令和８年度 第２回胎内市地域公共交通協議会

日 時：令和８年９月30日（水） 13:30～15:20

会 場：胎内市役所 ２階 大会議室

出席者：須貝副市長(会長)、平川委員(副会長)、丸山委員、小越委員、高橋委員(清水氏代理出席)、川崎委員(桑原氏代理出席)、羽田野委員、渡辺委員、今井委員、大村委員、吉岡委員、福間委員(柳沼氏代理出席)、坂井委員、臼井氏(随行)、羽田野委員(地域整備課長)

事務局：総合政策課 井上課長、企画政策係 井上参事、宮村主任

発言者	発言内容
会長	それでは、進行を務めさせていただきます。規則に基づき議長の職務を務めさせていただきます。まず、本日の会議成立について確認いたします。会則第12条第２項の規定により、会議の成立には委員の過半数の出席が必要とされております。本日の出席状況は、委員17名中、現在の出席が14名、委任状提出が1名となっておりますので、本協議会は成立いたしました。 それでは議事に進んでまいります。本日の議題は、議第５号「第２期胎内市地域公共交通計画の策定について」でございます。審議項目が多岐にわたりますので、事務局より何回かに分けて説明をさせます。それでは、事務局お願いします。
事務局	＜資料に基づき説明＞ 資料１ 計画のスケジュール 資料２ 第２期胎内市地域公共交通計画全体像として骨子案
会長	事務局より全体的なスケジュールおよび骨子案ということで説明がありました。骨子案については、これ以降他の資料を説明する際にもまた骨子案について触れることがあるかと思います。ここまでの全体的な流れとして、委員の皆様からご質問・ご意見はございますでしょうか。
副会長	本日の説明が第４章から第７章までとのことですが、具体的な事業内容等を定める第８章については、次回の協議会で審議する予定でしょうか。
事務局	詳細な事業内容につきましては、次回協議会において資料をお示しし、審議いただく予定としております。
委員	本日の議論のゴール、並びに進行の手順について確認したいのですが。
事務局	本日は、市を取り巻く現状や課題、現計画の評価をお話しさせていただき、それらが次期計画の目標設定に正しく結びついているかをご審議いただくことを目的としております。
会長	本日最終的に目指すところは、資料２にございます骨子案の基本構造について、皆様からご意見をいただき、修正・充実を図ることにございます。資料３以降は、説明をしつつ、皆様よりいただく意見や修正を、スケジュールにありますように、今後予定している協議会の中で肉付けをしながらご審議いただき、最終的に完成できればと思っております。様々なご意見があるかとは思うのですが、それぞれの意見などについて、今日解決はしないかもしれませんが、それについて事務局に持ち帰り、審議するなり、検討するなりどんどん練り上げていければと思っております。
委員	資料３の現計画の達成状況を説明してから、何ができて何が足りなかったのかを

