

会議結果

次の附属機関等の会議を下記のとおり開催した。

| | | | |
|-----------|---|--------|--|
| 附属機関等の名称 | 令和7(2025)年度第3回みよし市地域公共交通会議 | | |
| 開催日時 | 令和8(2026)年1月28日(水曜日) 午前9時30分から午後11時まで | | |
| 開催場所 | みよし市役所3階 研修室1・2・3 | | |
| 出席者 | <p>【会長】 松本幸正</p> <p>【委員】 小野田典文 小林裕之 梅川小夜子 上原真人 鈴木敏広 小島康史(代理 板倉雄二) 山口直毅 新谷千晶 中村雄太 宇野百華 高井勇輔(代理 柳原義弘) 原田光一郎(代理 小田春樹) 石屋義道(代理 松岡直人) 加藤正治 岡本重之(渡邊博之) 村田信光 成田明弘 木戸貴秀</p> <p>【事務局】 経営企画部長 経営企画部次長兼企画政策課長 企画政策課主幹 企画政策課副主幹 企画政策課主事</p> | | |
| 次回開催予定日 | 未定 | | |
| 問合せ先 | 経営企画部 企画政策課 (0561) 32-8005 kikaku@city.aichi-miyoshi.lg.jp | | |
| 下欄に掲載するもの | ・議事録全文 ・議事録要約 | 要約した理由 | |
| 審議経過 | <p>《議事》</p> <p>1 会長あいさつ</p> <p>【企画政策課主幹】 皆さんおはようございます。 本日は大変お忙しい中、御出席をいただきまして誠にありがとうございます。</p> <p>本日の会議は委員の半数以上に御出席いただいております、みよし市地域公共交通会議の設置に関する規約第6条第2項の規定を満たしておりますので、会議が成立しておりますことを御報告させていただきます。</p> <p>また、本会議は公開とさせていただきます。本日2名の方が傍聴されている点を御報告させていただきます。</p> <p>それではただいまから令和7(2025)年度第3回みよし市地域公共交通会議を開催いたします。</p> <p>会議の開催にあたりまして、松本会長より御挨拶をいただきたいと存じます。</p> <p>会長よろしくお願いたします。</p> <p>【会長】 (会長あいさつ)</p> <p>【企画政策課主幹】 ありがとうございました。</p> <p>それでは、議事に入りたいと思います。会議の進行は、本会議規約第6条第1項の規定により、会長が議長を務めることとなっておりますので、会長お願</p> | | |

いたします。

2 協議事項

(1) 令和7(2025)年度生活交通確保維持改善事業評価(案)について
(参考資料:資料1)

【会長】

それでは、お手元の次第に沿って議事を進めていきます。

本日は、協議事項が4件、報告事項が2件と各委員からの情報提供のお時間を設けさせていただいています。ぜひ活発な議論を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。

はじめに、協議事項(1)「令和7(2025)年度生活交通確保維持改善事業評価(案)について」事務局より説明をお願いします。

【企画政策課副主幹】

協議事項(1)「令和7(2025)年度生活交通確保維持改善事業評価(案)について」説明させていただきます。

資料1-1をご確認ください。この資料は、令和6年度第1回地域公共交通会議において御協議・御承認いただきました令和7年度生活交通確保維持改善計画の説明資料になります。ご協議いただきますのは、この計画に基づき令和7年度に実施した事業の地域間幹線系統及びフィーダー系統の評価となります。

生活交通確保維持改善事業につきましては、事前に立てた事業計画に対して、交通会議で協議・承認いただいた上で国に申請を行い、認定された計画に対して1年間の事業を行い、事業終了後に事業評価を行い国に提出するという流れとなりますが、さんさんバス路線を持続可能な路線として維持していくため、国から補助を受けるために必要な手続きとなります。

1. 地域間幹線系統、地域内フィーダー系統について、市内には、地域間幹線系統、地域内フィーダー系統と2系統あり、地域間幹線系統は、複数の市町村をまたがる広域的な路線バスとして、いいじゃんライン、さつきラインが位置づけられ、地域内フィーダー系統は自治体内を走り、地域間幹線系統を補完する路線バスとしてくろまつラインが位置づけられております。資料右側のスケジュールの下の段をご覧ください。今回協議いただくのは、バス事業年度でいきます令和7年度、期間としては令和6年10月から令和7年9月までになります。昨年度までは、事務局から事業評価としてお示しする路線は、フィーダー系統のくろまつラインのみでしたが、本年度から地域間幹線系統のいいじゃんライン、さつきラインについてもみよし市地域公共交通会議が事業評価を行うこととなりましたので、事前にお伝えさせていただきます。

それでは資料1-2をご覧ください。

2枚資料がございますが、1枚目が地域間幹線系統の事業評価について、2枚目が地域内フィーダー系統の事業評価についての提出資料となります。

地域間幹線系統の事業評価についてご説明します。

左から順に①補助対象事業者は、みよし市地域公共交通会議、②事業概要は、本市の幹線系統であるいいじゃんライン及びさつきラインの路線名を記載、③には前回の事業評価結果の反映状況を記載しています。地域間幹線系統につきましては昨年度までは愛知県が申請及び事業評価を行っていたため、評価結果の内容も愛知県が受けた内容となっています。上段の評価結果:期待する取組は、資料1-4の裏面にあります、愛知県が令和5・6年度事業に対する二次評価結果を転記しています。

事務局としましては、愛知県が受けた大きな枠組みとして本市の実施内容を記載のとおりとしています。

④事業実施の適切性については、運休もなく事業計画どおりの運行が実施されたことを記載しています。計画通り運行できたため、評価はAとしています。

⑤の目標・効果達成状況については、いいじゃんライン、さつきラインともに目標利用者数に対し、実績が大きく、目標は達成となりました。目標を達成したため、評価はともにAとしています。

⑥の事業の今後の改善点としましては、⑤のとおり目標は達成できましたが、さらなる利用者の増加を目指し、次の項目に取り組むということで、多くの路線が結節する商業施設等において、近隣自治体、交通事業者等が連携した利用促進イベントを今後も実施し、マイバス意識の醸成を図ること、交通事業者で組織される事業者連絡会での意見交換を一層活発化させ、利用促進を図るほか、今般課題となっている運転手不足解消に向けた検討すると記載しています。

