

第 12 回常滑市地域公共交通協議会

開催結果

日 時 2025 年 3 月 4 日(火) 14 時 30 分～17 時 30 分

場 所 常滑市民病院 1 階 とこなめホール

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】 グルーン運賃の有料化について（資料 1）
- (2) 【企画課】 令和 6 年度 AI オンデマンド交通実証実験の結果について（資料 2）
- (3) 【市民協働課】 市内の交通空白地対策の検討について（資料 3）
- (4) 【市民協働課】 令和 7 年度 新半田病院への通院用シャトルバスについて（資料 4）
- (5) 【観光戦略課】 令和 7 年 4 月 1 日より 空港島～市街地シャトルバスの毎日運行化「試行」について（資料 5）

2 報告事項

- (1) 【企画課】 令和 6 年度 自動運転バス実証実験について（資料 6）
- (2) 【市民協働課】 コミュニティバス グルーンの利用実績について（資料 7）
- (3) 【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ついて（資料 8）

3 その他（事務連絡）

- (1) 【知多乗合株式会社】 半田常滑線（知多バス）のダイヤ改正（2025.4.1）について

【質疑応答】

以上

議事録

開会 6:30～

事務局

公共交通協議会の開催にあたりまして、諸連絡をお伝えさせていただきます。
マスク着用のご案内をさせていただいているところですが、この会議室、病院内ということですので、会議室の中でもマスク着用をお願いいたします。

2点目ですが、中部空港警察署の花谷委員でございますが、本日公務のため、代理で小川芳宏様に本日は出席いただいておりますので、よろしくお願いいたします。

市民生活部長

それでは定刻を若干過ぎておりますけれども、ただいまから常滑市地域公共交通協議会を始めさせていただきます。

本日は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いたします。

さて本日は現在お1人、まだ見えてないですけど17名の委員の方が、現在この場に見えております。また、その代理の方がご出席をいただいております。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12回常滑市地域公共交通協議会の方を開会させていただきます。

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、常滑市企画課および観光戦略課の担当が出席をしております。なお、協議会の決議は、委員のみで執り行います。

それでは初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

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。委員の皆様方には足元の悪い中、また大変年度末のご多忙の中ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。

それから本来ですと、市庁舎の中のどこかの会議室を取るべきなんですけれども、確定申告その他いろいろな業種がございまして、予約ができなくてこの病院での開催になりました。先ほど座長の嶋田先生には「コロナ禍に戻ったようだ」と言われちゃったんですけれども、病院は一応感染対策ということで今日マスクの着用をお願いしておりますので、この点についてもご不便をかけますがご容赦いただきたいと思います。

さて、本日は市内の公共交通の充実に向けた今後の取り組みについて、5つの協議事項を提出させていただいております。

まず一つ目は、グリーン運賃の有料化についてです。

二つ目は令和6年10月から12月の3ヶ月間実施いたしました、AIオンデマンド交通実証実験の結果についてです。

三つ目は市内の交通空白地対策について課題を出させていただきまして、協議をしていたきたいと思います。

四つ目、五つ目は、令和7年度に試験運行いたします、通院用のシャトルバスと、それから空港島と市街地間のシャトルバス、二本のシャトルバスにつきまして運行計画等についてご説明をさせていただきたいと思います。

五つの議題いずれも本市の公共交通機関や公共交通の充実に向けて重要な取り組みでございますので、委員の皆様からのご意見をいただきながら、よりよいものにしてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

また、報告事項といたしまして、今年度実施しております、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り組みでございますので、ぜひよろしくお願いをいたします。

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の方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

では、座ったまま失礼いたします。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。

本日も皆様のご協力を得ましてスムーズな進行に努めてまいりたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

協議事項(1) 【市民協働課】 グルーン運賃の有料化について (資料1)

嶋田座長

それではお手元の次第をご覧くださいませでしょうか。

ただいま会長からのご案内ありましたけれども、まず1協議事項、5点ございますが順番に参りたいと思います。

まず「グルーン運賃の有料化について」を議題といたします。事務局よりご説明をお願いいたします。

事務局

皆様こんにちは。事務局の市民協働課伊藤と申します。よろしくお願いいたします。着座にて失礼させていただきます。

それでは、資料1「グルーン運賃の有料化について」ご説明いたします。

資料2 ページ「もくじ」をご覧ください。3 ページの「1 グルーン運賃の有料化に向けた課題と考え方(まとめ)」から、5 ページの「2 今後のスケジュール(案)」についてご説明をさせていただきます。

6 ページからは、参考資料としまして「1. グルーン運賃の有料化に向けた課題と考え方(まとめ)」を補足する資料を添付させていただいておりますので、ご参考としていただきたいと思います。

それでは3 ページをご覧ください。現在無料であるグルーンの運賃は、令和6 年 10 月の本市地域公共交通協議会において、3 つの課題を踏まえて有料化に向けて検討することとなったため、課題について検証結果と有料化の考え方についてご説明いたします。

課題①の「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」を果たせたか、の検証につきましては、検証結果①グルーンの利用者数が2 年で1.9 倍に増加したこと。検証結果②買い物や飲食の目的の利用が多かったこと。検証結果③ボートレースとこなめ周遊線の利用者数が2.3 倍に増加しており、ボートレース・イオンの利用増につながっております。これらのことからグルーンが定着し、運行開始当初の目的を概ね達成できたと考えております。

次に「【課題②】財政負担の抑制が必要」についてです。「検証結果①」では、「グルーンは今年の4 月からコミュニティバスとなり、財源はボートレースまちづくり基金を充当することとなりますが、将来の保証はございません。しかしながら、コミュニティバスとなったことから、市民の交通手段として、持続可能性が求められ、その担保が必要であります。「検証結果②」では、「物価、人件費など、運行コストの上昇が見込まれることへの対応が必要」としてありまして、全体として「コスト上昇も踏まえた持続可能性が求められる」ものでございます。

次に4 ページをご覧ください。「【課題③】受益者負担の観点から、利用者に一定の負担を求めることが適当」につきましては、右側の囲み、「検証結果①」として、「知多5 市5 町において、運行経費の支出規模、人口一人当たりのコストが最高額となっており、近隣市町に比べ財政支出が大きい」状況にございます。

「検証結果②」では、「無料の状態では、グルーンを利用していない人にも大きな負担がかかっていることから、利用者が運行経費の一部を負担することによる公平性の確保が必要」であり、全体として「公平性確保の観点から受益者負担が求められる」と考えております。

課題①から③の検証結果から、グルーンの運賃を有料化することとし、今年（令和7 年）10 月を目途に、金額、料金体系、支払い方法、有料化の時期などについて決定していきたいと考えております。

5 ページをご覧ください。「2. 今後のスケジュール（案）」でございます。

グルーン運賃の有料化に向けた協議等については、以下の流れで取り組むことを想定してございます。

本日、承認いただきましたら、10 月までに具体案の検討、協議を行い、市議会協議会等で説明させていただきまして、その後、10 月に開催予定の当協議会において運賃分科会で協議した運賃の料金体系や金額、支払い方法等について確認したうえで、関係機関との協議や申請手続きを行いまして、令和8 年から9 年度には、運賃有料化の開始をすることを予定しております。なお、それぞれの時期については、今後の検討や調整・協議状況により変更となりますので、ご了承ください。

6 ページ以降につきましては、今回の説明を補足するための参考資料となりますのでご参考としていただきますよう、よろしくお願いいたします。以上、説明とさせていただきます。

嶋田座長

どうもありがとうございました。それではただいまの件、何かご意見ご質問ございましたらお願いいたします。後ほど採決を取らせていただきたいと思いますので、どうぞ忌憚ないご意見等をいただけたらと思いますがいかがでしょうか。感想等でも大丈夫です。

栗山委員

現状のままで有料化ということですか。

嶋田座長

事務局お願いします。

事務局

今回の有料化の検討につきましては、有無については、現状のグリーンについて有料化するのか、無料化にするのかというところで検討させていただきまして、有料化にしたいというところがございます。ただ、この後にも説明する予定ではございますが、交通空白地対策として、それに合わせてグリーンの見直し等もかかってくると思いますので、並行して検討していくものと考えております。

栗山委員

ということは、それなりに具体策、別の方法を考えてらっしゃることはあるんですか。例えばルートの変更ですとか、バスの増発ってような考えも含めたことを、今後検討されるということでよろしいのでしょうか。

事務局

事務局から回答させていただきます。検討につきましては、交通空白地対策についてはこの後説明をする予定でございますが、その対策も今後含めて検討していくところでございますので、今こういう形にするというものは決まってはございません。

嶋田座長

おそらく今のご質問は、今のグリーンの路線とかダイヤをそのまま有料にするのかという、そういうご質問と思うんですが、その点いかがでしょうか。

事務局

今後の交通空白地の対策の協議の状況にもよりますが、まずそこでグールの見直しは必要ないという形になれば、当然今の状態の有料化に進むと思いますので、合わせてそこは進めていきたいです。

嶋田座長

路線やダイヤは変わる可能性もある、ということでもいいですね。

事務局

そうです。有料化することによって変わるものではなくて、そこは空白地対策等、そういったことを総合的に今後検討していく中で、ダイヤの変更、路線の変更が考えられるという形で考えております

嶋田座長

葉山委員いかがでしょうか。

葉山委員

有料化っていうのは以前からも出てたと思います。皆さんの要望として有料化でもいいから増発してほしいとかダイヤを見直してほしいというような意見がかなり出てたと思いますが、ここで何か有料化することによる変化や別の対策を考えておられるのでしょうか。

事務局

委員のおっしゃる質問としては、今有料化したことによって、そこだけを捉えて増便または路線の増設ですね、そういったことがあるのかという趣旨でよろしかったかなと思うんですけども、この有料化をもって増便増設等についてはありません。先ほど説明した通り、維持していくためには有料化が必要というところと、平等、公平性の観点というところ等を踏まえて、有料化を考えているというところでございます。

嶋田座長

葉山委員、よろしかったでしょうか。ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。村田委員お願いします。

村田委員

青海ボランティア隊の村田です。今回の有料の件については、様々そういう意見が出ていましたので受益者負担の公平性とかいろんな観点から、基本的に私はやむなしかなというふうに思ってる立場です。お伺いしたいのは先ほどの葉山委員と非常に重複する部分もあるんですが、現段階で、例えば北部ルートだったりとか、採算性が非常によろしくない部分だったり、そういった様々な見直しが今後議論されると思うんですけども、やはり、例えば大

型のものだと採算が取れないものに関しては小型化の導入も含めて検討されるだとか、その辺のセットを基本的には有料化も含めて考えていくというのが本来の筋じゃないかなと思います。非常に微妙なところではあると思いますが、基本同時なのか、まずは利用者の不満の吸い上げだったりとか、いろんなことなしに有料化というような話になったとしても、なかなか一般市民の方が納得いかない部分もあるかと思うので、そういったことを見通しとして、どういうふうに事務局としてお考えなのかというところについて、現段階で答えられる範囲で構いませんのでお答えをいただきたいなというふうに思います。

嶋田座長

事務局をお願いします。

事務局

回答としても重複してしまう部分がございますが、今グリーンが使われていない路線というところもありましたので、当然そういったところもあわせて見直していくものだと考えております。料金についても、金額を今回定めるわけではなくて、維持するため、継続して運行するために有料化が必要という形で事務局としては考えております。その中で、合わせて、当然交通空白地の課題や、使われていない、利用が少なくて費用対効果が低いところがございますので、別の交通モード等についても交通空白地と合わせて検討していき、そういった路線等が固まりましたら、料金設定に入っていけるのかなと事務局としては考えているところです。

嶋田座長

村田委員をお願いします。

村田委員

ありがとうございます。そうですね、この辺の議論の優先順位については丁寧にされた方がいいかなというふうに思いますので、基本的に有料化してもよいかをまず審議したいということではよろしかったでしょうか。

事務局

そうです。今回の議題については有料化していいかというもので、金額を定めるものではないです。

嶋田座長

村田委員をお願いします。

村田委員

ありがとうございます。そうですね、やはり有料化の議論を進めていいかっていうことについて議決をとられるということなので、もしそれが可決されたときには、やはり住民の方が不安に思っている様々なルートのことだったりとか、これまでの不満のこと、あと運行間隔だったりとか、様々なスケールが合ってるのかとか、様々なポイントが出てくると思うんです。そういったことをきちんと住民の方々に丁寧にご説明をいただいた上での有料化というようなところを持続可能していくということがポイントだと思うので、そのあたりをきちっと説明をしっかりとっていただけたらなというふうに思います。これは意見です。

嶋田座長

ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。
宮川委員お願いします。

宮川委員

愛知運輸支局の宮川です。今までのご質問とか議論に重複するところではあると思いますが、5 ページのスケジュールについて、R8 から R9 に運賃の有料化の開始ってところでだいぶ幅があるような書き方になってますが、これは今までの議論とかを踏まえると、これまでに他の交通体系の役割分担や再編、交通空白地の交通どうするかなど、それらを確定して、全部まとまったときに初めて有料化する、ということでこのくらいの幅を取ってるっていうふうに理解してよろしいですか。

嶋田座長

事務局いかがでしょうか。

事務局

必ずしも交通空白地対策と時期を合わせる、ということでは今のところないんですが、当然、できるだけ合わせた方がいいだろうというところは事務局としては考えております。なので、必ず合わせるというものではなくて、この有料化の料金も路線やダイヤが決まらないと料金設定の協議ができませんので、見直しのところも当然影響があるだろうというところで、令和 8 年から令和 9 年という形で幅を持って示させていただいているところです。

宮川委員

承知しました。概ね、できれば合わせたいけどもそこは確約できない、運賃有料化の全体が調ったときに有料化する、という認識で理解させていただきました。それだとすると R7 年 10 月の運賃部会の協議については、有料化する直前ぐらいにやられた方が、運賃とかその他の前提条件とか変わる可能性がありますので、そのあたりはタイムスケジュールはまた変更があるってことでしたけども、そのあたりも念頭に置きながら結果を立てていただけたらと思います。

