

第 16 回常滑市地域公共交通協議会

開催結果

日 時 2026 年 3 月 6 日(金) 14 時 30 分～

場 所 常滑市役所 3 階委員会室

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】常滑市地域公共交通協議会の 2026・27 年度委員について（資料 1）
- (2) 【市民協働課】令和 7 年度決算見込み及び令和 8 年度予算（案）について（資料 2）
- (3) 【市民協働課】地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付申請のための常滑市地域公共交通計画の修正等について（資料 3）
- (4) 【市民協働課】地域未来交付金に向けた体制整備について（資料 4）
- (5) 【市民協働課】グリーン及び呼べるバスの運行計画について（資料 5）

2 報告事項

- (1) 【市民協働課】グリーン運賃及び割引制度について（資料 6）
- (2) 【市民協働課】呼べるバス運賃及び割引制度について（資料 7）
- (3) 【企画課】2025 年度シェアサイクル事業の実施結果について（資料 8）
- (4) 【観光戦略課】2025 年度トコナメシャトルの利用実績について（資料 9）
- (5) 【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 10）

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

それでは定刻となりましたので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と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は 22 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 16 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者として、常滑市の企画課及び観光戦略課の担当者が出席しております。

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いたします。

山田会長

皆様こんにちは。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。委員の皆様方におかれましては、日頃から市政及び市の公共交通への取り組みにご協力を賜りまして誠にありがとうございます。この場をお借りしまして御礼を申し上げます。

さて本日は、当協議会の 2026、2027 年度の委員に関する事項をはじめ、路線改編に伴う常滑市地域公共交通計画の修正など 5 つの協議事項を提出させていただいております。いずれも本市の公共交通の充実に向けて重要な取り組みでございますので、委員の皆様方からのご意見をいただきながら、より良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、さきに開催いたしました運賃分科会において、グリーン及び呼べるバスの運賃及び割引制度について決定した事項についてご報告をするとともに、今年度実施いたしましたシェアサイクル事業やトコナメシャトルの利用実績、交通計画のモニタリング評価について説明をさせていただきますが、これらも今後、本市の公共交通にとっては重要部分でございますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは本日よりよろしくお願い申し上げます。

市民生活部長

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。進行につきましては、座長にお願いしたいと思います。座長よろしくお願いいたします。

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。

ただいま会長のご挨拶にもありましたけれども、本日は今年度最後の協議会でございます。本日も協議事項 5 件、報告事項 5 件と盛りだくさんになっておりますのでご協力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】 常滑市地域公共交通協議会の 2026・27 年度委員について (資料 1)

嶋田座長

では早速座って進めさせていただきます。

お手元の次第のまず 1 番、協議事項からでございます。(1) 常滑市地域公共交通協議会の 2026、27 年度委員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

皆様、こんにちは。事務局を務めております市民協働課の伊藤と申します。よろしくお願いいたします。着座にて失礼いたします。

それでは、説明をさせていただきます。資料 1、常滑市地域公共交通協議会の 2026 年、27 年度の委員についてご説明いたします。

2026 年、2027 年度の委員構成については、会長に副市長、副会長及び座長を引き続き嶋田先生にお願いするものでございます。交通事業者等 8 名、関係行政機関等 6 名、住民、利用者代表など 7 名の会長以下 23 名にお願いするものでございます。

うち、利用者代表委員については、公募により 11 名の方からご応募いただき、無作為抽出により決定いたしました。

次のページをご覧ください。今後のスケジュールとなります。令和 8 年 4 月 1 日付けで各委員の皆様へ委嘱させていただく予定でございます。お願いとしまして、引き続き当協議会の委員を担っていただく方々については、人事異動や役職の変更などにより委員及び担当者の交代も多くあると思いますので、委嘱させていただく前に、改めて必要事項の照会をさせていただきます。後日メールにて回答フォームを送付いたしますので、令和 8 年 3 月 31 日までに回答をお願いいたします。

名簿をご覧ください。当協議会の監事についてでございますが、引き続き常滑市教育委員会教育長の土方委員にお願いしたいと考えております。

以上で説明とさせていただきます。

嶋田座長

はい、ありがとうございました。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。よろしいでしょうか。

では、一応協議事項ということで採決を行いたいと思いますが、ただいま事務局から説明のありました常滑市地域公共交通協議会の 2026、27 年度委員につきまして、承認することにご異議はございませんでしょうか。

—異議なし—

ありがとうございます。では、異議なしということで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。よろしく申し上げます。

**協議事項(2) 【市民協働課】令和7年度決算見込み及び令和8年度予算(案)について
(資料2)**

嶋田座長

では、続きまして協議事項の(2)でございます。令和7年度決算見込み及び令和8年度予算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2、令和7年度決算見込み及び令和8年度予算案についてご説明いたします。

資料2の2ページをご覧ください。令和7年度決算見込みでございます。歳入総額637万9854円、歳出総額540万6466円で、翌年度への繰越金を97万3388円とするものでございます。

歳入の内訳としましては、市負担金が574万1000円、繰越金が63万4354円、雑入4500円となり、雑入についてはすべて利息分収益となります。

歳出の内訳としましては、会議費の報償費が38万1500円、お茶などの需用費が3796円、事務費のファイルなどの需用費が1万5620円、振り込み手数料などの役務費が2万2550円、委託料については、会議運営支援業務委託費用として498万3000円となります。

3ページをご覧ください。令和7年度事業報告となります。地域公共交通協議会4回、担当者部会など3回、座長との打ち合わせ5回、その他委員との打ち合わせについては随時実施いたしました。

事業経過については下記のとおりとなりますが、1点修正として、令和6年と記載がありますが、令和7年の誤りでございますので訂正させていただきます。失礼いたしました。

4ページをご覧ください。令和8年度予算案となります。

歳入歳出ともに618万8000円とするものでございます。歳入については、市負担金521万4000円、繰越金97万3000円、雑入1000円とするものでございます。

負担金については、令和8年第1回議会定例会の議決結果によっては変更する場合がございますので、ご承知おきください。

歳出については、会議費74万1000円、事務費4万4000円、事業費500万、予備費40万3000円で、事業費については、会議等運営支援業務に加え、公共交通パンフレット制作業務委託を予定しております。

5ページをご覧ください。令和8年度事業計画案となります。地域公共交通協議会3回、座長打ち合わせ3回、担当者部会及び委員との打ち合わせについては随時開催するものでございます。

また、公共交通パンフレットの作成についても、来年度中に作成を考えております。

年間スケジュールについては以下のとおりでございます。
以上で説明を終わらせていただきます。

嶋田座長

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

では私のほうから、予算とか事業計画にある公共交通パンフレットはどんなパンフレットでしょうか。

事務局

ありがとうございます。公共交通パンフレットについては、前回の協議会の中で、グリーンだけとか呼べるバスだけの案内チラシではなくて、タクシー事業者さんの連絡先であったりとか、知多乗合さんの路線等についても常滑市で運行するすべての公共交通モードに適用したパンフレットを A0 サイズとか A1 サイズの大きな紙を折り畳んでいくと A4 サイズになっていくようなものをイメージして現在事務局としては考えております。

ただ、そのデザインについてはこの協議会の中で協議を進めていきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

嶋田座長

折り畳んでも A4 ということは結構大きいですね。この紙と同じ大きさということですね。

事務局

そうです。

嶋田座長

わかりました。もう少し小さくていいかなと思いましたが。

いかがでしょうか。では、久保田委員、お願いします。

久保田委員

先進地視察の予定はどこを予定されていますか。ちょっと気になったので、予算案とは関係ないかもしれませんが。

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。基本的には現時点でどこにというところは持ち合わせてないのですが、新しいモビリティ、呼べるバス等を導入していくにあたって、これから細かな実際に

運行開始に向けた調整を行っていく中で問題となったときに、先進地である県内のオンデマンド交通を実施している自治体への視察等が考えられるかなと考えております。

久保田委員

ありがとうございます。そういう機会が設けられるといいなと思っていたので、とてもありがたいなと思います。ありがとうございます。

嶋田座長

はい、どうもありがとうございます。他にいかがでしょうか。

今回のこの決算、予算というのはこの協議会における決算、予算ということで、実際コミバスなどの運行費用は別にあるわけですが、参考までに、今どれぐらい市が費用を負担しているのか、後で出てきますか。

事務局

そうですね。ただ、細かな確定したものについては市の決算もまだ出ていない状況ですので、今、協議会としての決算見込みという形で出させていただいているのですが、次の6月に予定している協議会では決算という形で報告させていただきます。そのときには、参考として、コミュニティバスや、病院のシャトル等の公共交通施策に支援している常滑市としての費用というところでお示ししていきたいと考えてございます。

嶋田座長

今日は協議会のみでの決算ということですね。

どうぞ、中村委員お願いします。

中村委員

1点だけ確認させてください。先ほどの公共交通パンフレットですが、紙ベースだけで作成をするのですか、データでも掲載するのか、どちらですか。

嶋田座長

いかがでしょうか。

事務局

見積もり段階ではありますが、データでも提出を受けて、市のホームページ等で周知を図れるようなものと考えております。

中村委員

これはお願いですが、公共交通パンフレットを紙ベースのときにQRコードみたいなものを載せてもらって、直接そこに飛べるような、ホームページの階層に行くのではなくて、一発でそこに行くような、そういった工夫も一つお願いします。

事務局

はい、ありがとうございます。参考とさせていただきます。

嶋田座長

スマホでも見れますか。それは予算に入ってないですか。

事務局

市のホームページに掲出したものはスマートフォンでも確認できます。紙媒体から飛ぶ場合は各々QRコード等で飛べるように、例えばタクシー事業者さんの情報が見たいときはそのホームページに飛べるような形ということです。

嶋田座長

バスロケがありますよね。あれとはリンクしてないのですか。

事務局

バスロケーションシステムについてもQRコードから入れますので、それも載せてという形です。バスロケーションシステムの中というわけではなくてという形になります。

嶋田座長

わかりました。では、よろしかったですか。

事務局

来年の予算ベースの今の協議前の段階でございますが、先ほどコミュニティバスのグルー
ンの費用という、座長からそういうお話があったのですが、予算ベースとしましては、コ
ミュニティバスグループが2億3726万2000円でございます。呼べるバスについては4874
万3000円で、予算としては今予定しているところでございます。

嶋田座長

わかりました。

村田委員、お願いします。

村田委員

先ほどの久保田委員と僕もちょっとかぶってしまうのですが、先進地域とかの事例研究について、今事務局のほうでどんな動きをされているのか、今の段階で結構ですが、教えていただけると助かるかなと思います。

嶋田座長

いかがでしょうか。

事務局

どこにというところについては今のところは決まっていません。例えば村田委員が取り組んでいただいているラストマイルのところの取り組みであったりとか、この協議会の中で知識がない中で話していても難しく、現地に行って知見を広める必要があると判断が出たときに、そこに行って視察を行うという形で実施できるように予算としては確保しているというものでございます。

村田委員

ありがとうございます。例えば呼べるバスだと東京都の東久留米市だったりとか、結構家の前まで来ちゃう感じの取り組みをやっていたりとか、欲を出せば結局ラストワンマイルと分離してやるのか、一緒くたにやってしまうのか。今後継続的な議論の中で一つ、今はできないけれども、この先々ちょっと想像してもいいかもという未来をやっているのが東京都にあたりとか、結構他地区にあるんです。

それぞれ地域によって交通事情が違くと。道幅が狭いのは東京都も一緒です。だから、そういったことでいろいろなエリアの事例も参考程度に調べておくと、今後、常滑市の公共交通を考えていく上で何か転用できるものだったりとか、意外とコストをかけずにこういうふうにできたりとか、そのときの反応を実験しなくてもできたりということがあるので、それは総合的に予算の削減に繋がったりすると思うんです。なので、一つの考え方として、ああいう予算をちゃんと取っておいて、しっかり勉強して、実験しなくてもそのまま転用して横展開できるとか、そういった工夫もこれからあっていいのかなという気がしましたので、ちょっと予算の流れで指摘をさせていただきました。これは意見です。

嶋田座長

では、ご提案ということで承っておきたいと思います。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。松岡委員、お願いします。

松岡委員

これも意見というか、一つ発言だけなんですけど、公共交通パンフレットを作るにあたって紙面の都合はあると思うのですが、半田常滑線だったり、グリーンもそうですが、隣の市町に行けますので、こんなに利便性が高いんだよというところで、常滑市内だけではなくても、

