

議事録

開会

市民生活部長

定刻となりましたので、ただいまから始めさせていただきます。

本日は皆様ご多忙な中お集まりをいただきまして、誠にありがとうございます。本協議会の事務局長を務めさせていただきます、市民生活部長の水野でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

さて、本日は19名の委員、またその代理の方がご出席していただいています。設置要綱に定めます開催要件の半数以上の委員の出席を満たしておりますので、第10回常滑市地域公共交通協議会を開会いたします。

また、今回の交通協議会は、議事の関係者として、武豊町の交通担当者様及び、常滑市企画課及び観光戦略課の担当者が出席をさせていただいております。なお、協議会の決議につきましては委員のみで執り行います。

それでは、はじめに開会にあたりまして、会長より挨拶を申し上げます。

山田会長

皆様こんにちは。会長を務めております、副市長の山田でございます。

委員の皆様方には、日頃から市政、とりわけ地域公共交通行政にご協力をいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、今年度第1回の常滑市地域公共交通協議会の開催でございます。昨年度この会でご審議をいただき、今年の3月に策定をいたしました「常滑市地域公共交通計画」が今年度いよいよスタートしたということでございます。これから皆さんと一緒にになりまして地域公共交通に取り組んでいきたいと思っておりますので、本日もぜひ忌憚のないご意見をお願い申し上げます。本日もよろしくお願い申し上げます。

市民生活部長

はい、ありがとうございます。それでは、これより議事の進行を座長をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

嶋田座長

はい、こんにちは。座長を仰せつかっております、大同大学の嶋田でございます。今年度の座長を務めることになりました。今後ともよろしくお願いいたします。

本日の議題にもございますが、AI オンデマンド交通実証実験とか、自動運転の実験とか、新しいことも取り入れたりしながら、また昨年策定した地域公共交通計画、これを推進していきたいと思っておりますので、皆様のご協力のほどよろしくお願いいたします。

協議事項(1) 常滑市地域公共交通計画(案)について(資料1)

嶋田座長

では、座って進めさせていただきます。お手元の次第をご覧くださいませでしょうか。まず一番目の協議事項でございます。本日2件ございます。初めに(1)「令和6年度に実施する計画に記載の施策について」ということで、事務局よりご説明をお願いいたします。

事務局 伊藤

事務局を務めさせていただきます市民協働課の伊藤と申します、よろしくお願いいたします。着座にて失礼いたします。

まず協議事項1、「令和6年度に実施する計画に記載の施策について」説明させていただきます。

資料1をご覧ください。地域公共交通計画では目標ⅠからⅤまでを設定しており、各目標に施策が定められています。これらについて、本市で令和6年度に実施する項目は次の通りとなります。今年度新規に行うもの等を中心にご説明させていただきます。

まず施策Ⅰ-1は、「公共交通の路線・ダイヤなどの見直し」についてですが、鉄道等への乗り継ぎを考慮し、グルーンのダイヤを見直すものとなります。なお、この後の施策Ⅰ-2に関連し、半田病院の移転に伴う移動手段の検討の状況によっても、グルーンのダイヤに影響を及ぼす可能性があるため、次回以降の協議で協議させていただく予定でございます。

次に、施策Ⅰ-2にあります、「半田病院の移転に伴うバス路線などのあり方検討」につきましては、現在、半田市やコミュニティバスグルーンを運行しているボートレース事業部とともに協議しているところでありまして、次回の本協議会で案をお示ししたいと考えております。

次の施策Ⅰ-3は、「オンデマンド交通の導入検討」になりまして、協議事項2にてご説明させていただきます。

施策Ⅰ-4は、「誰にでもわかりやすい豊富な情報提供」として、グルーンバスロケーションシステムや、とこNAVIによる情報提供を引き続き行うものになります。

施策Ⅰ-5、「鉄道やバスの利用環境などの向上」のうち1として、バリアフリー化を推進するため、バス停移設時等に縁石を撤去し、また乗降しやすい環境作りを行うとともに、グルーンのノンステップバスによる運行および車いす対応を継続するものとなります。

次は施策Ⅱ-1の、「空港島から市街地への誘客」ですとか、Ⅱ-3の「目的地と連携した公共交通の利用促進」として、今年度行うシャトルバスの実証実験について、この後報告事項(3)で説明させていただきます。

次は、2ページの施策Ⅲ-1になりますが、「公共交通の確保・維持に向けた取組みの実施」及び施策Ⅲ-2の、「グルーンの持続可能な在り方の検討」については、1として、この後報告事項(7)で説明させていただく知多バス半田常滑線に係る国庫補助金を受けるための、手続きですとか、2として、今後のグルーンの持続可能な在り方の検討の一つとして、

国庫補助メニューの検討を、3として、グリーンと他の交通機関を組み合わせた、路線・ダイヤの見直しを行ってまいります。

次の施策Ⅳ－1は、「地区における自主的な移動手段の導入検討」として、青海ボランティア隊による、無料住民電動小型モビリティを用いた実証実験について、後ほど報告事項(4)で説明をしていただきます。

次の施策Ⅳ－2は、先ほど申しあげました施策Ⅱ－3「目的地と連携した公共交通の利用促進」や施策Ⅳ－1「地区における自主的な移動手段の導入検討」等を通じて、市民、交通事業者、その他の関係者といった「多様な主体との連携」を通じて、地域をあげて公共交通の確保・維持をしていくものになります。

次の施策Ⅳ－3では「公共交通の利用促進に向けた啓発などの実施」ということで、実証実験として行うオンデマンド交通を含めた公共交通の乗り方や、公共交通施策に関する説明会を行い、利用促進を図ってまいります。

次の施策Ⅴ－1としては、「自動運転バスなどの実証実験の実施」としまして、この後報告事項(2)でご説明させていただきます。

最後に施策Ⅴ－2としては、「新たな技術・サービスなどの調査・研究の実施」は、公共交通に係る新たな技術やサービスについての情報収集を行っていくものになります。

本紙の内容が令和6年度に実施する、計画に記載の施策になります。

事務局 前田

資料1で一点修正がございました。1ページの施策Ⅰ-5をご覧ください。1ページの施策1の方でございます。※印以降が余分な記載でございましたので、こちらの方削除させていただきます。大変申し訳ございません。(事務局注：HP掲載資料修正済)

事務局 伊藤

では、説明を進めさせていただきます。

この資料1の3ページをご覧くださいと、「基本方針に基づく計画目標とモニタリング時期」を記載しております。これは、地域公共交通計画で各種目標値についてモニタリングを行うことになっておりまして、当事務局で用意する以外のものとして、「鉄道駅の利用者数」、「知多バスの利用者数」、「知多バスの総走行距離」、「タクシーの総実車走行距離」等がありますので、関係の皆様から資料の提出をいただきたいと考えております。

日本工営都市空間株式会社

日本工営都市空間の小倉です。よろしくお願いいたします。

同じく日本工営都市空間の野々村と申します、よろしくお願いいたします。

同じく杉江と申します。よろしくお願いいたします。

事務局 伊藤

本日も出席しています、こちらの日本工営都市空間株式会社は、本協議会が協議会運営支援業務を委託しておりますので、こちらから、年度末の開催を予定しております、第3回の協議会開催に合わせ、データの提供依頼をさせていただく予定ですので、関係の皆様は御協力よろしくお願いいたします。

以上で説明を終わります。

嶋田座長

はい、どうもありがとうございました。それではただいまの件、何かご質問ご意見ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

今年度行う施策ということで、施策は16個あります。できるのかなという感じもしますが、とにかくこの重点のところは必ずやっていかないといけないというか、力を入れるべき施策だと思います。いかがでしょうか。

関連部分は以降の議題で詳細までご報告いただきたいと思いますと思いますが、どうでしょう。何か、お聞きになりたいことはないでしょうか。

施策の1-2の半田病院の移転に伴うバス路線について、バス路線などということでバス路線に限定しておらず、移動手段の検討となっていますが、何か事務局で考えてる案があるのでしょうか。

事務局 伊藤

現在、半田市を含めてこの区間の移動手段について、バスだけではなく様々な手法も踏まえて協議を進めているところでございます。

嶋田座長

分かりました。他にどうでしょうか。特になければ、協議事項ということで承認採決を行わせていただきたいと思います。

ただいまご説明いただきました令和6年度に実施する計画に記載の施策について、本協議会で承認することにご異議ございませんでしょうか。

－異議なし－

はい、ありがとうございます、それではご承認いただいたとさせていただきます。

(2) 令和6年度 AI オンデマンド交通実証実験について（資料2）

嶋田座長

では次の議題に移ります。協議事項2、「AI オンデマンド交通実証実験について」ということで、事務局よりご説明をいたします。

企画課 森

皆様、常滑市企画課の森でございます。昨年度まで事務局の方に座っておりましたが、今日はオンデマンド交通の説明のために、関係者としてご同席させていただきました。少々お時間いただきまして、こちらの資料2に基づいてご説明させていただきたいと思っております。着座で失礼いたします。

資料2、1ページ目でございます。「令和6年度AIオンデマンド交通実証実験について」でございます。オンデマンド交通とは、ということで、簡単に昨年度、実証実験をやっておりますが、おさらいという形でオンデマンド交通についてご説明を申し上げます。