嶋田座長

事務局よろしいでしょうか。

事務局

ご意見を参考にさせていただいてスケジュールについては考えていきたいと思います。

嶋田座長

ありがとうございます。他にどうでしょうかいかがでしょう。よろしいですか。はい。

ご意見出尽くしたようですから、この件は採決を取らせていただきたいと思いますよろしいでしょうか。では、特になければこのグリーン運賃の有料化につきまして、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—

ありがとうございます。ではご承認いただきましたので事務局は本案に沿って進めていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。ありがとうございます。

(2) 【企画課】令和6年度 AI オンデマンド交通実証実験の結果について（資料2）

嶋田座長

では、次の議題に移りたいと思います。ここからの議題につきましては本日採決を取ることではございませんが、ご意見だけ伺えたらと思いますのでよろしくお願いいたします。

では協議事項の（2）にですね、令和6年度 AI オンデマンド交通実証実験の結果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

常滑市の企画課の森でございます。着座のまま失礼させていただきます。

資料2、令和6年度 AI オンデマンド交通実証実験の結果について、という横置き資料で説明をさせていただきます。

ページをおめくりいただきまして、実証実験の概要でございます。まず運行概要として、運行期間2024年10月から12月年末目いっぱいまで、92日間、運休日を設定せずに実施をさせていただきました。運行している時間帯でございますが、9時から12時半と、16時から19時半。また、金曜日、土曜日および祝日の前の日と、コンベンション運行日とありますが、愛知県国際展示場でイベントが開催されている日につきましては、夜間を21時30分まで延長して実施をいたしました。

運行車両でございますが、サンレー交通様、名鉄知多タクシー様のジャンボタクシーを各1台お借りいたしまして、道路運送法第21条による乗合の許可をいただいて実施いたしま

した。右側が写真でございますが、今回、あくまで3ヶ月間ということでラッピングなどは施さずマグネットで飾りをつけさせていただいたものでございます。

4の運賃でございますが、1回大人はワンコイン500円でございます。子供に関しては一般的には半額なんですけれども、端数の小銭の処理などもございますので200円というふうにさせていただきました。

回数券も設定いたしました。こちらは6回券を2500円（1回あたり417円）、10回券を4000円（1回あたり400円）とさせていただきました。

またアプリを使っている方には乗り放題という券も設定させていただきました。1日の場合1200円、こちらは観光利用を想定しておりまして、3回乗ると元が取れるということで、訪問地点を増やす仕掛けにならないかということ考えたものでございます。続いて10日で2000円。こちらは乗り放題のお試し利用を想定しております。週2回プラス1回お出かけすると元が取れるということで、あと1回のお出かけをしていただけるような仕掛けにならないかということで価格を設定いたしました。また30日についても5000円ということで、これは定期的な通勤通学の足などに使っていただけないかということで、そういった方々の送迎、ご家族などが送迎しているケースを想定し、そういった方を取り込めないかということで設定したものでございます。

3ページが運行の特徴でございます。今年度の運行エリアの地図が右側に載っているページでございます。

1の市街地運行の特徴でございますが、2023年度なので、昨年度ですね。市の北部、青海・鬼崎地区を二つに分割して運行いたしました。それぞれ1台ずつしか配置されないため、利用者が少ない時間でも予約ができない、そういったケースがありました。配車ができないケースもありました。また市の北部、青海地区から中央部の常滑駅周辺、イオンモールなどへ行くには乗り継ぎが必要で利便性が高くない、といった声もあったことから、青海・鬼崎地区を一つに統合して、そこに2台配置させていただきました。

また、他の地区に比べまして、先ほどのお話、グルーンの有料化の中でもありましたが、コミュニティバスグルーンの利用者が少ない地域でございます。特に、大野町駅から矢田・久米・前山といった青海地区の内陸部に関しては、なかなかバスの利用者が伸びていないということで、そういった方々のコミュニティバスに対して、こういった移動ニーズへの効果があるのかということを検証するため、乗降場所に新たに市役所・市民病院を追加いたしました。

また新しい活用法として、ただ普通に日中病院に行く、お買い物に行くだけではなくて、地元で忘年会をやってみようか、というようなことを検証するため、金曜日・土曜日などの夜の延長運行というのも実施いたしました。

また二つ目、コンベンション運行としまして、これは国際展示場と常滑駅周辺地域などを結ぶ運行でございますが、2023年度は特定のイベントやコンサートなどの2日間の土日に絞って、市街地運行も運休して実施いたしました。今年度の実証におきましては、将来的な並行稼働を想定しまして、イベント開催日を中心に市街地運行と常時並行稼働させて実証を行いました。

また3点目、コールセンターの地元運営といたしまして、やはり地元の方がスムーズにコミュニケーションを取れるようにということで、土地勘がある地元交通事業者である知多乗合様にコールセンター業務を委託させていただいたものでございます。

ページめくっていただきまして、PR・住民説明会などの開催でございます。

まずPRについて、これは本当に私どもがジャンパーを羽織って、駅前で朝、おはようございますと言って、半分ぐらいの方に冷たくあしらわれるっていうのも、寂しかったんですけども、運行エリアの住民の方にまずは知っていただく、見つけていただくということで、ポケットティッシュの配布をしてPRを行いました。また、愛知県国際展示場で開催されたイベントでは出店者に対してチラシを配布させていただきました。実施日、実施場所については表の通りでございます。

また、住民説明会としまして、運行エリアの区長・副区長様、民生・児童委員様、高齢者サポーター様を対象とした説明会を9月27日に実施しました。さらに、10月以降、運行が始まって以降、各地区で高齢者サロンなどを訪問させていただいてお時間をいただきご説明にあがらせていただいた次第でございます。

5ページからが実証実験の結果でございます。まず利用状況でございます。3ヶ月間の利用人数930人。1日当たり10.1人でございます。これは、今年度は基本的には有償での利用状況を測りたいということで、2023年度昨年度、広報とこなめにお知らせで地図を配った際にお試し券をくっつけていたんですが、今年度はそれをせずに実施いたしました。その結果、2023年度はお試し券内の有効期間が終わった1月、利用者が大きく減少しておりましたけども、今年度は逆に12月になると利用者が増加しており、毎日運航を続けたことで認知が高まったこと、また、お出かけするタイミングが増えたというか、じゃあ今日使ってみようか、といった利用機会の増加に繋がったのではないかと考えられます。

また、配車方法、こちらは電話による配車は25%でございました。こちらは2023年度33%から比べて下がってます、アプリで利用される方が増えております。ただ、これはやはり電話でも、電話だと難しいなと、煩雑だなというふうで、電話を利用する方が離れてしまったということも否定できませんので、必ずしも、皆さんが電話を不便だ、アプリが便利だねと言ってアプリに変わったというわけではないので、その点にご留意いただきたいと思います。表には詳細の分類をまとめております。

6ページ目でございます。売上状況でございます。3ヶ月間実際に利用者の皆様から運賃徴収させていただきました。また、一部イベントでは法人会員や、あと車体に広告を貼らせていただく企業広告なども試させていただいて、売り上げは37万5000円でございました。乗り放題や回数券の利用も一定数見られたことから、繰り返しご利用になって日常生活に上手に活用されている方もいらっしゃるのかなと思います。また、住民の方には、コーヒチケットなど非常に馴染みがあるかと思うので、それとよく似た紙回数券を用意させていただいたところ、延べ163件の利用がございました。ただこれは説明会でもお話を聞いてくださった方に、「試してよ」ということで、2枚ずつお出かけ分をちぎってお渡ししている部分も入ってますので、もしかすると紙の回数券がすごく使われたかどうかというまではわからないところです。2023年度に比べて収入は約5倍になっておりますが、事業費を賄

うまではまだまだ程遠いものでございます。表の中には、各運賃の各月の売り上げがあります通り、6 回券も 10 回券もまた 30 日乗り放題もそれなりに一定の利用者さんがいたということが見て取れるかなと思います。

続いて、4 コンベンション運行やイベントとの連携でございます。コンベンション運行では空港島と常滑駅周辺の乗降場所を追加して実施いたしました。全体でコンベンションに関わる運行としては 31 件計上しております。ただ今年度システム開発の都合上、空港島からこのコンベンション運行専用の乗降場所から他のエリアでも利用できたということで、もしかすると住民の方が空港にお出かけするのに使ったケースもあったかなというふうに考えております。また、やはり観光宿泊の方にこの常滑で mobi をやっているという情報を届ける接点がなかなかなくて、利用が広がらなかったのではというふうに考えております。

一方でセラモールのイベント。これは急須の里巡りというのが 10 月の終わりにあったんですけれども、そこのイベントの主催者さんと連携したところ 2 日間で 33 名ご利用いただきました。幅広く、薄く呼びかけるよりは、主催者などと連携できた情報発信が有効であるというふうに考えられます。

7 ページ目でございます。乗降場所ごとの利用状況でございます。乗車、降車ともに大野町駅の利用が多くなりました。また他の上位の乗降場所に比べると、例えばそこに何か大きなお店があるんですとか、病院があるんですとか、そういったわけではないので、おそらく鉄道と乗り継ぐ利用が多かったのではないかと分析しております。また、イオンモールさん、カインズモールさん、市民病院を利用される方も多く、日常利用が多かったものと考えられます。また一部の住宅地で利用が特に多いところがございます。これは特定の利用者の方、もう完全に日常生活に取り込んで頻繁に利用していたものと考えられます。また北汐見坂 1 丁目バス停。バス停に乗降スポットを置いたんですけれども、これが、乗車が 19 回なのに対して降車が 57 回ということで、何らか他の交通手段と上手に組み合わせて、行きはもしかしたらグリーンを使って、帰りは mobi を使って、っていうような組み合わせによる利用もあったと考えられます。

8 ページ目、時間帯別の利用状況でございます。今年度ドライバーさんのシフトですとか、昨年比較的昼になると利用が落ち着くということで、運休時間をあえて 4 時間ほど設定しております。午後の運行が始まる 16 時に配車の申し込みグラフ見ていただく通り、緑線が跳ね上がっているんですが、集中したことから、やはり昼休みの時間帯でも使いたいという需要があったのかなと考えております。今回のように 2 台で運行する場合は、2 台とも運休するのではなく、運行時間を少しずらして需要に合わせて、なるべく運休の時間を入れない方が利用者さんにとってはよかったのかなというふうに感じております。

9 ページ目、アンケート結果でございます。いろいろアンケートをやりまして一部抜粋しているものでございます。アンケートは全部で 4 種類やりました。まず利用者にいわゆるウェブアンケートをご案内しました。ただこれがなかなか N=11 とある通り、回答率が非常に低調で、どうしようかということで、次にビンゴカードで、カードに穴を開けてもらってすぐその場で回収するタイプのアンケートを実施しました。これが 129 件でございます。3 番目、これはアプリを通じてプッシュ型で細かい Web アンケートをご案内したものの。4 点

目、実証の終期、12 月のほぼ終わり頃でございます。イオンモール常滑さんで場所をお借りしまして、「mobi って知ってますか？」と、そういうようなお尋ねをお客様にして、認知度というか普及度みたいなものを図りながら、最後の PR をさせていただいたものでございます。

主なアンケートの結果でございますが、まず今後もこのエリアの交通手段として必要だと感じますかということで、「はい」の方が 97%。これは実際に利用した方が答えているものですので、やはりかなり高い数字になっております。運賃につきましても、アプリの会員の方のアンケートですが、今回 500 円ですね。グリーンとかと比較しても負担があるんですけども、やはり運行エリアを拡大することで「ちょうどいい」というお声をたくさんいただくことができました。お出かけの目的につきましては、これはビンゴカード形式のアンケートでお尋ねしたところ、「外食・レジャー」が一番多くございました。こういった外食やレジャーっていうのはなかなかコミュニティバスなどではカバーされにくい分野でございますので、こういった用途でも上手に使っていただけたのかなと考えております。

続いて、「もし mobi がなかったとしたら今回のお出かけをしていましたか」という問いに 36%、約 3 分の 1 方が「お出かけ自体していなかった」ということがお答えいただきました。mobi に乗ってみようという方もいらっしゃるかもしれませんが、こういった乗り物があることでお出かけ促進の効果というのものもあるのかなと考えております。

続いて、「もし mobi がなかったとしたら、今回のお出かけはどんな移動手段を使ってましたか。」また「mobi を利用した方について普段はどのような交通手段を利用していますか。」ということで、いずれもタクシーが上位に来ておりました。やはりこの影響については無視したまま進めることはできないと、何らか上手にすみ分けていく必要があるのかなと考えております。一方で、「自家用車や家族友人の送迎で移動していた」という答えも多くありましたので、新たな公共交通利用者の取り込みというのも期待できるのかなと考えております。

最後 11 ページ目今後の事業の方向性でございます。委託事業者と取りまとめを行いまして今後の方向性というのは、こういうふうにしたらどうかというものでございます。

実証後半、12 月にかけて利用者がじわじわと増えてきたことから、認知度の向上利用機会を確保するためにも、今後実証や実装、そういった場合には少なくとも半年程度は期間を設けて長期でやるのが望ましいということです。また、終盤にイオンモールさんで「mobi 知ってますか？」って大体 100 名ぐらいの方に聞いたんですけども、まだまだ、他の地域から来ている方もいらっしゃるので認知度が低いと。より長期間で実証をすることで、市からの直接の PR だけではなくて、友人知人の方とかから人づてで利用方法やユースケースが広がっていくかなと期待される。

また利用者アンケート、先ほどご紹介した通り普段自家用車や家族友人の送迎の方も多く、グリーンではカバーできていない交通空白地対策、やはりグリーンを使えてない方というのにも効果が期待できるのかなと思います。

