

第 14 回常滑市地域公共交通協議会

開催結果

日 時 2025 年 11 月 6 日(木) 14 時 30 分～

場 所 りんくう病院 1 階 常滑ホール

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】令和 8 年度常滑市地域公共交通協議会構成（案）について（資料 1）
- (2) 【市民協働課】常滑市通院用シャトルバス利用状況と今後の運行について（資料 2）
- (3) 【市民協働課】市の公共交通再編の具体案について（資料 3）
- (4) 【市民協働課】グリーン上野間線及び武豊線のバス停の見直しについて（資料 4）

2 報告事項

- (1) 【市民協働課】グリーン及び呼べるバスの運賃について（資料 5）
- (2) 【市民協働課】コミュニティバスグリーン利用実績について（資料 6）
- (3) 【観光戦略課】トコナメシャトルについて（資料 7）
- (4) 【企画課】シェアサイクルについて（資料 8）

3 その他（事務連絡）

【質疑応答】

以上

議事録

開会

市民生活部長

協議会を始めさせていただきます。本日はご多忙の中、お集まり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ております市民生活部長の水野でございます。よろしくお願いいたします。

さて、本日は19名の委員、またはその代理の方に出席をして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14回常滑市地域公共交通協議会を開会いたします。

今回の交通協議会は、市民協働課以外に議事の説明で市の企画課及び観光戦略課の担当者が参ります。なお、協議会の決議につきましては委員のみで執り行います。

それでは、初めに開会にあたりまして、会長よりご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。

委員の皆様には、ご多忙のところ、本協議会にご出席賜りまして誠にありがとうございます。また、日頃から、市政及び市の公共交通への取組にご協力いただきましてありがとうございます。

さて、本日は、令和8年度からの当協議会の構成をはじめといたしまして、市の公共交通再編の具体案などにつきまして、4つの協議事項を提出いたしております。いずれも本市の公共交通の充実に向けて重要な取組でございますので、委員の皆様方からのご意見をいただきながら、よりよいものになるようにしてまい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申し上げます。

また、報告事項といたしまして、グリーン及び呼べるバスの運賃についてご説明いたしますとともにグリーンやトコナメシャトルバスの利用実績、10月1日から実施しておりますシェアサイクル事業につきましてもご説明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重要な部分でございますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、本日はよろしくお願いいたします。

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。なお、嶋田先生におかれましては所用によりまして3時半を目途にご退席されることになっております。嶋田先生ご退席後は会長の副市長が座長の役を引き継いで議事の進行を行いますのでご承知おきいただきたいと思います。

それでは、議事の進行をよろしくお願いいたします。

嶋田座長

皆さん、こんにちは。座長を仰せつかっております大同大学の嶋田でございます。

今ご案内いただきましたように、本日、申し訳ないのですが、学内の重要な会議がありまして、途中で退席させていただきますが、ご了承のほど、よろしくお願いいたします。

協議事項(1) 【市民協働課】令和8年度常滑市地域公共交通協議会構成(案)について (資料1)

嶋田座長

では、早速、座って進めさせていただきたいと思います。お手元の議事次第をごらんいただけますでしょうか。一番上の協議事項から参りますが、協議事項は本日4点ございます。報告事項も4点ございます。

では、協議事項から参ります。(1)令和8年度常滑市地域公共交通協議会構成(案)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

皆さん、こんにちは。市民協働課、伊藤と申します。着座にて説明させていただきます。

資料1「令和8年度常滑市地域公共交通協議会構成(案)について」ご説明いたします。

資料1をご覧ください。

座長につきましては引き続き嶋田先生にお願いしたいと思っております。

交通事業者等については10名、関係行政機関等7名、住民・利用者代表等については利用者代表委員を1名増員し、7名として、会長以下26名の構成を予定しております。

変更点としましては、イオンモール常滑様とボートレース事業局につきましては公共交通関連事業の終了又は移管に伴い再任しない予定でございます。

また、常滑市議会におきましては、市議会協議会において交通協議会の案件について協議していますことから再任しないものといたします。今後も重要案件等については、あらかじめ市議会協議会へ付議し、意見を考慮して交通協議会へ付議していくことと考えております。

2ページをご覧ください。

委員の任期につきましては、要綱に基づき令和8年4月1日から令和10年3月31日までの2年間といたします。

また、構成の変更に伴い、要綱の一部について令和8年3月31日付で改正を行ってまいります。

3ページをご覧ください。利用者代表委員の公募についてご説明いたします。

利用者代表委員の公募については記載のとおり実施することとしております。

(1) 公募資格としては、18歳以上の常滑市民で、市役所開庁日に年5回程度開催される協議会等に参加できる方で、電子メールが利用できる方。

(2) 公募期間は、令和7年11月10日(月)から令和7年12月31日(水)までの期間でございます。

(3) 公募方法は、11月から市ホームページ、SNSにおいて公募フォームを掲出いたします。また、市広報誌12月号においても公募フォームを掲出して参ります。

(4) 抽出方法についてです。利用者代表委員については、地域ごとの北部・中部・南部にバランスが取れるよう配慮し、無作為抽出により決定して参ります。

4 ページをご覧ください。今後のスケジュールとなります。

1 1 月から利用者代表委員の公募を実施し、決定して参ります。

令和 8 年 2 月ごろ開催予定の交通協議会において決定した構成について報告し、令和 8 年 4 月に構成委員への委嘱を実施していきたいと考えております。

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。ただいまご説明いただいた本協議会の構成について、あと公募ですね。いかがでしょうか。何かご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

特にご意見がなければ、採決いたします。ただいまご説明がありました令和 8 年度常滑市地域公共交通協議会構成(案)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ください。

(2) 【市民協働課】常滑市通院用シャトルバス利用状況と今後の運行について(資料 2)

嶋田座長

では、次の議題に移ります。協議事項の 2 番目、「常滑市通院用シャトルバス利用状況と今後の運行について」ということで、事務局より説明をお願いします。

事務局

資料 2 「通院用シャトルバス利用状況と今後の運行について」ご説明いたします。

常滑市通院用シャトルバスの今後の運行にかかる判断基準については、第 13 回常滑市地域公共交通協議会において、日当たり 27 人を判断基準とすることとして承認され、今回判断基準に照らし合わせて本運行移行又は運行休止を決定することとしておりました。

2 ページをご覧ください。利用状況につきまして説明いたします。

利用状況については、令和 7 年 4 月の運行開始以降 6 カ月間の利用者数は 1 日平均 6.7 人であり、利用実績の推移においても利用者の増加は見られず低迷している状況であります。

3 ページをご覧ください。

判断基準と照合した結果、判断基準 1 日 27 人に対し、利用実績最大値である 8 月の平均利用者数は 7.2 人で利用実績が判断基準に達しませんでした。よって、令和 8 年度から「運行休止」とすることといたします。

4 ページをご覧ください。今後のスケジュールとなります。

本日、承認された場合、運行休止に向けた各種調整を行うとともに利用者等へ運行休止について周知を行ってまいります。令和8年4月からは運行を休止する予定でございます。

以下のページにつきましては、詳細の利用実績及び利用者アンケート結果をまとめておりますので、後ほどご参照ください。

以上で説明を終わります。

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、ご意見がございましたらお願いいたします。

村田委員

青海ボランティア隊の村田です。病院間のシャトルバスということで、もともと病院の形態がどうなっているかというのが不確定な状態の中で運行がなされて、こういう経緯に至っていると承知しています。

実際、なかなかいろいろな問題が複雑に絡み合っていると個人的に思います。まず、病院間の情報の流れとか、そういったことの精査は十分こちら側でできたのかどうかという反省も含めてですが、乗りづらいとか、いろいろな流れはある程度わかっていたのですが、今回これをやってみてダメだったので廃止しますという流れの中に今回見出す反省点としてはどういったことがあるのかということを事務局ではどのようにお考えなのか率直にお聞かせ願えればと思います。

事務局

ご意見ありがとうございます。そちらについては、まず1点は、当初想定していたほどの医療機能の移転が発生しなかった。現状まだしていないというところが大きな要因であるというところでございます。

また、利用者数、利用状況については、最後のアンケートの結果も見ても、約8割弱の方が常滑市民の方になりますので、そこを必要とするのは常滑市民が多いというところは今後の検討の1つの材料にはなってくると思います。そういったことがございます。

村田委員

ありがとうございます。実際かなり短い期間でこういうことになってしまったというか、結果が伴わなかったというのは残念なのですが、私たちも採決するときにはこれから考えなければいけないと思ったのは、そもそも起案された段階で本当にその必要性がどうなのかというところもしっかり考えないといけないなと思いました。

次に、経過措置ですが、結局広報が十分だったのかとか、そういったことも含めてですが、ぜひ今回気づいた内容について、次回以降同じような、非常にもったいない結果になってしまったので、どうしたらこのように未然に防げるかということについても、反省点をしっかり次回以降に生かしていただきたいと思ったので質問させていただきました。以上です。

嶋田座長

ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

南委員

愛知県タクシー協会知多支部の南でございます。今回お話があったかと思うのですが、病院間で使うといいますか、行き来をするような患者さんが何名ぐらいいらっしゃったかということはデータとして市のほうで把握はされていないんですか。そのうち、利用者の中でどの程度の方が利用されたか。それが多分重要性があるのではないかということになると思いますが、そういったものがあればお聞かせいただければと思います。

