

第28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8月3日  
午前10時30分 開会  
場所 大口町役場2階会議室

◇出席委員

松尾幸二郎会長 松本佳子委員 藤田敏英委員 栗栖秀人委員 前田一紀委員 古田政一委員  
服部良一委員 平岡壽弘委員 佐藤勉委員 宮川高彰委員（代理 岡本氏） 山下泰弘委員  
小林裕之委員（代理 栗木氏） 松浦秀則委員 伊藤康喜委員

◇欠席委員

大口町副町長（不在） 近藤幸男委員 酒井貞夫委員 石屋義道委員

◇出席職員

地域協働部長 近藤昌利  
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年度大口町コミュニティバス事業報告

（2）令和5年度大口町コミュニティバス運行の目的および目標について

5 その他

6 閉会

## ◇協議事項

### (報告事項)

#### (1) 令和4年度大口町コミュニティバス事業報告

説明者：事務局 町民安全課主事 大森

#### 【資料1、1-①、1-②、別紙①に基づき報告】

##### 1 実績報告

- ・前年度と比較して概ね横ばい。乗車人員及び広告収入額は目標値を若干下回った。運行経費に対する町負担額は55,812,178円。
- ・運行支援協定は、前年度に引き続き町内企業5社及び江南市から計300万円の支援をいただいた。
- ・有料広告掲載料は、総額2,706,000円。バス停広告は前年度から2基減少の計28基で1,680,000円。車内広告は運転席後部2枠で42,500円。車両ラッピング広告は固定枠と出来高枠を合わせて983,500円。
- ・南部ルート「布袋駅」バス停について、布袋駅再開発関連工事の完了に伴い、近隣の八剱神社敷地内に設置していたバス停を、令和5年4月1日より新設された西側ロータリーに移設した。駅からバス停までの距離が近くなり、利便性が向上したことにより、この4月以降、平日朝便、毎日運行便、平日夕便において布袋駅バス停の利用者数が増加傾向にある。
- ・令和5年4月よりキャッシュレス決済PayPayの利用を開始した。利用者数は月に約70名程度。全体利用者数の0.8%程度の利用状況である。
- ・バス停時刻表板を従来のボード式から差込ケース式へ改良。また、高齢者向けのスマートフォン講座にて、バスロケシステムのレクチャーをおこなった。
- ・コミュニティバスサポート隊との協働による町民へのPRについては、季節に合わせた車内の飾りつけや、啓発活動の意見交換として会議をおこなった。
- ・コミュニティバスを利用するきっかけになることを目的とし、令和4年11月6日（日）に一日無料DAYを実施した。利用者は計206名。前後の日曜日と比較すると、倍以上の利用者数であり、コミュニティバスを利用するきっかけとなる良い機会になっている。
- ・一日無料DAYと併せてアンケートを実施した。206名の利用者の内、81名が回答。詳細は、「別紙① 1日無料DAY アンケート結果」に記載。いただいた様々な意見は、今後の運行の参考とする。なお、今年度の一日無料DAYは11月5日（日）実施予定。
- ・町内全小学校でコミュニティバスについての授業や、高齢者向けのマイ時刻表の作成、町内イベントでのPRブースの出展等、バスの利用促進につながる活動をおこなった。

##### <質疑応答>

【宮川委員（代理 岡本氏）】一日無料DAYアンケートの結果について、今後の参考にするということがあるが、増便の要望が多い。これを踏まえて、想定している変更があれば教えてほしい。

→【事務局 近藤】バスの本数を増やしてほしいという意見が多いが、2024年問題の関係で便を減らす方向に動かざるを得ない。まずは、法令を遵守した形を作って、来年度以降に様子を見ながら検討する。

→【宮川委員（代理 岡本氏）】現在、アフターコロナと言われる中で、今すぐに何かできるかと言うと難しいと思う。改善基準告示もあるので、様子を見つつ徐々にというのが良い。また、行政の仕事をしていると、あまり良い意見をもらうことはない中で、アンケートに嬉しい意見が見られる。良い意見は大切にし、今後何か新たな取り組みや変更をすることがあれば、良い意見の内容は崩さないで検討をしてほしい。

→【松尾会長】北部ルートの「柏森駅に時間通りにつかない時がある。時間配分を見直してほしい。」という意見は実態がどの程度か確認しても良い。このアンケート自体は多くの人に聞き取りをしているものではないため、全てこの意見に基づいて公共交通をやるということではない。事務局や運営側が気付かなかったことで、すぐに改善できることがあれば検討のきっかけとして積極的に使ってもらえると良い。

