

第 11 回常滑市地域公共交通協議会

開催結果

日 時 2024 年 10 月 30 日(水) 14 時 30 分～

場 所 常滑市役所 1 階会議室 F・G

出席委員 別添出席委員名簿を参照

1 協議事項

- (1) 【市民協働課】常滑市民の新半田病院への交通アクセスの整備について（資料 1）
- (2) 【観光戦略課】令和 7 年度 魅力体験シャトルバスについて（資料 2）
- (3) 【市民協働課】グルーン的位置付けの見直しについて（資料 3）
- (4) 【市民協働課】市内の公共交通の充実に向けた今後の取組について（資料 4）
 - ア グルーン運賃の有料化に向けた検討について
 - イ 交通空白地対策の検討について

2 報告事項

- (1) 【企画課】令和 6 年度 AI オンデマンド交通実証実験について（進捗状況の報告）（資料 5）
- (2) 【企画課】自動運転バスの実証実験について（中間報告）（資料 6）
- (3) 【市民協働課】コミュニティバス「グルーン」運行実績について（資料 7）

3 その他（事務連絡）

- (1) 【日本工営都市空間】
 - ・常滑市地域公共交通計画のモニタリング評価に必要なデータについて
- (2) 【愛知運輸支局】
 - ・地域公共交通シンポジウム in 中部
 - ・公共交通ってイイネ！フォトコンテスト

【質疑応答】

以上

議事録

開会

市民生活部長

定刻となりましたので、会議の方を始めさせて頂きたいと思います。

本日はご多忙の中お集まり頂きまして、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致します。

本日は委員の方は 21 名ご出席頂いております。サンレー交通の久保田様が若干遅れているということでございますが、21 名の委員さん、またその代理の方に出席をして頂いております。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 11 回常滑市地域公共交通協議会を開会させて頂きます。

今回の交通協議会は、市民協働課以外に議事の説明者として、常滑市企画課及び観光戦略課の担当者が出席しております。また、近隣市町から武豊町と美浜町の担当者の方にご出席して頂いております。なお、協議会の決議につきましては、委員のみで執り行なって頂きます。

それでは、はじめに開会にあたりまして、会長より挨拶をお願いします。

山田会長

本協議会の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、市政及び市の公共交通への取組にご協力頂きまして誠にありがとうございます。

本日は、市内の公共交通の充実に向けた取組につきまして、四つの協議事項を提出させて頂いております。

一つ目は、来年 4 月に開院します新半田病院へ通院等されます市民の方の移動手段を確保するための交通アクセス整備についてでございます。

二つ目は、令和 7 年度において実施予定の、愛知県国際展示場でのイベント等で空港島に訪れたり宿泊される方々にシャトルバスで市街地の方へ来て、飲食あるいは観光などをして頂きまして、まちの活性化につなげたいという思いの施策でございまして、どちらも常滑市地域公共交通計画に重点施策として位置付けているものでございます。

三つ目は、現在、ボートレースのファンバスとして運営いたしておりますグルーンの位置づけの見直しです。

四つ目は、少し先の時期に向けまして検討していくものとなりますが、グルーン運賃の有料化に向けた検討、及び市内の交通空白地対策の検討に向けてもご協議を頂きたいと存じます。

いずれも本市の公共交通計画の充実に向けて重要な取組でございますので、委員の皆様方のご意見を頂きながら、より良いものにして参りたいと考えておりますので、ぜひ忌憚のないご意見をお願い致します。

また、報告事項と致しまして、今年度実施しております AI オンデマンド交通や自動運転バスの実証実験などについてご説明をさせていただきますが、これらも今後の本市の公共交通にとっては、大変重要な取組でございますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

市民生活部長

それでは、これより議事の進行を座長にお願いしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

嶋田座長

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。

本日、第 11 回の協議会ということで、早くも 11 回数えますけども、今年度に入りましたは 2 回目となります。

本日も協議事項 4 件、報告事項 3 件、その他 2 件と盛りだくさんでございますので、早速議事の方を進めさせていただきます。座って失礼致します。

協議事項(1)【市民協働課】常滑市民の新半田病院への交通アクセスの整備について (資料1)

嶋田座長

では、まずお手元の次第をご覧くださいでしょうか。1 番目協議事項でございますが、先程申し上げたように4点ございまして、順番に参りたいと思います。

まず、「(1) 常滑市民の新半田病院への交通アクセスの整備について」ということで、事務局よりご説明をお願い致します。

事務局 伊藤

皆さんこんにちは。事務局の市民協働課の伊藤と申します。着席にて説明させていただきます。

資料1をご覧ください。協議事項1「常滑市民の新半田病院への交通アクセス整備について」説明させていただきます。

「1 趣旨」でございます。

令和7年4月に開院する知多半島総合医療センター（以下「新半田病院」といいます。）は、知多半島りんくう病院（以下「常滑市民病院」といいます。）と経営統合しまして、常滑市に近い位置に整備されることになります。

常滑市民が新半田病院に通院等する場合の移動手段としまして、自動車、バス、タクシー、自転車・バイク、徒歩等が考えられますが、新半田病院の位置では、徒歩や自転車、既存のバス路線の利用は難しい状況にあります。

そうしたことから、市として、常滑市民が新半田病院へ通院等で移動する手段の選択肢の一つとなる、新たな交通アクセス整備について検討するものでございます。

2 ページをご覧ください。

「2 新半田病院へのアクセスに係る現況と課題」についてご説明します。

1 点目として、新半田病院の常滑駅からの距離として 4.7 kmあり、徒歩や自転車で行くことは難しい点があります。

2 点目として新半田病院の位置は民間路線の知多バス半田常滑線から直線で 1.1 km、最寄りのバス停からは 2 km離れている点であります。

3 点目として現時点での市民の路線バス利用者見込みが1日あたり7.5人+ α ある点であります。+ α につきましては、今後の状況次第では、利用者が一定数増加することを推測するものでございます。

このことを含めて、常滑市民の新半田病院への通院等手段の一つとなる新たな交通アクセス整備の検討は必要と考えております。

3 ページをご覧ください。

「3 新半田病院への新たな交通アクセスの検討」として、以下の四つの案から適当なものを選定することとしました。

①「両病院を経由する知多バス路線新設案」。

②「半田・常滑線途中での新半田病院経由案」。

③「グルーンの新半田病院への延伸案」。

④「常滑市民病院・新半田病院間のシャトルバス新設案」でございます。

4 ページをご覧ください。

「①両病院を経由する知多バス路線新設案」でございます。図 4、太い赤色の帯、点線のところ、両病院を経由する常滑、半田間のルートを設置する案になります。この場合、新路線と、半田・常滑線で利用者が分散するおそれがあり、輸送量の低下、国の補助金が減少するおそれがございます。

「②半田・常滑線途中での新半田病院経由案」でございます。現行から路線距離が約 4.5km 延び、所要時間が約 10 分増えるため、利用者が減少するおそれあり、輸送量の低下につながり、国の補助金が減少するおそれもございます。

また、①、②両案ともに、ルートの設定やバス停の設置には各種の制約がございまして、調整等に多くの時間とコストがかかってまいります。

5 ページをご覧ください。

①と②のまとめになります。下の囲み、①、②の案ともに、ルート設定やバス停設置の調整等に時間とコストがかかり、令和 7 年 4 月の運行開始には間に合わないおそれがございます。また、「1 日あたりの輸送量の低下」などにより、国の補助金がもらえない場合があります。路線維持が困難となるおそれがございます。こうしたことから、①、②の案ともに今回の検討の選択肢から外すことと致しました。

6 ページをご覧ください。

「③グルーンの新半田病院への延伸案」でございます。常滑中部・市役所線を新半田病院まで延伸する案でございまして、常滑駅からの乗り換えは不要でございますが、北部地域からは、乗り換える必要がございます。

また、路線全体のダイヤに影響するため、常滑北部・市役所線との乗り継ぎを考慮したダイヤ設定が困難でございます。下の図 6 は運行ルート案でございます。EV バスでは、高架下通過ルートが通行不可となり迂回の必要があり、所要時間が長くなります。

7 ページをご覧ください。

グルーンの新半田病院への延伸案における運行ダイヤ案でございます。右側の現行ダイヤから左側のように 6 台運行のままですと 8 時、9 時、11 時台が減便となります。減便する現行の 6 台で運行するケース 1 に加えて、車両を 1 台追加して、7 台で運行するケース 2 も検討することと致しました。下の運行概要案は表に二つのケースについて整理したものでございます。現行の 6 台から 1 台増加し、7 台運行とすることにより、現行の便数は維持できますが、運行経費は 2 千万円以上増額する見込みでございます。

8 ページをご覧ください。

先ほどのケース 1（6 台運行）とケース 2（7 台運行）のまとめでございます。「便数」につきましては、ケース 1 の場合は、病院への移動需要が多い午前中に減便となり、利便性が低下します。ケース 2 の場合は、現行便数を維持できるので、利便性も維持出来ます。このように、利便性が低下するため、ケース 1 については、検討の選択肢から外すこととしました。

9 ページをご覧ください。

「④常滑市民病院・新半田病院間のシャトルバス新設案」でございます。シャトルバス（ジャンボタクシーサイズ）で、常滑市民病院と新半田病院をつなぐルートの新設し運行する案になりまして、グリーンから、常滑市民病院での乗り換えが必要ではございますが、乗り換えを考慮した柔軟なダイヤ設定が可能でして、常滑駅、常滑市民病院間が約 10 分、常滑市民病院から新半田病院間が、下の「図 7 の運行ルート案」青色の点線のシャトルバス新設ルートで約 10 分となります。ジャンボタクシーは 9 人乗りで、現時点での利用見込み、1 日あたり 7.5 人 + α からは適当なサイズと言えます。

10 ページをご覧ください。

「運行概要案」でございますが、「所要時間」は片道約 10 分、「運行時間帯」は 8 時から 14 時の間とし、休診日は運休と致します。「使用車両」は 9 人乗りジャンボタクシー 1 台、「運行経費」は約 1,680 万円です。グリーン延伸案より安い経費での運行が可能です。また、「運賃」は当面無料とし、今後のグリーン運賃有料化の検討状況に合わせて検討するものと致します。「運行ダイヤ案」でございますが、下の表の通りです。グリーンとの乗り換えを考慮した柔軟なダイヤ設定が可能と考えております。グリーンとの乗り換える待ち時間は、5 分から 15 分程度となっています。

11 ページをご覧ください。

「グリーン延伸案（7 台運行）とシャトルバス新設案の比較と評価」についてまとめた表になります。シャトルバス新設案は、所要時間、柔軟なダイヤ設定、車両サイズ、運行経費などの面で評価が高く、総合的にも評価が高くなっており、新たな交通アクセスは、シャトルバスの新設案が適当であるとして、令和 7 年 4 月の運行開始、試験運行に向けて準備を進めたいと考えております。

12 ページをご覧ください。

「運行開始後のシャトルバスの取扱いについて」でございます。運行開始後のシャトルバスの取扱いは、以下の流れにより最適な運行方法を検討し、実施したいと考えております。

【現時点での課題】として、二つ考えられまして、「今後の診療機能の分化等により利用動向は未知数」であり、また、「9 人乗りシャトルバスと現在のダイヤ案による運行方法が最適であるかどうかは不透明」でございます。【運行開始後の取扱い】としては、「令和 7 年度には、試験運行として実施」致しまして、試験運行期間中に、利用状況、利用者のご意見を調査、把握しまして、利用状況やニーズの分析を行い、それらを踏まえまして、最適な運行方法のあり方を検討して行き、令和 8 年度以降については、あり方の検討結果を踏まえた最適な運行方法で実施したいと考えております。

以上で「常滑市民の新半田病院への交通アクセス整備について」の説明を終わらせて頂きます。

嶋田座長

ありがとうございました。それでは、ただ今の件で何かご意見・ご質問ございましたらお願い致します。いかがでしょうか。

谷地委員

新半田病院へ半田市民のアクセスについては、半田市はどう考えているのでしょうか。

事務局 伊藤

お答えさせていただきます。半田市として、最寄り駅から新半田病院のアクセスを半田市の方で考えられるということでございます。

谷地委員

なぜこんなことをお聞きしたかと言いますと、今現在、今の半田病院へ半田市民が行く公共交通にグリーンに似たバスがありますが、全て有料です。ただではありません。本当に安い金額です。

にもかかわらず、常滑側がなぜ無料にするのか。それを僕は理解出来ない。試験期間ということでおそらく無料にされると思いますが、全くグリーンとは別の路線なので、その点については、最初から金額を検討するとか、有料という考えがあってもいいのではないのでしょうか。いかがでしょうか。

事務局 伊藤

お答えさせていただきます。グリーンとはまた別の物ということで、こちらのシャトルバスについては、当初から有料化をしてはどうかという趣旨のご質問だと思います。

その点も踏まえまして、まずは有料化のあり方、運行のあり方を、後の議題でもございますが、まずはその協議をさせて頂きまして進めていきたいと、有料化については考えております。

