

令和8年度（2026年度）第1回東海市地域公共交通会議会議録

○会議の名称 令和8年度（2026年度）第1回東海市地域公共交通会議

○開催日時 令和8年（2026年）6月22日（月）

午後1時30分から午後4時20分まで

○開催場所 東海市役所302会議室（3階）

○出席委員 星川功（会長）、齋藤誠（副会長）、嶋田喜昭（議長）、近藤博之、
内藤真一、小林裕之、南伸幸、小島浩資、湯浅一成、
村瀬謙治、片桐真砂子、蟹江祥裕、坂本美和子、勝部翼、服部和子、
青山純、山田慎児（代理）、桑山忍、北川秀一（代理）、太谷肇仁、
東堤孝介（代理）

○欠席委員 天野朝之、川添地芳、佐治恒次

○事務局 都市建設部長、都市計画課長、同主幹、同統括主任、同主任3名、
同主事補、スポーツ課長、同主事、委託事業者2名

○傍聴者の数 5人

○議題及び審議の概要

1 開会のことば

2 会長あいさつ

会長から挨拶があったもの。

3 委員紹介

新委員の紹介及び事務局から自己紹介

4 報告事項

(1) 地域公共交通会議について

中部運輸局から資料1に基づき説明

（意見なし）

(2) 令和7年度（2025年度）第4回会議録の確認について

(3) 循環バスの利用状況等について

事務局から資料2及び資料3に基づき一括説明

(議長)

知多バスの上野台線及び横須賀線について、5月に利用者が減少している要因はどのように考えているか。

(委員)

直近のデータのため分析段階ではあるが、本年2月の回数券廃止に伴い先買いされた方がその残りを利用されている可能性のほか、天候の影響や昨年7月の運賃改定に伴う影響など、複数の要因が考えられる。

また、本年は半田地区への交通系ＩＣカードの導入もあるため、前年との純粋な比較データが揃うまで時間をいただきたい。

(議長)

循環バスについては、ダイヤ・ルート再編の前と比較して、利用者は回復傾向がみられるため、経過を観察していきたい。

(4) 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について

事務局から資料4に基づき説明

(議長)

資料4の2ページに「期待する取組み」として評価されている3点に関して、何か具体的な取り組みを行う予定はあるか。

(事務局)

1点目について、加木屋中ノ池駅南口駅前広場の設置に合わせて今年度は加木屋線と富木島線のダイヤ・ルートの一部改正を行う。今回は加木屋中ノ池駅南口駅前広場の完成に合わせた一部改正であるが、令和6年（2024年）10月のダイヤ・ルート再編以降利用者の方から様々なご意見を頂いている。そのため、次回の全路線におけるダイヤ・ルート改正に向けて今年度はアンケート用紙を紙で配布する市民アンケート調査やバス利用者アンケート調査、OD調査を進めて利便性の向上に努めていきたいと考えている。

2点目のＡＩオンデマンド交通の実証実験については、国道302号より北の地域で「チョイソコとうかい」を実施しているため、同じエリアを運行する循環バスの名和線への影響を確認している。報告事項3の循環バスの利用状況では、名和線の利用者は微増傾向であり、デマンド交通だけでは大量輸送を行うことが困難と考えている。

そのため、循環バスで大量輸送をカバーしつつ、利用者の少ない時間をデマンド交通が補完するという形がいいのではないかと考える。循環バスとデマンド交通の相互利用をすることで、相乗効果が生まれることを期待するとともに、引き続き詳細な分析を進めていく。

3点目について、バスの利用状況や利用者の声を十分に把握し、令和5年度に策定した地域公共交通計画の指標の推移を分析し、改善に努め、少しずつでも利便性の向上に繋げていきたいと考えている。

(5) 東海市地域公共交通計画策定支援業務委託について

事務局から資料5に基づき説明

(意見なし)

(6) 東海ハーフマラソン2026について

事務局から資料6に基づき説明

(委員)

1点目に、開催にあたり、住民への具体的な周知方法はどのようなか。

2点目に、周辺道路の渋滞による公共交通への影響について、去年は周辺道路でかなりの渋滞が発生したとのことだが、具体的に公共交通にどの程度影響出ていたのか。渋滞による遅延が発生するのであれば、ダイヤ通りのバス運行が難しくなるため、住民の方々への今後の周知の方法及び予定はどのようなか。

