

令和6年度第1回小牧市地域公共交通会議会議録

1 開催日時 令和6年4月24日（水）午後2時00分から

2 開催場所 小牧市役所本庁舎6階601会議室

3 出席者

(1) 小牧市地域公共交通会議委員

名古屋鉄道(株) 地域活性化推進本部 地域連携部長

高井 勇 輔
(夫馬康昌 代理)

名鉄バス(株) 運輸本部 首席交通企画官

大野 淳
(平塚康男 代理)

あおい交通(株) 代表取締役

松浦 秀 則

尾張小牧タクシー(株) 取締役

江川 修

公益社団法人愛知県バス協会 専務理事

小林 裕 之

愛知県タクシー協会 副会長

安藤 和 人

愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事

高木 数 馬

公共交通利用促進協議会 会長

安藤 和 憲

小牧市区長会 連合会長

富田 賢 史

小牧市老人クラブ連合会 副会長

林 隆 治

小牧市女性の会 会計

林 順 子

中部大学工学部都市建設工学科 教授

磯部 友 彦

中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官

宮川 高 彰

愛知県都市・交通局 交通対策課 担当課長

石屋 義 道
(吉野敬太 代理)

愛知県 尾張建設事務所 維持管理課長

加藤 純 丈

愛知県小牧警察署 交通課長

掛布 佳 男
(細羽俊輔 代理)

小牧市公共交通功労者

小柳 松 夫

犬山市 市民部 防災交通課長

伊藤 修
(吉野 勲 代理)

豊山町 産業建設部 まちづくり推進課長

森川 泰 成

小牧市 福祉部長

伊藤 俊 幸

小牧市 建設部長

前田 多賀彦
(堀場 武 代理)

小牧市 都市政策部長

鵜飼 達 市

(2) 事務局

小牧市	都市政策部	次長	舟 橋 朋 昭
小牧市	都市政策部	都市整備課長	川 島 充 裕
小牧市	都市政策部	都市整備課交通政策係長	服 部 達 也
小牧市	都市政策部	都市整備課交通政策係主査	高 柳 紀公子
小牧市	都市政策部	都市整備課交通政策係主事	宮 田 一 朗
小牧市	都市政策部	都市整備課交通政策係主事	太 田 敬 之

(3) 傍聴者

1 名

4 欠席者

0 名

5 議題

- (1) 小牧市地域公共交通計画策定について
- (2) こまき巡回バス「こまくる」の課題等について

6 報告

- (1) こまき巡回バス「こまくる」の利用状況について
- (2) 自動運転実証調査事業について

7 会議資料

資料 1	小牧市の地域公共交通が目指す姿（基本方針）と目標
資料 2	令和 8 年度こまき巡回バス再編に係る課題整理について
資料 3	公共交通地域懇談会の概要
報告資料 1	こまき巡回バス「こまくる」の利用状況について
報告資料 2	自動運転実証調査事業について
参考資料 1	小牧市地域公共交通会議委員名簿
参考資料 2	小牧市地域公共交通会議設置要綱

8 議事内容

【事務局】（川島課長）

大変お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまより、令和 6 年度第 1 回小牧市地域公共交通会議を開催いたします。

本日は、お忙しい中、本会議にご出席を賜り誠にありがとうございます。私は、本会議の進行役を務めさせていただきます小牧市都市整備課長の川島です。

それではまず、本日の会議資料の確認をさせていただきます。会議資料につきましては、今回からデータにて事前に送付させて頂いておりますが、本日の次第、次に資料 1 として「小牧市の地域公共交通が目指す姿（基本方針）と目標」、資料 2 として「令和 8 年度こまき巡回バス再編に係る課題整理について」、資料 3 として「公共交通地域懇談会の概要」、報告資料 1 として「こまき巡回バス「こまくる」の利用状況について」、報告資料 2 として「自動運転実証調査事業について」、参

考資料 1 として「小牧市地域公共交通会議委員名簿」、参考資料 2 として「小牧市地域公共交通会議設置要綱」でございます。これらの資料につきまして、本日お持ちでない方や、データが見られないなどございましたら、事務局までお知らせください。

続きまして、人事異動等に伴い、新たに就任していただいた委員の方もいらっしゃいますが、時間も限られておりますので、お手元の参考資料の委員名簿をもちまして、ご紹介に代えさせていただきます。

また、本日は、名古屋鉄道株式会社地域活性化推進本部地域連携部交通サービス担当課長の高井委員に代わり同地域連携部主務の夫馬様に、名鉄バス株式会社運輸本部首席交通企画官の大野委員に代わり、同運輸本部交通企画官の平塚様に、愛知県都市・交通局交通対策課担当課長の石屋委員に代わり、同交通対策課主任の吉野様に、愛知県小牧警察署交通課長の掛布委員に代わり、同交通課総務係係長の細羽様に、犬山市防災交通課長の伊藤委員に代わり、同防災交通課課長補佐の吉野様にご出席いただいております。また、小牧市建設部長の前田委員に代わり、同建設部次長の堀場が出席しております。また、事務局につきましては、配席図にてご紹介に代えさせていただきますのでよろしくお願いいたします。なお、前回に引き続き、小牧市地域公共交通計画策定等支援業務委託の受注者であります株式会社国際開発コンサルタンツ名古屋支店の担当者の方を本日同席させていただきます。

それでは事務局を代表いたしまして、都市政策部次長の舟橋より挨拶を申し上げます。

【事務局】（舟橋次長）

皆様、改めまして、こんにちは。都市政策部次長の舟橋でございます。

本日は、ご多忙の中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

委員の皆様におかれましては、日頃より、本市の交通政策に、ご指導、ご助言を賜っておりますことに、心より感謝を申し上げます。

さて、本日は、議題として、「小牧市地域公共交通計画策定について」や、「こまき巡回バス「こまくる」の課題等について」、また、報告事項といたしまして、「こまき巡回バス「こまくる」の利用状況について」や「自動運転実証調査事業について」をご説明させていただきます。委員の皆様におかれましては、活発なご議論をお願いいたしまして、簡単ではございますが、あいさつとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【事務局】（川島課長）

本日の出席委員は 22 名でありますので、委員総数 22 名の過半数に達しております。従いまして、小牧市地域公共交通会議設置要綱第 6 条第 2 項の規定により本会議は成立をいたしております。

また、小牧市地域公共交通会議設置要綱第 6 条第 5 項の規定によりまして、本会議は原則として公開することとされておりますので、本日の会議も公開とさせていただきます。

