

第29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6年1月25日

午前 10時 開会

場所 大口町役場3階第1委員会室

◇出席委員

松尾幸二郎会長 松本佳子委員 藤田敏英委員 松崎浩委員 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） 小林裕之委員
山下泰弘委員（代理 吉住氏） 石屋義道委員（代理 吉野氏） 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

◇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5年度大口町コミュニティバス事業経過報告
- (2) 大口町コミュニティバス ダイヤ等改正（案）について

5 その他

6 閉会

◇協議事項

(報告事項)

(1) 令和5年度大口町コミュニティバス事業経過報告

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 利用者数について

・月別利用者数（うち回数券利用者）について

2021、2022年度と比べて、今年度の数値が高い。南部ルート毎日運行便及び平日朝夕便で大幅に増加している。布袋駅バス停から乗車して、東海理化前、藤ノ木橋で降車する利用が多く、通勤での回数券利用が増えていると考えられる。

・月別利用者数（うち子ども利用者）について

今年度の数値が高い。北部ルート毎日運行便で大幅な増加。基幹ルート毎日運行便でも増加している。

・月別利用者数（うちパスカード利用者）について

運行支援協定を結んでいる企業に発行しているパスカードの利用者数である。昨年度と比較して、4月～7月は中部ルート平日朝夕便で増加。8月以降は南部ルートで大きく利用が減少している。要因として、南部ルートにある協定企業から、従業員の異動等によってパスカードを利用しなくなったため協定を解約したい旨の申し出があった。それにより、南部ルートのパスカード利用が減少している。

・月別利用者数（うちPayPay利用者）について

今年度より導入したキャッシュレス決済 PayPay による利用者数である。徐々に利用者が増えている。特に南部ルート平日朝便での利用が多い。

・目標値と実績値の比較（月別利用者数）について

前年度の利用者数をベースに設定した目標値に対して、全ての月において上回っている。

・目標値と実績値の比較（ルート・便別利用者数）について

目標値が1年間の数値に対し、実績値は4月～12月までの9ヶ月分の数値のため、下回るところが大半であるが、南部ルートは毎日運行便、平日朝夕便ともに現時点で一年間の目標値に迫る数値である。

・目標値と実績値の比較（一日当たりのルート・便別利用者数）について

多くの便において、目標値を上回る数値である。

2 目標と実績について

・乗車人数は、目標人数 98,000 人に対し、現在の利用実績 80,175 人、達成率約 82%と目標達成に向けた数値。前年度同時期と比べても約 109%と前年度を上回っている。

・運賃収入は、目標額 12,000,000 円に対し4月～12月末までの9ヶ月経過時点で9,248,800 円、達成率約 77%と概ね目標を達成できるように推移している。

・運行支援費は、運行支援協定の解約申し出が1社あったため、2,790,000 円が今年度の最終値となる。

・広告収入は、目標額 2,810,500 円に対し、12月末時点で1,302,500 円、達成率約 46%と低く感じるが、次の5月にラッピング広告収入が約90万円入る予定であり、それを加味するとそこまで低くない数字である。

- ・県補助金は、昨年同様目標額通りとなる。
- ・福祉回数券については、福祉部局で高齢者向けの外出支援サービスとしてコミュニティバス回数券を発行しているが、今年度より障害者向けの外出支援サービスとしてもコミュニティバス回数券を発行することになり、今回より新たに表に加えている。
- ・最後に、全体的に見ると、コロナ禍が落ち着きこれまでリモートワークをしていた会社が通常出勤するようになるなど、社会情勢の変化に合わせて皆さんが外に出る機会が増え、それに伴いバスの利用も増加しているように思われる。

<質疑応答>

【松尾会長】

子ども利用者は全体の人数に比べると多いものではないが、2021、2022年度に比べてどの月も増加している。何か子どもが公共交通を使うようになる取り組みがあったのか。あるいはこれもコロナが落ち着いたからなのか。わかることがあれば教えてほしい。

