

## 第31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7年1月24日  
午後 3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 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  
酒井貞夫委員 村上毅委員 宮川高彰委員 山下泰弘委員（代理 吉住氏）  
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） 松本佳子委員 平岡壽弘委員 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 岩崎義宏  
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 松永秀暉

### ◇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) 大口町コミュニティバス ダイヤ等改正（案）について
  - (2) 令和6年度大口町コミュニティバス事業経過報告
  - (3) 令和7年度からの大口町地域交通推進会議の体制について
- 5 その他
- 6 閉会

◇協議事項

(承認事項)

(1) 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 町民安全課主任 大森

【資料1に基づき報告】

- ・ダイヤ改正の目的について、昨今大口町近辺に物流倉庫やトラック駐車場が増加することに伴う交通事情の変化により、国道155号を含む主要道路において、交通渋滞が頻発し、南部ルート毎日運行便が慢性的に遅延している。交通渋滞や道路状況の変化を考慮して、運行時間や所要時間を見直す。また、運転手不足は引き続きバス業界全体で深刻な問題であり、それに対応するため、始発便の繰り下げや、最終便の繰り上げを行い、持続可能な運行体制を構築する。
- ・運行計画の改定は、令和7年4月1日を予定している。
- ・各路線の変更内容について、基幹ルート平日朝夕便で始発便の繰り下げ、最終便の繰り上げをする。北部ルート平日朝夕便で減便および出発時刻の変更をする。南部ルート毎日運行便で一部減便、出発時刻の変更をする。ルートとしては3つのルートに分かれているが、今回の変更は全て901号車ハイエース型の車両のダイヤ変更である。
- ・基幹ルート平日朝便の改正案について  
運転手の業務終了から次の業務開始までのインターバルである休息期間を確保するため、大口町役場6時30分発・柏森駅6時34分着の便を廃止し、始発便の繰り下げをする。通勤での利用者が毎日2名程度いる。大口町役場と西小学校東から乗る人がいて、どちらも柏森駅で降りる。
- ・基幹ルート平日夕運行便について  
運転手の業務終了から次の業務開始までのインターバル期間を確保するため、最終便の繰り上げを行う。柏森駅行きを2本、さくら総合病院前行きを1本、計3本の最終便を廃止する。柏森駅発・さくら総合病院前行きはほとんど利用する人がいないが、さくら総合病院前発・柏森駅行きは毎日2、3名が利用している。健康文化センターとメガドンキ・ユニー前から乗る人がいて、健康文化センターは付近の会社の従業員が利用しており、メガドンキ・ユニー前はドンキの店員が利用している。
- ・北部ルート平日朝運行便について  
運転手の業務終了から次の業務開始までのインターバル期間を確保するため、柏森駅6時58分発・萩島集会場7時10分着の便を廃止する。また、国道41号に接続する道路において、この時間帯に慢性的に交通渋滞が発生することによる遅延対策および運転手の休憩時間を確保するため、萩島集会所7時45分発の便を7時30分発に変更をする。
- ・北部ルート平日夕便について  
国道41号に接続する道路において、この時間帯に慢性的に交通渋滞が発生することによる遅延対策および運転手の休憩時間を確保するために、柏森駅17時40分発の便を廃止します。
- ・南部ルート毎日運行便について  
国道155号において慢性的に交通渋滞が発生することによる遅延対策および運転手の休憩時間を確保するため、外坪松山9時50分発を外坪松山10時発に変更。布袋駅10時45分発を布袋駅10時55分発に変更および一部区間の廃止をする。

・変更する便の中には利用者がほとんどいなかったり、前後の便で代用ができたりする等、変更による影響が少ないものもある。しかし、始発便の繰り下げや最終便の繰り上げは利用者もいて、他の便での代用も効かないため変更による影響が大きい。よって、早めにダイヤ改正についての周知をすることが大切と考えている。本日、この会議で承認を得て2月に入ったら、各バス停への変更の掲示、バス車内デジタルサイネージや町のメール、LINE、ホームページの活用、大口町の広報誌3月号への掲載、広報無線による放送など様々な媒体を活用して、ダイヤ改正の周知を早くから取り組んでいく。

＜質疑応答＞

【宮川委員】

3点伺いたい。1点目として、昨今運転手が特に不足していることは皆さんもご承知かと思う。そういう事情で、減便や廃止をするのはやむを得ないと思うが、例えば他の便、他の号車の運転手と乗り換える等、減便の影響を少なくするような検討がされたのか。2点目、減便による影響が大きいと判断しているところについて、対応策や通勤通学の足がなくなる人に対しての手当は何か考えているのか。3点目、ダイヤ改正で時刻が変更するものについて、おそらく3月に鉄道のダイヤ改正が行われるが、駅に接続するものはそれを考慮しているのか。