それでは、会議を始めるにあたりまして、磯部会長よりご挨拶をいただきます。磯部会長、よろしくお願いいたします。

【磯部会長】

皆様、集まいただきありがとうございます。4 月に入りまして慌ただしく思いますけれども、今年は 2024 年問題がマスコミでも相当取り上げられておりまして、この地域はどうかかなとご

心配かもしれません。この後いろいろと意見交換していただければいいと思います。2024 年問題は運転手だけの話ではなく、団塊の世代の方がみんな 75 歳を超えるということで、高齢者がますます多くなっていきます。障害者問題でいくと、障害者差別解消法というものがありまして、民間企業、例えば私立大学でも義務になりましたので、それに対する対応もしなければいけない。みんなと一緒に暮らしていくまちですから、やらなければいけません。地域のいろいろな課題について、我々の方でも解決策を考えたいと思います。よろしくお願いします。

【事務局】（川島課長）

ありがとうございました。それでは議事に移ります。議事の進行につきましては、磯部会長にお願いしたいと思います。磯部会長、よろしくお願いいたします。

【磯部会長】

それでは、会議を進行してまいります。まず初めに、議題(1)「小牧市地域公共交通計画策定について」であります。この件について、事務局より説明をお願いいたします。

【事務局】（服部係長）

それでは、議題(1)「小牧市地域公共交通計画策定について」ご説明申し上げます。

前回の会議では、昨年度に実施しました、「市民及び利用者等の各種ニーズ調査結果」、「公共交通地域懇談会の実施結果」、現計画である「小牧市地域公共交通網形成計画の評価」を踏まえ、小牧市における公共交通の課題として、「社会情勢から見る公共交通の課題」、「現計画の評価からの課題」「市民・利用者等のニーズ調査からの課題」の整理を行いました。

本日は、整理した課題を踏まえ、小牧市の地域公共交通が目指す姿と目標について整理を行いましたので順番にご説明をさせていただきます。

資料1の1ページをご覧ください。

1) として小牧市の地域公共交通が目指す姿を整理しております。

小牧市の地域公共交通が目指す姿は、「小牧市地域公共交通網形成計画」の基本理念を継承しつつ、小牧市地域公共交通網形成計画策定以降の社会情勢や地域特性、市民等のニーズ等に基づき整理した公共交通の課題や「小牧市まちづくり推進計画」の都市ヴィジョン及び「小牧市都市計画マスタープラン」の将来都市像などから、小牧市が目指す地域公共交通の未来をイメージし、小牧市の地域公共交通が目指す姿を「地域の活力と交流を育み、安心・便利な暮らしを支える持続可能な公共交通」と設定しました。

2～3ページをご覧ください。

2) として、目指す地域公共交通ネットワークについて、目指す姿を実現するために必要な公共交通ネットワークについて、各路線の役割を分類し、2ページにはイメージ図で、3ページには分類ごとの役割とサービス確保の考え方、該当路線を整理しています。

2ページをご覧ください。目指す地域公共交通ネットワークは、現計画を踏襲するとともに、小牧市都市計画マスタープランで示された将来都市構造図や小牧市立地適正化計画で示された公共交通軸・公共交通ネットワークの方針と整合したものとしています。

具体的には、南北公共交通軸、東西公共交通軸、都市間連絡路線による都市間・都市内のネットワークの構成、中心拠点、地域拠点へのアクセスを確保する各拠点を中心とした生活交通路線の構成、

隣接市町コミュニティバスとの連携を図示したものととなります。

3 ページをご覧ください。

分類ごとの役割とサービス確保の考え方になりますが、まず、南北公共交通軸は、小牧駅周辺を中心拠点と味岡駅周辺の地域拠点との拠点間や、名古屋市・犬山市方向の都市間移動ニーズへの対応を担う路線として、利用実態や利用者ニーズを踏まえ、交通事業者が主体的に運行するものとしています。該当路線は名鉄小牧線となります。

次に、東西公共交通軸は、小牧駅周辺を中心拠点と桃花台センター地区及び藤島地区の地域拠点との拠点間や、春日井市・岩倉市方向の都市間移動ニーズへの対応を担う路線として、利用実態や利用者ニーズを踏まえ、必要に応じて行政支援を受けつつ交通事業者が主体的に運行するものとしています。該当路線は近距離高速バス名鉄バス間内岩倉線、岩倉線、春日井・桃花台線、ピーチバスとなります。

次に、都市間連絡路線は、南北・東西の公共交通軸と一体となり、名古屋市、春日井市等の都市間移動ニーズへの対応を担う路線として、利用実態や利用者ニーズを踏まえ、交通事業者が主体的に運行するものとしています。該当路線は中央道高速バス、近距離高速バス、名鉄バス春日井市内線等、桃花台バスとなります。

次に、生活交通路線は、居住エリアから中心拠点・地域拠点や市内公共施設への移動ニーズへの対応を担う路線として、利用実態や利用者ニーズを踏まえ、行政が主体的に運行するものとしています。該当路線はこまき巡回バス「こまくる」となります。

次に、隣接市町コミュニティバスは、小牧市内を運行する公共交通と連携し、隣接市町間の移動ニーズへの対応を担う路線として、行政が主体的に運行するものとしています。該当路線は豊山タウンバス等となります。

最後に、タクシーは、個別の移動ニーズへ柔軟に対応し、鉄道やバスを補完するとともに、機動性を活かし、緊急の移動ニーズへの対応を担う交通として、交通事業者が主体的に運行するものとします。該当は市内タクシー事業者です。

4 ページをご覧ください。

3) として、目標及び目標を達成するために実施する施策（案）の設定を整理しています。

1 ページでお示した「小牧市の地域公共交通が目指す姿」の具体的な展開方向として、市内移動、広域的な移動、集約型市街地の形成支援、観光事業との連携、持続可能な交通サービスの提供、誰もが利用しやすい交通体系の視点より、6つの目標を掲げました。また、この目標設定においては、公共交通の課題との関係性も示しています。

なお、目標を達成するために実施する施策（案）については、今後、庁内関係部局や関係機関との協議・調整を行い、次回会議において具体的な実施内容などを提示させていただきます。

5 ページをご覧ください。

4) として、評価指標（案）の設定を整理しています。

先に設定した目標の進捗状況を評価するため、①公共交通機関の1日平均利用者数、②週1回以上公共交通機関を利用している市民の割合、③名鉄バス間内・岩倉線及びこまき巡回バス「こまくる」の利用者1人当たり市負担額の3つの評価指標を設定し、毎年度評価を実施するものとします。また、進捗状況の詳細を把握するうえで参考となる指標として、④～⑪に示す8つの参考指標も設定し、評価指標と合わせて毎年度評価を実施するものとします。