裏面はいいじゃんライン及びさつきラインが走る地域の交通の目指す姿として、地域公共交通計画を基に運行目的を記載しているほか、市中心部から北部の鉄道駅までを結ぶ路線であること、さらに南部地域を運行している福田明知線と商業施設で接続し、北部や鉄道駅までに移動するのに必要な路線であることを記載しています。

次は地域内フィーダー系統の事業評価についてご説明します。

左から順に①補助対象事業者は、みよし市地域公共交通会議、②事業概要は、本市のフィーダー系統であるくろまつラインの路線名を記載、③には前回の事業評価結果の反映状況を記載しています。上段の評価結果:期待する取組は、資料1-4の2枚目の裏面にあります、幹線系統同様に令和5・6年度事業に対する二次評価結果を転記しており、反映状況も記載のとおりとしています。

④事業実施の適切性については、運休もなく事業計画どおりの運行が実施されたことを記載しています。計画通り運行できたため、評価はAとしています。

⑤の目標・効果達成状況については、目標利用者数に対し、実績は大きく目標は達成となりました。目標を達成したため、評価はAとしています。

⑥の事業の今後の改善点としましては、地域間幹線系統と同様、⑤の目標は達成していますが、さらなる利用者の増加を目指す内容として地域間幹線系統と同様の内容を記載しています。

裏面は、くろまつラインが走る地域の交通の目指す姿として、地域公共交通計画を基に運行目的を記載しているほか、商業施設が集積する市中心部への移動手段、また鉄道駅のある北部地域を通る地域間幹線の結節点までの移動手段として必要な路線であることを記載しています。

次に資料1-3を御確認ください。

こちらは、本路線の事業評価に際し、有識者の方から評価、御助言をいただく第三者評価委員会に提出する書類となります。今年度は第三者評価委員会での評価対象ではございませんが、例年お示しさせていただいていること、第三者評価のほか、市民の方などに事業概要を説明する資料としても活用していることから、ご説明をさせていただきます。

先ほどの資料と重複する内容がありますが、まず1ページ目では、交通会議の設置、公共交通計画等について記載しています。

2ページ目では、市の概要、交通計画で定める公共交通の目指す姿、基本目標を記載し、右側では路線の位置付けを記載しています。

3ページ、4ページ目では目標達成に向けて実施した取組として、3つあげています。①は前述した利用促進イベントの実施内容を、②は、待合環境の整備として、乗車人数が多く歩道部分を確保できるバス停に雨よけを設置した内容を記載しています。

③はバスの利用が困難で外出を控えている市民を対象に行った外出促進策でありますおでかけタクシーの運行事業の実施について記載しています。

5ページ、6ページ目では、計画の目標の達成状況と考察を記載しております。

5ページでは、公共交通計画の評価指標に対する結果になりますが、市内公共交通の年間利用者数で、こちらは会計年度になりますが、目標3,170,000人に対し、実績は2,724,405人、達成率85.9%で未達成でした。さんさんバスの年

間利用者数は、こちらでも会計年度での目標ですが、318,000人に対し、379,277人、達成率119%で達成となっています。

バス停・乗降場の行き先案内や時刻表の見やすさの不满割合は今年度調査の結果、不满割合は少し増加したため、未達成となりました。

乗り方教室は年間計4回実施しており、目標達成となっています。

続いて6ページですが、地域間幹線系統のいいじゃんライン及びさつきラインの評価を行っております。こちらはバス年度での目標となっていますが、先ほどの資料でお示ししたとおり達成となっております。考察も同様の記載となっています。

7ページは地域内フィーダー系統のくろまつラインの評価を行っております。幹線系統同様達成であり、先ほどお示しした内容の記載となっています。

8ページに移りまして、ここでは目標達成に向けた今後の取組方針についてですが、大きく3つに分けて取り組むこととしています。

まず1つ目は、公共交通の利用者数が目標に達しなかった点について、乗り方教室の更なる実施ということで、市内の各イベントにおいて新たに乗り方教室を行うこと、出前講座等を実施する他、尾三地区、交通事業者、商業施設が連携した広域イベントの実施を予定としています。

2つ目の行き先案内や時刻表の見やすさに対する不满割合が目標に達しなかった点について、バスロケーションシステムの活用促進及び情報提供を行うとして、乗り方教室等の実施に合わせて利用案内を実施すること。他にバス車両等にわかりやすい表示をすることで、利用者に必要な情報を提供します。

3つ目はさんさんバスの年間利用者についてです。前のページで今回の事業評価の対象である幹線系統及びフィーダー系統の達成状況について確認し、達成としておりますが、さらなる利用者増加を今後の取り組みとして考え、マイバス意識の醸成や、交通事業者との連携と実施することとしています。

9ページに移りまして、こちら二次評価結果の活用・対応状況になりますが、先ほどの資料と同じ内容のため説明は割愛させていただきます。

最後に10ページでは、計画・評価の推進体制として、計画で定めるPDCAサイクルに沿って実施している点、令和6年度、7年度の会議の実施状況を記載しています。

以上が協議事項1の説明になりますが、本日資料1-2の内容について御承認いただいた後、必要に応じて運輸支局様と内容を調整し、国へ資料提出することを予定しております。

【会長】

ありがとうございました。

本件につきまして、御質問御意見あるいは補足等ございましたらお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

【石屋委員代理】

愛知県庁の松岡と申します。補足説明をさせていただきます。

地域間幹線について現在2系統を市の計画の中で位置づけていただいているというお話がありましたが、この地域の地域間幹線として位置づけられている路線としてもう一つ名鉄バスの星ヶ丘豊田線がございます。

こちらについては引き続き県のほうの計画で位置づけておりまして、同様に、2次評価を第三者評価委員会で受ける予定となっております。

市の計画で位置づけられた路線や名鉄バスの地域間幹線以外にも愛教大線もありますのでぜひ皆さん御利用を継続していただければと思います。

【会長】

星ヶ丘豊田線の利用状況についてわかる範囲で結構ですので教えてください。

【石屋委員代理】

令和7バス年度ですが、前年度から利用者が増加しております。輸送量についても前年から増加しており指標となる15輸送量を切ると補助対象外になる中で令和6バス年度では16.9である中、令和7バス年度では22.7という数字まで回復しております。