一方でタクシーを利用していた方、また別の質問で利用動機を聞きましたところ、「費用が抑えられる」といった答えがありました。実装を目指していく場合は、タクシー事業への影響なども含めて地域でしっかり合意をすることが必要かなと考えております。

コンベンション運行、橋を渡る、空港に行く運行につきますが、元々相乗りが多く発生するだろうと、それが事業性を高めるんじゃないかということを期待してやってきましたが、やはり全国から常滑にいらっしゃってる中でmobiを周知することの難しさ。また、連絡橋の通行料金も必要になってくるので現時点で事業性を高める効果というのまでは見られなかったところです。この後説明がありますが、4月から空港島と市街地を結ぶシャトルバスが運行されることから、実装するという場合にはまずは市街地側のみでの検討が良いのではと考えております。先ほど申しましたイベント、セラモールの急須の郷巡りとの連携では、逆に確実にそこに行きたいという層にPRできますので効果的、もし今後も続ける場合にはエリア内の各施設との連携というのは重要なところでございます。資料の説明は以上でございます。

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？

石屋委員お願いします。

石屋委員

愛知県の石屋でございます。この実証実験なんですけれども、説明の中でハイエース型、ジャンボタクシーを2台で運用されているということだったと思うんですけれども、結果乗合率とかはどの程度だったのかなと思います。今1日あたり10.1人ということで、5ページの方にありますけれども、この人数っていうのが、この2台の運行に対して、どんな程度の実際の車の稼働率、まだ稼働に余裕があって、伸びしろがどんどん右肩上がりで終わってたってことなんですけども、伸びしろがあって、どんどん利用されれば、要するに効率的な運行ができるものなのかどうかというような点というのはいかがかなと思ひまして、お伺いいたします。

事務局

事務局より回答いたします。まず乗合率でございますが、やはり最初は低かったんですが、12月ですね、集計の仕方にもよるんですが、一応20%ほどになっています。ただ先ほどおっしゃった稼働率、効率的な運送に関してですが、正直言うとなかなかジャンボタクシーを埋めるほどたくさんの相乗りというか、2件も3件も同時に相乗りというのはあまり発生しづらくなってます。特に日中移動される高齢の方というのは1人か2人が多く、なかなか1運行あたりの輸送力という点では、実質的にはそこまで高くないかもしれないと。これはもしかすると、名古屋市でもやってみえますけども、どこまで人口密度が上がったとしても、もしかしたらどこかしきい値みたいなのがあるかもしれないというふうには考えてお

りまして。本当に、定員を心配してジャンボタクシーにするっていう部分もあるんですけども、本当にそれがベストなのかっていうのは、もしかしたら頑張っても頑張っても1回人を運ぶのに17分ぐらい平均がかかるというデータもありましたので、上げて限界があるかもしれないっていうふうには考えております。まだデータが少ないですが、そういった分析をしております。

嶋田座長

石屋委員よろしかったでしょうか。

石屋委員

6ページの方に事業費を賄うほどには程遠いというようなことがありまして。なかなかそういうところまでは難しい部分だと思うんですけども。そもそも乗合率がどの程度高まれば、ある程度の線までいくのかとか、あるいはそこをどの程度の方、どの程度のラインを目標にするのかっていうところはあろうかと思えますので。ただ、ジャンボタクシーの場合は、心理的な乗り合いが、乗合はしやすいのかなというような部分もあろうかと思えますけれども、その辺は調整の中で見ていただくということだと思えますので、またよろしく願います。

嶋田座長

ありがとうございました事務局よろしかったでしょうか？

乗合率はどういう計算をしてますか、どういう計算方法ですか。

事務局

これは実際に細かく私も見なきゃいけないんですが、予約とか配車の件数の中で、他の予約と重なっている時間があったというふうなので、件数を分母にすると多分2倍になってしまう、2倍という言い方もおかしいんですけど、AさんとBさんの乗り合わせと、AさんもBさんも両方とも乗り合いしてますねっていうふうで、それに対してCさんが1人で乗ってると、要するに3件の3人運んだうちの2件が乗り合いでしたっていう結果が多分出てしまってる。

嶋田座長

20%をどういうふうにみたらいいのかなと思ったんですけど、大きく出ると…

事務局

大きく出ているようで、大きく出ているように実際走ってる回数に比べて大きく出る数字かなと思います。2回走って、3分の2っていうふうな出方も出てしまうので。そこはまだ、出し方というか、どういう出し方が良いのかっていうのは疑問がありますが、単純集計としてそういう取り方をしています。

嶋田座長

また集計できたら、示していただけるといいかなと思います。

事務局

他の出し方というか、他のより有効な数字の、実感に近い数字の取り方があれば、そこは受託業者とも相談して出せないかっていうのを検討したいと思います。

嶋田座長

乗合中の平均乗車人数と、またご検討いただければいいかなと思います。

他にどうでしょうか。藤田委員お願いします。

藤田委員

愛知県タクシー協会知多支部の藤田でございます。今の石屋委員と似たような質問になってしまうんですけど、8 ページの資料について聞きたいんですけども、ここに車両稼働数というグラフがあって、波を線が打っているわけで、実際この日、台数というのは右側の表で見るのかなという数字で見るのかと思うんですけども、運行時間が 2 台で運行しているところ、このグラフを見ると非常に 2 台が同時にどの時間も動いているように見えるんですけども、そういう意味では当たってない時間を空白、要は待機している時間が下にいかないってところが不思議なような感じもするんですけども。この辺時間の重なりと、この 2 台が稼働しているってところが、何か事象が見える、このグラフに関して、こういうふうに見えるんだってところがあれば教えていただきたいと思うんですけども。

嶋田座長

事務局お願いします。

事務局

委託業者から出されたものをポンとそのまま載せてしまっているんですが、おそらくドライバーズアプリがオンになっている時間帯で、それを日数で多分割り直している。平均稼働というか、システムが稼働している状態の台数でございますので、実際にお客様のいる状況ではないですね。

嶋田座長

藤田委員よろしかったですか。続けてお願いします。

藤田委員

あと続けてになるんですけど、先ほどこちら資料の中で、mobi がなかったとしたらタクシーを使っていたという話があったんですけども。正直私どもの名鉄知多タクシーとしまして

はこれでの影響範囲が見れなかったところでございますけれども、もしも久保田委員の方から何かその辺がはっきりしたのが見れば、教えていただきたい。

嶋田座長

私も気になっていてですね。少なからず影響があったんじゃないかなと思うんですけど。久保田委員お願いします。

久保田委員

サンレー交通の久保田です。実際運行していて、特に注文の多かったエリアからの運行がやはり減ってるかなって。mobi 稼働期間中は、これ申し訳ないですけど、その実感としてあるというぐらいしかはっきりとした数字としてなかなかデータが取りにくい。そのエリアの需要が減れば逆に他のところから呼ばれたところにタクシーを回してしまうので、結果的にそのタクシーの配車した実数でしか残ってないもんですから、確実にこのエリアが減ったねっていうことはないんです。実はあんまり固有名詞をはっきり出せないんであれなんですけど、ビレッジハウスの利用者さんは、これ実はうちのドライバーを介して僕が個人的に mobi のご案内をさせていただいたお客さんです。ビレッジハウスはよくうちのタクシーをご利用いただくんですけど、そこにピンポイントで mobi のご案内をしたら、そこが小さなサークルですけど、そこで当たってですね、かなり利用してもらいました。実は僕はドライバーさんから「mobi にお客さんが回っちゃったじゃないか」ということで、怒られたというような実績があるんですが……。これが何よりも一番の課題だになっていうのは mobi をやりだした当初からお話してることなんですけど、いかに周知をしてもらい、利用しやすさを伝えるかが重要だと思います。どうしても事業者が普段タクシーを利用させていただいてるお客様に、正直なかなか mobi のご案内がしにくいと感じています。要はタクシー利用してない方のニーズからできれば mobi の利用を一番掘り起こしたいなと思っています。一部のかなり利用頻度の高い方に、mobi を提案させていただきました。それが当たったことを考えると、僕ら事業者もあんまり事業者利益を変に守ろうとするのではなく、もっと素直に mobi のご案内をしなきゃいけなかったなと感じています。サンレー交通としては、そういった反省をしているところです。また、実際の利用者人数等、僕らも実際集計して整理してるんですが、利用者人数を整理していくと、先ほどの乗合率が低かったんじゃないのっていうようなお話がありました。例えば 2 台稼働するんであれば 1 台は中型に変える。金額的なこともしっかり精査しながら、例えばジャンボ 2 台動かすよりは中型 3 台に変えた方がいいという場合もあると思います。実際ご利用される方も、普段タクシーを利用した、もしくは利用する経験のある方、仕事を持ってらっしゃる方にとっては逆に中型車両の方が身近に感じていただいて利用しやすいんじゃないかなというように、そんな感覚も持ちました。ジャンボタクシーは、実は人数も輸送人数も通常のタクシーより多いですし、僕ら事業者側から見るとこちらの方が確実に便利だろうと思うんですけど、お客様が「こんな大きな車両で来たの？」っていうようなことを言っていたとドライバーから聞きました。「1、2 人だと使いにくいな」という声もあったりしたので、いろいろそういった今までの反省点も含めながら

議論をして、より良い形にして、もし再度、実験運行をやるのであれば臨んでいきたいなと思います。長くなってすみませんでした。

嶋田座長

では参考にさせていただくということでよろしかったですかね。事務局何かありますかですか。

事務局

そうですね、何より特に今回実証に携わっていただきましたタクシー事業者の方々のお声でございますので、また今後もしっかり参考にさせていただきたいですし、タクシーを普段使っていない方へのアプローチっていうのをしっかりやって、今公共交通を使っていない方っていうところをどう捉えていって送量を増やしていくかを検討していきたいです。実装に向けてタクシーとバスとバランスを取りながら新しいツールとして導入できるかっていったところは慎重に考えていきたいと思います。またコミュニケーションをとらせていただければと思いました。

嶋田座長

ありがとうございます。では、他にいかがでしょうか？

金森委員お願いします。

金森委員

知多乗合の金森でございます。

6 ページの左の表について、30 日券というサブスク型の乗車券を売られたということで、都心部で実証されているところでは結構こういったケースはあるんですけども、地方部の実証では非常に珍しいことかなと思います。客層がどうだったのか、あるいは実際 30 日券買って何回乗られたのか、もしわかれば教えていただけますでしょうか？

嶋田座長

事務局、お願いします。

事務局

手元にデータがないので申し訳ありませんが、私が生の個人情報のデータを目視で見た限りは同じ名字の方が同じところからかなり乗っていたので、相当な回数を利用されてるという感覚を持っております。

嶋田座長

5 ページを拝見すると、全部アプリなんですけど、アプリで乗り放題を利用した人が 162 人います。6 ページを見ると、乗り放題の 1 日券の販売について、11 月が 1 件、12 月以降で

10 日乗り放題が 1 件あります。30 日券もかなり売れています。そうすると、先ほどの乗り放題 162 人というのは、割と 30 日券を買った人が結構ヘビー的に使ってるんじゃないかと推測できます。先ほどの久保田さんの知人も 30 日券を買っておられる可能性もあるかもしれないですね。この辺もお調べいただくと、もう少し詳しい実態が出てくるのだらうと思います

事務局

只今市役所のデータにアクセスできないので、また後日にでも報告いたします。

嶋田座長

お願いします。ありがとうございます他にいかがでしょうか。

村田委員お願いします。

村田委員

2 点あります。まず 1 点は資料の 7 ページで、大野町と北汐見の記載があり、かなり我々からすると馴染みがあるエリアなんですけど、普段の実感よりも多い数字が出ていましたので少しびっくりしました。何かこの地域に配布されたということによろしかったのでしょうか。

事務局

その通りです。

村田委員

そうですね。この辺が利便性やグルーンの運転間隔の問題でアクセスが非常に懸念される部分であるということは承知しています。そういった大野町で利用回数がここまで増えていることについて、先ほど説明がありましたが、もう少し踏み込んだ解釈について、現段階でお応えできる範囲で構わないので、教えていただきたいです。

それと、皆さんに広報してから実施まで 3 ヶ月という期間でやられましたが、仮にこれがもう少し広報期間が長かったり、実施期間が長かったりした場合、このまま増加傾向でいけたかについて、具体的な数字がなかなかあるわけじゃないので心証になってしまうと思いますが、そのあたりはどういうふうに捉えられてるのかなというのをご意見をいただきたいなと思います。

嶋田座長

事務局お願いします。

事務局

ありがとうございます。大野町駅に関しては申し訳ありませんが、細かい分析までは至っておらず、おそらく鉄道利用目的だろうというところまでしか把握できていません。ただ乗降の組み合わせデータがありますので、どこの方がどの時間帯に利用したかを細かく見ていけば、もしかしたら特定の方が行きも帰りも使っているというのが分かると思っております。もしかするとグリーンでも行けるはずなのに、有料の mobi を選んでいたのかもしれないなど、そういったこともデータを見ればわかるかと考えております。

2 点目の広報期間実施期間でございますが、正直なところこれ以上伸ばしてもあまり変わらないと感じています。走っていることが一番の広報かなと個人的には思ったところがございます。なので、やはりグリーンにしてもそうなんですが、走り出してもなかなか乗るきっかけがどうしてもない中で実証が終わってしまったというケースが多いと感じています。実証が始まっていることが伝わっていくにはやはり 3 ヶ月でも短かったと少し思ってます。もう少し長ければまだ増えたかなとそういうふうを感じています。

嶋田座長

村田委員。

村田委員

ありがとうございます。そうですね、やはり 3 ヶ月間でこの数字を評価するのもなかなか難しいかなというところもありますので、ぜひ機会があれば引き続き導入に向けてもいろいろとアイディアの思考を繰り返しながら知見を広めていただきたいなと思っています。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。久保田委員、お願いします。