以上で議題(1)「小牧市地域公共交通計画策定について」の説明とさせていただきます。

【磯部会長】

ありがとうございます。これからこの交通計画を作っていこうというところになりますが、この考え方を整理したというところでございます。

これについて、ご意見やこういった内容を追加した方がいいとか、こういった考え方が大事ではないかなどございましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【平塚委員代理（名鉄バス）】

名鉄バス、平塚でございます。委員の大野に代わりまして、本日、出席をさせていただいております。よろしくお願いいたします。

今の資料の中の2ページ、3ページになりましょうか、2ページはネットワーク、3ページはそれぞれ路線別の役割ですとか位置付けが書かれておりますが、この中で、バスに関連するところで行きますと、東西の交通軸と都市間の連絡路線ということで、2つ主に分かれております。これ以外にも、生活路線、コミュニティとありますが、この東西と都市間のそれぞれの役割と、それに対する路線の位置付けが不明確なように見えます。

例えば、東西交通の中に春日井・桃花台線と書かれております。片や一方で、都市間連絡の方に、あおい交通様の桃花台バスがあります。役割は、共に桃花台ニュータウンから JR 春日井駅へ結ぶ所が主な路線になるのですが、この違いは一体、何でしょうかといったところです。例えば、輸送力の違いですとか、運行コースの違いで分けていますということであれば、そのご説明を加えていただくといいかと思いますが、ほぼその辺りの位置付けは全く変わらないと思いますので、この分け方は何だろうかといったところが疑問にあります。

同様などところでいけば、岩倉線も同様です。岩倉線は、東西軸に入っておきながら、春日井市内線や勝川線といったところは都市間軸と分けられておりますが、この違いは何かといったところを確認させていただきたいです。

【磯部会長】

南北とか東西の公共交通軸と、都市間連絡路線の違いですね。どのように定義されてここに書かれているのかということですが、事務局からお願いします。

【事務局】（服部係長）

今いただいたご質問ですが、まず東西公共交通軸に関しましては、先ほど申し上げましたとおり、小牧駅周辺の中心拠点と各地域拠点との拠点間でありまして、春日井市、岩倉市方向への都市間移動にいずれも対応を担う路線として役割を担っていただきたいと考えております。また、都市間連絡路線につきましては、今の東西公共交通軸や南北の公共交通軸と一体となりまして、名古屋市、春日井市等の都市間移動ニーズへの対応を担う路線としての役割ということで、記載をさせていただいております。

なお、ご質問いただいた該当路線に関しましては、委員のご指摘のとおりでございますので、また改めて、個別路線に関しましては、事務局と関係機関との方で整理をさせていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

【磯部会長】

大事なのは個別路線の考え方の整理ですね。その辺が、この都市間連絡路線が南北・東西の公共軸と一体となりというその表現が分かりにくいということです。一体となるって同じじゃないかなというような話に見えてしまうという違いですね。いろいろと詰めていく段階だと思いますから、その辺、どのような考えでこのように記載したのかというところでございます。いかがでしょうか。

【事務局】（服部係長）

まず、南北公共交通軸と東西公共交通軸でございますが、小牧市都市計画マスタープランや、将来都市構想図や、小牧市立地適正化計画に描かれている公共交通ネットワークとの整合を図る形ということで、記載させていただいておりまして、小牧市として骨格の部分ということで、こちらの路線は重要と考えております。

具体的には、繰り返しになりますが、都市計画マスタープランや、立地適正化計画に位置付けております中心拠点ですとか、各地域拠点を、拠点間を結ぶということがまず大前提となっております。また、それだけではなく、隣接市町の方も見ておりまして、こちらは愛知県の公共交通計画がございまして、隣接市町、春日井市、岩倉市との骨格の部分も愛知県の公共交通計画にはイメージ図として描かれておりますので、そちらとも整合を図る形で記載をさせていただいているのが南北、東西の公共交通軸でございます。その他につきまして、都市間の連絡路線ということで、役割のほうを整理させていただいたというところでございます。以上です。

【磯部会長】

軸線というのは、都市計画で使う言葉なのでそれはいいのしょうけれど、交通軸と軸線があつて、あとそれ以外に路線があるという話なので、その辺の整理をしていかないと、確かに混乱しちゃうかなと思いますので、検討してください。軸線となると、どこかを拠点とするのか、表の下の方の路線になると、実際どうやってサービスしていくかという話になっていきますので、その辺を整理していく必要があると思います。だから、今のやりとりを聞いていまして、むしろ一緒の表にしない方がいいのかもしれないと思いました。だから、もうちょっとうまい整理の仕方があると思いますので、検討してください。

他、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。また、計画を策定していく段階で、いろいろと追加の話も出てくるかもしれませんが、そのときは遠慮なくおっしゃっていただければと思います。

では、まず大きな枠組みとしてこのように設定しているということでございます。ですから、まずはこのように、今回は進めていくことに対する確認という形でこの会議としての承認を得たいと思います。さっきの課題のほうは検討していくことにして、大枠としてはこういう方向で進めてよろしいでしょうか。

《異存なしの声》

【磯部会長】

皆さん承認したということで、ありがとうございます。それでは、今の意見を基にして、いろいろと手直しをしながら進めていくことにするというところで、よろしくお願いいたします。

続いて、議題(2)「こまき巡回バス「こまくる」の課題等について」であります。この件について、事務局より説明をお願いします。

【事務局】(服部係長)

それでは、議題(2)「こまき巡回バス「こまくる」の課題等について」、ご説明申し上げます。お手元の資料2をご覧ください。

本日は、令和8年度に予定しておりますこまき巡回バス「こまくる」の再編方針を検討するにあたり、公共交通に係る社会情勢、各種ニーズ調査等の結果、現路線の利用状況などの現状から「公共交通を取り巻く社会情勢に関する課題」、「経済性に関する課題」、「現在のこまくるの運行に関する課題」の、大きく3つに分けて課題を整理いたしましたので順番にご説明をさせていただきます。

1つ目は、「公共交通を取り巻く社会情勢に関する課題」についてです。まずは、「運転手不足」についてです。全国的な運転手不足に加え、改正された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が今年1日に適用が開始されたため、これまで以上に運転手不足に影響を及ぼすことが考えられます。そのため、こまき巡回バス「こまくる」においても運転手不足により現在のサービス水準を維持できない恐れがあります。

