

第30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6月24日

午前 10時30分 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 服部良一委員
平岡壽弘委員 村上毅委員 宮川高彰委員 石屋義道委員（代理 森本氏） 松浦秀則委員
山下泰弘委員（代理 吉住氏） 小林裕之委員（代理 栗木氏） 伊藤康喜委員

◇欠席委員

大口町副町長（不在） 古田政一委員 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
町民安全課主任 大森正太郎
町民安全課主事 松永秀暁

◇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）大口町地域交通推進会議設置条例の一部改正について
- （2）令和5年度大口町コミュニティバス事業報告
- （3）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) 大口町地域交通推進会議設置条例の一部改正について

説明者：事務局 町民安全課課長補佐 近藤

【資料1に基づき報告】

1 改正の趣旨および概要

令和5年10月1日施行の道路運送法の改正により、一般乗合旅客自動車運送事業者の運賃の協議にあつては、地域公共交通会議に他の運送事業者や営業関連業界団体等が含まれる場合があるため、独占禁止法に抵触することのないよう、法定のメンバーのみによる別の会議体を持って協議することが規定された。これに伴い、大口町地域交通推進会議設置条例に規定する協議事項の中から「運賃」の項目を削除し、新たに運賃のみを協議する別会議体として、本条例内に「運賃部会」を置くこととする等、令和6年3月議会にて条例改正を行った。今後、運賃の改定を行う場合には、この「運賃部会」にて協議・決定を行い、地域交通推進会議へ報告するという流れになる。

2 主な改正内容

- ・第2条第2号「次に掲げる地域の実情に即した輸送サービスの範囲及び形態に関すること」のうち「カ 運賃」の項目を削除
- ・第8条の次に、新たな第9条として「運賃部会」の条項を新設
- ・「運賃部会」の委員として、「大口町長又はその指名する者」「当該運賃を定めようとする一般旅客自動車運送事業者」「中部運輸局愛知運輸支局長又はその指名する者」「住民又は利用者の代表」を規定
- ・運賃協議をする場合は、協議前にあらかじめ公聴会等の意見反映措置を講じることを規定

<質疑応答>

【松本委員】

この条例は令和6年3月定例会において上程され、改正趣旨に対しては特に我々の異論もなく、議員全員の賛成をもって可決した条例であるが、運賃部会について少し確認をさせてほしい。まず運賃については、本条例改正前は推進会議で決めることとしていたとの解釈でよろしいか。

→【事務局 近藤】

お見込みの通りである。改正前は推進会議の協議事項としていた。

→【松本委員】

この運賃部会の委員は何名での構成を考えているのか。

→【事務局 近藤】

運賃部会の委員については第9条第3項で規定をしているが、4～6名くらいの構成になると想定している。

→【松本委員】

第9条第9項に「運賃部会は原則として公開する。」とあるが、これは議事録の公開という意味か。それとも動画等による配信をするのか。また傍聴人を入れてという意味なのか。

→【事務局 近藤】

傍聴人を入れてという意味である。この地域交通推進会議と同じように大口町審議会等傍聴要領に基づいて先着5名までの傍聴人を受け入れることとしている。

→【松尾会長】

運賃の協議決定は部会でやるということだが、この地域交通推進会議でも運賃のことを議論していけないわけではない。基本的に今までのように議論はできるが、協議決定は運賃部会を経て行うという理解となる。また公開については、傍聴だけではなく議事録は公開される。

→【事務局 近藤】

議事録はホームページで公開させていただく。

【宮川委員】

運賃協議会は原則公開ということで基本的に問題はないが、今後運賃協議するにあたって事業者の経営状況等の情報が出てくる場合が発生し得る。そのような場合は必ずしも公開が適切ではないということも出てくると思われるので「原則」というところの判断をしてほしい。また、運賃協議会については事前に公聴会や、住民、利害関係者等に意見聴取をすることが出てくる。この地域交通推進会議でも運賃水準の妥当性や持続性の観点から運賃がこのくらいでいいのかという議論をしても差し支えないため、その辺りも踏まえて運賃協議会で確定させていくことになる。

(報告事項)