発言者	発言内容
	共有していただいた上で、資料２の骨子案の審議に入る方が、論理的で議論がスムーズかと思いました。
会長	それでは「資料３」のところで、これまでの事業の振り返り、出てきた課題、および成果評価についての説明を事務局から行い、その内容を踏まえた上で骨子案を含めた将来像の審議に戻りたいと思います。それでは資料３について、事務局から説明をお願いします。
事務局	＜資料に基づき説明＞ 資料３　第１期胎内市地域公共交通計画における目標達成状況
会長	ただいまの事務局からの現計画の評価ということで説明がありました。様々疑問があろうかと思います。それについてお受けしながら、振り返りをしていきたいと思います。今の説明で不明な点やご意見などをいただければと思います。いかがでしょうか。
副会長	質問ですが、基本目標３の指標７「市外の方ののれんす号利用客数」の現状値1,799 人について、これは中条駅における乗降数でしょうか。
事務局	こちらは中条駅限定ではなく、のれんす号利用者全体の中から、登録住所が胎内市外である方を抽出したのべ利用者数です。
副会長	基本目標の項目名が「駅の利用による交流人口の拡大」となっているため混同しやすいですが、市外居住者の利用総数ということですね。了解いたしました。 次に、資料３の指標 14「のれんす号利用者の市財政負担額」ですが、これは「利用者 1 人当たり」という文言が不要、あるいは数値の意味が誤解を招く表記になっていませんか。
事務局	大変失礼いたしました。ご指摘のとおり「利用者 1 人当たり」を削除し、「のれんす号市財政負担額」に修正をお願いいたします。申し訳ございませんでした。
委員	胎内市の公共交通計画を拝見して非常に特徴的だと感じますのは、従来型の定時定路線バスが完全撤退して、AI デマンド交通「のれんす号」のみで市内の基幹公共交通網を維持されている点です。これは管内におきましても極めて稀有な構造です。その上で質問および提言がございます。まず、現計画の計画期間が令和元年から８年間と長期に及んでいる背景をお聞かせいただきたいです。次に、成果指標の多くが未達成となっておりますが、次期計画では改めて目標値をきちんと議論すべきであると考えており、より現実に即した設定をするべきだと思いました。他の地域では一般路線バス、定時定路線型コミュニティバス、デマンドタクシー、乗用タクシーなどいくつかのサービスがあるが、胎内市は基本的にのれんす号一本の目標設定になっており、のれんす号の利用の実態をもっと精査する必要があると思いました。「市外利用客数（現状 1,799 人）」が目標（500 人）の３倍以上になっている具体的な要因分析が記載されていないので、お聞きしたいところですし、利用者を増やしていく糸口がここにあるのではというふうに考えます。さらに、指標４「学生の利用回数」についてですが、AI デマンド、デマンド交通を通学手段として日常運用する事例は全国的にも例がなく、多くは定時定路線バスか無償のスクールバス

発言者	発言内容
	ですが、そもそもなぜデマンド交通の学生利用を想定しているか、学生は毎回の予約をして通学するものではないと思うので、どの程度の学生利用を想定しているのか改めてお伺いしたいです。デマンド交通というと、商業施設や病院へ行く高齢者の足というイメージが強いです。想定している利用者の分析も今後さらに精査が必要であると考えます。
会長	ありがとうございました。委員から今のご提言について、何かお答えできるところ何かありますか。
事務局	まず計画期間につきましては、地域公共交通活性化再生法の改正に伴い、令和４年度に「地域公共交通計画」として改正・再評価を行い、胎内市総合計画の期間と合致させるため令和８年度末までとしたという経緯がございます。 次に市外利用者の増加要因ですが、市外に居住されながら定期券を購入して頻繁に乗車される固定利用者の存在が数字を押し上げたものと考えております。
会長	胎内市の公共交通の主たる根幹となるのれんす号の実態がまずわからないと評価のしようがないのではないかと思います。目標値がどうだったのかという分析もあるかと思います。実態については今日説明をする予定はありましたか。
事務局	現状については、この後ご説明する予定ですが、本日の説明だけでは、先ほどいただいたご質問に十分お答えできない部分もあるかと思います。
委員	初期値と現状値を比較すると、７年間でほぼすべての指標が悪化しています。何年間も懸命に努力を重ねているにもかかわらず、数字の上で「すべて不合格」のような評価になるのは不本意です。人口減少や物価高といった不可抗力的なマイナス要因を差し引いた上で、純粋な施策効果や努力量を客観的に評価する視点が必要ではないでしょうか。頑張っても改善が難しいファクターもあると思うので、目標値の分析が必要というのは、そういう内容を含めてのことだと思いますので、マイナス面にばかり着目するのではなく、プラスになるような思考もあるとよいと思いました。叶えられないような目標値ではなく、マイナスファクターを加味した上での目標値であるべきだと思いました。
事務局	今のご意見を踏まえて目標値は設定していきたいと思いますし、初期値から現状値に至るまでの経過を見ると利用数が回復軌道にあった時期もございましたが、コロナ禍により急落し、その後の戻りが緩やかであるという構造的背景もございます。外部要因によるマイナス影響も含めた詳細な要因分析をさらに深め、次期目標設定の根拠として整理してまいります。
会長	他にご質問などございますか。資料３については、一度全体について説明ののち、そのうえで議論を深めていければと思いますので、先に進めたいと思います。
事務局	＜資料に基づき説明＞ 資料４　胎内市を取り巻く状況
会長	事務局からの報告に対し、ご質疑・ご意見をお願いいたします。