そのため、ご説明させて頂いた通り、当初の試験運行につきましては、無料で行わせて頂きまして、有料化の検討については、グリーンの有料化に併せて検討を進めていきたいというのが事務局の考えでございます。

嶋田座長

これは一応、ワーキングというか、部会で検討されたんですよね。

事務局 伊藤

そうです。

嶋田座長

その時は、どういう意見が出ましたでしょうか。

事務局 伊藤

その時も、谷地さんにご意見を頂きまして、それを踏まえて、グリーンと合わせて検討させて頂きたい。

嶋田座長

部会でも地域の方も入られているのですか。

事務局 伊藤

はい。利用者代表の方も入られています。

嶋田座長

分かりました。

試験的にやってみるということですね。

ちなみに、予測の 1 日 7.5 人。けして需要が多くありませんが、この方達というのは、どういう方ですか。どんな人が移動するわけですか。

事務局 伊藤

7.5 人の算出根拠でございますが、こちらについては、資料 2 ページの左下でございます。

常滑市民の半田病院患者実績については、月約 1,000 人でございます。そちらについては、令和 5 年度の調査結果になります。

こちらに対して、路線バス利用割合については約 15%。こちらについては、半田病院が実施したアンケートの結果でございます。

それを踏まえまして、路線バスの利用見込みは $1,000 \text{ 人} \div 20 \text{ 日} \times 0.15$ という形で、1 日当たり 7.5 人と算出させて頂いております。

嶋田座長

常滑市民病院から半田病院ということで考えると、どういう人が移動されるのでしょうか。

最初から半田病院の利用実績はこれで分かりますが、このシャトルというのは、常滑市民病院からのシャトルになりますよね。

山田会長

私からお答えします。病院を統合する背景からご説明しないとなかなか分かっていただけないと思いますのでお話ししますが、半田病院さんは 6・7 年前、今あるところで建替えをしようと思ってらっしゃいました。

ですが、市内でそれに反対するような声がかかなり出て、それで他に場所があるかとずっと探していたら、常滑との市境まで来てしまった。

そうすると、車で5分・10分のところですよ。常滑市民病院を作る時には、今の距離感でありましたので、常滑市民の方は、常滑市民病院をかなり利用されるだろうと。今7人とありましたが、7人というのは、今、半田病院に常滑から行っていらっしゃる方が、毎日7人いるということです。

それで、中くらいの大きな病院と、中くらいの小さな病院です。これが同じような診療機能を持って、デスマッチみたいにやり始めたら、これはあまり効率的ではないぞということで、半田市さんの方から経営を統合して医療調整をしませんかという申出があり、かなり常滑市で議論がありましたが、その話に乗りましょうということになりました。

そのため、開院の時点では、半田病院と常滑市民病院ともに、医療機能が今と変わりなく始めますが、今後、おそらく急性期や高齢医療の機能は、新半田病院の方に移っていく可能性があります。

それで統合を決めたのは、常滑市が半田市さんと協議をしてそういうことになったので、市民の方々としては、どうして常滑市民病院で今のような、あるいは今よりもっと充実した医療が出来ないのかとおっしゃると思います。

そういうことがあり、両市の都合で統合したので、市民の方々は、今はグリーンで、タダで色々なところからのアクセスが常滑市民病院にあります。ですが、その医療機能がある程度、将来的に新半田病院の方に移っていくということを考えると、その間のアクセスを用意しなければいけないのではないのかというのが市の考えです。

今、病院間のシャトルなので、病院間で移動があるのではないかとこのように捉えられると思いますが、病院間での移動というのは、例えば、常滑りんくう病院に行った結果、あなたはここでは見られないので、新半田病院の方へ行って下さいというのは、ほとんどありえないと思います。

ということは、常滑市内から新半田病院へ行くアクセスを何とか確保したいと思い、最初は常滑駅と新半田病院という案を考えました。そうすると、今のグリーンの北部線の終点が常滑市民病院になります。そうすると、北の方はどうするのかと話になり、南の方、北の方、中央部の方のグリーンが一番つながっているのがここです。

そのため、ここから乗り換えて頂いて、新半田病院までのアクセスを作ろうという案になりました。

事前に議会などでお話しますと、一部の議員さんは、「常滑駅から出した方がいいのでは」「北の人は名鉄に乗ってくるよ」という話もありましたが、とにかくこれでやってみましょうということです。

+αというのは、医療調整を行われて、常滑市民病院が開院の時点から、一部常滑市民病院から今ある機能を新半田病院に持っていくものがあります。そういうものを含めて、あるいは、同じ診療機能があるなら、大きな新半田病院に直接行った方がいいという方が出てくるだろうというのが+αということです。

何で試行しようとしているかということ、本当にこれでご利用があるかどうかということも、やってみないと分からないので、もし無ければ、そういう便はやめていくとか、常滑駅から出した方がいいよということになれば、今度グリーンの北部線の路線を見直しながら、

常滑駅を始発にするというようなこともありますので、とりあえずこのやり方で運行させて頂いて、利用状況を見て、また考えたいというような案でございます。

嶋田座長

ありがとうございます。

金森委員

知多乗合の金森でございます。グルーンの運行・受託させて頂いている立場と、それから市内で路線バスを運営している立場から少し意見を出させて頂きたいと思います。

まず、グルーンに関してですが、運行時間が朝から夜遅くまであります。実は 1 台のバスと複数人の運転手で、マイカーを活用して常滑市内で運転手を交代させながら、やっています。

そういった形で運行を実現しておりますので、交代乗務員を活用して、新シャトルバスの方に充てるということが、先程言われたように、やってみないと需要がどのようになるのか。あるいは、診療科の分割でどのようになるか分かりませんので、そういったことも一旦やってみられた上で、一緒にやって頂ければなと思っています。

それから、もう 1 点でございます。

私共の路線の評価をさせて頂いていると思いますが、5 ページの路線維持が困難になるおそれというようなところがございまして、これに対して折角ですので少しお時間お借りしてお話申し上げたいと思います。

大型二種の免許証所持者が全国で何人いるかということですが、今 78 万人です。この中で 65 歳以上が 36 万人ということは、半数近くが既に年金をもらってという方になっています。

バスの運転手に限って申し上げますと、2019 年に 13 万 2 千人。これが、2022 年コロナがあけたところで 10 万 8 千人ということで、実に 2 割減少しております。弊社もだいたい同じような傾向で運転手不足で悩んでおります。

大阪では廃業されたバス事業者、あるいは黒字路線だけでも路線を廃止・減便せざるを得ないというのが、私共の業界のスタンダードになっております。

そのため、需要があるところに大型バスという貴重な運転手を投入すべきであって、逆に薄いところでは路線を減少せざるを得ない。他の手段への転換を検討せざるを得ないというのが今の実情でございます。高齢化の進展にありました、交通空白の課題もございます。

そんな中で、5 ページの路線の維持が困難と半田・常滑線の話が出ましたが、半田・常滑線というのは、実は青息吐息でございます。補助金が貰えたから、収支があっているのかというと、そうでもないです。毎年何千万単位で赤字を出しています。国交省から今年も頂いてますが、実は昨年度まで頂いていた県の補助はカットされました。要件を満たさない。もう路線バスとして走る価値がないぞということでカットされています。そういうことで、今少ない運転手を何とか時間外でお願いしながら路線を維持しているので、けし

て延伸するから路線維持が困難になるというような状況ではないというようなご理解を、皆様にして頂きたいと思います。

そして、一つ。先程もやってみないと分からないというご発言もございましたが、バスの価値は何なのかということを、ぜひ皆さんにもご理解頂きたい。というのは、高齢者、診療科にかかるような患者さんという方がご利用客でございますので、乗り換えのハードルというのは相当高いと思っております。出来ることなら直通で行けるようなご検討を今後して頂けたらと思います。

事務局 伊藤

2点あったと思います。1点目については、現在グリーンで運行して頂いている運転手さんについては、社用車を活用して運転手を交代して頂いているということで、帰りの足として有効か、そういったことが出来ないかというご提案だったと思います。

路線を延ばすことの経費は、車両サイズというものもございますので、今回説明させて頂いた試験的な試験運行の中で、評価またはご意見を頂きながら、今後の運行方法、また契約方法など、運転手をどう活用して上手く運用していくのかというところも検討していきたいと思いますので、よろしくお願い致します。

山田会長

確かに病院に来られる方は乗り換えが少ない方がいいに決まっていますが、実態を見てみると、グリーンに乗って常滑市民病院に来られる方は、それなりに動ける方です。大変な方はタクシーさんをお願いせざるを得ないだろうというのが実態でございます。

嶋田座長

他にご意見・ご質問いかがでしょうか。

夫馬委員

名古屋鉄道の夫馬でございます。よろしくお願い致します。

鉄道に関係ない話になってしまいますが、先程から1日当たり7.5人ですから、積み残しはめったにないという話ですが、万が一、9人を始発で乗車されて、まだ1,2名残っていた場合の続行便というのは、案の中にあるのでしょうかという確認だけさせて下さい。

事務局 伊藤

積み残し対策だと思いますが、現時点で、その部分については決まっておられません。

ただ、積み残しが発生した場合、常時発生する場合は多い時は、便数を増やすとか、そういった検討になってくると思います。今7.5人とお示しさせて頂いているのは、1日当たりという数字になります。診療時間に集中すると思いますが、全員がその時間にというわけではないので、ある程度分散するのではないかというのが、今の考えでございます。

嶋田座長

リスクを考えておく必要があるとそういうご意見だと思います。他にいかがでしょうか。

村田委員

青海ボランティア隊の村田です。説明ありがとうございます。試験運行ということですので、今後これから検討されると思いますが、どのようにユーザーさんを評価していくのかという所は、現状お考えの範囲で結構ですが、お答え頂けますでしょうか。

事務局 伊藤

現時点で考えておりますアンケートの調査の方法については、利用者全員に対して調査を行っていきたいと考えております。

方法については、運行事業者との契約が関係しますが、タブレット等によって運転手さんに聴取して頂く形の方がスムーズかなと考えております。

確認する内容として、どこの地域の方が使われているのか、ということは非常に重要なことだと思います。また、利用者の年齢層も把握したいと考えております。また、通院目的の方、お見舞いの方、病院に行く方の利用など目的も様々あると思いますので、目的についても確認していきたいと考えております。

村田委員

ありがとうございます。分科会でも意見させていただきましたが、青海ボランティア隊でも乗車の際に全数調査をしまして、Google の無料のものを使いながら、シニアでもやれるような、止まって安全に出来るような形のアンケートもありますので、ぜひ見に来て頂きまして、効率よくやれるような形で、なるべく精度の高いデータを集約して、協議会で報告をしてほしいです。それでどうやって補正していくのかということは、1 年は実証実験期間がありますが、場合によってはそれを待たずして判断しないといけなことが出てくるかと思うので、その中で柔軟にやって頂ければいいかなと思います。一応確認でした。

嶋田座長

村田委員もご協力の程よろしく申し上げます。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

試験運行はどれくらいの期間ですか。1 年間という感じですか。

事務局 伊藤

現時点では 1 年間試験運行をさせて頂いて、令和 8 年以降の運行方法については、7 年度中に協議を並行して進めさせて頂きたいと考えております。

嶋田座長

なるべくスピーディーにやれたらと思います。税金を使いますので。よろしくお願いします。

後は、病院側のフォローは無いのですか。例えば、東海市は西知多病院がシャトルを動かしています。病院側は、今回何もしないのですか。

事務局 伊藤

病院側として、病院間を並走するような形で何かを行うということは聞いておりません。

嶋田座長

駅とのシャトルとかも、そういうのも全く出ていないですか。

事務局 伊藤

出ていない状況です。

嶋田座長

分かりました。公共交通側で何とか頑張りたいと思います。

他にどうでしょうか。いかがでしょうか。

久保田委員

サンレー交通の久保田です。怪しい病気ではないですが、少し咳がありますので、マスクで失礼させていただきます。何か皆様にご迷惑をおかけするような症状ではないことだけは確認しております。

先程の積み残しの件で、9人乗り切れなかった話も出ていたと思います。これは入札の仕様書次第になると思いますが、タクシー会社で運行すると思います。もし積み切れなかった場合は、代車でタクシーを出すという条件をつけておけば、全く問題ないのではないのかと思いました。

嶋田座長

その通りだと思います。仕様書の方で反映して頂ければ。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

非常に不透明なところも多いですが、試験運行をしてみるということで結論としたいと思いますが、採決を取らせて頂きたいと思います。

「常滑市民の新半田病院への交通アクセス整備」の提案につきまして、承認することにご異議ありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