(2) 令和5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2に基づき報告】

1 実績報告

- ・乗車人員と運転収入額は目標値を上回り、広告収入額と運行支援額は目標額を下回る結果となった。令和5年度の運行経費に対する町負担額は55,955,727円。
- ・運行支援協定は、年度当初は前年度に引き続き、町内企業5社および江南市と協定を結んでいたが、半年経った下半期に町内企業1社から協定解約の申し出があった。よって下半期からは町内企業4社および江南市との協定。運行支援金は2,790,000円という結果となった。
- ・有料広告掲載料は、総額2,616,000円となった。内訳として、バス停広告は前年度から一基減少の計27基で1,590,000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円という結果となった。

- ・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、季節に合わせた車内の飾り付けや啓発活動や意見交換として会議を行った。
- ・コミュニティバスを利用するきっかけとなることを目的とし、令和5年11月5日（日）に1日無料デーを実施した。計219名の利用があった。前後の日曜日と比較すると、倍以上の利用者数となりコミュニティバスを利用してもらうきっかけになったと思われる。
- ・また、1日無料デーと合わせてアンケートを実施した。219名の利用者のうち78名から回答があった。詳細は別紙1「1日無料でアンケート結果」に記載。いただいた意見は、今後コミュニティバス運行の参考とする。なお、今年度の1日無料デーは11月3日（日）に実施する予定である。
- ・その他に、町内の全小学校でコミュニティバスの授業を行った。高齢者向けのマイ時刻表の作成は、35件と年々件数が増えている。
- ・令和5年度はバスのPRポスター募集企画として、バスの利用を促す作品を募集した。99名から応募があり、ふれあいまつりで人気投票を行った。ふれあいまつりでは、PRポスターの人気投票だけでなく、バス車両の展示と車内見学ができる形でPRを行った。人気投票をした後、応募作品を使用したポスターを作成し、町内の各施設に掲示している。
- ・新型コロナの影響によって一旦落ち込んでいた利用者数も少しずつではあるが回復してきている。今後もすぐにコロナ禍前のような利用者数に戻ることは見込めないが、現状を維持できるように努めていく。また、関係各所にアドバイスをもらいながら、今後の大口町のコミュニティバスのあり方等の検討を行っていく。

<質疑応答>

【松尾会長】

資料後半の利用者数の推移について簡単に報告願いたい。

→【事務局 大森】

資料2の後半に過去3年間、2021年度22年度23年度のグラフおよび直近2024年4月、5月分の実績が載っている。利用者数は2022年度と比較して2023年度は利用者増で目標値も上回っている。それに続いて今年度の4月、5月分もほぼ同じような数字となっている。

次に「④月別利用者数（うち回数券利用者）」は、2023年度は過去と比べて大きく伸びた部分である。特に、南部ルート毎日運航便や平日朝夕便で大幅な増加が見られた。今年度の4月、5月も同じように増加傾向があるため、回数券利用者が多くなっている傾向がある。

「⑥パスカード利用者」は、4～7月にかけては、前年度よりは多い数字であったが、8月以降からは低下している。運行支援協定を結んでいる企業から今までパスカードを使ってバスに乗っていた従業員が人事異動でいなくなったことにより、協定の解約の申し出があった。それも伴い、南部ルートで減少になっている。

⑦は、令和5年度から導入したキャッシュレス決済PayPayの利用者数である。導入当初はあまり使われていなかったが、時期が経つほど利用できることを知る人が増え、利用者数が伸びている。

⑨は各月ごとの目標と実績の比較であるが、ほとんどの月において目標を上回る結果となった。

⑩はルート別の表である。南部ルート朝夕便と南部ルート毎日便で大きく目標値を上回る結果となった。

実績報告書の表は、収支に関する内容をまとめてある。乗車人員は、104,691人で目標を達成した。運賃収入も、乗車人数が伸びたこともあり12,200,100円で目標を達成した。運行支援費と広告収入は、減少があったため目標に届かなかった。

これまで外出支援サービスとして、条件に該当する高齢者にバスの③高齢者回数券を配布してきたが、令和5年度からその幅が広がり障害者に対しても外出支援サービスとしてバス回数券の配布がスタートし、④に記載している。