次に、燃料費と人件費の高騰についてです。バスの燃料となる軽油価格は近年値上がりが続いています。他にも、運転手不足等の影響により、人件費が増加傾向にあることから、乗合バス等の運行経費が増加する一因となっています。

2つ目は、「経済性に関する課題」についてです。まずは、運行負担金の増加についてです。こまき巡回バス「こまくる」の運行には、年間約3億4千万円の費用を要しており、近年は増加傾向にあります。また、1つ目の課題で上げた燃料費や人件費の高騰により、現行の運行体制のままだと、市の負担金は年々増加していくこととなります。

次に、収支率の低下についてです。「こまくる」の料金収入は近年、増加傾向にあり、令和5年度の運行経費に対する収支率は約5.6%となっています。

3つ目は、「現在のこまくるの運行に関する課題」についてです。まずは、利用者数の少ない路線、便についてです。令和2年に実施した再編以降の利用状況を見ると、路線ごとで利用状況の差が見られます。また、昨年度に実施したアンケート調査では、「こまくるの効率性を高める施策」の設問に対して、「利用者の少ない便を見直し、運行時間帯の縮小を図る」という回答を多くいただいています。

次に、乗り継ぎの不便さについてです。令和2年に実施した再編では、定時性の確保や利便性の向上などを考慮し、ルートを設定しましたが、目的地によっては乗り継ぎが必要となり、昨年度に実施したアンケート調査では、満足度の設問に対して、「乗り継ぎの際の待ち時間」の不満足度が高くなっています。また、再編後の考えの設問に対して「所要時間が長く、運行本数が少なくても、小牧駅や小牧市民病院などの主要な施設へ乗り継ぎなしで行きたい」という回答を多くいただいています。

こまき巡回バス「こまくる」の課題については以上となりますが、これらの整理した課題を踏まえ、再編方針案を検討していきたいと考えています。

続いて、資料3をご覧ください。公共交通地域懇談会の実施について説明いたします。

公共交通地域懇談会は、昨年11月に引き続き、2回目の実施になります。前回の懇談会では、小牧市の公共交通ネットワークの現状や利用者数について説明を行ったうえで、グループワークに

より「公共交通についての困りごと」、「みんなが利用しやすい公共交通にするためのアイデア」について意見交換を行い、市民からみた公共交通の課題とみんなが利用しやすい公共交通にするためのアイデアなどを把握しました。実施結果については、前回の会議でご報告しましたので割愛させていただきますが、今回の懇談会では、各種ニーズ調査や前回の公共交通地域懇談会、現計画の評価等の実施結果等を示し、先ほど議題(1)において地域公共交通計画策定についてご説明した、「小牧市の地域公共交通が目指す姿と目標」や、「こまくる」の次期再編に向けた課題などについて説明し、意見を伺うことを目的とし実施します。

懇談会は、前回と同様に4会場で1回ずつ開催します。実施日時は記載のとおりです。各地区定員は50人としています。当日は、パワーポイント等を利用して、事務局から説明した後、「公共交通の課題と対策について話し合おう」をテーマとしてグループワークを行う予定です。

以上で議題(2)「こまき巡回バス「こまくる」の課題等について」の説明とさせていただきます。

【磯部会長】

ありがとうございます。こまくるに関してですが、簡単に言うと、経費とサービス水準のバランスの問題という話になってきますね。なかなかこれも、サービスを良くすれば経費が上がってくるし、経費を下げようと思ったらサービスを下げざるを得ないと。じゃあ、どの辺で皆さんの合意が取れるかなという悩ましい問題なんですけれども、その辺をいろんな形で整理していきたいということだと思います。皆さんから何かご意見いただけますか。

【宮川委員（中部運輸局愛知運輸支局）】

愛知運輸支局の宮川と申します。どうぞよろしくお願いします。

こちらの方、まとめていただいたとおり、経費と、それから運転手などの輸送資源、そちらの方と利便性のバランスであろうというふうに思っております。これを考えるときに、先ほど公共交通計画の考え方の方でいろいろ役割分担がありましたけれども、交通体系の役割分担をして、うまく調整して、そういった輸送資源を効率的に活用するような形で、再編する中でこまくるの路線をどうするのかとか、そういったところの考え方が重要になってくるのではないかなと思います。その時に、新たな乗り継ぎが発生する所も出てくると思うのですが、そういったところをやっぱり市民の方がそれはしょうがないねと思える内容なのか、それとも絶対乗り継ぎは嫌だから、多少便数が少なくなってもそれは我慢するんだとか、そういったところも、先ほどの地域懇談会みたいなところで、お話をしっかりと把握をしていただいて、方向を決めていただけるといいかなと思います。それで、もしその中で、先ほどの交通網の体系分類の方も見直しが必要になってくるところが出てくるかと思うので、そういったところも複合的に見ながら進めていただけたらいいんじゃないかなと思います。以上です。

【磯部会長】

ありがとうございます。こまくるだけでなく、いろんな乗り物を総動員してやっていくっていう話でありますが、何か事務局からお話になりますか。

【事務局】（川島課長）

今ご意見いただきましたが、今後につきましては、この整理した課題を踏まえまして、こまき巡

回バス「こまくる」の再編方針を検討してまいりたいと考えております。こまくるにつきましては、市民の皆様の日常生活を支える交通手段であります。今、委員が言われました交通体系などを十分検討しながら、また、先ほど会長が言われました利便性や経済性、これらも十分、考慮しながら、再編業務に取り組んでいきたいと考えております。以上です。

【磯部会長】

ありがとうございます。皆さんから何かありますでしょうか。

【小柳委員】（公共交通功労者）

地域懇談会の関係ですけれども、第1回にも参加をさせていただきました。2回目が始まるわけですが、私はどちらかというと聞き役の立場におったんですけれども、やはり市民の皆さんに自由にご意見をくださいと言いますと、1時間に2本出せとか、そういうとてつもない意見が出てきます。先ほど取り巻く状況の中でいろいろお話しいただいたんですけれども、こういう関係からすると、やはり今の状況、こまくるだけではなくて、全国的に運転手さんの不足、あるいは待遇改善とかっていうことで、賃金も上げていかなければならないというような状況の中、人件費も当然、高くなりますから、状況としては、運行する立場の人からすれば厳しい状況の話がどうしても出てくるということです。ですから、1回目はいろいろ自由にお話を聞きましょうという状況でいったんですけれども、2回目は、やはり取り巻く課題というものをしっかり周知して行って、お互いに考えるという立場で懇談会をもっていけるといいのかなというふうに思っております。