発言者	発言内容
副会長	資料２ページのタクシーに関する記述について、事実関係の確認と表現の適正化を求めます。まず、「市内でタクシー会社１社が営業しています」との記述がございますが、実情として市域内を走っているのは、本社を置く弊社を含め２社でございます。正確を期すため「２社が運行しています」との表記に修正願います。 また、「日常の移動手段ではない」という記述について、タクシーは、デマンド交通では対応が難しい早朝・夜間や悪天候時、急な通院など、地域の多様な移動ニーズに対応する重要な交通手段です。こうした日常的な役割も踏まえ、公共交通網を補完する担い手としての重要性が伝わる表現に見直していただければと思います。
事務局	ご指摘のとおり、２社運行の表記修正およびタクシーの果たす公共的役割に配慮した内容へ修正いたします。
委員	胎内市においては、ある意味、タクシー事業者が最後の公共交通事業者として、非常に重要な役割を担うと思いますので、そこがしっかりと公共交通計画の中で、このような事業者がこの地域の足を支えているという思想がきちんと伝わる計画にしていただきたいと思います。また、スクールバスや公共ライドシェアなどの運行事業者を明記し、可視化することも重要だと思います。公共ライドシェアでも、運行事業者が代行事業者であり、代行事業者が公共ライドシェアを行う例がなく、こちらも胎内市の特性だと思いますので、記載していただければと思います。 一番重要なのれんす号の利用者に関する分析が不十分だと思います。令和５年から６年にかけて利用数が著しく減少している理由として、資料では「免許保有率の増加」を理由として挙げておられますが、免許保有率のデータは令和５年度までしかなく、わずか１年間で免許保有率が急上昇して利用が激減するとは疑問が残ります。運行サービス内容の変更、鉄道のダイヤの変更、システム変更等、内部的な要因、本質的な因果関係を分析すべきです。現状分析から施策の議論に入っていくと思いますが、施策の議論よりも現状の分析が重要であると思います。どのような要因が現状を引き起こしているのかの緻密な分析が重要であり、それができていなければ施策に繋がらないと思いますので、しっかりと現状分析を行った方が良いと思います。 感想になりますが、財政負担が増加していない自治体はないと思います。これだけ人口減少していて、似たような事業者が担う公共サービスですし、燃料費の高騰などもあり、増えないことはないです。その中で、これだけの公共交通のサービスを維持できていること、他の分野で本来かかるはずだった経費が抑えられていること、など対外的な説明を打ち出していくべきだと思います。 ただ、スクールバスの運行経費がこれほど上がっていることが気になりました。運行ルートとのれんす号の役割分担がうまくできていないのではと感じました。国交省では、スクールバスなどの交通資源をどんどん活用していこうと打ち出しているのですが、スクールバスの混乗やのれんす号の活用など工夫を今後していく必要もあると思いましたので、スクールバスの現状に関する詳細な分析も必要だと思いました。