(事務局)

1点目の周知方法について、広報とうかい11月号に交通規制図を折り込みチラシとして配布を行うほか、今月からコース沿道の店舗や関係するコミュニティの方々に対して交通規制の周知を進める。また、7月から始まるランナー募集に合わせて、大会ホームページ等でもコースの周知を行う。

(事務局)

1点目の周知方法について、バスが走ると思っていたのに走らなかったというご意見が毎年寄せられている。そのためスポーツ課とも連携し、全バス停に何時から運行、何時は運休という案内を掲示する予定である。さらにバス車内への掲示、バスロケーションシステムでの事前お知らせ、らんらんバスのホームページでの運休、途中運行に関する周知なども行う。

2点目の渋滞による公共交通への影響について、昨年度は1便・2便を全て運休としたためバスの遅れ等はなかった。知多バスの定期路線である上野台線は、太田川駅付近は交通規制で通行できないことから、大府市内でのピストン運行などで対応したため大きな影響はなかったと認識している。

今年度は資料6-4のとおり、富木島線の系統5、6を1便から通常運行としている。富木島線については、聚楽園駅前の道路は交通規制があるものの、駅前広場には車両が進入可能となるため、今年度から聚楽園駅から尾張横須賀駅間を運行する富木島線は通常運行としている。

今回の変更により、当日の運行にどのような影響が出るか注視していきたい。
(委員)

交通規制のお知らせについて、日本福祉大学と大田新橋の間の太田川駅方面へ向かう道路はハーフマラソン開催時点で開通しているのか。

カインズホームとフォレストモールの間から太田川駅へ向かう地図上の「日本福祉大学」という文字の上にある、一本線の道路はまだ開通していないと思われる。

(事務局)

日本福祉大学の目の前を通る南北の道路がコースから外れるため、資料のルート地図の灰色部分は常に通行可能であり、青色の通行止め区分が車両通行不可となる。

委員から質問のあった道路については、記載に誤りがある可能性があるため、改めて確認し詳細を詰めていく。

(事務局)

太田川駅西土地区画整理事業区域内の道路について、未整備のため開通まで時間がかかる見込みである。道路の形状自体も将来この形で残るわけではなく西側の一部は歩行者専用道路になる予定である。そのため将来的に道路が完成した段階でハーフマラソンのコース図や道路形状も最新のものに更新する予定である。

(委員)

資料6-3の聚楽園駅周辺の説明について、資料ではランナーの走行中に長時間渡れない場合があると注意書きが示されているが、このような場合には電車に乗りに来られた方がランナー待ちで乗り遅れてしまうケースが懸念される。

そうした際の免責や事前の注意喚起といった案内は聚楽園駅の周辺にも掲示す

る予定はあるか。

(事務局)

これまで鉄道利用者に対する免責事項に関する記載や掲示はしていない。大会当日は、警察の協力を得ながら、ランナーが走っていても安全に配慮してコースを横断できるように誘導する方針である。

事前の周知方法について、公共施設へのポスター掲示や広報の折り込みチラシ等を通じて周知する予定である。

(委員)

駅利用者や市民の方から意見があった場合、東海市から事前に周知済みと伝えても問題ないか。

(事務局)

スポーツ課と都市計画課で調整し、対応方針が決まり次第、改めてご相談させていただきたい。

(議長)

昨年と比べてランナーのコースルート変更はあるか。

(事務局)

3箇所変更しており、1箇所目は日本福祉大学の西側、2箇所目は西知多道路の加家インターへ向かう東海町三丁目から大池公園西の間、3箇所目は西知多道路の横須賀インターへ向かう内堀南から横須賀高校北西の間となり、この3箇所は今回からコースから外れており、交差点で折り返すこととなる。

昨年度まではエリアを囲むようにしていたルートをなくしており、その分の距離については、別の場所で調整している。

(議長)

昨年よりも規制される道路区間は少なくなったのか。

(事務局)

今年度から交通規制を行う区間は少なくなった。

(委員)

循環バスの運休について、バス停等での掲示等に加えて富木島線系統5、6以外の運休する路線で約1週間前からバス車内で音声による周知を行うことは可能か。バス利用者に直接伝わるため一定期間繰り返し流す方法も検討していただきたい。

