

令和8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8年5月25日（月）午前11時から

2 開催場所 小牧市役所 東庁舎5階 大会議室

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 交通サービス担当

夫馬康昌

名鉄バス(株) 運輸統括部 交通企画官

臼井雅宏

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

若林亨修

愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事

山田洋央

公共交通利用促進協議会 会長

安藤和憲

小牧市老人クラブ連合会 副会長

林隆治

小牧市女性の会 書記

林順子

中部大学 名誉教授

磯部友彦

国土交通省中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官

原田光一郎

(山田首席運輸企画専門官 代理)

愛知県都市・交通局 交通対策課 担当課長

高臣綾子

(鈴木主任 代理)

愛知県尾張建設事務所 維持管理課長

鈴木正浩

愛知県小牧警察署 交通課長

向井克宏

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

吉野勲

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

江口幸全

小牧市 建設部長

堀場武

小牧市 都市政策部長

舟橋朋昭

(2)事務局

小牧市 都市政策部 次長

川島充裕

小牧市 都市政策部 都市整備課長

大澤正人

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	望月 瞳
小牧市	都市政策部	都市整備課交通政策係	加藤 ちなみ

(3) 傍聴者

7名

4 欠席者

小牧市区長会 連合会長 富田 賢史

5 議題

(1) わん丸君バスの再編について

6 報告

- (1) とよやまタウンバスの車両最大値の変更について
- (2) 小牧市地域公共交通運賃料金協議会の協議結果等について
- (3) 令和7年度自動運転実証調査事業の実施結果について
- (4) 地域公共交通サービス最適化調査検討業務について
- (5) こまき巡回バスの利用状況について

7 会議資料

資料1	わん丸君バス再編について
報告資料1	とよやまタウンバス北ルートの実行車両の最大値変更について
報告資料2-1	小牧市地域公共交通運賃料金協議会の協議結果について
報告資料2-2	こまき巡回バスへのキャッシュレス決済の導入について
報告資料3	令和7年度自動運転実証調査事業の実施結果について
報告資料4	地域公共交通サービス最適化調査検討業務について
報告資料5	こまき巡回バスの利用状況について
その他資料1	小牧市地域公共交通会議委員名簿
その他資料2	小牧市地域公共交通会議設置要綱

8 議事内容

【事務局】(大澤課長)

大変お待たせいたしました。委員の皆様がお揃いとなりましたので、ただいまより、令和8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大澤です。よろしくお願いいたします。

はじめに、本日の会議資料の確認をさせていただきます。

事前に送付させていただきました資料として、本日の次第、議題の資料としまして、資料1、報告の資料としまして、報告資料1から報告資料5、その他資料としまして、「小牧市地域公共交通会議委員名簿」「小牧市地域公共交通会議設置要綱」でございます。

また、当日に配付させていただきました資料として、国土交通省中部運輸局愛知運輸支局様ご提

供の「活発で良い議論ができる会議のために。」と題した資料、愛知県都市・交通局交通対策課様ご提供の「MaaS 実証事業 結果報告」と題した資料でございます。

これらの資料につきまして、データの確認ができないなどございましたら、事務局までお知らせください。

よろしいでしょうか。ご確認ありがとうございます。

なお、会議資料につきましては、委員の皆様の間にありますパソコンにて、会議の進行にあわせて表示いたしますので、参考にご覧ください。

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、中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官の原田委員に代わり、同首席運輸企画専門官の山田様に、愛知県都市・交通局交通対策課担当課長の高臣委員に代わり、同交通対策課主任の鈴木様にご出席いただいております。

なお、小牧市区長会の富田委員におかれましては、ご欠席との連絡をいただいております。

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。

それでは事務局を代表いたしまして、小牧市都市政策部次長の川島より挨拶を申し上げます。

【事務局（川島次長）】

皆様、改めまして、こんにちは。

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、本市の交通政策はもとより、市政各般に渡りまして、ご理解、ご協力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、本日の会議は、会議次第にありますとおり、議題1件、報告5件を予定しております。

委員の皆様さまにおかれましては、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。本日はよろしくようお願いいたします。

【事務局】（大澤課長）

本日の出席委員につきましては、21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、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、設置要綱第6条第5項の規定により、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】

会長を務めております磯部でございます。

私ごとですけれど、本年の3月で中部大学を定年退職いたしました。ですので、肩書は名誉教授になっております。

今まで大学と小牧市との連携関係がございましたが、これから個人としてやっていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

この会議は交通環境、移動環境を良くしていきたいということでやっておりますが、実はいろんな資源の制約がございます。資源といっても、簡単に言えばエネルギー問題などいろいろありますけども、車の問題とか、専門家の確保とかですねいろいろございますけどもね。でも資源という言葉に絡みまして、形があるもの、形がないものをいろいろ考えてもいいのかなと思っているところがございます。形のないものとしては、「やっぱりこの町が良くなって欲しいな」という気持ちですよ。ね。「特に交通が便利になって欲しいな」という市民の気持ちですね。これも大事だなと思いません。利用する方だけではなくて、利用しなくても、やっぱり公共交通がある町っていうのはいいよね。そうやって思ってもらいと、こういうことがやっぱり大事なことかなと思しますので、そういう意味でも、簡単に資源という言葉は使いますが、いろいろなものを合わせて、この公共交通を良くしていきたいと思えます。

よろしくお願ひします。

【事務局】（大澤課長）

ありがとうございました。

ここで、今年度第1回目の会議でありますので、国土交通省中部運輸局愛知運輸支局 山田委員代理より、地域公共交通会議の概要等についてご説明いただきます。

山田委員代理よろしくお願ひいたします。

【山田委員代理（中部運輸局）】

ただいまご紹介いただきました愛知運輸支局の山田でございます。

私からはお手元及び画面にも表示されております「活発でよい議論ができる会議のために。」の資料に基づきまして、初めてこの会議に参加される方もお見えになると思しますので、簡単にこの会議の概要等についてご説明させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

1 ページの方をご覧ください。

1 ページの上段に、「全国の地域公共交通が今大ピンチです」という記載がございます。利用者の減少から交通事業者の採算が悪化し、路線の縮小や廃止ということが全国各地で起きている状況がございます。この原因としましては、少子高齢化の進展による人口減少と、それに伴う労働力人口の減少により、ドライバーの確保が難しいだとか、コロナなどもございまして、そこからなかなか利用者数が回復しないということがございます。

このように様々な要因によって、公共交通の悪循環が全国各地で起きておりますが、公共交通は、地域にとって必要なものであり、今後5年後10年後も含めて将来にわたって、しっかりと維持していくことが求められております。そのためにどういうことができるという議論していく、そのような機会として協議会の場があるということをご認識下さい。

2 ページをご覧ください。2 ページの上段に公共交通会議の協議内容の一例が掲載してあります。公共交通の運行ダイヤや、利用者を増やすためにどういうことができるのかといった協議、また、地域の全体の公共交通の将来についてどのような形で、今後やっていくのがいいのかというような協議など、今後は各回の議題に沿って様々な議論をしていただくこととなります。