その接続しているところとか、そういったところも意識していただけるとありがたいなと思います。以上です。

嶋田座長

いかがでしょうか。

事務局

そういったご意見をいただきながら作っていきたいと考えております。ありがとうございます。

嶋田座長

ぜひそれも含めてご検討をお願いします。

ほかにいかがでしょうか。特段なければ、協議事項についても採決を行いたいと思います。令和 7 年度決算見込み及び令和 8 年度予算案につきまして、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、ご承認いただいたといたしまして、事務局のほうで進めてください。

協議事項(3) 【市民協働課】 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付申請のための常滑市地域公共交通計画の修正等について (資料3)

嶋田座長

では、次の議題に移ります。協議事項の(3) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付申請のための常滑市地域公共交通計画の修正等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

協議事項の3と4につきまして、私、事務局の前田から説明させていただきます。よろしく申し上げます。

それでは、資料3をご覧ください。こちらの資料3はグリーンを今後有料化することで申請することができる国の補助金に関し、必要な交通計画、常滑市地域公共交通計画の修正を行うものでございます。

1 ページの左下に今事務局のほうで考えております補助金が、幹線系統補助金とフィーダー系統補助金というものになりまして、それぞれ武豊線、上野間線、フィーダー系の青海線

と呼べるバスのほうで国庫補助をいただけないかというところで考えておるところでございます。

2 ページをご覧ください。この 2 ページがこれらの補助金の交付要綱になりまして、交通計画への記載すべき内容が書かれているところでございます。この要綱に基づいて交通計画の修正を行うというところでございます。詳細は省略させていただきます。

3 ページをご覧ください。2 番の補助対象路線の位置づけ、役割、補助金の必要性及び実施事業等の概要についてということでございまして、このホチキスで繋がっているそのまま A4 縦の別紙 1 をご覧ください。8 ページの後のところについているものでございます。

これが皆さんにもお渡しさせていただいています交通計画の修正の見え消し朱書き修正でございまして、これまで十分に記載されていなかった武豊線と上野間線の位置づけなどを交通計画に明示する、そういった修正を行うものでございます。

資料 3 へお戻りください。資料 3 の 3 ページでございます。3 番の定量的な目標についてということで、交通計画における目標値の修正でございます。このページのイ (ア) ①として、元々交通計画では現状のグルーンの利用者数の目標値を置いておりますが、この目標値というのが全路線の目標値であることから、今回路線ごとに補助金をいただきたいということもございまして、路線ごとに目標値を再設定するというところでございます。

具体的には、次の 4 ページをご覧ください。指標としましては、これまでの日当たりの乗車人数から便ごとの効率性を図る便当たりの乗車人数に改めるとともに、基準値については、元々のこれまでと同様 2023 年のものとしつつ、2028 年、元々交通計画の目標年次を 2028 年に置いてございまして、その目標値の考え方は、元々 10% 増というところで目標値を置いていたのですが、それを改めまして、2025 年の実績から、有料化に伴う減少率 25% を見込んだ数値に改めました。

4 ページには各路線の目標値を置いてございまして、上野間線、武豊線、1 つ飛んで市役所線、周遊線はこのような考え方になります。

1 つ飛ばしました青海線については新規路線になりますので、こちらについては実績値がないことから、前々回、11 月の交通協議会でご承認いただきました存続基準から導かれる 1 便 3 人という値にさせていただきました。

なお、先ほど便当たりの人数を目標値にする旨ご説明しましたが、元々合計人数を載せてございまして、参考としまして従来どおりの日当たり人数というのでも 5 ページに載せております。

ここまでがグルーンの目標値になりまして、次の 6 ページが呼べるバスの目標値になります。

12 月に呼べるバスを運行することになりますが、それぞれこれまでの実証実験とはエリアも異なり、実績値がないことから、鬼崎エリアについては、これまでのグルーン北部市役所線の需要から見込んだ推計値により、中部エリアについては実証実験における乗車状況を踏まえた目標値とさせていただきました。

重複するため、説明は割愛させていただきますが、今ご説明した内容を交通計画に落とし込んだ見え消しが別紙の 2 になります。先ほどの縦の別紙の 1 から続いていきまして別紙の 2 が修正値を盛り込んだ赤書きのほうになっております。

資料をたびたび申し訳ございません。資料 3 の 7 ページのほうに行ってくださいまして、こういった交通計画の修正を行った上で、中部運輸局さんに提出するのが交通計画別紙という運輸局さんのほうで定められた様式ということで、資料としては別紙 3 になります。別紙 3 のほうにいろいろ交通計画に記載の内容、これまでの交通協議会で協議した内容等々踏まえまして、国費の対象になる路線の概要、必要性や目標値等について記載したものでございます。

今後、事務局のほうで愛知運輸支局様と調整の上、提出させていただこうと考えております。

資料 3 の 8 ページでございます。8 ページが今後の予定でございます。事務局が中心に行う対応になりますが、本日、交通計画の修正についてご承認いただきましたら、5 月に交通不便地域、これは青海線の補助を受けるために必要な手続きになりまして、この手続きをした上で、翌 6 月に国費の認定申請を行ってまいります。

この認定申請の対象期間として、公共交通の期間の捉え方として、バス事業年度という概念がございます。10 月から令和 9 年バス事業年度が開始されるものになりまして、12 月からグリーンの見直し、呼べるバスの運行が開始しまして、実際のこの国費の交付申請は来年、令和 9 年 11 月以降に交付申請交付といった流れになっていく予定でございます。少々技術的な説明になってしまい申し訳ございませんが、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。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。では、山田委員、お願いします。

山田委員

ご説明ありがとうございます。愛知運輸支局の山田でございます。

資料の修正だけお願いしたいのですが、19 ページのところ、縦書きの交通計画の記載のところ、19 ページの下のところ、呼べるバスとかグリーン常滑の赤字の追加のところがあるのですが、この呼べるバスの下、2 つ、鬼崎と中部エリアの運行形態のところ、こちらのほう、路線定期と路線不定期ということで混在しているのだからこういう書きぶりであり、あえて事前の打ち合わせのときにはしていたのですが、こちらのほう、上局等の調整もございまして、最終的には区域運行ということでまとめて申請可能ということで調整がついておりますので、このあたりの修正だけしていただければと思います。

あと、今後、ほかの部分でももしかしたら申請に絡むところの関係上、記載のところ、微修正みたいなものが入ってくるかもしれないので、その点も含めて承認をいただくような形で進めていただくとありがたいと思います。

ただ、大枠とか目標値みたいなのが変わることは申請上一切ないので、その点もご理解いただければと思います。以上です。

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。よろしいでしょうか。

事務局

ありがとうございます。19 ページの 2 ヶ所については、それぞれともに区域運行に変更をさせていただければと思います。よろしく申し上げます。

嶋田座長

よろしく願いいたします。ほか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

あくまで事務局に対するお願いみたいな細かいことで申し訳ないのですが、毎回ファイルをいただいて、僕は頭が悪いので後で読み返すのですが、ファイルを綴じるときに左綴じなので、縦をつけるときに逆にさせていただけるとありがたい。そんなことで申し訳ないのですが、毎回実はホチキスを外して付け直したりしているので、ちょっと気にしていただけるとありがたいなど。

事務局

別紙のつけ方が誤っておりました。申し訳ございません。

久保田委員

もしかしたら同じ悩みを抱えている人がいないかなど。そんな細かいことで申し訳ありません。

嶋田座長

では、以後よろしく申し上げます。ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。ご質問、ご意見は。

ちょっと私のほうから確認ですが、4 ページ、目標値の修正案のところ、上野間線と武豊線は 25 年度比で 25%減ということですね、目標値が。その下の市役所線とか周遊線というのは、これはどうなっていますでしょうか。

事務局

失礼いたしました。市役所線と周遊線も同様の考え方でございます。

嶋田座長

25年から比べてということですね。

事務局

はい。

嶋田座長

23年と比べると、いずれも目標値のほうが高いということで、上野間線以外は23年よりは高くなる、いずれも。わかりました。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。南委員、お願いします。

南委員

愛知県タクシー協会の南です。無料から有料化するにあたって、他の自治体の事例を参考にされて25%の逸失というものを想定されているのですが、これはサンプルとしてはどれくらいあって、今回0から200円ということだと思えるのですが、そこら辺もサンプルとしては整合を取って、いくつかの例でやってこられたのか、その辺をちょっとお伺いしたいのですが。

嶋田座長

では、事務局お願いします。

事務局

有料化になってどれだけ減となるかというのは非常に苦慮しておりまして、この25%が妥当かと言い切るとするのもやはり難しいのかなとは思っておりますが、どのようにこの25%を採用したかでございますが、コンサルである日本工営都市空間さんにもご協力いただきながら、過去の有料化した自治体の減少率を調べていただきました。

ただ、闇雲に減少率といっても、過去の例だとコロナのときもあるので、コロナの前で有料化した事例というので調べました。

その中で、サンプルは非常に少なかったです。4例ぐらいしかなかったです。0から200というのはそのうちの1パターンだったと思います。とにかく有料化というのが4パターン、値上げも含めて4パターンというのがあった中で、その中の最大値の自治体さんが25%減だったので、それを採用したというところでございます。

もちろん当該自治体さんの取り組みを見ていると、有料化に合わせて路線を変えたとか、常滑市と同じように変えるとか、その他のいろいろな事象があると思うので、有料化したらこれだけ低くなるという方程式のようなものはないと思うのですが、調べた中で最大値を取ったというところでございます。

南委員

ありがとうございました。

嶋田座長

自治体名は教えてもらえますか。

事務局

手元に今いたため、この会議中にわかるか確認させていただきます。

嶋田座長

わかりました。参考にしたいものですから、ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。では、特になければ、これも国の補助金をもらう手続きということになりますので、ちょっと形式的なところもございますが、お諮りをしたいと思います。先ほど中部運輸局の山田委員から、微修正がこの後あるかもしれないというご指摘ありましたけれども、それも踏まえてお諮りをしたいと思います。

では、その辺、微修正も入るとして、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付申請のための常滑市地域公共交通計画の修正等につい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、事務局のほうで進めてください。

協議事項(4) 【市民協働課】地域未来交付金に向けた体制整備について (資料4)

嶋田座長

では、順調に参りまして次の議題に行きたいと思います。協議事項の(4)地域未来交付金に向けた体制整備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4、地域未来交付金に向けた体制整備についてご説明させていただきます。

こちら先ほどの協議事項3と同様、国庫補助金に関するものでございます。呼べるバス等の初期導入費用に対し、地方創生関係の交付金である地域未来交付金を充てることを目指した取り組みでございます。

地域未来交付金と申し上げました。これは高市内閣発足に伴い創設されました地方創生関係の交付金になりまして、地方の暮らしの安定を実現することなどを目的に、地域の独自の取り組みを支援するものということでございます。

2 ページをご覧ください。2 ページ左側が内閣府の出しています地域未来交付金の取り扱いに関する文書になりますが、その中には、右側のグレーで囲っています地域の多様な主体の参画ですとか、交付金事業への実質的な検討への参加等が求められているものになりました。ここで言う地域の多様な主体の参画、地域未来交付金上、産官学の参加が求められているのですが、これはまさに本交通協議会の構成員に合致するものでございまして、事業への参加につきましても、皆様ご承知のとおり、これまで本交通協議会で実質的な議論を通して公共交通のあり方を検討してきたものですから、この交通協議会が地域未来交付金が求める地域未来交付金における地域の多様な主体の参画と位置付けることに支障ないものではないかと事務局のほうで考えております。

この交付金で考えております具体的な事業について、3 ページをご覧ください。先ほど呼べるバスの導入経費と申しましたが、呼べるバスの導入経費と、呼べるバスのスポットを置くことを予定しております常滑駅ロータリーの改修工事の経費も計上するものでございます。

この常滑駅ロータリーの改修でございますが、現在の常滑駅西側の既存の駅前広場が、グリーンですとかトコナメシャトルの運行開始に伴い手狭になっていることから、反対側、駅の東側にも新たに駅前広場ロータリーを新設しまして、自家用車による送迎車両の待機場所の確保ですとか、乗降者等歩行者の利便性向上、安全確保、そして今回呼べるバスの停留所を確保するものでございます。

次に、4 ページでございます。地域未来交付金の申請にあたりまして、KPI、目標値を設定する必要がありまして、これは先ほどご協議いただきました呼べるバスの利用者数と本協議会でこれまで課題として捉えてまいりました人口がある程度集中している交通空白地をなくすことを目標として設定していきたいと考えております。