嶋田座長

把握されていますか。事務局、お願いします。

事務局

病院間、りんくう病院に行ってから、半田総合医療センターに行く方がいるかというところについてですが、そういった形態については市のほうでは現状では把握しておりません。

ただ、今回病院の方にも、病院間の移動について協議をする中で入っていただいたというところはあります。その中で、その日にりんくう病院に行って、その足で半田総合医療センターに移動するというような動きはないということでご意見としてはあったというところはございます。

南委員

需要を第一に考えるので、その上でどの程度公共交通を使うのか、それが重要かと思えます。

事務局

まず、利用者数については1日平均7.2人が最高というところでございますが、アンケートの6ページの利用目的を見ていただくと、60%の方が「病院に行くため」で、「自宅に帰るため」が40%というデータが出ていますので、今のシャトルバスで拾えていないところ、通常であれば50%、50%、行きと帰りという形になるので、それが行きしか手が届いていなかったというところはこのアンケート結果からも推測はできるというところでございますが、委員が言われるように、そのこのところの精査については病院とも協力しながら検証していきたいと考えております。

嶋田座長

病院の方と連携を取って確認はしておいていただくといいかなと思います。お願いします。

久保田委員

サンレー交通の久保田です。

今回の病院シャトルの件で、実際7.2人という利用者がいるのではないか。それを休止されるということで影響がなければいいのですが、もしその方たちが困らないようにという施策であれば、名鉄さんとサンレーさんと安全さん、市民病院に出入りしているのは3社だと思いますが、3社共通のチケットなどを発行していただいて、例えばそれを病院の受付でもらえば通常のタクシーが利用できるなど、代替案もご検討いただいたらいかかなと思います。

事務局

5ページに便ごとの平均乗車人数が出ております。多いところで1.5ということで、タクシーの運送に寄与するところだろうと考えているところではございますが、委員が言われたように、そういった補助制度をするのかどうかについては今後の検討とさせていただきたいと思います。

嶋田座長

少なくとも家に行かれる方も4割いるので、でも6割は病院に行くためで、掛け算すると4、5人は必要として動いているわけなので、代替手段としてタクシーがありますというご案内はしたほうがいいのではないですか。

事務局

そうですね。休止の案内に合わせて行いたいと思います。

嶋田座長

今後はタクシーをご利用くださいとご案内はしたほうがいいです。

事務局

そうさせていただきたいと思います。

久保田委員

また病院と連携を取っていただいて、病院さんの都合で変わってくることだと思うので、こちらに今機能しているものが医療センターのほうに機能移転すれば、今こちらで通われている方が逆に総合医療センターのほうに行かなければいけないというのは、もしかしたら今後起こり得ることだと思います。

事務局

その可能性は今後あり得るところで、今回廃止ではなくて、運行休止という形を取らせていただいています。

久保田委員

休止をいつか復活する可能性も含めて、代替のタクシーチケットとか、代替え案を準備しておかないと、休止を再開する目途がどこなのかというところも市役所さん側としては把握できない。

今回ジャンボタクシーでの運行を休止します。例えばチケットを発行して、通常のタクシーで代替え運行します。そのチケットを使って代替え運行しておけば、当然そのチケットは回収されるので、何人ぐらい利用されているかということは市役所で把握ができると思います。その把握しているデータがないと、休止を再開に向けて、そろそろジャンボタクシーで再開しようかみたいな議論ができにくいのですか。そのためにも代替え案をきちんと作成しておいたほうがいいのではないですか。

事務局

久保田委員が言われているのは、今後、医療機能が移転をされて、その中でタクシー利用が増えた。そのところの数字を把握する必要があるということによろしいでしょうか。

というのは、実際に今回6カ月間の試運行を行って、今の機能移転のレベルの利用状況が見えてきたというところで今回休止というところなのですが、今後医療機能の移転が行われる場合については、その影響についても病院とも協議を進めながら、検査であったり、受診している人がどれぐらいいるのかということも話し合いながら検討を進めていくというふうには考えているところでございます。

嶋田座長

要するに再開の判断材料が必要になってくると思います。久保田委員がおっしゃるように、そういう代替案、タクシー補助とかの代替案があればそれで需要が把握できますし、何か用意しないと再開の判断ができないでしょうということです。そこは考えておく必要があると思います。今はあくまでも休止ですよ。

事務局

今いただいたご意見、まだ休止が決まったという段階で、その後のことは特に決まっていないという中で、病院とも連携しながら今後どうしていくかというところは、病院側の考え方もいろいろあろうかと思いますので、それを確認してから検討していきたいと思いますので、よろしくお願いします。

嶋田座長

わかりました。またこの協議会にご提案いただければと思います。久保田委員、よろしいですか。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、ひとまずシャトルバスの運行休止という形でございますが、採決を採らせていただきます。

では、事務局からご説明がありました通院用シャトルバス利用状況と今後の運行について、ご承認いただくことにご異議ございませんでしょうか。

ー異議なしー

ありがとうございます。ただし、再開の判断をどうやってやるのかということはまた別途ご検討をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

(3) 【市民協働課】市の公共交通再編の具体案について（資料3）

嶋田座長

続きまして、協議事項の3番目「市の公共交通再編の具体案について」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

資料3「市の公共交通再編の具体案について」ご説明いたします。

2ページをご覧ください。目次となります。1、これまでの経緯等について。2、北部地域における交通空白地対策について。3、中部地域における交通空白地対策等について。4、交通施策の見直しに関する基準について。5、グリーン及び呼べるバスの有料化の時期・路線等について。6、今後のスケジュール案について順にご説明をさせていただきます。

3ページをご覧ください。これまでの経過になります。

令和4年6月に常滑市地域公共交通協議会を設置して、同年10月にコミュニティバスグリーンが運行開始しました。令和5年及び令和6年にA I オンデマンド交通実証実験を実施。令和6年3月に地域公共交通計画を策定しました。令和7年3月にはグリーン運賃有料化の方針決定を行いました。

4ページをご覧ください。

令和7年4月にグリーンをボートレースとこなめから市に移管するとともに通院用シャトルバスの試験運行を開始いたしました。

6月の交通協議会において市内の交通空白地対策の方向性を提示いたしました。

7月には北部地域コミュニティバス座談会を開催し、9月に青海地区におけるグリーン等の在り方に関するアンケート及びグリーン等の料金設定に関するアンケートを実施してまいりました。

9月15日には中部地域公共交通意見交換会も開催いたしました。

5ページをご覧ください。北部地域における交通空白地対策についてご説明いたします。

座談会の結果等を踏まえ、北部地域における今後の取組等については、青海地区についてはグリーンを利用している住民から座談会でグリーンの存続を要望する意見が多くあり、呼

べるバスの利用を不安視するご意見があったことから、9月に青海地区住民を対象としたアンケートを実施いたしました。

アンケートの結果を踏まえて、大野線・北部線を縮小した「定時定路線」を運行することとして具体案の検討を進めることといたしました。

鬼崎地区については、座談会においてグリーンの存続を要望する意見はほとんどなく、呼べるバスの導入を要望する意見がありましたので、鬼崎地区のグリーン路線を廃止し、呼べるバスを導入することとして具体案の検討を進めることといたしました。

6ページをご覧ください。

6ページについては、北部地域コミュニティバス座談会の結果をまとめておりますので、後ほどご覧ください。

また、7ページ、8ページにつきましては、青海地区におけるグリーンと呼べるバスの在り方に関するアンケートの概要となりますので、説明については省略させていただきます。

9ページをご覧ください。

青海地区におけるアンケート結果を踏まえた今後の方向性については、左側の円グラフのとおり、アンケートの結果として、呼べるバス導入の第1案と、路線バスを存続とする第2案、第3案では、路線バスを存続する考えの割合が多くありました。また、右側の円グラフのとおり、既設バス停路線案の第2案とバス停増設路線案の第3案では、既設バス停路線案を求める考え方が多い結果となりました。

よって、青海地区については第2案の内容である定員10人程度の車両1台で、バス停については10停留所、便数については、1日6便程度、運行時間帯は7時から15時の間で検討を進めることといたしました。

10ページをご覧ください。

青海地区における交通空白地対策案については、アンケート結果を踏まえて現行の大野線・北部線から縮小した路線として、常滑北部・青海線として運行することといたします。実施時期については、令和8年12月1日からを予定しております。

運行概要については記載のとおりでございますが、運行種別については、有料化に合せ、一般乗合旅客自動車運送事業・路線定期運行といたします。バス停位置及び経路については図のとおりとなります。

また、ダイヤ案については表のとおり予定しておりますが、今後決めていく運行受託事業者によってダイヤを調整する場合はございます。

11ページをご覧ください。鬼崎地区における交通空白地対策案となります。

これまでの経緯を踏まえ、呼べるバスを導入することとするものです。導入時期については、令和8年12月1日を予定しております。

運行概要については、毎日運行、車両は乗客定員8人以上、運行時間は14時から15時の1時間を除く8時から19時ではございますが、運行方法を8時から10時の間は定時定路運行として、運行種別は一般乗合旅客自動車運送事業・路線定期運行といたします。停留所位置及び経路、ダイヤについては図・表のとおりとなりますが、詳細な運行経路及び停留所位置については「別紙参考資料1」のまとめておりますので、後ほどご参照ください。

