

第34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8年3月25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 大竹伸一 委員 村松真一 委員 前田一紀 委員  
服部良一 委員 吉田桂志 委員 三輪典幸 委員 小川公子 委員  
原田光一郎 委員 小林裕之 委員(代理 徳田氏) 松浦秀則 委員  
伊藤康喜 委員 水野眞澄 委員

◇欠席委員 鈴木和江 委員 濱田慎也 委員 酒井貞夫 委員 中村祥 委員 村上毅 委員  
石屋義道 委員 山下泰弘 委員

◇オブザーバー 江南市都市整備部都市計画課長 山本健太郎

◇出席職員 地域協働部長 岩崎義宏  
町民安全課長 近藤和彦  
町民安全課主任 大森正太郎  
町民安全課主事補 仙田和也

◇議 事

- 1 開会 進行 町民安全課長 近藤
- 2 町長挨拶 公務により不在のため、副町長が代理で挨拶
- 3 会長挨拶 松尾幸二郎会長
- 4 協議事項（詳細別紙）
  - (1) 大口町地域公共交通計画の策定について
  - (2) 大口町地域交通推進会議の体制について
  - (3) 令和7年度大口町コミュニティバス事業経過報告について
- 5 その他
  - (1) 令和7年度地域懇談会について
  - (2) 大口町地域おでかけ支援事業について
- 6 閉会

## ◇協議事項

(承認事項)

(1) 大口町地域公共交通計画の策定について

説明者：事務局 町民安全課主任 大森

【資料1に基づく説明】

### ■第8次総合企画策定のためのアンケート結果報告書について

- ・本調査は、町民の生活実態や意向を把握するため、18歳以上の町民3,000人を対象に実施し、約52%の回収率を得ている。
- ・目的地までの移動手段を問う設問について、特徴として本町では移動の多くが自動車に依存している実態が明らかとなっている。目的地までの移動手段として、「自ら自動車を運転する」が約70%を占め、家族等による送迎を含めると、約80%が自動車による移動という結果であった。一方で、コミュニティバスの利用は1%台にとどまっており、自動車が主要な移動手段となっている状況である。
- ・公共交通を維持すべき目的を問う設問について、公共交通は「高齢者や障がいのある方など移動が困難な方のために維持すべき」との意識が高く、日常の主な移動手段というよりも、生活を支える補完的な役割として認識されていることがわかる。

### ■利用者アンケート調査結果報告書について

- ・本調査は、コミュニティバス利用者のニーズを把握することを目的として、昨年10月に実施したOD調査時に利用者約300名へアンケートを配布し、189通を回収、回収率は約63%であった。
- ・コミュニティバスの利用目的としては、通勤・通学での利用が最も多い。その一方で、買い物や通院など日常生活全般にわたる利用も確認されている。
- ・利用者の約7割がコミュニティバス利用の前後に乗り継ぎを行っており、特に鉄道駅、名鉄犬山線への乗り継ぎが中心となっている。鉄道駅のバス停利用が圧倒的に多いことから、コミュニティバスは単独で完結する交通というよりも、鉄道などと組み合わせて利用される交通手段であるという側面も見えてくる。

### ■OD調査結果報告書

- ・本調査は、バスの乗車・降車の実態を把握するため、全便に町職員が乗車し利用状況を調査したものである。
- ・調査結果をもとに作成した全ルート of OD表と路線図に図示したものを掲載している。OD表の見方であるが、基幹ルート平日朝便の表では、中央に黒色の斜線があり、その上側の赤い三角で囲まれた部分がトヨタ東門前方面の利用者数、下側の青い三角で囲まれた部分が柏森駅方面への利用者数を示している。この表では、トヨタ東門前方面について、柏森駅バス停で28名が乗車し、大口町役場で11名が降車、さくら総合病院前で14名が降車、トヨタ東門前で3名が降車している、という見方になる。反対に柏森駅方面では、大口町役場前で1名、山田外科内科前で1名、西小学校東で1名が乗車し、3名とも柏森駅で降車している、という見方となる。下段の路線図には利用の多いバス停は、利用者数に応じて文字の大きさを変えて表記しているまた、利用の多い特定区間については、赤色や緑色の矢印で示