5 番のスケジュールにつきましては、現在事業計画のほうを国に相談しているところですが、正式には今後交付申請を行っていただければなと。内閣府のほうに認めてもらえれば交付申請のほうに進んでいただければなと思っております。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す。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。

新しい交付金ということで、交付金ということはある程度自由に何でもできると思うのですが、ある程度範囲が決まっているということですね。どうなんでしょう、ご提案では3 ページのロータリー屋根工事の関連経費ということでございますが、いかがでしょうか。

これは採択可能性といいますか、率で言うとどんな。

事務局

何%というのは正直わからないです。もちろん自由度の高い交付金だとは思っておりますが、そのときの国の方向性もあるとは思いますので、こういう地方創生関係の交付金は今まで内閣が変わるたびに、名称と、ちょっとずつ考え方が変わって設定されているので、その

変わってくる中で、今回我々が申請できればなと思っているものがお認めいただけるかどうかというのは、確実なことは申し上げられない状況です。

嶋田座長

申請しないことには当たる可能性はないので、申請してみたいと思います。
では、村田委員お願いします。

村田委員

ありがとうございます。何かちょっと未来感がもう少し欲しいかなという感じが何となくします。例えばですが、今新しいモビリティが結構出てきまして、常滑市でも盛んに結構取り組まれていると思います。何かそういったことの要素をもう少し取り込んだような申請内容、例えば多様な、この前、免許証はあるけれど、車検を通さなくていいようなモビリティを開発したりだったりとか、多様なモビリティを何かしらちょっと駐輪できるとか、わからないですが、何かそういうちょっと先進的なモビリティに対する取り組みの一環としてこのロータリーを整備して、その第1号が呼べるバスというような立てつけぐらいはちょっと欲しいかなという感じが、もし僕が審査員だったらちょっと未来が足りないと、そういうふうに言うかなと思ったので、もうちょっとその辺、ご一考いただけるとありがたいなと思います。以上です。

嶋田座長

アドバイスをどうもありがとうございます。いかがでしょうか。

事務局

今の村田委員の発言に対して私がどう思うかについての言及は控えますが、やはり何か申請する以上は具体的にある程度これをやりますというのが固まっていないと、あるいはこういうことを検討しますという、検討するにしても具体的な検討のプロセスもある程度詰めた上で出していないと出すものも出せないということなので、ご指摘はごもっともだと思います。そこは出す以上はやるものを出すというところで、やはりそこがなかなか難しいなというふうに思っているところです。

村田委員

ご回答ありがとうございます。非常にそういう状況であるということは理解しておりますので、今後もしちょっと生かされることがあったらお願いします。以上です。

嶋田座長

でも、審査員の立場になって考えることは重要だと思いますので、よろしくお願いします。
久保田委員、お願いします。

久保田委員

よろしいですか。理解ができていない質問かもしれないので申し訳ないのですが、実際東側のロータリーのことは我々タクシー事業者としても、ドライバーもそうですし、実際に乗られるお客様とか、一般の方からもなぜかタクシー会社に、あそこのロータリーってどうなるんですかとか問い合わせがあるんです。ここの情報開示、この場で聞くことじゃなかったら申し訳ないですが、ここの情報開示はいつどうというご予定はありますか。

ここのロータリーは気にしているのですが、質問がものすごくレベルが低くて申し訳ないのですが、この交付金が通らなかったら屋根のないロータリーになるという認識でよろしいですか。

嶋田座長

どうでしょうか。

事務局

駅ロータリー整備の所管をしています都市計画課の担当の者が今日来ていますので発言させます。

事務局都市計画課

都市計画課の萩原といいます。まず、駅ロータリーの詳細スケジュールについてですが、現在工事中のものは、工事が始まりますと一部側道が通行止めになりますので、現在、駅送迎車が路上駐車している状況が見られますので、そういったものを収容するための仮設のロータリーを今現在作っているところです。

その後、2027年度の完成を目指して、屋根工事やロータリーの完成形までの整備を行っていく予定としております。

それらの公表については時期を見て、以後行っていく予定ですので少々お待ちいただきたい。

続きまして、屋根の整備についてですが、ロータリーの屋根については利便性向上のため必要な施設と考えておりますので、もし採択されない場合でも市費での整備を考えているというような状況です。

久保田委員

ありがとうございました。現時点ではこれぐらいで我慢します。ありがとうございます。

嶋田座長

屋根はもちろん大事だと思いますし、村田委員じゃないけれど、何かプラスアルファ欲しいですね。屋根だけかと思ってしまうので、それこそ本当に新モビリティのための設備とか、これは未来ということでデジタル系の何か設備とか、それも入れ込んで屋根の整備が

できませんか。ちょっと工夫していただいたほうがいいのかなと思います。未来感が出るのかなと思います。

ほかにいかがでしょうか。村田委員、お願いします。

村田委員

先ほどの議事録の中で、まだ開示できない情報については議事を削除なり、対応を事務局のほうでちょっとしていただきたいということで、その点だけ。

嶋田座長

事務局、よろしいですね。ほかにいかがでしょうか。

では、特段ご意見がなければ、もう一工夫していただくということでお諮りをしたいと思いますが、よろしいでしょうか。では、一工夫入れて地域未来交付金に向けた体制整備について承認することにご異議は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。それでは、ご承認いただきましたので、事務局のほうで進めてください。

協議事項(5) 【市民協働課】 グルーン及び呼べるバスの運行計画について (資料5)

嶋田座長

では、本日の協議事項として最後の案件になります。(5) グルーン及び呼べるバスの運行計画についてということで、事務局よりご説明をお願いします。

事務局

ご説明いたします。資料5、グルーン及び呼べるバスについてご説明いたします。

2 ページをご覧ください。グルーン及び呼べるバスの運行開始時期、路線等については、第14回及び第15回地域公共交通協議会において承認を受けておりますが、一部修正を行いましたのでご説明するものでございます。

グルーンの路線ダイヤについては下記のとおりでございますが、前回承認いただいた際は、使用車両について、ハイエース定員14人や、小型バス定員29人と示しておりましたが、使用する車両のサイズに改めたものでございます。

常滑北部・青海線については使用車両最大値を示しておりますが、これは基本的にはマイクロバス定員14人以上の車両で運行しますが、予備車については車両運用上、小型バスサイズの車両を使用することが予想されることから最大値でお示ししているものでございます。

路線の経路については別添参考資料1のとおりでございますが、こちらも経路に変更はなく、使用車両について表記を車両サイズに変更したものでございます。

3 ページから 6 ページについては、ダイヤが示されておりますが、前回の協議会でご承認いただきましたものから変更点はございませんので、説明については割愛させていただきます。

7 ページをご覧ください。呼べるバス鬼崎エリアの運行概要につきましては、運行事業者についてはサンレー交通株式会社を予定しており、その他、運行時間や運行種別、定時定路線運行のルートについて変更はございません。

次のページをご覧ください。鬼崎エリアの停留所の位置について、こちらについては医療機関等を網羅できていない部分がございますので、停留場を 1 ヶ所追加しております。詳細については別添参考資料 4 をご参照ください。

別添参考資料 4 のほうで一部、だいぶ下のほうに行っていただくのですが、左上のほうに 2 番、加藤耳鼻科第 2 駐車場と記載がございます。こちらのところを 1 ヶ所を追加させていただいたものでございます。

9 ページをご覧ください。こちらが呼べるバス中部エリアについて、運行概要として運行事業者については、安全タクシー株式会社を予定しております。

その他運行時間や運行種別については変更ありません。

停留所につきましては、診療所が網羅できていないことから、3 ヶ所増加をしております。詳細な停留所の位置については別添参考資料 5 をご参照いただきたいのですが、こちらについては先ほどの次のページになるのですが、クスリのアオキ鯉江本町店、コスモ薬局多屋店、常滑眼科クリニック、この 3 つのポイントを追加させていただいております。

また、別添参考資料 6 においては、市内の診療所、歯科医院、食料品関連施設、ドラッグストアについて、どの公共交通、路線バスとか呼べるバスのどこが対応しているのかを表にまとめておりますのでご参照ください。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、ご意見がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。久保田委員、お願いします。

久保田委員

先ほどの分科会でもご指摘があったと思うのですが、乗車定員のところで、呼べるバスのどちらのエリアも車両が資料上はハイエース等になっていて、これはハイエースと断定していただいて、乗車定員 8 人ということで皆様にご理解いただければと思います。いかがでしょうか。

事務局

ありがとうございます。久保田委員が言われるとおりでございます。ハイエースになりまして、乗客定員が 8 人以上ではなく、8 人が定員と修正させていただきます。

久保田委員

すべてのエリアですね。

事務局

はい。すべてのエリアになります。

嶋田座長

では、フィックスしたということをお願いいたします。
南委員、お願いします。

南委員

愛知県タクシー協会の南です。この予備車両については、まだ決まりだということはないのですか。

嶋田座長

はい、いかがでしょうか。

事務局

予備車両はどちらの予備車ですか。

南委員

呼べるバスです。

事務局

基本的には予備車両といいますが、運行委託を受けました事業者が予備車両を用意していただく形にはなりますが、基本的にはハイエースで運行してもらおうということで考えています。

嶋田座長

よろしいですか。呼べるバスでも定時定路線運行も朝やっているの、積み残しというか、乗れない人がいた場合はどういう対応になりますでしょうか。

事務局

積み残しが発生した場合については代替輸送については予定しておりません。なので、そういった点では今の既存のグリーンと同じ運用になります。

嶋田座長

これはそうでしたっけ。

事務局

はい。代替輸送はしておりません。

嶋田座長

これまでそういう状況はありましたか。乗れなかった人から何か苦情じゃないですが、そういうのは受けていますか。

事務局

グリーンですと、もう間もなくですが、4月、5月あたりについては新しい生活スタイルが始まりますので、その中で積み残しが、特に通勤時間帯については発生している状況でございます。

嶋田座長

それは何とか対応できないのか確認ですが、難しいのですか。

事務局

基本的には次の便で乗っていただくか、タクシー事業者さん等、別の公共交通を活用していただくという形をお願いしているところでございます。

嶋田座長

わかりました。村田委員、お願いします。

村田委員

ありがとうございます。やはり皆さんお客様なので、お金を出すからそういう意識の方もいらっしゃるかと思うのですが、うちのところは無料なので、乗れなかったら、ごめん、ちょっと待ってってというふうに対応するときがあるのですが、実情を一応何か、パンフレットだったりとか、いろいろ運行のところに、乗車定員は一応こうなりますと。万が一それを超過する場合が発生することがあります。なので、そういうこともわかった上で利用してくださいねというふうに周知をしたほうがいいかなと思います。

うちのバスでもヒヤッとするときがあって、ヤマナカさんところがちょうど2階のところトイレの前の待合、中は寒くないとか、そこにちょっと待っていてもらって、後でまた迎えに行くということで対応したことが結構ありました。

なので、定員の实情について理解した上でご利用くださいと、そこだけちゃんとお伝えしておけばいいかなと思います。これは意見です。

嶋田座長

重要なことですね。

事務局

ありがとうございます。定時定路のところには呼べるバスの停留所看板を置く予定でございますので、そのところに積み残しが発生した際については、例えばご相談にはなると思うのですが、タクシー事業者さんの連絡先を載せさせていただくとか、そういった別のスキームに繋がるような広報も合わせて行っていきたいと思えます。

嶋田座長

ぜひお願いします。ありがとうございました。では、中村委員。

中村委員

大きく3点ほどあるので、1つずつお願いします。

まず最初に、呼べるバスにつきまして、停留場をこうやっていくつか設置する予定をしてくれているのですが、どれぐらいのタイミング、スケジュールの変更についてこういった方向性というか、どのように考えているのか。恐らくですが、最初の半年、1年とか使い始めのときは、ここよりもこっちがいいとか、多分そういう意見が出やすいと思っているのですが、特に最初の1回目の停留所の変更についての期間であったり、手続きというのはどのように考えていらっしゃるのか、それが1つ。

事務局

オンデマンドのほうは、国の申請で言うと山田委員のほうが専門でいらっしゃいますが、基本的にはエリアの申請になります。なので、スポットの若干の修正等で大きな手続きが要するというところではないというところがまず1点でございます。

また、スポットの増減とか位置の移動の検討については、協議会にかけながら行っていくということが基本的なベースではございますが、システムの的にできるかという形のところだと思えますので、それについては対応できるというところで今のところ調整しております。