3 ページ4 ページをご覧ください。この会議に様々な関係者の方が参加されており、それぞれのお立場でご発言いただくことになり、本ページには協議会の中での役割が記載されております。例えば、住民代表の方であるならば、日頃から感じている公共交通を利用する上でのお困りごとや、

課題と思われることを率直にご発言いただくことで、それをどう改善していけるのかといった、様々な議論に広がっていくということもごございます。住民の代表の方であるならば、ご自身ですね、お考えやご経験、今後そういったものを、このような場で発言いただければよろしいかなと思います。また、その他の関係者の方々につきましても、それぞれの役割が記載されておりますので、ご覧いただければと思います。

5 ページに交通会議で議論を活発にしていくためのポイントということで記載がございます。今回もそうですけれども、会議の開催前に、資料が皆さんのお手元に届いていると思います。一度、会議の前に目を通していただきまして、気になった点であるとか、よく分からない資料の中で確認をしたい点をイメージして、会議に臨んでいただきまして、発言も含め会議がスムーズに進められると思いますので、注意していただければと思います。

6 ページ以降については、時間の都合で割愛をさせていただきますが、会議で議論がより良く進むためのポイント等の記載がございますので、お時間がある時に、ご覧いただければと思います。私からの説明は以上です。

【事務局】（大澤課長）

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、よろしくお願いたします。

【磯部会長】

それでは、会議を進行してまいります。

議題(1)「わん丸君バスの再編について」、これは犬山市の案件となります。

この件について、犬山市防災交通課吉野委員より説明をお願いします。

【吉野委員（犬山市）】

犬山市防災交通課長の吉野と申します。よろしくお願いたします。

このわん丸君バスの再編についてということですが、犬山市のコミュニティバスについて名称としてわん丸君バスとなっています。原則5年を目安として再編をしております。前回に再編してから今回3年経つんですけれども、令和8年12月からの再編運行に向けて、協議事項として、小牧市内への乗り入れの新設廃止、あと、その使用する車両がバリアフリーの車両でないことに対する適用除外となることについて協議をお願いしたいと思います。

それでは資料の方をご覧ください。

「1 路線の新設廃止区間、小牧市内への乗り入れ」というところで、こちらについては、犬山市の南部の方に住んでいる方は、どうしても生活圏が小牧市内にかかっているということで、そのために生活移動としても、コミュニティバスを小牧市内で運行させて欲しいというお願をするものです。

①の楽田西部線っていうところですが、この地図のちょっと茶色っぽい色で記載してます。これは現行の路線になります。上の方の総合犬山中央病院、下の真ん中にあります楽田駅。ここを起点と終点として走っています。一番下の赤色の部分。ここが小牧市内に乗り入れをしている部分になります。

続きまして、次のページをご覧ください。

再編後ですけれども、総合犬山中央病院と田県神社前駅を起点、終点と変える予定です。同じく下の方の赤色部分、ここが再編後の乗り入れ部分となります。拡大した図面、下の①②というのが次のページ以降に掲載されております。

次の拡大の地図をご覧ください。

①としては、田県神社前駅から東側の方につつじヶ丘団地という団地が犬山市内にあります。その区間をまずこれについては廃止ということとなっています。黒色部分の田県神社前駅からつつじヶ丘に入っているところが廃止となります。なお、このつつじヶ丘団地については、今までは楽田西部線で走っていましたが、今後は、楽田東部線で運行するというので、まず西部線のこの区間を廃止するというものになります。

次のページをご覧ください。

②として、田県神社前駅から、北側の楽田駅に向かうところ、このところが廃止となります。小牧市内のところは、久保一色北の停留所を含めて廃止となります。ここについても今後は楽田西部線から東部線に切り替えて東部線で運行することになります。

次のページをご覧ください。

今度は楽田東部線ということで、路線図については黄緑色で表示をしています。現行は総合犬山中央病院と田県神社前駅を起点、終点としています。下の方の赤色の部分が小牧市内の乗り入れ区間になります。

次のページをご覧ください。

再編後については、総合犬山中央病院と楽田駅東を起点、終点とします。赤色の部分が小牧市内への乗り入れ部分となります。

次のページをご覧ください。

①は、田県神社前駅から北側の新設区間となります。久保一色北停留所についても、楽田東部線で新設をします。なお、再編前は楽田西部線の運行区間でしたけれども、再編後は楽田東部線の方で新設区間として申請するものです。

次のページをお願いします。

②につきましましては、田県神社前駅から東側の犬山市内のつつじヶ丘団地に繋がる新設区間となります。こちらについても、従来は楽田西部線で運行していましたが、今後は楽田東部線の新設区間となります。

次のページをお願いします。

「2 運行する車両について」ということで、犬山市のわん丸君バスの車両は基本的に2種類あります。下の写真にあります。上が日野自動車のポンチョ 33 人乗り。下が楽田東部線で使っている日産 NV350 で 13 人乗りになります。下の 13 人乗りを使っている理由としては、団地内に乗り入れしたりとか、あとは道路が狭いところがありますので、こちらを使っています。

「3 移動円滑化基準適用除外の申請について」ということですが、簡単に言うとバリアフリー車両ではないものを使うというところの申請になります。①のバリアフリー基準適用除外ということで、高齢者障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律では、低床や車椅子を利用した乗車ができるなどのバリアフリー基準適用車両の導入を義務づけています。しかし、道路や地形上の問題等によりバリアフリー基準を満たすことが困難である場合には、公共交通会議で協議を調べて、運輸局に申請し認定を受けることで、バリアフリー基準の一部について適用除外を受けることがで

きます。②適用除外認定を受ける路線としては、わん丸君バスの楽田東部線になります。

次のページをお願いします。

③路線の運行事業者につきましては、5月25日時点ではあおい交通株式会社様であります。④適用除外認定を受ける車両は、9ページの方にありました日産NV350になります。⑤認定により適用を除外するバリアフリー基準の内容と条項ですけれども、こちらに記載のとおり、乗降口のスロープ、車椅子のスペース、通路の幅、手すりの間隔、運行情報提供設備というところで、これらについて除外をお願いしたいと思っております。⑥バリアフリー基準を満たす車両が導入できない理由としては、先ほど申し上げたように、団地内への乗り入れとか、あとは道路が狭い等があります。そのため、車両の改造を行うことが困難なっております。運行開始日は令和8年12月1日を予定しています。

最後に⑧車いす等への対応ですけれども、基本的には現時点での運行の中で要望等はないという状況です。もしあった場合については、市の高齢者部局、障がい者部局で対応しているタクシー料金の助成等がありますので、そちらで移動手段の確保を図ることとします。