→【事務局 大森】

コロナ禍が明けて、皆さんが外に出る機会が増えたことも理由として大きくある。ただ、コミュニティバスサポート隊と町と一緒にやっている取り組みとして、毎年、町内全ての小学校にコミュニティバスの授業をしている。今年で4年目になる。小学校でバスについての授業をして、実際に校庭にバスに来てもらい、車両をじっくり見学することでバスを知るきっかけになるようにしている。また、今年度はコミュニティバスのPRポスターの募集企画をおこなった。子どもを中心に約100作品が集まった。このように、コミュニティバスに興味を持つきっかけ作りをしているため、子どもがバスに乗る理由に繋がっていたらありがたい。

→【松尾会長】

このような取り組みをする中で、成果が出てきた部分もあると思う。コロナ禍前の2018、2019年度と比べて増えていけば子どもの利用に対して効果が顕著に表れている。ポスターについては、他の地域で小学生が描いた絵をバス車内に掲示して、おじいちゃんやおばあちゃんに乗ってもらおうという企画があった。子どもの絵を順番に掲示して、何月何日は誰々の絵を掲示する等のリストを出すと順番に乗る可能性も増える。バスがあるからこのようなイベントができ、そういう意味ではバスの大切さがわかるため、今後もそのようなイベントを考えていくと良い。また、次回の会議では来年度の目標設定をするので、実態を見ながらどこを目指していくのか検討できると良い。

(承認事項)

(2) 大口町コミュニティバス ダイヤ改正 (案) 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】

- ・ダイヤ改正の目的について、令和6年4月1日に運転者の労働時間の基準となる改善基準告示が改正され、拘束時間の短縮や休息期間の延長等が見直されることに伴い、本町のコミュニティバス運行計画もあわせて改正をするものである。改正後の改善基準告示要件を満たした上で、これまでの運行を確保するためにはドライバーの増員が必須となる。しかし、ドライバー不足が全国的な社会問題となっており、それはこの地域でも同様であり、ドライバーの増員は困難と言わざるを得ない。よって、全ルートにおいて減便し、運行時間を削減することで法令に則った改善基準告示への対応を図っているため、ご理解いただきたい。
- ・運行計画の改定時期は、令和6年4月1日。
- ・各路線のダイヤ変更は、全ルートにおいて減便、出発時刻の変更をしている。中にはバス停廃止や最終便の繰り上げをしている箇所もある。この後、変更内容の大きいものを抜粋して説明をする。
- ・北部ルート平日夕運行便の改正案について
今回の改正で、バス停廃止によるルートの短縮化、時間変更、減便をしている。産業団地西バス停を廃止する。夕方で1便のみ産業団地西バス停を経由していたが、利用者がほとんどいない、且つ、バス停に行くために回り道をするルートであるため、廃止してルートを短縮化する。また、運転手の休息期間確保のため、最終便の繰り上げをする。後ろ2便を廃止するため、影響は大きいと考える。利用者のデータを見ると、オークマ前バス停から乗車し、柏森駅で降車する利用が多く、オークマ株式会社の従業員が退勤時に利用しているのではないかと想定される。今回の時間変更及び減便については、オークマ株式会社とは事前に調整を済ませている。
- ・中部ルート毎日運行便の改正案について
中部ルート毎日運行便は、交通事情等の変化もあり慢性的に遅延が発生していて、ダイヤ通りに運行ができていない。今回の改正で、バス停廃止によるルートの短縮化、時間変更、減便をしている。まず、萩島集会場、二ツ屋・萩島、竹田公園前、大御堂集会所の4つのバス停を廃止する。この4つのバス停は利用者が少なく、比較的近くに他のバス停がある。且つ、このバス停を経由するために回り道をするルートであるため、今回の改正で廃止し、ルートの短縮化を図る。また、運転手の休憩時間を確保するために、発着時間の変更及び最終便の減便をする。最終便の廃止について、廃止以降であるメガドンキ・ユニー前やヨシヅヤ前、江南駅から乗車して、その後各バス停で降りる利用が多いため、買い物等、外出の帰りの足としての利用が想定されるので影響は大きいと考える。バス停の多い大屋敷地区には事前に説明を済ませている。
- ・南部ルート平日朝便の改正案について
南部ルート平日朝便は、交通渋滞等により慢性的に遅延が発生している。よって、今回の改正で減便、時間の変更、利用の少ないバス停を廃止して対応をする。朝の通勤時間帯で利用者が多いため、影響も大きいと考える。減便になるが、仮に3便分の利用者が2便にまとまったとしても、バスの乗車上限は36人のため容量は問題ない。また、布袋駅では電車が約5~10分間隔で運行をしており、利用する