12ページをご覧ください。

10時から19時の間は呼べるバス、デマンド運行として運行していくことを考えております。運行種別としましては、一般乗合旅客自動車運送事業・区域運行となります。

エリアの範囲等については地図のとおりでございますが、詳細な停留所の位置等については「別添参考資料2」にまとめてございますので、ご参照ください。

13ページをご覧ください。中部地域における交通空白地対策等についてご説明いたします。

(1) 武豊線の経路変更案として、交通空白地(原松・千代ヶ丘エリア、奥条・山方・井戸田エリア)の改善を図るため、上野間線と重複していた経路を変更して新たにバス停を設置することとしたものでございます。

経路変更イメージについては下の路線図のとおり、赤色点線で囲われている部分について経路変更及びバス停新設を行うものでございます。

実施時期につきましては、令和8年12月1日を予定しております。

14ページをご覧ください。新たに設置する経路及びバス停になります。

やきもの散歩道東口、常滑西小学校前、INAX ライブミュージアムの各バス停については写真のとおりとなります。

15ページをご覧ください。続いて山方・白山町、東樽水、井戸田、阿野町2丁目の各バス停の位置になります。そちらの位置についても写真の位置となりますので、よろしくお願いいたします。

16ページ、17ページにつきましては、武豊線の経路見直しによるダイヤへの影響がある部分について赤枠で囲っておりますのでご参照ください。

18ページについては、武豊線の改正ダイヤ案となります。既存ダイヤと変更がある部分について赤字で示しております。

19ページ及び20ページについては上野間線の改正ダイヤ案となります。こちらについても変更がある部分について赤字で示しております。

21ページをご覧ください。中部線のダイヤ見直し案についてご説明いたします。

中部線については、休日の利用状況の低い時間帯のダイヤを一部見直すこととしたものでございます。実施時期については、令和8年12月1日を予定しております。

見直しのイメージとしましては、下の時刻表の赤色点線で囲まれている便について、休日、廃止するものでございます。

22ページ及び23ページについては中部線の改正ダイヤ案となります。時刻表の緑色の便については平日のみ運行するダイヤとなります。こちらについても既存ダイヤと変更がある部分について赤字で示しております。

24ページをご覧ください。中部エリアへの呼べるバスの導入案についてご説明いたします。

中部エリアにおいて、グリーン及び知多バス半田常滑線でカバーしきれない交通空白地の解消を図るため、呼べるバスを導入することとしたものでございます。実施時期は令和8年12月1日を予定しております。

運行概要については、毎日運行、車両は乗客定員 8 人以上、運行時間帯は 1 4 時から 1 5 時の 1 時間を除く 9 時から 1 9 時を予定しております。運行種別につきましては、一般乗合旅客自動車運送事業・区域運行となります。

エリアの範囲等については地図のとおりでございますが、詳細な停留所の位置は「別添参考資料 3」にまとめておりますので、後ほどご参照ください。

2 5 ページをご覧ください。交通施策の見直しに関する基準についてご説明いたします。

市が実施する公共交通施策について、一定の基準をもって廃止や見直しをすることにより、市内の公共交通の最適化、持続性の向上を図ることとするものでございます。

対象となる施策はグルーンの各路線及び呼べるバスの各エリアで、判断基準については下のとおりで、判断項目の 2 つとも該当する施策については、廃止又は大幅な見直しを行うものいたします。

判断基準は、コミュニティバスのような路線バスの場合は 1 便当たりの平均乗車人員率が 2 5 % 以下、及び費用対効果として利用者 1 人にかかる費用 2,0 0 0 円以上の場合。

呼べるバスのような区域運行の場合については、有効走行率 3 0 % 以下、及び費用対効果として利用者 1 人にかかる費用 2,0 0 0 円以上とするものでございます。

計算式については下に記載されているとおりとなっております。

2 6 ページをご覧ください。

判断期間については、先判断基準に当てはめる期間として、新規施策については市民に浸透するまでの時間を要することを考慮し、2 年間の実績に基づいて判断することといたします。ただし、基準値を大きく下回る場合については、交通協議会の承認を受けて判断できるものいたします。

既存施策については 1 年間の実績に基づいて判断していくことといたします。

2 7 ページをご覧ください。グルーン及び呼べるバスの有料化の時期・路線等について説明いたします。

グルーン及び呼べるバスの有料化実施時期については令和 8 年 1 2 月 1 日を予定しております。

グルーンの有料化する路線及びバス停案については右の図のとおりでございますが、運行経路詳細については別添参考資料 4 を参照ください。

また、バス停所在地については、別添参考資料 5 にまとめてありますので、ご参照ください。

グルーンの運行種別は、有料化に伴い一般乗合旅客自動車運送事業・路線定期運行となります。

2 8 ページから 3 4 ページについては、グルーンの路線再編後のダイヤや呼べるバスのエリア等を参考として再度掲載しているものでございますので、割愛させていただきます。

3 5 ページをご覧ください。今後のスケジュール案となります。

令和 8 年 1 2 月 1 日から再編後のグルーン及び呼べるバスの運行開始、併せてグルーン及び呼べるバスの運賃徴収を開始するため、関係機関との調整、各種届出・申請を行い、実施

事業者の選定及び契約締結、運行準備を行っていくとともに、市民への周知を行って参ります。

資料3の別紙をご覧ください。

本協議会の協議が調っていることによって受けられる特例についてまとめております。

有料化したコミュニティバスグリーンや新たに導入する呼べるバスについて活用する特例について表でまとめております。表の△については、今後決定していく運行事業者によってはこの項目の特例を活用する場合があるものでございます。

以上で、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。ただいまのご説明に何かご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

中村委員

1点伺いたい。今回の中でバス停が少し移動すると聞いている。

事務局

次の項目でご説明する予定でございます。

嶋田座長

では、次の協議事項のところでご質問いただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

南委員

今ご説明いただきました呼べるバスの運行時間については、これは固定的なもので、9時から19時ですとか、10時から19時という形の想定がありますが、これはもう決まったものなのか、それともまだ変更の余地があるのですか。

というのは、1つは私どもタクシー事業者にとって、19時までということですので、影響があるのではないかとということを危惧するものです。

もう1つは、呼べるバスを仮に運行する立場になると、1日の運行時間が長いと、乗務員の休憩時間、もしくは拘束時間の関係で、休憩する時間が取ればいいのですが、需要があって休憩も取れないようなことになると、4時間に30分取るというのが確実に取れるのか取れないのかということがわかりにくいので、その辺について固定的なものなのか、比較的柔軟性があるものなのか、それについてお聞かせ願えますでしょうか。

事務局

営業の時間の幅という形になるのですが、間に1時間休憩を入れてはいるのですが、もしこの営業時間の幅だと例えば1人ではできないというご意見があれば、今回そこについても

決定しているものではなくて、あくまでこういった時間帯で今事務局としては考えているところなので、タクシー事業者の方の実務的な知識の中で、ここの時間をオーバーしている部分があるというご意見をいただければ、それに基づいて検討していきたいと思います。

今回、幅を決めていきたいというところでございますので、例えば鬼崎地域については定時定路運行のところも含めて8時から19時というところで、間に1時間抜いて休憩時間があるというものでございますが、それについてもしご意見があればと思います。

南委員

定時区域運行と同じ事業者を想定されているのか、別々の事業者なのかによってまた違ってくるかと思うんですが、市民の方へのサービスとして、市役所さんのほうは8時から19時までというものが運行する時間帯だということであれば、そういうことで対応するという事しかないのではないかなと思うのですが、事業者の立場からすると、19時、夕方から稼ぎの時間になってくるところで、当然タクシーの需要を食われてしまうということなので、そのあたりのところもお含みおきをいただいて設定していただければなというのが私どものお願いでございます。

事務局

まず、時間幅のところでございますが、時間幅のお話と、定時定路の話と、タクシー事業者さんへの配慮という3点あったのかと思います。

まず、運行時間の幅につきましては、この事業は令和5年度、令和6年度に実証実験を2回重ねてきまして、市内のタクシー事業者さんとお話をしながら、実証実験でもこういう時間帯でやっていたのかなと。去年だともっと長い時間でやっていた日もあったと思います。

そういった中で、確かに運行時間の幅を決めていく中の議論で、夜、塾の帰りだとか、そういうところにも使えるというところで、ある程度幅を持って決めていく必要があると。例えばそういった議論の中でこういう時間が積み上がってきたのかなという認識であります。

運転手さんへの配慮というところについても、記憶が誤っていたら申し訳ございません。令和5年度のときには休憩時間はたしかなかったように思っているのですが、そういったところだと車両回しが難しいというお話を受けて、去年の実証実験では休憩時間を設けていた。そういう議論の積み重ねがあって今回実装に向かってこのようにご提案させていただいている案というふうに我々は認識しております。

次に、定時定路線運行の部分でございますが、これについては説明の中でも申し上げましたが、各地域での説明会の中でも、朝については病院に行きたいというお声も多くある中で、そういうところでは定時定路でやるべきだよねというところから積み上がってきた。今回案として提案させていただいたものでございます。