説明については以上になります。

【磯部会長】

ありがとうございました。

犬山市のわん丸君バスの再編について、説明をいただきました。

小牧市内の走行区間に変更はございません。今まで楽田西部線がカバーしていた範囲が再編後は楽田東部線がカバーすることになるということでございます。

協議事項は2点ございます。1つは楽田西部線と楽田東部線では運行に使用している車両が違って、一部の区間では車両のサイズが小さくなります。そのため、車両の最大値の変更の協議が必要ということでございます。もう1つは、小牧市内を運行する車両がバリアフリー法の適用除外を受けるとのことで、その点について協議をお願いしたいということでございます。

ご意見、ご質問等ありましたら、ご発言をお願いします。

【安藤委員（利用促進協議会）】

車両が小さくなるということで考えたときに、仮にこれが運行されると座席数の確保というか、乗客のニーズに対して、その座席数は、この縮小された数でやっていけるのかどうかという想定される。その乗車の予想ですが、どう考えてみるか。

【磯部会長】

要するに輸送能力に問題ないかということですね。いかがでしょうか。

【吉野委員（犬山市）】

現在の楽田東部線のエリア、つつじヶ丘団地を運行しているところの乗車人数ですと、大体平均5人前後なので、2人ぐらいちょっと余分に見たとしても、7人前後あればいいのかなと思っておりますので、輸送能力については確保ができていると思っております。

【磯部会長】

他いかがでしょうか。

他にご発言もないようですので、議題(1)「わん丸君バスの再編について」は、原案のとおり、異存なしということでよろしいでしょうか。

《異存なしの声》

【磯部会長】

ありがとうございます。

議題(1)「わん丸君バスの再編について」は、当会議において異存なしとして、犬山市に進めていただくこととします。

本日の議題は以上であります。皆様、慎重にご審議いただきありがとうございました。

続きまして、次第の「3報告」に入ります。

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。

まず、報告(1)「とよやまタウンバスの車両最大値の変更について」、これは豊山町の案件となります。この件について、豊山町まちづくり推進課 森川委員より説明をお願いします。

【森川委員（豊山町）】

豊山町まちづくり推進課の森川と申します。

本日はお時間をいただき、誠にありがとうございます。

豊山町から報告事項が1点ございます。報告内容は、とよやまタウンバス北ルート¹の運行車両の最大値変更についてでございます。

資料の1、変更理由をご覧ください。

とよやまタウンバスの北ルートは、豊山町と小牧市を結ぶ路線で、小牧市内には、小牧市役所前、小牧市民病院、小牧市武道館北の3つのバス停を設けております。令和8年度から、とよやまタウンバスの北ルートの運行車両が変更となりましたので、ご報告をさせていただきます。変更理由としましては、北ルートで使用していた車両が平成20年式の車両で、運行から17年が経過しておりました。車両の老朽化に伴いまして、部品交換や修理等が増加していたため、令和8年度から車両の変更を行い、運行車両の最大値に変更が生じたものでございます。なお、車両変更に伴う、ルート変更等はございません。変更前、変更後の車両の種類、乗車定員、車両の大きさ等につきましては、2の変更内容の新旧対照表のとおりとなっております。

簡単ではございますが、以上が豊山町からの報告となります。

よろしく願いいたします。

【磯部会長】

ありがとうございました。

この件について、ご意見、ご質問等ありましたら、ご発言をお願いします。いかがでしょうか。

古い車両を新しくしたということで、少し車両の大きさが違うので、最大値の変更があったということでございます。

よろしいでしょうか。

他にご発言もないようですので、続きまして、報告(2)「小牧市地域公共交通運賃料金協議会の協議結果等について」、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)「小牧市地域公共交通運賃料金協議会の協議結果等について」、ご説明申し上げます。

はじめに、本年4月21日に開催した小牧市地域公共交通運賃料金協議会の協議結果についてでございます。

報告資料2-1をご覧ください。

協議事項は2点ございました。

1点目は、こまき巡回バス「こまくる」の運賃についてでございます。協議者及び協議対象は資料に記載のとおり、一部の割引を廃止するものであります。廃止の理由としましては、市内の公共交通の状況の変化により、利用率が極めて低くなっていること、また、持続可能なサービスの提供に向け、財源を確保するためでございます。協議結果は、廃止に伴う費用の削減見込みや料金収入の増額見込みなどの質疑がありましたが、出席委員の全員が承認され、令和8年6月1日から適用開始予定となっております。

資料の2ページ目をご覧ください。

協議事項の2点目は、犬山市様が運行いたします「わん丸君バス」の運賃についてでございます。

協議者及び協議対象は資料に記載のとおりとなります。変更理由としましては、回数運賃は、中学生の運賃区分の見直しに伴い、1日100円の小人運賃の対象者の増加が見込まれるためであり、定期運賃につきましては、運転免許証の自主返納にかかる心理的負担を軽減し、公共交通を利用した暮らしへの移行を促進するため、また、中学生の運賃区分が小学生と同様の扱いとなったためでございます。

協議結果は、小牧市内の対象バス停の利用者数に関する質疑がありましたが、出席委員の全員が承認され、令和8年12月1日から適用開始予定となっております。

続いて、報告資料2-2をご覧ください。

こまき巡回バスへのキャッシュレス決済の導入について報告いたします。

新たな決済手段の追加につきましては、運賃料金協議会の開催を要しない軽微な事案の例として国土交通省様より考え方が示されているところでございます。そのため、本市においても軽微な事案として取り扱い、運賃料金協議会での協議は行っておりませんが、地域公共交通会議の場で委員の皆様と認識を共有にするために、本日、報告事項として報告するものであります。

報告内容としましては、こまき巡回バス「こまくる」の利便性向上を図るため、こまき巡回バス乗車時に納付する利用に係る料金の納付方法にICカード、クレジットカード、二次元コードとしてPayPayによるキャッシュレス決済を令和8年2月24日より導入したものといたします。

なお、資料に表記はありませんが、昨年度、愛知県のMaaS事業においてデジタルチケットを作成しております。事業は昨年12月15日をもって終了しましたが、作成したデジタルチケットにつきましては引き続きご利用いただけますので、合わせてご報告させていただきます。

以上で報告(2)「小牧市地域公共交通運賃料金協議会の協議結果等について」の説明とさせていただきます。

よろしく願いいたします。

【磯部会長】

ありがとうございました。

運賃料金協議会で協議が調った件のご説明でございました。

この件について、ご意見、ご質問等ありましたら、ご発言をお願いします。

【山田委員代理（中部運輸局）】

愛知運輸支局の山田でございます。ご説明ありがとうございます。

2点ほど確認です。「こまくる」の割引の廃止について6月1日からということ、もうすぐ廃止なんです、利用者や住民への周知は、どのように進められているのかということが1点と、2点目は、キャッシュレス決済が導入されて、どれぐらい利用されているのかという利用率的なものが情報としてありましたら、ご説明願います。

よろしく願いいたします。

【磯部会長】

事務局お願いいたします。

【事務局】（服部係長）

2点ご質問いただきました。

まず1点目につきまして、令和8年6月1日に廃止する割引の周知方法でございますが、割引の周知につきましては、小牧市の広報誌ですとか、ホームページ、それからこまき巡回バスの車内を活用いたしまして、変更内容の周知をすることとしております。既にホームページ上での掲載と、車内での、デジタル広告というモニターに廃止する旨を表示するなどして、周知のほうを行っております、小牧市の広報紙につきましては、6月号への掲載を予定しております。

