

令和7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7年4月22日（火）午前10時00分から

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 地域連携部長 高井 勇 輔
(夫馬主務 代理)

名鉄バス(株) 運輸本部 次席 交通企画官 平塚 康 男

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

愛知県タクシー協会 副会長 若林 亨 修

(平松取締役事業統括部長 代理)

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 書記 林 順 子

中部大学工学部都市建設工学科 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 石屋 義 道

(森本主事 代理)

愛知県 尾張建設事務所 維持管理課長 加藤 純 丈

(服部課長補佐 代理)

愛知県小牧警察署 交通課長 掛布 佳 男

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

(山本次長 代理)

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	太 田 敬 之
小牧市	都市政策部	都市整備課交通政策係主事	望 月 瞳

(3) 傍聴者

11 名

4 欠席者

公益社団法人愛知県バス協会 専務理事
小牧市公共交通功労者

小 林 裕 之
小 柳 松 夫

5 議題

(1) こまき巡回バス「こまくる」再編について

6 報告

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

7 会議資料

資料 1	令和 8 年度こまき巡回バス再編に係るルート（案）の一部修正について
報告資料 1	令和 6 年度自動運転実証調査事業の実施結果（概要）
報告資料 2	こまき巡回バス「こまくる」への自動運転導入に向けた現状と課題
報告資料 3	こまき巡回バス「こまくる」の利用状況
参考資料 1	令和 8 年度こまき巡回バス再編に係るルート（案）（抜粋）
参考資料 2	令和 8 年度こまき巡回バス再編スケジュール
その他資料	小牧市地域公共交通会議委員名簿
その他資料	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。定刻となりましたので、ただいまより、令和 7 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ございます。どうぞよろしくお願いいたします。

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、事前に送付させていただいておりますが、本日の次第、議題の資料といたしまして、資料 1、報告の資料としまして、報告資料 1、報告資料 2、報告資料 3、議題の参考資料といたしまして、参考資料 1、参考資料 2、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」、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」と題した資料でございます。

これらの資料につきましては、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いただければと思います。

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タブレット端末またはパソコンにて、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。

また、令和5年度から2ヵ年をかけて、本会議でもご協議をいただきました小牧市地域公共交通計画の計画書を机上に配付させていただきました。

委員の皆様におかれましては、計画の策定にご尽力いただきまして誠にありがとうございました。

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、名古屋鉄道株式会社地域連携部 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、愛知県タクシー協会の若林委員に代わり、同取締役事業統括部長の平松様に、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石屋委員に代わり、同交通対策課主事の森本様に、愛知県尾張建設事務所 維持管理課長の加藤委員に代わり、同課長補佐の服部様に、ご出席いただいております。また、小牧市福祉部長の江口委員に代わり、同部次長の山本が出席をしております。

なお、公益社団法人愛知県バス協会の小林委員、小牧市公共交通功労者の小柳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。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にも本日同席を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、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、おはようございます。

都市政策部 次長の川島でございます。

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、本市の交通政策はもとより、市政各般に渡り、ご理解ご協力を賜っておりますこと、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2件を予定しております。

議題につきましては、これまで議論をいただいてまいりました、こまき巡回バス「こまくる」再編について、再編に係るルート案の一部修正についてご協議をいただきます。

また、報告につきましては、令和6年度に実施いたしました、自動運転実証調査事業の実施結果をご報告させていただきます。

次に、本市が運行しています、こまき巡回バス「こまくる」の利用状況について、ご報告させていただきます。

委員の皆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、

挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】（大澤課長）

本日の出席委員につきましては、20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、同要綱第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】

中部大学の磯部でございます。

立派な計画書が手元にありまして、皆さんのお力でできたと思う次第でございます。

この計画に書いてあるのは、もちろん細かいところもございますが、交通の基本的な方針とか計画の目標というものがございます。

ですから、その目標達成を目指して、この会議で運営していきたいと思います。

よろしくお願いいたします。

最近の状況、色々な状況があると思いますけれども、大きなところで万博が開催されています。万博って必ず新しい交通手段が話題になると思います。すぐに実現は無理だろうと皆さん思っていますが、そういうものは積み重ねていついずれ実現していくのかなと思います。ですから、ああいう形のものができてるんですね。では、我がまちに適用するにはどうしたらいいのかなと。そうやって色々考えていくことで、万博も楽しみになるのではないかなと思います。

今日はよろしくお願いいたします。

【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をいただきたいと思います。

山田委員代理、よろしくお願いいたします。

【山田委員】

ただいまご紹介いただきました愛知運輸支局の山田です。

それでは、お手元に配付されております「活発で良い議論ができる会議のために」の資料に基づきまして、公共交通の現状や、この会議を皆様がどういう形で臨まれて、どのような意見を出していけばいいのか等につきまして、私の方から簡単にご説明をさせていただきたいと思います。

それでは、資料の1ページをご覧ください。

上段に「全国の地域公共交通が、いま、大ピンチです」とあります。利用者の減少が続いており、タクシーやバス路線が影響を受けているということが書かれております。

利用者の減少は今に始まったことじゃない、徐々に進捗しており、昨今、少子高齢化による人口減少や、数年前のコロナの影響などが非常に大きく、減少割合が年々増加しており、下方のグラフに示されておりますが、都市部に比べると地方部の方が減少割合が大きく、更なる落ち込みが懸念されております。

このような状況が、事業者の経営を徐々に圧迫し、最終的には苦渋の決断ということで人が乗らない路線は、縮小や廃止に至るということが、全国各地で起こっております。

一方、中央に「地域のみんなが豊かに暮すために、地域の公共交通というのはとても重要です。」とありますとおり、公共交通は、日常の買い物や、学生さんであれば通学、働いている方であれば通勤等で利用されることもあるのででしょうし、観光で来訪されたような方々にとっては、公共交通があることによって各目的地にアクセスできるというように、地域の足を確保する非常に重要な役割を担っていることは、皆様もご認識いただけたと思います。