【会長】

ありがとうございました。赤池とイオン三好を結ぶ名鉄バスの路線も補助対象になっており、昨年度までは状況が厳しい状況でしたが少し好転して安心できる状況になっているという状況でございます。

みよし市の2幹線についても輸送量としては問題ないという認識でよろしいでしょうか。

【事務局】

問題ありません。

【会長】

そのほかいかがでしょうか。

公共交通利用者全体は苦戦しており、先ほど5ページの中部様式（第三者評価委員会資料）で説明がありましたが、公共交通年間利用者数はまだ未達成でございます。これはここに限った話ではなく、全国的に鉄道の利用者、路線バスの利用者が頭打ちになっています。コロナ禍以降回復しない状況が続いておりますのである程度やむを得ないとは思いつつも、さらに増やしていく方策を考えなければならないと思っております。一方で、さんさんバスの利用者は目標を達成しております。これは様々なところで地域内交通の利用が増えてきている状況に則っている形ではありますが、さんさんバスにおいてははかばか増えている状況でこれは皆様の御協力のおかげと思っておりますが、引き続き利用促進を図っていく方針でございます。

よろしいでしょうか。

特に御異論無いようですが、御承認いただくということでよろしいでしょうか。

（異議なしの声）

【会長】

ありがとうございました。それでは御承認いただきましたので、事務局は国への提出を進めてください。

続きまして、協議事項(2)「令和8(2026)年度みよし市地域公共交通会議歳入歳出予算(案)について」事務局より説明をお願いします。

【企画政策課副主幹】

協議事項(2)「令和8(2026)年度みよし市地域公共交通会議歳入歳出予算(案)について」御説明いたします。

総額は歳入歳出それぞれ33,496,540円となります。

歳入の内容は、振込手数料として負担金に1,540円、補助金で地域幹線系統確保維持費国庫補助金が21,867,000円、地域内フィーダー系統補助金が4,128,000円を計上します。

歳出の内容は、事業費として地域公共交通確保維持事業の地域幹線系統に21,867,000円、フィーダー系統に4,128,000円、交通事業者及び市に振り込む手数料として事務費1,540円を計上します。

説明は以上となります。

【会長】

ありがとうございました。本件について御質問御意見あるいは補足等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

補足ですが、お示しの金額でバスが運行しているわけではなく、これ以外に運賃収入、市が単独で補助する額もあり、本件はあくまで国からこれだけの金額が事業者に入るため、市が負担する金額はこの分下がるという認識になります。先ほど説明がありました、輸送量の話で15輸送量を下回ると補助金対象外になるという話でしたので、対象外になると地域幹線系統確保維持費国庫補助金の21,867,000円が減ってしまう可能性があるということになります。

よろしいでしょうか

特に御異論無いようですのでこの予算案について御承認いただくということでよろしいでしょうか。

(異議なしの声)

【会長】

ありがとうございました。それでは御承認とさせていただきます。

つづきまして、協議事項(3)「デマンド型交通の実証実験について」事務局より説明をお願いします。

【企画政策課副主幹】

協議事項(3)「デマンド型交通の実証実験について」説明します。

本事業については第1回において、あざぶの丘地域に対するアンケートの実施について、第2回会議ではアンケート結果をもって事業の実施についての方角性について説明させていただきました。本会議で実証実験を実施するにあたり、事業概要案について御意見をいただければと思います。それでは、資料にそって説明します。

1 事業名はデマンド型交通実証実験事業としております。

2 本事業の目的は公共交通の不便な地域における移動手段の確保と地域交通網の補完を図り、本市のデマンド型の交通の有効性を検証することを目的とします。

3 事業内容は乗合いのデマンド型タクシーを利用し、公共交通の不便な地域の決められた停留所から利用ニーズの高い目的地までを定額で乗降可能な移動サービスを実施します。本実証実験では該当地域をあざぶの丘地域及び緑6丁目地域とし、利用ニーズの高い目的地を三好ヶ丘駅としています。

デマンド型交通の実証実験をあざぶの丘や三好ヶ丘緑6丁目地区などで実施する理由につきましては、あざぶの丘についてはすでに開発が完了し、219戸が居住しており、隣接地である三好ヶ丘緑6丁目につきましても令和5年度に宅地造成が完了し195戸住宅開発が進んでおります。しかしながらあざぶの丘地域につきましてはさんさんバスの乗り入れがされておらず、第2回の会議でお示したアンケート結果により生産年齢人口の割合の多さとそれに伴い想定される利用目的に対して地域住民のニーズが充足されていないことから対応の必要があるものと考えています。また、本市の主要な玄関口の一つである名鉄三好ヶ丘駅からの適度な距離やあざぶの丘地域から三好ヶ丘緑6丁目といった開発の広がりが進行する住宅エリアであるといった環境は、デマンド型交通の実証をスタートする場所として適地だと判断しました。そのため、こうした交通が不便な地区への対策としてのデマンド型交通の有効性について効果検証を行うため実証実験を行うとさせていただきます。

4 実施期間は令和8年の4月から6か月間を予定しています。

5 利用可能時間は、前回のアンケート結果からの利用ニーズに合わせた時間である午前6時から午前9時まで及び午後5時から午後8時までの祝日を含む平日とします。

6 対象者は特に指定はありませんが、事前に電話またはアプリで予約が必要になります。

7 運行方式は資料12のの対象区域図のように区域内に複数の停留所を設置し、利用者の予約に応じて車両が乗合で停留所を巡回しながら、三好ヶ丘駅との間を運行します。

8 利用者負担額は1人1乗車100円

9 利用方法について、事業の利用者が電話またはアプリで予約をします。その際は一般タクシー同様に氏名や利用日など必要情報をオペレーターに伝えます。オペレーターは予約状況に応じて、効率的な運行を行うために予約状況を基に乗合の調整を行い、最適なルートを検討します。