1点目は以上でございます。

2点目ですが、キャッシュレス決済の利用率についてのご質問をいただきました。導入が令和8年2月中ということ、令和8年の3月分を例としてお答えさせていただきますと、総料金収入の約12%の利用があるところでございます。

以上でございます。

【磯部会長】

他いかがでしょうか。

キャッシュレス決済は、交通系 IC カードを扱えるということはよくある話なんだろうけど、ここで注目してほしいのは、クレジットカードが使えることなんですね。となると何があるかというと、外国から来たお客様が自分の国で発行したクレジットカードで乗れるという、そういうこともできるってことですね。これがやっぱりインバウンド関係とか、アジア大会とかのことを考えますと、結構こういうのを準備すると、混乱が少ないのかなと思います。

他皆さん大丈夫ですか。よろしいですか。

他にご発言もないようですので、続きまして、報告(3)「令和7年度自動運転実証調査事業の実施結果について」、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(3)「令和7年度自動運転実証調査事業の実施結果について」、ご説明申し上げます。

報告資料3をご覧ください。

本日は、令和6年度との取り組み内容の違いや主な実証結果についてご説明いたします。

資料の2ページをご覧ください。

令和7年度の実証調査の実施概要につきましては、令和7年10月3日に本会議にて報告させていただいた内容から変更ございませんが、令和6年度に引き続き、桃花台ニュータウン地内において、バス型車両1台を使用し、令和8年1月22日から2月6日までのうち土日を含む14日間運行をいたしました。

3ページをご覧ください。

令和6年度との運行における主な違いといたしましては、③運行ルートをこまき巡回バス「こまくる」への導入を見据え、令和8年4月1日に再編運行を開始しました「15篠岡光ヶ丘線」としております。また、⑤その他に記載のうち、運行事業者としてあおい交通株式会社様を加え、運転手や遠隔監視員の派遣を行っていただいたほか、乗車された方だけではなく乗車されていない方を対象としたアンケート調査も実施をいたしました。

4ページをご覧ください。

続いて検証内容についてでございます。

まず、社会受容性に関する検証のうち認知拡大に関する事項となります。

主な取り組みはページ上段に記載のとおり、令和6年度に引き続き地区回覧を実施するなど認知拡大に努めました。検証結果は下段に記載のとおり、運行期間中延べ453名の方にご乗車をいただき、乗車アンケートでは、乗車前より約82.1%が自動運転技術の信頼が向上し、約86.9%が導入への期待感が向上する結果となりました。また、非乗車アンケートでは、約84.2%が自動運転バスへの乗車に意欲を持っていることが分かりました。

6ページをご覧ください。

続いて、社会受容性に関する検証のうち理解促進に関する事項となります。

主な取り組みはページ上段に記載のとおりであります。新たな取り組みといたしまして、チラシの裏面に自動運転の必要性や技術等に関する内容を掲載、乗車アンケートに、将来的な実際の運行を想定した設問を入れました。検証結果は下段に記載のとおりであり、乗車アンケートでは60%が乗務員や遠隔監視員への協力に関心を持っており、約97.9%が自動運転バスが無人となった場合に利用者同士での助け合うことに協力したいと回答されました。

8ページをご覧ください。

続いて、走行性・安全性に関する検証のうち走行環境に関する事項です。

主な取り組み内容と検証結果は記載のとおりであります。下段の検証結果の1つ目のチェックをご覧ください。運行ルートにおける、自動走行率は約97%と安定的に自動走行することができました。3つ目のチェックをご覧ください。令和6年度に自動走行ができなかった桃花台センターロータリーにおいて、自動走行が可能であることが確認できました。しかし、現在の技術では安定した自動走行が難しいことから、運行期間中は安全のために手動走行といたしました。7つ目のチェックをご覧ください。令和6年度には実施しなかった路上に停車した車両の回避にも取り組みました。見通しが良好であるなどの条件が整った環境においては、自動運転により車両の回避ができること

が確認できました。最後のチェックをご覧ください。非乗車者アンケートより、自動運転バスの近くを歩行・自転車で通行経験がある方のうち約 80.3%、運転経験がある方のうち約 78.9%が通常の車両と比較して「安心、少し安心、代わらない」と回答されました。

9 ページをご覧ください。

続いて、走行性・安全性に関する検証のうち自動運転の関連技術に関する事項となります。主な取り組み内容と検証結果は記載のとおりであります。下段の検証結果の2つ目のチェックをご覧ください。WEBでの乗車予約に関し、令和7年度は新たに予約を6桁の番号で管理し、チェックインシステムにより予約確認を行いました。混乱なく予約の確認ができました。最後のチェックをご覧ください。すべての便において大きなシステムトラブルはなく、定時運行ができました。

少し飛びますが、12 ページをご覧ください。

このページからは、レベル4自動運転の許認可申請に必要な諸条件の洗い出しやコストの検証についてとなります。12 ページは令和7年度で走行したルート・車両でのレベル4自動運転の実装までのステップを簡潔にまとめた内容となります。ステップの一番左、令和7年度は実装計画の妥当性を検討し、レベル4実装を目指すルートでの短期実証を行い、課題の抽出を行いました。次のステップは資料の中央に実施年度が未定のためN年度としておりますが、N年度には国土交通省への走行環境条件申請のために、車両を購入したうえで令和7年度に抽出された課題への対応として、レベル4に向けた走行を行い、さらなる課題抽出を実施します。さらに次のステップ、資料上はN+1年度としておりますが、N+1年度には、愛知県公安委員会への特定自動運行申請許可の取得に向け、最終の走行を行います。自動運行装置の走行環境条件の付与と特定自動運行許可がなされると、レベル4での運行が可能となります。

仮に各種申請等がスムーズにできた場合、追加で1年9か月間でのレベル4実装が見込まれます。N+1年度目の自動運転レベルをレベル4と記載しておりますが、抽出された課題に対応できない場合などには、課題が残る区間をレベル4で走行する区間から除外することも検討いたします。その場合は、一部区間でのレベル4実装となる見込みであります。

13 ページをご覧ください。

ここからは、レベル4自動運転の許認可申請に必要な諸条件の洗い出しについて、行った調査と調査結果の概要をご説明します。運行ルートの走行環境について、歩車分離、車線数、制限速度などの現状をそれぞれ詳細に整理しました。資料には一例として、信号の内容を記載しております。

14 ページをご覧ください。

運行ルートにおいて、自動運転車両以外の一般車両が実際に走行している速度、所謂実勢速度も調査しました。資料には、篠岡三丁目交差点を例として記載しております。左下の航空写真において、左からの白色矢印が自動運転車両の走行ルートを表しており、右からのオレンジ色の矢印が実勢速度を計測したものとなります。右側のグラフは横軸が計測した車両の速度を示しており、縦軸が車両台数を表しております。グラフの下にある表の最下段の85パーセントタイル速度が実勢速度を示しており、篠岡三丁目交差点では、計測時間帯に通行した85パーセントの車両が毎時49.16キロメートルという結果が出ております。