発言者	発言内容
会長	今の発言について、事務局いかがでしょうか。
事務局	ご指摘いただきましたとおり、字句の修正や細かい点の修正を行うとともに、経費の増減に関する分析をさらに深め、ご意見を反映させた形で資料を作り直します。
委員	スクールバスの経費についてですが、これは単純に業者さんとの契約内容、要するに運行回数は変更ないが、人件費や燃料費上がったことに伴う上昇ではないのですか。
事務局	スクールバス経費急増の要因について、最大の増大要因は、近年全国的に進行している人件費および燃料費の高騰に伴う委託料単価の上昇でございます。これに加え、児童生徒の卒業・入学に伴う送迎ルートの微修正がありますが、主に人件費や燃料費等の高騰によるものと捉えております。
委員	子どもの数は減ってきているわけですが、ほぼ同じルートで回る必要がありますからね。
会長	運行期間の変更などはありませんか。
事務局	中学校の冬期間登下校時間の前倒し運行など、地域ニーズに応じたサービス拡充が重なった影響も一部あります。
会長	人件費や燃料費だけではなくて、サービスの拡充に伴う部分もあるということですよね。
事務局	サービスの拡充に伴うものも一部ありますが、大きいところは、おっしゃっていただいた人件費や燃料費の上昇による影響が大きいです。
委員	のれんす号の経費が上がっていないというのはそういうところが一定だということでしょうか。
副会長	のれんす号については、運行形態を変更したり、タクシー運賃の値上げに伴って委託単価を引き上げたりしていただいています。実際に経費は増加していますが、効率的に運行できるよう、ダイヤを調整するなどの工夫をしています。
委員	AI システムを導入したりでしょうか。
副会長	なかなかまだ効率面でいうと AI よりも人間の手が加わった方が効率よく回せると思います。まだ今日本で AI を導入して乗り合いタクシーでうまくいっている例はあまりないと思います。やっぱり最終的には人が介入するやり方をしていると思います。
委員	胎内市は令和６年度から AI 化していますが、AI を何のために入れるかというと、運行経路の計算で、区域で完全にフルデマンドでいろんな人を運ぶ場合や、山間部、平地、市街地にそれぞれいる人を結ぶ場合に、人ではなく AI が即座に考えることに付加価値があります。単純なルートであれば AI は不要ですが、効率化できているのは複雑なルートに AI を介入させ、失敗している例では全域を対象としているものがあります。 実際 AI デマンドを入れて、のれんす号がどうなったのかという検証もやってしかるべきと思いました。ただ、経費は増えていないので、そちらの要因も聞きたい

発言者	発言内容
	です。
委員	AI のシステムを入れたのは令和６年度ですけれども、それまでのシステムというのはエリアを３つに分けていまして、郊外エリアから市街地エリアに来る便と、市街地エリアから郊外エリアへ帰る便とを分けており、30 分間隔での運行をしていました。それを市の中心部で乗り継ぎをして、効率よく回れるようにしていたので乗合率が高かった。エリア区分けを全部撤廃してどこからでも好きな場所へ行けるようにして、時刻表も 30 分間隔にしたことによって非常に運行が大変になったうえ、ＡＩが運行ルートを全て決めてしまうのでそれに従った運行をするとドライバーが運行距離の長さから疲弊していました。乗合率が下がったことで、乗れないケースも生じ、利用者数も減少しました。そういったことが原因で今年、人の手を加えられる新たな AI システムに変更しました。 また、エリア分けをしていた時は、乗り継ぎをしたものも人数にカウントしていたものが、エリア分けがなくなり、これまで乗り継ぎが必要だった地域の A 地点から B 地点まで 1 回で移動ができるようになったのも要因になっています。ちょっと AI システムのあまり望ましくない失敗例かなと思います。
委員	去年度から AI のシステムが変わったのですね。
委員	そうですね。人の手を加えて配車を変えられるようにしていただきました。それによって効率よく配車ができるようになりました。以前のシステムは AI が勝手に決めて全く人間の手を加えることができない状態で、非効率的な運行をせざるを得なかったのですね。割り振りや時間帯を決めたりしましたが、今のシステムに変えていただきました。
会長	今おっしゃったところが、令和５年度から６年度にかけて回数が減った大きな理由なのでしょうね。カウントの仕方が、他のエリアから別のエリアに移動する際、乗り継ぎをそれぞれ 1 回としてカウントしていたものが、現在は 1 回としてカウントされているからですね。 いずれにしても令和５年度から６年度の減少が激しいのでここは、やはり十分な分析が必要で、その現状の分析がないと、次の施策にどう結び付け、どのような戦略を立てればよいのかが明確にならないわけだからそこはしっかりと考えていきましょう。 他にございますか。先に進めさせていただきたいと思います。
事務局	＜資料に基づき説明＞ 資料５　課題
会長	課題ということで説明がありましたが、現状の分析が十分に示されていないということから、課題として現時点では足りない部分もあるかと思います。そのうえで、足りない情報もある中での課題として事務局から挙げてもらったものが５点あります。それについて、皆さんからご意見をお願いしたいと思います。 情報が足りない中でのものなので、まずは今現在このように記載がございますが、今日で決定するわけではございませんので、引き続き検討しながら進めていきたいと思います。