【松本委員】

シティプロモーション事業で町内の全小学校にバスの授業を続けているが、これは非常に良い活動だと思うので、今後もぜひ続けてほしい。

→【松尾会長】

私もそう思うので、ぜひお願いしたい。また、ポスター募集で応募のあった絵をイベントのときに出していると思うが、バス車内にも飾ることはできるのか。例えば、西尾市では名鉄バスの車内に絵を掲示して、それをおじいちゃん、おばあちゃんと一緒に見に行こうと、利用促進する戦略をとっている。そのようなことができるとさらにいいのではないかと考えている。

→【事務局 大森】

ポスターについては現在、人気投票で上位に入ったポスターは車内にも掲示をしているが、約100作の全作品を順番に車内に掲示することは考えていなかったため参考にさせてもらう。

【宮本委員】

シティプロモーション事業の町内小学校の授業について、具体的に特定の学年にバスの授業をしているのか、それとも学校の中で希望者を集めるという形なのか、具体的にどのような対象でやっているのか教えてほしい。

→【事務局 大森】

各小学校の特定の学年を対象に授業を行っている。どの学年を対象にするかは学校からの希望に合わせている。町内に3つの小学校があるが、そのうち2校は3年生、残りの1校は2年生を対象に授業をしている。授業の内容については「大口町にはこのようなバスがありますよ。」とコミュニティバスを知ってもらうことから始まり、大口町の中にはバス停がいくつあるのか、何台のバスが走っているのか等、バスに興味を持ってもらうためにクイズ形式で授業をしている。コミュニティバスサポート隊にも一緒に授業に出てもらい、バスをサポートするための活動を紹介したり、あおい交通にバス車両を1台学校に持ってきてもらい、子どもたちにバスのラッピングを見たり、バスに乗ってもらったりと、運転手に説明をしてもらいながら見学をしている。

→【宮川委員】

そうすると同じ小学校に通っていれば在学中に1回はバスの授業に参加できる。町民の方が必ずバスに触れ合うことができる機会なので、ぜひ続けてほしい。

→【松尾会長】

授業の中で、ここに行く場合はこのバス停から何時の便に乗ってみたい時刻表の見方を学ぶような内容もやっているのか。

→【事務局 大森】

バスの見学をするときに一度に大人数ではできないので順番に子どもたちに見学してもらうが、順番を待っている子どもたちにバスの時刻表クイズをやっている。子どもたちに時刻表を見てもらいながら、このバス停からこのバス停に行きたいです、何時にこのバス停に着くためには、最初のバス停に何時の便に乗ったらいいでしょうか、のような時刻表の見方の初歩的なクイズを作って、子どもたちに一緒に解いてもらいながら授業をしている。

→【松尾会長】

ちょうど役場の前にも良い感じのスポーツ公園、バスケットコートができていて、きっと子どもが集まるためにという想いもあると思うので、まちづくりの政策とセットで取り組んでいけると良い。

【石屋委員（代理 森本氏）】

資料2のグラフに2021年度からの数字が書いてあるが、コロナ禍前の2019年度比で大体どれくらい人数が変化したか、何割くらい戻ってきたかわかれば教えてほしい。他の市町村でもコロナ禍で利用者がかなり落ちて、2023年度でも10割までは戻っていないと聞くが大口町ではどうか。

→【事務局 大森】

コロナ禍前の2018年度、2019年度は約120,000人の利用者であった。コロナ禍の2020年度に約85,000人まで落ちて、そこから年々少しずつ戻りつつある。

→【松尾会長】

大体コロナ禍前の8割5分ぐらいに戻ってきたことになる。

【松尾会長】

資料2の目的の2行目「自家用車に頼らない暮らしの足の確保を目的に事業を推進する」とあるので、可能であれば今後自家用車の分担率を見て、その推移をある程度見守っていくといい。

