

令和7年度 第2回菊川市地域公共交通会議

会 議 錄

場 所	菊川市役所庁舎東館 3階会議室	日 時	令和7年10月21日（火） 午前10時00分～午前11時30分
-----	--------------------	-----	------------------------------------

報告事項

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 3 議事
 - (1) 令和7年度菊川市コミュニティバスの運行改定について【報告】
 - (2) 令和8年度菊川市コミュニティバスの運行案について【協議】
 - (3) 菊川市地域公共交通運賃料金協議会の完了について【報告】
 - (4) 菊川市地域公共交通計画策定における進捗状況について【報告】
- 4 その他

(次頁から議事録を掲載)

議事録

1 開会

●事務局

地域公共交通会議を開催する。

委員17名のうち出席者13名、代理出席3名であり、出席委員が過半数を超えていたため、菊川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。

2 あいさつ

■会長

〈あいさつ〉

3 議事

●事務局

これより議題に入るが議事の進行については、菊川市地域公共交通会議設置要綱第6条第1項の規定により会長に議長をお願いする。

(1) 令和7年度菊川市コミュニティバス運行改定について【報告】(資料1)

●事務局から説明

自治会からの要望を受け、令和7年度中に改定を行った2路線について報告する。

内容については、第1回の会議にてご協議いただいたものとなる。

まず、2ページの倉沢・富田コースについてである。積み残しの可能性が懸念されていた第1便の出発地について、令和7年8月27日(水)(小学生の夏季休暇明け)に、「上倉沢公会堂」から「上倉沢茶農協」へ変更した。10月現在、乗車人数が大きく減少することなく、問題も発生していない。

次に、丹野・嶺田コースについてである。5ページをご確認いただきたい。丹野・嶺田コースについては、令和7年9月1日(月)にコース変更を行った。コース変更は、6ページ下部の図にあるように、全便赤路線を通っていたものを、第1便のみ直進の赤コース、第2便以降は集落内を通り青ルートに変更するというものである。こちらについても、問題の発生はない。報告は以上となる。

意見・質問

○委員

1つ目の倉沢・富田コースの変更について、利用者数自体は減っていないが、家庭によっては出発時間が早まるに不満がでなければ良いなと思うが、いかがか。

●事務局

こちらについては、第1回でご説明させていただいた後に、上倉沢地区のPTAの役員の方と、何度かお話をした。保護者から、時間が少し早くなることについて、生活リズムが変わることで、子どもを送り出すことが難しくなるかもしれないという話があったが、上倉沢地区としても、バス路線1便目は上倉沢の小学生のための運行ということでご理解をいただいているため、利用者数に大きな減少は見られない状況である。出発時刻ギリギリになって走ってくる高学年の子どもさんもいらっしゃるが、それを待っていると遅れてしまうので、次のバスを案内し、2便に乗車していただくようにしている。

(2) 令和8年度菊川市コミュニティバスの運行案について【協議】(資料2)

●事務局から説明

令和8年度のコミュニティバス(定時定路線)の運行について、2点要望がありましたのでご協議いただきたいと思う。

1点目につきまして、資料2ページ、3ページをご確認いただきたい。倉沢・富田コースの「火剣山入口前バス停」の延伸についてである。こちらは、前回の会議で議題に挙げさせていただいたものとなるが、場所が決定したので、今回ご協議いただきたい。

移設先については、資料3ページの赤丸の場所となる。当初要望をいただいていた場所が黒丸の部分となるが、こちらが交差点ということで設置不可能であったため、そこから更に100m程度奥に進んだ場所となる。移設先の様子は資料4ページに記載をさせていただいた。場所の選定にあたっては、自治会、警察、運行事業者との現地確認を行っている。また、自治会長から地権者に使用の承諾も得ている。

2点目は沢水加コースについてである。6ページをご確認いただきたい。沢水加自治会より、地元住民の利便性向上のため、停留所を増設してほしいとの要望があった。

増設場所は、資料7ページ上の★印2箇所となる。移設先の様子は資料8ページに記載をさせていただいた。こちらについても、どちらも地権者の承諾を得ている。説明は以上となる。