(事務局)

運行事業者である知多乗合（株）と調整を行い、バス車内での音声による周知が可能かどうか確認する。

5 協議事項

(1) 議案第 1 号 令和 7 年度（2025 年度）東海市地域公共交通会議決算について

事務局から資料 7 に基づき説明

(監事)

当会議設置要綱第 10 条第 2 項の規定により令和 8 年（2026 年）5 月 25 日に帳簿及び書類を審査した結果、正確かつ適正であり、資料の相違がないことを確認した。

<議長による一括承認採決>

(一同) 承認

(2) 議案第 2 号 東海市循環バスのダイヤ・ルートの一部改正について

(3) 議案第 3 号 東海市循環バスのバス停の新設について

(4) 議案第 4 号 東海市地域公共交通計画の一部改定について

事務局から資料 8、資料 9 及び資料 10 に基づき一括説明

(議長)

パブリックコメントでの意見を踏まえた修正について説明いただいたが、その他で検討した点などはあるか。

(事務局)

今回のダイヤ・ルート一部改正において、他に取り入れたものはないが、今回頂いた意見には、加木屋線、富木島線以外の路線やそれ以外の事案に関するものもあった。これらの意見は今後の全路線の改正を行う際の参考にして、より利便性の高い路線運行になるよう考えていきたい。

(議長)

ダイヤ改正について、どのような周知を予定しているか。

(事務局)

資料 8-1 に記載のとおり、広報とうかい 9 月 1 日号で令和 8 年（2026 年）

10月1日改訂版の時刻表ガイドブックを全戸配布し、公共施設にも配架する予定である。

また、前回のダイヤ・ルート再編時に作成したポケット版ガイドブックは内容を更新し、公共施設やバス車内等で配架する予定である。また、バス停留所では加木屋線と富木島線の時刻表を貼り替え、10月1日からダイヤが変更になる旨の掲示を行っていく。市外からの利用者へは市のホームページやバスロケーションシステム、市の公式LINEで10月1日にダイヤが変更する旨を発信していく。

(議長)

資料9のバス停のシェルターについて、ベンチも設置されるのか。

(事務局)

シェルターと一体になったベンチを設置する。

<議長による一括承認採決>

(一同) 承認

(5) 議案第5号 令和9年度（2027年度）地域公共交通確保維持事業案について

事務局から資料11に基づき説明

(委員)

循環バス乗降客数カウントシステムの仕組みはどのようなか。

(事務局)

本システムは6月1日から運用を開始しており、循環バスの乗降客数を時間ごと、バス停ごとにカウントしている。具体的な仕組みとして、前後の乗降口に設置したAIカメラが通過した人数を認識し、後ろから乗った方を乗車人数、前から降りた方を降車人数としてそれぞれ自動でカウントしている。データはリアルタイムでウェブシステム上に反映され、バスロケーションシステムとも連動しているため、利用者が見るバスロケーションシステムでは「あと何人乗れるか」が表示されるようになっている。また、市側の管理画面ではどのバス停で何時の便に何人乗り降りし、車内に何人残っているかといった詳細な乗降データが確認可能となる。

(委員)

A I カメラは同一人物の判別まで可能なのか。

(事務局)

人物の識別を行う精度はない。システム業者に確認したところ、若年層が高齢者としてカウントされてしまうなど、A I の認識精度にはまだ課題があるとのことである。

(議長)

地域公共交通確保維持事業案について、中部運輸局愛知運輸支局はすでに確認しているか。

(事務局)

これから正式に提出し、審査をいただく。

(議長)

本議案については、今後中部運輸局への提出後に修正等が必要となった場合、その修正対応は事務局に一任するという条件付きで一括して承認採決をする。

<議長による一括承認採決>

(一同) 承認

(6) 議案第 6 号 東海市地域公共交通計画の事業評価について

(7) 議案第 7 号 東海市地域公共交通計画の推進について

事務局から資料 1 2、資料 1 3に基づき一括説明

(委員)

資料 1 2-2 の市民アンケート結果分析について、30 代までは満足度が高く、50 歳以上の方々の満足度が低いという結果が出ているが、満足度が低い理由について、現時点での分析結果、それに対しての対策案はあるか。今後の課題や取り組みの中にこれらに関する内容が入ってなければ加える必要がある。