15 ページをご覧ください。

運行ルートを76箇所走行シーンに分割をいたしまして、13 ページで整理した走行環境情報をもとに、各走行シーンにおいて、自動走行にあたり、必要となる機能や想定されるリスクを抽出いたしました。資料には、一例として桃花台センターの交差点を記載しております。

16 ページをご覧ください。

15 ページまでの走行環境の調査結果から、レベル4自動運転の許認可申請にあたって、11箇所の地点で課題があることが判明いたしましたので、代表的な箇所についてご説明いたします。

17 ページをご覧ください。

①桃花台センター（上）停留所の出入口となります。

この区間は、こまき巡回バス「こまくる」や一般車両の出入りがある場所となります。区間の一部は道路中央線がなく、幅員が約4.8メートルと狭い部分がありまして、自動走行で他車両とすれ違い走行をすることが困難であることが分かりました。また、壁が高く、対向車が死角となる場所がございまして、自動運転車両のセンサーでは遠方からの検知ができないため、自動運転車両の急停車が起こる可能性があることも分かっております。

18 ページをご覧ください。

続いて、②桃花台センター（下）停留所の発進後です。こちらは往路となります。

この区間は、停留所発進後すぐに右折レーンに向かうためにレーンチェンジする必要があります。レーンチェンジの際、後方から走行してくる一般車両の実勢速度が毎時約55キロメートルであり、スムーズなレーンチェンジが出来ず、交通の妨げになる可能性があることが分かりました。

19 ページをご覧ください。

③篠岡小学校南交差点です。こちらも往路となります。

この交差点は、右折矢印信号が無く、対向車線が二車線ある交差点となります。また、対向車の実勢速度が毎時約56キロメートルとなっております。そのため、対向車を過度に検知するなど右折が出来ず、交差点内に取り残される可能性や速度の速い対向車を検知しきれず、対向車がいる状態で右折してしまう可能性があることが分かりました。

これらの調査結果から洗い出された課題の残る地点については、課題の解決のために、対応策を検討し、先ほどのステップでお示したN年度以降に対応していく必要があります。なお、運行期間中は安全のために手動走行とした桃花台センターロータリー内につきましては、事業者からはセンサーなどにより自動運転車両の現在地を推測する技術のわずかなズレから道路構造物に衝突するリスクが大きいため、安全上、レベル4自動運転の実装は難しく、レベル4で走行する区間から除外してはどうかといったお話をお聞きしている段階となっております。

続きまして、少し飛びますが、28 ページをご覧ください。

28 ページは本番走行中の1月22日から1月25日までの4日間に発生した運転手による手動介入の内容と回数を項目別に示したものを記載しておりますので、ご参考としてください。

29 ページをご覧ください。

運行事業者として運転手や遠隔監視員の派遣を行っていただきましたあおい交通株式会社様にヒアリングを実施いたしましたので、その概要を記載しております。

遠隔監視に従事いただいた方からは、現状の運行管理は、「他の業務を行いながら可能ではありますが、レベル4自動運転は、常に運行状況を確認する必要があり、集中して監視をできる環境の整備や、従事する者はパソコンの操作に抵抗がない者が望ましい」との意見がありました。

運転手として従事いただいた方からは、自動運転の継続に障害とを感じる要因について、おおむね抽出された課題と同様の意見をいただいたほか、「交差点付近の停留所では、自動運転車両の挙動から、後続車の追い抜きが発生いたしまして、危険を感じた」という意見がありました。また、「周辺の車両・歩行者・自転車への対応について、おおむね適切に対応できているものの、人間の運転

操作との間隔のズレからヒヤリとする場面もあり、手動介入で対応が必要であった」との意見もいただきました。また、バス運転手からの目線で、「レベル4自動運転が実装された場合、普段運転しているバスでも停留所の到着前に座席を立てて降りる準備をする利用者もいるのですとか、そういった方の急停車による転倒の危険や、無人となるとマナーの面で懸念があり、補助員の乗車が必要ではないか」との意見がありました。

最後に資料にはありませんが、コストについて説明いたします。

コストについては、先ほどご説明したステップでレベル4運行を開始する想定で、導入と運用に必要な概算費用を算出いたしました。算出したところ、自動運転車両の購入やその後の運行でも多額の費用が必要であることが分かり、現行の「こまくる」に必要な運行経費と比較して高額となることが分かりました。なお、これまで活用してきた国土交通省様の補助金につきましては、今年度に制度内容の変更があり、来年度、令和9年度までに運行する全区間でのレベル4実装が達成できない場合は補助金を返還する必要が出てきましたので、こうした事業費をいかに確保していくのかということについても課題が残ることとなりました。

令和7年度自動運転実証調査事業実施結果については以上であります。自動運転につきましては、現時点で、自動走行できるよう環境面や技術面の課題をクリアする必要があり、また、導入に必要なコストやその後の運行に必要なコストが現行の「こまくる」に必要な運行経費と比較して多額のコストが必要となるといった理由から、大型二種免許を取得した運転手がない状態での自動運転を「こまくる」にただちに導入することは難しい状況であると考えております。しかしながら、今後、諸条件が整った場合に、速やかに導入できるよう引き続き自動運転に関する調査研究は必要であると考えております。

そのため、令和8年度は、レベル4自動運転の許認可を取得し、バス事業として運行している先行自治体の事例収集や、これまでの実証調査での検証結果を踏まえ、「こまくる」への無人自動運転移動サービスの導入方針を整理していきたいと考えております。

以上で報告(3)令和7年度自動運転実証調査事業の実施結果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した。

この件について、ご意見、ご質問等ありましたら、ご発言をお願いします。

【山田委員代理（愛知運輸支局）】

愛知運輸支局の山田でございます。

参考に教えてもらいたいんですが、28ページの手動介入発生状況の中で、「経路が不適切」というのが17回ありましたとなっているんですが、この「経路が不適切」とはどのような状況が発生したということなんでしょうか。

【磯部会長】

事務局をお願いします。

【事務局】（服部係長）

ただいま手動介入の要因として、経路が不適切であるというようなところの質問をいただきました。

こちらは、資料上は経路が不適切というような表現としていますが、先ほどご説明しました桃花台センターロータリー付近の幅員がそもそも狭く、他の車両とのすれ違いが困難であるという場所が、そもそものルートとして設定されているというところで、そういった箇所をまとめる表現として使ってはいるんですが、まだそちらについては課題を洗い出したところでありますので、対応策について今後検討できたらと思っております。