意見・質問

○委員

最初の火剣山入口バス停は当初のバス停より80m奥になったということですか。

●事務局

100mくらいである。当初要望先はT字路になっており、火剣山とキャンプ場へ向かっていく道路になる。この道は、菊川市の地理に慣れていない方も通る場所になる。また、交差点であるため、バス停の設置にはふさわしくないことから、近隣で移設可能な場所を探したところ、少し奥まった場所であれば集落内の便も良いのではないかという結論となった。市としては、利用者数が見込める事、転回をするための広い場所が確保できること、が必要である。移設先の道路左側は民地になるが、自治会から地権者の方に了解を得ているため、移設先として良いのではないかということになっている。

○委員

基本的にはどちらも問題ないと思っているが、2点目については、今後バス停間に新しいバス停を設置したいという要望が来た時に、どこを基準にするのか、どのくらいの範囲とするのか、今後議論する必要があるのではないかと思う。勿論、利用者にとって、バス停が近い方が良いのだが、あまり密にやつても運転手さんの負担になってしまう。一方で、フリー乗降にするよりは、バス停にしたほうが、運転手さんは乗客に集中できるが、フリー乗降は利用者さんにとって大変便利であるため、そのバランスを考える必要性がある。

今回は問題ないと思うが、今後の課題で出てくるのではないかと思う。

■会長

令和8年度菊川市コミュニティバスの運行案について賛成いただける方は挙手をお願いする。

全員賛成の挙手をいただいたため、協議事項については承認された。

(3) 菊川市地域公共交通運賃料金協議会の完了について【報告】(資料3)

●事務局から説明

令和7年12月13日（土）、14日（日）に開催されるハッピーライドin静岡プロジェクトについて、菊川市内を走っている自主運行バス「萩間線」の運賃割引に関する菊川市地域公共交通運賃料金協議会が完了したのでご報告する。

令和7年8月13日（月）から8月25日（月）正午まで市ホームページにて、意見募集を行い、提出件数は0件だった。その後運賃料金協議会を書面で開催させていただき、可決に至ったことから、協議が調っていることの証明書を8月26日に提出した。説明は以上となる。

(4) 菊川市地域公共交通計画策定における進捗状況について【報告】(資料4)

●事務局から説明

お配りした「菊川市地域公共交通計画の策定について」をご覧いただきたい。概要版を少し抜粋させてもらひながらまとめたものになる。こちらについては、菊川市地域公共交通網形成計画が令和元年8月に策定しており、それを継承する形で今回「菊川市地域公共交通計画」を策定するものである。

内容としては、「2 策定のポイント」の「市内外に移動しやすく、持続可能な公共交通ネットワークの構築」の中で、現在運行中のコミュニティバスについては、地域公共交通空白地域を解消するルートの見直しや、バス停の設置やフリー降車区間の拡大等、コミュニティバスを利用しやすい環境を引き続き作っていきたいと考えている。また、交通弱者の支援として、運転免許自主返納を促進するような支援や、公共交通を利用した場合の外出を促すような支援に取り組んでいきたいと考えている。

続いて、「公共交通を安心して利用できる環境の整備・利便性向上」としては、まず交通結節点という言葉がキーワードとして出てくる。この交通結節点については、コミュニティバスが複数乗り入れする場所のバス停空間の整備を考えている。概要版2ページをご覧いただくと、赤丸が菊川駅、市立総合病院、小笠支所の3ヶ所に公共交通の結節点があるが、これに加えてJA菊川中央支店周辺というところにもマーカーをしている。このような場所は、複数路線が乗り入れており、乗り継ぎに資するような形になるため、このような場所について、待合空間の整備をしていきたいと考えている。合わせて、乗り継ぎのタイミングで待ち時間を減らせるような調整ができればと考えている。