(事務局)

市民アンケート調査では職業別でも分類を行っており、学生の満足度が 85 % と高く、若年層の満足度の高さは学生の回答が多くを占めていると考えられる。

「学生」は主に高校生や大学生を想定しているが、太田川駅が特急、急行列車が停車することによる利便性が評価されているのか、バスも含めた総合的な公共交通が評価されているかの分析はできない。

また、20代の会社員や自営業の方の満足度も高くなっているが、その要因として自家用車での移動を念頭において回答されている可能性がある。本市は名古屋高速や知多半島道路や伊勢湾岸自動車道へのアクセスが良く、新東名や新名神高速道路にも繋がるため、どの交通手段を捉えての回答なのか把握ができない。

一方で、50代から64歳、75歳以上の満足度が低い原因は公共交通への満足度が低いからと推測される。

市民アンケート調査の内容では具体的な理由まで把握できないため、今年度実施するアンケート調査でより詳細な背景を把握し、循環バスだけでなく、東海市の公共交通全体で検討していきたい。

(委員)

利用シーンとして、生活スタイルに合っていないと感じている人が多いのか、公共交通に対する理解が足りていないのかによって今後の対応やアプローチの仕方が大きく変わってくると考えられる。今後の調査ではそういった点を明確に把握できると良い。

(議長)

市民アンケートは毎年実施されているのか。

(事務局)

東海市総合計画等に関するアンケート調査を毎年実施しており、資料にある「市内外への移動が円滑にできる環境が整っていると思う人の割合」を測る項目について、設問を置いている。

(議長)

その満足度や不満足度の具体的な理由までは聞いていないか。

(事務局)

理由までは聞いてないが、自由記述欄には諸々回答をいただいているため、記載内容を改めて詳細に確認分析していく。

(議長)

毎年実施するなら具体的な理由を尋ねる設問を追加できると良い。

(事務局)

このアンケートは全体の質問数が非常に多い調査のため、回答者の負担にならないように追加できるか検討していく。

(議長)

バス停の上屋とベンチの設置について、現在は市が費用を負担していると認識している。名古屋市の場合、バス停の上屋は広告主の民間企業が費用を負担して設置している代わりに上屋の背面や側面に企業広告を掲載して設置、維持している。東海市でもそのような仕組みを検討できないだろうか。

(事務局)

そのような取組は検討の余地があると考えている。また、企業や団体からの寄附金を活用して設置する手法も検討している。例えば寄附金を頂いた企業の銘板を上屋に掲示することでこの企業に支えられているバス停であるというアピールにもつながるため、寄附金も含めて一度検討していきたい。

<議長による一括承認採決>

(一同) 承認

(8) 議案第 8 号 デマンド交通「チョイソコとうかい」の実証実験について

事務局から資料 14 に基づき説明

(委員)

会員アンケートでは目的地として大同病院を追加してほしいとの要望が寄せられている。大同病院を追加するなら国道 302 号より北の地域だけでなく、しあわせ村周辺住民も利用したいという人は多くいると思うがどうか。

(事務局)

令和 9 年（2027 年）4 月からは、これまでの国道 302 号より北の地域から、名和町全域にエリアを広げて運用することを考えている。対象エリアをさらに広げられないかという意見については、運行上どこかで境界線を引く必要があるため、今回は名和町・南柴田町・浅山の全域を対象としていく考えである。

(議長)

そうすると聚楽園駅やしあわせ村周辺は地区の対象に入らないのか。

(事務局)

しあわせ村周辺は循環バスの路線が多く走っているため、今回は名和町の町界で区切らせていただきたい。エリアを大きく広げることは難しいため、今回はこの線引きでの運行でご理解をいただきたいと考えている。

今後の利用状況や意見を注視していきたい。

なお、国道３０２号より北で実証実験を開始した目的は交通空白地をカバーするためであり、また、循環バスが走っているエリアでも１時間半に１本しかバスがなく、時間的空白を補うため、移動の選択肢としてデマンド交通を追加することがこれらの解消に寄与するかどうか検証している。