【松本委員】アンケート結果で、北部ルートの「運転手さんがやさしい人たちがうれしいです。」という意見は、非常に大切なことである。いつも運転している運転手の皆さんには、ありがとうございますとしか申し上げられないが、その中でも笑顔を絶やさず、コミュニティバスをコミュニティの場として心掛けてもらえていることがありがたい。今後もこのような意見がたくさん見られるようにしていきたい。

→【宮川委員（代理 岡本氏）】この意見は、どの運転手のことが把握しているか。

→【事務局 近藤】そこまでは把握していない。良い意見はこのようなときにしか出てこない。普段は逆の話が多く、悪い印象を受けた、言い方がきつかった等、そのようなときは何時の便の運転手等、具体的な話が電話で入る。このような良い意見というのは、電話ではなく意見を出す場、本町でいうと「さくらさんの何でも言ってちょ」という場があり、良い意見がたまに出てくる。しかし、行政の悪い癖で、悪いことはすぐに対応してもらうよう会社に伝えるが、良い意見はすぐには伝えられていない。良い意見もあおい交通に伝えていくよう連携をする。

→【宮川委員（代理 岡本氏）】国としても、運転手不足で人材確保に悩んでいる。運輸局でも悪い話はとても具体的な内容で入ってきて、事業者事情を聴くことがある。しかし、このような良い話はアバウトな内容であることが多い。わかっている内容だけでも伝えることで、運転手のモチベーションになるので、些細なことでも事業者と共有してほしい。

→【事務局 近藤】電話等で話があったときは、細かく情報を聞いて事業者伝えることにする。

→【松尾会長】アンケートについて、現在は一日無料 DAY の際の一部の人を対象としたアンケートである。今後、公共交通会議が主体となっていくかは別として、例えば、大口町として町内アンケートをする機会があれば、公共交通に関する項目を多めに入れる等、どこかのタイミングで町内全域への公共交通に関するアンケートをおこない、全体の移動の状況等を調査する必要がある。今後検討してほしい。

【松尾会長】資料1-②グラフの今年度の数値について簡単に説明をしてほしい。

- 【事務局 大森】今年度は月別利用者数が例年と比べて多い傾向にある。詳細として、回数券利用者は南部ルートでの利用者が増加している。布袋駅バス停を駅から少し離れた神社から、駅すぐ西側のロータリーに移設したことで利便性が向上したことも要因と考えられる。子ども利用者についても、例年より増加傾向にある。北部ルートの毎日運行便で子どもの利用者が増加している。パスカード利用者については、前年度と比較して増加している。中部ルートの平日朝便、平日夕便での増加である。パスカードとは、運行支援協定を結んでいる企業に出している定期券のようなものである。中部ルートの協定企業の利用者が増加していることになる。
- 【松尾会長】数値だけが目的ではないが、効果が全体的に表れていることは良いことである。月別利用者数の回数券利用者について、おそらく回数券は通勤等で使う人が多い。協定企業以外の会社でも布袋駅から回数券を使って通勤する利用形態が増えていると考えられる。子どもの利用については、他のグラフよりも縦軸の数字が小さいものの、子どもが公共交通を使った外出することが増えるのは良いことである。

【松尾会長】資料1-①の中で、乗車人数あたりの運行事業費及び実質負担額が出ているが、これを載せている意図は何か。

- 【事務局 近藤】実際の一人あたりの利用に町の負担がどれくらいかかっているのかわかるように載せている。
- 【松尾会長】統計の情報として記載があっても良いかもしれないが、この情報は危険性もはらんでいる。場合によっては一人あたり700円負担していると捉えられると、非常に良くない。バスの利用は、普段利用している人と、飲酒をしたとき等のたまに利用する人とがいる。たまに利用する人は、そこにバスがあるからたまに乗れるという社会的便宜を受けているところもある。逆に言うと、普段利用している人が負担しているからバスが維持されている。必ずしもこの情報が必要でないのであれば、例えば便あたりの利用者数や、負担という観点でいけば、町民一人あたり等に置き換えても良い。指標の出し方について検討してほしい。

(承認事項)

(2) 令和5年度大口町コミュニティバス運行の目的および目標について

説明者：事務局 町民安全課主事 大森

【資料2に基づき説明】

## 1 目的

- ・民間公共交通路線がない本町においては、住民の利便性向上と急速な高齢化の進展などに伴う、自家用車に頼らない「暮らしの足」確保を目的に事業を推進する。また、併せて、道路交通混雑の緩和（自動車による通勤時等の移動の代替手段）による環境の側面、さらには町内商業施設等を結び、まちの活力と活性化につなげることを目的とする。