また、わかりやすい情報の提供ということで、菊川市コミュニティバスの時刻表を全戸配布しているが、JR菊川駅の時刻表や、路線バス結節点の時刻表のようなものも網羅した総合マップを展開していきたいと考えている。また、特に個々の生活に応じるために、マイ時刻表の作成の支援も考えている。

「多様な主体・資源との連携による持続可能な地域公共交通」では、今年度から実施している矢崎アローラインのような企業との連携を周知させていただきたいと思う。また、それに賛同していただくような別の事業者さんがあれば、ご協力の方を求めて参りたいと思っている。コミュニティバスについては、貨客混載という視点の中で、市内の農産物などを出荷するような施設に運べないか、などといったところも考えていく。

最後になるが、新たな移動手段ということで、今後他市町でもAIデマンドバス等の実証実験が始まっていく。先進技術については、やはり費用もかかることということや、毎年のように技術革新が重ねられているため、動向を確認しながら、AIデマンド運行、ライドシェア、自動運転バスなど、今後考えられる移動の仕組みの方について引き続き検討して参りたいと思っている。

今後の予定としては、11月に庁舎内の会議を経たうえで、11月17日から全市民を対象にパブリックコメントを実施する。

その後、11月末の定例議会協議会において検討内容の説明を行い、12月中にパブリックコメントを含む市民意見の集約を最終的に行う。

翌年1月に開催される地域公共交通会議において最終確定を行い、3月に計画を公表する予定である。本日お配りした計画素案32ページには、今後この計画目標を達成するための指標の方を設けている。その中で本日差し替えをお願いする箇所は、④の「菊川駅コミュニティバス日帰り利用者数」に関する数値である。この数値については、現在内部で調整中であり、確定後に反映する予定である。概要の説明としては以上である。

意見・質問

○委員

横文字が多くて、高齢者でなくともわかりにくい。再編するといつても、横文字や、AI、MaaS等、難しい単語が並んでいて、意見を聞くことも難しいと思う。

様々な議論が出てきた時に、そのような説明も必要であると思う。「外出する際の困り具

合の割合」が、現状値に対して目標値が45%となっていて、素案の32ページの下に「免許を持っていない方、(持っていたが返納した+免許を持っていない)のうち、「困ることがよくある」+「困ることがたまにある」の割合の平均値を年1%弱のペースで減少」と書いてあるが、割合が非常に多いと感じる。高齢者で、普段免許を持っていない方も含まれ、地域によっても割合が違うと思う。私は、将来的に「高齢者に優しい菊川市」をキャッチフレーズにして欲しいと思っているのだが、現状値が50%、目標値が50%弱の45%で本当に良いのかと思ってしまう。ここ10年ぐらいで、高齢者の利用がより増えていく事を考えると、もう少し意見を言っても良いのではないかと思う。高齢者の事故が多くなっているが、高齢者に配慮した交通網の形成などは、社会構造を根本的に変えていく必要があると痛感した。

●事務局

まず、用語集について、資料の最後に、表を載せることとする。

指標について、実際に市では外出時の困り具合の数値をゼロにするというのが最大の目標である。外出に困らないことが市としては一番良いことであり、目的の最終地点だと思う。ただし、この5年間の中で何ができる、どこまでできるか、実態の目標の対比というところを考え、調整させていただけたらと思う。

○委員

中日新聞の記事によると、キーワードは「AI」と「アプリ」であり、アプリを利用することで予約時間、運行状況、待ち時間などを簡単に確認できる仕組みとなっている。以前、高齢者はアプリを使えないのではないかという意見があったが、現在では多くの高齢者もスマートフォンを使用している。むしろスマートフォンで操作できるほうが便利である場合もあり、アプリ導入の利便性は高いと考えられる。