中村委員

2つ目をお願いします。鬼崎地区の方であれば、過去、実証実験とかである程度の周知はされていると思うのですが、こういった本格的な運用になると初期のころ、特に事業開始までの周知というものが非常に重要なのかなど。それでスタートがだいぶ変わってくると思うものですから、それについて周知をどれぐらいされる予定で、こういった団体の方々に対して、多分その辺というのはどういった方に乗ってもらいたいのかということもあると思うので、そのあたりをどのように考えているのかをお願いします。

嶋田座長

では、事務局、お願いします。

事務局

呼べるバスの事業については、契約については 4 月に入ってから契約というところで考えているのですが、その段階で、先日プロポーザルで公募事業者を選定させていただいて、今協議を進めているところでございます。

今回来ていただいているのですが、その中で今後の周知の仕方でございますが、まだ協議を始めたばかりなのでカチッと決まっているわけではないのですが、字会等、町内の集まる場に対して周知をかけていくのですが、細かな手続きのやり方という話になると、あまり早くやっても根づかないというところが、その事業者さんはいろいろなところでやられているところなので、そういったご意見もいただきながら細かに、特にシステムも変わりますので、そういったところも払拭できるような形で周知は進めていきたいとは考えております。答えになっているでしょうか、よろしかったでしょうか。

中村委員

その点で、操作方法につきましても、多分そこが一番最初の大きなハードルかなと思うんです。最近よくあるのが、例えばスライドベース、スライドとか、そういった操作方法を書いた紙とかデータだけではなく、動画で周知している。その辺も考えていますか。

事務局

今事業者さんとその辺も詰めて、映像を見て、それで操作の仕方とか、登録の仕方がわかるようなものを作ってもらうように今協議を整えているところです。まだ決まっていないのですが、協議をしているところでございます。

中村委員

特に、恐らく呼べるバスの場合ですと、結構高齢者の方をターゲットにしていると思うので、そのあたり、字会というか、そういった会議だけじゃなくて、老人会にも行っていただくとか、そのあたりをまたやっていただきたい。

もう 1 つ、お願いというか、意見にはなるのですが、こういうのは本当に周知して皆さんが普段使いするまで恐らく 2 年、3 年は平気でかかると思いますので、最初の半年、1 年で思ったような効果が出なかったら縮小ではなくて、しっかりと周知された上でのいうところまで本腰を入れてというか、少し長期的な、特に最初の 3 年ぐらいはそういった視点で、評価を下すのは、そういった長期的視点でお願いしたいなと思います。これは意見なので、回答は大丈夫です。

嶋田座長

では、今のご意見踏まえてよろしく申し上げます。

ちなみに、グルーンの有料化の周知といいますか、広報はどうお考えでしょうか。

事務局

周知につきましても、今後、4月に入ってから順次市の広報誌、また字のほうの区長さんなどを通して周知を図っていく予定です。

嶋田座長

バス内は？

事務局

バス内にも掲出は予定していますが、今日運賃協議会だったので、まだその辺はできておりませんが、順次行ってまいります。

嶋田座長

周知もよろしくお願いします。

ほか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

今の意見ともちょっとかぶると思うのですが、周知する前に、これはうちが運行にも関わるので非常に発言しにくいですが、定時のダイヤもきちんと決めて、そういうのを決めていかないと当然周知ができない。どのようなスパンのタイミングで今後進める予定でいますか。

事務局

運行時間については既に決まっています、定時定路のルート、またダイヤについても既に承認をいただいておりますので、これで進めるという形で事務局としては考えております。

ただ運行事業者さんとして、ここは通れないということがあればそれは検討するのですが、一応そこは通れるという承認を得て進めてきたところがございますので、ダイヤとかそういったところまで詰めている。

ただ、もっと細かな、スポットの目印をどういう形にしていくのかとか、何を載せる、先ほどご意見がありました、乗れなかったときに別の公共交通を案内できるようなものを載せたほうが良いというところについてはこれから詰めていく形にはなるかと思っておりますので、よろしく願いいたします。

嶋田座長

よろしかったですか。

久保田委員

どのようなスパンで進めていく予定か出ますか。4月中に例えばそれを全部決めて、5月から周知に入るとか、そういう予定が運行事業者としても知りたい。多分今の中村さんの意見とある意味かぶると思いますが、大体どのぐらいの予定で、このあたりから周知を始める

という、そういう見込みが見えるとありがたいなと思います。この先の予定のスピード感とか。

この資料上でいくと。定時定路線運行のダイヤ案となっていますが、これで案を消していという認識でいいですか。

事務局

はい。

久保田委員

以上です。

嶋田座長

ありがとうございます。このダイヤで大丈夫ですか。実験をしているんですね、これ、実証は。

事務局

実際に走ってやっています。

嶋田座長

運行してこういう結果ということですね、7ページのやつは。

事務局

はい。

嶋田座長

わかりました。ほかにいかがでしょうか。

では、特になければ、この件の採決を行いたいと思います。グリーン及び呼べるバスの運行計画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、事務局のほうで進めてください。

2 報告事項

(1) 【市民協働課】グリーン運賃及び割引制度について（資料6）

嶋田座長

では、続きまして、次第の 2 番目の報告事項に参ります。本日 5 点ございますが、まず報告事項 (1)、(2) は関連しますので続けてご報告いただきたいと思います。事務局よりご説明をお願いします。

事務局

では、説明させていただきます。報告事項 1、グリーン運賃及び割引制度についてご説明いたします。

資料 6-1、コミュニティバスグリーンに係る運賃等についてをご覧ください。

まず初めに、市の公共交通再編の全体像としては下に示したとおりでございます。11 月 6 日に開催されました第 14 回常滑市地域公共交通協議会において協議の上、承認していただきました。

コミュニティバスグリーンについては、大野線と北部線を廃止し、青海線を新たな路線として設置する路線改編を行うとともに、鬼崎地区及び中部地区に呼べるバスを新たに導入するものでございます。

次のページをご覧ください。運賃案の検討状況についてご説明いたします。

グリーンにつきましては、コスト上昇も踏まえた持続可能性や公平性の確保の観点から有料化を図るもので、市民及び利用者アンケートの結果を踏まえ、1 乗車 200 円割引については未就学児、障害者に限定する案を設定いたしました。

これに対し、市議会から以下の内容の要望が提出されました。

次のページをご覧ください。要望書を受け実際実施した場合に生じる財政負担の増大、不公平感が残る、また運転手の負担増などの課題についても考慮しつつ、定期的な利用者の負担軽減のため、乗り放題定期券、全路線共通の定期券を 1 ヶ月 6000 円、3 ヶ月 1 万 8000 円、6 ヶ月 3 万 6000 円と設定いたしました。

次のページについては、課題の不公平感が残ることについて補足としてイメージをまとめておりますのでご参照ください。

次のページをご覧ください。先ほどの運賃案に対し、11 月の市議会協議会でご意見をいただき、また令和 7 年 12 月 1 日から 12 月 31 日まで実施しましたパブリックコメントにおいても 14 件 11 名のご意見をいただきました。

いただきましたご意見についても、実施することで生じる課題を考慮しつつ、定期券について、スケールメリットが生じるよう定期券の金額を 1 ヶ月 6000 円、3 ヶ月 1 万 7100 円、6 ヶ月 3 万 2400 円と設定することとしました。

以下のページについてはパブリックコメントで寄せられた意見の内容及び市の考え方についてまとめておりますので、ご参照ください。

次に、資料 6-2、コミュニティバスグリーンの運賃及び割引制度についてご説明いたします。

運賃を設定する路線事業者については、常滑北部・青海線、常滑市中部市役所線、ボートレースとこなめ周遊線、常滑南部・上野間線、常滑南部・武豊線の 5 路線で、運行事業者はいずれも知多乗合株式会社様となります。

路線図、時刻表については別添参考資料 7 にまとめておりますので、後ほどご参照ください。

次のページをご覧ください。設定する運賃の種類及び額についてご説明いたします。

支払方法の定義としましては、現金支払いについては現金、キャッシュレス決済の交通系 IC については manaca 等と Web チケットで、Web チケットの支払い方法は PayPay やクレジットカードとなります。

運賃の種類及び額、支払方法については下記のとおりとなります。

定期券は全線利用可能なもので、紙による定期券は発行いたしません。

Web チケットの定期券については、利用開始後の払い戻しはできません。

次のページをご覧ください。運賃の適用方法となります。普通旅客運賃、定期券共通事項としましては、道路状況、事件、事故、災害及び急病人の発生による遅延・運休が発生した場合や、満員で利用できない場合に代替手段を用意するものではなく、返金保証を行うものではありません。

普通旅客運賃については、旅客が片道 1 回乗車する場合に適用するもので、支払い方法は現金または交通系 IC を適用いたします。

定期券は、旅客が不定回数乗車する場合に適用するもので、有効期間中の乗車回数を制限いたしません。

定期券は manaca または CentX の Web チケットを適用いたします。

運賃の支払い方法については、降車時に現金またはキャッシュレス決済により支払いを行っていただきます。また、交通系 IC で支払う場合については、乗降時に読み取り機にタッチしていただきます。

定期券の Web チケットについては、アプリケーション内で支払いを行い、降車時にアプリケーションで発行されたチケットの認証画面ページを提示していただきます。その際、写真やスクリーンショットなど画像では利用できません。

次のページをご覧ください。設定する割引の種類、適用方法についてでございます。割引の種類、対象者及び適用方法は以下のとおりで、割引率は 100%といたします。未就学児割引の適用方法は、目視確認によって適用いたします。障害者割引の適用方法は、対象者の障害者手帳またはマイナポータルに連携されたミライロ ID の提示によって適用いたします。

次のページをご覧ください。定期券の購入及び払い戻しの額についてご説明いたします。manaca での定期券の場合についてでございますが、定期券の購入可能日は、利用開始の 14 日前から購入することができます。払い戻しの可否については日割り計算して手数料を含め、購入額との差分を払い戻し額といたします。それぞれお示ししている計算式に基づいて払い戻し額を算出することといたしました。

次のページをご覧ください。CentX での定期券の場合についてご説明いたします。購入から利用開始までの期間としましては CentX の定期券は購入してから 14 日間を経過する前に利用開始の操作をしなければなりません。利用開始操作を行わなかった場合、定期券としての効力を失効いたします。払い戻しの可否については、すべての種類の定期券について、利用開始前のみ払い戻しが可能でございます。利用開始後は払い戻しができません。利用開

始前に払い戻しをする場合は、購入額から手数料、購入額の 10%を引いた額を払い戻し額といたします。購入後に利用開始操作を行わずに失効した場合は払い戻しができません。

次に、当該運賃料金制度の適用年月日は令和 8 年 12 月 1 日（火）からとなります。

その他といたしまして、全路線の乗降に際し、すべて定額であることから、停留所の変更などの軽微な変更が発生する場合で、運賃料金を変更しないこととするときは、運賃料金に関する再協議を行わないで、今回の協議運賃を適用することができるものといたします。

以上で、グリーン運賃及び割引制度についての説明を終わります。

(2) 【市民協働課】呼べるバス運賃及び割引制度について（資料 7）

続きまして報告事項 2、呼べるバス運賃及び割引制度についてご説明いたします。

資料 7-1、呼べるバスに係る運賃等についてをご覧ください。

市の公共交通再編の全体像としましては先ほどの再掲になりますが、下のとおりとなります。

呼べるバスについては鬼崎エリア、中部エリアの 2 つの地域に導入する予定でございます。

次のページをご覧ください。運賃案の検討状況となります。第 14 回地域公共交通協議会において、アンケート結果や実証実験のエリア範囲と運賃設定を考慮して、1 乗車 400 円、未就学児、障害者を割引対象として無料とし、回数券 20 回券を 6000 円、乗り放題券として 10 日乗り放題券を 4000 円、30 日乗り放題券を 6000 円、乗り放題券購入者は、同居の家族 1 人分を 1000 円で追加できる運賃を設定とご説明いたしました。

次のページをご覧ください。同案について、令和 7 年 12 月 1 日から 12 月 31 日まで 1 ヶ月間、パブリックコメントを実施し、3 件 3 名のご意見をいただきました。うち 1 件は割引料金の設定に関する意見で、後期高齢者に対する割引設定を求めるご意見でございました。

呼べるバスの基本運賃については 1 乗車 400 円と安価に設定していること、さらに民間の定期券等の設定額よりも安く乗り放題券の額を設定していること、財政負担増大の防止や、利用できる人と利用できない人との公平性確保の観点から、新たに割引設定を設けないことといたしました。