電車の時間を調整することで対応できる。この時間帯の利用者の詳細は、布袋駅から乗車して、東海理化前で降車する利用が多く、株式会社東海理化とは、時間変更及び減便について、事前に調整を済ませている。また、ルート上にあるリンナイ株式会社とも事前に調整済みである。ルート変更は、利用のほとんどない堀尾跡一丁目バス停を廃止し、ルートを短縮化する。また、布袋駅から東へ行ったところの交差点だが、これまで通っていた北山町交差点には、右折レーンが無く、渋滞が発生しやすいため、一つ西側の右折レーンのある北山町西交差点にルートを変更する。なお、どちらのルート変更についても、江南警察署及び道路管理者である一宮建設事務所、江南市からは支障がないことを確認している。

・南部ルート平日夕便の改正案について

バス停廃止によるルートの短縮化とそれに伴う時間変更、運転手の休息期間を確保するための最終便の繰り上げをしている。現在、最終便の利用者は、東海理化前で乗車し、布袋駅で降車する利用が多い。先ほどと同様、株式会社東海理化とは減便について事前に調整を済ませている。バス停のあるリンナイ株式会社とも事前に調整を済ませている。バス停の廃止およびルート変更については、先ほどの南部ルート平日朝便と同じ内容である。

・今後の利用者への周知は、町の広報紙、メール・LINE、ホームページ等で周知を行う。また、利用者へ直接見てもらうために、改正1ヶ月前から各停留所に変更内容を掲示する予定である。

<質疑応答>

【松本委員】

今回の改正は減便のため、減らす＝町民の皆様が利用しづらくなることに繋がると懸念されるが、既に勤務時間ぎりぎり働いている運転手の尊厳や健康面を支えて守るため、致し方ないと思う。事前に町民安全課に質問等をした中で、今回の改正をもってしてもぎりぎりの勤務体制と伺っている。バスの存続自体が危ぶまれること、またコミュニティバスが廃止になっては元も子もないため、まずはこのダイヤでやってみて、問題点が出てきた場合は都度改正をするということがよろしいのではないかと。

【松崎委員】

利用人数/便の計算方法について、乗車0.004人/日とあるが、1年分で計算しているのか、直近の何ヶ月分で計算しているのか教えてほしい。

→【事務局 大森】

資料2全体に記載している利用人数/便の計算は、令和4年度1年間の利用者数を平日朝運行便であれば昨年度の平日数243日で割って算出している。

→【松崎委員】

この乗車0.004人/日であれば、半年に一人も乗っていないということか。

→【事務局 大森】

そうである。ここのバス停がほとんど利用されていないことになる。

→【松尾会長】

表の上の単位が一番適切な単位であり、バス停廃止だと上の表記と、中の項目と若干不整合がある。

→【事務局 大森】

便の時間変更や廃止については便当たりの利用人数で記載しているが、バス停廃止についてはそのバス停を1日に何人利用しているかと、少し書き方を変えているためご理解いただきたい。

→【松尾会長】

バス停廃止の利用者数の見方と、便の変更等の利用者数の見方が少し違うのでご注意ください。

【前田委員】

減便に伴うオークマさん、リンナイさん、東海理化さんは調整済みとあるが、利用していた便が無くなった方はどう対応されるのか。また、広報紙やホームページ、LINE・メールで周知するとあるが、広報紙を見ない、LINE・メールを登録していない、ホームページを見ない方が一定数は必ずいる。早めから広報無線を使って周知することはできないか。