また、掛川市では平日だけでなく土日も運行しており、様々なイベントにも利用できるようになっている。菊川市のイベントの多くは土日に中心部で開催されているが、その時間帯にバスが運行していないという声もある。掛川市のオンデマンド交通は、年末年始を除き平日・土日ともに終日運行しており、運賃はおおむね500円程度である。乗降箇所や運行時間も柔軟に設定されており、高齢者が使いやすいよう工夫された実証実験である。

菊川市としても、今後どのように対応していくか検討する必要がある。議題の中にも示されているように、実証実験を経て、来年度以降の運用方針を検討している自治体もあるとのことである。

●事務局

本市では、菊川タクシーの協力のもとデマンド運行を実施している。現在、三沢・河東コースの午後の便と、奈良野・布引原コースの終日便を運行している。

近年、県内の他自治体ではAIデマンドタクシーの実証実験が行われている。AIデマンドとは、利用者がアプリを通じて予約を行い、その位置情報をAIが集約して最適な運行ルートを自動的に算出し、そのルートに沿って運行する仕組みである。

現状、菊川市におけるデマンド運行では、同一時間帯に複数の予約が入るケースが多くはない。AI導入の利点は、一定の時間帯に複数の予約が集中した場合に、位置情報をもとに最適なルートをAIが選定できる点にある。しかし、現在の運行状況では、その利点を十分に活かせる状況には至っていないと判断している。

ただし、この判断はあくまで現時点でのものであり、今後、次期計画の期間中に状況が変化する可能性もある。そのため、現行計画にはAI実証実験の実施時期を明記していないが、将来的にはこうした先進的な取組も検討対象とする方針である。

今のところ、実証実験の具体的な実施時期は定まっていないが、先進技術の導入については今後積極的に検討していく必要があると考えている。

○委員

第1回目の会議でも述べたが、まずは土日に運行を実施すべきである。また、イベント時の交通手段の確保も重要である。高齢者にとって交通手段が必要となるのは通院の際だけではなく、イベントや産業祭などへ参加したいというニーズもある。

産業祭についてはシャトルバスの運行があるが、その出発地点まで行くことが難しいという声もある。多くのイベントは土日に開催されており、そのため高齢者が参加しづらい状況にある。「高齢者にやさしい」「高齢者が楽しめる」イベントとするためには、土日にも運行を実施してほしい。

また、これまでの要望の中では、運行ルートや時間設定などに関しても多くの意見が寄せられている。ぜひ来年度には、できるだけ早い段階で実行に移していただきたい。

●事務局

確かに、現在、産業祭などの大きなイベントでは、シャトルバスの運行など、臨時の輸送手段を活用している。土日のイベント対応として常時運行すべきか、あるいはスポット的に運行すべきかについては議論の余地がある。すぐに明確な答えが出るものではないが、将来的に運転免許返納者の増加や高齢者人口の増加に伴い、土日の交通手段としてのニーズが高まれば、当然、検討していく必要がある。

また、土日運行の実現にあたっては、運行事業者との調整も必要である。運転手不足という大きな課題も存在するため、こうした課題を解決しながら進めていく必要がある。現時点ではすぐに実施できる状況はないが、将来的には検討を進めていく方針である。

○委員

土日運行については、事務局からも指摘があったように、利用人数が一定数集まるかが課題である。しかし、こうしたサービスは元々ニーズが起きにくいという問題がある。先に行政や事業者がサービスを提供し、その後で利用者のニーズが発生する場合もあるため、単にニーズが出てから対応するという方法では導入は難しいと考えられる。

導入の判断は、公共交通への投資の程度という大きな判断に関わる。目標指標ページにある確認指標として、行政負担額や収支率が挙げられる。土日に運行すると、市民1人当たりの行政負担額は増加し、収支率は低下する可能性がある。しかし、公共交通に行政として投資する考え方であれば、これは必ずしも悪いことではない。行政として、こうした投資に踏み切る判断をするかどうかも含め、検討が必要である。