タクシー事業者さんのことですか、発注方法のところについてはまだ検討中でございますが、恐らくプロポーザルといった形でやるのではないかなと思いますが、これはまだ担当の案の段階なので確定的なことは申し上げられませんが、この形でやる以上は1つの発注の中で、ある時間は定時定路でやっていただいて、10時になったら呼べるバスのオンデマンド

に切り替わるものになるのかなという、そういう発注の仕方が自然になるのかなと思っておりまして、そういった中で、タクシー事業者さんが4条許可を持っている前提ではありますが、参入機会をいたずらに阻むとか、そういったことは我々も考えておりませんので、ご理解いただければと思っております。

南委員

よろしくお願いいたします。

嶋田座長

このご提案を作成されるときに、事業者様にはご意見は伺っていないのでしょうか。

事務局

この会議を開催する前に担当者部会を開催させていただきまして、この案についてのご説明をさせていただいたところでございます。

嶋田座長

一応了承は得ているわけですね。

事務局

担当者部会場で採決はしておりませんので、そのときにはご意見としてはなく、今回ご意見をいただいたというところで、プロポーザルという形にはなろうかと思っておりますので、事務局から説明があったような対応になろうかと思っております。

嶋田座長

ほかにいかがでしょうか。

栗山委員

社会福祉協議会の栗山でございます。今回青海地区の座談会において呼べるバスに対する不安というか、そういったものがあったということで聞いております。どういう点について不安なのか。それとも過去の実証実験のときにおいて呼べるのがうまくいかなかったということが背景にあるのか、その辺確認させていただきたいと思っております。

事務局

過去に実証実験のときに呼んだけれども来なかったというご意見もありました。それは昨年度、休憩時間を設けていた。そこに電話をかけたというところだった状況です。そういった経験があったというところでのご意見もありました。

また、使っていない方についても、アプリや電話での予約が難しい。家で電話をかけるのはいいけれども、出先で電話をするのが難しいとか、そもそも他人と電話であまり話したく

ないというご意見もあった。多様な意見もあったのですが、こちらのほうでまとめている状況では、予約ができない場合があり不便とか、到着時間が不確定であることなどオンデマンドの弱みであるところについての不安というところでご意見があったものです。

栗山委員

あまりうまく乗れない可能性があるということが不安材料の大きな点なのか。過去の実証実験では停留がお互いにうまくマッチしなかったという点があって、その点で乗れなかったという意見もあった。例えば定員オーバーだと乗れませんよね。そういう点の不安があったのかなというところなのですが、その辺はどうですか。

事務局

まず、乗降スポットがわかりづらいというところは実証実験のときに意見としてあったところでございます。なので、実装に向けてはスポットを目で見えるように対策は取っていくと思うのですが、そういったところもご意見としてはあったと思います。

栗山委員

不安があったということは事実なんですよ。それは今後解消されていくということで、当然あり得るわけで、過去よりもより具体的にこういう形で乗れますよということが出来るわけですよ。

事務局

そうですね。乗降スポットとか、実証実験の中で見えてきた課題については対応しながら、ただ、システム上のところでどうしてもすぐ来ないとか、呼んでも来ないときがあるとか、これは使われている場合に限りませんが、そういうところ是对応できないところもあるのですが、それはデマンドの弱みのところなので、対応できる部分については、乗降スポットの明示とか、そういったところ是对応していきます。

もう1点、定員オーバーとか、そういうことが発生したかということ、実証実験においてもそれは発生しておりません。乗合自体がジャンボタクシーサイズで8人以上の定員がありまして、その中で定員をオーバーするという事象は把握していません。

事務局

若干補足させていただきます。停留所がわかりにくいという話はいただいています。今回実際にやろうとするときには、できるだけわかりやすい場所、例えばごみの集積所、地域の皆さんがよくわかっている場所、まずはそういうところを設定して、そこにここは呼べるバスの停留所ですよという掲示をして、できるだけわかりやすくしたいと思っています。

使い方でもわかりにくいという部分はかなりいただいていますので、それは事前にできるだけ丁寧に説明会等を開いて、呼び方とか、こういうときに使えますよとか、そういったことはできるだけ丁寧に説明していきたいと思っています。よろしくお願いいたします。

栗山委員

ありがとうございます。この中で、座談会の中で出てきているのが、いわゆる定時路線にこだわっている部分がかかなり強い部分があると思うんです。ただ、今回、減便してまでもそこまで必要性があるのかなという。本当にそこにこだわっている理由が、わからないではないけれども、理解しづらい部分もある。

例えば鬼崎地区では定時路線が一部あって、オンデマンドがあってという形で、ある意味理想的にうまく使いこなせれば非常にありがたいものなのかなと思うのですが、オンデマンドに対する不安が大きいのかなという気もするし、定時路線をいわゆる片道3便という考え方をすれば、必ずしも多いわけではなく、今までより半分ぐらいになりますよね。当然と言えば当然なのですが、他の路線と比べたら1/2、もしくは1/3以下の乗車率になっていますので、そういったことを考えればある意味廃止があってもおかしくはないことになりますよね、シャトルバスと同じような状況になれば。今後の課題としてはどのように捉えているのかということを確認したいと思います。

事務局

今後どう考えていくかというところなのですが、今回、13回のときにこの会議でお示したデマンドの形から変更して青海線を残す。その経緯については先ほど説明させていただいたとおり、座談会であったり、最終的にはアンケート調査の結果となります。

ただ、今回その形で進めさせていただいて、利用状況に応じて、今後のやり方であったり、交通モードを再検討していくということは十分にあると考えております。その上で、資料の中でも説明しました再検討、また大幅な見直しをする基準を設けた形でございます。

栗山委員

今後、例えばダブルで提案するということはおありになりますか。オンデマンドか、定時路線、とりあえず鬼崎モデルのようなタイプのようなことをもう一度住民の方に提示するという可能性はあるのか、ないのか。

事務局

そういった形になるのかというのは今の時点では回答を持ち合わせていないですが、今青海線を住民の方としては求めているというアンケート結果に基づいて、まずそういった形の路線を残す。今後1年ないし2年を見ていく中で、利用状況が低かったり、違うスキームへの転換を求める声が上がってくるという状況になれば、市としても鬼崎と一体にするのか、別のエリアとするのかも含めて、その段階で検討していくという形だと事務局としては考えています。

栗山委員

ありがとうございます。

嶋田座長

特に呼べるバスについては、これまでの実証実験の結果を十分に生かして検討いただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

ほか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。私のほうも青海地区のアンケート結果等、いろいろ事前に一読させていただきまして、どういう状況かというのはよくわかりました。

住民の意見を見てもみると、かなり率直すぎる意見が結構出たようなことが想像できると思っています。

公共交通協議会というのは、もちろん短期的な直近の課題解決についてもやっていかないといけないと思いますので、今回、この結果を受けてですが、直近対策だなと理解して納得をしています。

ところが、まだ住民の意識は、我々が意識しなければいけない、これから顕在化してくるであろう問題について彼らがそれを見て言っているかどうかということについては常に疑っていかなければいけない。

なぜならば、今直近で、周辺で確かに困っている方はいらっしゃいますし、今日も僕は午前中、輸送をやってきましたが、これは事実です。その一方で、20年後、30年後にこれを残せるかという議論になったときに、恐らくこの方はもういらっしゃらないわけです。だけど、未来のためにつながっていくものを残せるのか、それと今の直近の課題をどのように解決していくのか、この両輪で議論していくべきかなということを強く申し上げておきたいと思います。

今回、事務局で起案をまとめていただいた件に関してはすごく納得をしていますし、このいただいた時間を無駄にしないで、ぜひ次の代に残していける仕組みを、そもそも公共交通の基本方針と逆なんです。基本方針の1に書いてありますが、これって逆に交通空白を助長しているようなところ、ちょっと逆行しているところなんですよね、私からすると。なので、方針からすると、これは間違った方法だと思っています。

なので、今回住民のいろいろな意見とかありましたので、それについては納得しましたが、2年後とか、これからのことを考えたときに、きちんと未来のために残していく交通という観点でしっかりと引き続き粘り強く説明を、私もしておりますが、ぜひそういうことを意見として述べさせていただきたいと思います。

嶋田座長

ご意見として承ることでよろしいですか。ありがとうございます。

原田委員

愛知運輸支局です。25ページと26ページに、今お話の見直しの基準、判断期間を設けて議論いただくのは大変いいことだと思うのですが、この見直しは、実績に基づいて判断すると思うのですが、どのタイミングで反映させるのか。結局協議会にかけて、また提案する、ちょっとタイムラグが生じると思うんです。2年の実績を見て、そこから設定していく見直しまでの間、継続して運行するのか、どのタイミングで変更するのか確認させていただければと思います。

事務局

事務局としましては、新規事業については2年間の状況を見て判断をしていくという形で考えておりますので、その段階での協議になります。なので、そこから協議を考えていくわけではないですが、それを見込んでといいますか、ちょっと整理ができておりませんが、例えば9月に2年目を迎えるということであれば、10月にこちらのほうから素案という形で交通協議会に。

原田委員

2年間のデータが出そろってからですか。

事務局

基本的には2年間のデータなのですが、想定よりも大幅に低い場合、大きく下回るケースについては2年を待たずにその協議に入っていくことが、その判断ができるというところを付け加えております。