→【事務局 大森】

オークマさん、リンナイさん、東海理化さん等、事前に調整をしたどの企業からも早速従業員へ周知をすると伺っている。また、南部ルートの日朝便で調整をした東海理化さんだが、コミュニティバスと同じ時間帯で自社の送迎バスを布袋駅に出しているため、影響は無いと聞いている。今回のダイヤ改正により時間調整した結果、東海理化さんの送迎バスの隙間時間に入ったことで、より都合が良いと話をいただいた。夕便については、定刻が過ぎた後の残業時間で利用者が少なく、会社では利用者に周知はするが、残業時間の足のため、本人に対応するように話をすると聞いている。周知は、広報紙や町のメール・LINE、ホームページ等を行うが、それらを見ない方もいる。利用者に一番届く方法は、現場のバス停だと思っている。バス停に貼り出してあれば、そこで目にするようになるので、一カ月前から変更内容を貼り出す予定である。広報無線等、周知する方法は他にもいろいろあるので、検討して取り組んでいきたい。

→【松尾会長】

今回は東海理化の自社バスとうまく時間調整できたが、本当は先に情報を集めて、それを参考にバランスの良い時間にするというプロセスを踏めるのが一番良かったと反省している。結果的には、お互いに時間の役割分担ができる形になり、利用者に大きな影響が出る状況ではないことは良かった。それから、周知の件は非常に重要である。バスの座席には掲示しないか。それぞれの座った目の前に掲示してあると良いと思う。また、時期が近くなったら、規模と人数にもよるが、降りるときに運転手から声かけをしてもらおうとか。例年の変更に比べて、周知の方法、考え方のギアを1つアップすることが今回の改正では特に必要である。

【宮川委員（代理 岡本氏）】

資料を見ると、理由に休憩時間と、休息期間という記載がある。休憩時間は拘束時間中の運転中の休憩で、休息期間は拘束時間を解かれたときの時間かと思う。今回の改善基準告示は拘束時間をもう少し減らしましょうということで変更されるが、ダイヤ改正の結果、トータルの時間や運転手を何人減らすことができたか等教えてほしい。

→【伊藤委員】

現状9名の乗務員で運行していて、70代の高齢ドライバーが4名ほどいる。今後その乗務員を交代させていくと人員が足りるかどうかである。休憩時間は、4時間に10分以上の休憩を30分取るが、慢性的なダイヤの遅延や渋滞による遅延等も考慮して減便し、休憩時間を担保している。加えて最終便を減便することで9時間以上の休息期間の確保。そして、仮に乗務員が足りない場合の対応として1人の15時間以内の通し勤務ができるダイヤを検討した。

→【岡本委員】

トータルで何名減らすとか、合計何時間減らす等のデータはないか。

→【伊藤委員】

そこまではない。

→【岡本委員】

もしわかればという程度なので結構である。他の自治体も2024年問題でダイヤ改正等をするため、手続きが込み合っている状況である。早めの提出にご協力をお願いしたい。

【松尾会長】

先ほど東海理化さんについて質問があったが、他の企業等、調整結果や、調整した際の感触はどうであったか。また、大屋敷地区に説明をした際の感触も聞かせてほしい。

→【事務局 大森】

事前に調整をした企業は東海理化さん、オークマさん、リンナイさん、トヨタ自動車さんである。どの会社も、まずは従業員へ周知すると伺っている。時間帯が定刻の時間であれば会社として何か対応しなければならぬが、遅い時間帯であり利用人数が少なく、残業の足であるため、それに関しては自社で送迎する等の対応は考えておらず、本人に時間に切りを付けて早めに帰るように話す等の対応をするというところ。

→【事務局 近藤】

大屋敷地区には先週1月17日に大屋敷学供へ出向いて、コミュニティバスの概要と2024年問題に伴うダイヤ改正の説明をした。厳しい意見があると想定していたが、大屋敷地区はこれまでバス停が多すぎた、ルートがシンプルになる方が良いという話があり、その場では意外と肯定的な意見をいただいた。

→【松尾会長】

今の回答はバス停廃止の部分だが、夕方の便が一本廃止になる。メガドンキ・ユニー前、ヨシヅヤ前の利用が多く、買い物利用と考えるが、そのあたりの感触を聞きたい。また、地区に説明した際に廃止される便の利用者がいなかった可能性もあるので、そこは少し気になっている。この毎日運行便の最終便