次のページについては、パブリックコメントにおける各意見の内容と市の考え方についてまとめておりますので、ご参照ください。

続いて、資料 7-2、呼べるバスの運賃及び割引制度についてご説明いたします。

1、適用する路線及び運行事業者については、エリアとしては鬼崎エリアと中部エリアで、運行事業者は、鬼崎エリアがサンレー交通株式会社様、中部エリアが安全タクシー株式会社、システム事業者については、両エリアとも SWAT Mobility Japan 株式会社となります。

エリア及び運行時間帯につきましては、別添参考資料 8、呼べるバス概要のとおりでございます。

また、停留所の詳細については別添参考資料 4、呼べるバス鬼崎エリアにおける停留所の位置など、及び別添参考資料 5、呼べるバス中部における停留所の位置などにまとめておりますのでご参照ください。

次のページをご覧ください。呼べるバスの運賃及び割引制度についてご説明いたします。

支払方法の定義としては、下にお示したとおりでございまして、キャッシュレス決済としては、クレジットカード、QR決済、電子マネーとして交通系 IC などを対応しております。また、アプリケーション内での決済も対応しております。

運賃の種類及び額、支払方法については、普通旅客運賃 1 乗車 400 円、回数券 20 枚 6000 円、いずれも現金またはキャッシュレス決済で支払いができます。

乗り放題券として、10 日間乗り放題券 4000 円、30 日乗り放題券 6000 円を設定し、支払方法はいずれもアプリケーション内での支払いとなります。

乗り放題券につきましては一つのエリア内のみ使用可能であり、乗り放題券を購入した者は、1000 円で同居の家族 1 人分の同種の乗り放題券を追加できるものといたします。

また乗り放題券につきましては、利用開始後の払い戻しはできません。

次のページをご覧ください。運賃の適用方法についてご説明いたします。

普通旅客運賃、回数券、乗り放題券共通として、道路状況、事件、事故、災害及び急病人の発生等による遅延・運休が生じた場合や、満員のため利用できない場合に代替手段を用意するものではなく、返金保証を行うものではありません。

普通旅客運賃の適用については、旅客が 1 回乗車する場合に適用するもので、現金またはキャッシュレス決済で支払いできるものとします。

回数券については、旅客が 1 回乗車する場合に、1 乗車 1 枚で適用いたします。

回数券は車内で現金またはキャッシュレス決済で運転手から購入することができ、購入した年度内に鬼崎エリアか中部エリアのどちらかでのみ使用可能なものとなります。

前年度に購入した回数券は失効となり、使用できないものといたします。

購入者に不利益が発生しないよう、購入時に有効期間については十分説明をした上で購入をしていただくように努めてまいります。

乗り放題券については、旅客が不定回数乗車する場合に適用するもので、その有効期間中乗降回数を制限しません。しかし鬼崎エリアから中部エリアのどちらか 1 つのエリア内のみ使用可能なものとなります。

また、乗り放題券については、アプリケーション内で支払い、降車時にアプリケーションに発行された乗り放題券の認証画面ページを提示することで適用いたします。写真やスクリーンショットでの画像では適用できません。

次のページをご覧ください。運賃の支払い方法は降車時に現金またはキャッシュレス決済により支払います。設定する割引の種類、適用方法については、下にお示したとおりでございしますが、適用方法は、未就学児割引については、対象者の目視確認、障害者割引については、対象者の障害者手帳またはマイナポータル連携されたミライロ ID の提示をもって適用いたします。

次のページをご覧ください。回数券及び乗り放題券の購入及び払い戻しの可否についてご説明いたします。

回数券の購入方法は、車両内で運転手から現金またはキャッシュレス決済により購入することができます。払い戻しはできません。

乗り放題券の購入方法はアプリケーション内で購入することができます。払い戻しについては、利用開始前のみ払い戻しが可能で、利用開始日以降は払い戻しができません。

払い戻し額については、購入額の全額を払い戻し額といたします。

適用年月日については、令和8年12月1日から適用いたします。

その他としまして、エリア内の乗降に際し、すべて定額であることから、乗降スポットの変更などの軽微な変更が発生する場合で、運賃料金を変更しないこととするときは運賃料金に関する再協議を行わないで、今回の協議運賃を適用することができるものいたします。

報告事項1及び報告事項2につきましては、本日行われました運賃分科会においてすべて承認決定いたしましたので、ご報告いたします。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。グリーンと呼べるバスの運賃等が決まったということですが、いかがでしょうか。ご意見、ご質問ございますか。中村委員。お願いします。

中村委員

いくつか伺いたいことがありまして、たしか呼べるバスだったかな。未就学児の部分、目視のみと。本当に目視のみだけということ周知してしまうのか、場合によっては保険証とか身分証明みたいなものを見せてもらうこともありますというような一文を入れたほうがいいのではないかという気がしているのですが。あまりにも性善説で行き過ぎてしまっているような気がしたので、そのあたりです。

事務局

そういった手帳等の提示というところも考えた場合ですが、今、特にグリーンですが、利用していただいている中で、運転手さんにすべてその確認業務をやってもらうとなると、支払だけでも遅延が予想されてくる中で、さらにそこに影響が大きいのではないかとということもございまして、障がい者の方は目視だけではわからないということもございまして、提示をしていただくという形なんです。未就学児については恐らく、行き過ぎていると言われると大変あれなんですけれども、そこについては目視確認で行っていく。ただし、障がい者の方には提示をしていただくという形で考えております。

中村委員

わかりました。ちょっと悪用されないことを願っています。

あと、呼べるバスの回数券のことについて2点ほど伺いたいのですが、まず、回数券の購入が運転手からのみだとすると、実際買いたい人は最初何もない状態で呼ばなきゃいけないということになるのかなというのがまず1つ。

2つ目が、年度内のみとなると、初年度の場合、12月1日から始まると、なかなか回数券が買にくいのかなというのと、あと本当に定期的に使っていて回数券を買いたい人が年度

末になってくると買えなくなってしまうたりするので、何で年度内だけにしたのか、その2点お願いします。

嶋田座長

はい、いかがでしょうか。

事務局

回数券の考え方として、例えば1年という形もあるのですが、そうすると運転手さんだけから買えるというところになるのですが、回数券に購入日の日付を入力しなければなりません。紙媒体ですので、そこが出てくると。それが運転手さんを信頼する形にはなるのですが、そこに委ねることになってくるということと、また市の予算の考え方とちょっとずれてくるところもありますので、そこは年度内という形で整理をさせていただきました。

元々回数券というのが、短期間で多く利用される方の負担を軽減しようという目的でやっております。ただ、3月とか年度末のところについては、それも含めてなんです。有効期間については周知させていただいた上で、そこについては購入していただく。使い切れないという判断であれば、1乗車あたり400円で乗車していただく、そこについては利用者のところで考えていただくというふうには考えております。

購入できる場所が運転手さんだけいうところで問題がないかということでございますが、精算自体が降車のときにしていただくので、何も持っていない状態で呼んでいただいて、降りるときに回数券を買って、そのときに1枚使って降車していただければ問題ないかなと思いますので、よろしく願いいたします。

中村委員

運転手さんに負担をかけないようにするためということで回数券を年度内というのはわかるのですが、市の予算の関係というのは利用者には関係ないので、それを理由にされるとより強い意見が来ると思うので、それは多分口にしないほうがいいかなと思います。

事務局

そこについては、年度内整理として事務局として考えさせていただいているというところでございますが年度内とした理由としましては購入時の運転手への負担等でございますので、ご指摘の部分については取り消させていただきます。

嶋田座長

年度内しか有効じゃないとなるとしっかり広報というか、お知らせをしたほうがいいですね。苦情の問題になりますので。

事務局

購入するときに、説明のところで文言も準備しておいて、運転手さんにはチケット、回数券の販売をしてもらうというところを考えています。

嶋田座長

回数券は年度の色分けとかするんですか。

事務局

はい。どういうふうに分けるかというところまではまだ協議中ですが、年度で色を分ける予定でございます。

嶋田座長

そうですね。いちいち日付を見てられませんよね。お願いします。よろしかったですか。ほかにいかがでしょうか。先に南委員、お願いします。後で村田委員、お願いします。

南委員

タクシー協会の南です。未就学児についてですが、利用が未就学児だけで利用するということを想定しているような形に取れてしまうから、このあたりはどうですか。未就学児の利用、無料で乗れるということについて、何らかの条件というか、想定はしていないのかもしれないんですが、未就学児だけでバスを利用する可能性も出てくると思うんですよね、習い事なんかで。

事務局

よろしいですか。基本的に3歳児が1人で乗るということは想定していないのですが、運行事業者の方には、3歳児の方が1人で乗ろうとした場合は連絡して、まずはその子が本当に大丈夫かどうか確認するような、そういったところも、事業者のほうとは今後の協議でどういう対応をするかというのは詰めていきたいと思いますが、基本的には、未就学児は連れられてきて未就学児分は免除しましょうというところでございます。

嶋田座長

よろしかったでしょうか。村田委員、お願いします。

村田委員

ちょっと質問なんですが、これ、グルーンのほうは基本的には現金かキャッシュレス決済で、キャッシュレス決済のところクレジットカードとあるのですが、クレジットカードはクレジットタッチでいけるという感じなんですか。

事務局

グルーンのほうはクレジットカードでの決済はないです。

村田委員

Web チケットのほうでということですね。

事務局

そうです。Web チケットの支払いがクレジットか PayPay の対応をしております。

村田委員

一方、呼べるバスのほうは現金とクレジットカードなので、恐らくクレジットタッチで行ける形式ですかね。

久保田委員

割り込んですいません。いいですか。こちらでお答えします。

キャッシュレス決済に関してはいろいろなことが決まって、この資料が少し前の協議事項からちょこちょこコメントを入れさせていただいていると思いますが、プロポーザルの入札の前の文言が残っているところがありまして、今回入札で決定して、キャッシュレス決済の端末に関しては、今、弊社が使っているものを使うということで対応できます。タッチ決済も対応できます。QR 決済も電子マネーも。

村田委員

ありがとうございます。

それで、同じ市がやっている公共交通なんだけれども、定期券についてもいろいろ細かく確認したかったのですが、どこで買えるのかということも、呼べるバスとグリーンによっていろいろ違う状況が生まれていると。

まず、例えば今海外だとクレジットカードでスムーズにできるのですが、日本に来到ると IC カードをかざさなければいけないとか、チャージするとかそういったことだったり、QR コードだったり、今都内のほうでも結構いろいろと多様化するような動きもある中で、これはスタート時点はこういうことだけれども、例えば将来的にはきちんと統合して、うまく、例えば海外の方が利用されたりとか、同じ市内の決済でも、こっちはこれを使えるけれど、こっちはこれは駄目とか、そういったことが運用上、お客さんにとっては非常にわかりにくいものになるのではないかという懸念点を感じましたので、そのあたりについてスタートはしょうがない部分もある程度わかった上で意見をさせてもらいますが、あまりにもその辺が煩雑になるかなということが少し心配をされます。

特にそういう意味でも、支払方法とか定期券の購入方法については、もし違うということでスタートするのであれば、すごい丁寧にわかりやすく伝えていかないと何か混乱してしまいますし、どこで買えるのかということについても非常に悩ましくて迷ってしまうお年寄りとか、いろんなことが想定されます。このあたりについてはしっかりと、もしこういうことで確定ということであれば、懸念される内容についての広報についてしっかりとやっていた

だきたいなと思います。これは意見です。できれば将来的には統合して行って、もっとわかりやすい支払方法にするべきかなとは思っていますが、一応そういうふうな意見をさせていただきます。

嶋田座長

はい、ありがとうございます。今のご指摘ですが、何か事務局からコメントはございますか。

事務局

支払い方法が交通モードによって違うというところでございまして、実際に運行していただくのは事業者が違うのですが、市がやっているとなると、そこで混乱するのではないかとご指摘だと思いますので、可能な限り統一感を、今後、検討は進めていくのですが、やはり費用感であったりということも当然ございますので、そこら辺も含めて検討するとともに、今後導入する際に、説明については丁寧に進めていきたいと思っております。ありがとうございます。

嶋田座長

manaca を使う方は多いと思うのですが、グルーンの manaca の定期券は、この近くで言うところが一番近いですか。どこで買えますか。

事務局

manaca の定期については、その手続きの購入できる場所が、近くだと太田川駅か、知多乗合さんの半田営業所の 2 ヶ所になります。そこで最初 manaca だけだと遠い、そこまで行かなければいけないというところで、CentX のシステムでどこでも買えるシステムも合わせて導入するというところでございます。