以上でございます。

【磯部会長】

先ほどのN年度がいつになるのか気になるところですけどね。まだ答えられないのでN年度というぼかした表現になっているということだと思いますんで、またいろいろ調査していついていただいて、小牧市としては、この桃花台で二年間やりましたんで、それがいいんじゃないかなということを進めていくわけでございますから、しかるべき時に、きちんとした決断をしていただければと思います。

他にご発言もないようですので、

続きまして、報告(4)「地域公共交通サービス最適化調査検討業務について」、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(4)「地域公共交通サービス最適化調査検討業務について」、ご説明申し上げます。報告資料4をご覧ください。

本市では、地域交通の持続的な提供が、地域公共交通の最大のテーマであるとの認識のもと、将来的にも安定した交通サービスの確保と維持が必要であると考えております。

その上で、本市の今後の地域公共交通政策に関しましては、小牧市地域公共交通計画に掲げる目指す姿を実現するため、地域の特性や課題、ニーズに的確かつ柔軟に対応していくことが必要であると考えております。

こうしたことから、地域旅客運送サービスの持続可能な提供に向け、既存の公共交通機関に、無人自動運転移動サービス、デマンド型交通、日本版ライドシェアのほか、公共ライドシェアのうち交通空白地有償運送といった新たな交通手段を加え、地域にとって最適な公共交通のあり方について検討を行ってまいります。

次に、2業務の実施(1)業務内容についてご説明いたします。

本業務は令和8年度から10年度にかけて段階的に進める予定としております。令和8年度の具体的な業務内容についてご説明いたします。

令和8年度は、大きく3つの内容で進めていきます。

1つ目は、「地域公共交通の現状の調査」です。

現在の利用実態や潜在的な需要を正確に把握し、既存施策との乖離や新たな交通手段が求められる具体的なニーズを明らかにするため、現在の公共交通の運行状況等の把握やビッグデータの活用による人流把握、アンケート調査を実施するほか、全国の先行事例の分析や、これまで進めてきた

自動運転の実証結果を踏まえ、こまき巡回バス「こまくる」への導入方針を整理いたします。

2ページをご覧ください。

2つ目は、「地域公共交通のあり方の検討及びロードマップの作成」です。

先ほどの調査結果や、別事業で予定しているシェアサイクルの実証結果も踏まえまして、将来にわたって地域で持続可能な運送サービスをどう構築するか、中長期的な視点での検討を行います。その上で、「こまくる」の次期再編を見据えた、短期的なステップと、その先の長期的なステップを示す「ロードマップ」を作成いたします。

3つ目は、「令和9年度実証実験の運行概要の企画立案」です。

作成したロードマップに基づき、令和9年度に必要な応じて実施する新たな交通手段及び二次交通について、どのような交通手段を、どのエリアで、どのように運行するか等について運行の詳細を企画立案いたします。企画の立案にあたりまして、交通事業者の皆様とは個別に協議を実施させていただきますので、ご協力をお願いいたします。なお、新たな交通手段等の実証実験を行うこととなった場合については、本会議において皆様よりご意見をいただく予定としております。

続きまして、(2)業者の決定方法についてです。

令和8年度の本業務実施にあたりましては、指名競争入札により委託事業者を決定いたします。

続きまして、3今後のスケジュールについてです。

6月1日に入札による事業者決定後、6月9日から事業に着手したいと考えております。その後、秋頃を目途に本会議において、令和9年度実証実験の内容についてご意見をいただきます。令和8年度の結果の取りまとめは3月下旬に行います。

本事業の実施にあたりまして、皆様には引き続きのご理解とご協力をお願い申し上げます。

以上で報告(4)「地域公共交通サービス最適化調査検討業務について」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した。

それぞれの地域で調査をしたり、実証実験みたいなことをやってみたいという話でございます。この件について、ご意見、ご質問等ありましたら、ご発言をお願いします。

【小柳委員（公共交通功労者）】

これにあてはまるのかどうか、ちょっと私も躊躇するところありますけども、実はですね、桃花台新交通の橋脚の取り壊しを今やってますよね。これなんかも見通しがいつまでにどうかっていうところを非常に興味深く見守っておるところなんですけども、このあたりの関係でですね、随分交通の適正や、交通に対する考え方が変わってくるような気がするんですね。例えばさっきの話で、自動運転の関係で、当該地内の整備されたところでやって洗い出しも大分やっていただいて、無事に結果を出していただいたというふうに思ってますけど、この辺の考え方も含めてですね、新交通の橋脚を撤去された後の交通の流れっていうのも十分検討していかないといけないでしょうし、ここをどのような形で利用していくかということですね、整備された後、この辺も加味してこの業務をやっていただきたいというふうに私は思ってるんですけども、その辺どうなんでしょうね。

【事務局】（服部係長）

本業務でございますが、やはりですね、地域公共交通を取り巻く様々な問題というのが、地域の中でありまして、また地域ごとでも、問題というのは違っていると思いますので、今、小柳委員がおっしゃられた、新交通の工事区間ですとか、あとはまた別の地域ではまた別の問題っていうものがあると思いますので、そういった地域ごとの実情に応じた形で、最適な地域公共交通というものを検討できたらというふうに思っております。

以上でございます。

【磯部会長】

今小柳委員が言ったのは、空間的なね、整備が何か出されるのかな、どうかなという話ですけど、何かそれは今ここではお答えしにくいかんじですかね。

【事務局】（大澤課長）

都市整備課長の大澤でございます。ご質問ありがとうございます。

小牧駅から桃花台までずっと新交通の高架というか、インフラがあつて、場所によっては、委員おっしゃられた橋脚ですね橋の形になってるいところがあります。その辺りの跡地の活用のことかなと思つてご質問を伺つていたんですけども。よろしかったでしょうか。

【小柳委員（公共交通功労者）】

ちょっとずれちゃうかもわかんないんですけども、橋脚等を今取り外しをして整備をしているんですけども、まだまだまだ時間がかかる。今の状態を見ても、私どももそう思いますけども、あれが整備されると、かなりここ軌道交通じゃなくて、一般交通の流れもよくなるし、利用価値もですね、また別な形で取り上げられるような気もするんですね。例えば先ほど自動運転の関係でありましたけれども、整備されておところはどんどんやるし、問題の洗い出しをしてそれが改正されておところは、かなりですね、自動運転がレベルアップして取り上げていくわけですね。ですから今、自動運転なんか見ても整備されておる専用道路のようなところは、かなり利用価値がある。それからそうでないところでも、中心市街地でもやられることがありますね最近。ですからそういうことがあると、流れっていうのが変わってくるような気がするんですね僕は。例えば、桃花台の中でやっていただいた、巡回バスの考え方でやっていただいたもの、変わってくる気がするんですね。その辺も含めて、今後検討していただけるように僕は要望していきたいなということです。ですから、あれは早く撤去してもらおうと小牧市も非常にいいんですけども、なかなか時代が時代ですから、そういうわけにはいかない部分もあると思いますけども、努力はさせていただければなあというように思います。

