交通全体を考えていくかというところの話もよりわかりやすく資料としても説明としてもやっていただきたい。
山崎議長	・事務局、いかがか。
事務局	・大変貴重なご意見を頂戴した。私どものほうでは引き続きご指摘の内容、課題の面は十分私どもで理解しているところが皆様にうまくお示しできていないというのは反省しつつ、今後、先ほども柿内さんからご意見があったように、デマンドだけではなく、バスも含めて、本格運行に向けてどういった協議が必要なのかも見定めながら、皆さんにご協議できるような体制を整えてまいりたい。
山崎議長	・今回の延長というのは、十分に評価できていなかったから、もう少し延ばしたいという後ろ向きな印象を受けてしまうわけである。具体的にこんな課題があり、これを検証するために、この課題に対応するためにというところが欲しいという野田さんからのご指摘だと思う。そういうストーリーをきちんと組み立てて分析した上でということである。
原田委員 (愛知運輸支局)	・1点確認する。実験を踏まえて本格運行を見据えていると思うが、他の自治体では運行基準というか、この基準になれば本格運行するということを設定しているところもある。実績のところを見ると、予測値とあるが、その予測値が移行するための基準的なものとして考えているという理解でいいか。何か別の基準があるのか確認したい。

山崎議長	・資料3で、予測値を上回っているというのがたくさんあった。ここを根拠にして、ここで評価しているのかということかと思う。
事務局	・予測値はあくまで私どものモデルとして目標値みたいなものという理解である。これだから達成したというものではないという理解である。数値によっては、それを越えても、さらにそこを延ばしたりということはあるかと思っている。
山崎議長	・あくまでもチョイソコやとみのチェック指標、確認指標という感じである。弥富の公共交通全体での目標値をきちんと設定していなかった。地域公共交通計画の中では設定している。今後そこをきちんと整理していただきたい。
田口委員 (公募委員)	・実証実験を10月からやられるという段取りであるが、9月に協議会があるのだが、そこまでにこれでやるということで諮られ、やりましょうという話になると思うが、課題の改善・解消を目的にやられるのだが、何か具体的なものがないといけないと思う。 ・運行エリア、運賃は変わらないとなると、今まで出てきた中で、チョイソコやとみの不成立が多い。普通に考えると不成立が多いのであれば台数を増やすしかないのではないかと思うのだが、台数を増やそうと思うと、一番最初にチョイソコの実験をするときに申し上げているのだが、本当に足りるのかとみんな思っていた。やっぱり足りなかったから1台回そうという話になったかもしれないが、1台回してもまだ足りない。当然であるが、台数を増やすという前提で考えていると思う。運行エリアが変わらない、運賃も変わらないという、当然予算があると思う。予算はずれてしまうと、9月でこれでやりますと決まったら、その中で1年間やる中で、当然今事務局がイメージされている午前中1台増やしたからこれだけ改善された。あとどれだけ増やすか、徐々にやっていくとか、最初からドーンとたくさんやってもらってやるのかとか、実験だから結論が出るまでには大胆にやってもらわないと出ないと思う。それには予算がつく。今日延長についてどうかと諮られても、はっきり言って全然わからない。
山崎議長	・延長はいいが、今までと何を変えていくのか、何を検証していくのかというところがわからないということである。事務局のお考えをお聞かせいただきたい。
事務局	・まずは予約不成立件数の減少が第一目的である。今年度1台、午前中を増車した。この経過を見定めるということがまず1つである。 ・予算というのはこの事業に非常に重要な要素である。予算の工夫とか、どういう形でサービス体制を提供するかということについては、事業者であるアイシンとも協議をしていきながら、その中で可能な実験を繰り返しつつ、市民の皆さんにとって利便性の高いサービスが提供できるように本格運行までに整えるという理解である。 ・田口さんから9月に次の本格運行に向けてのという話があったが、最終的には1年延びるという理解であるので、9年10月までにはそういった場でご協議いただくという理解をしている。
山崎議長	・1台増やしたことの効果をしっかり見ていくということ。目的としては予約不成立を減らしていこうということ。それを検証していくという説明だったと思う。 ・今日の段階では、具体的に何をやっていくというところが全く見えていないというところがご指摘かと思う。次回には具体的にこうしていくと

