

第27回大口町地域交通推進会議（地域公共交通会議）議事録

日時 令和5年1月26日

午前10時30分 開会

場所 大口町役場3階第5委員会室

◇出席委員

松尾幸二郎会長 鈴木和江委員 伊藤浩委員 佐築賢治委員 前田一紀委員 漁野博之委員
服部良一委員 平岡寿弘委員 交田晃基委員（代理 佐藤氏） 山内三奈委員（代理 岡本氏）
大林益英委員（代理 八木氏） 服部大介委員（代理 吉住氏） 松浦秀則委員 工藤彰郎委員

◇欠席委員

大口町副町長（不在） 近藤幸男委員 酒井貞夫委員

◇出席職員

地域協働部長 吉田雅仁
町民安全課長 稲垣敬
町民安全課課長補佐 近藤和彦
町民安全課主事 大森正太郎

◇議 事

- 1 開会
進行 町民安全課課長補佐 近藤
- 2 町長挨拶
公務により不在のため、地域協働部長が代理で挨拶
- 3 会長挨拶
松尾幸二郎会長
- 4 協議事項（詳細別紙）
 - （1）令和4年度事業経過報告
 - （2）南部ルート「布袋駅」停留所の移設について
- 5 その他
- 6 閉会

◇協議事項

(報告事項)

(1) 令和4年度事業経過報告 説明者：事務局 町民安全課主事 大森

【資料1に基づき報告】

1 目標と実績

- ・運賃収入は、目標額 11,800,000 円に対し、4月～12月末時点で 9,007,700 円。達成率 76.34%とおむね目標を達成できるように推移している。
- ・運行支援費、県補助金は、目標額のとおりとなる。
- ・広告収入は、目標額 2,810,500 円に対し、4月～12月末時点で 1,452,500 円。達成率 51.68%と数値が低いように感じるが、今年の5月にラッピング広告収入が約90万円入る予定であるため、それを加味すると、低くない数値である。
- ・乗車人数は、目標人数 98,000 人に対し、利用実績 73,276 人。達成率約 75%と目標達成に向けた数値となっている。
- ・コロナ禍前には年間約12万人であった利用者数が、コロナ禍になり約8万人まで落ち込んだが、現在は徐々に回復傾向にある。

2 事業経過 (資料1 グラフ)

- ・月別利用者数 (うち一日乗車券利用者) について
2020年度、2021年度と比較し、今年度の数値が低い。北部ルート毎日運行便で昨年度と比べ一日乗車券利用が大幅に減っている。前年度12月時点で数値が落ち込み、現在も継続している状況である。グラフ上では大きく下回っているように見えるが、他のグラフと比べ人数の桁が少ないグラフのため、実際には一日乗車券を利用していた3人程度の方の利用形態が変わったものと推測される。
- ・月別利用者数 (うち回数券利用者) について
2020年度、2021年度と比較し、今年度の数値が高い。基幹ルート朝夕便 (特に朝便) での大幅な増加がみられ、通勤のために回数券を利用して乗車する方が増えていることが考えられる。
- ・月別利用者数 (うちパスカード利用者) について
2020年度、2021年度と比較し、今年度の数値が低い。パスカード利用者数が全ルートで減少傾向にある。特に中部ルートでの利用が大幅に減少している。協定企業に発行しているパスカード枚数は、2021年度 87 枚、今年度 86 枚と1枚のみの減少しかしていない為、パスカードは所有しているが利用していない方がいることが推測される。また、中部ルートを利用している企業の中には、近年広く駐車場を拡張した会社もあるため、従業員の通勤方法が変わっていることが考えられる。
- ・目標値と実績値の比較 (ルート・便別利用者) について
目標値が1年間の数値に対し、実績値は4月から12月末までの9か月分の数値である。そのため、数値が下回っているところが大半ではあるが、基幹ルートについては朝夕便・毎日運行便ともに利用者数が伸び、12月末時点で1年間の目標値を上回る推移を見せている。朝夕便は、通勤等で利用する方の割合が多いと思われる。毎日運行便は昼間の便のため、住民の方の暮らしの足としての利用が増えていると考えられる。