嶋田座長

わかりました。そうですね、CentX であればできますね。

呼べるバスについては CentX と違うアプリですね。

事務局

はい、そうです。

嶋田座長

そこも、村田委員の意見ではないけれども、ややこしいのですが、どんなシステムなのかちょっとわかりませんが、乗り放題券の認証画面というのは動画になっているわけですか。写真は不可と書いてありますが。

事務局

動画、画面に有効期限がカウントダウンされている等動いている部分があるということでもあります。

嶋田座長

それを見せる？

事務局

はい。

嶋田座長

なるほど。それで不正利用を防ぐ。CentX もそんな感じでしたっけ。動画が、カウントダウンが出てくるという、そんなイメージですね。わかりました。

ほかにいかがでしょうか。

谷地委員

先ほどからの未就学児の議論ですが、未就学児が 1 人で利用することはグリーンにしても呼べるバスにしてもほとんど思えないですが、一応念のために、未就学児というのは、あくまでもお金を払う人と一緒に乗る人だよと。例えば名鉄なんかでも、子どもが 1 人乗って、フリーパスというわけにいかない。あれは必ずタダになるのは、大人料金を払った人間と一緒に、多分約款にそう書いてあるはずなんです、一般の公共交通機関は。そうですよね。だから可能性としては非常に薄いと思いますけれど、そんなに気になる方がいらっしゃるのであれば、そういうふうには、言い方は別にして、金払うやつと一緒に乗らなきゃダメよとはっきりさせておけばいいだけの話じゃないですか。別にわざわざ未就学児というふうに限定するのではなくて、お金を払う人と乗りなさいと。

事務局

それについてはさまざまな、まだ頭が追いついていないところがありますが、例えばお金を払っている人という話ですが、親御さんも無償の対象者だった場合というところもあると思うので、今すぐにそれをやりますという形にはできないので、一旦はこれで進めさせていただいて、事業者と調整する中でそのところは必要があれば対策を考えたいと思います。

基本的には 3 歳ぐらいの子が 1 人で乗ってきただけで親御さんが見当たらない場合はドライバーの人に、親御さんはいませんかという形で確認を取ってもらうとか、その辺の実際の運用とかは協議していく形にはなるとは思います、今のところは無料かどうかの判断は目視確認で行っていきます。

谷地委員

目視はいいと思うんです。別に例えば名鉄だって、子どもがタダで乗っていたって、証明書出しなさいなんて言いませんからね、普通は。それは別にある意味性善説で行くしかしょうがないところあるのでね。

嶋田座長

ありがとうございます。村田委員、お願いします。

村田委員

何度もすいません。グリーンの manaca 定期は太田川か、半田営業所に行かないと買えないのですね。

事務局

はい。

村田委員

manaca はね。やっぱり常滑で買えるようにしたほうがいいのかなと。人数を見ながらなんですけれどね。何か意見がすごい出そうな気がします。

これはせっかく、要するにお金を取って、できない理由も今から聞きますけれど、有料化にしますという話で、これは事業を存続していくためには僕は受益者負担の原則からいくと正しいことだと前から言わせていただいています。

とはいえ、いざ定期券をやりますという話になると、半田か太田川じゃないと買えませんと。それか、CentX を使ってくださいというふうに誘導するのですが、その部分の案内が、皆さん交通系 IC カードはいっぱい使っているのに、そのカードを使って電車は乗れるけれど、それをグリーン定期にするときには、CentX にしないといけないというのがちょっと僕の中で、ひょっとしたら「うん？」となる方がいっぱい出るのかなということを想定しての意見なので、その辺について見解を聞かせてください。

嶋田座長

事務局、お願いします。

事務局

半田営業所と太田川駅でしか買えないというところについてですが、知多バスさんの定期券も同様の扱いです。今回の manaca 定期についてご相談したことはないのですが、今まで運賃スキームをいろいろ検討する中で、名古屋鉄道さんがいる前で言うのは申し訳ないのですが、いろいろなスキームを考えていたときの段階で manaca 定期とは違うものについて常滑駅さんに相談しました、販売していただきませんか。そのときに難しいと。外国人の対応とかでも忙しい中、知多バスさんの定期券ですら扱っていなくて、常滑駅では取り扱いませんというお話がありまして、そこで断念したケースはあります。

なので、おっしゃられるとおり、例えば常滑駅とかで買えるととてもいいなと思うのですが、それはできないという中で、それを克服していくには、少しでもカバーしていくにはという中で先ほどご説明した CentX を考えて、少しでも拾えるようにしてきたのが今の検討の流れでございます。

村田委員

いろいろな大人の事情があることはよくわかるのですが、公共交通というのは住民の人たちの視点に立ってどうすればいいか知恵を出す会だと思うんです。それで、企業さんによってはなかなか重たくてできないということも当然あるかもしれないのですが、これはぜひ名鉄さんとグループの皆さんで、本当にこれ、ここまで議論していろいろ積み重ねてきて、恐らく想定されると思うんです。何かしらもし可能であれば、それについての見解みたいなものもまたお聞かせいただきたいですし、それは無理だねというふうな特段の事情があるのであれば、その部分についてもすべて、一応審議する立場からすると、本当にやむを得ない事情だねという確認を住民目線でおきたいというのがありまして、皆さんよく名鉄に乗られるときは manaca を使っている姿をよく見ているんです。だから名鉄さんの話でも、逆にそういうことの利用がいろいろ進むことは悪い話じゃないと思うので、ぜひ 1 回検討していただいて、またフィードバックをいただきたいなと思います。これは意見です。

嶋田座長

私もそう思います。何かコメントはございますか。

内藤委員

名古屋鉄道で代理で来ております内藤と申します。今私どもの常滑駅で発売している定期発行機では知多乗合さんのバスの定期券は発行できないんです。なので、知多乗合さんからそういう機械を受け入れて、それでという形になるのですが、先ほど村田さんもお話しされましたが、一応私どもの部署の鉄道事業本部のほうに常滑駅のお話をいただいたのは、回数券を売れないかというお問い合わせがあったのですが、回数券発売をできませんかということで問い合わせしたのですが、いろいろと要員の関係もありますし、窓口も今後は縮小していく可能性もありますので、ちょっと今の段階では受け入れられないという話がございました。大人の事情と言われれば大人の事情かもしれませんが、その辺の話は知多乗合さんとも話を今後しなくてはいけないかなとは思っているのですが、現状の段階で、わかりました、すぐ発売できますという状態ではないです。

村田委員

ありがとうございます。せっかくこうやって一緒に議論をさせていただいていますし、立ち上がってから長くたっていますので、いろいろなご協力いただいていることは確かに重々わかっているのですが、やはり住民側の視点からすると、例えばバリアフリー化一つとってもいろいろ住民との協議の中で乗り越えてきたところはあると思うのですが、ぜひ住民の足

をどう確保するかという視点で、少し今後思いをいたしていただけるとすごくありがたいなというふうに。日ごろ、無償で輸送している立場からすると、できる、できないがあるのは、企業さんの事情はわかるのですが、ぜひそういう意見をお願いします。以上です。

嶋田座長

ぜひ私からも再度ご検討いただけるとありがたいなと思いますのでよろしくをお願いします。

南委員、お願いします。

南委員

今の話ですが、例えばアイデアベースなんですが、鉄道が持っています券売機、それは新しいものが今入ってきてまして、そちらで発行できるようにするという点について、恐らく相当なコストがかかるのではないかとか、システムの改修ということであれなんですが、ただ、有人で対応するというのはなかなか難しいんじゃないかということで、無人でできる、多分常滑駅も新しいものが一つ入ったのではないかと思います。それを改修したときにコストをどうするかとか、そういう話なら可能性はあるんじゃないかと。すみません、第三者の意見ですけど、と思います。

嶋田座長

ありがとうございます。久保田委員、お願いします。

久保田委員

今 manaca の議論を一生懸命されていますけれど、manaca の利用率はどれぐらいなんですか、実際グリーンで。今一生懸命 manaca の議論をされている。

事務局

まだグリーンでは manaca を導入していないので利用はないです。

久保田委員

グリーンはないかもしれないけれど、よそのバス、知多バスさんや、もしそういうデータを持っておられたら、元々あるそのデータをもとに話をしないと、今の話でいくと、グリーンが有償化して、manaca が 100% なら、そこに本当に費用をかけてやる必要があると思うのですが、それが 5% や 10% の利用であれば、実際それこそ名鉄さんに怒られてしまうかもしれないですが、私、車移動がほとんどでして、年に数回ぐらいしか電車に乗らないんです。いまだに manaca を持っておらず、今日の議論で改めて manaca を作ろうと思いました。そういう自分の意見もあって、利用率をきちんと整理した上でこの議論を進めていったらいいかがでしょうか。

嶋田座長

事務局ではデータについて持ち合わせていないですかね。

事務局

インターネットベースではそういうものはないと思っています。なので、ぜひ知多バスさんですとか名古屋鉄道さんにそういう情報を教えていただければと思います。

近藤委員

知多バスです。弊社の中ではコミュニティバスの中では、有料決済の中では4、5割ぐらいが今manacaに置き換わっている最中というような段階です。

あと、ほかのところを見ますと、定期券がきちんと入ったところで見るともう9割を超えている会社は見受けられるというような状態です。

先ほどからいろいろ機械とか新しいのという話もありますが、基本的にも全国的な巨大なインフラです。そこでいろいろな不正が行われるとお札を刷るような機械になってしまうということで、非常にセキュリティが厳しくてですね。開発、もしくはそれにまつわるテストというのが膨大な費用がかかって、なかなか知多バスでは面倒見きれないぐらいの改修がかかってしまうので、名古屋鉄道さんにいろいろお願いをすることになるのかなというふうには思っております。

嶋田座長

ありがとうございました。ではほかにご意見等はございますか。よろしかったですか。

いろいろあるんですけども、本当に村田委員おっしゃったように、利用者目線でいろいろ検討していただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

では、この件はお認めいただいたとして、次の報告事項にまいります。

(3) 【企画課】2025年度シェアサイクル事業の実施結果について（資料8）

嶋田座長

(3) から (5)、一気にということですね。3点ございますが、順にご説明をお願いいたします。

事務局

常滑市企画課の森下と申します。よろしく申し上げます。私からは、(3)の2025年度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。

今年度10月に開催された第14回の公共交通会議でもご説明させていただきましたとおり、今年度10月1日から11月30日の2ヶ月間、シェアサイクル事業を実施させていただきました。

概要等は10月のときにご説明させていただいたので掲載のみでまたご確認いただければと思います。

実績といたしましては、2ヶ月間で135件のご利用がありました。

傾向といたしましては、シェアサイクルという事業なので、天候により利用率の差が見られて、10月については結構天気が悪い日も多かったのではなかなか伸び悩んだのですが、11月については天候も恵まれ、比較的多く利用されていたのかなというところでございます。

立ち寄り先については、やはりといいますかINAXライブミュージアム、りんくうビーチ、イオンモール等のご利用が多かったという状況でございます。

簡単ではございますが、説明は以上とさせていただきます。

嶋田座長

これは3件ご説明いただいて、ご意見を伺います。

(4) 【観光戦略課】2025年度トコナメシャトルの利用実績について（資料9）

常滑市観光戦略課の森でございます。私のほうからは空港と市街地間を結んでおります観光用のシャトルバス、トコナメシャトルの利用実績についてご報告申し上げます。

資料は資料番号を振っておらず大変恐縮でございます。横置きA4のものでございます。

最初のページから、1ページ目から、4月からの実績をずっと月ごとで挙げておりますが、今回お持ちした資料では、最終的には1月末までの数字を拾っております。4ページになります。

4ページ、四角囲みの枠が4つございますが、その一番下、4月から1月合計のところをご覧ください。合計で306日間の運行で、利用者数が8万9756人でございます。1日平均にしますとおよそ300人、1便当たり割り直しますと約11人ということでございます。

平日が9.4人、休日が15人ということで、やはり休日、特にSky Expoでのイベントがある際などの利用が多いのではと見ております。

続いて、5ページ以降が毎日の利用者数のグラフでございます。2カ月ずつ記載しております。細かな説明は省きますが、実際にこの黒い文字で横書きでイベント名が書いてあります。イベントの日には多くの方、平日でも乗っていただいているということがご覧いただけるかと思っております。

続きまして、10ページのグラフでございますが、こちらは平日のみを抜粋した推移でございます。平日のみを抜粋しておりますので、いわゆる日本人の方、日本にお住まいの方が休日に空港に行ったりするような利用者とかが省かれているようなグラフです。ピンク色の線、5日間の移動平均をグラフで添えておりますが、9月以降およそ1日300人程度で推移しておりますことから、現時点では平日の利用者というのは、ある意味頭打ちに近い状況になっているというふうに考えております。