している。

- ・調査結果全体としての主な特徴は、利用が特定の区間やバス停に集中しているという点である。例えば、基幹ルートでは柏森駅、さくら総合病院前、大口町役場などのバス停での利用が多く、駅や病院、公共施設を結ぶ移動が中心となっている。また、利用の多い区間も限られており、すべての区間が均等に利用されているわけではないという実態も確認できる。
- ・各種調査結果の報告書はかなりの量となるため、本日は一部を抜粋して説明した。以上の調査結果をまとめると、自動車の利用が中心である一方、公共交通は移動が困難な方を支える手段として認識されていること、また、鉄道との乗り継ぎや特定の目的地への利用が多く、利用が一部区間・一部ニーズに集中していることが特徴として見えてきた。

## ■大口町における地域公共交通の課題整理と今後の方向性

- ・本資料は、本町の公共交通の現状を踏まえて課題を整理するとともに、今後の交通政策の方向性を示すものである。なお、本資料の作成に当たっては、コンサルタント業者等に委託せず、町職員が主体となってニーズ調査の実施から取りまとめまで行っている。そのため、現場の実態や住民の声をできる限り反映した内容として整理している。

### ◆大口町における公共交通の課題整理

#### 課題① 自動車中心の交通構造

本町の交通の特徴として、移動の多くを自動車が行っている点が挙げられる。住民アンケートでは、自ら自動車を運転する方が約70%、送迎を含めると約80%が自動車に依存しており、コミュニティバスの利用は1%台にとどまっている。このように、本町の公共交通は、日常の主な移動手段というよりも、自家用車を利用できない方の生活を支える補完的な役割を担っている状況であるといえる。

#### 課題② 高齢化の進行と将来の移動需要の変化

今後の大きな課題として、高齢化の進行が挙げられる。現在は高齢者の多くが自動車を利用しているが、今後は運転が困難となる方の増加が見込まれる。そのため、本町の課題は現在の利用状況そのものというよりも、将来的に生じる移動需要への備えにあると考えている。

#### 課題③ 生活施設へのアクセスの確保

生活環境の変化として、商業施設の動向も課題となっている。直近では、ヨシヅヤ大口店が5月に閉店することにより、大口町南部地域における買い物環境の変化が見込まれており、生活施設へのアクセスをどのように確保していくかが重要となる。あわせて、こうした生活施設の立地や環境の変化は今後も生じる可能性があることから、個別対応にとどまらず、将来的な視点も踏まえ、安定的に生活施設へアクセスできる交通手段の確保が必要であると考えている。

#### 課題④ 鉄道駅へのアクセスなど広域移動への対応

大口町は鉄道駅がないことから、通勤や通学などの広域移動については、周辺自治体の駅へのアクセスが必要となる。こうした広域移動と、日中の生活利用とのバランスを踏まえた運行体系の検討

も課題であると考えている。

#### 課題⑤ 持続可能な公共交通の確保

財政面では、コミュニティバスの町負担額が約 6,000 万円規模で推移しており、今後は運行経費の増加も見込まれている。このため、必要な機能を確保しつつ持続可能な運行体系の構築が求められている。

以上 5 点を課題として整理した。

#### ◆大口町の地域公共交通が目指す姿

これらの課題を踏まえ、本町の地域公共交通が目指す姿を「日常生活を支える持続可能な地域公共交通」と整理している。自家用車に頼らない移動の重要性が高まる中で、すべての町民が安心して生活できる交通体系の構築を目指すものである。

#### ◆基本方針

##### ① 生活に必要な移動の確保

買い物や通院など、日常生活に必要な移動を確実に支えることを重視する。

##### ② 将来の人口構造を見据えた交通体系の見直し

今後の高齢化の進行や非運転層の増加を見据え、将来に対応できる仕組みへの転換を図る。

##### ③ 効率性と持続可能性の確保

限られた財源の中で安定的な運行を維持するための見直しを進める。

##### ④ 現行機能の安定的維持

通勤・通学を支える朝夕便については、引き続き重要な機能として維持していく。

以上が、課題整理と今後の方向性の概要である。

- ・本日お示しした基本方針は、公共交通計画としての大枠の方向性を整理したものである。具体的な政策や取組については、今後本会議においてご意見をいただきながら検討を進めていきたいと考えている。