－ 異議なし －

では、ご承認頂いたとしたいと思います。事務局は本案に沿って進めて頂けたらと思います。よろしくお願い致します。

（２）【観光戦略課】令和７年度 魅力体験シャトルバスについて（資料２）

嶋田座長

では、次の議題に参りたいと思います。協議事項２番目でございます。「令和７年度 魅力体験シャトルバスについて」ということで、事務局より説明の方をお願い致します。

観光戦略課 升本

観光戦略課の升本と申します。ピンク色の資料２という資料についてご説明致します。座ってご説明の方をさせていただきます。

タイトル「空港島～市街地シャトルバスの 2025 年度の定期運行化について」。

まず、「1 地域の現状」。

コロナ禍の収束に伴いまして、中部国際空港セントレアさんや愛知県国際展示場 Aichi Sky Expo さんを中心に、常滑市を訪れる人流が回復しております。

特に今年度は、日本ガイシホール（旧レインボーホール）が、改修工事で休館していることもありまして、愛知県国際展示場さんの方で非常に多くのイベントが開催されています。

一方で、常滑市には愛知県国際展示場の後背地、つまり展示場があるまちとしての課題があり、このような地域活性化の機会を取り込めきれていないのが現状でございます。

まず、地元エリアとしての課題です。

常滑市の活性化やさらなる来訪者の誘客のため、市街地側が持つ魅力的な地域資源を活かして、広く地域に波及させることが重要です。初めて来訪する人でも、空港島と市街地を気軽に簡単に移動できる「足」が必要になります。

そして、交通事業者様の課題です。

コロナ禍や「2024 年問題」の影響で、人手不足が深刻と伺っております。タクシーは、鉄道やバスでは対応できない移動需要に応える公共交通でいらっしゃるんですが、一部時間帯で需要が急に多くなりすぎるなど、供給不足が生じており、住民の生活移動でも利用者の希望に応じられない場面があると伺っています。

そして、宿泊事業者さんの課題です。

空港島では夜遅くまで営業している飲食店が少なく、宿泊された方がいわゆる「夕食難民」。晩御飯を食べる店が見つからないという状況となっております。

市街地に多くの飲食店がありながら、コンビニエンスストアで食事を済ますというケースも発生しまして、いらっしゃる来訪者の満足度が低下につながっている状況でございます。

右下の図について、ご説明させていただきます。

今、上げたような課題を解決すれば、地域の課題を乗り越えて、イベントを軸に「新規需要の創出」、新しい需要の創出が出来、「潜在需要の発現」、今まで現れていなかった需要が現すことが出来まして、活性化の好循環を生み出すことが出来ます。

下の図で紹介します。常滑市を来訪された方が、簡単に移動出来て、飲食に便利だなということになりましたら、常滑の魅力を体験することが出来まして、来訪者の方の満足度

がアップする。そして、また常滑に来たいとなり、さらに常滑市に来てくれるというような好循環が実現出来ます。

そのことによって、下の図ですね、地域の活性化、イベント誘致がしやすくなり、さらなる来訪者が増加するという好循環につながると考えております。

2 ページ目に参ります。

これまでの取組を紹介させていただきます。

常滑市ではこれまでも、空港島を訪れる多くの方を市街地に取り込むことに取り組んできました。2023 年度、24 年度には、ビジネス展示会など来訪者が多い日を中心に、イベントの主催者、出展者、来場者に市街地を訪れてもらうように、運賃無料の空港島から市街地を結ぶシャトルバス「TOKONAME 魅力体験シャトルバス」の実証運行を実施しています。

左側が 2023 年度の結果になります。

10 月～3 月のイベントで、12 日間走らせて頂きました。マイクロバス 2 台を運行させて頂きました。2023 年度は 10 時～24 時の間に、概ね 30 分間隔で運行しておりました。23 年度は、昼間は陶磁器会館ややきもの散歩道を回るコース、17 時以降はやきもの散歩道を回らずに、代わりに常滑駅を回るというコースで運行を実証しました。1 周約 40 分のコースでしたが、利用実績としては、1 便 5.6 人の実績がありました。

そして、移って右側ですが、24 年度は 9 月の学生フォーミュラというイベントで一つ実証したことだけしかまとめられていないのですが、コースを変更して運行しました。運行時間は 9 時 30 分～23 時で、昼間も常滑駅へ回るコースです。そして、17 時以降は陶磁器会館を飛ばすルートで運行しています。23 年度より一つバス停が増えた形になります。1 周約 50 分のコースで、こちらは今のところ 1 便当たり 9.3 人の実績があったという結果になっています。

3 ページ目について、ご説明させていただきます。

ここまでの実証運行の結果について、利用状況から出る 1 便当たりの平均の利用者数は 1 桁ということでやや少ないですが、ピークでは 20 人以上が利用する便。1 便がぐるっと回って、乗っている数で計算すると、最大 40 人乗った便もありました。

イベントの規模・来場者や内容、時間帯により利用者数が大きく増減している結果になっています。特にコンサートなど一気に人が動くイベントや、空港島の連絡橋や市街地が渋滞するイベントなどは、それぞれ対策が必要になります。

また、利用者の声を聞きますと、アンケートの結果から、次のような声もありまして、市街地への移動需要の創出などの効果がありました。「空港島から市街地に出かけるきっかけになったよ、このバスが」という声もありました。そして、「いつも空港島のホテルに宿泊するけれども、コンビニしか飯場を見つけないことが出来なくて困っていた。市街地に移動できるのは魅力的だ」という声もありました。

そして、宿泊事業者さん、展示場の関係者さんの声としましては、定期的な運行を期待する声もありました。

シャトルバスがあることで、イベント会場として、日本中の展示場の中から、この展示場を選んでもらう「優位性」としてアピールできる。また、定期的に運行することが出来れば、それを前提にした周遊策や集客策の立案も可能になるという声もありました。

以上までが結果を踏まえまして、(3)です。

利用者の声から、空港島から市街地に移動する新規需要の創出や、夕食の課題解決などの効果が確認出来ました。関係者からも、定期的な運行をすることで、イベント誘致の促進や新たなプランの開発なども期待されています。

一方で、便によって利用者が大きく増減しており、利用者が少ない便も含めてバスを運行することは、地域のバス運転手さん確保の面で望ましくないのではないかと。そして、無料での定期運行は、利用者や関係者さんにとって、短期的にはプラスですが、既存の公共交通事業者様の利用者が減少すれば、かえって地域全体の公共交通が縮小する事態を招く危険もあります。

以上のことをおきまして、①新たな移動需要を創出したり、今まで潜在化していた移動需要を発現させたりし、地域活性化の好循環を生み出すため、無料のシャトルバスの定期運行を実施したいと考えております。

ただし、地域全体の公共交通に影響が及ばないよう、交通事業者様と課題や実情、運行方法などをしっかり協議を行った上で実施したいと考えております。

そして、ここからは様々な検討を中心になって活動しました、企画課の森の方からご説明します。

企画課 森

企画課の森でございます。昨年度から交通会議の事務局として大変お世話になっておりました。改めまして、この実証運行を踏まえた後の検討をつきましては、私の方からご説明させていただきます。着座にて失礼させていただきます。

資料ページ番号4ページでございます。

今、升本の方が説明したところを、繰り返しにはなりますが、整理しております。

最初の方でご説明した通り、地元の方の課題、交通事業者様の課題、宿泊事業者様の課題、という言葉がそれぞれございます。そういった課題を、多少横着にもひっくるめて解決という形でそこに効果がないかということで、シャトルバスの定期運行化というのを提案しているところでございます。

そこで何を狙っていくかというところでございまして、まず一つ目は、空港島と市街地を一つに結びつけて、新たな移動需要を、空港、市街地まで足を延ばそう、市街地に行ってみよう、そういった移動をとにかく増やしていく。イベントを軸とした経済効果というのを、空港島の中だけではなく、以前から常滑市内の方に観光資源がたくさんございますので、そういったところに波及させていくことが狙い目でございます。

また、移動ニーズが多い地域への経済波及効果が期待できるということで、空港島～市街地、ここは橋を必ず越えなければいけない。移動のルートとしては、そこに1本に束ねることが出来るものですから、そういうところを輸送力があるシャトルバスで運んでしま

って、一方で、住民の移動でも行きたい時間帯、出かけたい時間帯が重なりがちです。また、長距離民。私は名古屋まで行きたいわ、という観光の方もいらっしゃるとお聞きします。そういった個々の移動需要をタクシーの力をフルに活かせるように、分担することを狙っていきたいと考えております。

また、シャトルバスを運行することによって、シャトルバスとタクシーのそれぞれの長所がございます。バスの方は輸送量というものがあります。タクシーは、細やかな移動需要を取り込み、回遊することが出来る。

そういった移動と交通サービスの「需要と供給」を、このバスによって上手く調整することが出来れば、今、この三者それぞれが持つ課題間を上手く整えて、国際展示場の後背地として、地域の課題解消、さらには活性化というものを狙っていきたいということで提案させて頂いているものでございます。

5 ページを見て頂きまして、来年「2025 年 4 月からの空港島～市街地シャトルバスの定期運行について」でございます。

まず、「定期運行の実施」でございますが、実証運行を行いました結果から、新たな移動需要の創出。また、愛知県国際展示場を抱える等の後背地として、より魅力的な地域として、魅力を高めることに効果が見込まれると考えております。

また、こちらは定期運行化によって、認知・定着というのは当然に起こって参ります。

特に観光の方。我々が事前に情報をアプローチする「タビマエ」というところでございますが、そこへの情報発信というのは、非常になかなか難しいところでございますが、定期的に行うことにより、予め常滑市を訪れる前に、あそこに行ってみよう、ここにも行ってみよう、ここでご飯を食べよう、というような計画をいらっしゃる方に立てて頂けるようになり、より大きな周遊効果、活性化、移動の増加、そういったものが生まれると思っております。

また、今残念ながら、インターネットで「Aichi Sky Expo」と検索すると、関連ワードで「暇つぶし」や「何もない」など、そういったものがどうしても出てきております。

まだまだ認知も定まっておりますませんが、こういったところを、シャトルバスを使って、Sky Expo を、「時間が足りない」などそういう検索ワードが出てくるような地域にすることで、全国でコンサートがあっても、Sky Expo の会場を選ぼうなど、コンサート以外も楽しかった、美味しかった、楽しいまちだった、素敵だった。そういうリピーターを増やしていきたい。

さらに、名古屋に泊って Sky Expo に来るのではなくて、常滑は楽しいので、常滑に泊まって、常滑を堪能して、Sky Expo も楽しむ。そういった滞在・宿泊期間を延ばしていく。こういった宿泊先の計画を、常滑の方に振り向ける。また、知多半島の方に振り向ける、といった効果があると考えております。

矢印の下の方に向かいまして、こうしたことで、空港島～市街地シャトルバスというのが、地域活性化の好循環を生み出していくものだと考えております。

財源としましては、来年 1 月より市内で宿泊されます方々から、1 泊お一人 200 円。宿泊税というものを徴収させていただきます。こちらを財源と致しまして、お泊り頂いた方を中心に、毎日ご利用頂ける環境を作りたいと考えております。

ただし、イベントの有無。全くイベントが行われない日もございます。また、曜日。平日・土日によって需要が大きく異なりますので、まずはひとまず今年度やったこれまでの実証運行のダイヤやルートをベースとして運行を行いながら、今後、実質ご負担を頂いている宿泊される方々のニーズというものをしっかり拾って、見直す検討が必要だと考えております。

また、これは一番重要だと思っておりますが、実施に当たっては、ご利用の交通機関というものが出来てしまうことでございます。

まずは、地域の公共交通の全体の影響が出ないことが大前提だと思いますので、交通事業者の皆様と一緒に、どのような運行体制や車両サイズなら影響が少ないのか。または、相乗効果が得られるのか。

そういったことをしっかり合意した上で、実施したいと考えております。

従いまして、下の赤枠でございますが、今回の地域交通協議会で、この運行・実施体制の案を含めてご協議頂きまして、今後、市が取組を続けていきたいという方針を、ぜひご承認を頂ければと思い、議題として出させて頂いております。

6 ページご覧頂けますでしょうか。

「定期運行の案」でございます。実施期間は、2025 年 4 月～2026 年 3 月（毎日）でございます。1 年間毎日でございます。

車両でございますが、需要の予測をある程度した上で、ワゴン車、ジャンボタクシーやマイクロバスを併用して運行する想定でおります。

後ろの方に参考資料がありますが、私共がこれまでの実績を積み上げて計算しますと、だいたい 75%くらいが、ワゴン車の定員で十分。8 人以下。助手席に乗らなくて、後ろだけで 8 人乗れる利用状況でした。

そこに、毎日 24 人。補助席込みの 27 人のマイクロバスを全部充ててしまうというのは、先程、金森委員からありましたように、地域の大型二種の方の人材をしっかり確保していく上でも非効率というか、非常にムダが出てしまうということがありますので、サイズを調整しまして、バランスと供給を調整してやりたいと考えております。

時間帯につきましては、今年度の実証運行、9 時 30 分～23 時の夜の 11 時までやっておりますが、ここを MAX としまして、もう少し詰めていく必要があります。今年度の実証の中で、需要が多い時間帯、少ない時間帯が見えてくると思いますので、もう少し細かく見ていきたいと思っております。