オンデマンド交通とは、あらかじめ決まった時刻に合わせて運行するのではなくて、利用者の予約があった場合など、需要に合わせて運行する公共交通でございます。常滑市では令和5年度に市の北側、青海、鬼崎と呼ばれるエリアで、1ヶ月間にわたり、特にAIを活用して複数の利用者をマッチングさせ効率的に輸送する「mobi（モビ）」というサービスの実証実験を実施いたしました。今年度も県から無事採択をいただけたということで、昨年度の経験を踏まえて、より実装に近い形というものを意識した実証実験を実施する予定でございます。

AIオンデマンド交通の特徴でございます。常滑市の実証実験で導入される「mobi（モビ）」というサービスの特徴は次の通りです。まず、路線バスのように複数の利用者の方が相乗りできるようなものでございます。また、バス停のように、あらかじめ乗り降りできる場所というのが決められているもので、そこでないと乗り降りできないというものになります。また一方で、あらかじめ決まった路線がありませんので、タクシーのように目的地まで達する最適なルートで運行することができます。同時に複数の利用者、Aさん、Bさんが相乗りになったという時でも、AIが自動的に、Aさんを送り届けて、Bさんは待ってもらい、Bさんを送り届けていくというような、最適な効率的なルートで自動的に判断する仕組みをご用意しております。簡単に路線バス、タクシー、それとmobiについて比較は、下の1ページの下の方にある表の通りでございます。

ページめくっていただきまして2ページ目でございます。一番上の現状でございます。コミュニティバスグリーン2022年10月から運行が始まりまして、およそ1年半が経過し、住民への定着に関して、だいぶ定着したところだと思います。前回、利用者というのは運行開始直後と比べて、だいたい1.7倍ぐらいの数字になっております。ただ一方で依然交通空白地と呼ばれるところが残ってはおりますけれども、例えば毎日の通勤通学、または週2回3回の買い物利用というか、日常的に頻繁に乗る公共交通網というのは、広い範囲である程度信頼・確保される状況になったかなというふうに考えております。今後は、地域公共交通計画に基づきまして、この残っている交通空白地、また、バスが走っているけれども、なかなか不便な地域の対応、さらには個々の1人1人に合わせて、皆さんが使いやすい公共交通計画を作る必要があると考えています。

続いて課題でございますが、グリーンの利用者数というのは、先ほど述べたように大きく増加していますが、なかなか北部エリアというのが、他のエリアと比べると利用者というのが伸び悩んでいるところがございます。特に末端部分のところといいますか、一番周辺に近い、大野町駅から矢田という地域の間では利用者がかなり少ないということもあり、これが

日頃、住民の皆さんが移動したいっていうのとグリーンが噛み合っていないのか、はたまたそもそも利用したいっていうのがあまりないのかという状況です。さらに、グリーンはたくさん乗せれる乗り物なのに、そういった長所が発揮されていないという状況がございます。皆さんご存知の通り、バスやタクシーの運転手というのは大変人手不足が深刻ということもあります。地域全体で、常滑市全部の公共交通を維持していくためには、どこもかしこもバスを走らせればいいというわけではなく、バスの長所が活きないような状況を改善する必要があるのかなというふうに考えております。

なぜこういうことになったんだという仮説というのを、今回実証するのにあたって考えております。バスが利用していただけない理由の一つは地理的な面があるんじゃないかなと考えています。北部は内陸まで非常に奥深く住宅が広がっておりまして、バスを一本線で繋ぐというのは難しい地形をしております。特に矢田、久米、前山という三つの地域が一番内陸の方にあるんですけれども、大体おおよそ南北方向なんですけど、ここの地区は東西方向に細長く、一本の線で結ぶと所要時間が長くなってしまいます。これに対して、南部は海沿いにまっすぐ住宅地が繋がっています。もともと住宅地をまっすぐ繋がるように旧道が通っていますので、そこをバス路線が走ると、非常に住宅から近いという状況ができました。またさらに、高低差があるんですけれども、内陸まで広がっているということもありまして、住宅自体が、川のそばではなくて少し小高い丘になっているとか、坂の多いところが広がっているということで、バス停に行き来するのにかなり苦労があります。これに対して、南部は先ほど申し上げた通り、海沿いに低い住宅地があるのですから、バス停まで比較的平坦なところは多いんじゃないか、という仮説を立てているところです。

3 ページの方に移りまして、令和 5 年度、昨年実証実験で得られた知見でございます。まず一つ目のポイントとしまして、利用者ニーズの把握でございます。この資料の最後に参考として付けていますが、市街地の市の北部の方と鬼崎のあたりの運行については、大野町駅から各地区、常滑駅から各地区という移動が多くありました。ただこれが、例えば常滑駅からどこに行った、大野町駅からどこに行ったっていうところまではちょっとデータでは測りきれなかった部分もありますので、今後まだまだ分析が必要かなと思っております。またあわせて、展示場のお客さんを運ぶという実験もしました。2 日間 K-POP のコンサートがありました。特に 1 月でしたので、風が強く寒いということで、展示場からホテル、数百メートルも歩きたくないという方がいらっしゃいました。

2 番の地域の住民・関係者の認知度向上でございますが、昨年度実証実験をやるにあたりまして、交通事業者さんをはじめまして、地域の住民・観光業に関わる団体の皆様と協議会を行いました。なので、そういった関係者の皆様にオンデマンド交通を知っていただくことができたかなと思います。一方で、なかなか利用者の方への定着というのが十分でなく、ここは認知度が不足していたという点もあると思いますし、また、やはり新しい乗り物なので、「どうですか？乗ってみませんか？」っていう呼びかけるような濃いコミュニケーション、情報発信っていうのが十分に出来なくて、周知したというだけで終わってしまったんじゃないかなということを反省しております。

3 点目、地域での運営可能性の検証でございますが、2 ヶ月間、大きな事故などもなく、交通事業者様に安全に運行をしていただいて、十分この地域の行政サービスの運行、ツールであっていくことはよろしいかと思えます。ただ一方で受け取った運賃をどう取り扱っていくか、運転手さん本来勤務のシフトという業務シフト、細かい乗降場所、どこに乗り降りしますかといった、地域で走らせてみて、細かく見えてくる課題というのがありましたので、そういった点を一つ一つ潰していく、と考えています。

4 ページ目でございます。今年度、令和 6 年度の検証項目になります。

1 番、利用者ニーズの更なる把握でございます。まず、昨年度の実証実験の利用状況、駅等の利用が多かったということを踏まえつつも、利用しなかった方々の意見というところに織り交ぜて、「なぜ乗らなかったんですか」、「どこだったら行けたらよかったですか」っていうことを上手くくみ取っていききたいなと思えます。特にグルーンの課題、利用がなかなか伸びていない地域からの移動というのをどう確保していくかという点を念頭に置きまして、他の公共交通もあるものですから、そういったもののバランスを取りながら乗降場所を追加したいなと考えております。また、利用者の中心となる高齢の方々というのは、比較的午前中からお昼くらいの利用が多くございます。令和 5 年度の実証実験でも、昼過ぎに一旦利用が少ない時間帯がありました。市街地運行エリアというのは、そもそも皆さんがお勤めにでたり、学校に行ったりする郊外のまちですので、なかなかそもそも人の利用が少ない中で、利用促進を一生懸命やっても、なかなか利用は出来ないかということで、今回は昼休みを設定して、影響を調べようということになりました。なお mobi の担当者さんに聞くと、昼休みを導入している自治体は他にはないということでしたので、これが良い悪いどちらに出てくるかっていうのは、我々も深く考えています。またコンベンション運行、国際展示場のイベントに合わせた運行というのも、去年はコンサート 1 回に合わせてやりましたが、展示会、コンサート多様な日程がございますので、それに応じた人数をちょっと把握したいなと思えます。また後ほどご説明あると思いますが、観光部門の方でもイベントによって、魅力体験シャトルバスを走らせる予定ですので、その利用状況などを比較しながら、どちらの方がお客様、地域の方に適しているかということを確認していききたいと思えます。また、昨年度の実証実験は、コンベンション運行を行うために、市街地の運行と別の日程で実施しましたが、今年度は両方並行稼動することで、どちらかに車両が偏ってしまう、呼び出されてから車が到着するまで時間がかかり過ぎないかなども確認して、どうやったらその実用ができるかっていうのを考えたいと思えます。

また 2 点目ですが、地域での運営スキームの検証ということで、昨年の実証ではコールセンターは全国対応のコールセンターに対応いただきました。ただ土地勘がないオペレーターになりますので、あそこの角、あの店の前、などなかなか通じないということもありました。そこをカバーするために、地域の交通事業者様と、通常のコールセンター業務の時間に合わせて運営することができないかということを検証するところでございます。またさらにこの他にも、全国的なサービスではなくて、地域の関係者で担っていった方がいいんじゃないかということを確認します。

3 点目、ビジネスモデルの検証でございますが、こういった新しい公共交通が順調に皆様に定着して、当たり前のものになっていくには、毎朝・毎昼の生活リズムや様式が変わる必要があるのでは、時間がかかってしまうと考えています。また、定着したとしても、運賃だけで運営するという事はなかなか難しいというのがございます。現時点で、そこに至るまでの費用、またそれからいくらか費用がかかるかという、全く我々見当もついておりません。そのため、どこを財源にするかということも、まだまだこれからの議論があるところでございます。今回様々な運賃モデルなどを導入しまして、また利用者以外では広告や企業の皆様のご支援などを試しながら、実際にどれぐらいの維持費がかかるのかなどを試算することを目指したいと思っております。