発言者	発言内容
副会長	課題３の「くるっと胎内」について、「利用の広がりに課題がある」と記載されていますが、観光に利用されているのかをもう少し詰めていく必要があるのではないか、観光二次交通として市が使うのであれば、季節限定、土日３便の運行で本当に観光に使えるものなのかをもう少し分析するべきだと思います。乗客が本当に観光客なのか、乗降場所も分かるので、もう少し分析した方がいいと思いました。 また、夜間の公共ライドシェアについても「認知が十分に進んでいない」とありますが、もともと事業開始の発端がタクシー不足の時間帯の飲食店からの送迎で、市内の主要飲食店には周知が徹底されております。単なる認知不足ではないからなのか、使い勝手なのか、もっときちんと精査すべきではないでしょうか。課題解決の課題が誤ったままでは、解決の方法も誤ってしまうので、今一度精査するべきだと思います。
会長	よく調べ直して、間違えた課題のまま取り組んでも、よい方向には進まないので、調べつくして、現状の把握から課題を導き出してください。
委員	現状と課題の部分を含めて、記載方法が難しい部分もあると思いますが、料金について、これまでの改定状況など、市民アンケートの分析においても「運賃・料金が改定もやむなし」という意見も見受けられます。その辺について、盛り込む予定はありますか。
事務局	併せて検討させていただきます。
委員	自動車運転免許保有率が上がったことが、令和５年度をピークにのれんす号の利用者が減少した理由として挙げられており、また、周知不足により新規利用者数が伸びないとあります。全体的に、認知不足が最も大きな原因として挙げられているような気がしなくもないです。 ただ、先ほどハイタク協会からの説明にもありましたが、もともとはゾーン分けをして乗り継ぐ運行をしていて、それを AI システムの導入を契機に完全なフルデマンド化にしたものの、かえって非効率になってしまったということですよね。恐らく、それによって単純に運行できる人数が減った。つまり、AI システムを入れたことによって、初年度とその次の年度の利用者数がガクッと下がっているような状況なのかなと思っています。 AI システムは一旦変更したということですが、この後、のれんす号の運行方法や運行サービスの内容自体も、改めて見直す必要があるのかなと思っています。のれんす号の今のサービス内容をそのまま維持するのではなく、利用実態や需要に応じて、必要であれば一部をゾーン制運行に戻すなど、サービス内容を今後変更していくことも課題の一つなのかなと思います。次の基本構想でも、もしかしたら掲げているかもしれませんが、そこも検討の余地があるのかなと思いました。 あと、最後の６-５に記載のある「事前登録・予約の必要性や時間のよみづらさ」についてですが、正直、外から見るとのれんす号は、現在の AI デマンドを導入した状態で、しかもフルデマンドで、１時間前まで予約できるのであれば、非常に便利だと思います。 その課題を補完するということですが、正直、デマンド交通とタクシーが最後の

発言者	発言内容
	砦だと思っているので、それ以上の交通サービスとして何があるのかなと思っています。これは何か想定されているものがあるのでしょうか。
事務局	今ののれんす号、おっしゃるとおりデマンド交通が最後の砦というようなお話もありましたが、課題の５つ目に書いてあるように、市民の方々からは時間が読みづらいという意見もあり、例えば他の自治体ではコミュニティバスや定時路線を運行している地域もあるので、今後全体的に検討をしていく必要がある中で、定時路線型交通を何らかの形で運行できる可能性も含めて記載しています。
委員	確かにAIデマンド乗合率を高めるために、予約が入って1時間前って結構大変なので、遅れるっていうのが前提で利用者に対しても『遅れる交通なんですよ』というのを周知しておくことも大事だと思います。 例えば石川県津幡町の『のるーと津幡』というのるーとシステムを入れていますが、ホームページで『〇〇分くらい遅れますよ』って事前に案内しています。実際にそのように案内されたうえで予約して乗車すれば、特に不満も出ないということです。 そうした点も踏まえ、利用者側にもサービスの特性を理解してもらうという考え方も必要だと思います。利用者の需要や利用者からの声ばかりに応えようとするのではなく、ある程度の不便さも含めて導入するという考え方が必要なのだと思います。新たな路線の検討も必要かもしれませんが、そうした点も併せて検討していくとよいのかなと思います。
会長	現状でも、胎内市としては、時刻表はあくまでも目安であり、前後することがあると案内しています。パンフレット上でも、おおむね15分程度前後することを案内し、お問い合わせがあった場合にもその旨をお伝えする形で対応していました。
委員	では定時定路線にこだわらなくてもいいのかなという気はします。
会長	他にございますか。こういったデータが欲しいというご要望があれば、それも用意していきたいと思います。もし必要であれば、以前、決算の際に利用状況について年代別や時間帯別などのデータを取ったものがありますので、そちらをお配りする形でもよろしいでしょうか。 特になければ、先に進めさせていただきます。あとは資料６ですね。お願いします。
事務局	＜資料に基づき説明＞ 資料６　目指すべき将来像・基本方針
会長	現状から目標について説明してもらいました。皆さんから現時点でのご意見等あればお願いいたします。
委員	先ほど必要なデータということで話がありましたが、作れるかは分かりませんが、マップを作れないかなと思いました。例えば、のれんす号のあるルートは何名利用する、この地域は何名利用するなど地域毎にどのくらい利用しているか分かるようなもので、そこにライドシェアも加えて、市全体の利用状況や全体の動きが把握できる地図を作成できればと思います。