→【伊藤委員】

他の路線との乗り換えは大変難しい。去年の4月にダイヤ改正をして短縮運転をしている。乗務員不足で、907号車、906号車は1人で乗務できるように対応している。今回は901号車についても業務時間と乗務員不足に伴って何とかできないかということでダイヤ改正をする。休息時間の確保もあつたため、既存ダイヤから法令に遵守した形を考えて今回のダイヤ改正の案になっている。乗務員の乗り換え等はできないのが本音である。

→【事務局 大森】

減便による影響が大きいところへの代案について、代わりの便や手当を出すことは考えていない。利用者がどうするかはその方自身の判断になるが、ダイヤ改正があることを早めに周知をしていくことが、こちらとしてのできる取り組みだと思っている。

名鉄の鉄道との接続については、鉄道のダイヤと合わせることは特には考えていない。柏森駅や布袋駅、江南駅のある犬山線は電車の便数が多く15分に1本は電車が来る状態になっているので、バスの時間が変わっても調整はできると考えている。また、お互いのダイヤ改正の時期がずれることで、こちらが時間を合わせても知らないうちに鉄道側のダイヤが変わっていることもあるため、特に意識して合わせるような調整はしていない。

→【松尾会長】

名鉄のダイヤ改正の情報はもう公開はされているのか。

→【宮川委員】

公開はまだされていないと認識しているが、問い合わせをすればある程度の角度で教えてもらえると思う。

→【松尾会長】

通常はいつぐらいに出てくるものか。

→ 【宮川委員】

鉄道のダイヤ改正は大体1か月前くらいには公表されていると思う。他の市町だと、例えば鉄道事業者にこの会議に参画してもらい、情報交換をして事前に参考データとして教えてもらう方法もある。便数が減って利便性が下がるところをそのような形で救うことができるかもしれない。今後の路線改編や計画作成はその辺りも意識するといい。

→ 【松尾会長】

いずれにしても時刻表を作らないといけないので、1か月前まで待つことはできない。現状はこれでいくしかないが、来年度の体制のときに名鉄が入っていると情報交換がしやすいと思うので検討いただきたい。対応策についてはまだ考えられてないというか、今だと考える仕組みがないのかと思う。他の自治体で例えると隣の江南市がやっているタクシー補助の仕組みがある。短期間の減便をする際に臨時的なタクシー補助で対応することがあるが、今回は短期的ではなく、大口町としてもそういったタクシー補助の仕組みがないため、対応策ができないということが正直なところかと思う。それも踏まえて来年度以降しっかり考えていかないといけない。

本当は減便の案内をすると同時に、今後の大口町の交通のあり方をしっかりと考えていくことをメッセージとして出せるといい。利用者としては、大口町から公共交通がこれからどんどんなくなってしまうと思われてしまう。メッセージを出して、今後この大口町の公共交通をしっかり考えていくいうことが伝わるといいと思う。

【松尾会長】

最終便の繰り上げで廃止する便の利用者は、企業の方なのか一般の方なのか。また、利用者にバスを通して変更の案内をするとと思うが、企業の方の場合、その企業にアプローチやヒアリングはしているか。

→ 【事務局 大森】

今回ダイヤ改正については、どこの企業の人が乗っているかはっきりわかっていない。メガドンキ・ユニー前はドンキの店員が乗るという情報は得ているが、健康文化センターから乗ってくる人がどこの会社に勤めているのかは把握ができない状況のため、現時点ではそこの会社に働きかけることはしていない。

全会一致で案のとおり承認

(報告事項)

(2) 令和6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 町民安全課主任 大森

【資料2に基づき報告】

1 利用者数について

- ・今年度は過去2年間と比較して、同じ程度の利用状況。昨年度と比較すると若干減少傾向である。

・現金利用者について

昨年と同じくらいの数値で推移している。10月に利用者が大幅に増加をしていて、基幹ルート朝夕便および基幹ルート毎日運行便において増加が見られた。

・1日乗車券利用者について

昨年と同じくらいの数値で推移している。11月に大きく利用が伸びているが、これについては11月3日に実施した1日無料デーの利用者数236名が含まれている。

・回数券利用者について

昨年より若干下回る数値である。

・子ども利用者について

昨年より若干下回る数値である。8月は、北部ルート毎日運行便で多くの利用があった。11月は1日無料デーの利用者数77名が含まれている。

・バスカード利用者について

運行支援協定を結ぶ企業に発行しているバスカードの利用者数である。昨年度の後半の数値と同じようなラインで今年度は推移している。

・PayPay利用者について

令和5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。去年よりも利用者が伸びていて特に南部ルートでの利用が多く見られる。