しかし、これを出すのはアンケート調査をしないといけないので簡単ではないが、中京都市圏パーソントリップ調査を使うと良い。前回は第5回で2011年に実施した調査である。大規模な調査で、愛知県は全て対象になっているので大口町も対象である。令和4年度にも調査が実施されたが、まだ速報レベルで各自治体が具体的に使えるまでにはなっていないが、いずれ使えるようになる。10年に1回の調査なので、2001年、1991年と過去に遡った調査結果までインターネットで情報をとることができる。大口町を限定して自家用車分担率の情報を見ることができるため、その推移と最新のデータが使えるようになったらその数値を見てもらうと、自家用車に過度に頼らないという状況を見る一つの重要な指標になるので検討してもらいたい。

あと、バス停のカバー状況である。バスサボ隊と一緒に見ているかもしれないが、カバー状況を出して、カバーできていないところがどのぐらいあるのか、それが結構あるのであれば、そこをカバーすることは重要だと思う。ある程度カバーできているのであれば、今カバーされているところの利便性を見る。空間的なカバーができていても時間的にどの程度カバーできているかを見る。まずは空間的なカバ

一。どうしてもカバーできてないところがあれば、今の定時定路線以外の交通というのも考えていく必要はある。乗り合いや一般乗用タクシーの活用もある。今後のあり方について検討していくという話があったので、そのあたりから始めていくといいと思う。

(承認事項)

(3) 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3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4社および江南市と提携しており、要望に応じたダイヤ調整を行ってきたが、企業間での調整が困難になってきているため、現状の維持を念頭に置く。令和6年の4月のダイヤ改正に伴い、減便等の影響は避けられず、乗車人員・運賃収入については令和5年度の実績より目標を低く設定をしているが、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PRをしていく。上述した目標を鑑み、令和6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100,000人。運賃収入目標額11,500,000円。広告収入目標額2,800,000円。運行支援費目標額3,000,000円。補助金目標額1,000,000円。
- ・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。今後の大口町の公共交通のあり方等の検討を行うためバス事業全般について調査研究を行う。

- ・目標人数 100,000 人の積算については、和 5 年度の実績値から減便した部分の利用者数に平日朝夕便は 40%、毎日運航便は 50%を乗じた数値を引いて令和 6 年度の目標値とした。この補正の 40%、50%という数字は、令和 6 年 4 月、5 月分の実績をもとに、この減便したところを、去年 1 年間の利用者数と比較をした結果を見て設定し、それを踏まえて今年度の目標値の計算とした。

<質疑応答>

【前田委員】

目的として「暮らしの足の確保」の観点からいくと、バス停がカバーできているかの話に戻るが、ある地域で懇談会を行ったときにカバーできていない地域があった。20 人ほど集まり、全員がバス停を作ってほしいと熱望していた。しかし、懇談会を開いたその直後にいわゆる 2024 年問題で減便せざるを得ない、バス停を削らないといけない状況が目の前にきていた。町と相談したが、そこにバス停を増やすのであれば、別のバス停を減らすことになる状況下であり、実際にカバーできていない地域があるのは事実である。今回の減便による利用者減という観点からいくと、単純に計算すれば 1 万 1000 人ほどが足の影響を受けている。例えば、犬山市では岐阜バスが朝夕減便した部分がちょうど通学や通勤の足であったことから 78 条第 2 号を使った自治体ライドシェアを 11 月、12 月に実施する方向で進めていて、自治体として失われた足の確保に取り組んでいる姿がある。大口町として減便した部分、またはバス停を廃止した部分を含めて、失われた足の代替策を考えているのかお尋ねしたい。

→【事務局 近藤】

我々も犬山市のことは新聞記事等で見ているが、勉強不足でライドシェアがどういうものなのか、犬山市の動向を見ようと思っている。素人考えではあるが、やはり一般の人が乗って運行することに不安要素が残る部分がある。タクシー業界への配慮も、個人的にはどうなっているのかと思う部分もあるため、その辺りも注視していきたい。また、3 月議会で社会福祉協議会が新たな高齢者の移動サービスを考えていると話があった。いつ頃までにモデル地区を選定するか等、まだはっきりしていないが、意見交換や打ち合わせをしながら、そちらとも歩調を合わせてやっていきたいと思っている。