は夕方 4 時頃で買い物には非常に重要な便である。それについて何か行政として対応することはあるか。あるいは基本的にはもう 1 個前の便に移ってもらうしかないのか。

→【事務局 近藤】

減便については、一本早い時間帯のバスで帰るしかないという話をいただいた。また感触として、減便の話よりもデマンドバスがあると良いという話が盛んであり、昼の時間帯は空のバスが走っていることが多いため、その時間帯にデマンドバスを走らせたらどうかという話がメインであった。デマンドバスは町としても検討をしているが、その時間だけデマンドバスを走らせることはコスト的にも難しいと話をさせてもらった。

全会一致で案のとおり承認

5 その他

【前田委員】

3点伺いたい。1点目は、中部運輸局の岡本さん、2点目はあおい交通さん、3点目は大口町に意見を伺いたい。今回の減便及びバス停廃止は、やむを得ないと理解している。しかし私はコミュニティバスの利用促進、利便性向上等の啓発活動を11年程やっているが、今回の減便とバス停廃止はさらなるバス離れが生じると危惧している。今までコミュニティバスが頭の中にあった方もこれだけ減便やバス停がなくなると、もう使えないと思うのではないかと恐れている。これまで町民の方々の意見を伺う中で、コミュニティバスを利用しない理由は、利便性が悪いことがトップである。ただ、こういう方はバスがなくてもマイカーを含めた移動手段があるからそう言っていると感じる。本当にありがとう、助かっています、なくさないでとコミュニティバスを頻繁に利用している方は、ダイヤに自分の生活パターンを合わせて生活している。そういう方々は、本当に見捨ててはいけない。さらには、近い将来自転車に乗れなくなる方や、免許返納を考えている方は、近くにバス停があるという安心感が必要である。あそこのバス停があるから免許返納しても良いよなって。バス停がなくなることにより、まだ我慢して運転しようということに繋がると思う。大口町には、公共交通、地域の足はコミュニティバスしかない。今はドライバーの確保が難しいからと諦めないといけないが、仮に確保できたとしても、それだけの人件費を余分にかける余裕があるかという、それも難しいと思っている。このような状況の中、ライドシェアは一気に過熱して4月には東京の地域限定時間限定で始まろうとしているが、このような空白地や交通弱者に対しては、国土交通省は自治体に任せきり、地域住民に任せきりの印象しかない。ドライバー確保や自動運転等の長期的なものはあるが、ライドシェアのように近々でスピード感のある交通弱者への対応は、国土交通省は何も提案されないのか聞きたい。

あおい交通さんに伺いたいのは、私はこの現状で大口町においてコミュニティバス一本で地域住民の足を全て支えるのは限界ではないかと思っている。住民の声を聞くと、デマンド交通や他の交通手段を欲する方々が多い。また、近隣の小牧市や江南市では社協の車を借りて、ボランティアの移動サービスが一地域、二地域と広がりを見せている。大口町でも南地域で去年から青パトを使った移動サービスが始まった。大口町の場合、このようなものを併用しないとコミュニティバス一本では住民の足の確保には無理があるのか、コミュニティバスをうまく使えば十分できるとお考えなのか伺いたい。

大口町には、南地域でやっている青パトの移動サービス、これを中地域も北地域も取り入れたいという意見が出ている。仮にこれが広がっていくと、町民の足としては嬉しい話ではあるが、コミュニティバスの利用者数や運賃収入が減るのではないかと、それを困った話と思うのか、併用しないと地域の足は賄えないと思うのか、町の考えを聞きたい。

→【宮川委員（代理 岡本氏）】

地域のバスに直接的に国が携わるものでは、やはりフィーダー補助。公共交通計画を立てて、フィーダー補助をメインでやっている。公共交通計画を作る中で、このように作ったら良いというフォローもさせていただく。間接的な話になるが、時代のニーズに合わせてライドシェア等の制度も作っている。直近では、運転手不足に対して人材確保の補助金等を交付している。その他として、高齢者の運転免許返納に伴った自治体の取り組みに対しての補助金制度がある。私共から自治体に周知しているが、この補助金が単年度で対象期間のルールがあるので、うまく使いきれていないことは、周知する中で問題として感じている。また、金をばら撒くだけの格好になり心苦しいが、補助金もルールがある中で、自治体