原田委員

どれぐらいの段階ですか。

事務局

2年で、その後見直すなら見直しを考えていくというところで、例えば2年満了しました、3年目の1カ月目が始まりました。さあ、次のものというのはなかなか難しいのかなと思っています。

例えば今回の通院用シャトルバスが例になるのかなと思うのですが、2年目の終わりを迎えそうな時期に、今後またこういう形になるので、こういう方向で検討していきましょうとか、そういう何らかの、2年間静観していて、いきなり2年終わった後にさあ議論しようということではないと思います。

これは行政側の都合で申し訳ないのですが、どうしても行政の発注の予算の兼ね合いとか、あるいは市民の方への周知ですとか、契約した運行事業者さんの準備期間もあると思います。

いずれにしても、見直しを一切しないということではございませんので、そのあたりの状況も見ながら臨機応変にしていければと思っております。なので、回答にはなっていないか

もしれないですが、そのあたりいろいろな兼ね合いを見ながら見直しを考えていきたいと思っています。

嶋田座長

基本的には様子を見ながらということですね。ほかにいかがでしょうか。

村田委員

参考資料3-3の呼べるバスの鬼崎エリア、南部のほうはあまり土地勘がないので、こちらのほうの発言はできないのですが、基本的に今ご説明があったとおり、住民の人がなるべく人が集まりやすい場所を選んで掲示をするとおっしゃったのですが、パッと見ると、ファミリーマートとか、ドラッグストアとか、いろいろなところが挙げられているのですが、一部、クリニックとか、歯科医院とか、地元住民がどうしても行きたいと言えるようなスポットがいくつか漏れているような気がします。ご指摘をさせていただこうと思って今発言をさせていただきます。

やはり経験上、コンビニとかああいうところは意外とニーズがあって、わりとクリニック、病院とか、馴染みの昔の旧道沿いのところのお店とか、そういう生活資源については結構お年寄りの方は行動変容がなかなかできないので、その辺のポイントも、これは一応ほぼ確定の案だと思うのですが、これにまた追加してということではないという認識でいいのでしょうか。

嶋田座長

その辺どうでしょうか。

事務局

実証実験のときにも期間中にスポットについては追加を随時していったところではございますが、その点について、新たにまた承認を受ける必要があるのかというところについては、確認したいと思います。

嶋田座長

今回ご提案で決まりということではないんですね。

事務局

道路運送法の4条許可による運行をお認めいただきたいというところで今回協議をさせていただきます。

スポットの追加については協議の範囲外だと理解しておりまして、スポットの場所については必ずしも、この後追加も柔軟に対応できると認識しておりますが、運輸支局さんからそのあたりご発言いただけると。

原田委員

区域運行で最初にとった区域の範囲内での乗降場所であれば必ずしも協議事項ではないのですが、ただ周知ですとか、事前に周知するとか、その辺の対応はお願いしたいと思います。

村田委員

多分いろいろな関係の方々からのさまざまな意見が反映された結果だと認識しているのですが、結構行きたいという要望があるエリアがちょいちょいあるような気がしています。なので、交通弱者的な観点から言うと、クリニック、病院関係については網羅されたほうがいいかなという感じがします。

それと、ドラッグストア関係とか、薬局関係、スーパー、量販的なスーパー、そういったところについては生活していく上で欠かせないという気もします。ユーザーの98%はそういう利用目的になります。その辺をもう1回精査していただいて、必要だったら適宜追加と、また報告をいただければと思います。それは意見です。

事務局

ありがとうございます。念のため補足で申し上げさせていただきます。もし足りないスポット等があれば今後の検討課題かなと思う一方で、別添参考資料3にも、駅・バス停から300m範囲内には原則、常滑駅ですとか、市役所は例外として、原則そういうところには置かないというところは交通協議会で積み上げてきたルールかなと思いますので、そのルールの中でそういった対応はある程度柔軟にできればなと思っております。

村田委員

ご説明ありがとうございます。ぜひよろしく願いいたします。

もう1点、最後にですが、今回全体的に大規模な交通空白対策ということで、かなりいろいろな細かいものを含めて各部会の議論を積み上げての今の案だと思っています。

その上で、交通事業者さんが、今後これをどこにしていけるのかという議論に進まれると思うのですが、各事業者さんにそれぞれ理由があったり、その辺の細かい調整とか、あと、今回観光協会さんとかでやっている各社合同でやったり、あれも結構協議体として協力し合ってお互いに担い合っているという結構いい仕組みだと思っているのですが、そのあたりについてここまでやっていく上で、今後どのように事業選定を進めていけるイメージなのか、事務局のほうで把握されている限りで結構ですが、お聞かせいただきたいと思います。

事務局

先ほどの質疑応答の中でも申し上げたとおり、プロポーザルというところで考えております。実証実験は協議体を作ってやっていたというところもございますが、今後実装していくにあたっては、何らかの競争性、それは価格だけではなくて、サービス等も含めたところを見た上で事業者さんを決めていければと思います。

先ほど社会福祉協議会さんもおっしゃられたような、利用者の方の不安というのでもあると思いますので、そういったところも踏まえて、我々はプロポーザルで事業者さんを選んでいければなと思っております。なので、あくまで検討段階というところなのですが、そのようにできればというところです。

村田委員

ご説明ありがとうございます。うちのこの地域はまだそういうことができるのですが、10年後、20年後、いろいろなことを考えていくと、あらゆる多角的な検討が必要かなと感じています。各事業者さんもそれぞれ余力があるわけではない状況というのは十分理解している中で、やはりそこは確かに競争とかいろいろな意味の公平性は大切だと思いますが、そもそもこの基本交通がなくなるというリスクについては、我々住民の不利益に返ってくるところもありますので、よくよく透明性を持った検討を重ねられ、この地域でなるべくベストなものを追求していただければと思います。これは意見です。

嶋田座長

ありがとうございます。私が、ここでタイムリミットになりまして、進行を会長に引き継いでいただければと思います。

山田会長

力不足ではありますが、引き継いで座長を務めさせていただきます。
そのほか、ご質問、ご意見はございますでしょうか。

松岡委員

質問というわけではないですが、意見というか、お願いというかですが、先ほどご説明があったように、バス停300m 勢圏には置かないとか、既存の交通との両立というところが求められてくると思っております。既存の交通モードで使っていただけたら、新しく整備されてきているところも使っていただきたいと思います。まずは市民の方の利用がしやすくなって、移動しやすくなって、お出かけしやすくなるということが第一義的になると思いますので、お出かけしやすくなるような周知ですとかPRというのはぜひやっていただきたいと思います。以上です。

山田会長

事務局、ありますか。

事務局

今後、再編したダイヤですとか、呼べるバスの導入に向けて説明会等を行っていく中で、併せて当然既存の交通事業者さんもトータルで、住みやすい、使いやすい交通網という形で周知をかけていきたいと思っております。

山田会長

ほかにご意見はございますでしょうか。

村田委員

鬼崎地区の呼べるバスの検討について、こちらのバス停の設置は先ほどご質問させていただきました。

あと、実は我々の運行しているところとかなり重複をしているということで、今回の計画がある程度承認されて道筋が立った段階で、別途なのですが、どこが交通空白に漏れそうかということ、分科会でも結構なのですが、調整会議を事務局とさせていただきたいというのがボランティア隊の願いです。

今回の議論でまとまった中で、ここが心配とか、そういったところで、我々ができるところであれば、我々は任意団体ですので比較的自由がきくところがありますので、その辺のダイヤとか場所とか乗り継ぎも含めてぜひ別途そういう会議を、これからダイヤを作っていくって、3月に決めて広報しなければいけないという関係もありますので、よろしくお願いいたします。

山田会長

事務局、何かありますか。

事務局

そういったところについても、鬼崎地区というより、青海地区ですね。そちらについても、併せて協議をしていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

山田会長

ほかはいかがでしょうか。

それでは、意見も尽きたようですので、協議事項3につきまして、採決を行います。

事務局から説明がありました「市の公共交通再編の具体案について」につきまして、承認することにご異議はございませんでしょうか。

ー異議なしー

ありがとうございます。それでは、ご承認いただきましたので、事務局は本案に沿って事務を進めてください。

(4) 【市民協働課】 グルーン上野間線及び武豊線のバス停の見直しについて（資料4）

山田会長

では、次の議題に移ります。協議事項4、「グリーン上野間線及び武豊線のバス停の見直しについて」、説明をお願いします。

事務局

ご説明いたします。資料4「グリーン上野間線及び武豊線のバス停の見直しについて」をご説明いたします。

2ページをご覧ください。目次となります。1、各路線の現状について、2、上野間線のバス停の移設等について、3、上野間線及び武豊線のバス停の一部廃止について、4、今後のスケジュール案について順に説明させていただきます。