ダイヤ・便数につきましても、現在 30 分、または 60 分をベースに間隔でやっておりますが、ここももう少し少なくとも十分ではないか。もっと集中的にやった方がいいのではないかという時間帯もあるかと思っておりますので、ここも合わせて調整したいと思っております。

ルートにつきましては、下の地図でご覧頂けます。

ピンクの丸のところに停留所を置いております。実際には少し丸が大きいですが、愛知県国際展示場。空港連絡通路下というのは、空港のターミナルビルへの連絡通路でございます。

空港島にはホテル群があり、この辺りは東横インさん、コンフォートホテルさん、フォーポイントバイシェラトンさん、三つのホテルが固まって立地しておりますので、その真ん中の橋を渡りまして、りんくう常滑駅、また周辺にJホテルさん、イオンモール常滑。ここがまとまっておりますので、このどこか。

また、常滑駅は、常滑駅とさらに周辺のスプリングサニーホテルさんや、ルートインさん。こういった大きなホテルがございます。陶磁器会館については、今年度同様日中のみですが、観光拠点としてご案内したいと考えております。

運賃につきましては、無料で運行する予定でございます。

7 ページでございます。

「定期運行の実施体制」につきまして、こちらで説明させて頂きたいと思えます。

こちらにつきましては、事前に関係の交通事業者様にも色々ご意見頂きながら、どうでしょうかというふうにまとめさせて頂きました。

まず、車両につきましては、原則市の方で所有、またはリースをする考えでございます。

というのも、こういった観光地の魅力を分かりやすく常滑に来たんだというものを伝える上で、ラッピングをしていくというのが、非常に効果が高いのではないかと。というのがあり、ラッピングをして頂くことも含めてやっていくと。まずは市が持つ形の方が、比較的スムーズではないかという考えでございます。

この 2 台の車両を、地域の交通事業者さんに共同体というものを組んで頂けないかと考えております。

これは後半で説明させて頂きますが、事業の規模というのが、非常に大きいものでございます。今年度の 1 日通してマイクロバス 2 台を走らせておりますので、ドライバーさん 4 人くらい常時確保が必要な事業でございます。

昨今の交通事業者様の人手の問題や、また、仮にこれを 1 社さんで、一つの会社さんで受けて頂いた時に、1 年契約の中で毎回運転手さんを確保しなければならないというのは、非常になかなか難しさがあるのではないかと。思っております、こういった各交通事業者の皆様はタッグを組んで頂いて、運行を支えて頂く形というのを考えさせて頂きました。

こちらは検討中の部分がありますが、予めどの時間帯も 15 人乗るような、20 人も乗るような場合は、マイクロバスとワゴン車を走らせつつ、ワゴン車の後ろにジャンボタクシーさんを追加させて頂く形で、需給調整をしたいと考えております。

説明の部分に移りますが、現在の実証運行というのは、あくまでもイベントを行われている日に限った結果でございます。

そもそものイベント自体の集客にかなり違いがございます。たくさんいらっしゃるイベントもあれば、残念ながら 1 日数千人規模にとどまるものもございます。そこに利用者が依存する部分がございます。

また、主催者さんによっては、シャトルバスを PR される方もいらっしゃいますし、なかなか我々が接点を持たない主催者様もいらっしゃいますので、そういった PR の結果が関係しています。

さらに、今、常滑市の観光施策としまして、市街地で飲み歩いて頂いた方にクーポンをお配りしています。そういったもので、誘導しているところもあります。様々要因で、利用者数が増えるというのは、それだけ確認出来ているところでございます。

ただし、イベントが無い日や平日のデータというのは、我々現在把握しておりません。

そのため、現時点で定期運行化した場合の利用者数を、正確に予測を立てることが難しいと考えております。

そこで、需要と供給を上手くバランスを取る上でも、ワゴン車とマイクロバスを活用します。地域の交通事業者様に車両管理や運転を委託させて頂いて、毎日運行したいと考えております。

イベント内容や来場者数によって、ワゴン車便の定員を超えてしまうような場合は、宿泊税という形でご負担頂いているので、増車便の設定も検討したいと思っております。

共同体に運行をお願いするメリットとしましては、事業規模が大変大きいものでございます。一方で、例えば入札になったりすると、事業者の決定から運行開始までの期間が大変短く、1 社で受注した場合の運転手や車両の確保が難しくなります。これを皆様にタッグを組んで頂いて、総力を上げて運行して頂きたいと考えての体制でございます。

ページ捲って頂いた 8 ページ目、9 ページ目、10 ページ目につきましては、現在の実証運行の参考資料でございます。

集計の部分もでございますので、若干誤差があるかもしれませんが、概ねの傾向としまして、把握しております。

1 便当たりの平均利用者は少ないものもございますが、便によっては非常に利用の多い便もあります。

イベントの来場者に引っ張られています。イベントのお客さんが少なければ利用者も少ないという現象も起きております。もっとも利用者が多かった 11 月 18 日は 308 人に対し、利用者が少なかった 3 月 13 日は 37 人ということで、イベント次第というところがございました。

9 ページが、先程、升本が言いましたが、学生フォーミュラで 2 日間実施致しました。

こちらの日中は 1 便 5.3 人。夜にかけて 14.8 人でした。

この学生フォーミュラというイベントは、大学生がフォーミュラカーを 1 年かけて組み上げて、走行性能を競う大会でございますが、大学生なので気軽に乗って遊んでくれるかな、常滑に来てくれるかなと見込んでいたのですが、大会の前半は、皆さん作業に没頭していて、展示場やホテルから出ない。そういうことがありまして、日中の利用が無かった。

一方で、主催者の方が、予め参加者に向けて情報発信して頂いておりました。学生さんだけで 300 人くらいいらっしゃるの、そういった方々が 5 泊するイベントでしたので、夕食の課題というのは、事前に主催者さんもあり懸念されていたところがありましたの

で、主催者様から情報発信して頂いたところ、特に大会の終了にかけての利用が増えていたと考えております。

最後が、昨年度・今年度の実証運行の各便の拾い上げた数字でございます。オレンジ色に塗っている部分が延べ人数ではありますが、9 人を超えています。少しワゴンでは運べないかもというような数字でございます。

ただ、乗降がカウントされていますので、元々少ない可能性もございます。全体の 72% が 8 人以下ということで、基本的には、これに平日、イベントが無い日が加わると、マイクロバスばかりでは、少し供給が薄すぎるかなと考えております。

説明が長くなりましたが、以上でございます。よろしくお願い致します。

嶋田座長

ありがとうございました。それでは、ただいまの件で何かご質問・ご意見ございましたら、お願い致します。

村田委員

村田です。ご説明ありがとうございます。私の方からいくつか確認をさせて頂きたいと思います。

一つは、今回こういうふう to 公共交通協議会で、大きな道筋というか、公共交通の考えに沿った形で、協議に上がってきたなど、非常に有難かったということを感じました。

そして、進め方も、限られたリソースというか、事業者さんそれぞれ運転手不足の状況の中で、こういった協議体の一つの仕組みを作りながら上手くやっていける取組については、方向性については全然問題ございません。

その上でお聞きしたいのですが、今回の事業規模というのは、今現状でお分かりになる概算くらいで結構ですが、どれくらいの規模の事業なのかというところを、まずお聞かせ頂きたいと思います。

企画課 森

ありがとうございます。こちらは 12 月補正予算で出ている数字になるので、先に数字だけ出てしまった形になりますが、おおよそ 8 千万強を見込んでおります。ただ、これは我々の積算ですので、実際に受けて頂く額がいくらになるかというのは、まだはっきり決まったわけではありません。

村田委員

ありがとうございます。その辺りをこれから精査されると思うのですが、過去の実験や、私達もよく繰り返しているの で 分かりますが、やはり最初の運行。試験から本運行になる時も、PR や認知というのは、本当にいつも苦労します。

単年度で成果が出ればいいが、どうしてもこういう事業の場合は、2・3 年見て、割と息の長い活動をしていかないといけないと認識をしています。

後二つご質問したいのですが、この運行をスタートするまでの PR や、いらっしゃる方に対して、ホテルを経由して積極的に宣伝するなど、現段階でお分かりになる範囲で、それは利用者がせっかくやるわけですから、しっかり使って頂くことを前提とした準備が出来ているかどうかという意味で、詳細はこれからの検討かと思いますが、確認をさせていただきます。

もう一つは、実際に動線を作っていますが、ご存知の通り、常滑市内の辺りに、なぜ飲食店難民が出来るかという、飲食店さん一軒当たりの規模やキャパシティが無いです。

そういった少し公共交通と違った側面で大変恐縮ですが、総合的な問題に対して、どこか主管されて、こういうふうにはタッグを組みながら調整し、取り組まれていくような、その辺りの計画の現段階でお分かりになる範囲で結構ですので、観光戦略課さんの方からお答え頂きたいと思います。

観光戦略課 升本

ご質問ありがとうございます。2 点ご質問頂きました。

まず 1 点目の PR に関しましては、2 年間の実証事業の中では、今仰ったように、ホテルを通じての PR。そして、展示場駅から、展示場で、場所での PR。そして、先程説明にもありました、主催者さんが関係者・来場者に向けて PR してくれたことが一番効果が大きいということなので、そこは今後も主催者さんと上手くつながりながら、活用していきたいと考えております。

やはりそれでも届かなくて、使って頂けないというのも課題としてありますので、今後実現した場合には、宿泊税を活用させて頂きまして、空港島に展示場があり、橋を渡ったところにご飯屋さんがあってということも含めたプロモーション。

それから、愛知県国際展示場を検索した人のスマホにそういう情報が出るようになど、Aichi Sky Expo で行われるコンサートを検索することも多いと思いますが、その人のスマホに出るような仕組み。そういうようなプロモーションを行っていきたいと考えております。

そもそもの飲食店のキャパシティや、泊まったらご飯が美味しく食べれて、お酒も楽しく飲めて、泊まるのが魅力的なんだよというまちにすることが、私共が今進めております観光戦略関連でも重要だと考えておりまして、そこは進めていきたいところでございます。

そこはこういった取り組みを推進していくことによって、事業者様の方でも、盛り上がって増えていくことを期待したい。お店を増やすということのやり方としては、これからの検討事項ということになります。以上になります。

村田委員

ご説明ありがとうございます。私も以前、熊本や高知の土佐に何回か協議会があり視察に行ったこともありましたが、その辺りはルートだけではなくて、バスの中ですぐ目の前に飲食店ガイドが入っていたり、あの手この手で実際に店舗を運営されている方と協議

の場を持ったりしながら、非常にタッグを組んでやられている、そういう印象が特にありました。

そういった宣伝を、自前だけではなくて、成功されているところを色々見て頂きながら、せっかくやられますので、交通とセットでやって頂けるといいかなと思いました。

嶋田座長

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

金森委員

ご説明ありがとうございます。確認でございますが、2025 年度から定期運行ということとは、この含みで、当然ながら需要をその都度見ながら、変化はあるかもしれませんが、基本的には継続していくという理解でよろしいでしょうか。

企画課 森

質問ありがとうございます。基本的には継続前提でまずスタートをさせて頂くものでございます。

一つは当然事業効果というものを見込んでいるものでございますし、もう 1 点としましては、財源としての宿泊税を活用として、それをしっかり地域の観光受入れ体制の整備に使うということは、総理大臣まで含めてご承認頂いた内容でございますので、その財源をしっかりと使っていくという観点からも、継続することを前提とさせて頂いております。

金森委員

ありがとうございます。それを踏まえてですが、こういった議題を、まずは公共交通協議会の方に投げて議論して頂いたというのは、非常に有難いなと思います。感謝を申し上げます。

また、事務局様からのご意見の中で、公共交通の共存・共栄が大前提ということで、そういった答えも有難いなと思います。

ただ、なかなか共存・共栄が難しい部分もありまして、それは私共 1 日に 2 往復しかしていませんが、常滑駅から、空港のターミナル、これに路線バスで運賃を頂きながら、今の発着想定のところから見ますと、1 本道路を挟んだところから有償でやっているものですから、この路線が大きな影響を受けるだろうと思っておりますので、そこはご理解頂きたいと思います。

それから、少し疑問点がありまして、シャトルバスの運営協議会というのは、私も大賛成。これだけの事業規模で、しかも箱のサイズが違うという中で、なかなか 1 社で賄えないというのは仰る通りです。こういったスキームを作って頂けるというのは、非常に有難いと思います。

ただ、その中で少し懸念なのは、所有されるのがバスとワゴン車、さらには自治体様だということで、運行管理自体は、それぞれの当日運行する事業者がやることになります。

責任を持つということになろうかと思いますが、整備管理の責任は誰が負うのか。例えば、ボルトが 1 本緩んでいました。翌日、それが脱輪しました。小さなお子様をはねてしまいました。そういう時の責任はどこに帰属する形になるのでしょうか。そういったところもしっかりと、今後検討していく必要があるのではないかと思います。

企画課 森

ご意見・ご質問ありがとうございます。私共もそういったご意見を、交通事業者様から頂く中で、まだ確実な、法的な整理というところまでは至っていませんが、参考までに、カーシェアの仕組み等を踏まえて、一旦リース会社さんにご相談させて頂いております。