久保田委員

今の村田委員の発言に補足ですが、名鉄タクシー、安全タクシー、サンレー交通の 3 社で常滑エリアを守ってるんですが、大野町駅周辺は多分どこもなかなか手が届きにくいエリアです。その結果空白地帯化してしまいがちなエリアになる。逆にそのエリアには mobi が来てくれる、mobi なら手が届くところである。青海ボランティア隊に対応してもらってる青海エリアもタクシー事業者の手が届きにくいエリアである。先ほどあまり企業利益追求に走らないようにと話をさせていただきましたが、どうしても青海エリアのお客様を迎えに行こうとすると、回送距離が長く実走距離が短くて、なかなか手を伸ばしづらいエリアです。わざと青海は配車しないとかそういうことではないです。どうしても「どれぐらいかかりますか」と問われたときに「20 分ぐらいはかかります」と回答をすると、やはり利用者さんから「じゃあいいです」という回答が返ってくる。青海エリアもそうです。大野町のエリアもそういうことが起こりがちなエリアです。タクシー事業者としても実は非常に悩んでおりま

す。何とかして目的地まで届けたいですが、常滑駅や市民病院周辺がどうしても需要が集中しやすいエリアだと思う。名鉄さんは新舞子駅に待機されてると聞いており、例えば新舞子駅から大野町駅でもなかなか時間がかかってしまう。こういったタクシー事業者の手の届かないエリアを mobi がカバーでき利用してもらえているなら逆に良いデータとして扱って良いと思います。

嶋田座長

ありがとうございます。村田委員どうぞ。

村田委員

そうですね、交通空白地帯の解消と併せて効率化も図っていくという議論の中で、移動手段を最適化していくということは、公共交通協議会の重要なテーマだと思います。ぜひ意見を参考にさせていただきながら、グリーンの利用が無いところや運行していない地域で代替可能な公共交通はあるという気もしてますので、また引き続き協議・議論を重ねられたらなというふうに思います。

嶋田座長

ありがとうございます。

他にいかがでしょうか？宮川委員お願いします。

宮川委員

運輸支局の宮川です。乗合率の関係については、デマンド運行はやはり一つの運行でいかに複数の予約をまかなうことができるかというところが鍵になってくると思うので、そこら辺を今後も把握できるようにデータを取っていただければと思います。

5 ページの 3 ヶ月利用人数 930 人っていうのは、これ延べ人数だと思うんですけども、実利用者数ってどのくらいなんでしょうか。

嶋田座長

事務局わかりになりますでしょうか。延べではなくて、実人数ということですね。

事務局

手元に生データをもってきていないので、これも事後報告させていただいてもよろしいですか。予約名は取れてますので把握はできます。

宮川委員

実際に使ってる人の方が偏ってる可能性もあると思います。予約データが取れると思うので利用実績や OD などを見ながら検討していくといいと思います。ただ先ほどの話ですけど、実際に限られた人たちでしか使っていないとすると、ひょっとしたらデマンド交通よりも

タクシー補助の方が効率よくなるかもしれないので、そういったところも見ながら検討していただいた方がいいかなと思います。よろしくお願いします。

嶋田座長

事務局よろしかったでしょうか。参考にまた分析を進めていただければと思います。他にいかがでしょうか。

私から最後に一点だけ教えてもらいたいんです。4 ページに住民説明会の話載せていただいておりますが、どれぐらいの参加者数だったのでしょうか。教えてください。

事務局

今回お配りした資料 8 の 9 ページに市民協働課の方で補完的に把握してきた人数がございます。ちなみにほとんどが女性でございました。ほとんどがおばあさんで、おじいさんはほとんど見えなかったもので、これはこういったサロンの特色なのかなというふうに思っています。

嶋田座長

わかりました、ありがとうございます。他いかがでしょうか。

特になければ次にまいりたいと思います、ありがとうございます。

(3) 【市民協働課】市内の交通空白地対策の検討について（資料3）

嶋田座長

では続きまして、協議事項（3）ですね。市内の交通空白地対策の検討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

資料3「市内の交通空白地対策検討資料について」事務局の方が説明させていただきます。資料3、2 ページ「もくじ」をご覧ください。

今回3 ページの「1 市内の公共交通にかかる新たな課題の検討」から、13 ページの「3 検討・具体化に向けた協議等の流れ(想定)」についてご説明をさせていただきます。14 ページからは、ご説明する内容を補足する資料を添付させていただいておりますので、参考としていただきたいと思います。

それでは3 ページをご覧ください。1 市内の公共交通にかかる新たな課題の検討としまして、(1)グルーンの運行経費の増大と経費削減についてご説明いたします。現行のグルーンの運行委託費につきましては、約2億4千万円ありますが、国の下限率が約30%アップし、グルーンの運行委託費についても増額となることが想定されております。運行委託費増加により、新たな交通空白地対策ができないどころか、グルーンの維持すら困難となることも考えられます。グルーンを持続可能なものとするためには利用状況を踏まえた見直し等による経費削減が必要と考えております。

4 ページをご覧ください。グルーンの路線ごとの1便当たりの利用者数の推移及び経費は以下のとおりでありまして、①常滑北部・大野線については平日・休日ともに利用者が低迷している状況でございます。②常滑北部・市役所線については平日の利用者についても伸び悩んでおりまして、休日にも低迷している状況でございます。③常滑中部・市役所線につきましては、休日の利用者が低迷しております。図2の方では、グルーンの各路線の経費について概算額をお示ししておりますが、常滑北部大野線は年間約1,700万円、とこなめ北部・市役所線は年間約6,500万円、常滑中部・市役所線については年間約4,500万円の運行経費がかかっております。

5 ページをご覧ください。利用状況を踏まえ、以下のグルーンの経費削減策(案)について検討する必要があると考えております。大野線につきましては休日と平日夜間の便の廃止等のダイヤの見直しとするか、当該路線を全部廃止とするか検討が必要でございます。削減される経費については、ダイヤの見直しであれば約1,100万円、全部廃止であれば1,700万円の削減が見込まれます。常滑北部市役所線については、利用が少ない一部ルート of 廃止と、夕方便の廃止によるダイヤの見直し、また当該路線を全部廃止とするか検討が必要であり、一部廃止であれば約3,200万円、全部廃止であれば、約6,500万円の削減が見込まれます。中部線につきましては、休日ダイヤの一部見直しにより約300万円の削減が見込まれます。

6 ページをご覧ください。つづいて、(2) mobi(オンデマンド交通)の再検討についてでございます。①mobi(オンデマンド交通)実証実験の実施状況としましては、下に示したとおりであります。図の方はコンベンションエリアを除いたものを示させていただいております。先ほど説明させていただいておりますので、詳細については省かせていただきます。

7 ページをご覧ください。②mobi(オンデマンド交通)の課題と対応の考え方としまして、現行の運行主体による実証実験エリアにおいて本格運行した場合、年間経費として約6,400万円以上の経費が必要と考えられ、「1(1)グルーンの運行経費の増大と経費削減について」の課題からすると、令和6年度実証運行と同じ形での本格運行は難しい状況であり、オンデマンド交通の運行形態の見直し等、経費低減策の検討が必要と考えております。

次に8 ページをご覧ください。「2 交通空白地解消に向けた対策手段について」でございます。課題エリアと対策手段候補の抽出として、課題エリア毎に対策手段候補を抽出しております。①交通空白地における対策手段候補としましては、多屋団地エリア及び北部エリアに点在する交通空白地と、原松・奥条等エリアがあり、多屋団地エリア及び北部エリアに点在する交通空白地については、高齢者を対象とした対策が必要であり、対策手段候補としては高齢者タクシー料金助成の導入やオンデマンド交通の導入が考えられ、タクシー助成でも市全域で行うのか、それとも多屋団地エリアを対象としたものにするのか、という場合に分かれるというふうに考えております。

つづいて、原松・奥条等エリアについては全年齢層を対象とした対策が必要であり、対策手段候補としては高齢者タクシー料金助成の導入やオンデマンド交通の実施に加え、グルーンの路線見直しによる対策も考えられます。

9 ページをご覧ください。②新たに生じる交通空白地への対策手段候補の抽出として、大野線、北部線沿線エリアでの、1(1)の削減策を実施した場合、交通空白地となる新たなエ

リアが生じるため対策が必要であります。これらの対策手段候補としては高齢者タクシー料金助成制度の導入やオンデマンド交通の実施が考えられます。

次に③新たな課題への対策手段候補の抽出として、鉄道沿線で駅及びバス停から 300m～800mの範囲について、交通空白地ではないものの、高齢者や足の不自由な人には駅まで歩くのが大変であり配慮が必要ということで、対策手段候補としてはオンデマンド交通の実施や歩行補助器具等の購入補助等の導入が考えられます。

10 ページをご覧ください。(2)対策手段候補のエリア設定のイメージを示したものでございます。図7、8については先ほど対策手段候補として挙げさせていただきました高齢者タクシー助成のイメージであり、図7が市全域のエリア設定のイメージで、図8が多屋団地のエリア設定のイメージをしたものとなります。

つづいて11 ページをご覧ください。11 ページについては、グルーンの路線見直しのイメージであり、図9は常滑南部・武豊線を、原松・千代ヶ丘・井戸田地区を通行する経路へ変更するもので、図10については、常滑南部・武豊線を瀬木・井戸田地区を通行する経路へ変更するものでございます。

12 ページをご覧ください。オンデマンド交通のエリア設定のイメージとなります。図11は北部エリアで設定するイメージ図であり、エリア外にもイオンモールや常滑駅、市役所・市民病院に乗降スポットを設定するものであります。おおむね今年度の市街地エリアと似た形をイメージしたものでございます。図12については、交通空白地となる原松・奥条等のエリアを含む北中部エリアで設定するイメージ図となります。

それでは13 ページをご覧ください。「3 検討・具体化に向けた協議等の流れ(想定)」でございます。今回お示ししました対策手段候補につきましては、お示した対策手段に検討を限定するものではございません。事務局として課題を解決するために効果があると思われるものについて列挙した形でございます。今後、今回説明させていただきました、いわゆるスクラップ&ビルドの考え方とお示した対策手段候補などを参考に、協議を進めて参りたいと思います。交通空白地対策に係る検討及び具体化に向けた協議につきましては、以下の流れで取り組むことを想定しております。令和7年3月から交通空白地対策の導入する、対策導入するエリア、また時間帯、路線経路等の方向性についての検討を担当者部会や関係区長意見交換会、また市議会委員の勉強会等において行い、令和7年6月に開催予定の当協議会において協議します。方向性について決定した場合につきましては、7月から空白地対策の運行時間帯やダイヤ等の具体的な案について、また担当者部会等で検討、協議を行い、10月に開催予定の当協議会において、運賃等の料金設定の確認も含め協議決定したうえで、関係機関との協議や、申請手続きを行いまして、令和8から9年度には、交通空白地対策の実施をしていくことを想定しております。なお、具体的な時期につきましては、議題1でも示した通り、協議の検討状況や調整・協議状況によって大きく変わることもございますので、ご了承くださいたいと思います。

14 ページ以降につきましては、今回説明させていただきました補足資料となりますのでご参考としていただきますようよろしくお願いいたします。

以上、説明とさせていただきます。

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、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。

宮川委員お願いします。

宮川委員

愛知運輸支局の宮川です。3 ページの国の下限率アップについて補足させていただきます。これは貸切バスの運賃の下限率だったということで、グルーンの場合、常滑市さんが知多バスさんに貸し切り契約で運行しているため記載しているという認識です。これについて、人を安全に運ぶことは一定のコストがかかるということで、必要最低限の運賃は受け取ってくださいよ、ということで国の方で貸切バスの運賃の下限を定めさせていただいているものです。もし貸切ではなく乗り合いにしたらどうか、タクシーにしたらどうかについても多分同じぐらいのコストがかかるというふうに思っていた方がいいと思います。いずれにしても人を安全に運ぶために必要最低限のコストを周知してくださいよ、というところで、こういうことになっていますのでよろしくお願いします。

先ほどのオンデマンドの関係も含めてですが、11 ページや 12 ページについて、ただの感想ですが、デマンドについては先ほど申し上げたように、いかに一つの運行で複数の予約をこなすかってところが鍵になってくると思います。そのためできるだけ目的地を絞って設定した方がいいと思います。できるだけバスや鉄道で移動できる場所へはバスや鉄道を使っていただくというような方向で考えていただくといいと思います。ただ足の不自由な方とかいらっしゃると思うので、そういった方には何か別の輸送方法やデマンドで直接行けることを特別に認めるなどの対応を考えていただけるといいと思います。

嶋田座長

ありがとうございます。補足いただきましたが、事務局何かありますか。

事務局

ご指摘いただきました点、考慮して今後検討を進めていきたいかなと考えております。目的地を絞るというところもありますけども、やはり先ほど説明させていただきましたスクラップ&ビルドという形で市の財政にも限界がございますので、その中でバスもやってオンデマンドもやる、タクシー助成もやるという形は到底できないと考えています。需要に対して、こういった形が一番あるのかということを今後、協議を進めていって、最適なモードに変えていきたいというのが事務局の考えでございますので、よろしくお願いいたします。

嶋田座長

ありがとうございます。

金森委員お願いします。

金森委員

グリーンを受託運行させていただいています知多乗合の金森でございます。検討を進めるにあたりまして、例えば5ページで、大野線の経費が1700万となっています。バス事業者の認識ですと、もう少しコスト削減提案ができるんじゃないかなと思います。交代運転手を配置しないような形で、運転手1人で回るようなダイヤであれば、コスト低減につながると考えています。そういった点は一度いろいろとご相談させていただきたいと思いました。