なので、公共交通を取り巻く環境が非常に厳しくなっている中、いかに維持・活性化していくかが重要となります。

地域にお住まいの、地域に精通されている皆様のご意見を様々結集して、下段にありますように、5年後、10年後も存続が可能となるような地域公共交通を構築していく。そのために「今何ができるのか」「将来何をしていかなければならないのか」といったことを考える必要がある。そういう議論の場が、この地域公共交通会議であるのご理解いただければと思います。

2ページをご覧ください。先ほど、公共交通会議は「参加されている皆様で意見を出し合い、今後の取組等を決める場です」とご説明をしましたが、具体的に、地域公共交通会議で話し合うことを大まかに整理しますと資料に記載した内容となります。

まず、運行ダイヤや、皆様が行きたい目的地などにどうやったらアクセスできるのか、そういう地域住民の要望といったところ、安全性も含めてニーズに合っているかという議論。そして、中央にあります利用者を増やすために、乗ってもらふ公共交通となるよう、どんな取り組みをすれば良いかという議論。右の方にあります「地域全体の、公共交通の将来について」ということで、公共交通はバスやタクシー等、様々な形態があり、それらを、乗り継ぎなども含め、より効果的に利用者の方がスムーズに乗り換えができるような形で、その地域に落とし込んでいくことも非常に重要なところであります。そういう街、地域全体のあり方も、考えながら議論が必要となります。

下段に「せっかく参加する会議。あなたの意見で公共交通を良くするためにはどうすればいいのでしょうか」とありますが、皆様がどういった形で、この会議に臨めば良いか。皆様の役割について、3ページに記載があります。

それぞれ、皆様のお立場で議論を進めていく形になりますが、例えば住民代表の方であれば、日頃から感じている、利用するうえでの課題や困ったことや、課題解決に向けて必要な取組の提案等、率直なご意見をご発言いただければ、課題解決のきっかけとして、議論も発端になるのではないかと思います。特に住民の方は、会議を重く受け止められる方もみえますが、あまり発言にハードルを感じることなく、普段使いの公共交通、バスや様々な公共交通を利用される際の疑問や課題認識等を持ち寄って発言いただければ、良い議論ができるのではないかと思います。

5ページをご覧ください。会議で発言や議論を進めていくうえでは、公共交通会議で事前送付された資料を事前に少し目を通していただいて、気になるところや、疑問点を、前もって整理していただくと、当日、発言についてもスムーズにできますので、チラシに記載されている一連の流れをイメージしていただき、会議に臨んでいただけますと幸いです。

6 ページ下段に、公共交通会議をより良くするポイントとして、2 つ記載がございます。

少し読み上げますと、1 として「地域における公共交通の役割や将来を考えて議論しましょう」ということです。

議論をするなかで、様々なお立場もあるので、譲れない部分があり意見がぶつかるケースもあります。そういう議論となっても、最終的には妥協点を探っていただきたいということです。一方的な形で議論を進めてしまいますと、大きな禍根を残す事にもなりかねません。なので、議論を通じてお互いに譲れる部分を模索しながら前向きな議論を心がけていただきたい。

端折って説明しましたので、説明が至らなかった部分は、時間がある時にご覧いただきまして、今後の会議に活かしていただければと思いますので、よろしくお願いします。

私からは以上です。

【事務局】（大澤課長）

山田委員、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、議題(1)「こまき巡回バス「こまくる」再編について」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)「こまき巡回バス「こまくる」再編について」ご説明申し上げます。

本日は、再編に係るルート（案）について、前々回の本会議において、調整中とご報告させていただいておりましたイオン小牧店への乗り入れについて、調整が整いましたので、その内容のご説明をさせていただきます。

お手元の資料 1 をご覧ください。

資料 1 はルート（案）の修正内容をお示しした資料となります。

イオン小牧店への乗り入れにつきましては、イオン小牧店から要望を受け「こまくる」の利用者利便性の向上を図るものとして行うものであります。

イオン小牧店への乗り入れに伴い、2 路線のルートの修正を考えています。

資料の上半分は 7 桃花台線、下半分は H 5 春日寺線となります。また資料の左半分は修正前のルート案、右半分は修正後のルート案となります。

イオン小牧店敷地内の運行予定ルート及びバス停設置予定箇所は 7 桃花台線、H 5 春日寺線ともに同様であるため、資料の上半分、7 桃花台線を代表してご説明いたします。

イオン小牧店への乗り入れは、資料に赤色の矢印でお示しをしておりますが、イオン小牧店南側、資料では下側の県道から進入し、イオン小牧店の敷地内道路を通り、イオン小牧店西側、資料では左側の市道へ出ることとしております。

このルートとした理由ですが、補足資料を委員の皆様のお手元の端末に投影させていただきます

のでそちらをご覧ください。

投影している資料はイオン小牧店の西側の市道から敷地内に入ったところの写真となります。

写真には交差点が写っておりますが、交差点の手前にある青色の矢印標識をご覧くださいと右折禁止と表示されているのが分かります。そのため、西側から進入した場合は、この交差点を左折することになりますが、左折したその先は、次の写真をご覧くださいと左側の平面駐車場に左折する、又は立体駐車場に直進することとなり、旋回する場所がございませんので、仮に「こまくる」がここまで進んでしまうと平面駐車場内に入らざるを得ない状況となります。そのため、敷地内での安全を考慮し、イオン小牧店と調整をした結果、資料1の赤色の矢印でお示したルートとしたものがあります。また、次の写真となりますが、敷地内に設置予定のバス停は店舗と反対側の部分に設置することを予定しております。この点については、バス停の近くに横断歩道が設置されていることから、「こまくる」利用者の歩行者動線は確保されていると考えております。

ルートの修正の説明については以上となりますが、資料1の右側にあります四角で囲われた部分に記載のとおり、この修正により、7桃花台線につきましては、修正前のルート案と比較し、1便当たりの運行時間が2分程度伸びることとなります。また、現在イオン小牧店の南側に設置されている「城見橋東」バス停は、利用状況の分析や運転手やお地元への聞き取りをした結果、バス停利用者の大半がイオン小牧店の利用者と考えられるため、バス停の廃止を予定しております。