・年度別利用者数の内訳について

今年度は昨年度と比較すると若干下回っている。特にバスカードの利用者数が大きく減少している。

2 目標と実績について

- ・乗車人数は、目標人数100,000人に対し、12月末時点での利用実績77,087人、達成率約77%と目標達成に向けた数値である。

- ・運賃収入は、目標額11,500,000円に対し4月～12月末までの9か月経過時点で9,120,900円、達成率約79%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、運行支援金の金額変更をした企業があったため、2,340,000円が今年度の最終値となる。

- ・広告収入は、現時点で228,000円と目標値から大きく下回っている。後ほど、その他事項で報告するが今年度の夏頃にバス停の広告事業の見直しをすることになった。これまでの広告看板を撤去し、新たにバス停の時刻表と一体化した形の新しい広告をこの12月からスタートをした。それにより実績額が大きく下回る数値となっている。なお、ラッピング広告の掲載料については例年と同様5月に90万円ほど入る予定である。

- ・県補助金は、昨年同様目標額通りとなる。
- ・令和6年4月1日付ダイヤ改正にて廃止した便の時間帯利用状況について  
運転者の労働時間の基準となる改善基準告示改正に対応するため、令和6年4月1日付ダイヤ改正にて、減便やバス停の廃止、ルート短縮など大幅に変更をした。廃止した便の周辺時間帯の利用者を改正前の令和5年度と改正後の令和6年度の4月～11月分の利用者数で比較をした。基幹ルート平日朝運行便では、令和5年度に大口町役場6時50分発で利用者195人であった便を今年度は廃止した。廃止したことにより、それを利用していた方がどうかは定かではないが、その前後の便である大口町役場6時30分発では前年度と比較して+53名、大口町役場7時15分発では前年度と比較して+50名の利用が見られた。全ての便でこのような利用者の増加があるわけではないが、廃止した便の前後の便で利用者の増加が見られることが多く、廃止した便を利用していた方が、その前後の別の便に移ったことが考えられる。

＜質疑応答＞

【松尾会長】

令和6年度実績報告書の乗車人数について、利用実績は77,087人、達成率77.09%で目標達成できる見込みというのは、今年度残すは四半期一つということで現時点で77%いっているため達成できそうな見込みがあるという理解でよろしいか。

→【事務局 大森】

その通りである。

【宮川委員】

現金利用者について10月に基幹ルートで大幅に増加したと報告があったが、何かお祭りやイベントがあったのか、何か心当たりがあれば教えてほしい。

→【事務局 大森】

基幹ルート朝夕便と毎日運行便で大幅に増加があったことまではデータで把握できたが、理由は突き止められていない。

→【宮川委員】

このときに何かイベントや行事があったということも特にならないか。

→【事務局 大森】

大口町としては、10月にバスの利用者が大きく増えるようなイベントはないと認識している。

→【松尾会長】

10月にバスカード利用者が現金に変わったということは考えられないか。

→【事務局 大森】

データ上そのような動きはない。

→【伊藤委員】

10月にさくら総合病院に学生の研修か何かで朝夕便で十何名の方が、毎日乗られていたと乗務員から聞いた。詳しい期間はわからないが、確か10月ぐらいだったと思う。

→ 【松尾会長】

バス停別の変化を見ると、もう少し理由がわかつてくる。今の原因だとすると、病院のところで大きく増えていて他のところはあまり変わらないということになるかと思う。

【松尾会長】

廃止した便の利用状況はしっかりと影響を把握しておいた方がいい。例えば基幹ルート平日朝便①は前後の便が増えているのでおそらく利用者が移っていると思うが、元々乗っていた 195 人に比べると合わせても 100 人ぐらいなので、半分ぐらいは利用しなくなってしまったという評価になる。基幹ルート平日朝便②についても、元々 90 人乗っていたのが 49 人で大体半分ぐらいである。ルートによっては便を変えて乗ったり、ルート自体を変えたりすることもあるのでわからないが、基幹ルート平日夕便はかなり減っている。基幹ルート毎日運行便は増えていることで、他の便から移ってきた可能性が考えられる。他の便を利用している部分もあるが、全ての人がそうできるというわけでもないことが、ある程度見えてくると思う。中部ルート毎日運行便の－720 というのは、これは他の路線に移ったのか、どういった原因か。