の取り組みとマッチしないと交付決定ができないこともある。国土交通本省からそのような洗い出しをすると指示が出ているので、うまく使える自治体の取り組みがあれば、私共も対応したいと思っている。いただいた意見は真摯に受け止めて引き続き対応していきたい。

→【松浦委員】

自動運転は相当時間がかかるし本当にできるのか。必ず1人乗らなければ現実的にはできないと思う。ライドシェアも、全く内容が確定しておらず、果たして本当に地域に必要な乗り物として通用するか、難しい問題である。まずドライバーがここにもいないのではないか。それと、大口町の巡回バスを10年以上やらせていただいていることは、やはり時代によって変わってくる。今出てきたデマンドの乗り合いはうちでも検討している。タクシー会社を持っている関係でデマンドをやったことがあるが、人間の頭でやるのは非常に難しかった。ところが今AIによる乗り合いタクシーが出てきた。これができるようになれば、たくさん人が乗る基幹ルートは巡回バスでやって、一部そうでない部分は、ドアツードア等が実現できる。多く乗るところは、巡回バスを木の幹や枝として作って、そんなに乗らないところは、周りを埋める形でAIによる乗り合いタクシーを配置するのが地域の輸送にとって理想的な公共交通のあり方だと思う。10年前はできなかったことが、AIの導入によりデマンド交通がうまくできるのではないかと会社で研究している。時が来たら提案していきたい。15、6年経って技術も進んだため、それを大口町とともに一緒に考え、より良い運送を低価格で提供することを目指していきたい。

→【事務局 稲垣】

南地域での青パトを活用した移動サービス、それが他の地域にも広がりを見せつつある。ひいてはコミュニティバスの利用者減に繋がるのではないかとということであるが、私は必ずしも住民の皆さんの暮らしの足を守るのがコミュニティバスでなければならないとは思っていない。青パトや社協さんの事業等、いろいろな媒体が組み合わさる中で、大口町民の皆さんの暮らしがより良くなればと思っている。バス利用者の減少に繋がるかもしれないが、住民の皆さんのことを思うと、そういったサービスを補完し合いながら協働のスタイルでやっていくのが良いと思う。

【松尾会長】

今回の大幅なダイヤ改正をきっかけに改めて考えないといけないと思ったことがある。これまで大口町のコミュニティバスは、運行の実態と合わないところを直す、要望があればそこを回るようにする、利用がないバス停は効率化を図るために廃止する、また今回の運転手不足によりどうしてもできないことで減便する等、そのときの問題にその都度対応をしてきた。これ自体は現状に合うように調整をすることで非常に重要である。一方で、長期的に大口町の交通を今後どうしていくのかという議論ができていない。今後もコミュニティバスでやる、デマンド交通にする、もう少し規模の小さいものにする、どの部分はコミュニティバスにして、このぐらいの利用者だったらデマンドにしようか、あるいは学校区別にデマンドにしていくのか等、個別の技術はいろいろあるが、それをどう取り入れるかは、大口町の交通全体を上からしっかりと考えていかなければならない。地域公共交通計画がその役割を担うとされている。今も非常に重要な議論があったが、それをまさに積極的に議論していくために、計画策定をぜひ検討してもらいたい。さらに繋がりとして、先ほど国の補助の話があった。いろいろな支援があるが、計画が努力義務になったこともあり、支援を行うのは計画を立てていることが大前提になる。地域としてこうい