11ページが時間帯ごとの利用状況でございます。直近3ヶ月の1便当たりの利用者数を便ごとにグラフにしております。青いグラフは定員8名のワゴン車での運行でございますので、その点お客様も利用を分けてバスの便を選ばれている方が多いように感じております。

常滑駅発 9 時 45 分、10 時 15 分まで運行しておりますが、その時間帯に関してはイオンモールの飲食店街なども閉まる、専門店などが閉まった後ということで、なかなか利用が伸び悩んでいるというふうに感じております。

また、一番最後のページでございます。こちらは愛知県事業を活用しまして現在トコナメシャトルの利用者数、利用者の属性などを集める実証実験を行っております。併せて、やきもの散歩道内でも実際にセンサーなどを設置してデータの取得を続けているところでございます。これを活用することで、運転手さんのご負担なく利用者数やお客様の属性などを取れないかという技術的な検証をしているところでございます。実際にこれが使い物になるかどうかというのは、3 月の途中まででデータを取っていく中で検証していくというものでございます。

以上、ご説明させていただきますが、細かいデータなども観光戦略課の手元のほうでは組み合わせて見ることができますので、詳細なご質問等ありましたら観光戦略課にお尋ねいただければと思います。以上です。

(5) 【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 10）

事務局

続きまして、資料 10 につきまして、日本工営都市空間の浅井が報告をさせていただきます。

まずはモニタリングに際しましてデータのご提供をいただきまして誠にありがとうございました。

まずモニタリングについてですが、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を定めておりまして、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。

常滑市地域公共交通計画では毎年モニタリング評価をすることとしております。

1 ページ目の赤字の部分につきまして今年度、モニタリング評価を行うこととさせていただいております。

めくっていただきまして 2 ページ目になります。まず、全体を通して少し補足をさせていただくのですが、例えば基準値ですとか目標値ですとか、あと下のグラフで示させていただいている年度につきましては、基本的に調査を実施した年度ということになっております。評価をした年度になっております。データによっては前年度の実績を用いたりしてございまして、それぞれ対象の期間が違ったりしておりますので、そのあたりは少しご留意いただければと思います。

まず鉄道駅の利用者数についてでございます。令和 7 年度の 1 日当たりの利用者数は 2 万 1051 人というところで、基準値と比較して 24.7% の増加でございました。期別の利用実績を見ますと、すべての駅で基準値の利用者数を上回っておりまして、特に多屋駅や、りんくう常滑駅、西ノ口駅の増加率が高いような状況になっております。

一番下のグラフを見ていただきますと、順調に増加をしている様子がわかっていただけるかなと思います。

続きまして、3 ページ目になります。こちらは知多バスの利用者数になります。令和 7 年度の 1 日当たりの利用者数、こちら 499 人となっております。基準値と比較して 43.6% の減少となっております。令和 7 年度の路線別の実績を見ますと、すべての路線で、5 年度の利用者数を下回っているような状況でございました。

特に半田常滑線 D の利用者の減少が大きいのですが、こちらは理由として、ダイヤ改正があったことでもありますので、そちらの影響が大きいかなと考えております。

続きまして、4 ページ目でございます。こちらはグルーンの利用者数でございます。グルーンにつきましては、令和 7 年度の 1 日当たりの利用者数が 1370 人となっております。基準値と比較しておよそ 33.1% の増加となっております。

路線別に見ますと、すべての路線で令和 5 年度の利用者数を回っておりまして、特に常滑南部・武豊線ですとか、ポートレースとこなめ周遊線の増加率が高いということになっております。

下のグラフを見ていただきますと、目標値を超えておりまして順調に増加していることがわかります。

続きまして、めくっていただきまして、観光地周辺のバス停の利用者数でございます。こちらの基準値ですが、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す。その後、令和 5 年 10 月 1 日からは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を導入しまして、以降はバスロケーションシステム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ございました。

しかし、ロケーションシステムが車内に設置しているタブレットを通じて停留所別の利用実績を集計しておるもので、タブレットの接続不良ですとか、電源未起動などによって欠損のデータが多くなっておりまして、計測データとして信憑性が低かったということがございましたので、昨年度、令和 6 年度はモニタリングを実施していなかったという経緯がございます。

今年度は車載式にしたシステムから収集できるデータの検証を行わせていただきまして、その上でモニタリング評価を実施させていただきました。

結果として、令和 7 年度の数値は令和 5 年度の基準値から倍増して目標値を上回っているのですが、基準値の時点で計測していたシステムと異なるということで、単純に倍増しているという理解をするには少し留意が必要な結果となっております。

2 ページめくっていただきまして、続きまして 7 ページ目になります。知多バスの総走行距離でございます。令和 7 年度の 1 日当たりの総走行距離 506 キロとなっております。基準値と比較して 8.7% の減少となっております。こちらは特にダイヤの改正があったということもございますので、そちらの影響が大きいものというふうに認識をしております。

続きまして、8 ページ目、グルーンの総走行距離になります。こちらにつきましてはルートですとかダイヤの再編がこの調査時点では行われておりませんので、令和 7 年度の 1 日当たりの総走行距離 876 キロというところで、基準値と同値となっております。

続きまして、タクシーの総走行距離でございます。令和 7 年度の 1 日 1 台当たりの総走行距離、こちらが 62.5 キロとなっております。基準値と比較して約 0.79% の減少、減少と言いましても下のグラフを見ていただきますと、およそ同程度で推移をしている状況が確認いただけるかなと思っております。

続きまして、10 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なっております。こちらにつきまして令和 7 年度、現時点で参加者数が 153 人となっております。令和 6 年度の実績からは 68 人程度減少しているのですが、目標の 150 人は達成をしているような状況となっております。

続きまして、11 ページ目、公共交通について地域で考える自主組織の数となっております。こちらは令和 7 年度中に新たに発足した公共交通について地域で考える自主組織は新たに 1 団体が追加されまして、2 団体となっております。こちら、目標値は 4 団体ですので、届いておりませんが、基準値の 1 団体から 1 団体、高齢者の輸送を考える会が新たに発足したというような状況になっております。

続きまして、12 ページ目、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なっております。こちらにつきましては、令和 6 年度は 3 件実施をしていたものにつきまして、今年度は実施なしというところで、0 件ということに結果としてなっております。

続きまして、13 ページ目、公共交通で常時運行する EV・FCV 車両の導入台数でございます。こちらにつきましても令和 6 年度は新たに EV・FCV の導入というものは見られませんでしたので、基本的にこちら継続ということで、引き続き 6 台というような結果になっております。

続きまして、14 ページ目、常滑版 MaaS アプリ、とこ NAVI のアクセス数でございます。こちらにつきましては令和 7 年の年間アクセス数、こちらが 1 万 605 回となっております。こちらにつきましては目標値を下回るとともに、過年度、昨年度の 3 万 1408 回の 3 分の 1 程度に減少してしまっているという結果になっております。

駆け足でございましたが、一通りこちらでモニタリングの評価についてご報告をさせていただきます。

嶋田座長

ありがとうございました。報告事項 3 件、連続でご説明いただきましたが、どの点でも結構です。ご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。中村委員、お願いします。

中村委員

1 点だけお願いします。シャトルの先ほど説明の中で、ワゴンに乗る人がいろいろと乗り方を考えてというような内容のお話をされたのですが、何かしらの対応とか対策は考えていますか。

事務局

ありがとうございます。現在、時刻表などバス停に掲出しているものにはすべてワゴン・バスと明記はしております。

これはお客様がそれを見て、自動的に利用を分けているのか、それとも実際に積み残しが起きて、これがワゴンタイプのほうは頭打ちになっているかというところまでは正直わからないというのが実情です。

ただ、大型のイベントの際、9月に学生フォーミュラというイベント、あとツーリズム EXPO ジャパンというイベントがあった際には、定員を大きく上回る可能性があるということで、ワゴンに、さらにタクシー会社さんに委託を出して、もう1台追走していただく形で定員を確保するというような施策も取ってまいりましたので、引き続きそういった対応を来年度も予定しておるところです。

中村委員

対応というのは、そういった対処療法的なという部分よりも、車を変えたりだとか、タイヤをちょっと増便するだとか、そういった部分も考慮しているのかなと思って伺ったのですが、そちらの根本的な部分の変更というか、そういった部分の検討はされてないですか。

事務局

現時点では毎日運行の試行という形を取らせていただいております。昨年度の交通協議会でもお認めいただいた方式をこのまま引き続き続けていくというのが前提かなというふうには考えております。そこを変える場合には、当然ほかの公共交通への影響もありますので、こちらの協議会にもご意見を伺いながら検討する必要があるかなと認識しています。

嶋田座長

ほかにご質問、ご意見はいかがでしょうか。久保田委員、お願いします。

久保田委員

モニタリング評価の件のところで、とこ NAVI の件についていいですか。どなた向けに質問したらいいかわかってないのですが。NAVI のアクセス数が激減していて、目標値は元々の令和6年度より高い6万回アクセスという目標値を設定されていますが、どのような手を打って改善されていくつもりですか。

嶋田座長

いかがでしょうか。どなたが答えられますか。今日は担当の課の方はおられますか。

事務局

このアクセスに対する改善というところで、本年度もシェアサイクルを実施するときに、トップ画面から予約できるような連携等をさせていただきつつ、利用を上げられないかというところで進めていたものの、正直、周知がなかなか不足していたのかなというところは否

めないで、周知については今後も引き続き力を入れて努めていきたいというふうに考えております。

あと、次年度についても、このサイトと連携してより利用していただけるような取り組みも考えていけたらなと考えております。そちらも合わせて周知をさせていただければなと思っております。

嶋田座長

これは MaaS ということなので、本当はもうちょっと、このアプリで言うとうとうことのできるんですかね。常滑版 MaaS ということなのですが、いろいろな交通手段がこれで検索できたりは一応できているのでしょうか。

事務局

そうですね。主な利用のされ方としては、ルート検索の機能もついていますし、あとは観光の情報であったりとか、バス等市内の公共交通機関の情報等もサイトのほうで検索できるようになっているのですが、今回の要因の分析ではないですが、当方の考えるものとしては、グリーン等が浸透してきていって、市民の方が慣れて、あまり検索をしなくなったのではないかという点であったりとか、あとは検索機能、アプリとかのサイトとかあると思うのですが、それぞれが慣れ親しんだのもので検索されて利用が分散してしまっているのではないかなというところもちょっと考えている要因の一つではあります。

嶋田座長

わかりました。引き続き、より便利で使われるように、ぜひ改善のほうをよろしくお願ひします。

事務局

ありがとうございます。

嶋田座長

ほかにいかがでしょうか。山田委員、お願いします。

山田委員

愛知運輸支局の山田でございます。資料 10 の 11 ページ、公共交通について地域で考える実施組織を最大 4 団体設定していこうということで、計画どおりというか、半分は達成しているということなんですが、あと 2 つ団体として活動をしていくにあたって、今そこら辺の進捗というか、立ち上げに向けた動きはどんな感じに進んでるのか、もしわかれば教えてください。お願いします。

嶋田座長

いかがでしょうか。村田委員からコメントで。

村田委員

なぜか担当は僕になっているのですが、今、主に僕らが多分この地域では先駆的に始めている団体で、今年度運行が終了しまして、1年度でやるのですが、延べ件数は1570～1580件ぐらいの一応実績が出まして、昨年対比で108%ぐらい、そのような事業実績です。

このことがホームページの告知等でいろいろな方々に興味を持っていただいて、結構視察にいらっしゃる方が増えました。

その中で、地域住民を巻き込んでいくためにどうしていったらいいかということについての取り組みが市内で、この前は電動小型モビリティの事業をやらせていただいたりとか、我々がそこに出向いて、その地域の人たちを巻き込みながら一緒に考えたり体験試乗をやってもらったりということをちょっとずつ草の根のように始めております。

実際車両を使っただけの輸送となると非常に皆さん抵抗されるというか、まず有償旅客できないので、謝金がちょっと払いにくい状態があります。運行対価を受け取ると問題になってしまうということなので、我々は完全無料のボランティアでやっているのですが、そこに対する抵抗がすごいというのはこの地域の特色としてあるなというのがすごくわかっています。

そういったことを一つ一つ丁寧に住民の自治に関わっている方々と向き合いながらやっているという動きが一つと、それとあと社協さんを通じて、そういった取り組みの住民意見交換会みたいなことの取り組みが始まっているというような状態です。