【事務局】（大澤課長）

ありがとうございます。

まだ具体的にいつまでに撤去ということはちょっとお伺いをしていない、県の方からお示しいたいてない部分もありますけども、そういった撤去の跡地を使った整備っていうものが今後具体的にになりましたら、整備区間ということで、交通の検討の中にも入れていくことも考えていきたいと思つています。

【磯部会長】

そういう方向性も加味していただければと思います。

他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

他にご発言もないようですので、続きまして、報告(5)「こまき巡回バス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(5)「こまき巡回バスの利用状況について」、ご説明申し上げます。

報告資料5をご覧ください。

資料は、直近3ヵ年の利用状況を月ごとに表しています。令和7年度の利用状況としましては、黄色の棒グラフとなりますが、前年と比較して11月、2月を除いた月で利用者数が上回る状況となっております。年間の利用者数も過去最多の879,344人となっております。

以上で報告(5)「こまき巡回バス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。

事務局から「こまき巡回バスの利用状況について」ご報告がありましたが、小牧市内を運行する他の公共交通機関の利用状況についてもご報告をいただきたいと思います。

順に、鉄道、路線バス、タクシーの利用状況をご報告いただき、意見交換をできればと思いますので、まずは、名鉄小牧線の利用状況について、夫馬委員よりご報告をお願いいたします。

【夫馬委員(名古屋鉄道)】

名古屋鉄道夫馬でございます。よろしく願いいたします。

2025年度の利用状況について、小牧線のうち小牧市内5駅乗降人員につきましては、残念ながら小牧原駅と田島神社前駅につきましては前年度比で若干減少しております。他の3駅については、2024年度比で数パーセント増加をしているという状況でございます。

内訳といたしまして、まず定期券につきましては、通勤定期については小牧原駅のみ減少。通学定期に関しましては小牧原駅、味岡駅、田島神社前駅が2024年度と比較し減少しているという状況でございます。それ以外の2駅は2024年度比で増加というところでございます。

また定期外につきましては、5駅すべてで2024年度比で増加しているという状況でございます。

定期、定期外とも全線の状況は、全線の定期外は約4.4%の増加、定期券については約1.3%の増加であり、小牧線の小牧市内5駅につきましては、全線の増加幅より低い水準であるというところでございます。

以上でございます。

【磯部会長】

ありがとうございます。

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

【臼井委員（名鉄バス）】

名鉄バス臼井でございます。

全体としては令和6年度と7年度と比較しますと102%というところで、若干微増というところ
でございます。路線別に見ていきますと、特に小牧と勝川を結ぶ路線でございますが、こちらの方が
対前年で106%ということで、伸びがあるなというところでございます。停留所別に見ると、特に
勝川駅周辺の停留所の利用が増えているというところで、ここの人口もちょっと増えているのな
というところでございます。

少し前にはなりますがコロナと比較するとですね、まだまだもう少し100%届かないというところ
で、他の事業者さんもそうだと思いますがなかなか100%まで戻るとはちょっと厳しいのかな
というのが見えているところでございます。

これら一般路線のお話がございますが、近距離高速ということで、当社名古屋駅と桃花台、それ
から明治村を結ぶ路線も運行していますが、こちらもほぼほぼ前年並みになるということで100%
いうところでございます。

ちょっと遅れましたが4月1日に、弊社のダイヤ改正をさせていただきまして、名古屋鉄道さん
の電車のダイヤが変更されたというところで、その電車との接続ですね、こちらが若干変わって
くるというところがありましたので、ダイヤの調整をさせていただいたと同時に、やはり昨今の乗務
員不足というところもありますので、特に一般路線、土休日を中心ではあります、若干減便させ
ていただいたというところでございます。

皆さんのご承知のとおり、今のイラン情勢で、燃料の高騰ですとか、エンジンオイルはちょっと
不足をしてきてるというところで、今すぐにどうこうというところではないんですが、やはりこれ
がなかなか入ってこないようなときにはどういう対応していくかということも、今後検討して
いくというところでございます。

以上でございます。

【磯部会長】

ありがとうございます。

続きまして、ピーチバス、桃花台バスの利用状況について、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）】

あおい交通松浦です。

桃花台と春日井駅を結んでいる桃花台バスですけども、それに関しては前年度対比96%で少し
減っております。ただ3月は104%でありますし、あまり変わらないというのが実情です。

それから桃花台から小牧駅を結んでいるピーチバスは前年度対比103%、3月101%で、あまり変
わらないというのが報告になります。

以上です。

【磯部会長】

ありがとうございます。

続きまして、タクシーの利用状況について、若林委員よりご報告をお願いいたします。

【若林委員（愛知県タクシー協会）】

愛知県タクシー協会の若林でございます。

愛知県タクシー協会は毎月会員の各社さんから実績を集計しておりまして、各地区ごとの実績を出しております。

今から申し上げるのは、小牧市を中心とした実績になりますが、周辺の市町の実績、岩倉市さんの分も含んでいるということをご承知をいただきたいと思っております。

今から申し上げる 2026 年 3 月のものが最新でございますので、前年と同じの 3 月、2025 年の 3 月と、あとコロナ前の 2019 年 3 月との比較というような形で報告させていただきます。

まず、前年比較で言いますと一言で言えば総収入は増加しておりますが、輸送回数は減少していると。ちなみに総収入に関しては前年比 109.1%、輸送回数は前年比 96.6%と、輸送回数は減っているんですけども収入が増加している。これは一言で申し上げますと、昨年 12 月に運賃改定、10%ほど上げさせていただきました。この恩恵があったということで、輸送人員は減っているんですけども、増収は増加しているということになります。

なお、尾張地区全体、一宮市ですとか、春日井市を含んでということになりますと、尾張地区全体では総収入増加率 111.4%でございました。輸送回数も 102.1%でございましたので、尾張地区全体と比較すると小牧市はちょっとさびしいかなというところがございます。

あと、コロナ前との比較でございますけれども、総収入は 76.8%ということで、4分の3強、まだ十分戻りきれていないということでございます。これは先ほど申し上げた尾張地区全体と比べて、実は一番悪い数字です。一宮、春日井、江南、犬山、名古屋なんかと比べると、一番コロナ前からの戻りが悪いのかなというところがございます。コロナ前、小牧市というのはもともと春日井市について収益性が高い地域でございました。ただ、先ほど申し上げた通り、伸び悩んでいる結果、今平均以下というちょっとそういった寂しい状況となっております。これが最新の小牧市のタクシー事情でございます。

ちょっと話変わりますと、ちょっと先の話を上申しますと、タクシー業界っていうのは交通圏というのがございます。ある地域内でしかタクシー車両というのは輸送することができないと、こちらの方で言うと尾張北部交通圏に所属しておりまして、小牧市以外ですね、春日井、江南、犬山なんかは尾張北部交通圏に所属しております。ですので、この小牧市の車両は尾張北部交通圏の発地か着地がかかっていないとコンプライアンス的に反してしまうというところがございます。隣、尾張西部交通圏、一宮、稲沢市側が尾張西部交通圏なんですけれども、現在この尾張北部交通圏と尾張西部交通圏を統合しようという動きがございます。先週、愛知県タクシー協会内では、各社さんの総意を受けて、現在管轄される愛知県運輸支局さんの方にその要望書を出したところがございます。国土交通省さんの中でこの認可が通れば、近々尾張全体の交通圏ということで、最終的にはこれ利用者の方利便性に繋がってくるのかなと。ひいては、事業者さんも有効活用できて、あと営業効率が上がってくるのではないかなというふうに考えております。