3ページをご覧ください。こちらは上野間線と武豊線の現行路線について、下の路線図のとおりとなっております。

4ページをご覧ください。こちらのページでは、路線ごとの利用状況と上野間線、武豊線の各バス停における利用状況についてまとめております。後ほどご覧ください。

5ページをご覧ください。上野間線のバス停の移設等についてご説明いたします。

移設等する目的としては、上野間線において、交差点や横断歩道付近等に設置されているバス停について、より安全な乗降環境とするために移設等するものでございます。

移設等するバス停については、記載のとおりとなります。

小鈴谷小学校西バス停については廃止とし、東大谷バス停と統合することといたします。

移設等する時期については、グリーン路線の有料化に合わせて令和8年12月1日を予定しております。

6ページをご覧ください。市場バス停及び保示常滑駅行きバス停、樽水上野間駅行きバス停の移設先については、各地図、移設予定場所のとおりを予定しております。

7ページをご覧ください。樽水常滑駅行きバス停及び南樽水常滑駅行きバス停、苅屋上野間駅行きバス停の移設先についてもこちらのページの各地図の移設予定場所のとおりを予定しております。

8ページをご覧ください。こちらのページについては、東大谷上野間駅行きバス停及び小鈴谷上野間駅行きバス停、広目上野間駅行きバス停の移設先については、各地図、移設予定場所としておりますが、小鈴谷小学校西バス停については現在、片方の停留所標識で運行しておりますが、こちらのバス停については廃止をして、東大谷バス停と統合いたします。といいますのは、東大谷バス停についても上野間行きを移設する必要がございます、150m南方に移動させることによって両者のバス停の位置が近くなるということがございますので、廃止をして、統合していくという形を予定しております。

9ページをご覧ください。坂井バス停についてでございます。現在こちらについては関係機関と調整中であります。運行経路を変更してバス停を設定する第1案と、現行の運行経路上約150m南方に移設する第2案を検討しているところでございます。

第2案の問題点としましては、坂井地区の住宅密集地から150m離れることによって利便性が低下するということでございます。

第1案については、逆に住宅地側に移設することによって一部生活道路を走行する経路変更を要しますが、利便性は向上するため第1案で進めることとしたいと考えております。

ただし、第1案について関係機関との協議が不調になった場合も考慮して、第2案の承認も含めてお願いしたいと思います。

第1案及び第2案の移設先については、右の各地図、移設予定場所のとおりでございます。

10ページをご覧ください。上野間線及び武豊線のバス停の一部廃止についてご説明いたします。

グリーンの所管がポートレースとこなめから市に所管替えして、また物価高騰等の影響による運行経費の増大により、グリーンを維持可能とするために対策が必要となってきました。

11ページをご覧ください。グリーンを維持可能とするための対策の検討として、経費の削減対策としては、利用が低迷している路線の見直し、また収入の増加対策として運賃有料化と、グリーンが乗り入れている美浜町及び武豊町への運行経費の一部負担の要望を検討してまいりました。

12ページをご覧ください。要望の実施と結果としまして、令和7年9月上旬に両町へ運行経費の一部負担について打診を行ってまいりました。令和7年9月22日、関係者協議を行いまして、対応の方向性について確認をいたしました。併せて、9月24日には協議内容に関し、両町に照会文書を送付しまして、同月26日に両町から文書で「運行経費の一部負担には応じられない」旨の回答を受けましたので、このことから、両町内のバス停については廃止の方向で検討することといたしました。

13ページをご覧ください。今後の対応としまして、常滑市民の利便性を考慮しまして両町内のバス停を一部廃止とすることとしました。廃止するバス停については、上野間線は上野間小学校前バス停及び上野間バス停を予定しております。また、武豊線については、北中根・桜ヶ丘バス停及び武豊中央公園バス停を廃止することといたします。廃止する時期については令和7年12月31日をもって廃止といたします。

14ページについては、バス停を一部廃止した上野間線及び武豊線の路線案となります。

15ページをご覧ください。今後のスケジュール案についてでございます。令和7年11月から市HPや各バス停に美浜町及び武豊町内のバス停で廃止するバス停についてお知らせ文を掲出してまいります。また、令和7年12月31日をもって、上野間小学校前及び上野間、北中根・桜ヶ丘、武豊中央公園バス停について廃止を行ってまいります。

その他の上野間線の移設等をするバス停については、グリーン路線の有料化に合わせて令和8年12月1日から移設等をしたバス停による運行開始とする予定となっております。

以上で説明とさせていただきます。

山田会長

説明が終わりました。質疑やご意見がある方は挙手をお願いいたします。

中村委員

議会ということもあって、あまりこういったところで質問しないようにしていたのですが、バス停の移設について1つだけ伺いたいと思います。今回、坂井区のバス停についてはいろいろとご検討いただいて本当に助かっています。ありがとうございます。

ですが、この経緯を考えたときに、ほかにもいろいろな場所でバス停の移動がありますね。地域の方々からのご意見というか、相談というか、意見交換とか、そういった部分はどのようになっているのか気になりました。場所によっては200m以上で、大体3分ぐらいとなって、地域の方にとってはまあまあ影響があるのかなと思っているのですが、移設のことについて、事前の相談とか、このあたりはどのようなことなのか、それを伺いたい。

事務局

こちらの移設するバス停については、坂井のバス停については事前に地域の方に説明をしていなかったというところがございます。それについては、この経路の協議を進めていく中で、最近そういったご意見が出たというところで早急な対応を取ってきたところがございます。

ただ、その他のバス停については、昨年の段階で案の策定を行っておりまして、その際に各地区長さんを通してご相談をさせていただいていたということでございます。

中村委員

その際の意見の中で、結果的に変わっているのが概ね了解したのかなという気はするのですが、その中でも各区長さんたちとのやりとり、全員が全員もろ手を挙げて賛成ではなかったと思うのですが、そのあたり、実際のやりとりをいくつか話していただけますか。

事務局

地区のいわゆる字会といわれるところ、そういったところにも説明をさせていただいたところがございますが、その中で、一番大きかったのが、小鈴谷小学校西を廃止して統合するというところで、残してほしいというところのご意見はありました。

ただ、こちらについては、大きなカーブの直近ということで、現状、こちらについても片方の停留所しか置けないような場所にはなっています。東大谷のバス停についても信号交差点の付近にあるというところで、移設をしないと危険だということもございますので、ここについてはもろ手を挙げてご納得はいただけないのですが、そういった理由についてはご説明をさせていただいて、一定の理解を得たというふうには担当としては考えているところでございます。

中村委員

公共交通は非常に皆さん生活に密着しているというところもありますので、これはお願いですが、そういったコースの変更があって、せっかくいいことを、これから皆さんの生活の輸送を支えてくれる大切な事業としてやっていくのであれば、そういったご意見をしっかりと、事前の打ち合わせとか、事前の周知、意見交換をしっかりとやってもらうことで、より

皆さんにご理解がいただける。せっかくいい事業をやっているのに、その部分が少し手が抜けてしまうとマイナスの評価になってしまって、予算を使ってやるので、皆さんにご納得いただいてやれば評価が継続的にも上がっていきますので、そのあたりはしっかりやっていただければと思います。

山田会長

ほかにございませんか。

事務局

坂井区の調整のことについての補足をさせていただきます。先ほど説明の中で、坂井区さんに説明していなかったというアナウンスをしたのですが、坂井区さんとはご相談している中で、坂井区さんのほうから第1案を提案していただいて、実際にこれもまさに警察さんとか関係機関と調整中なのですが、今回、通れるのではないかなというところで第1案を提案させていただいているので、坂井区についても勝手にやっていることではないので補足させていただきます。

山田会長

ほかにご意見、ご質問等ございますか。よろしいでしょうか。

それでは、意見も尽きたようでございますので、協議事項4について採決を行います。

ただいま、事務局から説明のありました「グリーン上野間線及び武豊線のバス停の見直し」につきましては、一部関係機関と調整中の部分がございます。第1案と第2案がございました。調整中の部分について、関係機関と調整が調った場合は第1案、関係機関との協議が不調になった場合は第2案で進めることにいたしまして、全体につきましては承認することにご異議のある方はいらっしゃいますか。

—異議なし—

ありがとうございます。それでは、異議もないようですので、ご承認をいただきましたので、事務局は本案に沿って事務を進めることとしてください。また、関係機関との協議の結果、第1案、第2案のどちらで進めることになったかにつきましては、決定した後、速やかに各委員に報告することとしてください。

2 報告事項

(1) 【観光戦略課】グリーン及び呼べるバスの運賃について（資料5）

山田会長

それでは、続いて次第の2、報告事項といたしまして、本日4点ございます。

質疑はこれごとにやりますか。それとも全部説明してからですか。

事務局

報告事項 1 については説明の後にご意見をいただいて、2、3、4 についてはまとめてという形でお願いいたします。

山田会長

そのように進めさせていただきます。

それでは、報告事項 1 「グリーン及び呼べるバスの運賃について」説明をお願いします。

事務局

説明いたします。資料 5 「グリーン及び呼べるバスの運賃について」ご説明いたします。

2 ページをご覧ください。目次となります。1、グリーンの運賃について、2、呼べるバスの運賃について、3、今後のスケジュールについて、順に説明して参ります。よろしくお願いいたします。

3 ページをご覧ください。

グリーンの運賃については、令和 7 年 3 月 4 日の当協議会において、コスト上昇も踏まえた持続可能性や公平性確保の観点からグリーン運賃有料化の方針を決定してまいりました。

4 ページをご覧ください。財政負担の抑制と利用者負担の確保について説明いたします。

財政負担の抑制としては、令和 5 年度における各種バス事業に対する近隣市町の実負担額は常滑市が最も多く、物価高騰によりその負担額はさらに増加する見込みであります。運賃収入により、財政負担を抑制していく必要がございます。