<質疑応答>

【松尾会長】一日乗車券利用者数の減少に対し、回数券利用者数が増加していることから、これまで一日乗車券を利用していた人が回数券の利用に移行したことは考えられるか。

→【事務局 大森】実際にはそのような方もいるかもしれないが、グラフ上では一日乗車券利用者数の減少は北部ルートの毎日運行便、回数券利用者数の増加は基幹ルート朝夕便であるため、直接結びつけるのは難しい。

【松尾会長】初めての方もいるので、企業に発行しているパスカードについて説明をしてほしい。

→【事務局 大森】パスカードはコミュニティバスの運行支援協定を結んでいる企業に発行している。発行した枚数分の金額を毎月企業からいただいているため、パスカード利用者数と運賃収入は結びつかない。パスカードの発行枚数は昨年度とほとんど変わりがないため、運賃収入は大きく減ってはいないが、カードを所有しているが利用していないという実態がある。

【鈴木委員】パスカードは個人では買えないのか。

→【松尾会長】買えない。個人の方には回数券や一日乗車券を利用してもらっている。パスカードを発行している企業からは別途、運行支援金もいただいている。

【前田委員】資料1下段の高齢者回数券の表だが、この表のみ2020年度ではなく2021年度から記載しているがどうか。また、高齢者回数券とはどのようなものか。

→【事務局 大森】高齢者で運転免許証を自主返納した方に対してコミュニティバスの回数券を交付する制度が2021年度から始まった。そのため、表の記載が2021年度からとなっている。

→【前田委員】高齢者に無償配布するとなると収入にはならないのではないのか。

→【事務局 近藤】健康生きがい課で購入した回数券を配布しているため、町全体としての収入ではないが、バス事業としての収入という考え方である。

【前田委員】他市町のコミュニティバスでは個人にパスカードを発行しているところがある。大口町は企業だけでなく個人へのパスカード発行は考えていないか。

→【事務局 近藤】受益者負担ということで利用する方にそれ相応の負担をしていただくという考えがある。1乗車100円という設定はかなり抑えた金額になっているため、基本的には一日乗車券や回数券での利用をしてほしい。企業に発行しているパスカードに割引はなく、1日200円×日数という計算で料金をもらっている。もともとの料金設定を低くしているため、ご理解いただきたい。

→【松尾会長】この意見への視点は2点ある。一つは定期という形で見せればいつでも乗れるものを発行するという。値段は一日2回くらい利用すると想定した価格に設定する。もう一つはパスカードを買うと割引があるということ。今の質問は割引という視点での話でよろしいか。

→【前田委員】両方である。町民から聞いた話の中に、パスカードがあると利便性が上がるという声があった。他市町のコミュニティバスでは年間で一定の金額を払えば乗り放題という形もある。そのような視点でパスカードがあると良いのではないかと思っている。

→【事務局 近藤】利便性という面では、割引はなくても一定金額のパスカードがあれば乗るたびに小銭

を用意しなくてもよくて便利だというところであれば、近隣市町の状況を研究した上で一度検討をさせていただきます。

【交田委員（代理 佐藤氏）】現在どこのバス停の利用が一番多いのか。

→【事務局 近藤】駅である。柏森駅、江南駅、布袋駅の利用が多い。他にはさくら総合病院や大型スーパー前の利用が多い。

→【松尾会長】次回から便別で年間のバス停の利用者数がわかるような資料があると、そのような協議もスムーズにいく。他にも資料1については、今回は4月～12月の報告であれば、前年度の4月～12月と比較できる同月比の項目もあると良い。資料1 グラフ最終ページの「目標値と実績値の比較（ルート・便別利用者数）」については、数値が非常に大きく実感がわきにくい為、1便あたりの人数のグラフもあるとわかりやすいのではないかと。

（承認事項）

（2） 南部ルート「布袋駅」停留所の移設について 説明者：事務局 町民安全課主事 大森

【資料2に基づき説明】

・布袋駅東側の八剣神社敷地内に設置している「布袋駅」停留所を布袋駅西側ロータリー内に移設するというもの。

■路線 ルート変更のため一部延長及び廃止

■変更年月日 令和5年4月1日

■運行回数及び運行時刻、運賃に関しては、変更なし。

・移設理由は、布袋駅再開発関連工事のため、令和2年より臨時的に布袋駅東側に近接している八剣神社・布袋会館駐車場内に「布袋駅」停留所を設置していたが、布袋駅再開発関連工事の完了に伴い、布袋駅西側ロータリー内に移設を行うというもの。