5 ページになります。検証項目②4 番、副作用が生じないことの確認でございます。これはオンデマンド交通の最初に説明いたしましたように、バスとタクシーの特徴をそれぞれ併せ持っております。ですが常滑市では、あくまでバスで対応がなかなかできないような交通空白・交通不便、また、バスだとなかなか便数が少なくて効率がよろしくない、そういった地域の改善に活用することを想定しております。こういった地域でも買い物、通学・通勤、病院に行くことなど、毎日に必要な移動、それを反復して毎日のように移動することを可能にするためにも、オンデマンド交通を活用したいと考えています。ただ、タクシーに非常に似て点もございます。ここで我々として避けたいのが、オンデマンド交通はタクシーが安くなったもの、というふうに認識されてしまうことです。タクシーというのは、いつでもどこでも誰でもという究極の公共交通です。他の公共交通ができないことをやっていただいており、特に緊急の時、また交通弱者の方に寄り添える地域の移動のセーフティーネットのような部分がございます。こういったタクシー事業者の方々は、移動のセーフティーネットを守るため、コストも他の営業の中でご負担いただいていることから、オンデマンド交通はタクシーの需要を食ってしまわないかという、事業基盤というところに影響しないかという配慮を当然必要だと考えております。繰り返しになりますが常滑市でのオンデマンド交通があくまでバスに向いてないというところをとって変わり、バスの効率的な運行、また自家用車からの転換というものを目的としていますので、安いタクシーができた、というようなことを実現したいわけではございませんし、それを想定はしておりません。本年度の実証実験の中で、このオンデマンド交通の利用状況というものが、こういった導入の目的にちゃんとタッチしているのか、副作用としてタクシーの事業基盤というものに大きく影響を及ぼしていないかということを検証して、きちんとタクシーと共存共栄できることを確認したいと考えております。

ページめくっていただきまして、6 ページでございます。今年度の運行計画でございます。これにつきましては、市街地の方は昨年度と基本的には大きく変わってございません。令和5 年度はこれを二つに分けて、各エリア 1 台ずつ配置しておりましたが、今回は一つのエリアにまとめて二台配車するという事を考えています。

2 番のコンベンション運行につきましては、令和5 年度と同様を予定しております。車両台数につきましてはジャンボタクシー二台を予定しております。昨年度の状況を踏まえると

少し人数定員多いかなということがございますが、コンベンションの運行の際は利用が多いというのもありますので、引き続きジャンボタクシーで行いたいと思います。

7 ページ目でございます。運行エリア設定の考え方でございます。なぜこのエリアで、ということでございますけれども、今年度の実証実験の運行エリアの設定に当たりましては、何より市の北部で繰り返し実績を重ねて、早く実装可能なモデルを確立させたいということを考えています。なぜそんなに急いでいるのかというご意見ございますけれども、まず何より人手不足に早く対応しなければいけないという点がございます。バスの運転手の人手不足というのは深刻な状況でございます。人手不足が原因で都市部でも減便・廃止するケースがあります。もし、この地域でも当然そういう事態になったときに、利用者が特に少ないところから、どうしてもそういう流れに巻き込まれてしまいます。利用者が多いところを維持するためには利用者が少ないところは整理するという取捨選択を余儀なくされる事態はゼロではないということを考えております。北部エリアではバスの長所がなかなか発揮できない状況でございますので、このまま利用者を増やすことが難しく、もし運転手不足がさらにひどくなってきた時に、バスができませんとならないように代替策として提供することが必要ではないかということでございます。

また二つ目ですが、市北部での定着・浸透に注力したい、ということでございます。オンデマンド交通は新しい公共交通で、どういう場面で使うといいか、どういうふうに使うといいか、というのを知ってもらうためには、濃いコミュニケーションをしっかりとって行きたいと考えています。これを例えば市の全域でやりますということになると、濃いコミュニケーションをとるためには、相当なマンパワーが必要です。常滑市内だけでも 30 学区の地区があるところに委員会、説明会やりますとなると、残念ながらそんなに人はいません。なのでまずは昨年やっている地域で今年もどうですか？ということをもっと強くしっかり濃く周知して、コミュニケーションをとっていききたいということで、市北部での定着をに注力したいと思います。

他地区への展開について、市北部以外の方面にはまだまだ交通空白地帯があるということは十分に認識しております。今後、他の地区にも展開していくためにも、まずここで実装可能なモデルというのを早く確立させて、また、副作用みたいなこともなく、皆さんが利用できる環境というモデルを作りたいと考えております。

8 ページでございます。実験の期間・時間帯でございます。実証実験の期間は 10 月から 12 月、92 日間、今年度は運休日なしを予定しております。運行時間は、運行日によって昼間、夕方、夜間の 3 つの中で組み合わせて行います。まず朝の時間帯ですが、去年は朝 8 時からでしたが、コールセンターの時間とあわせて 9 時からに変更しました。また昨年度は 8 時から 20 時、12 時間連続でしたけれども、相乗りというのが重要なので、利用者が少ないほぼ 13 時から 16 時は運行休みということになりました。ただ他の公共交通、バス、タクシーなどへの影響を考慮しまして、細かく運行パターンを検討しております。ただ、あまり複雑に 10 パターンぐらいになっちゃうと、運行事業者の負担になるということで、四つに絞り込んでおります。ただ渋滞が懸念される日がありますので、その日はまた別にパターンもあります。実際の日数や運行時間帯については、この通りでございます。

9 ページの運賃（案）についてです。昨年度、1 人 1 回 400 円というのを行いました。これに関しましては、北部ではちょっと高いなという意見がありました。一方で中部ではちょうどいいという意見が多くありました。北部の方は、大野町駅ぐらいしか行くところがないという方が多かったです。一方で、中部は、常滑駅や目的地に直接行けるということで、それなら 400 円だったら、ということで、相対的な評価があったんじゃないかと思います。今年度は市街地運行エリアを 1 つにまとめるので、移動可能な距離が大きく伸びることになります。また、行ける目的地というのは、北部の方も含めて増えることになりますので、昨今の物価高という生活に影響がある中ですが、一人 1 回 500 円という料金にしたいと思います。ただ一方で、距離単価をやっぱり下げる必要があると考えておりますので、回数券や定額制料金というプランを細かくしてお試しいただきながら、より多く使ってもらえるよう工夫をしてみたいと考えています。

10 ページ目です。最後にその他の項目でございます。運行事業者様はサンレー交通さん、名鉄知多タクシーさんなど、市内の営業所がある交通事業者様に委託をお願いする方向で今検討を進めております。運行区分につきましては、道路運送法第 21 条による許可をいただいています。運行経路は先ほどご説明の通り、システムで自動に運転して、そこを走っていただく状況です。予約につきましてはスマートフォンのアプリの他、コールセンターを設けますので、ご利用いただけるとと思います。終了時間に関しては若干調整を行っております。運行態様に関しましては、エリアの中で乗降場所を設定して、自由な経路で運行する方式でございます。

11 ページ目以降は、参考の資料でございますので、また御覧いただければと思います。説明の方は以上でございます。

嶋田座長

はい、ありがとうございます。それではただいまの説明についてご質問ご意見ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。藤田委員お願いいたします。

藤田委員

愛知県タクシー協会の藤田でございます。AI オンデマンド交通実証実験についての協議事項になっていますが、報告事項（3）資料 5 の無料シャトルバスの実証実験についてと期間やエリア、運賃が類似しているため、AI オンデマンド交通実証実験についての協議に影響するものだと思いますので、こちらについて説明いただけるとありがたいと思います。

嶋田座長

事務局いかがでしょうか。関連すると思いますので先に説明をお願いします。

観光戦略課 升本

はい。観光戦略課の升本と申します。よろしくお願いします。着座にて失礼します。

資料5、そしてその次の宿泊税のチラシについてご説明をさせていただきます。宿泊施設の皆様には多大なご協力、そしてご負担をお願いしながら、2025年の1月6日からですね、常滑市は宿泊税を徴収することを総務省の総務大臣の認可が下りたということでございます。宿泊税というものは使い道としまして、観光客の受け入れ、そしてますます観光客を増やすということに使うんですが、常滑市におきましては、観光客っていうのは一般的な観光客に加えてですね、国際展示場にいらっしゃる、いわゆる MICE のお客様、展示場のお客様に宿泊していただくこと、そしてその隙間に周遊してもらったりご飯・食事をしてもらったり、お金を消費してもらう、というふうなことに使っていただくような使い道を考えております。

資料5の方に戻ります。まず1番としましては、9月から2月のイベント、国際展示場のイベントに合わせまして、無料シャトルバスの運行と、去年に続きましての実証実験を考えております。繰り返しになりますが、令和6年度に実施する宿泊税を活用した常滑市 MICE 推進事業の1つとして、ターゲットイベントに合わせて無料シャトルバスを運行するものです。運行日は全18日間を予定しております。イベントとしましては、9月の学生フォーミュラ、そして10月のフードスタイル、11月の技能五輪ピック・アビリンピックで、12月に複数の関連イベントが重なってる日があります。その日をいくつか、そして2月にも複数のイベントが重なってる日があります。これを含めて18日間の運行を現在予定しております。運行する時間帯としましては、10時前後から22時、23時までの運行を考えております。時間帯によって30分から60分の間隔で運行を考えております。運行経路としましては、国際展示場～常滑駅、日中はやきもの散歩道の出発地となる陶磁器会館～イオンモール常滑～空港島の AichiSkyExpo、夕方以降は SkyExpo から常滑駅、夜は陶磁器会館まで寄らずに、イオンモール常滑～空港島・AichiSkyExpo を考えております。