→ 【事務局 大森】

中部ルート毎日運行便のバロー 15 時 45 分発の 753 人が令和 6 年度は 33 人で前年度から－720 という部分だが、令和 5 年度のバロー 15 時 45 分発の便は、令和 6 年度ダイヤ改正のときに一部区間を廃止した。よって一部区間を廃止した影響がこれだけ大きいという見方ができると思う。

→ 【松尾会長】

行きの便は変わってないが帰りの便がなくなると、行きの便も乗らなくなる等の影響もある。ある程度想定していたことではあるが、このような影響が出ることは把握しておく必要がある。

(報告事項)

(3) 令和7年度からの大口町地域交通推進会議の体制について

説明者：事務局 町民安全課課長補佐 近藤

**【資料3に基づき説明】**

現行の大口町地域交通推進会議は、道路運送法の規定に基づく協議会として位置づけているが、今後予定している地域公共交通計画の作成及び実施に際しては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、いわゆる活性化法の規定に基づく協議会を設置する必要がある。このことから現行の推進会議を道路運送法と活性化法の二つの法的根拠を持たせた協議会、いわゆる二法協議会として位置づけるため大口町地域交通推進会議設置条例の一部改正を行う。改正後の条例案について、第1条の設置状況において、今まで根拠法令が道路運送法のみであったところを道路運送法と活性化法の二つの根拠法令を盛り込んだ条文に改正する。また第2条の協議事項において、第5号に地域公共交通計画の作成及び実施を追加する。第3条の組織条項において、今まで会議全体で20名以内という定数と各号における定数を定めていたが、これらを取り払いより柔軟に組織できるようにする。新たな委員のメンバーについては現在素案を作成中である。原則、現行の委員をベースに考えているため、引き続き委嘱する方には、よろしくお願ひしたい。また、この条例改正に伴い大口町地域交通推進会議財務規定及び大口町地域交通推進会議事務局規程を新規に定めている。今回の二法協議会化により何が変わるとかいうと、まずバスやタクシーに限らず多様な交通モードが協議の対象になる。次に地域公共交通計画の作成および実施が可能となる。ただし、会議の名称は大口町地域交通推進会議のままとする。今後作成を予定している地域交通計画がどんなものかということだが、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスターplanという位置づけになる。大口町内の移動にかかる課題を明らかにし、その課題に対して持続可能な形でどのように確保し、促進していくか、先々の社会情勢も踏まえながらの計画とする予定である。今後のスケジュールは、令和7年3月定例会において先ほどの条例改正案を上程する予定である。その後、4月から改正後の条例及び規定の運用を開始する。そして令和7年度に計画策定に向けての調査業務。令和8年度に調査を踏まえた上で計画策定業務を行い、令和9年4月には地域公共交通計画の運用を開始したいと考えている。

<質疑応答>

**【松尾会長】**

スケジュールをもう少し具体的に教えていただきたい。令和9年4月に計画運用を開始するとなると、おそらく令和8年12月頃にパブリックコメントをすることになるかと思う。なので、令和8年度は年内にほぼ形ができていくことになる。令和7年度に具体的な調査をするということであるが、調査の内容やスケジュール、それから会議を今は年2回やっているが回数を増やすのか、あるいはもう少し小さい部会を作つて議論をしていくのか、その辺りの現時点の考え方を教えてほしい。

**→【事務局 近藤（和）】**

調査の進め方はまだ固まっていないのが現状である。こちらの会議の開催は例年だと2回だが、予算的には3回分とある。皆様にはご足労いただく形にはなるが、中間の10月頃に進捗状況を報告できればと考えている。

→ 【松尾会長】

全体の会議ではなく、細かい打ち合わせは随時することになると思うが、どのような体制で進めいくのか、もう少し具体的な体制がわかるとありがたい。

→ 【事務局 近藤（和）】

部会のような形もまだ全然できておらず、その辺りも松尾会長や宮川委員に相談しながら固めていきたいので、ご協力よろしくお願ひしたい。

→ 【松尾会長】

なぜ細かく聞いたかというと、調査をやる段階で、こんなことをしていきたいというのがある程度念頭にないと、あまり意味のない調査になることが多い。例えば、今バスを使っているかとか、普段の移動にどのような手段を使っているかというのを聞くのが一般的だが、それだけを聞いても現状の状況で聞いているので、これをやればうまくいくみたいなことが出てきづらい。あくまで一例だが、江南市でやっているタクシー補助のようなものを仮に想定するとしたら、それをやったらどのぐらい利用するのか聞けるような内容にすることが必要で、その方が効果的である。こんなことをやっていきたいというのを考えるのに、部会等で方向性を少し密に議論しておいた方がいいと思う。