→【前田委員】

大口町と同じぐらいの規模のところでは、78 条第 2 号にしても第 3 号にしても、ライドシェアは向くのかという疑問がある。ご存知の方がいたらお聞きしたい。中部運輸局では情報を持っているかもしれないが、減便したり路線バスが一部廃止されたりという地域で、ライドシェアも含めて代替策を講じているところがあるのか。それはどういう策を講じて足の確保に努めているのか、ご存知であれば教えてほしい。

→【宮川委員】

まず、従来の民間路線バス会社、名古屋鉄道バスだった頃から走っていたところがあって、それが成り立たなくなりコミュニティバスという手段に移行してきたというのが歴史的なところだと思う。地元のタクシー会社や貸し切りバス会社などに自治体をお願いして走らせてきたと思うが、現状どの市町も運転手が足りないことでかなり頭を悩ましている。愛知県内では、コミュニティバスの減便はあったが、大幅に路線を削減した話は聞いていない。ただ利用者が少ないことや、運転手のコスト

が見合わないことで、デマンド交通等に移行することがある。犬山市の場合、民間バス事業者の限定的な路線撤退のような感じになるが、緑ナンバーの運転手の確保が難しいことで、自家用車に一種免許しか持っていない方で78条第2号の自家用有償運送の交通空白地有償運送タイプで進めると聞いている。一方、タクシーの78条第3号、いわゆるライドシェアはあくまでタクシーの代替であり、タクシーを補完するものという制度である。仮に、大口町で導入したいとなっても、タクシーの営業圏全域が対象の制度になるので必ずしも大口町の中で必要な車が配車できるかは担保できない。そういったところも踏まえながら適切な交通体系を考えていくことと、有償運送の活用も含めて運転手の確保をしっかりと考えていく時期になっていると認識している。

→【松尾会長】

犬山でいわゆるライドシェアという形で新聞に出ていたが、この「ライドシェア」という用語の定義はない。気をつけることは、今回新しくできるようになったのは78条第3号である。いわゆる自家用車活用事業というもので、公共交通会議の外の話になり、コントロールできない範囲のものになる。今までは、78条第2号自家用有償運送という枠組みで、これは新しくできるようになったわけではない。目的や時間帯の限定など細かく変わってきているが、10年ぐらい前からでき、全国でも多くの事例があるため調べることは非常に重要であり、実績もあるので十分検討に値する。ただ、基本的には既存の4条の乗合や一般乗用の公共交通がない地域、あるいは必要な時間帯にどうしてもできないから一般のドライバーにお願いするというのが基本である。他の地域ではバスがなくなったところで、コミュニティバスを走らせるほどの需要がない場合にタクシー車両を活用したデマンドを4条でやっている事例がある。4条ということは二種ドライバーである。少し大きいジャンボタクシーぐらいの車両でデマンドをやるところもある。例えば、岐阜県の養老町では地域全体のバスを止めて、全面デマンド交通として6台の車両を使ってやっている。まずは、現状のデマンドやデマンド乗合でできる可能性はないかを考える。運転手の制約、需要面の制約、その状況とバランス等もあるので、それではよくできない、合わないということであればもう少し小規模のタクシー車両を使ったり、一般ドライバーを使った自家用有償運送を使ったりすることになる。今のところ私の個人的な感覚では、78条第3号で第2号に対して新しくできることはないと思っている。むしろ第2号の方が柔軟に運用できるため、その点を含めて検討していけると良い。できればスケジュールを決めてやっていくといいが、スケジュール感はどのように考えているか。

→【事務局 近藤】

まだ今すぐにスケジュール感を出すというところにはいたっていないが、研究はしていきたいと思っている。

【宮川委員】

今回の減便について、町にいくつか問い合わせがあったが現状落ち着いてきたと話があった。問い合わせの内容と、どのような方向で落ち着いたのか聞きたい。例えば、別の便を案内して「わかりました。そっちに乗ります。」なのか、「しょうがないですね。車で行きます。」なのか掴んでいたら教えてほしい。また、令和5年度報告資料の月別利用者数を見ると、2023年度と2024年度の4月5月分について実績値の総数が大きく変わらないが、この実績値を用いた上で40%、50%の補正をかけている根拠を教えてください。