AIデマンドについては、ニュースで話題となるが、AI自体が本質ではない。AIの利点は、予約が多数入った場合に、効率的かつ効果的に配車や乗り合わせを行う点にある。現在の菊川市のデマンド運行は、基本的にルートが決まっており、予約がない場合は走らないという定時定路線型デマンドである。AIが有効に働くのは、ルートも時刻も決まっておらず、需要が流動的な場合である。この点が本質的な違いである。

時間やルートが自由な運行は利用者に便利に見えるが、車両や運転手の制約がある場合、特定の予約が他の利用者の利便性を損なう可能性がある。乗り合い効率を高めるには、時刻を決めた運行の方が有利であり、利用者はその時刻に合わせて生活する構造となる。自由運行では、タクシーが個々の利用者に合わせる形となるため、一長一短がある。

また、バスではなくタクシー補助による地域交通もある。タクシー事業に補助を出して運賃を下げ、同じ方向への利用者がいれば相乗りを認める仕組みである。車両台数が十分確保できれば自由運行は有効だが、1台のみでは不便になる可能性があるため、タクシー補助の方が利用者にとって利便性が高い場合もある。

このように、土日運行やAI活用については、行政負担、利用効率、車両台数、利用者の利便性を総合的に考慮する必要がある。

■会長

事務局には、今回の内容をしっかりと受け止めていただきたい。

先ほどの話に戻るが、文書の最後に用語集を入れることには賛成である。ただし、その前にできるだけ横文字を減らす工夫も重要である。難しいとは思うが、常に工夫を凝らすことが求められる。どうしても横文字を使用せざるを得ない場合には、わかりやすい説明を付した用語集を作成してほしい。

○委員

JA中央支店の乗り継ぎ拠点に関してであるが、ここは高齢者にとってわかりにくい場所になっている。あるおばあさんの事例では、バスが何台も来るため、先に来たバスに乗ってしまった。その後、走り出してから違う方向に行くことに気づき、慌てて降りて運転手に確認したところ、年配者のために間違ったバスに乗ってしまったことが判明した。結局、降りて戻り、次のバスに乗り直すことになった。

このようなことが起きるため、乗り継ぎ拠点の停留所は、高齢者にもわかりやすく整備してほしい。買い物後に1台目のバスに乗ったが途中で間違いに気づき、運転手に停めてもらって戻り、次のバスに乗り直すといったロスが発生している。安全に運行するためにも、乗り継ぎ拠点では、待っている人が迷わず乗り継げる方法の工夫が望まれる。

●事務局

まず乗車の際に100円を支払い、行き先を口頭で伝えてもらう仕組みにすれば、運転士と連携が取れる。行き先が間違っていた場合には、「違いますよ」と運転士が伝えることも可能であり、少しの心遣いによって、乗り間違えは大幅に改善されると考えられる。

この点については、利用者に周知するとともに、事務局としてもバス停の状況やわかりやすさについて、さらに検討・確認していく。

○委員

バスには「〇〇コース」と表示されているが、通常表示される主要バス停が表示されないことがある。そのため、「〇〇コース」であることが分かる表示に加えて、主要バス停が分かるような表示や貼り紙がバスにあれば、利用者は自分の行きたい方向のバスであることを確認しやすくなる。「〇〇コース」だけでは、分かりにくい場合がある。

●事務局

路線によっては、行き先が終着後に変わる場合がある。そのため、支点と支点を結ぶ単純な路線（例えばA地点とB地点を結ぶもの）であれば表示は分かりやすいが、路線によってはA地点とB地点に行く際に、C地点経由の便とD地点経由の便を併用して運行しているものもある。そのため、このような路線については表示方法の工夫が必要であり、今後さらに研究していきたい。

■会長

表示の仕方の工夫も必要であるが、先ほど最初に述べた通り、利用者と運転手とのコミュニケーションで対応できる部分もあり、その点が最も重要であると考えている。その他にも改善や工夫が可能な部分があるので、今後も取り組んでいただきたい。