また、資料下半分のH5春日寺線につきましては、修正前のルート案と比較し、1便当たりの運行時間が3分程度伸びることとなります。なお、②路線あたりの運転手数、③運行時間帯、④運行便数、⑤停車バス停数は参考資料1にてご確認いただきたいと思います。

ご協議いただく内容の説明は以上となりますが、こまき巡回バス再編に係るスケジュールについて少しご説明させていただきます。

参考資料2をご覧ください。

今後のスケジュールにつきましては、運行ダイヤの検討や隣接市町との運行ルートなどの協議を進め、令和7年10月頃に国土交通省への許可申請前の最終案として本会議にて協議を実施していきたいと考えております。

なお、スケジュール中の運行事業者選定につきましては、4月15日付けで公募の公告を行ったところでございます。

以上で議題(1)「こまき巡回バス「こまくる」再編について」の説明とさせていただきます。
よろしくお願いいたします。

【磯部会長】

ご説明ありがとうございました。

この件について、委員の皆様からご意見、ご質問等がございましたら、ご発言をお願いします。

【山田委員代理（中部運輸局）】

確認ですが、スケジュール案について、交通会議は10月開催となっていて、下方に米印で、運賃料金協議会も10月予定と書いてありますが、運賃料金協議会も、この会議と同じような形で10月にあわせて実施するイメージでよろしいでしょうか。また、運賃料金協議会の前に地域住民の方々から意見聴取・募集することを制度上求めています、それらのスケジュール感や、実施方法等について教えてください。

【磯部会長】

事務局からお願いします。

【事務局】（服部係長）

運賃料金協議会の会議開催スケジュール、それから、運賃料金協議会の開催にあたって法で定められた意見聴取の機会の考え方の2点について、ご質問いただきました。

1点目につきましては、参考資料2のスケジュールにお示しをさせていただいておりますが、令和7年度中の10月におきまして、関係機関協議と記載しておりまして、また表の下に記載がありますとおり、運賃料金協議会は10月に開催を予定しております。

現時点の運賃料金協議会の市の状況といたしましては、昨年度の地域公共交通会議において、運賃料金協議会の設置についてということで、設置要綱の方を定めますというところで、それに伴う地域公共交通会議の設置要綱の一部改正のご報告をさせていただきました。その後、市の方で手続きを進めまして、運賃料金協議会自体はすでに設置の方は完了しております。そのため、今後、委員の就任等々の手続きを進めまして、10月に開催できるような形で進めていきたいと考えております。また、運賃料金協議会での協議結果につきましては、この地域公共交通会議で報告をする規定となっておりますので、できれば同時期に、運賃料金協議会の後にこの地域公共交通会議を開催させていただきまして、運賃料金協議会での協議結果というものをご報告させていただきたいと考えております。

また、2点目の市民の意見を聞く手続きというところでございますが、こまき巡回バス「こまくる」の令和8年度の再編につきましては、昨年の11月から12月にかけて、再編に係る基本方針・ルート（案）について、パブリックコメントを実施しているところでございます。こちらのパブリックコメントに諮る案の中で運賃料金についても記載をさせていただきまして、そちらを持って、住民の意見の聴く機会というところの手続きを踏ませてもらったというところで、法に基づく手続きとしては完了しているものという認識でございます。

なお、その手続きをさせていただくにあたっては、国土交通省中部運輸局愛知運輸支局様と相談の上、実施したところでございます。以上でございます。

【磯部会長】

今の説明のとおり、大きな流れとしては進めて良いということではよろしいでしょうか。

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

スケジュールの話題でしたけれど、今回、商業施設に入っていくということで、微調整したということでございます。

【富田委員（区長会）】

イオン小牧店への乗り入れ、ご尽力いただきまして本当にありがとうございました。色々と問題もあるかもしれませんが、結果的に非常にいい感じだなというふうに思っています。

スケジュールの関係ですけれど、ルートが決まり、停留所やダイヤが決まって、最終的にここに示されているが、9月の中旬までというのが1つの目安ですか。そこまでだったら、なんとか現行のルートや停留所、ダイヤについて意見が言えるということですかね。

ルートの問題、停留所の問題については説明していただいたので、すでに出ているもので、ほぼ決定というようなふうに考えて、ダイヤについてだけ少し検討していくということなのですかね。

ちょっとそれを、確認をしたかったですが。今後、ルートの問題、停留所の問題についても聞く耳を持っていただけるのかどうかというところですね。

その辺、「いいですよ」「お聞きしますよ」。それで、協議が必要ですから協議をしていくのだけど、「聞きますよ」とか、「もうこれについてもダメです」「むしろ今ここに特化してご意見をいただきたい」。こういった意見だったら修正できるとかっていう、その辺の幅も少しお聞きしたいなと思っているのですが、どうでしょうか。

【磯部会長】

今、全体の話でしたけれど、ダイヤなど細かい話をこれから詰めていく際に、また、色んな、地域の方の意見を伺っていったらいいのではないかなという主旨だと思うのですが。

事務局の方からお願いします。

【事務局】（服部係長）

ただ今、富田委員より令和7年度のスケジュールにお示しのダイヤのところになりますが、案の検討というところで9月の中旬頃までスケジュールが引いてあります。それに関して、この検討中の期間は案の変更が可能かどうか、または意見を聞く機会があるかどうかというお話でございました。

まず、ルートないし、その大元にあります再編にかかる基本方針につきましては、昨年度からご協議をいただいております。パブリックコメントという手続きを経て、またその後、パブリックコメントで出された意見に対する市の考え方ということで、こちらの地域公共交通会議での協議を経て策定しております。

そのため、ルートについては、本日は前々回の会議で調整中となっていた事項の修正にかかる部分ということでお示しをさせていただいておりますが、それ以外の部分については基本的には現行のルート案で進めてまいりたいと事務局としては考えております。

ただ、バス停につきましては、今後、お地元ですとか地先の方との調整に入らせていただきますので、その調整をする中で、バス停の設置位置を、ダイヤにつきましては、今後、運行事業者も選定してまいりますので、その運行事業者さんと協議をする中で決めていきたいと考えております。以上でございます。