それからついでにということで大変恐縮なんですけど、立ち上げ時の公共交通の利用状況を踏まえると、これだけたくさんのお客様がグリーンに乗られていることにびっくりしています。今ではグリーンの運行開始頃に比べて2倍近い利用があるような状況だということで、かなりの乗せ残しが発生している状況です。もしかしたら有償になったがために利用客が減ることも考えられますが、特に朝夕の時間帯車両の大型化が必要かどうかもご検討いただければと思っています。

嶋田座長

ありがとうございます。事務局いかがですかね。

事務局

ダイヤを見直すことで運行委託費の方が下がる可能性があるというところについては認識しております。5ページの方で告示させていただいている減便や路線の全廃止等のことについては、これをしますというわけではなくて、新たなものを入れるためにはこういったことを考えていかないといけないということでお示しさせていただいているところでございます。

当然、時間帯によっては、例えばバスの方がいいというご意見が今後ありましたら朝だけバスを残し、その後は別のモードということも考えられます。あらゆる交通モードを最適な形で運用することで、経費自体もコンパクトにまとまっていく、まとめていかないとなかなか厳しいんだろうというところで事務局としては考えておりますので、今ご意見いただきましたところも踏まえて、進めていきたいと思っています。

嶋田座長

よろしくお願いします。他にいかがでしょうか。

藤田委員お願いします。

藤田委員

タクシー事業者の立場からお話をさせていただきます。

この12ページのオンデマンド交通のところですが、図11は今まで実証実験をやったイメージと似たようなものではあると思いますが、図12について、イオンモール、常滑駅、

市役所、市民病院などいろんな結節点があるということは重々わかっていますが、だからといってここを含めたところを全部運行区域にしまうと、例えば常滑駅から市役所に行く際もデマンド交通を使ってしまうことになる。先ほど宮川委員からのご指摘と同じように、やはり目的地の設定が適切ではないと感じます。これらの主要目的地を区域に入れてしまうと逆にタクシーがスクラップされてしまいますので、我々事業者としては徹底的に抵抗せざるを得ない部分だとは思っています。この北部エリアが例えば住宅地の停留所があるという形であれば、この常滑駅イオンモール常滑市役所などは、目的地停留所として住民の方がここでは降りることができ、または住宅地に戻るために乗ることができるというのはいいんですが、中部エリアを自由に往来できるというのは、あまりにもタクシーに影響がありすぎるのかなというふうに思います。以上でございます。

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

今 mobi で実証実験をしているところでありますが、mobi だと目的地と分けるというのは難しいところはあるんですが、当然タクシー事業者さんの影響も考えて検討していきたいです。当然時間帯も含めて、例えば先ほど久保田委員のご意見あったように、タクシー事業者さんとして手が回らない部分を中心に運行することも 1 つですし、乗降スポットについても考えていきたい。そういった意味で、説明では省いてしまいましたが、駅・バス停から 300m 以内には乗降スポットを置かないことも考えていきたいと思います。エリアとしては面で囲うデマンド方式になりますが、ただその面の中をどこまで細かく乗降スポットを置くのか、置かない地域を作るべきかというところも含めて、今後協議を進めていきたいというふうに考えております。

嶋田座長

これはあくまで交通空白地対策だと思います。区域の囲み方が誤解を生んでいるような気がします。例えば鉄道の沿線は交通空白地ではないので、区域に含めなくてもいいのではないのでしょうか。発着停留所で囲むなど区域の囲み方は工夫したほうがいいと思います。交通空白地解消ということであれば、南部の方はどうなんでしょうか。市としてどうお考えでしょうか。

事務局

南部につきましては、住宅地が今のバス路線沿線に集中している、という特徴がございます。中部については、タクシーは当然運行いただいておりますが、バス停がない空白地域もあります。北部地域について、バスは走っていますが、今回説明させていただいた通り空白地域もあります。南部はバスが適していると現在考えていますが、今後の協議で「グリーンは

いらない、全部デマンドにしましょう。」というような結論になれば、実行することもあり得ます。

嶋田座長

他にご意見あれば伺いますがいかがでしょうか。村田委員お願いします。

村田委員

生活圏交通を担っている団体の意見として話をさせていただきます。北部はこれまで協議を重ねてきましたが、動脈的なまずは輸送ルート確保というところでグルーンの運行から始まって、今より細かいところについての協議をこれから重ねていかれるというようなタームに今入ってるかと思います。公共交通を考えたときに、もちろん既存の、いわゆる基幹交通と言われてるバスや鉄道はもちろん重要ですが、主に我々がこれからしっかり議論していかないといけないのは生活圏交通と地区内交通で、細部の交通も絡めた丁寧な議論というような段階と考えています。今、デマンド交通の実装に向けて実証実験をされていますが、なかなかデマンド交通を補完する公共交通がないと感じています。我々が担っている小さな交通について、本年度でいけば延べ人数になりますが、118日で1440件ぐらい輸送実績があります。もちろん運行事業者の皆さんとはこれまでいろいろ丁寧な議論を重ねていながら、営業の邪魔にならないエリアで、かつお互いに役割分担がしっかりできるところを中心に、進めている状況です。今回の資料を見て、空白地対策にオンデマンド交通しか入っていないことが、個人的に少し違和感があります。住民主体の交通についても、中長期的なスパンで検討していく必要があると感じています。この点を踏まえて現段階での空白地帯の解消に向けた手段について事務局の見解をお聞きしたいというのがあります。よろしくお願いします。

嶋田座長

事務局お願いします。

事務局

地域の方が取り組んでいただける交通との連携ということだと思いますが、まず市の事業として、今グルーンが走っていますが、そこが効果があまり芳しくないという状況があるので、今後検討が必要であろうというところがございます。当然、別のモードに切り替わっていく中で、デマンド交通については、いつでも来るというメリットがある一方、ここの時間に着くというところは確証が無く、弱いところであります。特に通院等の時間帯については、需要があるところはありますが、利便性が悪いものだと使ってもらえないというところもあるので、地域が主体となった公共交通でまかなってもらえるかどうかは検討すべきと感じています。そういった役割分担についても、あわせて協議が必要だと事務局としては考えています。事務局としてこうである、というものを今持ち合わせていないので、今後協議をしていきたいと思います。よろしくお願いいたします。

嶋田座長

村田委員をお願いします。

村田委員

ありがとうございます。先ほど交通事業者の方々がおっしゃってましたけれども、公共交通を運行している当事者たちとやはり丁寧な議論をし、自分たち得意不得意な部分を補い合って、得意分野伸ばすという形の発想に立って、この地域の足を守っていくという観点で、何ができるのかをみんなで本当に考えていけないといけないというのが今回の公共交通協議会のすごく大きな目的であると思います。同時にやはり我々は他の交通事業者さんと比べて安全面のところで担保が弱いということも十分承知をしています。その上でお互いが利益は少ないですが、いざとなったらやっぱり多少のリスクを取ってでも、輸送に行かなきゃいけないというのはもう現に高齢化社会を迎えている中では差し迫った課題です。なので、このあたりについても、中長期的な視点も交えながら、ぜひ我々も民間事業者さんと議論を重ねたいなと思ってます。ぜひ議論する際には我々もメンバーに呼んでいただきたいなというふうに思って、私の意見とさせていただきます。

嶋田座長

ありがとうございます。話に関連して、抵抗なく歩ける距離っていうのを研究した方がいて、大体日本人で言うとも300mぐらいなんですけれども、高齢者になると半分になるって言われています。それこそ本当に村田委員がされているようなサービスかもしれませんが、小さな交通を考えていけないといけない時代になったのかなと思っております。

9ページに書いてある歩行補助器具について、これは個人的にいいかなと思います。

他どうでしょうか。

一旦事務局をお願いします。

事務局

事務局の前田でございます。今回この資料、あくまでこういう方策がありますという例示ということで、お示しさせていただいているものでございます。先ほどデマンドについてのご意見をいただいたところですが、高齢者タクシー助成について、特にサンレーさん、名鉄知多タクシーさん、タクシー協会さんにご意見いただければなと思っております。お聞きしたい観点としまして、先ほど久保田委員が青海地区にタクシーを行かせるときに20分ぐらいかかり、それだと断られるケースがあるというお話があったと思います。今、図7で示しているタクシー助成が市地域全エリアというのは、まさに市全域になってしまうので、配車にすごい時間がかかってしまっただうなのかなっていうところを思っておりまして、その辺りどのように思われるか伺えるとありがたいなと思います。

嶋田座長

いかがでしょうか。藤田さん、久保田委員お願いします。

久保田委員

課題を抱えながら、お答えする非常に答えにくいですが、助成金を出していただけるというのは非常にありがたいことだと思います。僕らもできるだけ高齢者さんからはお金をいただく走りたくないと思っておりながら、運輸局の指導もあり、きちっとメーターはどんどん上がってってしまうものですから、走れば走るほどいただかなきゃいけないという現状です。例えば青海エリアから市民病院の移動について、それが日常的な通院であればあるほど、利用される方の負担は大きくなります。そういう意味では助成をしていただけるのは非常にありがたいと思っています。あとはうちと名鉄さんと安全さんと3社合わせて、その地域の交通をしっかりと守っていくというところをタクシー事業者同士もしっかりと話し合いながら進めていきたいと思っています。村田さんの意見に苦言を呈すわけではないんですが、さっきの発言の雰囲気で行くとタクシーが頼りにならないから、住民輸送に移行するみたいな雰囲気に感じましたので、そういう方向に向かうのは控えていただきたいなと思いました。もう少し我慢して、タクシー事業者を見守っていただけたらありがたいなと思います。私からは以上です。

嶋田座長

藤田委員、続けて。

藤田委員

ご懸念のところはまさにその通りでして、今私もGOというアプリを入れたんですが、GOでタクシーを配車するエリアというのは、10分程度でタクシーがくるエリアなんです。なのでそういう意味で言うと、無理に行かせないとお迎えに行けないというところがあります。またタクシーという乗り物で考えると、結局我々としてもその業務員がそのエリアで食っていないといけないものですから、そうするとやはり乗降の多い場所にタクシーは寄ってしまいます。なので、そのために例えば本当に南部の方にタクシーを張り付けようとするとなると、もう助成をしてでも張り付けなきゃいけないとか、そういう時代なのかもしれません。二種免許を持っていないドライバーの方の力を借りながら、例えば公共ライドシェアみたいなことも含めて考えるべきなのかもしれません。そういう意味で言うと、高齢者タクシー助成をやってタクシーを呼んでいただいても、まず正直名鉄知多タクシーでは朝の8時台というのはもう予約でいっぱい、8時台はさらに予約を受け付けるということはありません、というような状況になってます。9時以降も結局、車の走り回ってる時間なので、そこに呼べるタクシーが無い、長い時間待っていただきますがよろしいですか、というような問いかけになってしまうというのが実態でございます。以上でございます。

嶋田座長

久保田委員補足あればお願いします。

久保田委員

今の意見を受けて感じましたが、もしお時間のある方は、1 日常滑駅でタクシーの流れを見ていただけると面白いことがいろいろ見れると思います。先ほど名鉄さんも言われた朝 8 時、9 時ぐらいというのは本当にタクシーがいないんですよ。駅も人が並ぶんですよ。なぜかということ皆さん欲しい時間が一緒なんです。それはできれば助成金を出していただくにあたって、今日たまたま開催場所が市民病院ですが、高齢者の診察時間を遅くしていただくなど、市民病院側も含めて対策を検討するとタクシーがつかまりやすくなると思います。どうしても 8 時台・9 時台というのはビジネス利用や通勤・通学など、色々なニーズが集中する時間帯になってきて、高齢者需要はこの時間帯をずらしていただき、10 時ぐらいにタクシーを呼んでいただければ、よっぽど 3 社ともつかまります。たまにやられる方がいますが、3 社順番に連絡し、一番早く来たタクシーに乗って行くということもあります。1 日駅を眺めてみてください。全くタクシーのいない時間と、10 台ぐらいタクシーが余っている時間があります。1 日の流れを見ていただくと、この時間であればタクシー捕まるんだと分かります。呼び放題みたいな時間帯もあります。たまに駅を通った時にドライバーさんが寝てて起こしに行くこともあるので・・・。タクシーがうまく使えるような使い方みたいなことも逆に地域の皆さんにご協力いただけたらいいなと思います。

嶋田座長

ありがとうございます。事務局よろしかったですか。

事務局

ご意見ありがとうございました。

嶋田座長

他はどうでしょうか。よろしいでしょうか。

すこし議論が白熱して、協議事項 3 件なのにもう 2 時間が経とうとしています。少しペースアップしたいと思いますので、委員の皆さんもご了承いただけたらと思います。少し延びそうですので、よろしくお願いします。

(4) 【市民協働課】令和 7 年度 新半田病院への通院用シャトルバスについて（資料 4）

嶋田座長

では、3 件目もお認めいただいたとして、4 件目行きます。

令和 7 年度新半田病院への通院用シャトルバス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

資料 4 「新半田病院への通院用シャトルバスの試験運行について」 ご説明いたします。

10月の常滑市地域公共交通協議会において、承認いただきました知多半島総合医療センター（新半田病院）へ通院やお見舞い等で移動する手段の一つとして、知多半島りんくう病院（現常滑市民病院）と知多半島総合医療センターの間を結ぶシャトルバスの試験運行について説明いたします。運行期間につきましては、承認いただいた内容等の変更はありません。令和7年4月1日から令和8年3月31日までの間で土日、祝日及び12月29日から1月3日を除く日数で試験運行を考えております。運行区間につきましても、先ほど説明した通り、知多半島りんくう病院と知多半島総合医療センターのみを繋ぐ形になります。使用車両につきましては、ハイエース最大9人乗りというものになります。