○委員

経過検証の指標と目標値の中に、地域の公共交通の利用割合として路線バス、コミュニティバス、タクシーの利用割合が設定されており、2030年度も同じ割合が示されている。一方で、計画目標の中には、菊川市のコミュニティバスの利用者数を増やしていきたいという目標値も設定されている。

こうした目標値は、現在の関連指標の中でどのように位置付けられており、将来的にコミ

ユニティバスや路線バスの利用者を増やしていく場合、最終的な割合の目標値はどのように評価されるのか。

●事務局

指標は市民アンケートに基づくものである。この指標をどのように上昇させるか、現状維持とするかは、事業者との調整による。

路線バスは通学利用の割合が多いため、今後子どもの人口減少に伴い、減便の可能性がある。ただし、高齢者の移動手段確保の観点から、どの時点で目標値を設定するかは、実際の利用状況等を踏まえて検討する。地域貢献の割合はアンケートに基づく満足度的な意味合いがあり、現状の統計には直接結びつかない。

コミュニティバスの利用者数は、昨年度から年間で約5,000人増加しており、今年度も同様の傾向が続いている。交通弱者への支援策とあわせ、今後も利用者の増加を図る方針である。

菊川駅の利用者数についても、徐々に回復しており、通学利用なども戻ってくる見込みの中で調整している。利用割合や満足度は市民アンケートをベースとしており、統計や自治体ランキングを参考に数字を設定しているが、目標設定は現時点では難しい状況である。

○委員

目標値を設定するのであれば、将来的な状況の変化に応じて、その数値が適切かどうかを常に検証する必要がある。単に目標値を書き示すだけでは不十分であり、設計段階で一定の考え方を持ち、その目標に達していなければどの施策が必要かを検討する必要がある。アンケート結果に基づく目標値をそのまま用いるだけでは、そもそも目標値設定として有効かどうかが問われるのではないか。

○委員

まず1つ目に、計画素案（P25 事業2「路線バス及び自主運行バスの維持及び利用促進」）について、中心部を走る菊川浜岡線の運賃が、コミュニティバス100円に対し300円と高く、利用者に不公平感がある。運賃体系の統一や検討を計画に盛り込むことが望ましい。具体例として、ゾーン制運賃や1日上限運賃制度の導入により、利用者負担を抑えつつ利便性を向上させることができる。運賃統一により、コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎもスムーズになると考えられる。

2つ目に、JA菊川中央支店周辺を乗り継ぎ拠点として設定する場合、ハード面（ベンチ、屋根）に加え、情報表示の整備も重要である。電光掲示板（デジタルサイネージ）により、次に来るバスの行先・車体色などをわかりやすく表示することが望ましい。また、計画内で、乗り継ぎ拠点の意図や整理方法についても明示する必要がある。

3つ目に、計画素案（P30 事業11）で「AIデマンド」「ライドシェア」「自動運転バス」の導入に向けて記載されているが、表現が強すぎるように思われる。ライドシェアには公共ライドシェア（公共事業主体、公共交通会議の承認が必要）と日本版ライドシェア（民間タクシー事業主体、承認不要）の2種類があり、計画で意図しているのは公共ライドシェアである可能性が高く、表現を正確にする必要がある。カタカナ表記を減らす意味でも、「自家用有償運送」と表記するのが望ましい。

●事務局

今、いくつか意見をいただいたが、この場ですぐに答えられる内容ではないと考えている。運賃体系の検討は市民全体に大きな影響を与えるものであり、もう少し長期的な検討が必要である。

乗り継ぎ拠点の整備については、現在しづてつジャストラインがロケーションシステムを導入しており、どのバスがどこにいるかを把握できるようになっている。コミュニティバス

は概ね定時運行されているが、交通事情により遅れることもある。そのため、デジタルサイネージやロケーションシステムを活用することで、利用者が現在のバスの位置を把握でき、行動しやすくなると考えている。このような整備は必要である。