裏面をご覧ください。交通を利用していただくためのインセンティブとしまして、この9月から2月の期間、常滑駅そして空港等の飲食店で利用可能な特典をするクーポンを厳選したMAPを作成しまして、国際展示場のお客様、そして周辺のホテルの宿泊の方にクーポンを配布し、クーポンを利用して食べていただくというようなインセンティブの事業を行います。

最後はプロモーションについて、宿泊税を活用して、ますますこのエリアに来ていただく方を増やすためのプロモーションを行っていきます。交通やインセンティブという部分を活用していただいて、よりこのエリアに魅力を感じてもらい、またリピーターになってもらって、そしてまた宿泊税を落としていただいて、ますます循環していくというようなことを考えている次第であります。説明は以上になります。

嶋田座長

はい、ありがとうございます。そうすると先ほどの実証実験のコンベンションエリアと多少被ることになりますよね。何日ほど被るのでしょうか。

企画課 森

はい、企画課の森でございます。具体的には10月23、24日、11月22から25日、12月7、8、13、14、15日ですので、11日間です。特にこのシャトルバスというのは、大規模なイベント、何万人っていうスケールのイベントをターゲットにやる予定でございます。一方で、今年度の国際展示場が毎週のようにイベントがありまして、それ以外の期間はやっていくという形で、3ヶ月間ということでございます。

嶋田座長

自動運転バス実証実験ですね、こちらの報告事項ですが、ご説明いただけますでしょうか。

企画課 森

はい。では引き続き企画課の森の方からご説明させていただきます。

資料4になります。自動運転バスの実証実験についてです。常滑市では昨年度初めて国の補助金を活用しまして自動運転バスの実証実験を市として実施いたしました。2月7日に試乗というものをさせていただいて、先月5月末から6月頭にかけての一般の方向けの試乗という機会を設けさせていただきましたが、今年度は夏頃に、ティアフォー「Minibus」という自動運転バス、知多バスさんが運行されているグリーンと同じBYD社製のJ6というタイプでございますが、こちらの車両でコミュニティバスグリーン、ボートレース周遊線というのをイメージして、自動運転の実証を行います。こちらについてはある程度の期間で連続して実施することで、特別な乗り物ではなくて、自動運転というのを地域に活かせるというところでやる予定でございます。もう一方は、コンベンションルートというものが、今升本が説明しましたシャトルバスというのをイメージしたバスで、自動化したらどうでしょうという検証になります。どこかのイベント一つに合わせて、走らせたいということです。こちらについては昨年度の実証でも使いました、「エルガ」という大型バスの自動ということでやっていく予定でございます。簡単ですけども説明は以上です。

嶋田座長

時期はまだ決まってないということでしょうか。

企画課 森

まだ準備中なので未定ですが、初冬より早くは出来ないといったところです。一方で補助金の報告もあるので、春になるということもできないということで、真冬で調整させていただいているということです。もしかすると年内になれば、このシャトルバスと同じ日程になる可能性もあるかと思えます。やはり多くの方に自動運転を乗っていただくには大きなイベントの方がいいということもありますので、そこに重なる可能性はありますが、ただ他にもたくさんあるので、やっていくポイントの一つかなと考えています。

嶋田座長

そうですね。自動運転バスの期間はいつ決定できるのでしょうか。

企画課 森

今ちょうど国が補助金の調整をしているところで申請を出し直しているところですので、それが終わった段階で決めれると思います。おそらく来月中にはわかると思います。

愛知県も自動運転実証実験をやっておりまして、県と調整・連携しながらしていきたいというふうに考えてます。

嶋田座長

はい。mobi と関係しそうな議題を説明いただきましたが、いかがでしょうか。村田委員お願いします。

村田委員

はい、村田です。ご説明ありがとうございます。観光戦略課さんの方から初めてしっかり説明を聞きましたが、交通に関連して報告事項が挙がっております。企画課さんは事前に分科会という形でいろんな意見を集約したうえで施策をやってきていますが目的についてまいちわからなかったため、端的に説明をさせていただきませんかでしょうか。

嶋田座長

はい、ではお願いします。

観光戦略課 升本

観光戦略課の升本です。先ほど市の目的をご説明差し上げましたけれども、観光客の方に快適に過ごしていただくこと、そしてより市内に周遊していただくことで満足をしていただき、またリピーターになっていただく、ということになります。国際展示場にきたお客様に市内に来てもらって、周遊してもらって、食事をしてもらって、楽しんでもらってお金を落としてもらって、そして満足していただき、またリピーターになってもらう。この循環が常滑市の経済効果につながっていくと考えており、循環を生み出す目的とした実証実験でございます。

嶋田座長

いかがでしょうか。

村田委員

はい、ありがとうございます。交通は色々な側面があると思いますが、福祉の側面もあるでしょうし観光もありますし、いろいろな横断的な要素があると思います。その中で宿泊税が、観光に特化したような形で今いろいろ準備されてきたと思うんですが、他部門との協働

状況だったりとか、観光以外の側面でいろんな視点を持って意見を聞いたり、集約する場みたいなのは何か設定はされてますでしょうか。

事務局 伊藤

はい、事務局の方から説明させていただきます。

常滑市の中において公共交通庁内検討会議というものを設置させていただいております。各課部署で執り行っている事業で、公共交通に関連するものを共有できるようにしています。今回の協議会開催に先立って第 1 回庁内検討会議を実施して、それぞれの課の施策等をその場で発表し、諮ってきました。その中で、今回無料シャトルバスについても本協議会の中でぜひ報告をしていただきたいという形で上げることになったものでございます。

村田委員

はい、ご説明ありがとうございます。私もちょっといろいろ関わるようになりまして、後ほどご報告をさせていただきますが、無料住民小型モビリティの実証実験に対して実はいろんな関係各所から、福祉関係など横断的にあらゆる市役所の部門の方々から意見をいただきました。様々な視点から生まれたアイディアっていうのがありまして、例えば後ほど報告しますが、認知症の簡易検査やバランス機能検査とか、結構前向きな意見が出まして、いい事業となりつつあります。なので、観光戦略課さんとして、そういったときに横断的な協力みたいなことを、現段階でそういうことをお考えかどうかっていうのをお聞きしたいんですが、お答えいただけますでしょうか。

観光戦略課 升本

現在のところは予定していませんけども、今のご意見を参考にさせていただきながら、今後考えていきたいと思います。ありがとうございます。

村田委員

はい、ありがとうございます。やはり、いろいろな交通だけではなくあらゆる課題について、横断的にどこがやるっていう問題が多くなっていており、それぞれ専門的な知見から意見を集約・調整して、結局それが効率的に良いものに繋がるというのは合意形成のプロセスがすごい大事なんだと痛感しています。なので、報告事項として上がってますが、できればこの前にいろいろ幅広い部門の意見を聞く機会を設けていただきまして、意見集約をしていただけると非常にありがたいなというふうに思ってます。今回ちょっと重複するような実証実験は出てますけれども、補助金の都合やいろんなことで多角的に試してみるということは、私はある程度必要かなというふうに思っています。ただそのときに、誰かは聞いてなかった、この部分の目が落ちてたなど、非常にもったいないですので、ぜひいろんな市役所のあらゆる部門を動員して情報共有・準備等の機会を取っていただきたいと思っています。これで以上です。

嶋田座長

どうもありがとうございました。事務局いかがでしょうか。

観光戦略課 升本

はい、今回の無料シャトルバスについても今後積極的にそういった庁内会議の場を設けてですね、議論していきたいと思います。ありがとうございます。

嶋田座長

はい。是非、横との連携の徹底をよろしくお願いします。

村田委員

それと報告事項と協議事項の定義づけについて、まだあいまいな理解なのですが、ここでははっきりできますでしょうか。

嶋田座長

はい、ではご説明をお願いしたい。

事務局 伊藤

事務局の方から説明させていただきます。協議会に提出させていただく案件を協議事項とするか報告事項とするかにつきましては、基本的な考えとしては、協議事項とする必要があるものについては3点ございます。

一つ目が道路運送法等の特例を受ける場合でございます。具体的には、運賃や料金の設定、また変更ですね。自家用有償旅客運送の実施などがあります。

二つ目は、地域公共交通計画の承認でございます。これは昨年度まで協議事項として取り扱いさせていただきまして進めているところです。

三つ目が、予算承認など、今回本協議の意思決定を行う場合になっております。

その他の案件につきましては、報告事項でいいという形にはなっています。しかしながら、バス路線の停留所の廃止や大幅なダイヤ改正など、利用者への影響が大きいものについては、協議会として一定の意思決定をしていただくために、協議事項とすることが望ましいという場合もございます。ご質問にある無料シャトルバスの実証実験につきましては、無料で運行するというところと、期間が限定的であるというところ、また国際展示場利用者やホテル等への宿泊者の利便性向上を目的した、ターゲットが絞られたというところで、影響が少ないというところで捉えまして、協議事項までは該当しないと考えております。また無料シャトルバスの実証実験につきまして、このまま報告事項とさせていただき、今後については市民にも一定程度影響があるものについては計画に位置づけられている事項の実施に関することにつきましては協議事項として挙げさせていただこうと思っております。報告事項で今回挙げましたが、全く意見を聞かないというものではございませんので、意見を可能な限り反映するため、ご意見をいただけるように、報告事項として挙げさせていただきました。