うところを目指していきたい、それをするために支援をしてほしいという形である。岡本さんがばら撒きと言っていたが、地域のバスなので地域でしっかりと考えて、お金の面では国からばら撒いて支援をいただくのが一番良い形である。地域としては、全て国からこうしろと言われても困るので、それをやるために計画が必要になってくる。計画には、運行の仕方だけでなく運転手をどう確保していくのかも入ってくる。運転手を確保することは短期的には2種免許取得の支援等やられていることがあるが、本来はバスの運転手になりたい、運転手になってそれなりの生活ができるということが大事である。給与面は非常に重要で、今バスの運転手は平均的な給与よりも低い状況にある。今の状況に対応するには短期的な対策も大事であるが、今後バスを維持していくためには長期的に見て運転手の待遇が上がるメカニズムがないといけない。例えば、大口町はコミュニティバスを委託しているが、運転手の給料が上がるメカニズムがその中に入っているか。そういうところも計画を作るときに考えていく。あとライドシェアと自動運転の話が出た。ライドシェアは今バズワード的に出ているが、今までの制度でできなくて、新しくできるようになったことはそこまで多くない。今まで第78条の自家用有償運送という制度があった。その制度は、一種免許且つ一般保有の車両でもできる。条件はあるが、コミュニティバスがないところ、どうしても足が確保できないところは、その第78条でも大体のことは対応できる。ただ、全体をどうしていくのかがあって、どうしてもコミュニティバスやデマンドではカバーできないので、自家用有償運送、ライドシェアでやろうということになる。ライドシェアが新しく出てきたからライドシェアを入れてみようではなく、全体として役割分担を考えた上でこの方法でいこうとなる。今後5年あるいは10年の全体像を考えることをやっていかないと改めて思った。最後に、岡本さんがフィーダー補助と言っていたが、大口町のバスは全て町外に越えるため、地域幹線系統の対象にもできなくはないと思う。これは市町を越えるバスで、一定の基準をクリアすると国と県からフィーダー系統よりも大きな規模、赤字額の45%ぐらいの補助が出る。そういった仕組みがあるが、それも計画がないともらえない。大口町はまだそういった方法もできる余地があり、ぜひ検討していければ良い。

→【事務局 近藤】

貴重な意見をたくさんいただいた。中長期的なスパンで考えていくことは大事なので、いろいろな情報をあおい交通さんと検討しながら練っていきたい。

【前田委員】

この会議は重要な承認を得るには素晴らしいメンバーだが、ここまでの道中は皆さん車で来ていると思う。足に何も困っていない人たちの集まりである。しかし実際は大口町には足に困っている方々がたくさんいて、その人の意見は反映されないまま承認されていく気がしている。ここにコミュニティバスでしか来ることができないような地域住民の方をメンバーに入れて会議をすることはできないか。

→【松尾会長】

私は何ら問題ない。ただ、全ての人を呼ぶことはできないので、意見がある程度言える方で誰に代表として出してもらうか。高齢者であれば民生委員や老人クラブ等の団体代表者や、そのような方によく携わられている方。公共交通が必要な団体の方に来ていただくのは他の地域でもあるので、事務局でぜひ検討してほしい。

→【事務局 近藤】

条例にも各種団体の代表者と書いてあるので、検討させてもらう。

【松本委員】

先ほどあおい交通さんが時代によって変わってくると言っていた。大口町としては公共交通機関がコミュニティバスという位置づけであると思う。公共交通機関と福祉バスとの観点がマッチするのが一番理想的な状態と思うが、公共交通機関と地域をサポートする福祉バスは少し離して考えた方がいいのか。南地域でやっているように個々で回って家の玄関前まで来てくれるというのが理想的な足の確保であるが、それを公共交通機関に求めるのは限界がきている。大口町として、もちろん議会としても、中長期的に今後どのように足を確保していくのかを考えていかなければいけない。

→【松尾会長】

公共交通と福祉バスの役割分担については、必ずしも分けて考えないといけないわけではない。例えば地域によっては、福祉的な移動を担うバスとして75歳以上の方が登録しているデマンドタクシーがあるが、公共交通として扱っている。福祉バスにも一定の基準があるので、そこでカバーできていない方も結構いる可能性がある。多くの地域では、部局が完全に分かれていて、お互いに実態を把握せずにやっている。そこを、こっちにも入れるのかお互い情報連携をしっかりとやるのか、きちんと役割分担ができる形になることで、どこまでが福祉でどこまでが公共交通か、先ほどの計画でしっかり考えていくことが一番大事なのではないかと思っている。