今回の市が購入していくというよりは、リースさせて頂いて、法定点検等はリース会社の責任においてやって頂くことを想定しております。

仰られるような整備の部分。前日何かがあり、次の運転している人に何かがあった場合については、これからもっとシミュレートを重ねて、具体的な懸念を頂きながら、必要に応じて各所管省庁等にも相談しながら、皆様が安全・安心して運営して頂けるような整理をしたいと考えております。宿題とさせて頂ければと思います。

嶋田座長

本件、事前に金森さんとかは協議していないのでしょうか。

金森委員

競合する部分をどうするかについて担当が協議を行っていると思う。

嶋田座長

分かりました。競合する部分があるということですね。

山田会長

関連して、今そのお話が出たので質問ですが、今、知多バスさんが空港島まで乗り入れていらっしゃる 2 本。だいたいどんな方が乗られているのでしょうか。

金森委員

正直に申し上げて、乗っていないです。

山田会長

何となく利用されるとすれば、空港で働いていらっしゃる方かと思ったりするのですが。

金森委員

仰る通りで、空港で働いている方を想定しまして、20 年前に 1 時間に 1 本、毎時 1 本のダイヤを設定しましたが、橋を渡る理由がほぼ無く、一昨年、思い切った減便をさせていただきました。

嶋田座長

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

渡辺委員

空港会社の渡辺です。今初めてご説明受けまして、元々CHITACAT という枠組みで、今回の議論とは関係ありませんが、我々と常滑市さんとイオンさんと、色々な意味でインパクトを、皆さんで分かち合うというカタチで実施していました。今回こういう話は、以前から資格を取った時に聞いて頂けるということで、我々自身も非常に期待していますし、我々のお客様というか、空港利用される方がこういうのを使って、無料ということで手軽に行けて、開港以来、常滑市さんからもずっと言われています、空港利用者が何とか常滑に少しの時間でも、トランジットの時間でもということで、バスを出したりしながらやっていて、なかなか気づいていないということで、市として様々な観光戦略、魅力づくりということと、後はこういうイメージの中でも、市が本当に取り込もうというところが、非常に理解をしていますし、有難いことですし、また反対することも無いと思います。

また、仕掛けとして、イベントごとが非常に多くて、我々、コロナ中に展示場が元気だったことによって生き延びられたということは熟知しておりますし、今年は色々なアーティストの方が来られて、メジャーになればなるほど飛行機利用をして、ターミナルの中で滞留している。例えば B'z のファンの方がタオルを巻いて、昼間から滞在していたり、松田聖子のライブだと、聖子ちゃんカットではないですが、ライブに行く人なんだろうなと見て分かる。何となく賑やかで、我々も凄く期待をしています。

一方で、否定することでもなく、常々常滑市さんにも、コロナ中からは色々助けて頂いている中で今回、宿泊税というのを苦労して総務省の認可を取られて、目的税の使い方の道のりも、内部でいろいろとご検討されて、結果としてこういった内容になったと認識している。

宿泊税を払われる方というのは、飛行機を乗られる方もいるということは当然ご存知だし、先程、今後の利用者ニーズのところで言って頂いたので安心はしておりますが。飛行機乗った人がターミナルホテルで、夜遅い人がホテルに行って泊まって帰るなど、前日来た人がホテルから空港に来る。空港に来て飛ぶという人も、若干数というか、昔は多分多かった。

今は展示場の方がインパクトが強く見えてしまって、多いと思うので、その方々のニーズは、今後も引き続き取って頂きたい。

知多バスさんがおっしゃったアクセスプラザに入れられないという議論は、我々もこの計画に参画していないので、橋の下でバス停。ホテル群で作られたというところの経緯が、もし言えることがあれば教えて頂けると有難いです。

資料を見て単純に思い、実証実験もやっていて、ずっと考えていたのは、あそこの橋自身が、我々と常滑市さんと企業庁さん共同で作ったところにありますし、バス停のところが市の土地ということがあるので、一番使いやすいのかなというところの反面、空港というアクセスプラザから出るという印象が、我々としてもある。

でもキャパの問題も。今後もし何かあった時、キャパの問題が出てくるのが、今後の課題になってくると思います。

あくまでも、空港利用者、飛行機に乗るという前提ということを考慮されている中で、バス停をあそこに設置されたのですよねということをご確認したいと思います。

企画課 森

ありがとうございます。私共もお泊りになる方で、飛行機の朝一の便に乗る為、また夜遅くに着く便に乗る為に宿泊されている方がいらっしゃることは承知をしております。

渡辺委員がおっしゃったように、ニーズを見ながらという点は、「私は空港を使う為に泊まったのだからそういう便も欲しい」というような、宿泊者さんやホテルの方から、例えば、「朝はそっちがいい」などそういったお声があれば、当然負担者のお声として、そういう方向も検討はしなければならないかなと思っております。

ただ一方で、既に公共交通がある世界なので、一足飛びにそこにじゃあやりましょうということに、すぐに行くということは無いかないかなということが、現在の枠組みでございます。

また、連絡通路下というのは、もちろん空港に行きたいというお声もある程度配慮させて頂いたというのと、空港島の道路構造の都合も、正直言うとうございます。

ホテルを出て、展示場に行って、またターミナルの方に回って、ターミナルからホテルに行きたい時は 1 回常滑駅まで行くのかということを考えれば、またホテルに行ってとなってしまうと、かなり路線が延びてしまう。

どうしても一方通行の周回路ということでございますので、まずはあまりいきなり欲張っていくのではなくて、しっかりと目的。我々が今狙っているところでは夕食。もちろんセントレアさんも徐々にたくさんの飲食店が夜までやって頂いていますが、深夜というところまで考えた時に、まずはそこをターゲットに絞って、このルートで始めさせて頂いて、見直しが必要かなと考えております。

渡辺委員

ありがとうございます。最初に言わなければいけませんでした。仰る通りで、今隣の委員の方にも言われましたが、夜の時間というのは、商業の部門とも、色々聞いたりしています。

空港島で働いている人が空港から出てくるということを考えると、今の時間が限界だと。あれ以上バスが無いと、宿泊対応になってしまう。今 24 時間空港と言いながら、LCC が頻繁に夜中に飛ぶのであれば、どこかに 1 店舗でもお願いすることもありえますが、今の状況では、なかなか従業員の方を雇ってまでということは。今が限界なので。

常滑市さんの発想というのは、去年から実証実験をやっているのは非常に有難いですし、我々自身、空港のイメージ、常滑のイメージということで、早く飲食店が終わってしまって食べる場所が無いよね、というのは同感であります。そもそも最近結構中国や台湾の方を見かけて、夜駅前に行っても、自分達もなかなか居酒屋に入れないということがあります。お店が多い・少ないというのは課題と思っているので有難いなど。

くどいようですが、今、森さんがおっしゃった通り、僕も役人の端くれとして、去年のグルーンの時から、ウチの前の前任が色々言って頂いて、空港への公共交通の中でどう位置づけるのか、グルーンを空港島に引っ張って頂きたい中で、我々として考えている、名鉄さんの大きな幹線。知多バスさんの、バスとしては需要があるとおっしゃる通りで、普通に考えると、名鉄と常滑というのは、1 時間に 4 本電車が通っているのは、凄く大きいので、あれはあれで何か出来るのではないかと常々思っています。

そうした中で、橋の向こうに作られる、わざわざアクセスプラザに作るというのは、自分自身も賛否両論があると思っており、名鉄の電車が通っているのに本当に設けるのかという疑問がある。

ここからバスを出して、タダなので乗る人もいると思いますが。

森さんがさっきはっきりおっしゃった、常滑市さんとして、我々も幹部たちに、「何でグルーンが来ないのか」や「何で宿泊税で税金払うのか、飛行機を利用している人も同じなのか」と言われた時に、市としてしっかりした思いというか、そういうのがあり、今のところこういうふうにスタートしましたということが、我々としても言えればうれしい。

また、お客様に対して、多分同じようなことが出てきて、「なぜこちらから出ないの」など来た時に、一義的には常滑さんにご説明をお願いするかもしれませんが、ウチの案内所にクレームが来た時に、ご説明出来るような、何かそういうことは、今後やっていかないと。

周知すればするほど、そういうお客様も来るだろうし、また、イオンさんと今までのCHITACAT との勘違いではないですが、そういうルートが出来れば、利用される方も出てくると、積み残しというのが、バス停がどちらであっても出てくる可能性もありますし、我々としては、一つでもつながるアクセスが増えるということは、非常に空港としてのメリットが大きいものですから、やる分に関しては賛同しておりますし、そういう意味で利用者の代表ということがありますので、空港利用される。今回ましてや、納税者になられる方の意見が今後出てきた時には、速やかに対応をしてほしいなということだけよろしくお願いします。僭越ながら申し上げさせて頂きました。ありがとうございました。

久保田委員

ありがとうございます。セントレアさんのご意見もありがとうございます。改めて谷地さんの意見までさかのぼりたいなと思います。

そもそも宿泊税を活用しているとはいえ、利用者さんにとっては、結局無料というタイトルの運行です。また無料運行かという。他の公共交通事業者様、皆様がどう思われているか分かりませんが、地元のタクシーを運行しているウチとしては、このシャトルバスを

聞いた時には、正直常滑市を恨みました。また無料かと。どこまでタクシー会社を苦しめればいいのかと。やっとコロナが落ち着いて、それこそ展示場のイベントも活性化して、やっと需要が戻ってきたかなと話を社内でしていたら、何か無料バスの運行が始まったよと。その繰り返しです。

これは別にウチの会社の泣き言として捉えないで頂きたいです。無料運行して頂いても結構です。どこか不便さを残して頂きたい。無料運行するには、やはり何か不便だねと。ここに不便を感じる人はタクシーを使うなり、アクセスプラザにきちんと乗り入れている知多バスを使えたらいいのではないのでしょうか。そういう案内をきっちりして頂いたらいいと思います。

無料で何でもかんでも利便性を整理してしまったら、公共交通事業者が有償で運行している会社は多分持たないと思います。

そのシャトルバスが便利になりすぎたら、誰がタクシー乗りますか。誰も乗らなくなると思います。その辺りはきちんと見据えて頂いて、公共交通会議として、整理して頂ければ有難いと思います。以上です。ありがとうございました。

企画課 森

ありがとうございます。私も、昨年、一昨年とこの会議の事務局をやらせて頂きまして、一番の競合相手としまして、自家用車というものが随分昔から出てきて、そこにきてコロナが出てきて、さらに常滑市が登場してきて三重苦であるというような状況になっているところは、重々私も日頃、話を聞きながら感じているところでございます。

仰られるように、どこか不便なところというと、私もドア to ドアみたいなものというのは、当然、タクシーをお使い頂くなど、本当に 24 時間運行というのは、相当状況が異なる。日本の国のあり方が変わることがない限りは、そういった発想や利便性を求めてとするとところに行き着くことは多分無いと思っております。

こちらの資料にも載せていますが、あくまでも交通事業者皆さんがあつてのお話でありまして、無料、利便性を追求していった先に、一時は便利になったねという声があるかもしれませんが、それ自体が将来的な交通事業者様の事業を食い尽くしてしまう。結果として、本当に必要な場面で、公共交通事業者様がいなくなってしまうことが起こってしまうようなことは、絶対避けたいと思っておりますので、都度都度、利便性追求だけではなくて、バランスを。

今回もそれぞれの課題が三つあるので、地元・交通事業者様・宿泊事業者様の課題の解決が大前提。その中には交通事業者様も当然入っていますので、この枠組みをしっかりとキープしながら、財源があるならどんどんやればよいとならないように、しっかり議論して頂きたいと思います。

嶋田座長

そうですね。タクシー・バスだけではなくて、タクシーも鉄道も含めて相乗効果が生まれるように考えていきたいと思っています。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

夫馬委員

名古屋鉄道の夫馬でございます。よろしくお願い致します。先程、鉄道の話が出てまいりましたので、一言だけお話をさせて頂ければと思っております。

今回、常滑駅と空港島のシャトルバス。当然のことながら、弊社の常滑に行く、中部国際空港駅というところと、被る区間となって参ります。

当然、影響があるかないかと言ったら、例えば数名だとしても影響があると言わざるを得ないということだけは、この会議の席上でも発言をしながら、私としては、やはり1名・2名、あるいは10名・20名の話ではなくて、先程から説明にありますように、まず常滑さんが考えている「新規需要の創出」という関係で、常滑市の中でどのように人流をもっと増やすのかというような観点。例えば、空港島で、飛行機で来て、そのまま名古屋市の方に行ってしまうのではなくて、ぜひ常滑の方にも寄って頂きたい。

私共の方としても、とこ NAVI という地域 MaaS をやっていますので、そういった観点からも、ぜひ常滑市の方に、いかにこの空港で降りてきた人、あるいは、今たまたまたたくさん国際展示場へ来ております。