久保田委員

宿泊税を活用した無料シャトルバスは基本的に実験運行されるということや展示場来訪者への取り組みに関しては、賛成させていただきたいと思います。

ただ検討の際にタクシー事業者への影響を考えておりますでしょうか。

いままでは、展示場のイベントの際にもっとタクシーを出すように、タクシー事業者に声をかけてこられたんじゃないでしょうか。なんとか展示場の需要に対応できるようにタクシー事業者は努力をしてきたと思います。その背景があるにもかかわらず、無料のシャトルバスを走らすことの影響力が、タクシー事業者にあるかないかということを、せめて協議していただきかった、一声事前に声をかけていただきかったなと思います。それが今この場で報告事項です、と言い切られてしまえば、我慢してましたが非常に何か日々の努力が空しいなと感じました。

嶋田座長

はい、いかがでしょうか。

事務局 伊藤

タクシー事業者の方に影響があるというところは事務局としても考えております。その中で先ほど協議事項とするかということについては、今回は法的に該当するものについて協議事項という形で挙げさせていただきましたが、次回からは報告事項ではなく、協議事項という形で挙げさせていただきたいと考えております。また、報告事項で今回挙がっておりますが、意見を頂戴いたしまして、この会議で反映できるように検討してまいりたいと思います。

嶋田座長

まだ始まってませんので、今日意見をいろいろいただいてですね、ちょっと検討できるものがあれば検討していただきたいです。確かに報告事項を見ますと、例えば協議会設置要綱の改正等の協議事項の方がいいんじゃないかと思います。また、バス停の増設も協議事項がいいと感じました。今回報告事項がいろいろと上がっていますが、本日のご意見を踏まえて検討できるものは検討するというところでよろしいでしょうか。

村田委員お願いします。

村田委員

そうですね、ありがとうございます。お答えいただいた通りだと思います。今日、協議事項であがると思っていましたが、公共交通協議会設置要綱について報告事項になっていました。こちらは協議事項だと思います。また、この要綱にある「地域の実情に応じた適切な旅客輸送の対応に関する事項」ということは、まさに観光に関することと読めなくもない。こういういろんな人たちがそれぞれ調整して、営業的に厳しいという事業者さんもいらっしゃる中で、丁寧に調整や協議、熟議を重ねた上で、みんなで頑張ってPRしましょう、みんな

で常滑市を盛り上げていきたいと思いますという空気をやっぱり作っていく必要があると思います。協議事項については次第に書かれているものだと認識してるので、協議事項については協議をしていただいて、意見に対して修正していただき、後日修正したものについて、書面でも結構ですので、報告というか承認をお願いします、という形を後でするといいかなと思います。

嶋田座長

ありがとうございます。はい。事務局いかがでしょう。

事務局 伊藤

今ご意見いただきました内容を一度持ち帰らせていただいて、報告事項とするのか、協議事項と変えて改めて書面として行うかを協議させていただきます。よろしくお願いします。

藤田委員

今回の協議事項となっている AI オンデマンドの周知について、タクシー協会の知多支部に所属する各社に投げておまして、タクシーにも影響があるということで事前に説明をして、特に御意見がなかったうえに、影響があったかも各社から報告するようお願いしており、協力するとお答えをいただいているところです。無料シャトルバスは期間がない、ということで同じような形で動かささせていただければと思います。

嶋田座長

事務局いかがでしょうか。

事務局 伊藤

そうですね。無料シャトルバスについても担当課と調整し、タクシー協会の方にお話させていただいて話を進めていきたいというふうに考えています。よろしくお願いします。

嶋田座長

協議事項 2 番目に戻りたいと思いますが、各社タクシー業者、交通事業者各社とは調整・協議はされているということでしょうか。

藤田委員

はい、この協議会で発言するのでご意見をくださいという形でお話しさせていただいています。

嶋田座長

はい、わかりました。よろしいですか。

議題2でいろいろ報告事項が入ったりしましたが、このAIオンデマンド交通実証実験について、ご意見ご質問をお願いしたいと思います。いかがでしょう。

藤田委員

村田委員といろいろ重なる部分もあるんですが、観光課の方が先ほど無料シャトルバスと重なるところがあるんじゃないか、プロモーションなどもそれぞれやって、例えばバス運行やプロモーションがうまくいったのに、AIオンデマンドについてうまく伝わらず、結果的には全然観光客の方にも利用されないということは想定されるので、プロモーションに関しても、考えていただきたいと思います。

嶋田座長

はい、事務局いかがでしょうか。

企画課 森

はい、企画課の森でございます。このオンデマンド交通やシャトルバスについては、ホテルと事業者さんが実際に観光の方をご案内する窓口になるかと思います。そういった方々が混乱しないということが非常に重要かと思っていますし、ホテルのチェックインのときに、そういうのがありますかって聞かれたら、今日は何があるかわかるような周知っていうのはやらないといけないと思っています。イベント主催者さんによっては、名古屋からシャトルバスを用意するなど、色々な交通手段が乗り入れてくると思うので、しっかり検討して現場の皆さんに負担がかからないように意識していきたいと思います。

嶋田座長

はい、ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

藤田委員

システムの仕様に係るところですが、6ページのところで、市街地ルートとコンベンションルートが、今回同時に運行するということですが、例えばコンベンションエリアで配車の依頼があったという時に、例えば大野町を運行している車両が引き込まれるかどうか分かればご回答いただきたいと思います。

企画課 森

実際の運用は市街地ルートとコンベンションルートを全部1つのエリアとして設定しており、コンベンションの日だけ使える乗降場所というのを、その時間に合わせて乗り降りする運用になるため、おっしゃったような大野町にいるのが展示場まで呼ばれてしまうということがあります。また、これは実際そういう利用は多くはないと思ってますが、システムの都合なんですけど、逆にお客さんがそこからそこに行けるんだっていうふうになってしまうと、行けてしまうということです。これを別々のものとして設定するには、ちょっと残念な

がら補助金が足りなくて、一つのエリアを作るのに、1000万円ぐらいかかってしまいます。なので今年はミックスする形でやりますが、結果としてロスが大きいとか、空港から遠くまで使ってしまう「副作用」があるようであればコストがかかっても分ける必要があると思います。

嶋田座長

はい、他にいかがでしょうか。

ちなみに、昨年いろいろ調査をされ、北部エリアの人流データは整理されているのでしょうか。

企画課 森

資料13ページが非常に簡素でございますが、一部載っております。二か月間、月曜日を除く46日間運行でしたので、必ずしも誤差が小さいというわけではないんですけれども、北部に関しては、大野町駅から内陸の方は、これは結構繰り返し利用されて、なかなか必要があるというふうに考えております。一方で中部エリアについては、当初カインズホームさんなど、本来利用というのがあまりできない、移動ができない、バスがないということで東西の移動が多いのかなと思っていたんですが、大半は常滑駅発着で、南北の移動が多く、我々のイメージとちょっと違う結果でした。

嶋田座長

他にいかがでしょうか、よろしいでしょうか。

では、なければ実証実験、承認いただけるかどうかということで採決を取らせていただきます。

では、このAIオンデマンド交通実証実験について承認することにご異議ないでしょうか。

－ 異議なし －

はい、ありがとうございます。では、ご承認いただいたとさせていただきます。

2 報告事項 (1)協議会設置要綱改正について (資料3)

嶋田座長

はい、ではここから報告事項について、先ほどいろんなご意見出ましたが、報告事項でもいろいろご意見等いただけたらと思いますのでよろしくお願いします。

まず(1)協議会設置要綱改正についてということで、事務局よりご説明をお願いします。

事務局 伊藤

報告事項についてご説明します。

常滑市地域公共交通協議会設置要綱の改正についてご説明いたします。

資料3をご覧ください。

要綱改正の目的としましては、運賃分科会の設置がございます。

本協議会は、道路運送法の地域公共交通会議と地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の法定協議会を兼ねた二法協議会として設置しております。

2023年10月の道路運送法改正により、一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃については、独占禁止法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないように、運賃などを定めようとする事業者のみが参加する運賃協議会等の設置が必要となりました。

本市では、当協議会が協議組織として運賃分科会を設置し、運賃及び料金に関する事項について協議することとしました。

次のページをご覧ください。

2 運賃分科会の委員についてです。

運賃分科会の委員は、常滑市地域公共交通協議会の委員として定めのある者については、会員を兼ねるものとします。

具体的には

(1) 市長又は市長が指名する者として当協議会の会長

(2) 当該運賃等を定めようとする一般旅客自動車運送事業者は、協議運賃を定めたい事業者となります。

(3) 中部運輸局愛知運輸支局長が指名する者として当協議会の愛知運輸支局委員

(4) 市民又は利用者を代表する者として当協議会の利用者代表委員

となります。

今後、運賃や料金に関する事項については、まず運賃分科会で協議決定し、決定した事項について、本協議会へ報告する流れとなります。

次のページには法改正の流れについてまとめておりますので参照ください。

以上で常滑市地域公共交通協議会設置要綱の改正について説明を終わります。

嶋田座長

はい、ありがとうございました。ただいまの件、何かご質問、ご意見ありますでしょうか。

道路運送法改正に伴う要綱の改正が必要ということで、新しくこの協議会の中に運賃分科会ができるということで、これはいいことだと思います。

はい、村田委員お願い致します。

村田委員

はい、説明ありがとうございます。一応、今回独立した項目として運賃分科会という形で設置されております。これが法的な根拠に基づいて言えば反映するということで認識をしておりますが、1回の協議会だけで調整できなかったり、熟議を重ねるような分科会が必要になったりした場合、都度その分科会の要綱を足していくような改正をしていくのでしょうか。