利用者は予約した乗降場から目的地までの移動サービスを受け、負担額を支払います。そして、実証実験の結果に必要なアンケートに御協力いただきます。

10 効果検証としまして、利用者数の確認、そして利用者にアンケートに御協力いただき、その中で利用実態や利用意向などの内容を調査いたします。

11 周知方法としましては、市のホームページや広報みよし、報道提供などを考えており、特に対象地域の人にはしっかりと周知できるよう努めていきます。

12は対象区域図を示しています。

13は実施スケジュール案を記載しました。本会議で委員の皆様にお示ししまして、この後、道路運送法の手続きに向けて関係者に相談・調整をさせていただきます。

4月に各事業者を決定し、先ほどお示しした期間である4月からの6か月間で実施の調整を行っていきます。合わせてアンケートによる集約・分析も実施いたします。

14 実証実験実施後については、アンケート結果などを基に市民ニーズ、既存公共交通機関への影響、そして本市のデマンド型交通の有効性などについて分析を行い、それらの結果を踏まえたうえで本格導入について検討していく予定であります。

以上で説明を終わります。

【会長】

ありがとうございます。

本件は道路運送法の何条で運行される予定でしょうか。

【企画政策課副主幹】

21条で運行予定です。

【会長】

それでは本件について御意見御質問があればお願いいたします。

【新谷委員】

まず、今までのさんさんバスと違って全く新しい提案だと私は感じました。

最初の協議事項で評価をさせていただいて、今後の課題としては市民に対して「自分たちのバス」というマイバス意識の醸成を求めていくときに、新しい提案が出てくるのはありがたいことではあるのですが、それなりに混乱をしますと思いますので、もう少し丁寧な説明をしていただきたかったです。

また、私がこの資料をいただいたのが昨日だったので、考える時間もなくてスタートを切っていると思いますという意見を出せるほど理解が出来ておりません。

背景については先ほど、さんさんバスの乗り入れがない等いろいろと御説明いただいたことで、どのような背景でこの場所が選ばれたんだということは少しわかったのですが、新しい提案であれば、この事業提案の背景であるとか、それからその課題であるとかを整理していただいて、検討のプロセスみたいなものもわかるようにしていただけると、今の説明を伺いながらそれを確認できて、検討に入れるということをおもいました。

それからすでにしっかりスケジュールが組まれています、10番目の効果の検証があるのですが、ここで提案されているアンケート内容で、最初の目的に合ったみよし市でのデマンド型交通の有効性を検証するという情報が本当にまとまるのかということが不明瞭なので、もう少し御説明いただきたいなと思います。

それからデマンド型交通とありますが、初めて聞くような言葉なので、デマンド型交通とはどういうものか、まわりの人に話をしていく際、わかりやすく説明できる自信がありませんのでもう少し丁寧に説明していただきたいです。

【会長】

ありがとうございます。

本当におっしゃられる通りだと改めて感じました。

こちらの不手際もあったということですが、まず資料がそもそも送られるのが遅かったんで、十分内容が検討できなかった。できるだけ早く資料が届くように事務局、努力いただければと思っております。

それから2点目、そもそもこの提案の背景がよくわからないということだったと思います。

もう少し丁寧に、なぜこのような地区でこのようなものの導入が必要だったのか或いは検証が必要だったのかというストーリーが全く見えないということだったと思います。

その辺りの説明を今一度お願いしたいと思います。

それから、これは実証実験ですから何かを実証していきます。

では何を実証するのかというと、みよし市におけるデマンド型交通の有効性を実証するということですが、その有効性とは何であるかということ。

その有効性を(1)(2)でどのように図るつもりかというのが3点目だったと思います。

そして、そもそもデマンド交通とは何かということであり、我々の中で当たり前になっていて、ついつい忘れてしまうのですが、どの公共交通会議でも言われることです。改めてその辺りの説明をお願いしたいと思います。

【企画政策課主幹】

御意見ありがとうございます。

まず1点目資料等の配布が遅れてしまったということはまずもってお詫びをさせていただきます。申し訳ございませんでした。

今後こういった新しい事業を進める際にはやはり十分時間を設けた形で協議等を進めていきたいと考えております。

まずデマンド型交通というものにつきましては、例えばアプリや電話等で予約ができ、その予約の状況に応じて能動的に運転できるシステムになっております。複数の利用者が乗り合いで効率的にそれぞれの目的地に移動できるような最適なルートを設定することができるなど、非常に効果が高いものであるものと考えております。

またバスの定期運行と比較しまして、空席運行の抑制や運行コストの効率化も図られるものではないかと評価をしております。

アンケート結果をどのように今後につなげていくかということにつきましては、この地域での利用状況等を専門のコンサルタントに調査業務を委託し、専門的な知見から、アドバイス・助言等をいただき、実証実験をやった結果が、みよし市のデマンド型交通の有効性についてどういったものになるのかといったところを十分検討させていただきたいと考えております。

背景については、先ほどの説明の中でもありましたが、あざぶの丘というところは、新たに住宅が開発されたところでございます。

またあわせてその隣接地につきましても、住宅開発が進んでいる状況で一段と開発が進んでいる地域でございます。

そういった中でさんさんバスの乗り入れがされていないということやアン

ケート結果から、生産年齢人口の割合が多い、すなわち通勤通学の利用が多い中で、さんさんバスの利用が進んでいないという状況がありましたので、何らかの対応が必要ではないかと考えたものでございます。

そういった中で、本市の主要な玄関口である三好丘駅からの距離等から、この地域がデマンド型交通の実証のスタートとして適切ではないかと判断をさせていただきました。

【会長】

今のお話であれば新たに住宅が開発されてきている。しかしながら、乗り入れがないというのはこの地区だけでしょうかということに対しての市回答はありますか。

つまり、そういった問題があるところをピックアップして、その中でこの場所を選定しましたという説明があったほうがわかりやすいのではないかと思います。

例えば愛知大学の跡地も住宅開発が進んでおりますが、さんさんバス乗り入れがありません。同じ状況のように感じるのですが、いかがでしょうか。

それから有効性の検証ですが、専門事業者さんをお願いする分析をお願いすることは決して間違っておりません。専門的な知識を基に、さまざまな分析手法を教えていただきながら実施していくことは大事ですが、とはいえ一方で発注者としては何をどういうふうに検証して欲しいかを明確にしておく必要があると思います。