特に、昨日の中日新聞の夕刊でしたけれども、運転手不足で2030年には3万6000人の運転手の不足が出るというような記事も出ておりました。ましてや、主要な都市の中でも減便をしてくれないか、という記事が載っていましたが、そういうことを本当に考えて行って、改善の努力をして、お互いに努力をしているというような懇談会にできれば一番いいかなというふうに思っています。私も参加しますが、この厳しさであるということだけはお話を申し上げて、皆さんの知恵を借りるような方法をご提案できればと思っていますので、そんな形で進めていただければありがたいというふうに思っております。以上です。

【磯部会長】

ありがとうございます。事務局からお答えなどございますか。

【事務局】（川島課長）

今、懇談会についてご意見をいただきました。委員の皆様には資料1、資料2ということで、計画策定に関わる課題や目標、また、こまくるの課題についてご説明させていただいたところでありますが、市民の方にも、もう少しこの資料を市民向けに作成しまして、懇談会の前段でご説明をさせていただこうと思います。市民の方々にも、こういった課題を十分ご理解していただいた上で意見をいただきたいと考えております。以上です。

【磯部会長】

皆さん、他にありますか。

今、懇談会の進め方っていうお話もありましたが、過度に危機感を煽るっていうのは良くないか

と思いますけども、決して安心する材料はないので、ある程度、危機感っていうものを皆さんで共有しないといけないなと思います。危機感を住民に対して言うのは、非常に言いにくいかなと思いますが、あえてそういうことを、危機的な状況であるということを皆さんに分かっていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

あといかがでしょうか。

それでは、またこういうふうに懇談会も進めていくということで、あと、こまくるの課題等について、まだ整理が足りないかもしれませんが、一応こういう方針で、プラス他の部分を検討しながらやっていくということに関して、皆様の承認をいただきたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

《異存なしの声》

【磯部会長】

では、全会一致で承認させていただきます。ありがとうございます。

続きまして、次第の「3 報告」に入ります。

事務局からの報告ということで、それぞれの説明の後、ご質問、ご意見がありましたらお伺いしたいと思います。それでは、報告(1)「こまき巡回バス「こまくる」の利用状況について」、事務局より説明をお願いします。

【事務局】（服部係長）

それでは、報告(1)「こまき巡回バス「こまくる」の利用状況について」、ご説明申し上げます。お手元の報告資料1をご覧ください。

上の表は、令和元年の4月から令和6年の3月までの月ごとの利用状況を棒グラフで表しています。令和5年度の利用状況としましては、いずれの月も前年と比較して上回る状況となっています。

下の表は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の令和元年度の利用者数と令和2年度以降の利用者数について、月ごとの比較を折れ線グラフで表しています。令和5年度は、すべての月において100%以上まで利用者数が回復しているところであります。

以上で報告(1)「こまき巡回バス「こまくる」の利用状況について」の説明とさせていただきます。

【磯部会長】

ありがとうございます。こまくるの話ですけど、何かこれについてご質問ございますでしょうか。

【宮川委員（中部運輸局愛知運輸支局）】

度々すみません、愛知運輸支局の宮川と申します。

先ほど令和元年に比べてほぼ100パーセント回復しているということで、非常に喜ばしき数字だと思っているんですけども、今後の路線の再編とか、そういったところも考える中で、回復要因というのが、単純なコロナ禍が終了して、それで自然回復というふうに考えているのか、他の要因があるのかとか、事務局のほうで何か分析があれば教えていただきたいなと思います。

【事務局】（服部係長）

利用者が増加した要因は様々であると事務局の方でも考えておりますが、主な要因といたしましては、今、委員も言われましたが、新型コロナウイルス感染症に伴う行動制限が緩和されまして、日常生活やレジャーなどの行動が増えたことが一つ。もう一つとしましては、高齢者が利用する福祉施設である第3老人福祉施設が昨年6月にオープンしたことで、利用者が増えたということなどが考えられると思っております。以上です。

【磯部会長】

ありがとうございました。他にこまくるの利用状況についてよろしいでしょうか。

それでは、続きまして、今こまくるの話をご説明いただきましたけれども、小牧市内の他の公共交通の利用状況についてもご報告いただきたいと思います。順に、名古屋鉄道、名鉄バス、あおい交通、タクシーの利用状況などをご説明いただき、それから意見交換したいなと思しますので、まず名鉄小牧線の利用状況について、名古屋鉄道の夫馬委員代理に報告をお願いします。

【夫馬委員代理（名古屋鉄道）】

名古屋鉄道、夫馬でございます。よろしくお願いいたします。

まず、小牧線の前に、全線の状況について、昨年度の速報値になるのですが、こちらは普通の切符などの定期外については、前年と比較して110%を超える数字が出ております。ただし、通勤定期とか、通学定期に関しては、100%少々という状況で、微増という結果になりました。定期外については、やはり昨年5月にコロナの行動制限が解除され、5類になったということで、定期外のお客様が増えたのだらうと推測をしております。なお、コロナ前の2018年度と比較しますと、定期外については90%を超える数字ですが、通勤定期に関してはまだ90%にも届かないという状況であり、なかなかコロナ前の数字には、今後も、多分、戻らないだらうと推測をしております。

また、小牧線に関しましては、2018年度と比較しますと、昨年度は速報値になるのですが、100%まであと少しという状況までできております。全線に比べれば、小牧線はコロナ前と比較し、回復の状況はいい状況ということでございます。私からは以上でございます。

【磯部会長】

ありがとうございます。

続きまして、名鉄バスの利用状況について、名鉄バス、平塚委員代理よりご報告をお願いいたします。

【平塚委員代理（名鉄バス）】

名鉄バスでございます。

まず、弊社の方、昨年度、10月にはなりますが、運賃改定のほうを実施させていただいております。その改訂の結果については、お客様からのご意見というのは極めて少なかったというところがあります。定期券が、6カ月定期が最大になりますので、3月でいったん一巡をする形になりますので、今後、この4月、5月といったところが、その影響がどう反動が返ってくるのかといったところが、今、注視をしているような状況でございます。

小牧線に限ってのお話をさせていただきますと、これは毎回同様にはなりますが、前年比較でい

きますと、100%を超えているところがございます。ただ、路線で見ますと、小牧線を境に東側と西側とで若干、数字の開きがございます。西側、いわゆる岩倉線のほうが少し伸び率が悪いといったところになります。