・利用者への事前説明は、布袋駅や停留所及びバス車内への案内文の掲示、町のメール・LINE、ホームページ等での周知を行う。

・事前確認事項として、江南警察署交通課、県道の道路管理者である一宮建設事務所、ロータリー部分の管理者である江南市土木課とそれぞれ協議を行い、当該ルートでのコミュニティバス運行について支障のないことを確認済み。

・路線図（案）について

路線図右端から左に伸びる紫ラインと八剣神社内の緑ラインが現在のルート。今回、八剣神社内の緑ラインのルートを廃止し、布袋駅西側ロータリーに続く赤ラインを新しいルートとして申請する。

<質疑応答>

【山内委員（代理 岡本氏）】移設に伴い、ダイヤや停留所の名称の変更はないか。なお協議終了後、速やかに申請してもらえるとありがたい。

→【事務局 近藤】ダイヤ、バス停名称共に変更はない。速やかに申請するようにする。

- 【山内委員（代理 岡本氏）】移設についての周知はいつ頃からどのように行う予定か。
- 【事務局 近藤】申請し次第、町のメールやLINE等、また現場の駅や現在のバス停に掲示をする予定である。移設の一月前か遅くとも2、3週間前から周知をする予定である。

【松尾会長】朝夕便は企業の従業員の利用が多いが、企業への周知は行うのか。

- 【事務局 近藤】現時点では予定はしていなかったが、必要に応じておこなっていく。
- 【松尾会長】現在の方法は、大口町内の利用者に向けた周知になっている。ロータリー周辺には住宅が多いので、布袋駅からコミュニティバスに乗ることで、さくら総合病院に行けたり、メガドンキ等に行き物に行けたりすることを周辺住民の方に知らせることはできないか。このバスに乗れば〇〇へ行けますよと目的地がはっきりしているとインパクトは強いと思う。せっかくの機会なので、うまく利用が増えるような周知ができると良い。

【松尾会長】布袋駅出口からコミュニティバスのバス停まで少し距離があるため、初めて利用する人は戸惑うかもしれない。今後、布袋駅出口にロータリー内の案内表示看板が付けられるのではないかとと思われる。その際は、大口町コミュニティバスも表示してもらえるように調整をしてほしい。

- 【事務局 近藤】名鉄や江南市と協議をしていく。

【前田委員】変更後のバス停位置だが、自家用車乗降場よりも遠く、端に追いやられているように感じるが、どうしてこの位置になったのか。

- 【事務局 近藤】バス停の位置は江南市から指定をされている

全会一致で案のとおり承認

5 その他

【事務局 大森】資料に基づき説明

■別紙①キャッシュレス決済「Pay Pay」の導入について

■別紙②バス停留所時刻表板の改定について

- 【松尾会長】時刻表の内容が非常にわかりやすくなった。単年費用のコスト削減になるが、変更時は事務局が時刻表を作成し、現場で差し替える労力があることを、私たちは知っておくべきである。

【山内委員（代理 岡本氏）】

■バス関係の補助金について

例年2月3月頃にインバウンド補助、もしくは感染対策補助の要望調査がある。今年度も行われる予定である。要望調査は市町村及び事業者にもメールを送らせてもらう。キャッシュレス導入も補助金の要望の対象となる。しかし要望調査に答えないと当該年度の補助金が利用できなくなる。メールが届いたら必ずご一読いただき、ぜひ利用してほしい。

他にも、乗務員向けの教育関係の要望もある。2種免許を取得するための補助金等、今後突発的な補

助金の要望調査を行うこともある。バス協会等を通して事業者に知らせるため、ぜひ利用してもらいたい。

危険なバス停の移設やハード対策の補助金の調査依頼を事業者及び市町村に送っている。補助金の対象者は事業者であるが、市町村と調整が必要な停留所もあると思うので、事業者から相談があればぜひ活用してもらいたい。危険なバス停の補助金は今年度以降あるかどうかわからないため、対象となるものがあればぜひ利用してほしい。