全て受注者に丸投げというわけにいかないので、市としてこの施策の有効性をどう考えるかというのは、明確化しておく必要があると思います。

その上で専門コンサルタントを使うということがいいのではないかなと思っております。

それから、デマンド型交通がある自治体では、リクエスト型交通と呼んでおります。

私はデマンドの方が馴染みがあるのでリクエストと聞くと、かえって違和感があったのですが、一般の方からするとリクエストの方がわかりやすいということでその自治体はリクエスト型交通としておりました。

デマンド型交通のデマンドというのは需要という意味で本当はDemand-responsive transportといいまして、需要に応じて走らせる交通でその英語をそのままカタカナ言葉にしているという状況です。

一応お伝えすると実は先ほど申しました21条というものは特例でこういった実証実験ができ、本来は会議で協議をかける必要はなく、事務局で勝手に走らせることができるという枠組みになっております。

ただそれは様々なところに影響があるので、会議にかけさせていただいております。

事務局何かございますか。

【事務局】

特にありません。

【会長】

貴重な御意見いただきましてありがとうございます。

特に、なぜここのかということはいさしと組み立て直して説明した方が良くと思いますので今一度検討してください。

その他、皆様方がいかがでしょうか。

【小林委員】

バス協会の小林でございます。

スケジュールについて確認ですが、法律の手続きをやられてから事業者を決定されるような順序になっておりますが、申請自体は事業者が申請するとおも

われるので、事業者の決定が先になるかと思えます。

もう1点は4月から実施されるのに、広報は4月からということでもっと周知されるという話はありませんでしたが遅いのではないかなと思えました。この2点についてお伺いしたいと思います。

【原田委員代理】

道路運送法の手続きという点に関しては法第21条という、いわゆるタクシー事業者や貸し切りバスの事業者がこういった実証実験を臨時的に行う際に認めている許可でございます。我々の方で定めておろす申請をいただいてから許可をお出しするまでの期間は2ヶ月と言っており、そういったスケジューリングでお出しいただくことになります。また小林委員のおっしゃるように、申請者自体はその事業者、運航事業者の方になりますので、手続き前には事業者決定をいただいた上で、申請いただくような流れになると思えます。

【企画政策課主幹】

ありがとうございます。

実際にはすでに進めているところでございまして、この事業者決定の意味は正式な決定は4月というようなところで記載をさせていただきました。

また、広報・ホームページ、こちらは4月からとなっておりますが、これについても、3月議会で予算の承認がいただけましたら、該当地域へのポスティングなど、広く周知を進めて参りたいと考えております。

【会長】

みよし市の委託の方法がどのようになっているかわかりませんが、支局に届け出る前には事業者は決定しているということですね。そして広報については議会の方で承認が得られた後に広報をしていく。

それにしてもかなり期間が短いですが、そういった流れだということでしょうか。広報についてはできるだけ早く行ってください。

発注等の方法に関しては議会あるいは市民から指摘があれば都度、対応頂ければと思えます。

その他いかがでしょうか。

【原田委員代理】

愛知運輸支局の小田と申します。

少し補足をさせていただきます。現在みよし市ではおでかけタクシー運行事業を実施しており、タクシーを利用した際には、高齢者の方とか障害者の方に対して1回300円で乗れる事業というがあり混同しやすいですが、今回のデマンド型交通は停留所が複数あって乗り合っていく、いわゆるそのタクシー的な乗り方ではなくて、自分以外の方も乗るところは大きな違いがあるということをお補足させていただきます。

またスケジュールについて資料の4番の実施期間で、4月から6ヶ月間、9月末までかと思えますが、1回は終了するかという確認と、周知の際に利用者に対し期間限定だということを挙げてほしいかと思えました。

またあざぶの丘地区に乗継タクシーの停留所がありますが実験期間中も停留所は残されるのか確認をお願いいたします。

【企画政策課主幹】

まず1点目でございます。

今回実証事業の実施期間を令和8年4月から6ヶ月間とした理由でございますが、年度当初からの状況の変化をとらえつつ、生活の行動や利用状況に大きな影響を与える要素を一通り踏まえた上で、実務上の政策判断に活用できる時期に結果を取りまとめるためとしております。

具体的に申し上げますと、梅雨時期を含めることで、天候要因による変動を

把握でき、合わせて夏休みを含めることで、学校休業期における利用動向の変化も確認したいと考えております。

6ヶ月の調査結果を基礎資料としまして整理をし、来年度予算の検討に間に合う時期に分析評価を行うことで、本格運行の判断や事業の見直しに確実につなげていくことを目的としております。

また2点目の乗り継ぎタクシーにつきましては、今後も継続して運行を進めていく考えでございます。

【会長】

その他いかがでしょうか。

【宇野委員】

東海学園大学の宇野と申します。

乗り合いとなっておりますが、全く知らない人と一緒になるのが嫌だと思いう人もいるかと思うのですが、そういう際は、そのことをお伝えしたら、1人でものることができるのでしょうか。

【企画政策課主幹】

今回乗り合いにしたといったところは、乗り合いにすることによって、効率的に目的地まで移動していただくといったところが主になって経費の削減等を勘案してのやり方でございますので、基本的には乗り合いという形で運行をして参りたいと考えております。

【会長】

車両はどんな車両を使用しますか。

【企画政策課主幹】

ワンボックスカーを予定しております。

【会長】

10人乗りのワンボックスですね。少し離れたところに乗れたりしますので、その点は大丈夫かと思えます。

何台で運行する予定ですか。

【企画政策課主幹】

2台の運行を予定しております。

【会長】

有効性の点では、1人1回乗車するのにいくら税金を投じているか、1人1回当たりの運行経費の補助額について算出してもらうこととなりますが、先ほどデマンドにすると費用も効率的になると言われておりましたが、ほとんどの自治体で効率的になっておりません。そういった点も明確になるかと思えます。

本件について私は大きな方向転換になると思っており、通勤通学を行政が税金で運ぶという交通体系の導入になります。

一般的な通勤は、社会的コストとして、通勤費用等で会社が負担しておりますが、それに対して行政が補助する、税金を投入するということで非常に大きな方向転換だと思っております。