## 2 目標

- ・住民や地域ニーズに合った公共交通サービスを適切に提供するためには、自治体と事業者と住民が協働しつつ、役割の分担が求められていることから、本町では事業者からの運行支援や広告収入面での協力、さらに住民により組織されたコミュニティバスサポート隊との協働事業を継続的に展開していくことを目標とする。また、持続可能な地域公共交通とすることを念頭に、コスト（財政負担）に対して一層配慮し、「コミュニティバス運行のサービスの質を低下させることなく、運行経費に係る町負担額の低減を図ること」をも目標にし、本事業に取り組む。運行支援協定については、現在町内企業 5 社及び江南市と提携しており、要望に応じたダイヤ調整をおこなってきたが、企業間での調整が困難になっているため、現状の維持を念頭に置く。新型コロナ禍の影響により、一旦は落ち込んだ利用者数も少しずつ回復してきている。今後もコロナ禍前のような利用者数はすぐには見込めないが、現状の利用者の維持を図りつつ、新たなバス利用者獲得のために利用促進のための PR をしていく。上述した目標を鑑み、令和 5 年度の目標を次のとおり設定する。
- ・数値目標として、乗車人員目標 98,000 人。運賃収入目標額 12,000,000 円。広告収入目標額 2,810,500 円。運行支援費目標額 3,000,000 円。補助金目標額 1,000,000 円。令和 4 年度の実績が前年度の概ね横ばいであり、目標値を下回った項目もあるため、前年度と同じ目標値としている。運賃収入目標額については、前年度に目標を達成しているため、今年度は目標値を若干上げている。
- ・取組目標として、コミュニティバスサポート隊と協働し、各小学校でコミュニティバスを紹介する授業など、新たなバス利用者獲得のための取り組みを行う。特に高齢者へのマイ時刻表の作成が好評のため、引き続き進めていく。バスロケーションシステムについて、幅広い世代で利用してもらえるよう周知を図っていく。令和 6 年 4 月に適用されるバス運転手の改善基準告示の改正に伴い、現行のダイヤやバス停・ルートの見直しをおこなう。こちらについては、後程その他事項にて説明をさせてもらう。最後に、その他バス事業全般について調査研究を行う。

### <質疑応答>

- 【松尾会長】マイ時刻表がとても好評だと聞いている。個人に合わせて時刻表を作ってもらえることが好評なのだと思うが、その分作る側の手間としてはどうか。
- 【事務局 近藤】マイ時刻表の作成は、まちねっと大口に委託して取り組んでもらっている。作成する上で、バスの時刻表を熟知している必要がある。特に本町の時刻表は他市町と比べて複雑であり、行先によっては複雑な乗り換えをすることがある。そのような場合に高齢者の方がすぐわかるかという点と非常に難しいと思う。高齢者の方と対面で聞き取りをしながら作成することが、コミュニケーションとなり外出支援にもつながることから福祉的な面でも有用である。一度作ったらそれを使い続けるため、件数が一気に増えるものではないが、引き続き PR をしながら、まちねっと大口と連携して取り組んでいく。
- 【松尾会長】すごく多くの人に作るものではなく、本当に必要としている人にきめ細かく作ってもらっているということで、非常に素晴らしい取り組みである。引き続き取り組んでほしい。

全会一致で案のとおり承認

## 5 その他

### 【事務局 稲垣】

#### ■2024 年問題に伴う大口町コミュニティバスの路線及びダイヤ改正について

来年度 4 月 1 日から「自動車運転者の時間外労働の上限」について法改正がされる。世間一般で言う「2024 年問題」だが、本町のコミュニティバスも影響を受けることは間違いなく、路線及びダイヤ改正は必須となる。現在、あおい交通さんからの改正素案を基に、検討をしている。現時点で考えている今後のスケジュールについて案内をさせていただく。まず、本事業者のあおい交通さん、住民で組織されているコミュニティバスサポート隊の皆さん、そして私どもで案を作成させていただく。その上で、住民への周知の一つとして、各行政区の代表者が集まる「区長会」又は「地域自治組織」の会合などの場へ出向き、説明をしていきたいと思っている。そこで出された意見など、どこまで反映できるかは分からないが、それを踏まえて、秋頃に改正案を委員の皆さんに提示できればと考えている。よって、秋頃に改正案の資料を郵送させていただくので、意見など賜りたい。そして、年末から年始あたりで今年度 2 回目の「地域交通推進会議」を開催し、年度末までにバス停時刻表の改訂や住民へ向けた広報・周知を行っていくというスケジュールで考えている。なお、本町の議会へは、今月下旬に開催される「議会全員協議会」において、ダイヤ改正を行う背景や 2024 年問題など、概要と今後のスケジュール等の説明をする予定としている。以上、このようなスケジュール感で進めていきたいと考えている。