利用者負担の確保については、常滑市ではグリーンを利用していない人も含めた住民 1 人当たりの負担額が約 4,100 円と 5 市 5 町の中で最も多く、運賃有料化により一定以上の利用者負担を確保する必要がございます。

5 ページをご覧ください。

青海地区・鬼崎地区における公共交通の見直しに関するアンケート調査において、市負担・利用者負担のあり方について方向性を出すための参考とするため、コミュニティバスにおける運行経費の市と利用者の負担の適切な割合について聞いたところ、利用者負担を 3 割以上とする意見が全体の 67% でございました。3 割から 5 割に限定しても全体の 58% という結果でございました。

この結果を踏まえ、運賃設定における一つの目安として利用者負担を 3 割確保することが求められるということとなります。

6 ページをご覧ください。

本年 9 月にグリーン運賃等に関するアンケートを実施いたしました。アンケートの概要については、期間は令和 7 年 9 月 1 日から 9 月 15 日、調査方法等については、アンケート依頼チラシを市内各戸配布し、またグリーン車内において掲出して、二次元コードからの回答が 2,181 件、FAX 等による回答が 270 件ございました。

目的・項目としましては、1 つ目にグリーンの定額制に賛成か反対か。2 つ目に PSM 分析による許容可能な価格の範囲の算定として、アンケート項目としては、安くてお得、少し

高い、これ以上高いと乗れない運賃について設問しております。ただし、F A X等による回答については、適切だと思う運賃について設問しております。

3つ目に割引の必要性和その範囲について設問をしております。

7ページをご覧ください。アンケート結果についてご説明いたします。

定額制の賛否については、賛成72%、反対17%、わからない10%という結果でございました。

次にP S M分析結果としては、運賃の許容範囲として、妥協価格200円、最高価格230円という結果でございました。

8ページをご覧ください。

割引の必要性和その範囲については、割引について必要が62%、不要と回答された方が38%みえました。割引が必要だと思う人については、小学生40%、中学生28%、高校生15%、65歳以上の高齢者24%、75歳以上の高齢者44%という結果でございました。

9ページをご覧ください。アンケート結果を踏まえた運賃案でございます。

定額制に賛成の回答が72%、P S M分析からは、200円～230円の範囲内で運賃を設定することが妥当とのアンケート結果から、運賃案を定額制とし、金額を妥当な運賃の範囲内で住民にとってわかりやすく最も安い1回200円とすることといたしました。

10ページをご覧ください。

運賃を200円に設定した場合の影響として、市負担額は1億6千万円まで下がり、住民1人当たりの負担額についても2,700円、利用者負担割合は約28%となることが見込まれております。

この見込については右上の条件で試算を行っております。

11ページから15ページについては、運賃を設定する路線等・ダイヤ案について先ほど示したものを再掲しておりますので、説明については割愛させていただきます。

16ページをご覧ください。

運賃の割引については、未就学児、障がい者については割引することが一般的であり、割引し、無料の設定をいたします。

次に、アンケート結果では割引意向割合が高い小学生、75歳以上の高齢者でも過半数に達していないことに加え、割引設定に関して考慮を要する観点として、①もともとの運賃設定が安いこと、②公平性の確保が必要であること、③財政負担の増大を防ぐ必要があること、④制度運用上の課題を回避することの観点から、小学生、中学生、高校生、65歳以上の高齢者、75歳以上の高齢者の割引設定はしないことといたしました。

これについては、市議会から要望書も出ておりますので、パブリックコメントを実施する際にはそれらの要望についても検討した上で行って参りたいと思います。

17ページをご覧ください。次に呼べるバスの運賃についてご説明いたします。

財政負担については鬼崎・中部エリアの2つのエリアで年約6,000万円と試算しております。

運賃に係るグリーンとのバランスについては、利便性の違いから、運賃は呼べるバスのほうがグリーンのような路線バスより高くなると考えられます。ただし、定期的な利用者については負担軽減を考慮する必要があると考えております。

18ページをご覧ください。

9月に実施したアンケートにおけるP S M分析の結果、妥協価格450円、最高価格470円との結果でございました。

19ページをご覧ください。本市では令和5年度と令和6年度に実証実験を行っておりますが、今回、呼べるバスにおける「鬼崎エリア」「中部エリア」の範囲は、令和5年度の実証実験時の各エリアの範囲に近いため、令和5年度の設定運賃を考慮する必要があると考えております。

20ページをご覧ください。こちらについては令和5年度の実証実験で設定したエリアと、今回導入を予定しております呼べるバスにおけるエリアの範囲の比較について示しております。ご参照ください。

21ページをご覧ください。

アンケート結果等を踏まえた運賃案については、P S M分析からは、450円～470円の範囲内で運賃を設定することが妥当とのアンケート結果と、令和5年度実証実験時の運賃額が400円であったことを踏まえ、運賃案をわかりやすく、安い金額である1回400円とすることといたしました。

運賃を設定する呼べるバスの運行概要、エリア等の案については22ページから24ページに再掲しておりますので、説明については割愛させていただきます。

25ページをご覧ください。

運賃の割引については、もともと運賃設定が安いことを除くグリーンと同様の理由で未就学児、障がい者以外に割引設定はしないこととしております。ただし、日常利用におけるグリーンとの公平性を考慮し、グリーンの運賃に近くなるよう配慮するため、回数券・乗り放題の設定を行います。回数券については20回6,000円、乗り放題10日4,000円、30日6,000円で設定しており、さらに乗り放題のプランについては+1,000円で家族を1人追加できるものとしております。

26ページをご覧ください。今後のスケジュール案でございます。

令和7年11月から12月にグリーン及び呼べるバスの運賃に係るパブリックコメントを実施し、令和8年2月下旬ごろ運賃分科会においてグリーン及び呼べるバスの運賃について協議決定して参ります。

その後、令和8年11月までグリーン及び呼べるバスの運賃徴収に向けた各種調整を行い、令和8年12月1日にグリーンの路線再編及び呼べるバスの運行開始に合わせて有料化を実施していくものでございます。

以上で説明を終わります。

山田会長

説明がありました。運賃というのはかなり重要事項だと思うのですが、よくご存じの方はご存じだと思うのですが、協議会では報告ということになっていて、運賃分科会で決定することになっているところの理由を追加でお願いします。

事務局

本来、市が行う交通施策については協議事項という形で設置要綱にもなっているところですが、本協議会については他の交通事業者、競合し得る事業者の委員の方もみえますので、その中で料金のことを決めることについてはカルテルの疑いがあるということがありますので、協議ではなく、別の運賃分科会を設定しまして、そこで協議・決定していくものでございます。ただ、設定に際してではなくて、検討する中で広く意見を求めるということは法に定めるところではございませんので、意見としては頂戴したいということで考えています。

山田会長

そういう趣旨でよろしく願いいたします。

それでは、ご質疑、ご意見がある方は挙手をお願いいたします。

南委員

愛知県タクシー協会です。これは分科会のときにも意見という形で言わせていただいたのですが、呼べるバスの回数券ですが、当然今後プロポーザルをやって、その後になってくるのですが、プロポーザルで仮に私どもが事業者として参加する場合に、一緒にやらせていただくところがどうかということもあるかと思うのですが、紙でということになると相当負担になってくるので、そこら辺について、当然ご利用される方の立場からすると紙のほうがいいということはあるのですが、できればその辺も一緒に考えていただけるようなシステム会社というところがあるのかないのかを含めて、紙というのがマストになるのかどうかお聞きしたいのと、全く検討ができていないところなのですが、プロポーザルのスケジュール感も併せて教えていただけますでしょうか。

山田会長

事務局、答えられる範囲でお願いします。

事務局

答えられる範囲でお答えさせていただきます。

まず、紙の回数券というところの取り扱いについてでございます。担当者部会のほうでもまさに紙の扱いについて議論させていただきました。そのときには、今回1種類の回数券を設けているところなのですが、担当者部会のほうでは2種類のものを設けさせていただきました。少ない回数でも使えるものということで。

そのときにいただいた意見としては、運転手さんの負担が、紙の管理ですとか、それを扱う負担感をお話いただいたというふうに記憶しております。

確かに運転手さんには運転業務に注力していただいているというところはまさにおっしゃるとおりだと理解しております。その一方で、オンデマンド交通の説明を地域でしている中で、回数券をなくしてしまうと、全部アプリだけということになってしまう。それでいいんだ、そういう考え方もちろんあると思いますし、我々比較的若い世代だとそれでもいいんじゃないという考えもあると思うのですが、一方で、乗られる方を考慮したときに、アプリが使えない、それは実証実験のときにもアプリが使えなくて電話だけで予約していました、それしか使えないですという方もいるというところを考えると、やはり設けざるを得ないのかなというところでございます。

そういった中で、担当者部会では2種類の案を設けさせていただいたのですが、そこは間を取ってという言い方はあれですが、多少でも負担感を減らすために1種類というところにさせていただいたところでございます。