私の方から以上です。

【磯部会長】

ありがとうございました。

ただいま、事務局及び各委員からご報告をいただきました。

この件につきまして、ご意見、ご質問等ありましたら、ご発言をお願いします。

全体的には徐々には増えつつあるけれども部分的に見ると、さっきの通学定期なんていうのは高校生でしょうけど、高校生自体が減ってくるようになると、そうやって通学定期っていうのは減っていくのかなあというふうに私も感じたところがございますし、あとはコロナ前から比べると大分移動パターンが変わっちゃっているということもあるでしょうね。要するに企業の方は、昔だと出張でいろいろなところに行かれたところが、今はテレビ会議とか、そういうようなこともあったりするんでしょうね。そういうのも含めて、いろいろ時代が変わってくるっていうのも踏まえて、交通がどうあるべきかって考えることが必要だなと思います。

よろしいでしょうか。

他にご発言もないようですので、次に移りたいと思います。

次第の「4その他」であります。何かありますでしょうか。

【鈴木委員代理（愛知県交通対策課）】

愛知県交通対策課の鈴木と申します。

本日は、2025年度に小牧市を含む尾張北部5市町において実施させていただいたMaaS実証事業について報告させていただきます。

事前にお配りいただいております資料をご準備いただければと思います。

1ページをご覧ください。

愛知県では、地域交通確保の一環として、2024年度より、「地域に密着したMaaS」をはじめとする2つのテーマでモデル事業を実施しております。昨年度は、尾張北部5市町を対象地域に、地域に根ざしたMaaSアプリを導入する実証事業を実施いたしました。

2ページ目をご覧ください。

2ページは、状況と課題についてです。5市町の公共交通に関する状況としましては、各市町のコミュニティバスは、隣接市町への乗継が可能なバス停を設置しているけれども、乗継利用者は少なく、また、各市町のバスロケーションシステムは隣接市町とは連携していないという状況になっておりました。その他、コミュニティバスの利用データにつきましても、市町を跨いだ移動データは把握していない、という状況になっておりました。そこで、「複数市町村の連携によるコミュニティバスの活性化」をねらいとしまして事業を実施することとしました。

3ページをご覧ください。

事業の具体的な取り組み内容はお示した3つになります。実証期間は、9月～12月の3カ月間で実施をさせていただきました。

4ページ目からは、具体的な取り組み内容についてのご説明になります。

まず、「おとなりバスなび尾張北部」になります。おとなりバスなびは、元々市町ごとに運用されていたバスロケーションシステムを統合し、一括で、リアルタイムにバスの運行状況を確認することができるポータルサイトになっております。

5ページ目は、おとなりバスなびの主な機能についてです。

先ほどのトップページの地図を拡大していくと、バスや停留所のアイコンが表示されます。バスのアイコンは、リアルタイムのバスの走行位置を示すとともに、タップするとバスの路線情報を確認することができます。また、停留所のアイコンにつきましても、隣接市町へ接続する停留所を示しておりまして、そこから各路線のバス位置情報が確認できる機能などを追加しております。

6ページをご覧ください。尾張北部まち巡りマップについてのご紹介になります。

こちらは、コミュニティバスの利用促進を図るため、5市町の周遊モデルコースやおすすめスポットを紹介したものになっておりまして、東海3県の地元情報を発信する雑誌「ケリー」と連携し、作成しました。

7ページをご覧ください。

ここまでの取組内容につきましては、トヨタファイナンシャルサービス株式会社様が運営するMaaSアプリ「my route」の中に、各コンテンツを集約した専用ページを作成し、情報発信を行いました。また、今回の事業では、小牧市さんにも、コミュニティバス乗車券のデジタルチケットを新たに作成していただき販売を開始しました。

8ページをご覧ください。

バス乗降データプラットフォームについてのご紹介です。こちらのシステムは、バスの運転手が各停留所で登録した乗車人数のデータを、自動で集約・整理するシステムになります。自治体の担当者が他市町のデータを含む利用者の乗降データを、自動で確認することができます。また、路線別・バス停別の集計や、検索条件を設定して、日付・曜日別で表示させることも可能なシステムとなっております。

9ページは、実証実験の結果になります。

おとなりバスなびやまち巡りマップの閲覧数は、お示ししているとおりになりますが、短期間での実証ということで、まずは「コミュニティバスの認知度向上」を目的としまして、その意識づけに寄与することができたと考えております。また、データプラットフォームについては、5市町職員へのヒアリングによりまして、「日常的に活用するまでは至っていないが、今後の状況によっては、役立つ可能性がある」とのご意見がありました。

最後にまとめになります。10ページをご覧ください。

MaaS関連の取組については、アンケート結果から、コミュニティバスの利用意欲や外出意欲が向上したとの回答が多く、コミュニティバス利用への動機づけや、ブランディングに一定の効果があったと考えております。また、お得感のある企画乗車券の造成や、複数市町をまたぐ乗継ダイヤの再構築が、利用者増加に繋がると考えております。

最後に11ページをご覧ください。

データプラットフォームにつきましては、実証期間中の閲覧ニーズはあまり高くなかったものの、ダイヤ改正などの時期によっては活用が期待されるものと考えております。その他、今回複数市町での事業ということで、多くの関係者の皆様に携わっていただきました。各市町状況が異なる中で連携を行っていくには、事前に十分な認識合わせや理解の共有が不可欠であることが学びとなりました。小牧市様やおおい交通様はじめ、関係の皆様方には、事業実施にご協力いただき、ありがとうございました。

愛知県からの事業報告は以上となります。

【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。

【事務局】（服部係長）

事務局より1点、次回会議についてご連絡させていただきます。次回会議につきましては、まだ

開催日程が決まっておりませんので、決まりましたらご連絡させていただきたいと思います。
よろしく申し上げます。

【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】（大澤課長）

本日は長時間お疲れ様でした。

最後に皆様に交通安全についてご連絡させていただきます。

交通事故を決して他人事と思わず、日ごろから気をつけていただくようお願いいたします。横断歩道は歩行者優先であり、車を運転される際には、横断歩道の手前では速度を落とし、歩行者等の早期発見に努めていただきたいと思います。

また、歩行時においては、左右の安全確認を行った上で、必ず横断歩道を渡っていただくなど交通ルールをしっかりと守り、加害者にも被害者にもならないよう日頃より交通安全にご注意いただきますようお願いいたします。

それでは、これをもちまして令和8年度第1回小牧市地域公共交通会議を閉会します。

皆様、本日は大変ありがとうございました。