事務局 伊藤

本協議会の前段として、関連する委員のみを集めた分科会を、開催するという事でよろしかったでしょうか。

村田委員

はい、例えば1回の協議会の中でなかなか時間内に熟議しきれない部分が当然出てきますし、今後いろんな施策で実働的な話になってきた場合は、協議会の中で全て議論していくと、多分24時間から48時間必要になるという感じもしました。そういったことを事務局としては何かしらお考えなのか、もし現段階ではまだ認識ができていないようであれば、また次回でも構いませんし、いろいろご回答をいただくタイミングで結構ですのでご回答いただきたいです。

嶋田座長

事務局、いかがでしょうか。

事務局 伊藤

設置要望の第7条になります。担当者部会というものがございまして、会長は協議会の議事を円滑に進めるために、事前に関連する者が必要なときは、委員が指名する担当者を招集した担当者部会を開くことができるということで、この部分を活用して分科会という形ではないですが、担当者部会という形で必要に応じて求めていきたいと思っています。

嶋田座長

村田委員いかがですか。

村田委員

はい、ご回答ありがとうございます。ぜひ今後、ますます横での連携や強いPR、丁寧な議論というのをやっていただけるのかなと思います。ぜひ協議会の会長さんといろいろご相談いただきまして、担当者部会などを適宜実施して、より良い計画の実行に繋がるように期待したいと思い、意見をさせていただきました。ありがとうございます。

嶋田座長

はい、ありがとうございます。他にいかがでしょうか。はい、橋本委員お願いします。

橋本委員代理

他の自治体でも協議会を担当している関係で、対面あるいは書面で協議会設置要綱の改正を経験していますが、常滑市内で運賃をとって走っている公共交通は知多バスと名鉄電車ですね。絶妙なタイミングですが、来週月曜日から知多バスは値上げします。補足説明させていただきますと、知多バス運賃は協議運賃ではないです。これは対キロ区間制のルールに従った運賃で、この場で協議をして定める運賃ではないため、運賃分科会の対象ではないです。

では、ここで対象となる協議運賃がどういうものか補足説明いただかないと、皆さん誤解されるんじゃないかと思います。

嶋田座長

はい、よろしくお願いします。

渥美委員代理

橋本委員代理の説明通り、協議運賃については運賃協議会で協議しますということですが、民間バス路線の運賃はそもそも上限運賃の認可を受けて、それぞれその事業者さんの収支の中でやられているというものなんです。それは我々がその事業者さんからの申請に基づいて認可して運行をしてもらっています。いわゆるコミュニティバスみたいな自治体さんが運行するバスについては、公共交通会議の中で、例えば 100 円というように、それぞれの運賃の計算で行っている運賃ではなくて、皆さんで協議した運賃を協議運賃といいます。協議運賃の決定は今までは地域公共交通会議の中でやってましたが、昨年の法改正の中で独禁法のカルテルに当たる恐れがあるということで、別途運賃協議会というものを設置いただいて協議いただくという形になったところでございます。

嶋田座長

逆に橋本委員代理にお聞きしたいですが、要綱のここを直す方がいいよ、などございますでしょうか。

橋本委員代理

第 1 項のところで、「運賃等に関する事項のうち、協議運賃として定めるもの」という記載が抜けてしまうと良くないと思います。知多バスも道路運送法に従った運賃でこの市内やっていますけども、常滑市から半田市内に入るところは協議運賃です。4 キロも 5 キロも 6 キロも乗って、200 円で行けるわけがないところを、何キロまで 100 円で行こう、何キロから先はずっと 200 円上限でいこうということを半田市さんと協議して定めた、協議運賃なんです。なので、今後暮らしの足を確保するために、しっかりと使いやすい、わかりやすいようなサービスを提供するために、例えば 100 円均一だとか 200 円均一、といった場合に協議して定めようとするときには、運賃協議会で掲げさせていただくことになります。そういう事情に応じて掲げる場合の運賃を決めるものです。第 8 条第 1 項に関する事項のうち、いわゆる協議運賃、協議運賃という用語の定義の説明が必要なのかもしれませんが、そういうところを明らかにしていただいた方がいいのかなというふうには思います。

嶋田座長

はい、アドバイスいただきましたので、事務局でまとめていただけるといいと思います。路線バスの運賃について、橋本委員代理から説明いただけますか。

橋本委員代理

7月1日から知多バスの運賃が変わります。今まで知多バスは170円が最低運賃でした。これを一律170円から190円になるというような形です。その先はキロに応じて運賃が変わってきます。おおよそ20円から50円、一回乗車あたり増えます。常滑市内の運行距離では50円も高くなるというところはない。初乗り運賃が170円から190円にあがります。市境の半田市内から300円になります、常滑駅から知多半島までは550円から570円というような形で改正になります。おおよそ料金でいうと平均して11%増加なんですけど、7月1日から始まりますので、皆様のご理解とご負担をお願いさせていただきたいというふうに思います。よろしくお願いします。

嶋田座長

他にご意見等ありますでしょうか。

はい、では報告事項につきましてはアドバイスいただきましたので、改めて検討いただいて、もしまだ変更があるということであれば、次回に審議事項として明確にしたいと思います。

続きまして、報告事項2・3について、終わりましたがご意見、ご質問よろしかったでしょうか。特に意見がなければお認めいただいたとさせていただきます。

（４）近距離移動モビリティ貸出実証事業について（資料６）

嶋田座長

報告事項4、近距離移動モビリティ貸し出し実証事業についてということでご説明をいたします。村田委員よろしくお願いします。

村田委員

お手元の資料6に概要をまとめてまいりましたので詳しく後でお読みいただければと思います。背景と目的ということでこちらの方に書かせていただいております。免許返納者、全国で350万人と増えつつあるってということで、いろいろ考えなきゃいけないということです。今年度は、多くの方々にご協力いただきまして、小型モビリティ3台を民間企業の方にご寄付いただきまして実証実験を始めることができました。目的としましては、小型モビリティに住民の方々がしっかりと親しんでいただいて、自分で移動できる車以外の選択肢として慣れ親しんでもらう、そして実際に生活で使ってもらう段階においてどういう障害があるのか等をしっかりと検証して、モデルフロー作りをしていきたいと考えています。例えば多屋団地といった坂道がきつく、近距離の移動が難しい世帯が多いところからも非常に関心を寄せていただいておりますが、そういったところに移植できたりとか、住民の皆さんと一緒にやれるモデルを作っていく、いろいろ住民の皆さんと一緒にやれるモデルを作ってますね、そういったものをまとめたいということで、実証実験を始めさせていただきました。

こちらなんですけど、順調にスケジュール進んでおりまして、関係者連絡会議ということを開催させていただきました。こちらでは福祉部門の方々と市民協働の皆様、あらゆる交通以

外のことにとも関わる人たちに参加をいただきまして、ご意見をいただきました。次のページをめくっていただくと、私は交通を切り口にやっていましたが、もの忘れスクリーニング検査について、認知症の方が事故を起こさないようにやった方がいいと、福祉からの視点でご意見いただきました。それと運動機能検査でちょっとバランスに問題を抱えた状態で、自分のウィークポイントをわかった上で乗ってもらうことも実施しました。これが交通ルール上は全く問題ないですが、やはりこれから免許返納者が一気に小型モビリティを爆走しだす問題や、あちこちの町で乱暴に走り出すことが容易に想像できますので、まだ民間レベルですが、ある程度皆さんで共通のルールとか意識を持って、やっていった方がいいんじゃないかと、課題意識から取り組ませていただいております。

また、講習コースも設けさせていただいて、スズキのセニアカーは右側通行の原則で、講習をされているということで、そういうことを反映して教えています。また、安全の原則についてもう1回確認したり、緊急連絡先を確認したり、次のページに記載の通り利用同意書については、いろいろご意見いただき、最終的にこういう形で始めさせていただきます。写真は小さい小型レベルですが、午前中二時間ぐらいかかるんですけども、皆さんに貸し出し講習等やって、事業をスタートさせていただいております。大きな気づきがありました。皆さん、物を与えてあげたらそれ使ってくれるんじゃないかと思っていましたが、実際お年寄りの方を見ると、3回目練習にいらっしゃった方がいます。きっとやっぱり怖いんということだと思います。どうやって乗っていいか見てほしいということです。そこまでお手伝いしてあげないとなかなかこういうものにすぐ移行して、あるなら使えばいいではなく、どう使うのかをしっかりと落とし込んでいくことが必要なんだというふうに改めて感じています。

それと、なんてこともない道路の段差が結構多く、障害になっているということをいろいろ聞いておりますので、そういったことも今後モデル作りの中でしっかり整理し、いろいろ市の皆さんに活用できるような形で最終的にはまとめたいというふうに思っております。また引き続きホームページで公開をしますのでぜひご覧くださいということです。以上です。

嶋田座長

はい、ありがとうございます。それではただいまの件、何かご質問、ご意見ありますでしょうか。

最近どこの地域もそうですが、小さな交通とか言いますが、私の大学の近くの名古屋市内でも同じようなことを実施しています。名古屋市内では買い物難民までいかないですが、先に行くのにやっぱり辛いというところがあります。買い物に行くと荷物がでるため、なおさらカゴがあるものがないんじゃないかなと思います。本当にちょっとした交通のことが今問題になっているということで、非常に面白い実験かなと思っています。これエリアはどこまでもいいですか。自由に行ってもらえばいいのでしょうか。