発言者	発言内容
会長	ルートは利用者によって変わるので、利用者がどのエリアに多いのか、時間帯などがわかるものでもよろしいですか。それであれば作成できると思います。
委員	一目でぱっと利用状況が分かればいいと思います。
会長	他にございますか。
委員	役所内でプロジェクトチームを作っているというお話がありましたが、どういう構成のチームですか。
事務局	庁内プロジェクトチームは、総合政策課を軸に、福祉部門、観光部門、学校教育部門など公共交通に関わる課の職員で構成しています。
委員	その辺の意見は、計画に反映されてくるわけですよね。
事務局	この計画というよりも、胎内市の今の公共交通全体について、どのような手法が考えられるか、どのような方向性が望ましいかといった話し合いをしているところです。
委員	広報について、のれんす号のパンフレットが配布されていますが、学校などには掲示していますか。
事務局	施設、高校と大学にはパンフレットを配布し、ポスターを掲示しています。各世帯には、毎年４月１日号の広報に折り込む形で、のれんす号のパンフレットは配布をさせていただいております。
委員	高齢者の利用が多いので、電子媒体ではなく紙媒体が主要な広報物になると思います。そういう意味でも、周知方法をさらに充実させることを検討した方がよいのではないか、という意見を聞いたことがあります。
会長	他にありますか？
副会長	基本目標の表記において、目標１は「のれんす号」と表記されていますが、目標２、３、６は「地域公共交通」となっています。この「地域公共交通」の対象範囲には何が含まれるのでしょうか。
事務局	注釈を入れたいと思います。のれんす号以外にもライドシェアが運行されています。
副会長	成果指標は「地域公共交通の利用回数」となっています。今後、この目標を評価していくことを考えて、この「地域公共交通」に何を含めるのか具体的に記載しなければならないと思います。
会長	先ほどお話ししたプロジェクトチームで新たな公共交通を今考えているところですので、この計画期間中にその新たな公共交通が運行を始める可能性も十分にあるため、そういった時を想定して地域公共交通という表記にしておりますが、表記の仕方についてもう一度検討が必要です。
副会長	あの、胎内市の公共交通とは何かという話ですけど、鉄道、バス、コミュニティバス、デマンドタクシーそれを結びつけて、それぞれが役割を分担し、公共交通機関として位置付けられていると思いますが、胎内市はこの中に何を含めるのかという明記の仕方だと思います。タクシーももう少し公共交通として使えるように見て