荒尾町周辺については循環バスの荒尾線が１周約４０分であるため、聚楽園駅で乗り継いでいただければと考えている。

(委員)

循環バスで国道３０２号付近まで行けば、そこからデマンド交通に乗ることは可能か。

(事務局)

国道３０２号より北の地域のみというルールは今年度末までとなる。令和９年（２０２７年）４月からは名和町全域に対象を広げるため、国道３０２号より南側の名和町にお住いの方でもデマンド交通を利用いただけたと考えている。

なお、現在は地域公共交通会議の中で事務局の案を提示して協議している段階であり、最終的には地域公共交通会議での協議を踏まえて市としての決定が必要である。予算が伴う場合は議会での審議もあるため、現時点では議論・検討の段階である点をご理解いただきたい。

(議長)

来年４月から名和町、南柴田町及び浅山の全域に広げるということか。

(事務局)

そのとおりである。なお、しあわせ村の北側駐車場付近は名和町であるため対象エリアに含まれることになる。

(委員)

対象エリア拡大による目的地間の移動を可能とすることで、タクシー事業者としては営業上の影響を受けることになる。そのため事前にしっかりとしたデータを出していただきたい。国道３０２号以南に広げることで対象者がどの程度増えるのか、目的地間の移動を可能とすることによってどの程度の影響が出るのか、我々の団体内でも十分に検討した上で改めて意見を述べさせていただきたいと考えている。

また、来年４月以降の運行について、あくまで新しい条件での実証実験なのか、それとも本格運行へ移行されるのか、提示していただくデータを明確にした上で

適切に考えていきたい。

(事務局)

現時点ではエリア拡大による対象人口の増加は800人程度と試算している。現在の対象者である高齢者や子育て世帯等の約4,000人から5,000人のうち実際の登録者は約500人程度である。そのため対象人口が800人増加した場合、傾向から実際の登録者数は1割の80人程度と想定している。まずはこの80人ほどの増加がどう影響するかという観点でご検討いただくことになるかと思われる。また、ご指摘の目的地間の移動について、東海市ではまだ運行実績がないため、他自治体で実施している事例データを集め、愛知県タクシー協会知多支部と事前に調整を実施したい。

しかしながら、利用者側からは現在の目的地間の移動が不便であるという意見を料金面も含めて多く頂いているため、何らかの調整が必要になると認識している。

また、2つ目に質問いただいた実証実験の枠組みについて、これまで適用していた道路運送法第21条の許可はあくまで一時的な需要に対応するため、これ以上の期間延長ができない状況である。そのため、4月以降の継続運行は道路運送法第4条の許可となると考えている。

一方で、現在の利用者数は決して多いわけではないため、今後の利用状況を注視しつつ必要に応じて条件の見直しを行い、各交通事業者とも調整を重ねながら持続可能な公共交通を目指して検討を続けていきたい。

(委員)

実証実験のベースとなる道路運送法21条の許可は最長3年というルールであり、同じ運行形態のまま何年も先延ばしにすることはできない。

しかしながら、今回の見直し案は名和町全域へのエリア拡大や運行条件の変更を伴うものであり、周辺の交通事業者に与える影響等を考慮すると直ちに道路運送法第4条の許可による本格運行に移行してしまうのは気が早いとも感じる。

今回の見直しは利用者層や利用形態が大きく変わる新たな取り組みとしても整理できるため、道路運送法第4条の許可による運行ではなく別の新たな実証実験として仕切り直す方法もあると考える。

この道路運送法第4条又は第21条の許可となるかは、改めて中部運輸局愛知運輸支局にも相談を行い、その具体的な手法について次回の会議で再度提案いた

だきたい。

(議長)

運行条件を変更すると最長３年という実証実験の期間は延長が可能なのか。

(委員)

別の新しい実験として道路運送法第２１条の許可により仕切り直すという意味合いになる。

(議長)

タクシー事業者への影響がどれほどになるか、現時点では予測が難しいため、道路運送法第２１の許可で進めるのが良いと考える。

(事務局)

早急に中部運輸局愛知運輸支局と調整し、愛知県タクシー協会知多支部とも個別で調整させていただく。

(議長)

現段階でタクシー事業への影響について、把握されている点はあるか。

(委員)