	いうところをお見せいただきたい。 ・予約不成立を減らすためにはソフト的な対策もあるはずである。乗合を増やしてもらおう。利用者側に一歩近づいてもらおう、譲歩してもらおう。乗り合ってくれたらいいことがあるというようなことをやられている。 ・午前中に1台増やしたことで、午前中をさらに軽くするためには、午後に乗ってくれたら100円券あげるとか、次回使える券をあげるとか、そういうことをやっているところもある。 ・デマンドは住民に寄り添って、住民にも我慢してもらわなければいけないところもあるし、協力してもらおうということで成り立っていくものである。そういうソフト的な対策も具体的に考えていったらどうか。
米澤委員 (公募委員)	・基本的にきんちゃんバスは1億2000万でずっと推移している。1億2000万で何ができるかである。 ・チョイソコができて1億2000万円である。その1億2000万円の中で何をどうするかというイメージをつかんで、問題点を探して、それできんちゃんバスしかないというのであれば変わるかもしれない。 ・もう1つは、体制とか物を細かく計算しないとできない。だから分科会でいろいろな意見をやったらよい。 ・例えばチョイソコは人口の密集地域にはいい。ところが、南部や東部のような過疎のところにはチョイソコよりはむしろきんちゃんバスがいい。そういう使い分けを検討しなければいけない。きんちゃんバスに戻すというのも1つである。 ・高浜市は人口密度が3,000人/km²程度である。弥富市は800人/km²である。だから北部だけすればもっと行くと思う。高浜は循環バスをやめてチョイソコオンリーにしている。 ・要は使い分け。それぞれの交通手段の特徴をつかまえて、どう検討するか。検討することがものすごく多い。そういうものをわずかな期間でやるにはどんなことができるのか。私は1年半延ばしてほしいと言っている。
山崎議長	・今いろいろ意見が出てきた。具体的に延長をして何をやっていくのかを示してほしいということであった。まずはここでは1年間延長するというところをご審議いただくということでよい。 ・今後きちんと何を検証していくのか、あるいは具体的にどんな対策をしていくのかということをお次回出していきたい。 ・延長することに対してご審議いただく。賛成いただける方は挙手をお願いします。 (賛成者挙手) ・全員賛成いただいたので承認された。まずは延長していくということで、事務局をお願いします。

4.議題

(5) 木曽岬町A I オンデマンド交通の実証運行について

山崎議長	・議題(5) 木曽岬町A I オンデマンド交通の実証運行について、資料5の説明をお願いします。
山下氏	○資料5説明

(木曽岬町)	・かねてより木曽岬町は自主運行バスを弥富市内に乗り入れさせていただいている。その点に関しては町民を代表してこの場を借りてお礼申し上げたい。 ・このたび、木曽岬町でもA I オンデマンド交通を実証的にやってみたいということで、議題として上げさせていただいた。 ・資料5、当日差し替えて文言を変えた部分があるが、こちらを見ていただきたい。 ・①木曽岬町の公共交通の現状についてであるが、木曽岬町の公共交通の現状についてまずお伝えする。木曽岬町は民間路線バスの路線撤退に伴い、町全域が交通空白地域となった。地域の公共交通福祉を確保する観点から、公共交通会議による自家用有償旅客運送登録制度を活用し、平成19年から自主運行バス運行事業をスタートしている。 ・当時は、資料の下部左にあるとおり、民間の路線バスの路線を踏襲した中央線のほか、源緑・見入線と富田子・近江島線の外周ルートを設定し試行運行したが、試行運行期間における利用者数が少なく、中央線以外は残念ながら本格運用に至らず廃止となった。 ・町中央と東西外周を網羅することで交通不便地域の発生しない公共交通の構築を目指していただけに苦渋の決断となったが、利用者が見込めない上に経常的に多額の経費が必要となるため財政的に維持が困難であると判断した。 ・経路について、現在は、平成25年度から新たに路線化した源緑見入線を加えた2路線で運行しているが、この源緑見入線は、通勤・通学ラッシュ時に乗車定員を超える中央線を補完するために設置したため、試行運行時の外周ルートとは経路が異なる。 ・その後、更なる交通空白地解消のための源緑見入線延伸、高齢者等タクシー料金助成、安全運行のためのダイヤ改定及び鉄道乗継ダイヤ調整、停留所環境整備を行い現在に至っている。 ・②A I オンデマンド交通実証運行実施に至る経緯についてであるが、公共交通に対する意見が木曽岬町においても依然多くある状況である。自主運行バスを補完する新たな移動手段として、A I オンデマンド交通の実証運行を実施し、課題解決に向けた取り組みを進めていく。 ・さまざまな要望がある中、需要に応じた効率的な運行を通じて、交通不便地域の利便性向上を図りつつ、夜間時間帯や、バス停留所が近くにならない地点での利用実態を確認していく。 ・総合計画や総合戦略策定のためのアンケートを取っており、その際にはバスの増便、夜間時間帯の増便を多く求める意見があった。 ・③A I オンデマンド交通とはとあるが、弥富市内においてチョイソコが運行されているのでこちらは割愛する。 ・④実証運行計画、事業者協力型自家用有償旅客運送の協議についてであるが、運行に当たり、現在登録している自家用有償旅客運送事業について、変更と、A I オンデマンド交通の運行を行うためには、地域における公共交通会議による自家用有償旅客運送を行うことが必要である旨の合意が必要となることから、弥富市においても協議をお願いするものである。また、運行期間中に現在の登録期間が令和9年3月13日で満了してしまうことか
--------	---