先程からありますように、愛知県体育館や、あるいは笠寺のところが工事中の為に、実は弊社の方にも最大で1日5万人くらい乗降がある日もあります。

これは当然いつまでも続くわけではないので、そういった中で、常滑市の方が元気になれば、常滑市の中の方もそうですし、逆に名古屋の方から常滑市の方に足を運んで頂ける。そうすると常滑市の中の交通に関しても、動く頻度が高まってくると思っております。

そういった方で、バス・タクシーももちろん、鉄道もあるということは、逆にいうと、先程からありますように、例えば、空港で一旦常滑市街地へ夕食ないし、何か出るという需要をサポートする為に、このシャトルバスを使うと仮定をした場合、シャトルバスの中で、帰りのシャトルバスのお時間を掲示するのもそうですが、そこに鉄道の時間を入れて頂く。当然のことながら、バスを運行していれば、バスの時間も掲示して頂く。

つまり、色々なルートがありますよと。タクシーを無視してではなくて、夜になってくれば本数が減って参ります。そこは一番出てくる活躍の場というのはタクシーでございますので、ぜひそこにタクシー会社の電話番号を掲示するなど、1回行ったら、次帰りはどういうふうなだろうということを、使い勝手のいい、つまり、それぞれが競争し合うのではなくて、あくまで共存・共栄で、この常滑市を移動するには、これだけ色々な移動手段がありますよと。ぜひ、組み合わせて使って下さいねといったような PR の方法を、ぜひお考え頂ければと思っております。

例えば、常滑市から空港の方へ来た帰りに、弊社の電車でりんくうないし、常滑にも行きますと。あるいは、シャトルバスもありますと。あるいは、路線バスもありますと。

当然のことながら、遅い時間になってくるとタクシーの出番。遅い時間でなくても、例えば、単純にドア to ドアで行けるのはタクシーですから、そういったタクシーの電話番号

をこちらの方にも載せて下さいといったような、ぜひ活性化するような PR の仕組みというのを、ぜひお考え頂ければ。

この公共交通、はっきり言って自家用車よりも公共交通の方が。公共交通というのは、実はお酒と非常に相性がいいものですから、そういった観点も含めて。例えば、常滑市民がどこか行った後に、飲んで帰った場合には、当然公共交通。公共交通とお酒は切っても切れないと思っておりますので、ぜひそういったことも PR の中に入れて頂ければ、幸いですと思います。よろしくお願い致します。以上です。

嶋田座長

ご要望として、リクエストを、事務局にご検討頂きたいと思います。

私からも一つ要望ですが、もう少し色々な調査もして頂きたいなと思います。そうすれば、今、久保田委員や夫馬委員が言って下さった、相乗的なものや、共存・共栄みたいなことも、色々把握出来るのかなと思いますので、ぜひよろしくお願い致します。

山田会長

あまり言うつもりは無かったのですが、関連して裏話を申し上げます。

このシャトルバスというか、夕食難民の話は、我々も最初あまり把握していませんでしたが、特にホテルさんから、こういう話がありました。

特に大きなイベントが展示場である日で、宿泊した人達は食べる場所が無いので、コンビニで何かを買って、それで仲間がホテルのロビーで、「今日良かったね」と言って、コンビニで何か買ってきた物でお酒を飲むんだそうです。

それは悲しいのと、常滑市内にはたくさんいい飲食店があるので、ぜひ名鉄さんを使って、1 時間に 4 本もあるし、行ってくれることをホテルの方で PR してもらえませんかと言ったら、実はそういった方々だけでなく、空港島のホテルに泊まっている方の 6~7 割が外国人の方です。その方々は、「切符を買いたくない」「なぜクレジットで乗れないんだ」というお話がございました。そうは言っちゃって、そんなバスを走らせるわけにはいかない。タクシー会社さんにもご迷惑をかける。

でも、タクシーも呼んでも来ないという話もあります。

その中で、それをどうやって解決するかということを考えて、年間、常滑市内の宿泊客が、だいたいコロナ前のピークの時に 100 万人でした。これからもっと増えるかもしれませんが、その方々に 200 円ずつ宿泊税をご負担して頂いて、先程、森が 8 千万と申し上げましたが、その中からこのくらいの負担だったらやれるかなと。

とにかくそういう需要は凄くありますので、その中からやれることを考えた。それぞれの立場で色々ご批判もあり、あるいはもっと便利にしてくれと空港会社さんの話もありますが、その中でどうにかやらなきゃいけないということで始めようとしている事業だということをお伝えしたいと思って申し上げました。

嶋田座長

まだまだご意見あるかと思いますが、他の協議事項もございますので、この辺で一旦閉めて、採決を取らせて頂きたいと思います。

それでは、「令和7年度 魅力体験シャトルバスについて」につきまして、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－

では、ご承認頂いたとさせていただきます。事務局の方で進めて頂ければと思います。

(3)【市民協働課】グルーン的位置付けの見直しについて（資料3）

嶋田座長

それでは3番目でございます。「グルーン的位置付けの見直しについて」ということで、ご説明をお願い致します。

事務局 伊藤

協議事項3、「グルーン的位置付けの見直しについて」ご説明致します。資料3をご覧ください。

現在グルーンについては、ボートレースファンバスとして運行しており、所管はボートレース事業局でございます。

予算については、ボートレース事業会計と記載がございますが、こちらについては訂正。正しくはモーターボート競走事業会計から拠出しておりますので、訂正致します。

コンセプトについては、「本場」「モーヴィとこなめ」「グルーンとこなめ」への来場者の増加及び利用促進を図るためのファンバスであり、市街地ルート等を設け、市民の利便性を図り、地域への貢献を行うものとしております。

グルーンは、市の公共交通の骨格であり、持続可能なあり方が求められ、総合的な観点であり方を検討する必要もございます。

そうしたことから、市の公共交通を総括する市民協働課が、グルーンを所管し運行するとともに、市の公共交通の充実に向けて取り組むものでございます。

「令和7年4月からの位置づけ（案）」としまして、ボートレースファンバス機能を併せ持ち、市の観光促進にも寄与するコミュニティバスとして運行し、所管は市民協働課。

予算は、一般会計で対応することとします。一般会計の「ボートレースまちづくり基金」を活用するものでございます。

コンセプトは、「コミュニティバス」機能として、日常生活を支える生活圈交通として必要な移動を確保し、「ファンバス」機能として、ボートレースファンを集客するための移動手段の確保。「観光促進」機能としまして、「まち」の活性化、魅力・価値の向上を図るものと考えております。

なお、ボートレース事業から一般会計への繰入金は、ボートレース事業の経営状況により、将来にわたり必ずしも継続的に保証されるものではないことに鑑み、繰入金を財源とするコミュニティバス事業の運営に当たっては、持続可能な規模でのサービス実施に配慮する必要があると考えております。

以上で、「グルーン的位置づけの見直しについて」の説明を終わらせて頂きます。

嶋田座長

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・ご意見ございましたら、お願い致します。いかがでしょうか。

山田会長

すみません。私ばかり。ぜひ、一番下の米印のところを、ご注目して頂ければと思うのですが。

今までは、特にグリーンはボートのファンバスとして、ボートレース事業関係の経費で運行しておりました。

ところが、位置づけを見直すことに伴いまして、ボートレース事業から一般会計に移ります。

それで、財源は一応ボートレース事業から市に繰り入れて、繰り入れたお金をここに充てようと考えております。先程のシャトルバスは宿泊税を使うのですが。

ただ、ボートレース事業から一般会計の繰入金というのは、ボートが儲かっているうちはいいですが、ボートレース事業の経営状況により、将来にわたり、必ずしも継続的に保証されるものではありません。

そのことに鑑みまして、繰入金を財源とするコミュニティバス事業の運営に当たっては、持続可能な規模でのサービス実施に配慮する必要があるということが、今度、市のコミュニティバスになることによって生じてくるもう一つのことであるということを、皆様方にお伝えしたいと思ひまして、発言させて頂きました。

嶋田座長

分かりました。この件は、次の議題にも関係しますので、一旦少し保留にしていいいですか。

次も有料化の話も出てきますので、一旦保留にさせて頂いて、合わせて採決を取らせて頂きたいと思ひます。

(4) 【市民協働課】市内の公共交通の充実に向けた今後の取組について（資料4）

ア グルーン運賃の有料化に向けた検討について

イ 交通空白地対策の検討について

嶋田座長

続きまして、4 番目でございます。協議事項「市内の公共交通の充実に向けた今後の取組について」ということで、事務局よりご説明をお願い致します。

事務局 伊藤

ご説明致します。協議事項 4 です。「市内の公共交通の充実に向けた今後の取組について」ご説明させていただきます。資料 4 をご覧下さい。

「1 グルーン運賃の有料化に向けた検討」でございます。

これはグルーン運賃について、以下の課題を踏まえて、有料化に向けて検討するものでございます。

【主な課題①】として、運行開始当初の運賃を無料とする考え方を果たすことができたかの検証が必要であること。

【主な課題②】として、財政負担の抑制を図ることが必要であること。

【主な課題③】として、受益者負担の観点からすると、利用者に一定の負担を求めることが適当であることがございます。

下の注意書きに記載しておりますが、当初の運賃無料の考え方としましては、「公共交通のきっかけづくりや人流増による地域活性化のため、暫定的に（当面の間）無料で運行する。」としていたものでございます。

次に、【主な検討の視点】としまして、「運賃の有料化の可否」、「運賃を有料化する場合、運賃の料金体系や金額、減免の範囲、実施時期」をどうするかなどございます。

運賃の決定に係るプロセスについては、下の図の通り、まず、有料の可否について事務局案を公共交通協議会に提出し、有料化の承認を受けた後、住民アンケート調査等による意見の聴取を行い、それぞれの結果を踏まえ、運賃の料金体系や金額等について事務局案を作成し、運賃協議会、当市における運賃分科会において、協議・承認を得て決定することになります。

2 ページをご覧下さい。「2 交通空白地対策の検討」でございます。

これは、グルーンの運行開始により一定程度解消されたものの、図のように依然として市内に点在する交通空白地の解消、高齢者を中心とした交通弱者の移動手段の確保、に向けて検討するものでございます。

図 1 は、高齢者人口がある程度集中している交通空白地を示しております。

図 2 は、総人口に対して、人口がある程度集中している交通空白地を示しております。

3 ページをご覧下さい。

【主な課題①】としまして、高齢者人口がある程度集中している交通空白地への対策は特に優先度が高く、高齢者の移動手段の確保が必要と考えており、「多屋団地」「原松・千代ヶ丘」「奥条・山方・井戸田」が対象エリアとなっております。

【主な課題②】としまして、高齢者に対しては、上記のエリア以外にも点在する交通空白地対策も必要と考えております。

ページの下、【主な課題③】としまして、総人口に対して人口がある程度集中している交通空白地への対策も優先度が高いと考えております。「原松・千代ヶ丘」「奥条・山方・井戸田」が対象エリアになっております。

【主な検討の視点】としまして、オンデマンド交通の本格運行の検討や、タクシー助成制度の検討、グルーンの新路線の設定を含めた路線・ダイヤの見直し、対策の実施時期がございします。

4 ページをご覧ください。「3 今後のスケジュールの概要（案）」でございします。

「①グルーン運賃の有料化に向けた検討」につきましては、課題の整理・検討を致しまして、令和 7 年 2 月頃に開催予定の公共交通協議会で協議し、有料化に向けて承認頂いた場合、市民や関係者からの意見聴取、利用者アンケート調査、各種調整・協議を行い、運賃の金額について、運賃協議会で承認決議を得て、手続き等を行い、早ければ、令和 8 年度以降に運賃有料化していく考えでございします。

「②交通空白地対策の検討（グルーン新路線設定等）」につきましては、本年度から令和 7 年度にかけて、市民や関係者からの意見聴取及び検討、各種調整・協議を行い、令和 7 年度に交通協議会での承認決議を受けて、令和 8 年度以降に実施する考えでございします。

「③交通空白地対策の検討（オンデマンド交通等導入）」につきましては、本年度、企画課が実施する実証実験の結果を受け、本格運行に向けた、検討・協議を行う予定としております。検討等の状況に応じて、令和 7 年度に交通協議会での承認決議を受け、令和 8 年度以降に本格運行の実施となるものでございします。

なお、現時点では、実施の有無、実施する場合の時期は未定で、検討結果により対応が変わるものでございしますので、ご理解頂けますようお願い致します。

「今後の交通協議会での協議について」。

例年、6 月、10 月、2 月頃に交通協議会を開催し、各課題について適宜、交通協議会開催前に担当者部会を開催し、事前協議を行います。

直近では、2 月～3 月頃に、②交通空白地の対策手法について担当者部会を開催する予定でございします。

以上で、「市内の公共交通の充実に向けた今後の取組について」の説明を終わらせて頂きます。

嶋田座長

ありがとうございます。それでは、何かご質問・ご意見ございましたら、お願い致します。いかがでしょうか。資料 3、資料 4 合わせてお願い致します。

藤田委員

愛知県タクシー協会の藤田でございします。

資料 4 の今後のスケジュールの概要のところでございます。今日の議題でも、新半田病院への交通アクセスの整備、または空港島のシャトルバスの話が出ましたが、今、実は我々でいうジャンボタクシーの利用が非常に高まってきている状況でございます。