運賃につきましては、試験運行中については無料という形となります。

また利用者については、全員にアンケート調査をご協力いただきます。内容としましては、利用目的については、通院の行きなのか帰りなのか、また利用者の住所地、年齢をアンケート全数実施していきたいと考えています。今後の試験運行の利用結果等を踏まえて、本運行の回答等について検討するため、このアンケート調査について収集していきたいと考えています。

乗降場所については、下の写真の図の通り配置しております。知多半島りんくう病院については正面のロータリー、ちょうどバス停の前に設置しています。知多半島総合医療センターについても、病院の南側にロータリーが出来ているので、そちらのバス停のところに看板を設置するという形になります。

運行ダイヤについても、先ほどご承認いただいたダイヤから変更はございません。1日当たり12便運行することとなっています。

運行事業者につきましては、本日きていただいております安全タクシー株式会社に運行を委託することが決定いたしましたので、よろしくお願いします。

周知状況につきましては、広報とこなめ2月号へ掲載しており、市のホームページへの掲載についても進めてまいります。常滑市民病院でのチラシ配布も随時行っているところでございます。簡単ではございますが説明いたします。

嶋田座長

ありがとうございます。ではただいまの件何かご意見ご質問ございましたらお願いいたします。

いかがでしょうか。村田委員お願いします。

村田委員

一点だけお願いします。アンケートの取り方なんですけども、こちらについて何か実施にあたって詳細どのような形式でやられるのか、そういったことについて事務局の方から答えをお願いいたします。

嶋田座長

事務局お願いします。

事務局

アンケートの方法につきましては、事業者の方と調整中ではございますが、紙もしくはスマートフォンの方で実施するという形となっております。

村田委員

ありがとうございます。あくまでもこれは試験運行になりますので、アンケートを取るに際してどのように生かしていくのかなど、詳細まで確定しましたら協議会のメンバーにいろいろ共有していただけると助かります。それで質問させていただきました。よろしくお願いします。

嶋田座長

他いかがでしょうか。この件、病院間の通院シャトルということなんですけども、これは病院側はなにも補助してくれないんでしょうか。

事務局

病院側からは今のところはそういう話はありません。

嶋田座長

通院目的のみなんですよ。

事務局

目的としては、病院間の通院シャトルというものになるんですけども、常滑市として、やはり病院移設に伴って常滑市民の方が移転によって病院に通えないっていう状況は作れないというところで、常滑市としてまずは試験的に運行していくという形になりますのでよろしくお願いします。

嶋田座長

半田市さんは何もないんですか。

事務局

半田市の対応について、この病院間シャトルについては常滑市として整えるものですが、知多半田駅から、知多半島総合医療センターの方へのバスについては半田市さんが整えるということは伺っております。

嶋田座長

わかりました、常滑市が主体でやるってことです。ね。
伊藤委員お願いします。

伊藤委員

民生委員の伊藤と申します。これは病院と病院を結ぶバスだと思いますが、車椅子に対応したようなものなんでしょうか。それとも、例えば新しいりんくう病院から乗る場合だと、その車両に乗るまでにスロープがあるとか、そういうことは考えてらっしゃいますか。

嶋田座長

どうぞお願いします。

事務局

車椅子については、現時点では対応していません。というのは、バスから乗り継ぐものになるので、車椅子の方がグリーン等で来られて、このシャトルバスに乗り換えて新半田病院に行くのかというところについては、疑義があったというところで、今のところの車椅子対応は考えていません。

嶋田座長

それでよろしいでしょうか。

伊藤委員

現実的には車いすの方は家族の送迎やタクシーを利用されると思いますが、今回の病院と病院を結ぶシャトルバスについては、車いす対応していないことを明記する必要があると思います。

嶋田座長

周知してお願いします。他はいかがでしょうか。よろしかったですか。

では試験運行という形でございますので、どうかよろしくお願いします。

(5) 【観光戦略課】令和7年4月1日より 空港島～市街地シャトルバスの毎日運行化「試行」について（資料5）

嶋田座長

では、協議事項の最後、5件目令和7年4月1日より空港島と市街地シャトルバスの毎日運航か施行についてということですね。よろしくお願いします。

観光戦略課 升本

観光戦略課の升本と申します。こちらの資料5についてご説明させていただきます。

こちらにつきましては10月のこちらの協議会でご議決賜りましたものを、その後市議会の皆様にご意見賜ったものを加筆させていただいたことをご報告するものでございます。

タイトルが令和 7 年 4 月 1 日から空港と市街地シャトルバスの毎日運行の施行ということで、この令和 7 年度は毎日運行で試行するというふうとなっています。

まず地域の現状でございます。コロナ禍以降、常滑市を訪れる人流が回復して特に愛知県国際展示場には 1 年間、令和 6 年の 1 年間で 110 万人が訪れるように、来訪者がたくさん増えているような状況でございます。一方で常滑市には展示場の後背地として課題がありまして、このような地域活性化の機会を取り込み切れていない課題がありました。その課題というものがその下に書いてありまして、市が持つ魅力的な地域資源を生かして空港島から市街地側になかなか移動してもらうことができなかったという課題が常滑の観光としてずっとありました。

そして一番下のところに移らせていただきます。宿泊事業者様の課題と書いてありますが、特に空港島の課題ですね。空港島に夜遅くまで営業している飲食店さんが少なく、泊まれたお客様が、いわゆる夕食難民となって、橋を渡った市街地のところに多くの飲食店がありながら、コンビニで食事を済ませるなど、泊まった方の満足度の低下に繋がっている。そしてこれは展示場でイベントがあるだけじゃなくて、今特にインバウンドの方も増えていて、イベントだけじゃなくて、多くの方が来ているのに満足度が上がっていない状況がありました。

資料右に移っていただきまして、課題を解決することによって、地域の課題を乗り越えて空港島を起点に新規事業の創出に繋げ、活性化の好循環に繋げたいというところでございます。一番下に書いてありますが、イベント時も平時も賑わうような試みに繋げていきたいと考えております。

資料 2 ページに参ります。右側の部分、2024 年度、今年 1 年間 18 日間実証事業を運行させていただきました結果を入れさせていただきました。右の部分で、昼間は 9 時半から 17 時、そして夜間は 17 時から 23 時運行をしていただきました。昼間の部分は 1 便あたり 11.6 人、そして夜間以降は 1 便あたり 8.2 人、おしなべて 1 便あたりですね 10.2 人、18 日間で 3480 人の方を運んでいただくような事業になりました。

資料 3 ページに移ります。4 月 1 日からの毎日運行の実施に関しましては、三つ目のポチに書いてありますが、来訪者の満足度の向上に資することがこの 2 年間の実証事業でわかりました。そして事業でアンケートなども行ったんですけども、空港島から出るきっかけになったなどのお声もいただいておりますので、資料の下の部分に移らせていただきます。

空港島から市街地シャトルバスが地域活性化に繋がるということで、宿泊税を活用して 4 月 1 日火曜日から毎日運行を試行で実施するものです。イベントの有無や曜日などによる需要の変化を計測しながら、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し、次年度以降の令和 8 年度以降の需要に合わせて、令和 8 年度以降の見直しをまた行っていくという形です。実施にあたっては、地域の公共交通に影響が出ないよう、交通事業者様と一緒に運行体制や車両などを検討し、合意の上で実施させていただきます。

また、PR チラシやポスター、PR カードなどを制作して、展示場さんやホテルさん、フロントですとかエレベーターですとか、客室などに置いていただきまして、多くの来訪者の目に届くような場所での周知に努めます。

先ほど mobi の事業でもありましたけども、特に観光客の方、また来ていただく前の方に知っていただくのは本当に大変難しいので、紙での PR に合わせて SNS や YouTube、またこのイベントに来る来訪者にターゲティングしたような周知の方もやっていきたいと考えております。また、そういう周知には、チラシにはタクシーさんや名鉄さんの案内もして、このエリアで、こういう交通の手段があるということも一緒に合わせて周知していきたいというふうに思っております。

では 4 ページになります。運行の実施体制でございます。今回は市がリースした車両を、シャトルバス運営協議会、交通事業者様の共同体に委託させていただき形で運行をしていきたいと思っております。2023、24 年度の実証運行はイベント開催日に実施した結果、イベントの内容とか、来場者数また主催者様がどんなふうに PR してくれたか、あと飲み歩きクーポンですとか、そういう飲食クーポンを実施したかなどで、様々な要因で乗車数が変化することが確認できました。イベント非開催日や平日はまだ運行したことがないため、現時点で毎日運行化した場合の利用者数の予測を立てることが難しい状況です。

そこで令和 7 年度は、ワゴン車とマイクロバスを市が 1 台ずつリースして、地域の交通事業者様に、車両運行管理や運転を委託して毎日運行を試行で行いまして、乗車数などのデータを採取してまいります。また、飲食クーポン発行事業と合わせて、市内飲食店の聞き取りなどを進めて、イベント情報の積極的な入手による需要に合わせた、お店の方もお客様がたくさん来るということで準備を進めていきたいと思っております。

また、シャトルバス運行と合わせてクーポンの利用を促すことによって、イベントがあるときだけでなく、平日もイベントがない日も賑わうように、この事業によって繋げていきたいと思っております。

また、この共同体様に運行するメリットとしましては、1 社様へ受注した場合には運転士さんや車両の確保が大変大きな事業になるので難しいかと思うんですけども、共同体で実施することで複数の車で体制を整えることができると考えております。

5 ページに移ります。毎日運行の案でございます。4 月から 3 月まで、ワゴン車とマイクロバスを併用して運行していきます。今交通事業者様の共同体と調整しながら、ご相談しながら進めていますが、基本的には 9 時 20 分から夜 11 時 20 分ぐらいの間の運行をダイヤ便数としましては、30 分間隔でダイヤを検討していただいているところです。

ルートとしましては、この 2 年間の実証運行をもとに、このルート図、これも 10 月でお示した資料とあまり変わってませんけども、この六つの停留場を回るようなエリアで考えております。

6 ページ以降に地図に図示した形でルートを書かせております。これもまだ運行事業者様と相談中でございますけども、まずは空港と空港島のホテルが集積しているところにバス停一つ、あとは空港に直結する連絡通路の下にまたバス停が一つ、そして展示場さんの正面玄関の一つ。今この資料には休館日については調整中、つまり展示場さんがイベントしないときに車寄せに入れられないというような心配もあったんですが、今展示場さんの方で調整いただきまして毎日車寄せに入れるような調整を行っていただいたので、毎日ここにも止まれるような状況になっています。

そして7ページに移ります。市街地の方は、このようにりんくう常滑駅・イオンモールのところにバス停が一つ。そして常滑駅にバス停が一つ。そしてやきもの散歩道の入口の陶磁器会館に一つを考えています。日中はやきもの散歩道陶磁器会館をまわるわけですが、17時以降はやきもの散歩道の方には行かずに、去年までの運行と少しプラスしてやりたいと考えているのは、空港島から常滑駅に行く間にも、りんくう常滑駅・イオンモール常滑のバス停に停まり、そして常滑駅からまた空港島に戻る間にも、りんくう常滑駅・イオンモールのバス停に停まることによって、例えばりんくう常滑駅・イオンモール常滑のすぐそばにはJホテルさんがありますけども、そういう宿泊者様がそこから常滑駅の方に食事に行くのに使える。また逆に、常滑駅まわりのホテルの皆さんも今度はイオンさんに行くのに使えるという、そういうふうな形で宿泊者の利便性を上げていくことを考えております。

最後9ページは、時刻表を今調整中のものを書かせていただきました。これを今交通事業者様の方に、詰めていただいているようなところなんですけども、先ほどご説明したように、昼間の便では、りんくう常滑駅イオンのところに1回寄る、そして右の方、夜の方はりんくう常滑駅イオンモール常滑のところに2回寄るというそんな形の周遊の仕方を考えております。以上、説明は以上になります。

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何かご質問ご意見ございましたらお願いいたします。

宮川委員、お願いします。

宮川委員

運輸局の宮川です。細かいことで恐縮なんですけど、4ページのマイクロバスに「わ」って書いてあるんですけど、「わ」というとレンタカーなんですけど、リース車両ということではよろしいでしょうか。常滑市さんがリースして、常滑市さんの使用車になっている車をシャトルバス運営協議会が自家用自動車の管理の受委託の形で運行するっていうイメージでよろしいですか。

事務局

ご指摘の通りでございます。

嶋田座長

宮川委員よかったでしょうか。他にいかがでしょうか。夫馬委員お願いします。

夫馬委員

名古屋鉄道の夫馬でございます。よろしくお願いします。先ほどご説明の中で前回の会議の席上でも私の方からお話を申し上げましたけども、3ページのところで、下の段、実施にあたっては地域の公共交通に影響が出ないように、という文言がございます。当然私ども名

古屋鉄道常滑駅、りんくう常滑駅、それから中部国際空港駅と結んでおります。特に今この案では夜間に関しましては、その3駅を結ぶバスになって、無料で運行するという事で、当然のことながら影響がないようにと言われると絶対影響が出るというふうには感じております。またもう一つ心配されるのは国際展示場でイベントが行われて、例えば名古屋の方から展示場に行くときは、皆さん中部国際空港駅まで来ていただいて、歩いて行かれると思いますが、帰りにこのバスを見ると、常滑までタダで行って、常滑駅から電車に乗るみたいなことも考えられなくもないな、ということもございます。と言いながらも、私自身もこの常滑市の活性化、地域の活性化に繋がる施策だというふうにこれは理解をしておりますので、先ほど升本さんからご説明があったように、このPRチラシ、それからポスター、PRカードのときに合わせて、名鉄タクシー会社、多分知多乗合バスも含めてだと思っておりますけども、その辺りのPRもしっかりしていただけるというふうに理解をしておりますので、ぜひ無料バスだけを目立つような形ではなく、鉄道もあります、バスもあります、タクシーもあります、というような周知をしていただきたいと思います。タクシーはぜひ電話番号を3社とも書いていただいて、もちろん先ほど時間帯によってはなかなか捕まらないというそういったこともありますけども、やはりこの公共交通をまず守るんだという前提で進めていただきたいと思います。宿泊税を使うということですから、ホテルのお客様をメインにしたというふうには当然解釈をしますし、ホテルで行くときだけは無料バスに乗って、常滑駅からりんくう常滑まで来て、近くの飲み屋で飲んでもらって、帰りはぜひタクシーで帰ってもらうとかいうような形も、ぜひPRの仕方をしっかり工夫していただいて、この地域の公共交通を守るという視点でぜひ考えていただければと思います。観光課さんなので、観光視点が中心かもしれませんが、ぜひこの公共交通協議会ですから、公共交通をぜひ守るという観点も、ぜひ検討に入れていただいてPRの仕方も考えていただければということですのでよろしくお願いします。