	ら、このたび説明する内容に特段の変更がなければ、そのまま更新登録することについても併せて協議をお願いするものである。 ・記載の事項については、事業者調整・調達により一部軽微な変更がある可能性はあるが、それらを踏まえて、本計画にて変更してよろしいか協議をお願いする。 ・（１）運行期間。１年（令和８年１０月～令和９年９月） ・（２）運行時間。１日最大８時間（１６時～２４時想定） ・（３）利用者。利用者については特段制限はかけないが、地域住民を想定している。自力で予約及び乗車地点まで移動でき、乗降することができる者。介護者の同行により乗降できる場合は利用可であるが、車いすでの利用は不可としている。 ・（４）運行車両。ミニバン１台（定員８名）ハイエース型を想定している。予備を含め、車両に関しては委託運行事業者での確保を予定している。 ・（５）運行区間・乗降地点。木曽岬町全域と弥富市内の一部としている。地点としては１００～１５０カ所程度と想定している。弥富市内の拠点は、イオンタウン、海南病院、近鉄弥富駅を設定する予定としている。なお、弥富市内での移動はできないようにする予定である。主に設定地点としては、公共施設、バス停留所、消火栓ボックス、ごみ集積所、店舗等を予定している。 ・（６）料金設定。１乗車当たり、実証においては近隣市町の状況を勘案し、木曽岬町自主運行バス料金以上、１乗車５００円を一律で設定する。また、木曽岬町高齢者等福祉タクシー料金助成事業で発行する利用券１枚の利用でも乗車を可能とする。 ・（７）予約方法。アプリまたはインターネット予約のみとし、予約内容以外での乗降は不可とする。予約受付は２４時間を想定している。 ・（８）道路運送法。道路運送法第７８条２号（事業者協力型自家用有償旅客運送）の登録を取る予定である。 ・（９）事業者。事業者については、ＡＩオンデマンド交通システムをそれぞれシステム会社と運行事業者と契約をしていく予定になる。 ・（１０）その他。今運営している木曽岬町自主運行バス乗降調査システムの導入によるバス利用実態及び影響調査を行っていく。 ・（１１）運行区間図。下図の通り、本事業では木曽岬町全域と弥富市の一部となっている。 ・ご説明した内容は、ＡＩオンデマンド交通の運行について、自家用有償旅客運送に追加で登録しようとするものである。この内容によるＡＩオンデマンド交通の運行の必要性について、委員の皆様によりお認めいただければ、登録更新にかかる手続きを進めてまいりたい。ご協議をよろしくをお願いする。説明は以上である。
山崎議長	・協議事項である。この協議会で審議することはできないが、ここでちゃんと協議したということを残さなければいけない。何かご意見、ご質問があればお願いします。
米澤委員 （公募委員）	・ＡＩオンデマンド交通というのは、システムはチョイソコと理解してよいのか。

真田委員 (木曽岬町役場 危機管理課長)	・チョイソコと一緒にとは断定していない。これから入札である。システムそのものの入札である。
米澤委員 (公募委員)	・何か違いはあるのか。
真田委員 (木曽岬町役場 危機管理課長)	・事業者が3～4ある。
米澤委員 (公募委員)	・システムそのものは一緒か。
真田委員 (木曽岬町役場 危機管理課長)	・システムというか、A I オンデマンドの仕組みである。
米澤委員 (公募委員)	・木曽岬町の自主運行バスは弥富も入っているが、弥富市民も乗せさせてもらっているのか。
真田委員 (木曽岬町役場 危機管理課長)	・ほとんど乗っていない。
米澤委員 (公募委員)	・チョイソコに変わると弥富市民も乗れるのか。
真田委員 (木曽岬町役場 危機管理課長)	・弥富市内での移動はできない。木曽岬町の空白地のためのものである。
米澤委員 (公募委員)	・弥富市の人でも木曽岬町へは行けるのか。
真田委員 (木曽岬町役場 危機管理課長)	・乗れる。
米澤委員 (公募委員)	・弥富市内で乗り降りにはできないのか。
真田委員 (木曽岬町役場 危機管理課長)	・できない。バスは減らさない。これは追加である。夜間の時間が少ないので、それを補完するためのものである。
山崎議長	・ほかにいかがか。
原田委員 (愛知運輸支局)	・乗降地点は弥富市内では、イオンタウン、海南病院、近鉄弥富駅などと書いてあるが、「など」はこの3点以外に設ける予定はあるのか。 ・更新登録を合わせて協議するということであるが、三重支局に確認したところ、まだ三重支局ではこの更新は協議されていないということである。今後運行内容が変わる可能性もあると思うが、変わった場合は弥富市に情報提供し、協議していただけるという理解でよいか。
真田委員	・乗降地点についてはまだ交渉を行っていない。この3点を考えているが、お断りされた場合に代替りの場所があるかもしれない。「など」と