なので、実装に向けてはいろいろと越えなければいけないハードルがまだまだあるなというところですので、まずはそういった当事者意識を持ってもらってメンバーになって参加してもらって、どうその地域の問題意識を醸成していくかというところで今取り組んでいるというような段階が今の現状です。

嶋田座長

これは1中学校区あたり1団体、そういうことですね。高齢者の輸送を考える会というのはどこの中学校区なんですか。

事務局

高齢者の輸送を考える会については社会福祉協議会さんが事務局を務められて、まずそういった考える会をどんどん広げていこうという、そういう機会で社協さんが持たれている民間の自主としてという形でございます。なので、交通サービスをやるようなボランティア団体ということの数ではなくて、自主的に地域で考える自主組織というところで、今回1件組織数に入れさせていただいたというところでございます。

嶋田座長

わかりました。ほかに。久保田委員。

久保田委員

村田委員に意見を述べさせていただいてもよろしいですか。ボランティアでの人員輸送という、ご立派にやってらっしゃってぜひ応援したい内容だと思いますが、ぜひ我々タクシー事業者とのバランスの取り合いというか、そのあたりもですね。無償事業、先ほどシャトルバスの話も少し出ましたが、利用者さんにとって無償の交通機関が出れば出回るほど当然タクシーの利用者数は必然的に下がるんですね。これは名鉄さんも安全さんも多分どこのタクシー事業者も一緒だと思いますが、利用者が当然減ってくれば、我々タクシーはこのエリアを見捨てます。非常に冷たい言い方に聞こえるかもしれませんが、我々もどうしても民間のビジネスとしてやらせていただいているので、利用者数が、無償の車両が横行してきて、例えば全地区ボランティアで賄っていきましょう。高齢者の輸送は自力でやりましょう。各地域なんていうことが、例えばなかなか難しいのはわかりますが、常滑市で仮になったとしたら、タクシーは名鉄さんは名鉄の駅なので、多分数台は残していただけたらと思います。サンレー交通は残念ながら移転せざるを得ないかなと思っております。

公共交通は本当に、この協議会を構えていただいているのはもちろんそうですが、いろいろなバランスを取りながら、最終的には住みよいまちを作るというか、外から来られる方もいます。特にこの常滑は展示場があったりとか空港があったりとか、本当に外からお越しいただける利用者さんもいる中で、地域の住民の足と外から来られる方の足を両方とも考えながら上手に共存共栄していくというようなことを考えていかなければいけないので、どこかのタイミングでぜひサシでもいいので議論していただきたい。

村田委員

ありがとうございます。誤解がないように言うならば、タクシー事業者さんとか民間でやられているところは公共交通でもかなり配慮されたところがあるかと思います。それはビジネスだからとかではなくて、この地域にどれも必要だからです。なので、きちんとそこは営業していただくところは残しながらも、例えばタクシー事業者さんはわざわざ北部にすごい馬鹿高い人件費を使って行って、それでワンメーターだと、それはそれで輸送の取り合いになっているわけです。しかもお年寄り朝8時、7時とかから午前中に集中する、クリニックは。

こういうことについての集中を我々も無料で一緒にやりながら、そういう馬鹿みたいなタクシーの利用のされ方をされずに、うまく経営資源というか、輸送資源を効率化していくという観点でしっかりと話し合っていきたいなと思ってますし、勝手にそういう団体が立ち上がって、交通事業者とのコンフリクトを起こすということではなく、きちんと調整を丁寧にながら、お互い合意の上で助け合って、この地域に公共交通を残そうという視点でやっていますので誤解がないようお願いしたいと思います。

嶋田座長

共存共栄を願っております。よろしく申し上げます。

久保田委員

補足じゃないですが、特に名鉄さんの悪口を言うわけではないですが、我々サンレー交通はあまり常滑市においてそうビジネスビジネスはしていないと思いますが、できる限りのことは協力したいと思っております。よろしく申し上げます。

嶋田座長

タクシーも使わないと本当に出で行ってしまわれますので、地域の皆さん、みんなで残したい、残す意識が必要かなと思います。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。内藤委員、お願いします。

内藤委員

名古屋鉄道でございます。資料の2ページ、基準値1日平均1万7500人ですが、こちらの数字は令和4年度、2022年度の数字でございます。真ん中の段は令和5年になっていますが、これは令和4年度の数字であります。その横、令和7年度なっていますが、まだ令和7年度は終わっていませんので、この数字は令和6年度の数字でございますので訂正をお願いしたいと思います。

あと、令和4年度の数字ですが、1000人未満の数字が四捨五入されていますということで切りのいい数字になっていますが、下のグラフは令和4年度、5年度、6年度の数字となっておりますのでお願いをしたいと思います。

目標が令和10年度の数字が2万2800となっておりますが、実際にこの前の2018年の数字は1日平均2万1100人ということで、前年がやっとコロナ前に追いついたといったところでございますけれども、ここから逆に約1600人、1700人1日増やそうとすると、利用者が1日乗って降りるですから850人という数字でございますので、なかなかちょっとここからその数字を伸ばすのはつらいと思いますので、常滑市さんと相談させていただきながら乗降人員を増やしていきたいと思っておりますので、よろしく願いをいたします。以上です。

嶋田座長

どうもありがとうございます。事務局、お願いします。

事務局

まず、令和5年のところ、令和4年のデータですということで、そのとおりでございます。一応令和5年に評価したときの数値という評価値という形で示しております。備考のデータ取得方法のところ、7年度の対象期間についてという形で、令和6年4月から令和7年3月という形で示しております。ちょっとわかりづらいのですが、1ページ目が4年があったり5年があったりというところで、各事業者によっても期間というところが違ってきますものから、統一感を持たせるために表現として5年、ただ対象期間については誤りがないように表示をしているというところがございます。よろしいでしょうか。

嶋田座長

備考を見ないとわからないですね。

事務局

そうですね。

嶋田座長

年度は調査年度か。訂正はいらないということですね。

事務局

内容としてはそうなのですが、表現の仕方としては次の機会のときはその辺も改正できるように考えたい、表現の仕方を修正したいと思います。

嶋田座長

よろしく申し上げます。ほかにいかがでしょうか。田崎委員。

田崎委員

中部国際空港でございます。トコナメシャトルの件について、徐々に利用者の方も増えてきているというところでいろいろ認知が広がってきていると思うのですが、空港の中でも外国人旅客の方からも問い合わせを受けたりというところがございますが、そういった利用も増えてきている一方で、中で乗り場が、特に空港の中の乗り場がどこにあるのかわからないというようなお問い合わせがちょこちょこあって、そういったところの認知が広がるとともに、使いやすさ、わかりやすさ、そういったところの改善というのを協力して、これはお願いになるのですが、引き続き進めていっていただきたいなというお願いというところでございます。以上です。

嶋田座長

事務局いかがでしょうか。

事務局

空港の中から実際に空港の最寄りの停留所まで距離がございます。また名称もどちらかというと市街地側から空港に降りるにはここだよということを意識して空港連絡通路下という名称をつけているのですが、それがかえって空港の中から見るとわかりづらいということは確かにありますので、実際の場所としては高速線乗り場の近くとか、そういったようなことをもう少しお知らせできるような方法というのが一番手っ取り早いのかなというふうには考えております。一つずつの対応になりますが、よろしく申し上げます。

嶋田座長

よろしかったでしょうか。ほか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

モニタリングのタクシーのところですが、この表では総実車距離になっているのですが、この中の1-7のデータでいくと、総走行距離になっていて、これは正しくは実車距離が正しいのでしょうか。

事務局

そうです。

久保田委員

そのあたり、訂正いただければと思います。

嶋田座長

では、訂正ということでお願いします。ほかにいかがでしょうか。

私から、シェアサイクル事業ですが、これはもうこの実証実験で終わりということでしょうか。

事務局

一応今年度をもってこのプラットフォームでの実証は終わりです。

嶋田座長

だけれども、シェアサイクル自体は残るといえることですかね。

事務局

シェアサイクルという形ではないです。レンタサイクルという形を、やり方を変えつつ、観光協会さんのほうが、次年度、後継事業というような形で実施の検討いただいているというところがございます。

嶋田座長

常滑駅と陶磁器会館のピストンですからね。確かにシェアサイクルというよりはレンタサイクルなのかもしれないですが、市とするとシェアサイクルを広げていこうとか、そういう考えはないということでしょうか。

今、名古屋市内は爆発的にLuupが増え続けているのですが、うまくセカンド交通として利用できると、いろいろ相乗効果も生まれるような気はします。市としてはどうなのかなど。

事務局

一応、昨年度計 3 年間実施をさせていただいて、ニーズ等の確認をさせていただきつつ、それは市内の事業者さんのほうにも一緒にやらせていただいて展開をさせていただいている中で、一旦今年度で区切りとさせていただいて、次年度については実施しないという方向にはなっています。

嶋田座長

わかりましたね。また別途、違うところでご検討いただけるといいかなと思います。ほかにいかがでしょうか。

もう 1 点、資料 10 の 12 ページ、これは自動運転の実証実験ですね。これは今年度 0 ということですけれども、どういう理由でしょうか。教えてください。

事務局

まず、今までやった実証実験にはオンデマンド交通の実証実験もございました。今回呼べるバスを実装するということになりまして、その実証実験はやっていないというところがございます。

自動運転についてですが、今年度は他団体ですとか愛知県さんともやられているのでその状況を注視していくというところで考えておりました。

併せて付言しますと、自動運転の関係、国庫補助のメニュー等もありましたが、昨年度までは 10/10、全額国費で見えていただけるところもあったのですが、今年度からそのスキームが変わりまして、一部自治体の負担も求められるというところもございます。

市も財政状況が苦しい中、実証実験を今、市費を出してというところでは今年度はやらなかったというところではあります。

ただ、今後の進展というのは見ていかなければいけないと思うので、そのあたりは注意深く見守っていききたいというところではあります。

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。

では、特になければ、報告事項はこれでお認めいただいたとしまして、一応すべての協議事項、報告事項は終わりましたが、委員の皆様から特に何かご発言等ございますでしょうか。

事務局

先ほど協議事項 3 の中でコミュニティバス有料したら 25%下がるという話の例というところがございます。日本工営都市空間さんに作っていただいたデータで、昨年度の担当者さんは既に異動されているところなので、今私の手元に団体名があるのですが、オープンデータなのかどうか分かりませんので、団体名は伏せさせていただきます。

先ほど 4 団体と申し上げましたが、関東地方の 3 市、中部地方の 1 市のデータがございました。

先ほどその中で 0 円から有料になったパターンと値上げしたパターンがあったかもしれないと申し上げたのですが、やはりそうでした、0 円から 200 円になったパターンが 1 つ。それ以外の値上げのパターンが 3 つということでした。

0 円から 200 円というのが今回の我々のグリーンと同ケースかなと思うのですが、その団体さんの場合だと、対前年度比マイナス 14%ということでした。むしろ他の団体さんは値上げ幅はもっと小さいのですが、小さい団体で 25%という、関東地方のある団体でありまして、それぞれ申し上げますと、マイナス 14%、マイナス 20%、マイナス 25%、マイナス 17%という、それぞれの数値があって、最大値を採用させていただいたというところがございます。

嶋田座長

ありがとうございます。では、委員の皆様から何かご発言等ございますでしょうか。よろしかったでしょうか。

では、本日すべての議題について終了いたしましたので、進行を事務局にお返しします。どうもありがとうございました。

その他

市民生活部長

嶋田先生ありがとうございました。それでは事務局から事務連絡をさせていただきます。

事務局

事務局からご連絡いたします。委員報酬の振り込み先等について変更等がある委員におかれましては、お手数ではございますが、事務局にご連絡をお願いいたします。以上となります。

市民生活部長

続きまして、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

委員の皆様方におかれましては、時間を大幅に超えて熱心なご協議をいただきまして誠にありがとうございました。

今回協議事項にありましたグリーン及び呼べるバスの運行計画についてや、報告事項のグリーン及び呼べるバスの運賃について等の各協議事項、報告事項につきまして、さまざまなご意見いただきました。特に無償問題とか、本当にいろいろ私も勉強になりました。いろいろな立場のご意見を伺いましたので、この協議会がある意味をまた再び認識したところでございます。

ご承認いただきました事項につきましては、この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て今後の協議に活かしてまいりたいと考えております。

この協議会の中での皆様方との議論を通じまして、常滑市のより良い交通公共交通網を作っていきたいと考えておりますので、今後ともご指導、ご助言をいただければと考えております。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 16 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。