#### <質疑応答>

【松尾会長】2024 年問題や見直しをする背景について、もう少し詳しく聞かせてほしい。見直して便を減らすという話だが、アンケートにあるように便を増やしてほしいという意見がある中で、それと逆行することをせざるを得ない状況である。さらにその見直しを短期でやらないといけない。本来であれば慎重に取り組む必要がある話だが、どうしても法令上の話が前提としてあるため、なぜこの短期間で且つ減便の方向にいかざるを得ないのかを説明してほしい。

→【事務局 近藤】簡単に言うと、令和 6 年 4 月 1 日にバス運転者の改善基準告示が改正されると、運転手の拘束時間や休息期間が変わる。運転手一人あたりの運転できる時間が減ることになる。1 日の休息期間については、これまで継続 8 時間であったのが継続 11 時間を基本とし、継続 9 時間になることで、前日の最終便から次の始発便までの間を空けて、運転手が休息をとる必要がある。これによりどのような影響が出るかと言うと、始発便か最終便のどちらかを減らさなければ、この休息期間を確保できなくなる。現時点では、始発便か最終便かを比較して、利用者の少ない最終便を減らす方向で考えている。このような背景があるため、今回の改正では便を増やすことはできず、減らすというのが主な方向になる。ご理解いただきたい。

→【松尾会長】事務局としてコストを減らすためではなくて、供給能力上難しいという制約のもとで検討していかなければならない。運転手を増やして分担をするという方法もあるが、全体の運転手の減少という社会情勢があり、それは難しいという中での検討となる。地域住民の皆さんにとっては本意からの合意ではないかもしれないが、決定する前に一緒に話をして合意を得ながら進めることになる。そのような現場での調整をした上で、年末年始の会議で承認をして、申請を出して、来年度の 4 月から実際に改正をする。

【松本委員】バスの運転手は実際にどれくらい過酷な労働をしているのか聞かせてほしい。現状を知った上での改善の方が、皆さんに説明する際にもわかりやすい。

→【松浦委員】夜間は利用者の少ない便も多いので、そのあたりは減らす方向でお願いしたい。現状、乗務員不足が問題である。乗務員を増やすと経費がとて上がってしまうが、まずもって集まらないという大前提がある。さまざまな要因、且つこの改善基準で、どうしても利用者の少ない便については減らす調整をお願いしたい。

→【伊藤委員】現在、中部ルート以外は一路線に基本2名体制で乗務員が勤務している。しかし、乗務員の高齢化や病気等で辞める職員がいる一方で、若い運転手が入ってこず運転手不足になっていて、ギリギリの乗務員数で運行している。募集はしているものの、入るかどうかはわからない。今回の法令の改正に合わせて、現状の乗務員数でやっていかなければならないので、どうしても減便で対応するしかない。

→【松尾会長】経費をかければ、現状のダイヤでもいけるという選択肢もあるか。

→【事務局 近藤】単純に人件費が上がる分、現在の経費の何割増しとなる。乗務員が集まって、お金も出せるのであればそれも可能ではある。しかし、町としての予算の話もあるが、そもそも運転手が集まらないという問題があるので、その方向性については限りなく現実的ではない。

→【松尾会長】経費はいろいろとやり方があるかもしれないが、運転手不足の問題は非常に大きい問題で、他の地域でも同じことが起きている。一つの自治体だけで解決できる問題ではない。運転手不足が今後もっと深刻化すると言われる中で、国としてはどのように考えているか聞かせてほしい。

→【宮川委員（代理 岡本氏）】乗り合い事業に限らず乗用事業全体で高齢化が進む中で、国の具体的な取り組みとして、事業者を受け皿として補助金を交付している。また、お金で解決できる話だけではなくて、そもそも運転手が集まらない根本的な事情がある。現在、中部運輸局ではハローワークさん、労働局さんと協力して「働きやすい職場認証制度」に取り組んでいて、バス運転手、タクシー運転手が魅力のある仕事であるとアピールしている。しかし、数年前から言われている問題がすぐに改善できるとは思っていない。今後とも継続して取り組んでいく。他には、令和元年度にバスの運転手向けの講習会をおこなったが、しばらくコロナの影響でできていなかった。今年度は開催できないかを検討している。開催することになれば、皆さんにお知らせする。