発言者	発言内容
	いただけるような、そういう自治体もありますよね。 　デマンドだけではなく、タクシーを利用して、うまく公共交通を運営していきましょうと以前からお伝えしていますが、デマンドだけでは全部行き届かないはずです。だから連携が必要という中で、タクシーの高い利用料金ばかりに着目せず、デマンドの運営に係る費用をタクシーに回すことによって、利便性の向上を図っていくことを考えていかなければならないのではないでしょうか。今新しい交通手段も考えられていますが、あまりにもデマンドに集中しすぎており、そこにお金を投入しすぎていますが、福祉もあり、普通のタクシーもあります。しかし、単にタクシーの利用を勧めても、利用料金が高い。だからこそ市がバックアップをして、本当にタクシーしか使えない方に利用してもらうことで、稼働率が上がるわけですよね。そういう考え方も１つありますし、もっと広く見ていかないとうまく行かないのではないかと思いました。
会長	今一度事務局の方でも考えてみてください。 　他に何かございますか。
委員	米印で表現するなど、運行事業者からの聞き取りや統計データなど具体的に何からデータ取るか、出典も併せて書いた方がいいと思います。人事異動もあるので、内部的には残していると思いますが、データに基づく議論は非常に大事なので、計画にも書いていただくといいかと思います。 　やっぱり公共交通、私も最初申し上げているように、胎内市の計画を見ると、デマンドが基本的に公共交通の全てを満たしているような印象を受けましたが、本来的には先ほど委員がおっしゃったとおり、分担についての思想も明記すべきとも思います。先ほどの第５章のところで、市内を走っている輸送網について説明がありましたが、例えば、基本的に市内全域をカバーするのれんす号、幹線的な移動を担う鉄道、一部の観光地への移動を支える「くるっと胎内」を地図上に図示し、一目で各交通手段の役割が分かるようにすることで、胎内市の公共交通全体がどのように構成されているか、より分かりやすく伝わると思います。 　先ほどプロジェクトチームの話がありました。なかなか公共交通を他の部署と一緒にできているところはまだ少ないので、横断的に検討を行えているのは非常に良いところだと思うので、ぜひその検討結果はこの公共交通計画に載せていただきたいです。 　交通は、よく「派生」と言われます。交通は乗ること自体が目的ではなく、学校や福祉施設、病院、商業施設などの目的地へ移動するための手段です。そのため、これらの施設を所管する部署と連携することで、利用者の移動需要を把握しやすくなると考えられますので、ぜひプロジェクトチームを活用いただいて、細かいデータも取れたらいいと思います。
事務局	ぜひ、今回いただいたご意見が計画に反映されるよう、関係部署と調整していきたいと思います。

発言者	発言内容
会長	全体の進め方についてですが、これまでの意見を踏まえると、データが不足している部分もあるため、引き続き議論が必要だと思います。 今後の進め方について、予定では11月素案を作成して意見をいただき、12月に審議することになっていますが、まずは必要なデータをそろえ、それを皆さんにお示ししたうえで、意見をいただく作業が必要になります。 皆さんが集まる機会を設けるのはなかなか難しいため、文書でのやり取りをし、そこで聴取した意見を協議会の場で共有して、素案を作り上げていくという方法も考えられますが、いかがでしょうか。
委員	年内の対面開催は1回とし、それまでの進捗状況やデータ、市の回答案などはメール等で共有し、意見交換を進めてはどうでしょうか。素案や原案の説明など、必要な場面で対面開催とすることで、集まる機会を増やさず、負担を減らせると思います。
事務局	それであれば、12月の審議に向けて、その前にメールなどで意見交換を行い、本日いただいたご意見についても検討を反映したものとその根拠を示すバックデータを提示していければと思います。
副会長	最初の段階から改めて確認することにならないよう、早めに意見を集め、反映した内容をフィードバックしていただきたいです。そのうえで、12 月の審議に臨めればよいと思います。
委員	おそらく、今回出た意見に対する市としての回答案や、データがそろった段階で、メール等で共有していただき、それに対して意見をいただくというやり取りを何回か繰り返す形がよいと思います。 そして、対面での開催は年内にもう1回程度とするのがよいのではないでしょうか。
事務局	分かりました。そのような形で進め、内容を整理して皆様にお送りします。
会長	それでは、全体を通して、ご質問やご意見がありましたらお願いいたします。 ないようですので、事務局に進行をお返しします。
事務局	委員の皆様、長時間にわたり、貴重なご意見をたくさんいただき、誠にありがとうございました。 以上をもちまして、令和８年度第２回胎内市地域公共交通協議会を終了いたします。ありがとうございました。