併せて令和元年度、コロナ前比較も同様でございます。春日井勝川方面については90%を超えている、勝川線に至っては100%を超えているような状況ではありますが、一方で岩倉線は80%台ということで、非常に低調している。社内の全路線の中でも少しちょっと目立った低調ぶりな路線になっておりますので、少しここも注視をしていかなければいけないような状況になっているというのが実情でございます。以上です。

【磯部会長】

ありがとうございます。

続きまして、ピーチバス、桃花台バスの状況について、あおい交通、松浦委員よりご報告をお願いいたします。

【松浦委員（あおい交通）】

弊社は、桃花台バスとピーチバスと空港線ということで、三つの路線を持っております。桃花台バスに関しては春日井駅の接続でして、これは、春日井にちょっと大型施設ができました関係で、110%ぐらいに増えております。その集客ということが大きく原因と思います。

ピーチバスに関しては、少し減少しております。昨年からですけど95%になっています。いろんな交通機関が、弊社も小牧市のこまくるの影響もあつてのことと思っております。名古屋空港直行バスについては伸びております。120%ぐらい、昨年対ありまして、コロナ前に近づいておるとい状況です。以上です。

【磯部会長】

続きまして、市内のタクシーの利用状況について、愛知県タクシー協会の安藤委員に報告をお願いいたします。

【安藤委員（愛知県タクシー協会）】

愛知県タクシー協会の安藤でございます。

小牧市内のタクシーについては、今あまり資料を持ち合わせていませんけれども、一応、愛知県としましては、乗務員の数がコロナ前の約75～78%に近づいてきたのかなということでございます。ただ、先ほど会長のほうから、市の担当の方はあまり言えないけれども、事業者は言えるだろうということですので、いろいろちょっと厳しい話をさせていただきますと、一つは、去年日本の人口が80万人以上が消えたわけでありまして。それから、2026年には団塊の世代の方々が全て高齢者ということで、私ども、当社の乗務員も後期高齢者が退職して、その数に採用が追い付いていないというのが現状で、今後これを補っていけないだろうというふうには思っております。

それから、買い物難民が全国で5人に1人、4人に1人に増えておりますので、ここでは春日井の高蔵寺ニュータウンですか、ああいった所の丘陵地帯の買い物難民がこれから増えてくるということでございますし、平成の大合併で市町村の中で、バスが撤退するということで空白が出てくることは現実の状態になっております。

そういったことで、今後どうやっていくことがいいのかというふうに思っているのですが、私、昨日、東京でタクシーに乗ったんですけども、乗務員と意見交換をしまして。「大体1日10万円稼げる日っていうのは結構ありますよ」とか。あと、「6万、7万は当たり前です」って言われるんです。ですから、東京のタクシーの乗務員は、収入700万近くいっているんだろう。名古屋は500万です。残念ながら、郊外へ行くと、急に400万を切って、300万ちょっと。あれだけ運賃値上げしてそんなもんかと言われるんですけど、会社は決して取ってなくて、乗務員に金払っているんですけども、340〜350万。ですから、地方と大都市の格差が相当、大きくなっていますので、乗務員の確保という面では、相当、都市部に集中していくのだらうというふうに思っております。

それでは、今後、どう対応していくのかということで、22日ですか、小牧市さんも参加されたと思いますけれども、中部運輸局のほうから自家用車活用事業についての説明、いわゆる日本版ライドシェアの説明があったんですけども、我々としては、ちょっと専門的な話になるんですけども、ライドシェアじゃなくて、自家用車有償運送事業のほうで、今までボランティア的にやってきたのをタクシー会社がそれをやっていくと。地域の方に参加していただいて、車を回して、自助共助の世界で、協力型で応援していくということが一番望ましいんだろうということで考えておりますので、自治体さんの方でそういったことも一遍、考えてみたいという場合がありますら、協会のほうにそれを言っていたきたいなと思います。

それから、抜本的に、日本人は足りないということで、もう既に海外へ行っております。私も行ってまいりました。残念ながら、韓国、台湾にほとんど取られています。と申しますのは、当然、円安。それから、やはり日本語に対するハードルが高いということで、トラック会社も数社、もう既に来ていまして、東京へ結んでみる会社さんがありましたけれども、なかなか外国人労働者に関してはハードルが高いということを痛感いたしました。人はいますけれども、なかなか日本には向かってこないだろうと。オーストラリア、台湾、韓国、そちらの方にやはり希望する方が多いということで、我々も現地法人をいろいろ今、対応を諮っている状況でございますけれども、なかなかタクシー労働者にしたら難しいなと。ただ、秋に技能実習生の法改正がありますので、それをにらみながら、現地法人と協会と話し合っ、各社さんにそのつなぎをしていただくかというのと提案していきたいというふうに思っています。以上でございます。

【磯部会長】

ありがとうございます。

それぞれの交通事業者様から現状、課題などをご報告いただきました。これについて、意見交換いただきたいなと思いますけれども、ご質問ある方、いかがでしょうか。

安藤会長がおっしゃった自家用有償運送の枠組みでどこまでできるかということで、一つ、春日井市の事例をあえて挙げますと、公共交通空白というのをどう定義するかという話になってくるかと思っておりますので、本当に狭い地域の指定というのも可能だろうし、時間帯による指定も可能だということがありますので、その辺でどうやって考えていくのかなということがあると思いますので、色んな各事業者さんがそうやって認めないといけなくなってきました。それを、今、交通計画を立てようとしてますから、具体的にどこをどうするっていうよりも、考え方の整理っていうのはきちっとやっておいた方が、後でいいように活用できるかなと思いますので、その辺、よろしく願いいたします。

じゃあ、事務局、まとめて何かお話があればお願いします。

【事務局】（川島課長）

先ほど安藤委員から自家用車活用事業についてお話がありましたけれども、一昨日、国土交通省中部運輸局による説明会が実際されたところであります。ご承知のとおり、名古屋区域ということで、特定の曜日、特定の時間で区域指定がされて、ライドシェアが始まったところでもありますけれども、今後、国の方におきまして、小牧市も含めまして、意向調査が行われるような話もありましたので、今後タクシー事業者様をはじめ、交通事業者様と情報共有を図りながら対策を検討していきたいと考えております。以上です

【磯部会長】

ありがとうございました。次に報告(2)「自動運転実証調査事業について」、事務局より説明をお願いします。

【事務局】（服部係長）

それでは、報告(2)「自動運転実証調査事業について」、ご説明申し上げます。

お手元の報告資料2をご覧ください。

令和5年度に実施した自動運転実証調査事業の結果報告になります。令和6年2月13日から2月26日までの2週間に渡り、名鉄小牧駅から小牧山までの区間内を運行して、延べ1,696人の方に乗車していただきました。事業目的、実施体制および運行計画の詳細については、資料にてご確認ください。