→ 【事務局 近藤（昌）】

ただいま松尾会長が言われたことを私どもも内ではいろいろ考えていて、詳細については松尾会長や宮川委員に相談していくと考えている。新しいルートも内々には少し描いているものがあるので、それを見据えたアンケートや調査も考えている。また部会について、まだ確定はしていないが当然庁舎内で横断的な意見を聞くことは行政としては当然必要と考えているため、そういったところも網羅していきたい。現時点では中々はっきりと申し上げるところまでは決まっていないのが現状である。

→ 【松尾会長】

次回の会議にそのあたりの進め方も含めて出てくるというイメージでいいか。

→ 【事務局 近藤（和）】

そういったこともお示しできたらと考えている。

【前田委員】

パブリックコメントは皆さん思っていることがあっても、中々表に出す人はいない。アンケートの取り方も全数は厳しいのかもしれないが、その対象者によっては全然違う方向性に行く危険性もある。どのような方向性でアンケートを取るのか、本当に足がなく移動手段がなく地域公共交通に困っている人がどのようにしてほしいかということが一番大事だと思う。そういった地域住民の意見をどのように吸い上げていくかというところに重点を置いてほしい。あと令和9年度運用開始まで大口町としては公共交通の大幅なことはないにしても、小さい面でこういうことを新たにやっていくとか、取り組んでみるということは、公共交通計画ができるまで取り組まないという姿勢なのか、その都度ダイヤ改正や困っているところに対して何か対策をとっていくのかという点を教えてほしい。

→ 【事務局 近藤（和）】

アンケートの取り方はまだ固まっていないので、前田委員にもやり方を教えていただきながら進めていきたい。また、計画ができるまで細かい改正等をやっていかないのかだが、実際細かいダイヤ改正が発生する可能性はないとは言えないので、逐次やっていく形になると思う。

→ 【松尾会長】

計画策定の中でもし仮に新たにやっていくことが決まった場合は、例えば再来年度に少し早めに実証的にやるところから始めるやり方もあるので、検討していただければと思う。

【宮川委員】

令和7年度は調査や状況把握に充てる中で、アンケートも考えていると思う。バスの利用状況については統計をとっていると思うが、どういう移動需要があるのかが公共交通計画を作るにあたって非常に重要なデータとなる。7年度の運行は、OD調査としてどこで乗ってどこで降りたとか、詳細なデータをできれば4月1日からとれるように考えていいけるといい。ただし、運転手の負担もあるので、できるだけ網羅的なデータが取れるように運行時に考えられるといい。

→ 【松尾会長】

今あるデータは利用者一人一人がどこで乗ってどこで降りたかという情報にはなっていないので、それが大事だということである。計画を作るときの調査でそういう情報を捉えるために、よく数日間バスに乗り込んでどこからどこへ行ったか、どういう目的でその区間を利用したか、場合によっては乗り換えをしたかとか、例えば鉄道駅に行けば乗り換えと見なせるとは思うが、そういうことを聞くための利用者アンケートをやることが多い。宮川委員が言われたのは日々の運行でも捉えられたらという話だと思う。なかなか難しいかもしれないが検討していただくといいかと思う。

## 5 その他

### 【事務局 大森】

#### ・布袋駅停留所の移設について

現在、南部ルート布袋駅のバス停を布袋駅西側ロータリーに設置して運行しているが今回ロータリー内の別の箇所に移設する。経緯として、去年の11月に道路管理者である江南市の土木課からバス停移設の相談があった。令和5年4月にロータリーが新設されたときから、現在のバス停位置でコミュニティバスの運行をしているが、当時と比べロータリーに乗り入れをする企業バスやスクールバスの台数が増え、時間帯によってはコミュニティバスの停車位置の辺りが非常に混雑するようになった。そこでこの度、江南市から移設の提案をいただき、大口町としてもこれまでのバス停位置よりも、布袋駅西口や名鉄バスの乗降位置から近く、利用者の皆さんのが利便性が上がることから移設する方向で話を進めている。移設の時期は、令和7年4月1日を予定している。利用者へは、ひと月前ぐらいから周知をしていければと考えている。