【富田委員（区長会）】

ありがとうございました。できるだけ、期間も非常に厳しいですし、大幅な変更は難しいかもしれませんが、最後まで住民の意見を聞くような姿勢を持っていただけて対応していただきたいということを要望しておきます。

【磯部会長】

要望がありましたから、よろしくお願いします。

他、いかがでしょうか。

【平塚委員（名鉄バス）】

ちょっと確認をさせてください。

先ほど事務局からイオン小牧店さんへの乗り入れに伴って、既存の「城見橋東」のバス停が廃止になりますということでご説明をいただきました。

資料1の下段のH5春日寺線はルートの変更に伴って既存のバス停の前を通る形にはなるのですが、それでも廃止になるのかといったところが1点。

あと、この「城見橋東」、確か私の記憶ですと、バス停の待ち環境というのが、確かベンチがそこは設置されていたような記憶をしているのですが、当然同様のバス待ち環境ということで、イオンさんの方にはそういったベンチですとか小屋ですとかっていうのは整備をされるのかといったところ、ちょっとその2点、確認をさせてください。

【磯部会長】

事務局、お願いします。

【事務局】（服部係長）

ただいま平塚委員より2点ご質問がございました。

1点目の「城見橋東」バス停の廃止に関するご質問につきましては、先ほども少し説明をさせていただきましたが、城見橋東バス停の利用状況を見ますと、7桃花台線の前後にあるバス停と比較して、利用者数としても多くの利用が見られる状況となっております。

令和6年度になりますが、「城見橋東」バス停の利用者数を同路線の前後にあるバス停と比較しますと、降車数につきましては、同路線の前後にあるバス停の年間1,350人から1,500人程度にあるのに対して、「城見橋東」バス停におかれましては年間8,300人程度で、乗車数につきましては、同路線の前後にあるバス停が年間1,250人から1,350人程度であるのに対し、年間1万200人程度ということになっております。また、運転手さんやお地元の方への聞き取りの結果から、利用者の多くは買い物袋などの手提げ袋をお持ちの方が多いといったような話も出ております。

こうしたことから、H5春日寺線も、イオン小牧店さんの南西角の交差点を右折する形で、既存の「城見橋東」バス停のある位置を通るルートになるところですが、「城見橋東」バス停の利用者の多くがイオン小牧店を利用されていると推測されるため、お地元区にご相談の結果、今回バス停を廃止するものでございます。

2点目が、「城見橋東」バス停にございますベンチなど待合い環境についてのご質問でございます。今回、イオン小牧店への乗り入れに伴いまして、イオン小牧店の敷地内に、資料にもお示ししておりますが、（仮称）イオン小牧店という形でバス停を新設したいと考えております。

こちらのバス停につきましては、イオン小牧店さんとの調整の中で、イオン小牧店さんでお持ちのベンチなどを置いていただけるというような状況となっておりますが、現在の「城見橋東」バス停と同程度の待合い環境を整備していただくように調整を図っているところでございます。

なお、既存の「城見橋東」バス停にございますベンチにつきましては、市で設置したものになりますので、今回の再編に伴いまして、待合環境が必要な場所というのを検討いたしまして、既設の「城見橋東」バス停廃止が確定しましたら別の場所に移設をしていきたいと考えております。以上でございます。

【磯部会長】

よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、これは議題でありますので採決をとりたいと思います。

議題(1)こまき巡回バス「こまくる」再編について、今回はこの部分だけですけど、原案のとおり、異存なしとの認識でよろしいでしょうか。

全会一致で承認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)こまき巡回バス「こまくる」再編については本会議にて異存なしということで、事務局に進めていただきたいと思います。

本日の議題は以上でございます。皆様、慎重にご審議いただきまして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。事務局からの報告ということで、説明のあと、ご質問やご意見がございましたらお伺いしたいと思います。

まず報告(1)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いたします。

【事務局】(服部係長)

それでは報告の(1)自動運転実証調査事業についてご説明を申し上げます。

お手元の報告資料1をご覧ください。

報告資料1は、令和6年度の事業結果をまとめた資料になります。

資料の1枚目は事業概要を記載しておりますが、昨年度は、1枚目の真ん中あたりに記載の3. 運行計画にお示しのとおり、①の運行期間として、令和7年1月25日から2月14日までの21日間を本番走行期間として、②の使用車両としてバス型車両を使用し、資料の1枚目の右上に記載の③の運行ルート・バス停として、桃花台センターを起終点とした桃花台ニュータウンの外縁を周遊するルートを運行しました。

資料の2枚目をご覧ください。

2枚目以降につきましては、検証結果について記載をしております。

昨年度は、2枚目に記載の(1)社会受容性に関する検証と、3枚目に記載の2(2)走行環境に関する検証の2つを行いました。

まず、社会受容性に関する検証についてですが、①自動運転に対する認知拡大を図ることと、②自動運転に関する理解の促進を図ることの2つを目的として、資料に記載の各取組みを行いました。

資料左半分の①自動運転に対する認知拡大についての実施結果としましては、延べ2,138人と、昨年度の延べ1,696人に続き多くの方に乗車していただきました。

また、乗車された方に実施したアンケート調査結果より、自動運転技術の信頼性に対する印象について、約83パーセントの方が乗車前と比較して良くなった、自動運転技術の導入への期待感について、約88パーセントの方が乗車前より向上したと、昨年度と同様に好意的な内容となりました。

これらの結果から、令和6年度に自動運転車両に乗車された方へのアンケート調査結果から、約87パーセントの方が本市の自動運転車両に初めて乗車された方でありましたので、乗車人数の増

加や自動運転技術の信頼性に対する印象や自動運転技術の導入への期待感への好意的な内容から、着実に自動運転に対する認知拡大が図られたと考えております。

資料右半分の②自動運転に対する理解促進についての実施結果としましては、自動運転特別セミナーや自動運転特別事業を通じて、自動運転技術や自動運転サービスの必要性についての理解の促進を図ることができました。

また、乗車された方に実施したアンケート調査結果より、将来、路線バスやコミュニティバスに自動運転サービスが導入された場合は約 95 パーセントの方が希望する、自家用車の前を自動運転車両が走行していた場合は約 87.2 パーセントの方が許容できるとご回答いただきました。