→【事務局 大森】

4月1日付ダイヤ改正で減便したことに対して、問い合わせや厳しい意見等もいただいた。件数は10件ぐらいと記憶している。内容については、「自分が日頃使っていた便の時間が変わってしまった。」

「便がなくなったがどうしたらいいのか。」等であった。我々も前回の会議を終えてから、様々な媒体を使って4月1日にダイヤ改正があることの周知を図ってはいたが、それでも気づいていない人もいて、「このバス停はどうしてなくなった。」とか、「乗ろうとしたらバス停がないが、どうしたらいい。」等の意見もいただいた。そのような場合に多かったのは、目的地を聞いて今までその人が利用していた行き方とは別の方法をこちらで探して紹介をした。例えば、「今まで江南駅から乗って健康文化センターに行っていたが、良い時間の便が無くなってしまった。」という方に対しては、江南駅で降りずに柏森駅まで来てもらえれば、他の便でも目的地に行ける等。また、納得してもらえたかは別として、都度減便の理由や背景を説明した。前年度の4月、5月分の実績と今年度の4月、5月分の実績が同じぐらいの数値になったことについて、減便した部分は朝夕便40%、毎日運行日50%程度の影響になると想定して計算をしており、その変化だけであれば減少するはずである。しかし、この2か月の実績を見ると、減便したところはマイナスになったが、それ以外の基幹ルート毎日運航便や北部ルート毎日運航便で乗車数が増えていることで同じぐらいの数値になっている。

→【宮川委員】

苦情や意見に対して丁寧に対応されているということで承知した。そのような意見の中に今後の目標や根本の考え方の参考になる情報が多々あると思うので、しっかり分析して役立てていけると良い。実績について、減便された部分は他の便に移っている人が一定数いると理解したが、一方で他の便では救えなかった人が減少しており、その分析があつて目標値に反映していくと思う。各系統の各時間別の細かい数値を事務局で持っていて、各便のデータを蓄積すると結果的に今年度目標になってくるのか。その中で一点、基幹ルート北部ルートについては増えていると話があつた。その増えた部分について、そのまま持続すると見込んでいるのか、一過性のもので特異値として無視するのかという判断があつたと思うが、全体として利用者に必要な利用が進んでいるかどのように見ているのか教えてほしい。

→【事務局 近藤】

利用者等の細かい数字は事務局で持っている。その辺りを見ながら、そういったところは研究していきたいと思っている。

→【松尾会長】

減便した部分は割合をかけて補正しているが、それが違う便に移行して増加している可能性がある。そのため、増加した方には補正はいらないか。その増加が一過性であれば補正はいらないが、もし移行しているとするで一過性ではなく、最終的にこの目標値をクリアする方向になると思う。目標値をクリアしてよかったとなるのか、補正していなかったからクリアできたのか、結果の解釈に関わってくる。減便した部分から移行した人が多ければ、まだ良かったと思うが、減便した部分の利用者が本当に無くなってしまった、バスで移動しなくなってしまったとなると良くないことで、その辺りは大事なことなので見ておいた方がいい。

→【事務局 近藤】

減便した部分は補正をかけたが、増えた部分には特に補正はかけていない。これが一過性かは、ここ半年程度の数字を見る中で見えてくると思っている。4月、5月分の傾向を見ると一過性のものではなく減便した部分が移行している感覚はある。最終的な今年度の結果が目標よりも上回る状況であれば、増えた方にも係数を掛けておけばよかったとなるかもしれないが、現状では2か月分のデータしかないため、その辺りは注視していく。

→【松尾会長】

今年度の結果を解釈するときに、目標を超えた範囲が移った分なのか、それ以上に増えたのか、注意をしてみる必要がある。今回はまだその辺りの状況もわからないため、一旦この数字で目標を決めて、結果の解釈のところでしっかり見るという位置づけかと思う。