嶋田座長

事務局をお願いします。

事務局

ご質問、そしてアドバイスありがとうございました。このエリアがこちらのバスだけじゃなくて様々な選択肢の交通手段がある便利なエリアだということと一緒にPRしていきたいと思っております。

ちなみに参考になるんですけども、今年度も実施しました飲み歩きクーポンのマップやクーポンにもタクシー3社さんの電話番号を書いて配布させていただきました。またバージョンアップする形で次年度もやっていきたいなというふうに思っております。ありがとうございます。

嶋田座長

今夫馬委員がおっしゃったように相乗効果を期待したいですね。

教えていただきたいんですが、この共同体って具体的にどういう構成なのでしょう。

事務局

企画課の森でございます。今日、議事関係ということで安全タクシーさんもいらっしゃってますし、たまたま委員の皆さんも含めて、一応この共同体に加盟されている 5 社の皆さんに来ていただいております。

嶋田座長

わかりました。ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。金森委員お願いします。

金森委員

9 ページのダイヤ案を拝見しまして、できれば地域の事業者みんなで盛り上げていきたいなというところではあるんですが、持続可能かなというところに若干懸念があるなという感じがしております。

改善基準告示が改正されまして、日当たりの拘束時間という 15 時間ということになってしまいまして、このダイヤですと必ず 2 人の運転手が必要になってまいります。それが 365 日毎日ということになりますと、中小企業の集まりでございますので、例えばバスとワゴンと 1 台ずつということでありましたら、バスは多分 2 社で分担しながらやっていくことになるんじゃないかなというふうに思うんですけども、多分途中で息切れしてしまうんじゃないかなという懸念が正直あります。特に秋のハイシーズン、それから遠足のシーズン、こういったときは、もう愛知県内のバスを探してもないというような状況が発生しております。私どももお断りばかりしてるような状況です。ダイヤの見直しがもし可能でありましたら、少しご検討いただきたいなというふうに思います。

嶋田座長

一応資料にはダイヤ調整中とはなっていますがその辺いかがでしょうか。事務局お願いします。

事務局

具体的に調整いただいているところというのが、各停留所に行く間にかかる所要時間など、1 周どれぐらいっていうような調整がメインになっていきますので、この便数の調整は考えていませんでした。便数を減らすことや初めと終わりの時間を変えることはせず、一旦スタートしていきなと考えておりますが、実際にドライバーさんの手配が難しいというような声が上がってくる場合には、当然、できないものをやってくれという話ではないと思いますので、それも含めた試行かなというふうには考えております。状況が難しいということであれば早めに私共にご相談いただきながら見直しをかけていく形かなと思っております。

金森委員

努力はしますが、かなり懸念があるということだけ皆さんのご認識いただければなと思います。

嶋田座長

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。村田委員お願いします。

村田委員

資料の4ページについて、今回シャトルバスの運営協議会という形で、公共交通の議論のよく精通された事業者さん中心に、こういうふうに協力をしながらお互いを補完してやっていくという体制が、すごく画期的に感じました。そのため、ここに至る経緯が分かればお聞かせいただける範囲で結構ですので、教えていただければと思います。

嶋田座長

事務局お願いします。

事務局

一般的には緑ナンバーの交通事業者さんに委託するというのがポピュラーなケースかと思います。ただ一方で、そうしますとどうしても入札であるとかそういった過程を経る中で、例えば来年度の運行の受託者は3月に決まりましたと言ってから、これだけのダイヤを回せますかという、それで来年は違う業者かもしれません、となればドライバーの確保でできるのかとかそういったことを考えた中で、交通事業者さんと相談する中でアイデアをいただいたというのが発端でございます。やはり地域の交通事業者さん1社だと1日最低4人いないとできない。それだけ毎日用意するとなると休みの日とも含めると10人ぐらいは常に雇用しなければいけない。そこでいきなり次の年度から、別の事業者というのはできないと思った中で、交通事業者様からご提案いただいてこれならできるかもということでトライするものとなりました。

村田委員

ありがとうございます。交通協議会のチームワークがうまく発揮されており、注目していきたいなというふうに思ってますし、逆にせっかく宿泊税としていただいているものですので、費用対効果についてしっかり検証していただきまして、やはり税を納めていただいた方が観光振興について寄与しているかどうか、お互いにしっかりとそのあたりを検証しながらやっていただきたいなというふうに思います。

嶋田座長

どうもありがとうございます。

他にいかがでしょうか。渡辺委員お願いします。

渡辺委員

前回の会議でも言わせていただきましたが、空港もまとめていただいて活性化するとかっていうところは非常にありがたいですし、我々も応援はしていくつもりですし、本当に貴重なルートっていう意味では市街地と空港を結ぶということでは期待はしているところで、様々な名鉄さんのご意見というのも非常にわかるなと思います。

一方で、宿泊税を払う人はそこで多分理解できると思いますが、今後これが知れ渡ったときに、空港から乗っていかれる人も多分いると思うのですが、さっき展示場から乗る人も同じなんですけど、我々の案内する関連会社の方が円滑に案内できるようなものを置いてはいいかがかと思います。案内する者が、それなりの精度を持ってご案内できるような何か調整をさせていただけたらありがたいと思っております。

またこれは多分想定されていると思いますが、だんだんこれが周知されていくと、想定外ぐらいに乗ってくるとかいろいろ当然出てくると思います。その都度改善していくものだと思いますし、我々としてもご協力できることは当然やります。正式に会社内で報告はしていませんが、もうそろそろ報告していくと、いろんな体験とかも出てくると思います。何らかいい方向にやっていかないといけないし、実際飛行機でくるお客様、ホテルに泊まれるお客様の受益のところはやっぱりそれなりのことをやっていかないと、我々もまたクレームを受ける方になっていくと思いますので、よろしくお願いします。できることはさせていただきますので、引き続きお願いいたします。

嶋田座長

ありがとうございます。事務局何かございますか。

事務局

ご意見、アドバイスありがとうございます。中部空港さんの方でもご案内いただけると誠にありがたいと思いますので周知の件に関しましては、またやり取りさせていただけたらと思います。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。

他になければ、本件について事務局の方で進めていただければと思いますので、よろしくお願いします。

2 報告事項

- (1) 【企画課】令和6年度 自動運転バス実証実験について（資料6）
- (2) 【市民協働課】コミュニティバス グルーンの利用実績について（資料7）
- (3) 【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ついて（資料8）

嶋田座長

これで協議事項を終わりました、次、報告事項 3 件その他 1 件です。それぞれ順に一括でご説明いただいて、最後にご意見を賜りたいと思いますので、よろしくお願いします。

事務局

それでは企画課の森から、資料 6 自動運転バスの実証実験についてご紹介させていただきます。

今年度、国の補助金を活用させていただきまして、市街地ルート、こちらはコミュニティバスグリーンをイメージしたルートでございます。コンベンションルート、こちらは、今回これから始まる空港間シャトルバスをイメージして路線を設定したところでございます。自動運転のバス、これはレベル 2 ということで、運転席にドライバーさんがいる状況の自動運転の実証を行いました。

実証に当たっては、地域の実際にバスを走らせる方にも経験を積んでいただく必要があるということで知多乗合様にもご参加いただき、社会受容性の調査ということで、日本工営都市空間さんにも参加いただきながら実施を進めてまいりました。ご協力誠にありがとうございました。

二つの実証とも事故なく無事終わることができまして、利用者数や成果としてはこちらに記載の通りでございます。

また来年度につきましては、現在まだ国交省の補助金の詳細出ておりませんので、活用できるものをうまくやりながらも、一方で国が言っている 2027 年に無人運転 50 ヶ所っていうものが本当に間に合うのかといったことも冷静に踏まえながら研究を続けてまいりたいと考えております。以上です。

(2)【市民協働課】コミュニティバス グリーンの利用実績について（資料 7）

事務局

続いてコミュニティバスグループの利用実績についてご説明いたします。

資料 7 をご覧ください。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、引き続き増加傾向となっており、令和 6 年 10 月の利用者数は 4 万 1661 人で過去最多利用者数となりました。

続いて 2 ページをご覧ください。2 ページ下段、こちらの方に令和 6 年の利用者 1 人当たりの運行経費について示させていただきました。常滑北部市役所線が約 1 人当たり運ぶ経費が 2019 円、常滑北部大野線が約 5244 円、常滑中部市役所線が 267 円、ボートレースとこなめ周遊線が 231 円、常滑南部上野間線が 568 円、常滑南部武豊線が約 687 円であり、常滑北部市役所線と大野線については費用対効果が低い結果が出てきております。

続いてこれ以降のページについては、全体の推移や、また路線ごとの 1 便当たりの利用者数の推移等を示させていただいております。ご参考としていただきたいと思います。

また、便ごとの平均利用実績については 7 ページ以降に令和 6 年の 1 年間の平均利用実績を示しておりますのでご参照ください。

最後に 11 ページ、最後のページとなります。こちらの方に常滑南部線、過去の知多乗合さんが運行していただいた南部線との利用者数の比較としまして、下の方に載せさせていただいております。旧常滑南部線の利用者数等と、グルーンの関連路線の合計利用者数を比較するとして約 5 倍になっております。ただ、常滑南部線については、今の常滑南部上野間線と、常滑中部市役所線を運行しておりますので、対象とする路線で、常滑中部市役所線と、上野間線、また南部武豊線を合計値で出しているんですけども、武豊線の一部については新規路線の部分もございます。また、常滑中部市役所線のエリア、こちらについては半田常滑線の N 線というものが、グルーンの前は乗り入れておりましたので一概には 5 倍になったということではございません。こちらについてはそこを示す方法がなかなかなかったものですから、あくまで参考としてお示ししたものでございます。よろしくお願いいたします。説明は以上とさせていただきます。

(3) 【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ついて（資料 8） **日本工営都市空間株式会社**

私は日本工営都市空間の野々村と申します。

資料 8 の常滑市地域公共交通計画のモニタリング評価について、というところを説明させていただきます。

説明に入る前に、このモニタリング評価が昨年の 12 月に各交通事業者さんや関係者の方にデータを提供いただきまして、このモニタリング評価ができておりますことをこの場を借りてお礼申し上げます。

まず 1 ページ目に記載してある通り、計画では基本方針に基づく基本目標を定めており、各基本目標に対して評価指標、目標値を設定しております。そして、計画ではこれらの目標値等、毎年モニタリング評価することとしております。今年度実施するモニタリングが表に示している赤字の項目になっております。それ以外の黒字の項目に関しましては、右側のモニタリング時期に書いてあります通り、必要な時期にモニタリングを行っていくこととしております。

続いて 2 ページ目をご覧ください。ここからが各項目のモニタリングになるのですが、各ページ見方としましては、上の文章に結果を書いております。また下の表、表にデータの取得方法や、数値の具体的な内容、そして下のグラフにはモニタリングの結果を記載しております。

鉄道駅の利用者数につきましては、令和 6 年度 1 日当たりの利用者数 1 万 9535 人ということで、基準値と比較して 12% の増加となっております。駅別の利用実績を見ると全ての利用駅で基準値の利用者数を上回っていますが、特に多屋駅やりんくう常滑駅、西ノ口駅での増加率が高くなっております。

続いて 3 ページ目、知多バスの利用者数をご覧ください。知多バスの利用者数は令和 6 年度 1 日当たりの利用者が 614 人ということで、基準値と比較しておよそ 30% の減少となっております。この路線別の実績を見ますと、半田常滑線 D 以外の全ての路線で、令和 5 年度の利用者数を上回っているのですが、D の利用者数は 84.8% という減少となっております。

す。その理由としましては令和 5 年 3 月にダイヤ改正があり、半田常滑線 D が減便したことがあげられます。

続いて 4 ページをご覧ください。4 ページがグルーンの利用者数になっております。令和 6 年度の 1 日あたり利用者数は 1185 人ということで、基準値と比較しておよそ 15% の増加となっております。令和 6 年度の線別の実績を見ますと全ての路線で令和 5 年度の利用者数を上回っており、特にポートレースとこなめ周遊線、常滑南部武豊線の増加率が高くなっております。

続いて 5 ページ目。観光地周辺のバス停の利用者数をご覧ください。この項目についてですが基準値は検討当時に導入していた乗降カウンターシステムの計測結果をもとに設定をしておりました。その後令和 5 年の 10 月 1 日から乗降カウンターシステムの契約を解除するとともに、バスロケーションシステム（バス予報）というものを導入しております、以降はこのバス予報の停留所別の利用実績集計機能を用いてモニタリング評価を実施する予定でありました。しかし、バスロケーションシステムの車内に設置しているタブレットを通じて利用実績を集計するものなんですけども、このタブレットの接続不良や、電源未起動の欠損データが多かったために、計測データとして信憑性が低いということがこのデータを見たときに分かりましたので、今はバスロケーションシステムを車載式に変更して、欠損データの解消に取り組んでいるところであります。よって今年度は本指標に関するモニタリング評価ということを行わず、次年度以降車載式にしたシステムから収集できるデータの信憑性の確認に加え、本評価項目の妥当性についても検討を含め精査していきたいと考えております。