その中で、例えば、サンレー交通さんは、車両が 12 台全体で持っておられる中で、特定大型が 2 台持っておられて、名鉄知多タクシーの方でも 130 台の内、特定大型 5 台だけ持っておられます。後は、知多地域の半田にあります安全タクシーさんは全部で 60 台の保有の内、特定大型は 5 台という形で。特に安全タクシーさんは、既に半田市のコミュニティバスを、この 5 台の中から運用している形でございます。

常滑のモビの方も既にサンレーさんと私の方から 1 台ずつ出している形でございます。そうなってくると、これで例えば、病院のシャトルバスの方に使ったりという形になりますと、持っている台数からの運用が非常に限られてくるという形で。

今後、例えば、車を買うにしても、例えば補助金等を利用してやると、本当に 1 年がかりで。申請して、車もすぐに来るわけではないということがございますので、もしも今後、このような AI オンデマンドでジャンボタクシーを使うということになりますと、プロポーザルや入札も含めてやるにしても、早くから計画が必要かなと思います。そうでないと、入札やプロポーザルに応じてくれる事業者が本当に無くなってしまうということも想定されますので、その点も考えて、考慮頂いて計画頂ければ有難いなと思います。

嶋田座長

今の 4 ページのスケジュールだと遅いですか。

藤田委員

その時の状況だと思います。

嶋田座長

一応、今年度から協議。実証実験が終わって、すぐに始めるということにはなっています。

藤田委員

プロポーザルとか、例えば、オンデマンドを利用するとなると、21 条運行を支局様の方に申請するという形になります。少なくともその申請自身に 3 ヶ月は基本かかります。

審査期間などありますので、そうすると事業者が準備するには、決定するまでに、6 ヶ月前には、事業者が入札なりプロポーザルなり終えていないと厳しいかと思います。

事務局 伊藤

一番初めに説明させて頂いた病院間シャトルバスも含めてになりますが、その実施時期においては、各事業者さん、また支局さん。必要なオンデマンド交通であれば、21 条申請

もございますので、そういった期間を踏まえて、実施時期については考慮して検討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

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

金森委員

有料化に関わる場所ですが、私の視点では、スケジュールが非常にタイトだなと感じがしております。

今年度中に導入を検討しているが、マナカの新機能の準備を進めています。マナカの新機能を活用したサービス展開をご提案させて頂きたいと思っています。

例えば、姫路城は、市民は安いけど、外から来た人は高い。色々なやり方が出来るのではないかと考えています。

協議会がありまして、結構施策を出していくのに、新しいことをやろうとするとかなりの時間を要します。

その辺りのことを考えますと、来年 2 月くらいには方向性の決定という中で、ある程度詳細が出てこない、かなりタイトだなと感じがしております。

例えば、最初はそういった機械的な物をやらずに、とりあえず紙でということであれば別ですが。色々な方向性があるかと思いますので、色々のご相談しながら進めていきたい。

事務局 伊藤

2 月に詳細のところというのは、なかなか難しいところもございます。

最後の 4 ページのところ、令和 8 年・9 年と示させて頂いておりますので、実施時期については、当然そういったスキーム、決済システム等のことも踏まえて検討していきたいと考えております。よろしくお願い致します。

嶋田座長

よろしくお願い致します。他にいかがでしょうか。

村田委員

ご説明ありがとうございます。私もスケジュールのところを見ながら、それから一番初めの方で、大きな課題というところですが、一番課題に感じているのは、今限られた公共交通の事業者さん達が、これからかなり稼働が、労働力不足も 10 年経ってくるとガクッと落ちると言われている中で、そのことを見越した上で、公共交通をグリーンで担う部分と、いわゆるオンデマンドでやる部分と、もう少し小さな交通で扱っていく部分など、丁寧な議論が必要だと思っています。

今回これが出てきたということは、有料化ということもありますが、その辺りの効率的かつ実働するのに非常に理想的な枠組み的なものも、この事業の計画の中には入ってくるという認識でいいのかどうかだけ確認させて頂きたいと思います。

事務局 伊藤

運転手不足の課題がございます。そのため、空白地対策も合わせて、例えば今、多屋団地というところを上げさせて頂きましたが、このエリアはグリーンが走っていません。

そこに対して、どういった手法が合うのかということも踏まえて、そこを空白地対策だけやり、グリーンをそのままというわけではなくて、そこはグリーンに任せるべきなのか。はたまた、オンデマンド交通などの新しいスキームで担っていくべきなのか、というところも踏まえて検討し、色々なご意見を頂きながら、まずは事務局案を作成していきたいと考えております。

村田委員

ありがとうございます。色々な公共交通の手段として、最適化な形を目指してベストバランス、ミックスしていくというような議論も入ってくるという認識でよろしいですか。

事務局 伊藤

そのように考えております。

村田委員

ありがとうございます。当然お金を頂くことになりますので、おそらくそういったことに対する指摘が、無料以上に來ることが想定されています。

そのため、そういった意味合いも含めて、きちんとした最適な手法というか、そういったことも割と丁寧にやっていかないといけないかと思ったので、その質問をさせて頂きました。

そして、金額についても、ゆくゆく出てくると思いますが、その辺りも含めて、全体の交通をマッピングする中での最適化という意味で、料金と実装するサービスをしっかりと事務局さんの方で提示をして頂きたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

嶋田座長

事務局、よろしくお願い致します。他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特段なければ、採決の方に移らせて頂きます。

先程の協議事項 3、及び協議事項 4 について採決を行います。

3 の方、「グリーンの位置づけの見直しについて」。4 の方、「市内の公共交通の充実に向けた今後の取組について」。承認することについて、ご異議ありませんでしょうか。

－ 異議なし －

ありがとうございます。それでは、ご承認頂きましたので、事務局の方で進めて頂けたらと思います。

以上で、協議事項は終了致しまして、続いて報告事項の方に参りたいと思います。
これは順に行きたいと思います。

2 報告事項 (1) 【企画課】令和6年度 AI オンデマンド交通実証実験について (進捗状況の報告)(資料5)

嶋田座長

報告事項に参りたいと思います。「(1) 令和6年度 AI オンデマンド交通実証実験について」ということで、進捗状況の報告でございます。よろしくお願い致します。

企画課 森

企画課の森でございます。「令和6年度 AI オンデマンド交通実証実験について(進捗状況の報告)」でございます。

「実証実験の概要」でございますが、市北部の青海地区、鬼崎地区及びりんくう町、常滑駅、市役所・市民病院を運行エリアとして、10月から92日間の実証運行を実施しています。

また、愛知県国際展示場でイベントが開催されている日を中心に、空港島ホテル・愛知県国際展示場及び常滑駅周辺の飲食店近辺でも利用することが出来ます。

「広報の実施状況」でございますが、まず、市広報10月号に記事を掲載しております。

さらに、青海地区・鬼崎地区の方々には、地図がついた大きな利用ガイドを挟み込みさせて頂きました。

市ホームページ、SNSでの発信。

さらに、民間の事業者さんが全戸配布して頂いているチラシ「ポストコ」というサービスがございます。こちらの10月号。また、11月号にも引き続き実施予定でございます。

また、大野町駅で、朝・夕にティッシュ配りをさせて頂きました。カインズモールでも、土曜日日中にティッシュ配りさせて頂きました。

さらに、区長さん、民生・児童委員さん、高齢者サポーターさん向けに、地域のキーマンとなる方に向けた説明会を、27日に2回おこなっております。

さらに、民生・児童委員連絡協議会ということで、青海地区・鬼崎地区の協議会にもお邪魔させて頂きました。

また、高齢者サロンなどで、各地区を回らせて頂いております。昨晩も前山地区にお伺いさせて頂きまして、細かく丁寧なご説明させて頂けたと思っております。また、来月西ノ口地区にお伺いして、計7回ございます。

裏面が、現在20日までの速報値とさせて頂いております。

こちらが、20日間で144件、197名ということで、なかなか厳しい数字かと位置づけしております。

「利用状況」につきまして、昨年度の実証運行と比較しますと、やはり昨年はお試しクーポンを全戸で配布した関係もありまして、少しスタートとしては低調かと思っております。

一方で、徐々にではありますが、利用者数というのは二桁に乗ってきて、じわじわと増えていっていると思っております。

ただ、当初実施している PR 効果が薄れていきます。11 月にかけて再度、ティッシュ配りを始め、説明会が出来ればと思っております。チラシ「ポストコ」も進めたいと考えております。

「課題」につきましては、コンベンション運行、空港島に入っていく運行を、PR を行うチャンネルは限られておりまして、現在、なかなか情報を届けられていないところがございます。特に観光でいらっしゃる方にどう事前にモビをお伝えするかに苦労している状況でございます。

また、アンケートの回収率が、やはりインターネットに頼ってしまった結果なのか、極めて悪い状況でございます。

このままでは、検証結果が十分に得られない可能性があるので、受託業者と相談しまして、もう少し簡単にたくさんの方にご意見を頂けるような方法を模索して、何とか 12 月までの中で改善したいと考えております。以上でございます。

嶋田座長

ありがとうございます。この報告事項は、特に質疑は設けられておりませんが、特に何かお聞きになりたいこと、確認したいことがございましたら、承りたいと思います。よろしかったでしょうか。

村田委員

ご報告ありがとうございます。これは意見ですが、今仰って頂いた通りで構わないのですが、本当にこういう実証実験というのは、私達も 21 条運行までやっているのですが、非常に分かりますが、定着するまでに 4・5 年というスパンで見えていかないと、なかなか短期間の 3 ヶ月では成果が出にくいということを、まず分かって頂いた上で、これも公共交通の、いわゆるこれからグリーンの有償化検討が入ってきて、さらに、これからそことの価格差がだいぶ縮まってきた時に、どういう変化が起きるかというのは読めないところではあると思います。

さらに、その上にスペシャリティのサービスとして、タクシーというような感じの位置づけになっていくと思います。

なので、その辺りを仮説ベースとはなってしまいましたが、出来れば息の長い取組を個人的には期待しております。

今後の事業検討される時に、参考にして頂きたいと思います。以上です。

嶋田座長

ありがとうございます。他にどうでしょうか。

久保田委員

僕も意見というか、報告の補足ですが、ドライバーに色々聞き取りをして、利用者さんの声を極力拾いなさいと。少しアンケートの回収率が悪いようなことを森さん側から請求頂いて、何とかアンケートにご協力頂けるように声掛けも今推進しているところです。

それプラス生の声も拾ってねというようなことを、ドライバーさんに声をかけました。

意外と使っている利用者さんは、割と使い方が上手で、皆さんに距離感が伝わるか分かりませんが、なかなかタクシーでは少し距離が遠いと思うような、例えばイオンさんから北汐見坂に帰ります、青海に帰ります、というのを 500 円でやり遂げるというのは、なかなか素晴らしいなど。

そういった利用者さんがいたり、高校生が親御さんから言われて、モビを使いなさいと言って、この子は駅から本郷町まで、本郷町もタクシーで行くと高校生が帰るには払いたくないなというくらいの金額になると思います。

それを 500 円でやり遂げる。そのお子さんもちゃんと、その分のお金だけ貰ってきて払って帰るという。分かりやすいですね。帰りに 500 円渡して、モビというタクシー乗って帰って来なさいというのを、親御さんを通じて、お子さんが使われている。

まだまだ使い方の PR をしていけば、色々な有効的な使い方が見えてくるのではないかなというのを、利用者さんからドライバー経由で僕も勉強している最中です。以上です。

嶋田座長

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。よろしかったでしょうか。

特になければ、次の報告事項に参りたいと思います。

(2)【企画課】自動運転バスの実証実験について（中間報告）（資料6）

嶋田座長

「(2) 自動運転バス実証実験について」。これも中間報告でございます。事務局お願い致します。

企画課 森

「令和6年度 自動運転バス実証実験について」でございます。

常滑市が実施している自動運転バスの実証実験は、「市街地ルート」と「コンベンションルート」の2通り実施しております。

まず、「市街地ルート」は、9月の頭に無事終了しました、9月1日～6日までの内、水曜日を除く5日間でございます。

車両は、グルーンと同じBYD J6という車種を基にした自動運転車両で既に市販されている車両でございます。

運転席にドライバーさんに乗って頂いて、何かあったら停めて頂く「レベル2」というものでございます。

バス停は、道路状況や、実際のグルーンの運行をイメージしながら、図の通りでございます。イオンモールの中にもお邪魔させていただいて、何度も止まったりすることを繰り返しました。