検証結果についてですが、乗車された方にアンケートを実施して、737名の方より回答いただきその結果を集計して分析いたしました。

まず、観光振興やまちづくりへの有効性に関する検証について、乗車目的を問う質問に対し、約92%の方が試乗体験で乗車したと回答されました。観光目的で乗車された方はわずか約3%でしたが、アンケート回答者の約17%が市外の方だったり、乗車特典として配付した「小牧市歴史館・れきしるこまき」の共通入館券が172枚使用されたりしていたため、観光振興に繋がったと考えています。

次に、社会受容性の醸成に関する検証について、自動運転技術の信頼性を問う質問に対し、約78%の方が乗車前と比較して良くなったと回答されました。さらに、将来的な自動運転バスの利用を問う質問に対し、約9割の方が希望されていたため、社会受容性は比較的高いことが確認できました。

最後に、自動運転環境の向上に関する検証について、走行の安全性を問う質問に対し、約79%の方が満足できると回答されました。乗車中に、危険と感じる場面がなかったと回答された方は約92%で、比較的安全な運行ができたことが確認できました。ただその一方で、技術的な面において、路上駐車や幅員の狭い道路などで手動介入があり全体の自動運転割合が約73%だったため、レベル4の実現には環境整備や技術面の向上がまだまだ必要なことが分かりました。

以上で報告(2)「自動運転実証調査事業について」の説明とさせていただきます。

【磯部会長】

磯部会長 ありがとうございます。2週間だけの短い感じでしたけども、町の中心を走ったということでございます。

これについて、皆さんからご意見ちょうだいしたいと思います。

【平塚委員代理（名鉄バス）】

名鉄バスでございます。

今、実施結果ということで、事務局からご報告はいただきましたが、昨年度、第1回の会議でしたでしょうか、自動運転を行いますといった中で、各委員の皆様からいろいろご意見、ご指摘があったかと思えます。それを受けて、書面協議もありまして、そこでもいろいろご意見あったと思うのですが、今回のこの実証結果を拝見すると、そういったご指摘の部分に関して一切、触れられていないように見受けられるんですが、その点の結果ですとか、どうだったんでしょうか。

【磯部会長】

懸案事項があったんじゃないかということですが、その辺はどうでしょうか。

【事務局】（服部係長）

昨年度の地域公共交通会議、また、書面協議で一般交通への影響など様々なご意見をいただいたところでございます。昨年まで実施しました実証調査では、使用した自動運転車両が低速走行でありましたことから、一時的に自動運転車両の後ろに他の車両が続く状況がございました。しかし、他の一般交通への影響を考慮しまして、後続車が自動運転車両を追い越しできるよう、運行区間内のバス停車帯などに乗降場を多く設置いたしまして、自動運転車両が乗降場に停車中、路線バスなど大型車両も含め、後続車を追い越しさせていたため、一般交通への影響は少なかったと考えております。以上でございます。

【平塚委員代理（名鉄バス）】

であるならば、それもちょうと文字にすべきではないかと思えます。何のために皆様からご意見をいただいて、それを調整してやられたのかなみたいところは少し感じます。

この資料を見ますと、一番最後のほうにダイヤの乱れはなかったとありますが、あくまでこれは自動運転車両にはダイヤの乱れがなかったものだと思いますが、実際、弊社のバスも確認をしたところ、最大で、名古屋行きの近距離高速バスが、自動運転と並走する区間がございましたので、特定のバス停で10分ですとか7分遅れといったものが、小牧駅をほぼ定時に発車しているのに遅れがあったという報告は受けています。あとは、緊急車両に対する対応っていったところのご指摘もあったと思うのですが、その点も、注意看板を設置しただけで終えられているので、もう少しその辺は加えられた方がよろしいのではないかと思います。

【磯部会長】

ありがとうございます。ぜひその辺も、後追い調査になりますけども、記録としてあるはずなので、整合性取れるようにしておいた方が、次にまたやるときによいと思えます。要するに、懸案事項が解決しなかったら、次にまたやるときに、また同じ議論からスタートしなきゃいけないのかなということになりますから、一応、心配事がないのであれば、その辺のところも証明、確認という

のをしといた方が、後々役に立つと思いますので、大変だとは思いますが、その辺記録をいろいろと、いろんな関係機関の記録を集めてやっていただければなと。よろしく願いいたします。他にいかがでしょうか。

【加藤委員（尾張建設事務所）】

尾張建設事務所維持管理課の加藤と申します。今年度から委員をさせていただいておりますので、分からない点について教えていただきたいのですが、この自動運転実証実験を行う目的については、本日これまでも話されておりましたが、運転手不足の解消が一番の目的なのかなと思います。それに対しての結果の中で、手動介入が 98 回とあるのですが、これは、自動運転を、運転席に運転手が座りながら何もしない状況が続いて、98 回介入したっていう話であるとする、常に運転手はいる状態で運行されているということになり、目的の運転手の不足解消というところには行きつかないのかなと思うのですが、目指すところがどこなのかを教えていただきたいです。

【事務局】（服部係長）

委員からご質問ありました手動介入につきましては、まず 98 回手動介入が発生したということですが、こちらについては、運行区間内に路上駐車がございまして、そちらにつきまして、昨年度使用しました自動運転車両には、路上駐車を回避する機能というものがまだ系統的に整っていない車両を使用いたしましたので、どうしても車両内に配置されましたオペレーターの方が手動で介入して運転支援をする必要がございました。

目指すところのご質問につきましては、今、国土交通省のほうで、来年度におきまして、自動運転レベル 4 の実装の自治体を 50 地域作っていくというような話も出ておりますので、本市としましてもレベル 4 を目指していきたいと思っております。

そうした中で、先ほどの路上駐車ですが、昨年度使用した車両とは別の車両では、オペレーターの介入なしで路上駐車を避ける機能を持った車両も出ておりまして、他自治体での運行で実際に路上駐車をかわしたという事例も出ておりますので、今後、令和 6 年度の具体的な実施内容につきましては、また改めてこれから検討していくということになるんですが、どのような車両を使っていくかということに関しても、また改めて検討していきたいと思っております。以上です。