これらの結果から、令和 6 年度は初めて地域や学校と連携した取り組みを行いました、そうした各取り組みが理解の促進につながったと考えております。

3 枚目をご覧ください。次に、(2) 自動運転環境の向上に関する検証についてですが、①走行環境と②自動運転移動サービスに必要となる要素の 2 つについて調査を行うために、資料に記載の各取り組みを行いました。

資料左半分の①走行環境についての実施結果としましては、自動走行割合が期間平均で約 92.1 パーセントとなり、昨年度の約 73 パーセントを上回る結果となりました。

手動介入が発生した箇所につきましては、市道内のロータリー部やクランク部の通過時、幅員が狭い交差点の通過時、緑道高架下のバス停の出発時、路上に停車した車両の追い越し時などの場面において発生をしております。

また、乗車された方へ実施したアンケート調査結果より、走行の安全性について約 81.6 パーセントの方が満足、やや満足、乗車中危険と感じる場面について約 87.4 パーセントの方が危険を感じる場面はなかったと、昨年度と同様に好意的な内容となりました。

次に、資料右半分の②自動運転移動サービスに必要となる要素についての実施結果としましては、遠隔監視システムはおおむね正常に作動し、車両内外の監視ができました。また、乗車された方に実施したアンケート調査結果より、乗車予約について約 81.8 パーセントの方が満足、やや満足、乗務員の対応について約 85.5 パーセントの方が満足、やや満足と、こちらも昨年度と同様に好意的な内容となりました。

これらの結果を受けた考察としましては、走行環境と同様に報告資料 2 にてご説明させていただきます。

お手元の報告資料 2 をご覧ください。

市の自動運転実証調査事業は、市民の日常生活の足を支えているこまき巡回バス「こまくる」の将来的なサービス水準の維持に向け、懸念される路線バスの運転手不足に対応するため、自動運転に関する情報収集、分析及び検討などを行い、導入の検証を進めているものであります。

報告資料 2 は、令和 5 年度から令和 6 年度の 2 カ年にかけて実施した自動運転実証調査を経たこまき巡回バス「こまくる」への本格導入に向けた現状と課題を整理したものとなっています。

現状と課題は、走行環境、サービス、その他の 3 つに分け、記載をしております。

まず、1 ページの 1. 走行環境につきましては、走行空間（全般）の右側の欄に記載をしておりますが、自動運転車両は決められたルートを走行するため、植栽や道路補修等継続的に取り組み、安全性を維持していく必要があると考えています。

また、停車車両の自動回避や緊急車両に道を譲るといったことについては、国において検討されている自動運転の安全確保に関する社会的ルールや自動運転技術が確立された段階で実施できる

ものと考えております。

次に、2ページの走行空間（交差点部）など、各場面における自動運転車両の挙動や手動介入につきましては、こちらも表の右側に記載のとおり、自動運転技術の進展により問題は解決できるものと考えております。

少し飛びますが、5ページをご覧ください。

続いて、2.サービスにつきましては、運行管理について、現状、事業者の支援のもと、市が運行管理主体となっているため、将来必要となる運行体制を検討していく必要があると考えております。

運賃料金につきましては、乗車された方に実施したアンケート調査結果より、「こまくる」と同程度の運賃を支払うことならできるという意見が多くありましたが、試乗目的で乗車された方が大半であったため、「こまくる」利用者への意向を確認するなど引き続き検討をしていく必要があると考えております。

運転手等による安全確認、車内サービスにつきましては、現状、運転手が1人で行っている安全確認や車内サービスについて、乗務員や遠隔監視員などへの対応者の振り分けやシステムを含めた運用面での検討を引き続き行っていく必要があると考えております。

6ページをご覧ください。

続いて、6ページの3.その他につきましては、社会受容性の醸成について、乗車された方へのアンケート調査結果より、自動運転技術や安全性に不安を抱える方が一部見受けられたことや、乗車目的が試乗体験と答えた方が多かったことから、本格導入した場合に地域の日常的な移動手段として定着することが課題であると考えております。また、許認可の申請については、令和6年度に地域コミッティを設置し、事業者や関係行政機関と連携し、許認可取得等に向けた課題とその対策、工程について、情報共有を行っているところでございますが、引き続き情報共有の方を行っていく必要があると考えております。

「こまくる」への自動運転の本格導入に向けた現状と課題については以上となります。

最後に、今年度の事業についてですが、今年度につきましては、現在、国土交通省への補助金の公募に向けた事業概要の検討を行っておりますので、またこの会議においてもご報告させていただきたいと思っております。

以上で報告(1)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。

よろしくお願いいたします。

【磯部会長】

ありがとうございます。これにつきまして皆さんのご意見、ご質問がありましたら、お願いしたいと思いますが、いかがですか。

【安藤委員】（利用促進協議会）

素人感覚で質問をさせていただきたいと思っております。

自動運行の導入につきまして、せっかく国土交通省からお見えですので、国の基準っていうのはどの程度のものなのか、それに対して小牧というのは今どのレベルにあるのか、専門的な、日本国内での「こまくる」のレベル的なところを教えていただけると、大変これから参考になるのですけれども。よろしくお願いいたします。

【山田委員代理】（中部運輸局）

自動運転は別担当でありまして、詳しくはご説明できないですが、自動運転は実施状況によってレベル分けされており、レベル4は特定条件下での完全自動運転で走るもの。それよりも一歩手前で、有人であったり限定エリアだったりを走るものがレベル3。完全な自動化というのは、今のところ専用道みたいなところで低速で無人の運行を部分的にやっていたりしているものはあるが、なかなか公道を完全に無人化して走る状態にはなっていない。全国的にはレベル2や3の実験が広まっている状況と認識している。

したがって、小牧市の自動運転が有人で乗車するものであれば、レベル2相当か。全国的にもレベル2や3はボリュームゾーンであり、他地域と遜色はないと思われる。

【磯部会長】

事務局から、何か小牧市の方針みたいなものがあれば。

【事務局】（服部係長）

国土交通省様の後で恐縮ですが、市としましては、先ほど報告(1)の中で説明させていただきましたが、この事業の目的としましては、市民の日常生活の足を支えていますこまき巡回バス「こまくる」の将来的なサービス水準の維持に向けまして、懸念される運転手不足への対応として、自動運転の情報の収集や分析、また導入の検証といったものを行っているところでございます。