続いて 6 ページ目をご覧ください。ここから総走行距離のモニタリングになります。まず知多バスの総走行距離に関しまして、令和 6 年度の評価値としては 508km ということで、基準値と比較して 8.4% の減少であります。こちら半田常滑 D 線が減少しているのですが、その理由として先ほどもあげました通り、令和 5 年 3 月にダイヤ改正したことが考えられております。

続いて 7 ページをご覧ください。グルーンの総走行距離なんですけども、令和 5 年度から 6 年度にかけて、ルートやダイヤ再編が行われなかったため、変わらず 876km ということで、変わらないという結果になっております。

続いて 8 ページ目をご覧ください。こちらタクシーの総走行距離なんですが、このデータが知多交通圏、常滑市に加え、半田市、東海市、大府市、知多市知多郡でのデータをもとに計測しております。令和 6 年度のデータが 1 日 1 台あたり 64.7km ということで基準値と比較して 2.7% の増加となっております。

続いて 9 ページ目。高齢者などを対象とした公共交通セミナーなどへの参加者数ということで、先ほど説明ありましたが、今年度、mobi の乗り方説明を中心として高齢者を対象としたセミナーを行ってきました。その参加者が 221 人ということで、目標の 150 人を達成しているという結果になっております。

続いて 10 ページをご覧ください。こちら公共交通について地域で考える自主組織の数ということで、基準値、令和 5 年度では青海ボランティアさんが 1 団体ということでしたが、

今年度も新たに発足した地域、考える実施組織というものがなく、現在も青海ボランティア隊のみということで変わらず1団体となっております。

続いて11ページをご覧ください。こちらは新たな技術を活用した公共交通に関する実証実験の件数ということで、基準値はオンデマンド実証実験が1件、自動運転の実証実験が1件、計2件ということでしたが、今年度はオンデマンドの実証実験が1件、そして自動運転の実証実験が、ルートが別のもの、かつ時期が別のものでしたので、それぞれを1件と数えまして計2件。合計3件ということでモニタリング評価としております。具体的なルート等は先ほど説明がありましたが、11ページと12ページにそれぞれつけております。

続いて13ページをご覧ください。こちらが公共交通で常時運行するEV・FCV車両の導入台数という項目なのですが、各事業者さんに確認したところ特に今年度導入されたものがないということで、グールの6台ということで、変わらずという結果になっております。

最後に14ページをご覧ください。こちらが常滑版MaasアプリとこNAVIのアクセス数になっております。令和6年は、こちらはメインページ、TOPページへのアクセス数なんですけども、1月が7003回と非常に多いものの、2月以降は6月を除いて微減傾向でありまして、年間アクセス数は3万1408回となっており、現時点では目標の半分程度となっております。

以上で、モニタリング評価の報告は終わります。

※以降の知多バス半田常滑線のダイヤ改正については、一旦取り止め、今後再検討する旨知多乗合株式会社から連絡があったため、4月1日時点でのダイヤ改正は行われていません。

金森委員

知多乗合の金森でございます。私からは今お配りさせていただきました、半田常滑線のダイヤ改正というか、利用客からすれば改悪でございますけれども、これの知多バスとしての考え方をお伝えしまして、その詳細の説明につきましては担当からさせていただきたいというふうに思っております。

地域の公共交通機関としまして、持続的に町を支えていくというのが私どものミッションだというふうに思っておりますが、それをする上で、やむを得ない苦渋の決断だったというふうにご理解いただけるとありがたいなというふうに思っております。

この方針決定に至ったのは、主に2つの理由がございます。

まず一つは、特に2024年問題以降、さらに深刻化した運転手不足でございます。処遇の改善をかなり進めた結果、本年度は昨年度と比べますと、3倍程度の採用ができましたが、今日、現在においても半田営業所では40数コースの勤務コースがあるんですが、10個が穴が開いております。その穴を勤務変更でありますとか、公休出勤で埋めておるといふかなり深刻な状況でございます。過重労働によって疲弊した運転手が辞めていくというそういった悪循環もあり、何とかそこを対応していかなきゃいけないというのがまず一つの理由でございます。

もう一つは、この路線がお客様から支持をされてないことがあります。結果として非常に収支状況が芳しくありません。前もこの協議会の場で申し上げたことがありますけれども、愛知県の補助の条件から落ちてしまった件があると、もう補助で支えるには至りませんねというような判断をされてしまった系統もあるということでございます。収支状況を少しだけお知らせいたしますと、直近でございますが、令和5年度が直近になるんですが、補助年度となりますものですから、3700万の路線収入に対しまして、1100万円国と県から補助をいただきまして、走行キロに基づいた経費の積み上げをやりまして、3500万ぐらいの赤字でございます。そして実は同じことをもう1年前にさかのぼりますと、2700万円の赤字。その前の年は6000万の赤字ということで、この20年ぐらい空港ができましてから充実させた路線でありますけれども、一度たりとも黒字になったことがないということで、乗務員、従業員への、人への投資ということがかなり滞ってしまった一つの要因になってるんじゃないかなというふうに思っております。

ということとで言いながら私どももしっかりと輸送ニーズに応えていかなきゃいけないということもありますし、それから貴重な大型2種免許を持つ運転手を、ちゃんと本来活躍できるフィールドで活躍していただくということでございまして、輸送ニーズが濃いところ、ダイヤに関しては、全て生かす形で合理化の方をさせていただきました。その詳細につきまして、担当から少し説明させていただければと思います。

橋本委員

知多乗合の橋本と申します。担当の方から少し補足をさせていただきます。

今委員の金森の方からご説明ありました通り、半田常滑線、長年地域の方の一番のメインの路線ということで歯を食いしばって頑張ってきたところでありますけれども、実は黒字になったためしが一度はないです。そこでさらに追い打ちを掛けるように深刻な乗務員不足でもう回すので手一杯というような状況でございます。

ただこの路線につきまして、今走ってる、朝で言うと6時ごろから夜は21時台ぐらいまで走ってるんですけども、そのどれもこれも全く意味のない、価値のないバス路線なのかというところもありません。やはり朝、通勤通学の時間帯はそれなりのバスのご利用があって、我々として輸送のそのニーズをきちんと担っていかなくちゃいけないというところがございます。

あとこの常滑線、実は赤字だからもうやめまして簡単にいかないのが、学校輸送でございます。常滑市内でいうと、常滑西小学校の生徒さん毎年20名弱なんですけれどもそのあたりから、このバスに乗ってかないと小学校に通えないというような子供たちの輸送を担っています。また、市域を少し超えたところに半田特別支援学校があります。これはですね、半田側からも常滑側からも本当に朝と登下校の特定の時間ですけれども、そこで一般の路線バスを使うことが、それが社会教育の一環なんだということを直接校長先生からお聞きました。そういった特殊な輸送手段になってますので、こういったところの足はきちんと確保すると、これからの我々が暮らしの担い手としてしっかりやらせていただきました。ただそうではないところを、削減をさせていただくというような趣旨のものでございます。今皆様の

お手元にお配りした時刻表ざっと見ていて所々色がついてます。所々色がついてるのが、その外せないニーズの部分です。例えば、水色に網掛けしたところが半田特別支援学校の行きと帰りの時間帯です。これはどんなにダイヤを変えても動かせない、守らなくちゃいけないものです。他にピンクで色が塗ってありますが、それぞれ小学生の輸送、半田特別支援学校の輸送など、なかなか今の半田常滑線のダイヤでは賄えないというところなんです。そこをしっかりと守ったような形でダイヤ改正を必要なところにリソースを充てるような形で見直していこうというものでございます。簡単ですが以上です。

金森委員

説明は以上でございますが、利便性向上も同時に図っていかなくちゃいけないということで、今更でございますけれども、半田営業所管内、今月からマナカサービス定期券含めてやらせていただいています。説明にもありましたように輸送ニーズがあるところのダイヤを守るということは、おそらく路線収支の方も良くなってくるんだらうなということもありますので、こういった形でしっかりと確保維持を当面続けさせていきたいというふうに思っております。ダイヤ改正自体は4月1日を予定しております。以上でございます。

嶋田座長

ありがとうございます報告事項1から3およびその他についてご説明いただきましたが、ご意見ご質問ございましたらお願いいたします。

石屋委員お願いします。

石屋委員

愛知県交通対策課の石屋でございます。最後の先ほどのご説明いただきました知多バスさんの常滑線の減便の件でございますけれども、こちらは先ほどご説明の中にもありましたけれども、長年地域間幹線系統として国・県の補助で支えさせていただいていたところでございます。残念ながら経営の判断ということで減便、大幅な減便ということで、残念に思いますが、とはいえ先ほどもありましたけれども、県の方、国の方の補助で全て赤字が賄えたわけではないですし、昨今では県の方の基準でございました収支率の方が55%を切った場合においては、沿線の市町村または地域の団体さんからのご寄付で55%を満たすか、満たさなければ補助が出せないというような状況もございまして、それでここに3年出せなかったということもございます。ただこういったものは際限なく補助が増えるということのを避けるために必要な制度でございますので、ある程度そういうようなことの仕組みもあるのかなということではございます。そういった中でもこういうのを維持してきていただいたということは大変ありがたく思っているところでございます。今ご説明などありましたけれども、減便に至った理由っていうのが、皆様利用者の方々にもしっかりと伝わって、ともすればディスコミュニケーションでいらない印象を抱くっていうことは絶対避けなければいけないことですので、しっかりそういう趣旨とか、残したことの配慮とか、そういったことも一生懸命しっかりと伝えていただいて、残された便について維持できるようにしていただきたい

と思いますし、利用者の皆様方につきましても、これはまさにこういう状態なんだっていうところから、あのバス会社さんの方からのメッセージでございますので、ぜひともこういう状況だということをしっかり受けとめていただいて、利用に努めていただきたいというふうに思っております。県といたしましても、先ほどの収支率の件について、これは下回ると、その年から補助ができないという仕組みでございましたけれども、今回予算の審議中でございますので、決定ではないんですけれども、方向性としましては収支率でもって、基準を下回ったらいきなり補助を出さないというようなことではなくて、ただ補助額の算定においてはアップーというのがありますので、どうしてもそういう点がありますけれども、いきなり出さないというようなことがないような仕組みにしていきたいと検討しておりまして、それは会社さんの方で安定的な経営の方にも寄与するものではないかなと思いますので、その辺では県としてもしっかり支えさせていただきたいなと思っておりますので、皆様とにもかくにも利用がなければ、やはりそういう経営判断になってしまいますので、利用の方もよろしくお願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひします。

嶋田座長

ご意見として承りたいと思ひます。ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。どの点でも結構でございますが、よろしかったですか。

村田委員お願ひします。

村田委員

資料8、5ページでご提示いただいた常滑市の公共交通計画のモニタリング評価について、一応基本的なスタンスとしては以前もモニタリング時期ということで出されてるんですけども、この目標値に対しては、基本的に向かっていくという認識でよろしかったでしょうか。

嶋田座長

事務局お願ひします。

事務局

こちらについては交通計画の方を策定するときに定めた目標になりますので、当然この目標に向かって対応していきたいというところで考えているところです。

村田委員

10ページの公共交通について地域で考えていく自主組織の部分について、10年後4団体って決して低い数字ではないと思ひています。引き続き公共交通の分科会等を使いながら、民間事業者の人たちと丁寧に議論しながら、人材育成や仕組みづくり、立ち上げ時のノウハウなど、そういったことについてもしっかりと協力しながらやっていきたいなと思ひますの

で、ぜひ市としても引き続き、もしこういうことであれば後押しいただきたいなというのが正直なところです。やはり民間で寄付をいろいろ集めてやってきている団体ですので、いつでも風が吹けば皆さんと違って飛んでしまってすぐゼロベースになってしまいます。なのでそのあたりについても本当に棲み分け等をやりながらしっかりと考えていきたいなというふうに思います。ぜひそういうふうな話し合いの場をいただけるとありがたいなと思います。意見です。

嶋田座長

どうもありがとうございます。事務局よろしかったですか。

事務局

村田委員の言われるように、この団体というのはなかなか 4 団体というのはすごい高い数値だとは事務局としても考えております。今年度についても、社会福祉協議会さんの輸送を考える会とかそういったところの立ち上げという話は聞いておりますが、そういった話し合いの中にも、積極的に市民協働課として参画させていただいて、こういった立ち上げに繋がるように動いていきたいというふうに考えております。その際には、青海ボランティアさんの培ってきた知識とか、そういったところもこういった協議をして生かしていけたらなと思いますので今後ともよろしくお願いいたします。

嶋田座長

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

長時間になってしまいましたけども、特にご意見なければ、これで全て議題終了とさせていただきます。

進行を事務局にお返しします。ご協力ありがとうございました。

市民生活部長

嶋田先生ありがとうございました。それでは事務連絡について事務局の方から連絡があります。

事務局

事務局の方からご連絡いたします。委員報酬の振り込み先について変更等ある場合については、事務局の方にご連絡をお願いいたします。また次、この先、人事異動等でご担当の方が委員の中で変更が生じた場合には、お手数おかけしますがご連絡いただきますよう、よろしくお願いいたします。以上で事務連絡を終わりとさせていただきます。

市民生活部長

それでは閉会にあたりまして、会長よりご挨拶を申し上げます。

山田会長

長時間、3 時間にわたりまして、熱心なご議論いただきまして誠にありがとうございました。承認いただきました事項につきましては、事業を進めていくとともに、本日いただきましたご意見につきましては、これを踏まえて今後の協議、あるいは事業の推進に生かしてまいりたいと考えておりますので、今後ともご支援ご協力をよろしくお願いを申し上げまして、閉会の挨拶をさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

市民生活部長

以上をもちまして、第 12 回常滑市地域公共交通協議会を閉会いたします。誠にありがとうございました。