村田委員

はい、一応エリアは自由に行っていただいて問題ないです。私が把握している限りだと、40代女性で、抗がん剤治療をされてる方が乗っていらっやしまして、この方は車いすタ

イプで市民病院まで行っています。まず自分で移動できるかどうか、思ったより悪路走破性がすごい良い、という声も聞かれています。例えば 80、90 代の人でセニアカーを使っている方が多いですが、実は今、ジュリアナで踊っていた 60 ぐらいの方が乗っています。ということは、世代間ギャップがあって、新しい乗り物のイメージを伝えていけないのかなということは感じています、

嶋田座長

なるほど。1 ヶ月の貸し出しでしょうか。

村田委員

一か月講習を受けて、テストを受けてもらって OK だったら次の 1 ヶ月まで借りられるという仕組みです。そこで返却と貸し出しを連続しても、該当者がいなかったらそのまま貸し出しということです。

嶋田座長

充電も自分でやってもらうのでしょうか。充電が不十分で止まってしまうということはないのでしょうか。

村田委員

はい、自宅でやってもらう感じです。一応、緊急連絡先をもらって、事務局がいつでも駆けつけられるようにして貸し出ししています。

嶋田座長

はい、わかりました。歩行者と一緒にになるので歩行者のルールに従って運行いただくということですね。はい。いかがでしょうか。

橋本委員代理

いわゆる実証実験としての固い報告書ではなくて、例えば必要なところで、どんな使い方をされてる、あるいはこれに乗ってバス停に行けるようになったという話があればと思います。バス停まで来れないから外出しない、どうやってそこに引き出すか、お出かけ支援をするかが問題になるが、そういった使い方をしている 1 人でもいると、我々バス事業者の励みになりますし、こういうことがあってもバスに乗ることはないとなれば、そこに路線の価値があるのかという別の事も考えていく必要があります。いわゆる、固い報告書ではなくて、これを使った市民の方は実はこんな使い方をしたいよ、のような内輪話を教えていただければと思います。よろしくお願いします。

村田委員

はい、ありがとうございます。そうですね、今日の資料にはないですが、利用事後アンケートでかなり綿密にヒアリングをしています。今のところ、バス停に行ってその後バスに乗り継いだという事例は少ない状況です。1ヶ月3人しか貸し出せないの、あんまりアンケートもできていないですが、そういったことも含めて、今後意見の集約をして、皆さんもまた共有をさせていただけるといいかなと思っています。ちょっと楽しみにしててください。

嶋田座長

はい、ありがとうございます。他にいかがでしょうか。なければ、承認いただきまして引き続き、またよろしくお願いします。

(5) コミュニティバス「グリーン」常滑南部武豊線のバス停増設について（資料7）

嶋田座長

続いて報告事項5番目です。コミュニティバス「グリーン」常滑南部武豊線のバス停増設についてということで、事務局よりご説明よろしく願いいたします。

事務局 伊藤

コミュニティバスグリーン常滑南部・武豊線のバス停増設についてご説明いたします。

資料7をご覧ください。

1 バス停の増設についてですが現在、常滑南部武豊線については桧原公会堂から知多武豊駅の間にバス停は設定していませんでしたが、武豊町からの要望により、新たなバス停を設置し運行することとなりました。

2 新規バス停位置図についてです。

増設する新規バス停の位置関係については下の図のとおりで、「上山」「北中根・桜ヶ丘」「武豊中央公園」の3か所に新設いたします。

次のページをご覧ください。バス停の設置場所についてです。

各バス停の詳細な設置場所をお示しするとともにそのバス停の効果についてご説明します。

まず初めに「上山」バス停については、常滑市の鍋山地区周辺の利用が見込まれ、当該地域の利便性向上につながります。バス停設置場所については下の図のとおりとなります。

次のページをご覧ください。「北中根・桜ヶ丘」バス停については、武豊町が運行するコミュニティバス「ゆめころん」赤ルート「北中根」バス停と近く、乗り継ぐことで利便性が向上することが見込まれます。バス停設置場所については下の図のとおりとなります。

「武豊中央公園」バス停については、武豊町が運行するコミュニティバス「ゆめころん」青ルート「武豊中央公園」バス停と近く、乗り継ぐことで利便性が向上することが見込まれます。バス停設置場所については下の図のとおりとなります。

本件のバス停の増設については、武豊町で令和6年6月24日に行われた武豊町地域公共交通会議において協議、承認いただいております。

次のページをご覧ください。3 運行スケジュールについてです。

新規バス停の運行開始は、令和6年8月1日から開始を予定しております。

周知方法としましては、広報とこなめ8月号及び市ホームページ、バスロケーションシステムにより、周知を実施してまいります。

別添資料コミュニティバスグリーン時刻表については、令和6年8月1日改正の時刻表となりますのでご参照ください。以上で説明を終わらせていただきます。

嶋田座長

はい、ありがとうございました。それではただいまの件、何かご質問、ご意見ありますでしょうか。

実は私、武豊町の地域公共交通会議も担当させていただいておりまして、武豊町は非常に喜んでおりまして。武豊町ではこれは承認されました。いかがでしょうか。

特にご意見がなければこの件承認いただいたとさせていただきます。

（6）コミュニティバス「グリーン」運行実績について（資料8）

嶋田座長

続きまして報告事項6、コミュニティバス「グリーン」の運行実績について、とのことで、事務局ご説明をお願いいたします。

事務局 伊藤

コミュニティバスグリーン利用実績についてご説明します。

資料8をご覧ください。

1 利用者の推移については、令和4年10月の運行開始以来、利用者数は引き続き増加傾向となっております。

令和6年4月の利用者数は、37,258人、1日あたり約1,241人であり、最多の利用者数となりました。

路線別の傾向についてご説明します。

常滑北部・市役所線は、利用者数は平日、休日ともに横ばい傾向となっており、1便あたりの利用者数は約6.4人となっています。4月の前年度同月比では利用者数は約1.2倍となっています。

常滑北部・大野線は、利用者数は増加傾向で、平日の利用者数が増加したものの休日の利用者は低調となっており、1便あたりの利用者数は約2.7人となっています。4月の前年度同月比では利用者数は約1.3倍となっています。

常滑中部・市役所線は、利用者数は増加傾向で、平日、休日ともに増加しており、1便あたりの利用者数は約9.5人となっています。4月の前年度同月比では、利用者数は約1.2倍となっています。

ボートレースとこなめ周遊線は、利用者数は増加傾向で、平日、休日ともに増加しており、1便あたりの利用者数は、約14.5人となっています。4月の前年度同月比では、利用者数は約1.4倍となっています。

常滑南部・上野間線は、利用者数は増加傾向で、休日の利用者数が、増加しており、1便あたりの利用者数は、約12.7人となっております。4月の前年度同月比では、利用者数は約1.2倍となっています。

常滑南部・武豊線は、利用者数は増加傾向で、休日の利用者数が、増加しており、1便あたりの利用者数は、約11.6人となっています。4月の前年度同月比では利用者数は約1.3倍となっています。

以降のページにおいて、利用実績表やグラフで整理しましたのでご参照ください。

以上でコミュニティバスグリーン利用実績についての説明を終わります。

嶋田座長

はい、ありがとうございました。ただいまの件でなにか、ご質問ご意見ありますでしょうか。

増加がすごいですね。これを見ると、バスの需要もそこそこあるんだなという気がしました。今無料ですが、今後はこれをずっと続けていくわけにはいかないと思います。そうなったときに、利用者の確保ができるようになにか方法を考えておかないといけないなと思っています。北部は伸び悩んでいますよね。

事務局 伊藤

まず、常滑北部・大野線については、市民の要望として大野駅じゃなくて新舞子駅に行きたいという話もあります。便数が少ないというご意見もあります。また1便あたりの所要時間が非常に長くなってしまっていて、常滑北部・市役所線については、長くて使いづらいというご意見を頂戴しております。

嶋田座長

はい、わかりました。いかがでしょうか、村田委員お願いします。

村田委員

はい、ありがとうございます。やはりいろんなご意見が出てますし、おそらく北部の方は一時間ぐらいかかると今お話されたと思うんですが、今後バス停の見直しなど検討されているところはありますか。

嶋田座長

ありがとうございます。事務局、いかがでしょうか。

事務局 伊藤

北部エリアのバス停の見直しについて、時期は明確に決まってないですが、利用状況等を受けて見直す必要があるという話は上がってきております。先ほど報告事項でもありましたAI オンデマンドでの実証実験を踏まえて今後検討していくという形になります。

村田委員

はい、ありがとうございます。ぜひ今年度いろんな実証実験をしますので、総合的に、横断的にいろいろな意見を集約して、ヒアリングを行っていただいて、来年の事業の中で準備をしていただければと思います。以上です。

嶋田座長

はい、ありがとうございます。他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(7) 知多バス半田常滑線 令和7年度生活交通確保事業について(資料9)

最後に、報告事項の7番目、知多バス半田常滑線令和7年度生活交通確保事業について、ということで説明をお願いいたします。

事務局 伊藤

最後に報告事項7、「知多バス半田常滑線 令和7年度生活交通確保事業」について説明します。A4横置き資料9をご覧ください。

はじめに「1 趣旨」でございます。この資料は、常滑市、半田市をまたがり両市民の交通手段になっている、知多バス半田常滑線が維持されるための、国費申請が行われている状況について御説明するものになります。