また、先ほど会長から少しありましたが、令和5年度が本市における初めて自動運転実証調査事業といったところでございまして、今2カ年が経過したという状況でございます。

レベルのお話が今山田委員代理の方からありましたが、本市におきましてはまだレベル2という段階でございまして、必要に応じて、運転手さんがハンドル、アクセル、ブレーキといった部分の操作について手動介入を行っているという段階でございます。また、今、山田委員代理の方から少し全国での閉鎖空間といったようなお話もございましたが、市の方としましては、本格導入に向けまして他市の事例について情報収集を行っているところでございます。いわゆるレベル4と言いますか、無人運行というものが可能になる段階のレベル4の許認可を取得した上で運行している先行事例としましては、今、全国で6件あるというふうにお聞きをしております。ただですね、強い雨や降雪により周辺の歩行者等の検知に影響が出るなど自動運転の技術的な異常が生じた場合への対応として、6件のうち5件は有人での運行という状況でございます。うち1件だけは運転席以外の席に人を配置するというので、見かけ上は運転席に誰も座っていないというような実験も行なわれております。

また、1件は無人運行でございますが、停留所の近くに遠隔監視室みたいなところを設置しまして、何かあったらすぐ人が駆けつけるといったような形で、車内には人がいないのですが、すぐに人が駆けつけられるような状態というような状況となっております。

こうしたことから、本市での自動運転の導入にあたりましては、まずはそうした先行事例を見習って、進めていく段階なのかなというところでございます。以上でございます。

【磯部会長】

今は実験中で、「全国の色々なまちの色々な複雑な条件で実験してください」というようなところの話があって、先ほど説明いただいた雪の地域とか、狭い道があるとか、道路の形とか、あとは

交通状況で、歩行者が多いところとか、自転車とかいろんな他の交通がたくさんあるところで果たしてどうなるかなということで試していただいておりますから、逆に言うと、そういった各地の色々な実験結果や今日みたいな展望をお互いに公開して、どこまでできたのか、何が難しいかという話を、技術系の人間と、自治体さんが一緒になって勉強するということだと思っています。

徐々にですが、進んではいます。当市としては目指すところは「こまくる」で使いたいということで明確な目標もございますから。そこを目指して続けてやっていくのではないのでしょうか。

他にいかがでしょうか。

【山田委員代理】（中部運輸局）

報告資料1の2枚目の社会受容性アンケート結果について、「車両の走行に対して許容できます」という回答が約87.2パーセントあります」とご説明いただきました。これを見ると社会受容性は高いと見えますが、回答いただいた対象者は「バスに乗車していた人」だったと思います。

課題に「車両の片側1車線と後続車が連なってしまって、渋滞を引き起こす原因になる」と記載されています。乗る人にとっては、足として非常にいいですよ。ただし、社会受容性の話になると、後ろに連なって走るドライバーの人とか、実際に車で自動運転の近くを走る、そういう方々にも理解を求め、受容性の認識を確認する。アンケートについても「そういうことがあっても大丈夫ですか」ということを聞かないと、実際の本格運行の議論になったときに、意識の乖離といった問題が出る可能性があるのではないかと。

そのような方々へのアプローチやアンケート等、今後の取組の方向性を教えていただきたい。

【磯部会長】

アンケートの方法とか、いろいろな方々のご意見とか方針があると伺いましたが、事務局お願いします。

【事務局】（服部係長）

ただいま山田委員代理からご質問がありましたように、乗車された方だけではなく、他の交通利用者の方等々への意向調査、そういったものも踏まえて社会受容性というものを高めていく必要があるのではないかとというようなご質問でございました。

令和5年度及び令和6年度につきましては、本番走行期間と言いますか実証調査期間が、令和5年度は14日間、令和6年度は21日間という形で非常に短いものでございましたので、アンケートの範囲というものは乗車された方というふうに留めたというところでございます。

ただ、委員おっしゃるとおり、今後につきましては「こまくる」の導入に向けては、他の交通参加者の方にも意向をお聞きしながら進めていく必要があると考えていますが、具体的に、今はまだ何年度にこうしていこうっていうのは決まってない段階でございますので、今後検討していきたいと考えております。以上でございます。

【磯部会長】

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

【森本委員代理（愛知県）】

詳細にご報告あげていただいて、大変勉強になりました。

いくつかご質問させてください。

今回運転席に運転手の方が乗られたということですが、これは交通事業者さんがコンソーシアムでプロポーザルの座組中に入られて事業者さんと一緒にやられたのでしょうか。

【事務局】（服部係長）

ただ今、森本委員代理により、今回運転手が手動介入を行ったという報告に対して、これは交通事業者さんが行われたのかというご質問でございましたが、今回につきましては、事業の支援委託というものを、資料1枚目にあります BOLDLY 株式会社さんに委託しているというところでございます。

実際の本番運行にあたっての運転手さんにつきましては、BOLDLY 株式会社さんの方で手配をされた運転手さんというふうにお聞きはしておりますが、こちらにつきましては、特に交通事業者さんの会社に組織、所属している人ではないというふうにお聞きしております。以上でございます。

【森本委員代理（愛知県）】

前回、前々回までの会議の中で、既存交通事業者さんと影響を受けないようダイヤをずらしたり、いろいろと調整していただいたかと思うんですけど、その結果というか、その事業者さんへの影響があったか、その事業者さんから見た実証に対する印象というのをお聞きしたいです。

【事務局】（服部係長）

ただいま既存の交通事業者さんへの影響についていうところでお話をいただきました。

まず、令和5年度におきましては、使用しました車両の最高速度が20キロメートルという非常に低速なものでございました。

そのため、本番走行時につきましては、一時的に、後ろに他の車両等が追従するといった形はございましたが、渋滞の発生というものはお聞きしておりません。

また、令和6年度につきましては、最高速度が35キロメートルまで上がったということもございまして、特段ですね、他の交通に影響を受けたという報告は受けてはおりませんが、資料にも記載のとおり、自動運転システムの不具合時などにおいて、バス停のところで車両がしばらく停車してしまったということもあると考えますと、少しは他の交通の影響も及ぼしているのかなというふうに考えております。以上でございます。