→【松尾会長】補助金は、二種免許を取得する際のものか。

→【宮川委員（代理 岡本氏）】研修関係や二種免許取得、大型免許取得の際に出る補助金である。

→【松尾会長】実際に運転手になりたい人がいる場合に、そこに補助金を出せる仕組みだと思う。一方で、運転手になりたい人を増やすという、そもそもの賃金のアップ等もぜひ国の方で取り組んでもらいたい。

【前田委員】コロナ禍が終わって、コミュニティバスサポート隊として以前から取り組みたかった、大口町の地域の方々に集まってもらい、公共交通やコミュニティバスについて聞き取りすることをようやく始めることができた。現在2つの地域で意見の聞き取りをした。やはりコミュニティバスは、必要な方々にとっては地域の足として本当に必要なものであると切実に感じている。2024年問題でやむを得ずバス停を減らしたり、便を減らしたりと、どうしても利用者が少ないところから減らす話になると思う。しかし、住民の立場からすると、利用者が少なくても、その一人二人にとっては、確実に必要なバ

スである。サポート隊である以上、この問題は十分に理解をしている。非常に苦しい立場である。ドライバーが限界で、縮小しないと法令に引っかかってしまうことは理解をしている。ただ、2024 年問題は数年前から想定できた話であって、岡本氏からも話があったように、わかっているけどどうしようもない話である。先ほど、運転手に対するドライバー不足を解消する対策は聞いたが、物流業界ではトラックの高速道路の最高速度を引き上げたり、連結トラックが利用できる路線の拡大をしたり、企業間の努力で混載や企業提携をしたりと、物流業界の動きがある程度見えてきている。しかし、公共交通に関しては、二種免許の取得の補助等、運転手に関する対応は聞こえてきても、抜本的な公共交通に関する 2024 年問題への対策が何も聞こえてこない、見えてこない。この先、大口町のコミュニティバスはどんなになっていくのか。コミュニティとして、地域の足として存続できるのか、今後に不安を感じている。免許も車もなく、病院や買い物に行くにも困難な方々をどうやって救っていくのか。単に、「ドライバー不足だから、法令が変わったから仕方がない」では済まない。そのあたりを中部運輸局さんや事業者であるバス協会さん、あおい交通さんがどのように考えているか聞かせてほしい。

- 【宮川委員（代理 岡本氏）】トラック業界ではハード的な対策が国土交通省を中心に執り行われている。バス業界では現在、自動運転の実証運行が各地でおこなわれている。人が乗る乗り物に人がいない状態で運行するため、かなり慎重に実証実験をしていて、乗務員はいるけどハンドルを握らないわけである。愛知県内では、常滑市や日進市で無人の実証運行が行われている。運行する上での法的な枷やテクノロジー的にどこまでできるのか、いつできるのかというのはまだ見えない部分はあるが、着実に自動運転に向けての対策は進んでいる。
- 【小林委員（代理 栗木氏）】バス協会としても、乗務員不足は大変重要な課題である。マッチングをはかるために、毎年ドライバーになりたい人を集めてバス運転手の就職説明会を開いている。コロナの影響で大々的にはできない年が続いたが、今年は 10 月に予定している。また、貸し切りバスの運賃が上がるよう愛知運輸支局と調整をしている。バス代が上がることで、ドライバーの給与を上げる動きは進んでいる。愛知県の場合は、物流業界の運転手をする方が収入が良いという状態ではいけないので、プライドを持って働けるドライバーに就職してもらえるようにバス協会としては考えている。
- 【松浦委員】我々とはとにかく一生懸命募集活動をするしかない。自動運転に関しては、非常に悲観的である。何度も視察をしたが、必ずドライバーが一人乗っているのも、結局のところは一緒である。完全自動運転ができれば良いが、日本の社会では難しい。実際には、もう一步がいつまで経ってもできない。それよりも、高齢者や現役をリタイヤした人や大口町の地域の方でも良いので、コミュニティバスに乗っていただきたい、ちょっと助けていただきたいというような形も含めて一生懸命募集をしていきたい。
- 【松尾会長】おそらく、この先 10 年の間に自動運転が対応できるようになるとは思えない。何か抜本的に改善をお願いしたい。