これは今の都市間競争の中でこういう戦略はあっていいと思えます。みよし市に住めば安いお金で通勤が可能だという戦略になると思えます。ただし、これは既存の公共交通の利用者を奪うことにもなりかねませんので、その辺りの兼ね合いも非常に重要になってきます。

そういう意味でデマンド型交通は一般的にピーク時間を外したところで運

行されるということが多いと思っておりますが、あえてこのピーク時間に実施するというのはすごく新しい試みだと思っております。

ただ今後何が起きるかという、他の自治体でもよくありますが、地域に住んでいる方々から、特にさんさんバスの路線周辺に住んでいる方々から、「うちから、さんさんバスの路線をなくしてほしい」というご要望が出てきます。

そうすると100円でダイレクトに駅へ行ける交通手段が手に入ります。

こういった声が出てくることも十分想定されますので、通勤通学を運ぶ、それも少量輸送で運ぶというチャレンジングな試みをやっているだけでありますが、十分念頭に置いていただくといいかなと思っております。

その他いかがでしょうか。

【鈴木委員】

いきいきクラブの鈴木でございます。

費用の件について、乗車料1人100円となっておりますが、65歳以上の方は免除されるのでしょうか。

【企画政策課主幹】

今回の実証事業につきまして、65歳以上の方を実質無料といったところは考えておりません。

【鈴木委員】

本格的に稼動となった場合も同様でしょうか。

【企画政策課主幹】

本格運行時につきましては、本格運行するかどうか踏まえ、また別途検討をして参ります。

【会長】

それは高齢者の方々を対象に何らかの優遇措置があってもいいのではないかと御意見だと思います。そういった優遇も考えてもらう必要があるかなと思います。

ただ今回はピーク時間での駅への移動が対象なので主に生産年齢人口による働く方、或いは学校に行く方が対象になりうると思いますので、そういう意味では、今回はひとまずは高齢者の優遇というのは考えていないということだそうです。

その他いかがでしょうか。

交通事業者さんいかがですか。

【小島委員代理】

タクシー協会の名鉄東部交通から参りました板倉と申します。

タクシー事業者として少し心配しているのですが、先ほどの話の中で、みよし地区の我々の営業実績が、コロナ禍の2022年と現在の2025年の同じ10月と比較してみたところ、みよし地区に限っては、ほとんど営業回数や輸送人員はほとんど変わらないような状況でした。

反対に我々の東部交通は豊田地区も担当しておりますので、そこを含めて考えますと、全体でいうと10%近く増加しているという現状がございます。

なぜみよし地区だけこれだけ増加していないのかということを考えてところ、みよし地区はさんさんバスをはじめ、それに付随した乗継タクシーなど非常に利便性の高い移動手段があるということがいえるかと思えます。

また今回は、あざぶの丘地区において乗り継ぎタクシーだけでなくデマンド型交通という新しい試みを始めるということだと思います。

事業者として、どのようなお客さんの動きがあるとか、そういうところは少し心配なところがあります。また現在実施しているおでかけタクシーについて

も仕方ないとは思いますが、我々名鉄東部交通は愛知つばめ交通さんの営業回数
の5%ぐらいしかありません。

それは愛知つばめ交通さんが地元に着している事業者さんということで、
仕方ない面もあると思いますが、おでかけタクシーが始まる前に名鉄東部交通
を御利用していただいていたお客様が、おでかけタクシー始まってから一切御
利用がなくなってしまったという状況がありました。

そうすると、我々としても仕事がどんどん減ってってしまうような心配も
ありますので、今後その辺りも考えていただければと思います。

【会長】

その辺り事務局いかがでしょうか。

どのように認識されていて、また対応等もしございましたらお願いいたしま
す。

【企画政策課主幹】

今回の実証実験を通じまして、利用者数や乗降場所、時間体、そしてアンケ
ー調査結果等に基づきまして、市民のニーズや既存公共交通への影響、そう
いったところも分析評価を行いまして、検討して参りたいと考えております。

【会長】

おでかけタクシーをきっかけに利用がかなり偏っている状況になりつつあ
るということですが、いかがでしょうか。

おでかけタクシーの導入の結果、今まで名鉄東部交通さんを使われていたお
客さんが愛知つばめ交通さんの方に移行してしまっているということをお報
告いただいております。つまり自由競争ではない状態を作ってしまった、行政
の介入によって自由競争ではない社会を作ってしまったとも読めるのですが、
その辺りいかがでしょうか。

【企画政策課主幹】

おでかけタクシーにつきましては、愛知つばめ交通さんと名鉄東部交通さん
と両方の事業者をお願いをしております。現状、以前の会議でも御報告いた
しました通りつばめタクシーさんの方が利用が多いという状況ではありますが
これについてはおそらく事業所が市内にあるということも1つの要因なの
かとは思いますが、市として両者を別段差別化しているといったところはない
と思います。

【会長】

おでかけタクシーの予約をする際には自由競争になっていて利用者の自由
意思に応じて予約がされているということですね。

ですから行政が何らかの介入したことによってそのような歪んだ構造に
なっているというわけではない。

【企画政策課主幹】

あくまで市としては愛知つばめ交通さんと名鉄東部交通さんの利用者が両
方の事業者様におでかけタクシーの運行をお願いしている状況です。

【会長】

おでかけタクシーが原因というわけではないというのが事務局からの見解
でございますが、よろしいですか。

ただそういう状況が生まれつつあるというのはしっかり念頭に置いていた
だけだと思います。

上原さんいかがでしょうか。

【上原委員】

名鉄バスの上原でございます。

今回の対象エリアについては路線がありませんので特に影響はないかなと思っております。ただ、今後エリア拡大していくとなると、路線バスのエリアについては何らかの制限とかルールはかけていただきたいと思っております。

内容につきましても会長とほとんど同じですが、やはり通勤通学時間でのデマンドというのは私もあまり事例を聞いたことがありません。ただ学生も、通勤の方も皆さん駅を目指していかれると思うので、様々な要素が出てくるのかなと思います。需要が掘り起こされて、たくさん出てくれば小田専門監もおっしゃっていましたが、ループバスの延伸も考えられるでしょうし、小規模輸送であればデマンドでいいのかもしれない。利用者は電車の時間に合わせていくと思いますが利用実態調査、いろんな課題を見つつ検討していけばいいのかなと思います。