#### ・バス停時刻表広告の募集について

この度、新しくバス停時刻表広告の募集および掲載を開始した。これまでコミュニティバスの広告事業の一つとして、バス停標識に独立した広告看板をつける形でバス停広告をやってきたが、道路管理者と協議する中で、道路占用をするにあたり支障があることが発覚した。よって、今回新しくバス停時刻表広告という形にリニューアルをした。また令和5年にバス停時刻表を現在のアクリルケースの形状に変更したことも併せて、現在の形状を生かして時刻表と一体化した広告にした。先月12月から掲載を開始し、現在4社の会社が計11基の広告を掲載している。今後広く募集をしていきたいと考えている。ぜひ、ここに参加している皆さんの会社や団体にも前向きに広告掲載の検討をしていただければと思う。

### →【松尾会長】

バス停の広告の掲載料が以前よりも安価になっている。喫茶店とか身近なお店の広告があるのはすごくいいと思う。

### 【前田委員】

宮川委員やバス協会の方に伺いたいことが1点と、大口町への要望が1点ある。私たちサポート隊はコミュニティバスの利便性向上や利用者増加の啓発活動をずっと頑張ってきたが、どうしても2024年問題やドライバー不足と言って片付けられてしまい、それで諦めざるを得ない状況である。本当はもっと公共交通に期待したいが、もう絶望感しかない。先日、町内のショッピングセンターで啓発活動をした際に聞き取り調査をしたが、免許返納をしたくても返納できないと言う方がいた。しかし、ドライバーがいないからしようがない、それで終わってしまうのが現状である。大口町に限らず減便や廃止をしてきた地域が多いと思う。他の自治体や地域では住民によるボランティア輸送に頼っていたり、公共ライドシェアの方向性に行ってたりというのは聞くが、減便や廃止をした地域で、その他にどのような対策があるのか知っていたり見たりした情報があれば教えてほしい。大口町に対しては、公共交通計画は私もすごく期待している。行きたいところに行きたいときに行けないというのが現状であって、聞き取り調査をすると車がある人は良いけれど、車がない人はどこにも行けない状況にどんどんなっている。地域公共交通計画を策定するにあたっては、やはり大幅な見直しをするのかもしれないが町民

の移動手段であることを一番に考えてほしい。また、計画を実施する前でも何かいい方法があれば、どんどん取り入れてほしいというのが町に対しての要望である。

→【宮川委員】

運転手不足で路線や便数の削減が取り沙汰されるのはご指摘の通りであるが、各地域いろいろな事情があるのでその通りが良いとは一概には言えない。直接的な支援としては運転手確保に向けた支援は国でも行っているが、市町でも直接的に運転手の新規採用に向けた金銭的な支援を行っているところがある。あるいは先ほどの議論でもあったが、できるだけ効率的な路線やダイヤに組み替えることで便数や運転手を減らしても総合的に利用サービスを維持しようというところもある。また運転手がどうしても足りないとか、この地域はバスでやるのは難しいとなったときに、有償運送と呼ばれるいわゆるライドシェアやデマンド交通で対応する等、そういうものを組み合わせてうまくやっていこうと取り組んでいる自治体はある。いろんな方策があると思うが、それは地域で事情が異なるので、公共交通計画あるいはその前段階で、うちの町にはこういう方法がいいのではないかということをしっかりと見て、その上でどうしていくのかをみんなで議論することが必要である。

→【事務局 近藤（昌）】

前田委員からいろいろご要望いただいたが、前田委員が足のない方を代弁して言っていただいているととらえている。アンケートについては、町民の皆さんに一律にアンケートをとることもやるかもしれない。ただ、前田委員の言う通りで3割の方は車に乗れない、免許がないと一般的には言われていて、今現在足がない方の声が特に拾えるような形でアンケートや聞き取りを進め、どういった交通のあり方が大口町に有効であるのかを掘り下げていきたいと考えている。しかし、どこまでいっても私どもは行政であり、財政と向き合うことが必要なので、それを全てクリアできることは絶対無理なため、どこで折り合うかも計画を策定する中で議論していきたい。前向きに捉えながら進めたいとは考えているので、協力いただければと思う。

→【松尾会長】

近年、全国的に公共交通はインフラであるという考え方になってきている。バスであってもインフラに近いもの、ソフトのインフラということでやっている。公的支出はインフラ投資という考え方がかなり増えているため、そのあたりも踏まえてもらえるといいのではないかと思っている。