【松本委員】

目標の中に、「運行経費に係る町負担額の低減を図ること」を目標にし、本事業に取り組むとある。令和6年度の予算額と令和5年度の決算額を教えてほしい。

→【事務局 近藤】

令和5年度の決算額について、負担額として払ったのは55,955,727円となった。令和6年度の予算額は手元に資料がないので、後ほどとさせてほしい。

全会一致で案のとおり承認

5 その他

【事務局 大森】

現在のバスの運行について、南部ルートの日毎運航便において慢性的に遅延が発生していて、ダイヤ通り運行できていない状態が続いている。理由として、国道155号が非常に渋滞をする。ここ最近、大口町、江南市を含めて国道155号付近に物流倉庫やトラック駐車場が増えている。その車両が国道155号に集結するという交通の流れになっている。そのような大型トラックが非常に増加して慢性的に渋滞が起きている影響により運行がダイヤ通りには進まないという状況である。現在、あおい交通と対応策を考えているが、場合によっては国道155号を走行しないルートに変更をする必要が出てくると感じている。他の方法も検討するが、次回の会議の際に南部ルートの変更について議題に上がる可能性もあるため、事前に現状をご承知おきいただければと思う。

【前田委員】

今回の協議事項とは全く違うことでお知恵を拝借したい。県外のコミュニティバスに乗ってきたが、そ

こはバス停以外でも乗り降りできるフリー乗降のコミュニティバスであった。乗客の方々も非常に喜んでいたし、乗ってみてすごく便利であった。しかし、これが実際に大口町の特定の地域や、特定のルートに適しているのかどうかは全然わからない。大口町でフリー乗降を導入して、果たして上手くいくのか、もしくは全然駄目なのか、教えてほしい。

→【松浦委員】

導入するだけの要望があるかということかと思う。ある団地内でたくさん利用があるときにフリー乗降をやることはあるが、むやみにどこでもいいとなると安全性やいろいろな問題が出てくる。できないわけではないと思うが、それをやるだけの安全性の確保と、やり出すと次々にうちの前も、うちの前もとなってしまうとどうなのか、その辺は課題や問題があると思っている。

→【松尾会長】

制度上は可能であるが安全性という面では、例えば降りる人がいた場合、後ろの車からするとバス停ではないところで急にバスが停まることで、追突の恐れもある。安全面以外でも、乗るときに利用者が手をあげるが、運転手がそれを見落とすとかなり問題になる。しかし、普通に歩いている歩行者なのか、バスに乗りたい人なのか事前に判断ができず見落とす可能性はある。さらに、手を微妙にあげるとかなると難しいところで、事業者としても簡単にはいいよと言えない状況である。ただ、もちろん要望があって、安全面の確保もでき、利用者の見落とし等の可能性も少なく、何とかできるということであれば、導入は制度上問題なく、実際にいろいろなところでやっている。うちの前も、うちの前も、となったときに、できないことに対して事業者に苦情がいくのではなくて、この公共交通会議で決めたことなので、ここはできる、ここはできないと判断しているという形で運用するのがあるべき姿かと思う。

→【事務局 近藤】

町でもやるやらない以前に、その辺りは研究をさせていただく。

→【松尾会長】

例えば、先ほど言ったように団地内だと比較的他の車も少なくてやりやすいこともある。要望があった場合は、事業者だけでなく、警察にも許可を得てやることになる。まずは強い要望があって、そこはできるのかできないのかというところからと思っている。

【松尾会長】

現在、ナビタイムでの乗換検索はできるが、Google では検索対象になっていない。私も今日来るときに調べてきたが、Google はかなり使っている人がいるので、検索できないと検索ができないから不便というよりは、そもそもバスがないと思われる可能性がある。ナビタイムにデータを出しているのであれば、フォーマットが違うかもしれないが、Google にもぜひ提供するように検討してほしい。あともう一つは、地域公共交通計画を検討してもらいたい。今日私も含めていろいろと意見を言わせてもらった。例えば新しい交通モードの話、デマンドや先ほどのフリー乗降の話、かなり多岐にわたる制度や考え方がある中で、今後この事務局の職員だけで全部やるというのは相当大変である。そのようなときに、計画を作るにあたってコンサルに入ってもらえることがある。そういったサポートを受けながら、そのあたりの整理をすることは、事務局の負担を減らす意味でも非常に有用かと思う。もちろんコストがある上で言っているが、事務局のコストを減らせるのではないかとということで、ぜひ引き続き検討をしてほしい。