このページの「2 国費(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)」についてですが、国費の補助について御説明します。この国費については、市町をまたがる幹線バスに対して交付されるもので、右側の四角囲みに記載のあるとおり、補助対象経費。これは予測される費用から収益を除いた欠損額を指しますが、この補助対象経費の2分の1が交付されるというものでございます。そのためには補助要件がありまして、県の地域公共交通計画に位置付けられていること、複数市町村にまたがる系統であることなどが主な要件となっています。今、申し上げたとおり、県地域公共交通計画への位置づけがされていることで、地域間幹線系統への国庫補助がされる、という流れになります。

次のページをご覧ください。県の地域公共交通計画にどのように記載されているか御説明いたします。「3 愛知県地域公共交通計画での位置づけ」になりますが、今月(6月)に取りまとめられた県の地域公共交通計画の素案を抜き出したものになりまして、愛知県の地図中、赤い点線で囲んである箇所のとおり、常滑市と半田市が市町村間交通として、位置付けられていることが分かります。

具体的には、次の3ページをご覧くださいますと、半田・常滑A線が名鉄常滑駅と、名鉄知多半田駅間を、半田・常滑B線が常滑駅と、日本福祉大学を結ぶものであることが県の計画上明記されているものになります。

参考として、4ページが実際の半田・常滑線になります。青の線が常滑駅と知多半田駅を結んでいる、半田・常滑A線であり、青とピンクの線が常滑駅から、知多半田駅を経由して日本福祉大学を結んでいる、半田・常滑B線になります。

次に、県の計画に載り、国費申請するまでの流れを説明させていただきます。5 ページをご覧ください。「4 国費交付申請までの流れ」ですが、まず、①として、市町から県に生活確保計画を提出する必要があります。これは、半田常滑線が常滑市と半田市をまたがっているものであるため、運行距離が長い半田市から提出するものになります。

この生活確保計画が県に提出されることで、②として県の地域公共交通計画に位置付けられることになります。

その上で、③と④として県から国に県地域公共交通計画の申請と、その認定が行われることで、⑤として国費の交付申請が行われることになるものです。なお、国費の交付申請は補助対象事業者から行われます。

ここで「5 生活確保計画への記載事項」として、先ほど申し上げた生活確保計画に記載されるべき事項になりますが、次の一～四のとおり、当該運行系統の公共交通における位置付け・役割や必要性等が記載されることになっています。

次の6 ページをご覧ください。これは、半田・常滑 A 線の、生活確保計画になりまして、実際に提出した資料は別紙で添付しています。このように生活交通確保計画に記載されることで、県の計画への位置付けがされ、国費の要件が充足される、という流れになります。

次の7、8 ページが、国費の要綱や、生活確保計画の関連資料になります。

以上が、知多バス半田常滑線が維持されるための、国費申請が行われている状況の説明になります。

説明は以上です。

嶋田座長

はい、ありがとうございました。ではただいまの件、何かご質問、ご意見はありますでしょうか。

既に県へは提出されているということでしょうか。

事務局 伊藤

はい、提出されています。

嶋田座長

認定されることを期待しています。渥美委員代理、大丈夫でしょうか。

渥美委員代理

大丈夫です。

嶋田座長

他にどうでしょうか、よろしいでしょうか。橋本委員代理、お願いします。

橋本委員代理

知多バスの橋本でございます。当社の半田常滑線 A 線、半田市さんと常滑市の市境をまたいで走る地域間幹線系統ですが、半田市に提出していただきました。しっかり計画に載せて提出して、お認めいただいたうえでないと、実は路線バスの補助金がもらえないということでございます。半田市あるいは常滑市の職員の方が「めんどくさいから知多バス半田常滑線の手続きなんてやってあげないよ」となると、実は補助金がもらえません。大変なご協力を得ながら、補助金を得て、何とかギリギリのところやってるのがこの地域間幹線系統ということでございます。別紙のところをご覧ください。真ん中の 5 番目、輸送サービスの提供主体及びその理由というあたりに半田常滑 A 線の生々しい実態であるということをご説明申し上げたいと思います。1 日あたりに継続運行回数 8.9 回というところから始まりますが、そこからずっと右へいくと、経常費用がいくらで、経常収益がいくら、だんだん生々しい話になってくるわけです。3000 万の費用があって、実際に必要な収入がないから赤字であるということです。その赤字に対して国が半分負担してくれるはずですが、実はよくご覧いただくと、欠損が 1300 万あるのに、国が半分全然持ってくれてない、これが実態であります。県にも要綱がありまして、欠損の半額を国が持ちます、もう半額を県が持ちますから、事業者は欠損ないですよ、だから一生懸命これからちゃんとやりなさい、という話なんですけども、なかなかそういうわけにはいかないということです。あの、数字で表すとこういう形になる、というような表でございます。

これは令和 7 年度計画なんですけども、補助金の世界でいう令和 7 年度は令和 6 年の 10 月から 1 年です。なので、1 年間の計画を立てましたが計画は途中で変更になります。半田病院さんの移転先だとか、半年たったところで計画変更しなければならないということです。半田病院移転に伴う変更について、まだ議論しているのでまだ何とも言えないんですけども、今後こういった形で、あるいはきちんと国や県、あるいは地域の自治体の方々からご支援をいただいた形で新しい路線に生まれ変わっていくことをやらないと、当社としてはやっていけません。今まではこれでやってきたんですけども、当社も民間ですから、新しい事業計画として新しい半田常滑線を計画します、という話を社内で説明しようとしたときに、欠損が生まれることもわかっている新しい事業計画です、っていう決裁が通るわけないのです。というような状況の中で、どんな形で運行しようというのは先ほども事務局の方からお話いただきましたけど、そういった意味でちょっと真剣になって、半田市さんと常滑市さん知多バスと、3 人で一緒になって考えています。どんな形でやっていくのか、なかなか答えが見えて来ないですが、必然と 4 月がやってきてしまいます。お客さんたくさん乗るからいいじゃん！知多バスさん走らせてよ！ってそういうわけにはいかないのです。この表を見ていただいて今の実態を皆様にご理解いただいて上で、また、良い知恵があれば知恵をおかしいただきたいと思いますし、あるいは、もっともっと突飛な発想でこういうこととやったら何とか出来るのではないか、など、そういうアイディアを募集しながら、ここから先の半田常滑線を維持していかなくちゃいけないな、ということでございます。変な話になってしまいましたが、以上です。

嶋田座長

はい、補足いただいた点も踏まえて何かご意見ありますでしょうか。よろしいでしょうか。特になければ承認いただいたとさせていただきます。ありがとうございます。

本日もご用意いただきました議題、これですべて終了いたしました。全体を通して何か委員の皆様からご意見、ご発言等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

3 その他事務連絡

嶋田座長

事務局から何か事務連絡はないでしょうか。よろしいでしょうか。

委員の皆様から何かないでしょうか。よろしいでしょうか。

なければこれで全て終了いたしましたので、進行を事務局にお返しいたします。本日はありがとうございます。

市民生活部長

嶋田先生、ありがとうございます。それでは閉会にあたりまして、会長よりご挨拶申し上げます

山田会長

本日は非常に長時間にわたりまして、また貴重なご意見をたくさんいただきました。ありがとうございます。多くの委員の方々から、一つは協議事項と報告事項について、これはあまりに役所的な割り振りじゃないかというようなご指摘をいただきました。ご指摘の通りでございますので、なるべく協議事項として今後進めていきたいというふうに考えております。

それから、市役所内における横の連携の悪さ、あるいは関係の事業者さんへの事前の情報提供、協議の不足というふうな御指摘がございまして、私も改めて深く反省いたしております。それで AI オンデマンドの方はできて、無料シャトルバスの方はできてないじゃないかというご指摘がございました。やっぱり企画課が昨年までこの協議会の担当、公共交通担当していたということもございまして、企画課その辺がわかっているかと思いますが、観光は観光のことしか考えておりませんで、本当にそういう違いがまざまざと出てしまったなと思って反省をいたしております。今後、このようなことがないようにしたいと思っております。また村田委員さんから近距離移動モビリティのモデル実証実験のご紹介がありました。実はそのモデル事業が始まりましてから、市長への手紙が来まして、青海山団地の周辺の道が悪い、これまではそういったお手紙いただかなかったんですけれども、カートに乗って見たら本当に使いにくい、どうやって通って、どうやってしまむらに行くんだ、ヤマナカに行くんだとかですね、いろいろご指摘を受けましたが、その意見は土木課に行くので、土木課はあまり公共交通の視点がなく、そのまま私のところへあがってきたんですけれども、今こういう公共交通会議というのをやってるんで、わかってちゃんと回答しなくちゃいけないよって言ったところです。まさにそのようなご指摘を受けまして、大いに反省をいたしてお

ります。この地域公共交通ですね、今日ここにお集まりの皆様方、ステークホルダーの皆様方に本当にご協力を得ながら進めないと、どうにもできないというふうに考えておりますので、今後ともよろしくご指導ご協力をお願い申し上げまして、挨拶とさせていただきます。また今後ともよろしくお願い申し上げます。

市民生活部長

ありがとうございます。それでは以上をもちまして、第10回常滑市地域公共交通協議会を閉会させていただきます。本日はどうもありがとうございました。