(木曽岬町役場 危機管理課長)	書いてあるが、この３点とを考えていただきたい。この３点以外は想定していない。 ・２点目について、木曽岬町の地域公共交通会議にこの内容でご審議いただき、お認めいただいている。もし変わるようであれば、弥富市の公共交通会議に諮らせていただく。
山崎議長	・ほかにはいかがか。 ・自家用有償でやる理由は何か。
山下氏 (木曽岬町)	・交通空白というところでの項目になる。バスがない時間帯、時間的交通空白という意識はある。あとは三重県の行う補助金の枠組みとして、自家用有償旅客運送の登録が必須要件になる。今の町の状況とそちらが当てはまったことから、自家用有償旅客運送の登録を取っていこうと思っている。
山崎議長	・今の路線定期型のものも自家用有償でやり続けているのか。
山下氏 (木曽岬町)	・そうである。補完するものということで今回追加した。
山崎議長	・ほかにはいかがか。よろしいか。 ・この場で協議されたということで、弥富でもこれを承認というか、きちんとこの会議で認識、協議をしたということでよろしいかと思う。

4.議題

(6) その他

山崎議長	・議題はここまでである。何か言い忘れたことはあるか。
小林委員 (弥富市女性の会)	・チョイソコの上手な人は上手に予約を取っている。海南病院は３～４時間かかる。検査があると、朝８時半ごろに行って、お昼ごろに帰ってくる。その時間はチョイソコは予約が取れない。最近はタクシーがよく走っているのを見かける。 ・バスだと時間が決まっているから、それが減ったのが残念だという人もいる。最近はタクシーをよく利用している。 ・耳の悪い人はチョイソコの予約が取れない。 ・午前中の予約がなかなか取れないことが多いので、バスであれば時間が決まっているので、また走ってもらえるとありがたいという意見もある。北部のほうはバスが減った。
山崎議長	・一長一短ある。うまくそれを使っていくということだと思う。 ・タクシーをうまく使われているということで、タクシー優遇措置があってもよい。高浜では共通乗車券がある。デマンド交通で使える乗車券の１００円券の綴りがあり、それをタクシーの支払いでも使えるようにしている。事前に回数券を買うと、１０００円で１５００円分買える。それをタクシーでも使えるので、タクシーも安く利用することができる。そういうことも考えていけるとよいのではないか。 ・よろしいだろうか。では、進行を事務局にお返しする。
事務局 (村上)	・その他で１点ある。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７年度予想実績については資料をご覧ください。 ・６月１９日（金）に勉強会を開催したということで、第１回弥富市公共

	交通勉強会結果概要をご覧いただきたい。 ・これは弥富市の公共交通の現状と今後について地域の皆さんに知っていただくとともに、「普段移動時に感じている問題」や「公共交通に関する課題だと感じる点」、「今後の公共交通のあるべき姿」、「どうあってほしいか」などについて意見を伺うために開催した。 ・参加者数は１０名であった。 ・参加者からは、チョイソコやとみの運行内容についてのご意見や、きんちゃんバスのダイヤやルート等の運行内容についてご意見やご要望があった。 ・これらのご意見、ご要望を踏まえ、今後の検討の際の参考とし、より良い公共交通のあり方について検討していきたい。 ・以上になる。
米澤委員 (公募委員)	・この結果の概要であるが、どういう意見が出たという中身を書かないと意味がない。間に合わないのであれば後日送ってほしい。
事務局	・勉強会についてのご意見を頂戴した。時間的に、先週開催したため、本日は概要だけお伝えさせていただいた。適切な機会にお伝えしていきたい。
小林委員 (弥富市女性の会)	・人数が少ない。もっと広めないといけない。たった１０人の意見ではダメである。同じ人ばかりである。
米澤委員 (公募委員)	・市役所でやっているから、足がない人は来られない。きんちゃんバスに乗れない、チョイソコにも乗れない人は来られない。その点を考えて、場合によっては地区でやるとか巡回するというのもよい。

4. 閉会

事務局 (岩田課長)	・山崎先生、ありがとうございます。 ・以上で、令和８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。具体的な日時は後日連絡する。 ・本日はありがとうございます。
	以上