次に先進技術の導入に関する取り組みについてである。導入という表現は、5年間の計画期間中に必ず実施するかのように誤解される可能性がある。今日配布された資料の中では、新たな導入についても示されているが、企業の参入や技術の進展に応じて柔軟に検討していく方針である。導入のあり方については、段階的かつ柔軟に検討していく必要がある。

コミュニティバスについては、現在公共ライドシェアとして届け出を行い、許可を受けています。公共ライドシェアについては今後も継続する方針である。一方、日本版ライドシェアについては、市内タクシー事業者の意見も踏まえつつ、今後検討していくものであり、5年間の計画期間中に導入するものではない。

現状、市の計画におけるライドシェアはあくまで公共ライドシェアであり、公共が実施するのか、NPOや民間が実施するのかの検討段階にある。この点についても、誤解を招かないよう言葉の表現を工夫していく方針である。

○委員

事業1の「さわやかウォーキング」については市内で実施するものか、それとも他地域で実施するものか。他地域であれば、コミバスが運行していないのに駅まで行く必要があるという想定なのか。

●事務局

現状、駅を活用したイベントとしては、JR東海が実施している「さわやかウォーキング」など、市外から来場いただいくイベントが多い。今後、菊川駅周辺の整備を進めるにあたり、駅周辺にぎわいづくりが必要になる。

そのため、事業として掲げるのは、現状JRが実施している個別のイベントではなく、市として駅周辺にぎわい創出を目的とした事業である。指針に基づき、駅周辺にぎわい創出事業を実施する方針であり、来訪者の利便性や足の確保についても併せて検討していく必要がある。

○委員

菊川市以外から来ていただいた人達向けの事業が1番に上がるということか。

●事務局

あくまでこれは菊川駅としての事業なので、菊川駅から市外に行く場合も、菊川駅を使って市外から来ていただくという意味合いも含まれている。

○委員

菊川市の市民のための案だということを考えると、1番目の事業には少しこだわりがある。検討していただきたい。

○委員

イベントの日だけコミバスを運行して、「さわやかウォーキング」に行くためのコミバス体験会を行うという手もある。

●事務局

実施事業については、網計画を参考に作成しているため、網計画上でJR東海の事業が1番目に位置している。このため、わかりやすさを重視して、引き続きその順番を継続している。

しかし、実際には市民が最も関心を持つのは、菊川市のコミュニティバスや、事業4の移動支援といった今後の動向であると思われる。これらは市民にとって重要度が高く、注目度も高い部分である。

このため、表現上、市が力を入れると受け取られる可能性がある点には留意しつつ、順序の調整を行いながら、大枠の順番は維持する方針である。

○委員

先ほど運転免許返納の話があったが、ここ2年、国交省が運転免許返納の効果を検証する事業を行った際、補助金が100%付く制度もある。これをぜひ活用することを検討してほしい。

昨年度と今年度で実施されているはずだが、来年度も継続されるかは不明である。ただ、可能性はあると考えている。国としてあまり広く告知していないのか、各所で話をすると「知らなかった」という声が出ることもある。

運転免許をまず返納するとして、1ヶ月か2ヶ月公共交通のみで生活してみようという取り組みが仮にあったとしたら、そのために、公共交通の10回券の割引の原資に補助を100%使えるという制度があったと思うので、ぜひ検討していただきたい。

■会長

市の事業として行ったのか。

○委員

市の事業として市の負担なしで行った。

■会長

今、委員からご指摘があった免許返納に関する補助事業、100%補助ということで、市ほうでは是非ご検討いただきたい。

また気が付いたことがあれば次回、会議でぜひご発言いただければと思う。

それでは、議事の4まで終了したので、この後は、進行をお返しする。

4 その他

●事務局

続いて次第の4、その他であるが、次回の第3回会議の開催時期について申し上げる。

第3回会議は来年1月の開催を予定している。開催時期についてはまた改めてご連絡をさせていただく。

それでは以上で本日の会議事項はすべて終了となる。皆様、長時間にわたるご協議、誠にありがとうございました。互礼をもって終了とする。

以上