【平塚委員代理（名鉄バス）】

度々で申し訳ございません。今のご説明の中で、路上駐車がといったところで手動介入ってお話があったかと思うのですが、ぱっと確認すると、中心の縦のラインっていうんですかね、赤色になっているここが一番手動介入率が多いんでしょうか。もしこの赤色が手動介入だという意味合いであれば、ちょっと路上駐車とは結び付きにくいエリアかなと思われるのですが、その辺いかがでしょうか。

【事務局】（服部係長）

ただ今、平塚委員からご質問ありました区間につきましては、道路の幅員が他の区間と比べて狭い区間となっております。こちらの区間を走行する際、どうしても大型車両が通りまして、実際に本番前に調整をしている際に、大型車両が中心線を超えて走行してくるといった事例が見受けられました。自動運転車両というのは、基本的に 3D マップで描いた線の上を走るようなシステムにな

っておりますので、大型車両が仮に中心線をはみ出してきますと、線の上を走っている自動運転車両と衝突する可能性があるということで、より安全に運行するために、こちらにつきましては、自動運転の走行を極力少なくし、手動介入で運行したものでありますので、割合としては高くなっている区間になっております。以上です。

【平塚委員代理（名鉄バス）】

警察さんがいらっしゃる前で大変、言いにくいんですけど、事前にその危険性がある中でこのルート設定が適切だったかっていう、また元に戻ってくる気がするんで、そういった意味でも、この実証結果の中にはそういった記録は残すべきだと思います。以上です。

【磯部会長】

ありがとうございます。丁寧な記録の残し方ですね。これは後々、意見をまとめますので、こういう丁寧な記録の仕方を、ぜひお願いいたします。

【宮川委員（中部運輸局愛知運輸支局）】

今までお話があったところとかぶるところがあるんですけども、まず、実証実験ということで、その運行のシステム会社さんとかからいろんな情報、データとかはいただいているかと思うんですけど、それはそれで小牧市さんとしてはお持ちになっていて、分析をされているってということでしょうか。こちらの資料は、あくまで公共交通会議用に作られたものであって、小牧市さんとしては、ちゃんと実験結果としてきちんとしたデータを持っているということでしょうか。確認させてください。

【事務局】（服部係長）

委員のご質問にありました事業者から集められたデータをまとめられているかというご質問に対しましては、昨年度支援委託していただきました事業者の方からそういったデータの提出はいただいておりますので、整理はさせていただいております。また、こちらの事業につきましては、国土交通省の補助金を活用しておりますので、国土交通省に対しましても最終報告書として実績報告をさせていただいているところでございます。以上です。

【宮川委員（中部運輸局愛知運輸支局）】

こちらの実証結果は、今回お示しいただいたものは、実証実験やりました、アンケートやりました、アンケートの結果を整理したというところで、実証調査の詳細な分析とか、今後の展望とかっていうところが見えてこないところが、多分、一番、資料としては足りないところかなと思っております。先ほど、令和6年度の事業もお考えになりますっていうところがありましたが、令和6年度、7年度については、この自動運転の実証実験を行うご予定があるのかどうか。もしご予定があるのであれば、先ほど平塚委員のほうからもお話ありましたが、多分、昨年度もちょっと急ぎ気味でやられたところがあるかとも思いますので、しっかりと点検等をして、交通体系とかも、今後、将来像とかも考えながら、そこに資するような実証実験をご検討いただけたらいいかなと思います。

【事務局】（川島課長）

令和6年度の調査内容につきましては、基本的には令和5年度、昨年度と同様の区間を長期間にわたって運行することを考えております。今ご報告させていただきました昨年度の実証調査の調査内容を十分に踏まえまして、運行ルートや運行期間、また、運行車両等の検討を深めていきまして、引き続き今年度も実証調査を実施したいと考えております。

また、初めに名鉄バス平塚様からご意見がありました路線バスの遅延についてでありますけれども、確かに今年度の走行車両が低速でありましたけれども、自動運転車両の走行により、路線バスが大幅に遅延したとは考えにくいところがありますので、名鉄バス様に情報提供をいただきながら、原因を分析させていただきたいと考えております。以上になります。

【磯部会長】

自動運転車が走った時期と走っていない時期とのデータを出してもらえれば、その差ができるかなと思いますので、そういうご協力の方をよろしくお願いいたします。

社会的受容性というのは、色々な深い意味がございまして、さっきの路上駐車、停車かもしれないんですけども、その方も必要性があつてそこへ止まっている可能性があるんで、止めざるを得ない状況にあるなら、必要ですよ、その人にとって。そうしたら、路駐があつたからうまくいきませんでしたっていうことだけで路駐を非難しちゃいけないんですね。ですから、そういったいろんな意味の社会的受容性っていうのを考えていかないと、自動運転っていうのは社会に入っていないなというのを感じます。だから、いろんな意味で社会的受容性っていうのは皆さんで考えていかなければならないんだろうなと思います。保険会社は保険会社でいろいろと、自動運転が事故起こしたら誰の責任になるんだとか、そういうことを考えてらっしゃるグループもありますし、総合的に合わせて、実現に向かっていく形になると思いますので、またいろいろと皆さんと議論できたらと思っています。

次に、次第の「4 その他」であります。何かありますでしょうか。

【事務局】（服部係長）

それでは、事務局より1点ご報告させていただきます。次回の会議についてであります。

本日、議題(1)で取り上げました「小牧市地域公共交通計画の策定について」、ご協議いただきました内容を踏まえ、計画素案の作成を行い、また、議題(2)で取り上げました「こまき巡回バス「こまくる」の課題等について」、ご協議いただきました内容を踏まえ、再編の基本方針案の作成を行い、本会議でご協議いただきたいと考えています。

また、小牧市地域公共交通計画については、本市のまちづくりの方針を示した「小牧市都市計画マスタープラン」などの関連計画との整合・連携をとりながら策定することとしておりますので、本日の資料などにつきまして、「小牧市都市計画審議会」や「小牧市東部まちづくり審議会」へ報告させていただきながら計画の策定を進めていきたいと考えております。

なお、次回の会議開催は、昨年度にスケジュールをお示しした段階では、本年10月頃の開催を予定しておりましたが、夏ごろを目途に次回会議の開催をしたいと考えております。詳細な日程につきましては、改めてご連絡させていただきます。以上であります。

【磯部会長】

ありがとうございます。

その他、何か発言がありましたらお願いします。特に発言がないようですので、進行を事務局へお返しします。

【事務局】（川島課長）

それでは、これをもって令和6年度第1回小牧市地域公共交通会議を閉会します。

皆様、ありがとうございました。