【会長】

今回の実証をやることによって需要構造が見えてきますので、その見えてきた暁には、必ずしもこのオンデマンドにこだわらずに集まるのであれば集めて運ぶような手段というのでも御検討をいただくと良いと思います。ぜひこだわらずに、需要に応じた乗り物が用意できるような、そういう姿勢で臨んでもらえるといいですね。

ループバスということですが山口さんいかがですか。

【山口委員】

ループバスは現状御承知の通り、非常に厳しい状況でございますので、今のところ延伸という考えはありませんがこの実証実験でニーズが非常に高いということであれば検討はしていってもいいのかなと少し思っております。

【会長】

今回のこの実証で特に影響はないということでしょうか。

ありがとうございます。

その他よろしいでしょうか。

【原田委員代理】

中部運輸局愛知支局の小田です。

最初の評価の時間の際に公共交通の利用者さんの目標のところが最大10%台ということで、その点を今後どうしていくかというところがあります。おっしゃるように現状の公共交通への影響等は、慎重に進めていただきたいという前提にはなりますが、おそらくあざぶの丘地区で通勤通学をしている方の多くが、車を使って移動されている可能性が高いのかと思っております。

その方々が鉄道を使って通勤できるような手段になるというところが、いわゆる自家用車からの転換が行われて公共交通の利用者が増えるかという点をあわせてこの実験の結果の考察でも見ていきたいと思えます。地域公共交通計画としても市の計画を立てられている中で、その辺りの目標や取り組みへの影響もあわせてこの実験で加味していただければと思いました。

【会長】

ありがとうございます。

そういう意味では先ほどチャレンジングとは言いましたが、ファーストマイルの交通手段の提供というものの影響が、全体として見えてくるかと思えます。

今までは駅まで行くのが不便だから、どうしても車で通っていた。ところが駅まで便利になったら公共交通に転換できる。或いは、今までは子どもを駅まで送っていたけど、送らなくて済むという可能性も十分出てきます。

それは非常に良い取り組みだと思っておりますのでそういう効果を検証していただきながら、財政支出に対して有効かどうかという判断は必要だと思います。また他の地区からも声が上がってきたときにどこまでやれるかという判断も必要だと思いますが、そういう意味で本当に面白い取り組みですので、効果検証実態をしっかりとらえていただければと思っております。

その他いかがでしょうか。

【石屋委員代理】

愛知県の交通対策課の松岡です。

今回の実証実験で何か目標値とか基準値のような設定はあるのでしょうか。

1日何人や乗り合い率何%にするとか何か、基準とか目安にされてるものがあれば、教えてください。

【企画政策課主幹】

そういった目標値といったところは持ち合わせてはおりませんが、実証実験を通じて、どれぐらいの利用者数が適正かどうかといったところを費用対効果の部分についても見えてくるかと思っておりますので、実証実験を通じて検証して参りたいと考えております。

【会長】

本件は特に承認が必要ではありませんので意見だけいただいたということになりますが、懸念も含めて、たくさん御意見いただきましたのでできる範囲で検討、対応いただきながら、期待される部分も大きいので、期待されるような効果が生まれるように、またその効果が見えるように、検証いただければと思っております。

続いて協議事項(4)「乗継タクシー乗降場の新設について(トヨタスポーツセンター)」事務局より説明をお願いします。

【企画政策課副主幹】

協議事項4「乗継タクシー乗降場設置について」御説明いたします。

こちらは、「三好ヶ丘駅」から「トヨタスポーツセンター」間の乗継タクシー運行区間の新設についてになります。

トヨタスポーツセンターは今後のリニューアルにより、これまで以上に多くに市民が見込まれる中、現在当該施設への直接アクセスする公共交通機関がないため、新たに整備することが目的です。

運行方式などは本市の他の乗継タクシーと同様の内容になります。

下の右側のスケジュールについて、本日会議で委員の皆様にお示した後、4月1日から運行開始できるよう調整を進めていく予定となります。

裏面が設置予定箇所の範囲を示した資料になります。

その次のページが営業区域図になります。こちらは乗継タクシーを運行するにあたり、これまでの乗継タクシーの運行範囲に入っていなかった地域であったため、新たにこの地域で開始するために営業区域の追加必要があります。乗継タクシーの設置に伴う営業区域の追加を本協議事項に合わせてご協議いただきたいと思っております。

説明は以上です。

【会長】

ただいまの説明について、御意見・御質問等ありましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

市民を初めその他の方々でも三好ヶ丘駅から、豊田スポーツセンターまでこの乗り継ぎタクシーで利用移動ができるようになるということですね。

小田さん手続き上なにか問題はないですか。乗継タクシーは区域運行になっ

ているのでしょうか。

【原田委員代理】

区域図見ていただけると、現状は乗り合い事業と整理をさせていただいております。乗り合いの中の区域運行という区域を設定いただいて、その中で乗り合いの運送ができるという許可を取っていただいている状況です。図の緑色の部分が現状の乗り合いができる区域に設定いただいており、青線を乗継タクシーが走っている状況です。これに今回の赤色の部分を追加して三好丘駅からの運行を可能にする取り扱いかと思えます。

なお、現状この豊田スポーツセンター自体は区域の中ではないですが、営業区域内という考え方では発地もしくは着地どちらかが区域内であればというような整理をしております。

また、この図の通りですが三好丘駅と豊田スポーツセンターの2点間の運行になるかと思えますがどちらから乗ってどちらに降りるというような形態であれば、手続き上は区域に設定いただければ基本的に問題ありません。

【会長】

元々三好丘駅周辺は区域に入ってなかったのですね。

豊田市乗り入れますが豊田市の許可は、承認は必要ないということでしょうか。

【原田委員代理】

はい。

【会長】

その他皆様いかがでしょうか。

それでは今回、三好丘駅周辺の周辺を乗り継ぎタクシーの運行区域として加えると同時に豊田スポーツセンターを1点乗り継ぎとして運行区域として加えるということで、御異論ないようでございますが御承認いただけるということでよろしいでしょうか。