【磯部会長】

その他、いかがでしょうか。

【平塚委員代理（名鉄バス）】

1点だけお願いします。先ほど事務局からのご説明で、令和5年度は14日間実施で、令和6年度は資料を見ますと21日間ということでございまして、資料の検証4に、今年は2,138人、去年は1,696人、単純に日にちで割ってしまうと1日あたりの乗車人数が少ないように見受けられるのですが、車が大型化されている中で試乗された方が少なくなってしまった理由って何か掴んでいらっしゃいますでしょうか。

【磯部会長】

一日あたりの利用人数とすると、どうなのか。それで、どういう計算なのかは分かりませんが。

【事務局】（服部係長）

先ほどの説明の中で、令和5年度の乗車人数につきまして、14日間という期間全体で延べ1,696名、令和6年度の乗車人数としまして、21日間の期間中で2,138名の方にご乗車いただきましたというところでご説明させていただいております。

ただ今、平塚委員からのお話でございますが、1便あたりの乗車人数につきましては、令和6年度につきましては、総便数が令和5年度より増えておりまして、総便数にかかる1便あたりの乗車人数としては8.6名と、令和5年度が8.3名っていうところで、令和6年度の方が多くなっているところでございます。

ただ、1日あたりというところで見ますと、令和5年度は14日間で1日あたりの乗車人数としては121名。令和6年度につきましては、21日間で1日あたりとしては102名といったところになってございます。

その乗車人数が減少した理由でございますが、私の感覚になってしまっただけで申し訳ないのですが、期間中に雪の降る日が多かったというところで、予約された方がキャンセルという形でご連絡いただいたっていうのも少し影響しているっていうところでございますが、減った理由について、クリティカルにこういう理由だというのは把握できていない状況でございます。

【磯部会長】

1日あたりの便数が違うのではないかと。また今回の方が走行距離は長いんですよね。

【事務局】（服部係長）

走行距離は長く、1日あたりの便数は少なくなっています。

【磯部会長】

どうやって比較するのかというのがありますけど。

【事務局】（服部係長）

ちょっとすいません。そこまでは分析できていない状況であります。

【磯部会長】

分かりました。細かい分析をしていただければと思います。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それではこの報告はこれまでとさせていただいて、報告(2)こまき巡回バス「こまくる」の利用状況について事務局から説明をお願いします。

【事務局】（服部係長）

それでは、報告(2)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3をご覧ください。

資料の上半分は、直近3カ年の利用状況を月ごとに表しております。令和6年度の利用状況としては、黄色で着色した棒グラフとなりますが、いずれの月も前年と比較して上回る状況となっております。また、資料の下半分は、新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行する前の令和4年度の利用者数と令和5年度及び令和6年度の利用者数の比較を表しているものとなります。令和5年度、6年度ともに、すべての月において100パーセント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(2)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。

よろしくお願いいたします。

【磯部会長】

簡単なご報告でございますけど、「こまくる」の利用者は戻りつつあるということでございます。何かこれについてご質問等ございますか。

《質問なし》

【磯部会長】

事務局からこまき巡回バス「こまくる」の利用状況についてご報告がありましたけれど、小牧市内の他の公共交通の利用状況についてもお報告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まして、そのあと全体の意見交換をできればと思います。

まずは名鉄小牧線の利用状況について、夫馬委員代理よりご報告をお願いします。

【夫馬委員代理（名古屋鉄道）】

弊社の利用状況ということで、小牧市には今現在、5駅小牧線の方で駅がございます。

こちらの方、最新の令和6年度の状況でございますが、2023年度と比較して約100パーセントちょっと、微増というところでございます。

全線で見ましても大体100パーセントちょっとということで、この伸び率に関しましては、前年比に関しては全線及び小牧線とほぼ変わらないという状況でございます。

ただコロナ前、2018年度と比較した時でございますけれども、こちらの方は、全線でいきますと、定期外とか通学は95パーセント前後、それから定期に、通勤に関しましては90パーセントぐらいということで、中々コロナ前には戻ってないという状況でございます。

ただ今、先ほど申しました小牧市の5駅に関しましては、同じように100パーセントには届いてないのですが、ほぼ100パーセントに今近い状況ということで、全線と比べれば小牧線の5駅の状況に関しましては、コロナ前と比較すると戻りが結構高いという状況でございます。

以上です。

【磯部会長】

ありがとうございます。

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

【平塚委員（名鉄バス）】

先ほど鉄道からのご報告ございましたが、令和5年度と6年度を比較いたしますと、状況としては、市内の路線、ほぼ横ばいから微増といったところです。101パーセントから103パーセントといったところになりますが、一部、高蔵寺ニュータウンタウンを結びます、桃花台から高蔵寺ニュータウンを結ぶ路線だけがちょっと今100パーセントを切って90パーセント程度といったところがございます。

方や、コロナ前と比較をいたしますと、岩倉行きの路線、それから桃花台から春日井に結ぶ路線はちょっと戻りが悪い、90パーセント前半になります。方や、小牧駅とか勝川ですとか春日井を結ぶ路線は、勝川の方ですと105パーセントを越えている状況ですし、春日井の方はほぼ100パーセントに近い状況でございますので、ちょっと路線によって少しばらつきが出ているといったような状況でございます。

あともう1つ、桃花台地区から名古屋を結びます近距離高速につきましては、逆にちょっと非常に悪い状況でございます、中々ちょっと利用者が回復していないというところです。

特に、中央道桃花台から名古屋駅を結ぶ路線、始発は可児市、多治見市からの路線が主になるのですが、こちら可児市、多治見市、いわゆるニュータウンと言われるところからの通勤需要が非常に減っているということもございまして、昨年10月に一部ちょっとダイヤの見直し、さらにこの3月の改正でちょっと減便をさせていただいているような状況でございます。