現時点でもすでに影響は出ており、条件を変更した場合に影響がどれほど拡大するかという懸念もある。名古屋交通圏と知多半島の交通圏の境目に東海市が位置しており簡単に行き来はできないが、市外の大同病院や大同クリニックへの移動手段として東海市からタクシーを利用いただいている実績はある。

(議長)

市外への乗り入れや目的地間の移動が可能となるとタクシー事業へ影響を与えるという認識で間違いないか。

(委員)

市民の利便性の向上自体に反対しているわけではないが、目的地間の移動が可能となるとさらに広い範囲で車両が動くことになるかもしれない。詳細なデータをいただいた上で愛知県タクシー協会知多支部としてどのように対応するか検討させていただきたい。

(委員)

目的地間の移動を可能とする理由として、利用者から要望が多いこと及び１人当たりの運行単価が高いことが挙げられていた。

しかし、現状の実績値は目標値に対して順調であり、単価が高いことを理由に

人流の輸送をさらに増やすという目的が今回の施策とどう結びついているのか、分かりにくいと感じる。

(事務局)

1人当たりの運行単価が高いことは、利用者1人当たりにどれほどの公費を投入しているか、市としての財政的な考え方に基づいている。現状1人当たり約5,000円の運行経費がかかるのに対し利用者の運賃は300円であり、その差額は市民の税金で賄っているため、1人当たりの公費負担額は可能な限り下げたいということが市の基本的な考え方である。

今後、人件費や燃料費、物価の高騰が予想される中で運賃を引き上げられれば良いのだが、公共交通としての価格維持を求める声もあり調整が難しいのが現状である。そのため利用者数を増やし1人あたりの運行経費を下げたいと考えている。

しかしながら、エリアを広げすぎると車両のみでの移動に時間がかかってしまうため、乗車効率を高める工夫が必要である。公共交通サービスとして持続可能な仕組みとするため、特定の目的地だけでなく目的地間の移動も可能にすることで効率よく乗車いただけるようにした方が良いのではないかと、という意図で今回の案を提示させていただいた。

(委員)

関係機関と協議しながら進めることに期待するが、市としては総額としての支出が増えることを避けたいということか。

(事務局)

総額としての予算はもちろんのこと、1運行当たり及び利用者1人当たりの経費も重視している。通常の路線バスであれば1人あたり800円程度のところ、デマンド交通は大幅に高くなっているため利用促進によってこの単価を下げたいと考えている。総額と1人あたりの経費、その両面から考えている。

(委員)

この事業の目的は交通手段が少なく移動が不便な空白地帯の住民を救うためである。そこに採算性や既存のタクシー事業者などの市場へ進出していくような形をとる理由に疑問があるが、これについては今後の関係者協議の場で議論できればと思っている。

(議長)

これまでの目標設定自体が少し低かったのではないかと若干感じている。

特に乗り合い率に関しては目標に達していないため、向上させていく必要がある。システム自体の運用コストが高いという背景もあるが、知恵を絞りながら改善策を考えていく必要がある。

(議長)

次回の8月20日の第2回会議で運行条件を決定しなければ、令和9年(2027年)4月からの運行開始は難しくなるのか。

(事務局)

現在のスケジュールでは10月から運行事業者の選定公募を始める予定であるため、第2回会議での運行条件の決定が必要である。第3回会議まで結論がずれこむと来年4月1日の運行開始に間に合わなくなり、現行の条件で運行を続けるかどうかも含めて許可条件の調整をすべてやり直さなければならない。

そのため8月20日の会議で直ちに決めるのではなく、事前に交通事業者と十分に調整を重ねていきたい。

(議長)

この運行条件の詳細については継続審議になるかと思われる。

(事務局)

皆様には引き続きご意見をいただければと感じる。今回の採決は詳細な運行条件は継続審議に、来年4月以降もデマンド交通の運行を継続していくかどうかという方向性についてのみ皆様の承認をいただきたい。

(議長)

運行条件や仕様についてはこれから継続して審議していく前提で、このデマンド交通「チョイソコとうかい」の事業自体を継続していくことについて承認を諮ることとする。

<議長による承認採決>

(一同) 承認

議題終了

6 閉会の言葉

(事務局)

次回の会議は8月20日（木）の午後1時30分からの予定。

以上