(異議なしの声)

【会長】

ありがとうございました。

では御承認いただいたとさせていただきます。

では報告事項に移ります。

公共交通利用促進イベントの実施、さんさんバスの実施費の実施について続けてご説明をお願いいたします。

【企画政策課副主幹】

報告事項1(資料5) 公共交通利用促進イベントの実施報告について

こちらは、令和7年度に実施したもしくはこれから実施する公共交通利用促進イベントについて報告します。資料5をご確認ください。

まず、実施したイベントの報告を2件ご説明します。

①「産業フェスタみよし2025へのブース出展」

令和7年11月2日、さんさんの郷で開催される産業フェスタにおいてブースを出展し、ワークショップとして、子どもたちを対象に塗り絵やペーパークラフトなどを実施いたしました。

また、今年度からは産業フェスタ会場に実際の車両を展示し、他のブースと連携したスタンプラリーも実施いたしました。あわせて、乗り物カードなどを配布するなど、啓発活動にも取り組みました。

②「バスフェスティバル」

令和8年1月25日に尾三地区自治体（豊明市、日進市、長久手市、東郷町）と調整しながら、各自治体の運行事業者さんをはじめ、名古屋鉄道の方、愛知高速交通の方など多く、ご協力いただきましてイオン三好で実施したイベントになります。尾三地区のコミュニティバスを全て並べて展示するほか、写真撮影や制服体験を実施し、マイバス意識の醸成を図りました。またワークショップなどを行い、公共交通への関心を高める大きなイベントとなりました。

続きまして、実施予定の2件についてご説明します。

①「乗り方教室の実施」

令和8年2月9日及び10日の2日間に分けて、中部小学校の2年生を対象に市役所の駐車場でさんさんバスの役割や車両装備の説明を聞き、乗車体験などをしてもらうことによって、自分たちの生活を支える公共交通の役割を気づく機会とし、公共交通がより身近に感じてもらうことを目的で実施します。これから実施する予定のため、参考として昨年度の実施状況の写真を掲載しております。

②「さんさんバスの日」利用促進イベント

みよし市では令和4年度から例年3月の第三日曜日をさんさんバスの日と制定しています。さんさんバスの日に合わせて例年、イベントを実施しており、今年度も実施を予定しています。次の報告事項で「さんさんバスの日」の実施概要について説明しますので、ここでは割愛させていただきます。

以上、公共交通利用促進イベントの実施報告になります。

報告事項2（資料6） 「さんさんバスの日」イベント 実施概要案について

「さんさんバスの日」イベントの事業概要案についてご報告します。

1 本イベントの目的は、「さんさんバスの日」と制定した3月の第3日曜日にイベントを実施することで、さんさんバスの認知度向上を図ること。そして、イベント当日にさんさんバス利用者を無料にする日にする事で、今まで利用したことない人の利用機会を創出し、利用者の増加を図ること。などとしています。

2 実施日は令和8年3月15日（日）午前10時から午後3時まで

3 実施場所はイオン三好を予定しています。

4 連携期間としまして、主催はみよし市、協力としてイオンみよしショッピングセンター、運行事業者である愛知つばめ交通株式会社、株式会社名古屋グランパスエイト、トヨタヴェルブリッツを予定しています。

5 実施内容は、車両展示、ワークショップとして缶バッジ作りや塗り絵、抽選会も行い、これまでは協力団体とのコラボした景品などは、とても好評でしたので、今年度も同様に考えております。また、こちら昨年引き続き、イベント日当日は全てのさんさんバス利用者が無料で乗車可能とすることを予定しています。

6 周知方法は市のホームページや広報、SNSなどを予定しています。

以上で報告を終わります。

【会長】

利用促進イベントを実施したもの、そして今後のもの、そして特にさんさんバスの日のイベントということで詳細の説明をいただきました。

この件に関しましてご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。

いかがでしょうか。

バスフェスティバル、これで何年目ですか。

【企画政策課主幹】

3年目です。

【会長】

大分定着してきたと思いますがこの間、1月25日ということで、すごく寒い中で、皆さん一生懸命やっていたいておりました。

この各自治体の担当の方々のみならず、バス担当以外の方にもお手伝いいただいたんですね。

本当に皆さんの御努力でこうした素晴らしいイベントが行われているというのは実感しましたし、お子さんたちがものすごく喜ばれておりました、やはりこういうこどもたちに喜んでもらえる何より大事だなと思いつながら私も参加させてもらった次第でございます。

ただ一方で、実際のさんさんバスの御利用、さんさんバスだけではなく、各自治体のコミュニティバスの御利用は御高齢の方が多いのですが御高齢の方々の参加があんまり目立たなかったなと思うので、やはり御高齢の方々にも参加いただけるようなそんな方策を考えてもらおうと今後よろしいかという気がしております。

それからさんさんバスの日は3月16日となります。

以前は市の高齢者の方々の何かイベントと重なったりということもあつたりして、参加できなかったということもありましたが、今回はそういうことないということでもよろしいですか。

地域の方々、こういう催しがありますので、お知らせいただいて、時間がございましたら御参加いただければと思っております。

どうぞよろしく申し上げます。

では、4番その他でございます。

情報提供についてということでございますが事務局から何かございますか。

【企画政策課主幹】

事務局の方からは特段ございません。

【会長】

皆様方の方から何かございますか。

よろしいでしょうか。

予定の11時となりましたので今回はここまでとさせていただきます。皆様方の御協力に感謝申し上げます。

では進行を事務局にお返しいたします。

【企画政策課主幹】

長時間にわたり様々な視点から貴重な御意見をいただきましてありがとうございます。

今回は今年度最後の会議となる予定ですが、次年度以降も皆様の御協力をいただきながら公共交通を推進していきたいと考えておりますのでよろしくお願ひいたします。

なお次回の会議の開催日時につきましては、改めてご連絡をさせていただきます。

御案内につきましては後日送付させていただきますので、御確認いただきますようお願いいたします。

それでは以上をもちまして、令和7年度第3回みよし市地域公共交通会議を終了いたします。

本日は誠にありがとうございました。

—閉会—