ですので、ちょっと都市部、名古屋に向かうの路線の方が状況的にはあまりよろしくないといったところでございます。名鉄バスからは以上になります。

【磯部会長】

ありがとうございました。

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）】

小牧駅へ行くのがピーチバスで、春日井駅へ行くのが桃花台バスです。乗車率がだいたい98パーセントから97パーセントで、その辺を行ったり来たりということで、そんなに乗車率は変わっていないというところであります。

名古屋空港と名古屋駅の路線は、名古屋空港の路線に関しては便数も増加しておりまして、増えています。

【磯部会長】

ありがとうございました。

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

【平松委員代理（タクシー協会）】

それでは、市内タクシーの2024年の利用状況について簡単にお話しさせていただきますけれど

も、2024 年につきましては、一昨年より中位で見ますと若干のマイナス、コロナ前の 2019 年と比較しますとまだ 7 割強に留まっているところでございます。

最大の要因は乗務員不足でございまして、これは弊社、名鉄西部交通の例でございます。弊社におきましては、まだ乗務員は現在、コロナ前の 3 割強減少したままといったところでございます。

お客様にはお待たせしてご迷惑をおかけしているところもあるかと思いますが、それに関しましては本当に申し訳ございません。

各社の採用の課題としまして努力しているところでございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

あと、需要につきまして、少し時間帯などを見ていきますと、夜の移動が以前より大きく減少しております。

以前と比べまして、夜遅くまで外出するようなといったところで生活様式の変化というものを感じているところでございます。

【磯部会長】

ありがとうございます。ただいま、各委員からご報告いただきました。

この件につきまして、ご意見、ご質問等ございましたら、ご発言をお願いしたいと思います。

「こまくる」でもタクシーでも、なんでもいいのでお願いしたいと思いますますが、いかがでしょうか。

【山田委員代理（中部運輸局）】

各事業者さんにお伺ひしたいのが、ドライバーの確保状況です。

ドライバーの確保が厳しくなると、今後の運行の維持にも影響する可能性があります。全国的にはドライバーが確保できないから黒字でも減便等が発生している地域もあります。実際、地域の事業者さんのドライバーの充足状況を簡単にご説明いただければと思います。

【夫馬委員代理（名古屋鉄道）】

弊社の場合は、運転士以外にも車掌とか、あるいは駅員とかあるいはその統制関係だとか、色々な係がいるというところで、全体的にちょっと要員不足というところになってございます。

まず、弊社として、お客様へのサービス水準を低下させない程度で何がこの要因を減らせることができるかというところを考えて、機械化できるものは機械化としていくというところで、駅を一部ちょっと係員の無人化とか、あと、それから乗務員に関しましては、車掌を運転手が担えるような形でワンマン化といったところで、なんとか要員の充足が成り立たないような状況でも、何とかその地域の足を守るという強い気持ちで確保しているというような状況でございます。

またですね、高齢化といったようなところも実はちょっとございまして、駅員の方に関しましては本当に 50 歳を超えるような平均年齢というところございまして、今後のこの大量のその定年ですね、迎えた時のことがちょっと心配をされているというところございしますが、そういったところも踏まえて、なんとか地域の足を守るという強い気持ちを持って取り組んでいるという状況でございます。以上です。

【平塚委員（名鉄バス）】

名鉄バスの方は、慢性的な乗務員不足というところで、非常に、新たな事業計画ですとかっているのは中々取り組みができないといったような状況にあります。

そんな中でも、ちょっと以前にも少しこの会議でお話させていただいたかもしれませんが、いわゆる 2024 年問題といったところに対応するべく、できる限りお客様にご迷惑をおかけしない、ダイヤを減便しないというような 1 本筋を立てまして、早くからちょっとその対応には取り組んでいるのが実情でございます。

多分皆様もご覧いただいたことがあろうかと思いますが、テレビCMで村上佳菜子さんをちょっと採用し、「運転士」に見立てて、ちょっと積極的に、いわゆる採用の部分には少しお金をかけて取り組んでおりまして、そのおかげもといったところなのですが、昨年度、令和 6 年度については、乗務員の方が充足というか、少し上向いてきている、増えてきているというような状況でございます。

定年退職ですとかも含めて、退職の数に対し採用で入ってきていただいている乗務員の数の上回っているような状況でございますので、これが今年度も続いていけば、もう少し複便であったり、新たな計画というところであったりといったところに取り組んでいけるのかなというふうに思っております。以上です。

【松浦委員（あおい交通）】

完全充足はしていないのですが、常時募集をしております、最近の傾向は、50 代後半くらいで第 2 の人生を恐らく歩みたい方が結構おられまして、3 分の 2 ぐらいは養成といいまして、うちで新たに大型 2 種免許を取得される方が増えています。その辺の年齢層に絞っているわけではないのですが、絞られてきてしまっていますが、その年齢層で一度退職をして次の職場にということで、来ていただく方を中心に募集をしております、8 割、9 割ぐらいはなんとかなっている状況です。

若い人を狙わず、この辺の層でいこうかなと思っております。

【平松委員代理（タクシー協会）】

各社、柔軟な働き方を意識づけて、勤務体系にバリエーションを出したりしながら、乗務員確保を進めているところでございます。

【磯部会長】

ありがとうございます。

今は乗務員確保の話でしたけれど、他になにかありますでしょうか。

それでは、特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 その他でございます。何かありますでしょうか。

【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、10 月頃を予定しておりますが、10 月より前に案件が出てきましたら、ご連絡をさせていただきます。

いずれにしても、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ので、よろしく願いいたします。以上であります。

【磯部会長】

ありがとうございます。次回は 10 月ということで、先ほどの「こまくる」のスケジュールのとおりでということでございます。

その他になにかご発言はありますでしょうか。

よろしいでしょうか。それでは特にご発言はございませんので、進行を事務局にお返しします。

【事務局】（大澤課長）

本日は長時間にわたりありがとうございました。

最後に、皆様に交通安全についてご連絡をさせていただきます。

交通事故を決して他人事と思わず、日頃から気を付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をいたします。

それでは、これを持ちまして令和 7 年度第 1 回小牧市地域公共交通会議を閉会いたします。

皆様、本日は大変ありがとうございました。