プロポーザルのところでございますが、プロポーザルというのは事業者さんからの提案によって事業内容を決めていくというものもございしますが、すべてが事業者さんの提案で決まっていくというものでもなく、ある程度のものについては、ここはマストです、ここはこうをお願いしますという形になってくるのかなと思っております。そうしますと、先ほどの回数券のところについては、アプリ1本でというのもおっしゃるとおりではあるのですが、過去のほかでの議論等も踏まえて、そのところは回数券は設けるという形で設定させていただかざるを得ないのかなと思っております。ご理解いただきたいと思っています。よろしくお願いします。

スケジュール感でございますが、まさにプロポーザルで、来年度の予算にも関わってくるところでございますので、今の段階でこうしていきますというふうにはなかなか申し上げにくいところではございます。

ただ、結局運行するにあたって、周知の活動も、市も積極的に関与していくものになると思いますが、事業者さんと一体となってやっていくということもあると思いますので、そういったところから、恐らく年度当初の契約になってくるのではないかなと。そうすると、プロポーザルについては、担当の思いとしては今年の12月にプロポーザルの要項を公開していくのではないのかなとは思っておりますが、まだ検討段階なので、こうしますとは申し上げられません。少なくとも今年度中には決まっていくだろうというところでとどめさせていただければと思います。

山田会長

よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

小林委員

バス協会の小林でございます。運賃のことで確認でございますが、小学生の運賃も割引がないということで進められているようですが、民間の鉄道、乗合バスは小学生半額というこ

とで、国の方針に従ってそういう措置を取られているのですが、今回、常滑市さんは小学生も大人と同じに200円ということで考えられています。

現在、県内の市町を見ても、小学校へ出向いて乗り方教室をよくやっておられまして、小さいときからバスに馴染んでもらって、大きくなってもバスを利用していただくということで、乗り方教室をよくやっておられるのですが、200円となりますと、例えばお母さんと小学生2人乗ると1回600円になってしまって、今まで無料だったものが大変な負担になると思うのですが、その辺でどうかなと思いました。

それと、最近警察の方も心配されているのですが、高齢者の交通事故が多いということで、免許を返納された方に対して返納者割引を導入しておられる市町も結構あります。こういったことは検討されたのでしょうか。この2点をお伺いしたいと思います。

山田会長

1点目はご意見としてお伺いしておけばいいですか。答えますか。

事務局何かありますか。

事務局

小学生半額というのが国の方針で出ていることについて発言させていただきます。確かに国の通達でそのようなものが出ているのは我々も承知しております。その通達の対象としては、委員もご承知の上でおっしゃっていると思うのですが、民間事業者のキロ制運賃のところについてそういう通達が出ていると理解しております。乗れば乗るほど運賃が上がってくる。まさに知多バスさんのバスがそれに該当すると思うのですが。なので、今回運賃協議会で決めていく協議運賃についてはその通達の範囲外というところでございます。

そうした中で、施策としてどうなのかというところについてでございますが、先ほど申し上げさせていただいたとおり、不公平感ですとか、財政負担の抑制ですとか、そういったところから今回一律の運賃と定めさせていただいているというところと、県内の32市のコミュニティバスをやっているところで、小学生に対する割引をやっていないというところもございまして、今のは参考ではありますが、そういったところで一律運賃というところで考えているところでございます。

2点目の高齢者割引、免許返納のところについても、もちろんそういった視点もあることは承知しておりますが、先ほど申し上げた視点のところから、今回公平性の確保というところからこのような形で設定させていただいているものでございます。

山田会長

よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、この報告事項はこれで終了といたします。

(2) 【市民協働課】コミュニティバスグルーン利用実績について（資料6）

山田会長

続きまして、報告事項2から4まで、続けてご説明をお願いします。

事務局

ありがとうございます。少し時間が押しておりますので。

山田会長

予定の2時間が過ぎてしまっていますが、少し休憩を取りますか。それともこのまま続けさせていただいてよろしいでしょうか。あとどれぐらいかかりそうですか。

事務局

この後の3つのうちの2つについては、グルーンの利用実績を資料としてお出ししておりますので、簡単な説明で、短時間で終わっていかうと考えております。また、トコナメシャトルもすぐに終わる予定です。

山田会長

それでは、恐縮ですが、引き続き最後まで続けさせていただいてよろしいでしょうか。それでは、引き続き説明をお願いします。

事務局

資料6「コミュニティバスグルーン利用実績について」ご説明いたします。

コミュニティバスグルーンの令和7年1月から9月の総利用者数は379,743人で、1日平均約1,391人でありました。令和6年と比較して1日平均156人の利用増となりました。

以下については、利用状況等データをまとめておりますので後ほどご参照いただきたいと思います。

(3)【市民協働課】トコナメシャトルについて（資料7）

事務局

続いて、報告事項3、「トコナメシャトルについて」でございます。

こちらについては、本日、所用により主管課担当者が不在の為、資料配布とさせていただきます。資料については、令和7年4月からの利用状況をまとめておりますので、ご覧ください。なお、こちらの意見については承りますので、後ほどご意見をいただければと思います。

(4)【市民協働課】シェアサイクルについて（資料8）

事務局

続きまして、資料8の説明についてお願いします。

事務局

常滑市企画課の森下と申します。よろしくお願いいたします。私からは、本年度実施させていただいておりますシェアサイクル事業について、ご報告させていただきます。

2023年度に国の交付金を活用して整備した MaaS アプリ「とこNAV I」と合わせて行っていきたいと考えている事業です。

こちらですが、引き続き本市におけるニーズの把握のため、今年度は観光客をターゲットとして実施させていただければと思っております。

実施体制については、とこなめカーフリーシティ実証プラットフォームです。

概要は記載のとおりです。10月1日から実施させていただいております、今月末までの運行です。方法は、シェアサイクル型として、24時間貸し出し可能なものとなっております。貸し出し、返却方法につきましては、サイクルポートを観光客の利用のニーズが高いと想定されています常滑駅と陶磁器会館の2カ所に設置させていただいております。

裏面をご覧ください。今年度の利用状況につきましては、10月20日時点で41件の利用実績がありました。常滑市在住の方ですと、感覚としてご存じの方もいますが、10月は大変天候が悪くて、それにより利用が伸び悩んだのかなというところで認識しております。

利用については、陶磁器会館よりも常滑駅から利用いただく率が多く数値として出ておりました。立ち寄り先については、こちらも想定していた、利用いただきたい部分として考えておりました I N A X ライブミュージアムだったり、りんくうビーチ、イオンモール常滑の立ち寄り先が多く出ているような状況です。

以上、実施に当たりまして、いろいろな周知等もさせていただいております、周知の状況は記載のとおりでございます。以上でございます。

山田会長

説明が終わりました。報告事項3の説明は割愛だったのですが、報告事項2から4までにつきまして質疑やご意見がある方は挙手をお願いします。ございませんか。よろしいですか。

それでは、ありがとうございました。これで本日のすべての協議事項及び報告事項について終了いたしました。

事務局にお返しします。

その他

市民生活部長

ありがとうございました。それでは事務連絡をさせていただきたいと思います。

まず初めに、資料9「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」、日本工営のほうから説明させていただきます。ご連絡します。

日本工営都市空間

日本工営都市空間の浅井と申します。少しお時間をいただければと思います。資料9についてご確認をいただければと思います。

常滑市の地域公共交通計画のモニタリング評価というところで、地域公共交通では基本方針に基づく基本目標を定めておりまして、各基本目標に対して評価指標と目標値を設定しております。具体的には3ページに記載をしているものでございます。

常滑市の地域公共交通計画では、評価指標・目標値の達成状況を毎年モニタリング評価をさせていただくこととなっております。

2ページ目をご覧ください。モニタリング評価につきまして、交通事業者の皆様にもモニタリング評価に必要なデータのご提供をお願いしたいというところのご連絡でございます。

具体的にご提供いただきたいデータについては表にまとめさせていただいております。こちらについて、収集いただき、整理いただきましたら、こちらに記載させていただいた連絡先にご連絡等をいただければと思います。

恐縮ですが、12月26日、年内までに共有いただければと思っているところでございます。よろしくお願いいたします。

メールアドレスですが、表示の都合でアンダーバーが入っているところが下全体にバーがかかってしまっていて少し見づらくなっているのですが、スペースが入っているところはアンダーバーというところで読み替えていただければ幸いです。よろしくお願いいたします。

事務局

続きまして、事務局からご連絡をいたします。

委員報酬の振込先について変更等ある委員につきましては、事務局にご連絡をお願いいたします。

また、人事異動等でご担当者や委員に変更が生じた場合には、お手数をおかけしますが、ご連絡いただきますようお願いいたします。

また、本日、県のほうから資料の配布がございましたので、ご参照いただくようによりしくお願いいたします。

市民生活部長

事務連絡は以上でございます。

それでは、閉会にあたりまして、会長よりご挨拶を申し上げます。

山田会長

委員の皆様方には大変熱心にご議論をいただきまして誠にありがとうございました。

ご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、ご意見をいただきました事項につきましては、それを踏まえて検討を進め、今後の協議に生かしてまいりたいと思います。

今後ともこの協議会の中で皆さん方と議論をいたしまして、常滑市のよりよい公共交通網を作っていきたいと考えておりますので、今後ともご助言をいただければ幸いです。
本日は大変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14回常滑市地域公共交通協議会を閉会いたします。本日はどうもありがとうございました。