■令和6年度適用 改善基準告示の改正について

令和6年度からバス運転手の改善基準告示が改正される。バス運転手の拘束時間や運転時間の限度が示された告示である。令和6年度から運転手の拘束時間が、1年、1カ月、1日、それぞれに短くなる。1日の休息時間が現在は「継続8時間」であるが、改正後は「継続9時間」となる。見方を変えると、1日の拘束時間が16時間であるのが15時間に変更となる。1時間程度の話ではあるが、例えば運転手を50人雇っている事業者にとっては1日50時間の影響が出てくる。コミュニティバスを扱う市町村では、ダイヤを作る際に事業者と調整をしていると思うが、現在、基準のぎりぎりで運行している場合、今回の改正により引っかかることもある。そのような路線等がないか早めに確認をして対応するようお願いしたい。令和6年度から中部運輸局の監査部門が改善基準告示をもとに監査を行うことになる。引っかかると間違いなく処分になるため、今のうちに検討を始めてほしい。

<質疑応答>

【前田委員】バス運転手の基準が改正されると、現在のコミュニティバスの運行では引っかかると思う。現在のダイヤで基準を満たせるのか、もしくはドライバーの人数を増やす等対策が必要になるのか知りたい。

→【工藤委員】現状のダイヤでは、令和6年度の改正基準には厳しいところがあるため、ダイヤの改正が必要になる。

→【前田委員】改正された基準を満たすためには、現在のダイヤでドライバーの人数を増やす。もしくは、基準に合わせてダイヤ、ルートの見直しをする必要があるということの良いか。

→【工藤委員】そうである。どちらかの対応が必要となる。しかし現状でも厳しいところがあるため、このタイミングでダイヤを改正できるかというのではないか。

→【前田委員】現状のダイヤやルートを維持しようと思うと、町の負担を増やしてドライバーを増やす必要があるということになるか。

→【工藤委員】ドライバーの人数の問題もあるが、現状でダイヤが厳しい部分があるため、まずはそこを是正しないと令和6年度からの基準に引っかかってしまう。

→【松尾会長】次回以降、来年度の今会議では改正基準に合わせたダイヤ変更を協議することになる。事務局と事業者で早めに対応を進めてほしい。

【前田委員】地域公共交通計画の策定には、かなりの煩雑な作業と膨大な費用がかかるため、策定に踏み切れない自治体がある。国土交通省から計画の策定に対して費用の二分の一や上限500万円の補助を受

けられるということは聞いているが、それでも煩雑な作業と膨大な費用が伴う。そこまでしないと補助金が受けられないのか。また、そこまでして策定するメリットは何か。

→【松尾会長】フィーダー補助金等を利用するには、地域公共交通計画が必要になる。国からバスに対していろいろな補助金の仕組みがある。地域公共交通計画というのは、地域公共交通活性化再生法の中に位置づけられていて、今の実態を把握し、それを踏まえて今後どのようなビジョンで公共交通を構築していくのかという内容を記載する計画となる。計画を策定するための補助はあるものの、全額ではない。策定にあたって膨大な量の調査をする必要があるため、初めて策定する場合は自治体職員で行うのではなく、コンサルタント会社に委託しないとかなり難しい。しかし計画を策定することで、町全体へのアンケート調査等ができたり、今バス停がカバーできているエリア、カバーできていないエリアにどれくらいの人口がいるのか等の実態をつかむことができたりする。そのような細かな実態の把握ができるため、策定する意義はある。策定については今後検討していけると良い。

→【前田委員】補助金額に対し、それ以上の費用をかけて調査等をする場合もあるということか。

→【松尾会長】そのような場合もある。しかし最初に一度計画を策定すれば、その後は5年に1回調査をして更新することになる。更新の作業には、評価等の調査をする必要は出てくるが、初めて策定する時ほど煩雑な作業にはならない。一方で運行補助については、一定の基準をクリアしていれば毎年出るものである。短期では必ずしもどちらが高い低いと言えるものではない。予算の兼ね合いがあったり、作業が煩雑ではあったりするものの、計画を策定することで定期的に調査をするという形を作ることは、今後公共交通をやっていく上で必要なことだと思っている。