無事、事故等無く、一応自動走行。もちろん介入ということはたくさんありましたが、やる事が出来ました。

乗車人員は、5日間で185名の方に乗って頂きました。

また、「コンベンションルート」につきましては、12月中旬を予定しております。

車両は、いすゞの「エルガ」というかなり大きいバスでございます。こちらは、空港島、橋を渡る都合で60km/hでの走行速度を求められている為、こちらの車種で運転しております。

自動運転レベルは、同様に「レベル2」。

バス停につきましては、一部権利関係の都合もありまして、隣の「市街地ルート」をある程度トレースしながら、空港島の方に入り込んで行く。また、車両は大きいので、Uターンの制約もありますので、こちらは空港のターミナルの前を通り抜けて、戻ってくるというルートで実証させて頂きます。

また時期が近づきましたら、リリース等して参りますので、ぜひ、お試し頂けたらなと考えております。よろしくお願い致します。

嶋田座長

ありがとうございました。これも確認等ございましたら、承りたいと思います。

高橋委員

愛知県道路公社の高橋と申します。よろしくお願い致します。

「コンベンションルート」の方の実証実験ですが、中部国際空港連絡道路を通られることになっていますが、令和 4 年度に愛知県さんが実証実験を実際にやられていて、その時に埋められた磁気マーカー、それを利用される感じでしょうか。

企画課 森

ご質問ありがとうございます。私は詳細をそこまで聞いていないのですが、おそらく愛知県さんが実証実験やられた際には、また別の事業者さんの車両を使っているので、そこを利用出来るかどうかという点も含めて、実証するのかなと思っています。少し確認をする必要があると思います。

高橋委員

新たな磁気マーカーを埋められるということではないでしょうか。

企画課 森

今回、市の事業で新しく何か埋めるとか、そういう予定はございません。

高橋委員

分かりました。

(3)【市民協働課】コミュニティバス「グリーン」運行実績について（資料7）

嶋田座長

最後の報告事項になりますが、「(3) コミュニティバス「グリーン」運行実績について」ということで、事務局よりご説明をお願い致します。

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」ご説明致します。資料 7 をご覧下さい。

「1 利用者数の推移について」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 7 月の利用者数は、40,410 人（1 日あたり約 1,303 人）であり、最多の利用者数となりました。

以下 2 ページまで、利用実績の確定数となります。

3 ページをご覧下さい。「コミュニティバスグリーン全路線の利用者数合計」のグラフでございます。見て頂く通り、季節によって下がったりもしますが、全体的には増加傾向が続いている状況でございます。

4 ページをご覧下さい。4 ページについては、「路線ごとの 1 便あたりの利用者数」の推移を示しております。ポートレースとこなめ周遊線の運行が大きく上昇した状況でございます。

5 ページをご覧下さい。5 ページにつきましては、「平日の 1 便あたりの利用者数」の推移となります。

続いて、6 ページをご覧下さい。6 ページについては、「休日の 1 便あたりの利用者数」の推移となります。

続いて、7 ページをご覧下さい。7 ページ以降につきましては、令和 6 年 7 月、一番多かった月の実績における「便ごとの平均利用実績」となります。

平均利用実績が 4 人以下の便についてはオレンジ色、24 人以上の便については赤色で塗っております。参照として下さい。

以上で、「コミュニティバス グリーンの利用実績について」は、ご説明を終わらせて頂きます。

嶋田座長

ありがとうございます。それでは、この点に何かご意見等ございましたら、お願い致します。いかがでしょうか。

特に無ければ、これで報告事項を終わりにして、本日、私がお預かりした協議事項・報告事項は全て終了致しました。進行の方を事務局にお返し致します。ご協力ありがとうございました。

3 その他（事務連絡）（1）【日本工営都市空間】

・常滑市地域公共交通計画のモニタリング評価に必要なデータについて

市民生活部長

嶋田先生、ありがとうございました。それでは、次第の「3 その他」の事務連絡の方に移らせて頂きたいと思います。

まず、事務連絡の一つ目でございますけれども、日本工営都市空間の方から連絡がございます。よろしくお願い致します。

日本工営都市空間 野々村

本協議会を支援させて頂いております、日本工営都市空間の野々村と申します。

資料8を見て頂きまして、こちら公共交通事業者様宛の資料ですが、「常滑市地域公共交通計画のモニタリング評価に必要なデータについて」ということで、昨年度策定した常滑市地域公共交通計画では、基本方針に基づく、基本目標というのを定めておりまして、基本目標に対して、評価指標、目標値というものを設定しております。

詳細の評価指標や基準値というのは、3 ページに書いてある通りで、評価指標に対して、基準値と目標値というのを、それぞれ設定している状況です。

3 ページ目の赤字の太字で示しているものに関しては、今年度モニタリングしようとして掲げております。

1 ページ目に戻って頂きまして、地域公共交通計画では、毎年こういった評価指標というものをモニタリングすることになっておりまして、今年度は、次の2月から3月に予定している協議会で報告することになっております。

続いて、2 ページ目をご覧下さい。「2 常滑市地域公共交通計画のモニタリング評価に必要なデータ」ということで、以下、下の表で提供頂きたいデータを記載しております。

具体的には、名古屋鉄道株式会社様には、鉄道駅の利用者数。知多乗合株式会社様には、知多バスの利用者数。そして、知多バスの総走行距離。愛知県タクシー協会様には、タクシーの総実車距離。また、各交通事業者様には、新規導入があれば、EV・FCV 車両の台数というのを、提供頂きたいと思っております。

それぞれの詳細については、表の真ん中の列に記載してある通りですのでご確認頂いて、提供頂きたいと考えております。

こちらについては、報告が次回の協議会ということがありますので、大変お忙しいところ恐縮ですが、12月27日金曜日までに、私、野々村宛に共有頂きたいと考えております。

連絡先については、2 ページに記載している通りですので、こちらのメールアドレスを宛先に共有の程をよろしくお願い致します。

各データについてご不明な点等ありましたら、そちらについても、私、野々村までメールもしくは電話で連絡頂ければと思っておりますので、よろしくお願い致します。

私からの説明は以上になります。

(2)【愛知運輸支局】

- ・地域公共交通シンポジウム in 中部
- ・公共交通ってイイネ！フォトコンテスト

市民生活部長

それでは、続きまして、愛知運輸支局様から連絡事項がございます。愛知運輸支局様の渥美様、よろしくお願い致します。

渥美委員

運輸支局でございます。お知らせ 2 点でございます。お配りしておりますチラシの方をご覧ください。

一つ目が、「地域公共交通シンポジウム in 中部」ということで、毎年、運輸支局主催でシンポジウムを開催しております。

今年については、DX 活用をテーマにシンポジウムを開催します。日時は 11 月 21 日。今池ガスホールでございます。YouTube のライブ配信も行いますので、ぜひ、参加もしくは視聴頂ければと思います。

もう 1 点でございます。「公共交通ってイイネ！フォトコンテスト」でございます。

これは去年初めてフォトコンテストを開催して好評だったということもありまして、今年度もフォトコンテストをやります。中高生が対象ということで、これから担う若い世代に公共交通ってイイネみたいなどの応募というのできっかけづくりにしたいということで、フォトコンテストをやっておりますので、ぜひ、知り合いの中高生の方にご紹介頂ければなということでお知らせでございます。以上でございます。

市民生活部長

次第にはございませんけども、愛知県交通対策課様から連絡事項がございます。愛知県交通対策課の藤原様よろしくお願い致します。

藤原委員

愛知県交通対策課の藤原と申します。私の方からは、エコモビリティ実践キャンペーンの説明をさせていただきます。

愛知県では、車と公共交通、自転車などを賢く使い分けるライフスタイル、エコモビリティライフを推進しております。

その一環として、県内の企業・団体の皆様に、交通圏を始め、エコモビを積極的に取り組んで頂くキャンペーンを毎年実施しております。

皆様方、委員の皆様におかれましても、ぜひ、ご参加頂くとともに、企業・団体の皆様への参加の働きかけにご協力をお願い致します。私の方からは、以上になります。

市民生活部長

それぞれご説明ありがとうございました。以上で、事務連絡の方を終わらせて頂きます。

それでは、最後閉会に当たりまして、会長からご挨拶を申し上げます。

山田会長

会議開始から 2 時間半を経過しておりまして、本当に長時間に渡りまして、ご熱心にご議論を頂きまして、ありがとうございました。

協議事項につきましてはご承認頂きまして、誠にありがとうございました。

これらの事項につきましては、事業を進めていくとともに、色々なご意見を頂きましたので、取り入れられるものは取り入れて、より良い事業推進に努めたいと考えております。

時間も長くなっておりますが、皆様を一堂にお目にかかる機会もそんなにないので、今日は少し会長であります副市長の悩みを告白させて頂きます。

三つありますが、一つは、常滑は結構特殊なところだということです。

人口は 5 万 8 千人ですが、中部国際空港さんがあり、ここには 500 万人を超える利用者が。1 千ですね。1 千万人を超える方が、通過される方も多いですが、そういう方がいらっちゃって、国際展示場というのがあり、あれは普通でしたら県庁所在地にあるのがほとんどですけど、そこに 100 万人くらいの人に来て、おそらくもっと増える。

それから、皆さんご存知かどうか分かりませんが、ホテルの数が、愛知県内で名古屋市について多いです。4,500 室あり、1 日 7,700 人泊まれるようになっており、年間 100 万人くらいの方がコロナ前は泊まっていました。またもっと増えるのではないかと考えています。

また、コロナ前は、泊まっている方の 6 割か 7 割が外国人の方でした。

そういう中で、市は少し前まで、財政状態が非常に悪く、人をどんどん減らしてきたものですから、仕事は普通の 5 万 8 千の市に比べたら多いですが、人は少ないというような感じで、日々もっと人を寄こしてくれと、人事もやっているものですから、悩みが絶えないこと。

二つ目は、公共交通です。

これまで本当に後進地でした。突然グリーンが始まったことから、遂にやるのかという感じになりましたが、その時に、今でも覚えています、1 回目の会議の時に、村田さんと空港会社のツツイさんの間で大議論がありました。

一体グリーンは何の為にあるのかと。これは交通弱者福祉対策じゃないのかという話と、いや、そうじゃない。来客者の移動の手段の確保だという話があり、さらに、最近はその二つに加えて、普通の広く一般の市民の方の移動手段を確保するというような面も、本当に発生してきてしまい、だんだん事業が大きくなるにつれて、一体何の為にやっているんだというのが、やっている方も曖昧になってきたり、その三つの目的のバランスをどう取るかというのが、どんどん難しくなっています。

それから、今日ご承認頂きましたグリーンのコミバス化ですが、始まった時は、幸い非常に好調なボート会計の経費で始まったものですから、何となくボートがやるからいいやという感じでした。

これはファンバスよりコミバスだろう実質はということで、一般会計でこちらが引き受けることになりました。

そうすると、今までもそうですが、市民の方々から、「もっと便利にしてくれ」「ウチの前に停めてくれ」や「新しい路線を作ってくれ」という要望が本当に多いです。

それで、全ての要望に応えられるわけでもなく、さらに、谷地さんのご指摘のように、適正なご負担を頂くというような方向を今考えていますが、そういう問題が 1 個あります。

それから、事業者さんのそれぞれのお立場から色々な話を頂きましたが、おそらく事業者さんは「もっと委託費を上げてくれ」や「もっと自分に任せてくれ」、逆に、久保田さんから「あまり便利にするな」など、色々なお話がございました。

その辺りのバランスを取りながら、事業者の皆さんにも発展して頂きながら、さらに先程、会長さんからは、「そうは言ったって税金だからね」というお話がありました。正確に言うと税金ではなく繰入金を使っていますが、それにしても公金ですので、リーズナブル。これは安いという意味ではなくて、きちんと市民に説明出来るような経費でやらなければならないということで、非常にここの辺りが悩み。日々悩んでおります。

三つ目は、財政当局が、「そんなこと言ったって、そんなお金はありませんよ」と私に言ってきます。

今だいたい常滑市の一般会計の年間の予算額が 240 億くらいなんですけど。

今、グリーンには 2 億 4 千万かけています。ということは、1%かけている中で、これ以上に上がる、という話もあります。

モビや自動運転などは、今のところ補助金でやっていますので持ち出し 0 ですが、これを市で実証しましょうというのと、タダではすまない。本当にお金がかかってきますし、同じお金をかけるのに、交通にかけるのか、それとも別のことにかけるのか、ということもやらなければならないくて。それが全部集まってくるので、本当に毎晩眠れぬ夜を過ごしております。

今日、本当に色々ご意見を頂きまして、参考にさせていただきますし、なるべく反映していきたいと思います。

ぜひ、副市長として今の私の悩みを踏まえた上で、でもこうやったらどうだというようなご意見も、この場でもよろしいですし、別の機会でもいいので、頂ければ幸いですと思っています。

協議会の中で皆様方と議論を通じまして、常滑市のより良い公共交通網を作っていきたいと考えておりますので、今後ともどうぞよろしくお願い致します。

少し長くなりましたが、今後ともよろしくお願い致します。本日はありがとうございました。

市民生活部長

それでは、以上をもちまして、第 11 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。ありがとうございました。