#### <質疑応答>

##### 【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

大口町で公共交通に関してこれだけ大規模な調査を行ったのは、おそらく今回が初めてであると思う。そういう意味では大変貴重な資料である。本日は時間の制約もあり詳細まで説明することは難しいが、これから一定期間をかけて計画を作っていく上でこの資料は非常に重要であるため、それぞれ時間のあるときに確認いただくとよいと思う。

こういったデータを見る視点としては大きく 3 点ある。

一つ目は「探索的活用」である。これは、データを見てそこから何が浮かび上がってくるかを見る視点である。データというところから見た見方が一般的と思われがちだが、実際にはかなり難しい。公共交通でこうした調査を行い、それを見てすぐに何か政策が明確に導き出されることも全くないわけではない

が、ほとんどないと思っていただいた方がよい。

探索的活用の視点も大事だが、もう少し重要なのが二つ目の「検証的活用」という視点である。皆さんは地元にお住まいであり、あるいは公共交通を使っておられる方もいらっしゃると思う。その中で、「こういった移動に使われているのではないか」「もっとこう活用したらよいのではないか」「こうあるべきではないか」といった思いをそれぞれお持ちだと思う。そのベースになっている直感や感覚が、こうした調査結果を通じて見たときに本当に合っているのかを確認し、自身の主張を強化したり、あるいは修正したりすることに使っていただく。実はこれが一番大事だと思っている。

三つ目の視点は、今の二つにも関連するが、こうした行政の公的な計画を作るに当たっては、一定程度町民に納得していただき、皆で同じ方向を向けるような説明が必要であるということである。その説明のためにデータを使うということも重要である。

三つ目は結果として出てくるものであるが、特に一つ目、二つ目の視点を意識して見ていただくとよいのではないと思う。ちなみに、アンケートの自由記述欄などは最初の探索的活用、すなわち「そういう視点もあるのか」ということを発見するためには非常に有効であると思う。

今の資料についての説明であるが、本日事務局から方針、基本理念、目指す方向性が示されている。現時点ではまだ具体的にどういう施策を盛り込むかという段階ではないが、こうした方針で進めていくときに皆さんが必要だと思っていることがこの枠組みの中に収まるかどうかを見ていただきたい。もし今の枠組みでは視点が足りないということであれば、そうした点についてご意見をいただけてよいと思う。あるいは、「こういうことはこの枠組みの中にきちんと入っているのか」と確認していただくことも重要である。そうした形で議論していただくとよいと思う。

今の議論の大枠についてであるが、もちろんどのような視点のご意見・ご質問でも構わないのでお願いしたい。

#### 【徳田氏（愛知県バス協会 小林委員 代理）】

先ほどの説明の中で「80%が自動車で、コミュニティバスは1%台」という利用状況を踏まえて、生活を支える補完的な役割であるとある程度判断されているとのことであった。ただ一方で、利用目的では通勤・通学が最も多く、次いで買い物・飲食となっており、さらに乗り継ぎが7割という結果である。これは、おそらく他地域のコミュニティバスを見てもあまりない形ではないかと思う。そうすると、逆に言えば補完的というよりも、利用されている方にとっては通勤・通学で電車から乗り継いでくる、あるいは電車に乗り継いでいくという生活の中で非常に主体的な役割を担っているとも考えられる。そのあたりが少しミスマッチのように聞こえたが何か補足があれば教えていただきたい。

#### →【事務局 大森】

今いただいたご意見について補足して説明する。利用目的として通勤・通学が最も多いこと、また乗り継ぎが多いことは、結果として本町のコミュニティバス利用実態の特徴として表れていると考えている。ただし、平日の朝の時間帯と夕方から夜にかけての時間帯は通勤・通学での利用に特化している一方で、日中の時間帯は町内の生活施設、店舗、病院、公共施設等への利用が多い。利用者アンケートの結果だけを見ると通勤・通学が最も多く、乗り継ぎも最も多いように見えるが、その内訳を見ると、通勤・通学と乗り継ぎについては朝夕の時間帯に集中している状況である。先ほどの課題整

理と方向性の中では、朝夕便については維持していく考えであるが、日中の時間帯である毎日運行便については「日常生活を支える」という観点で取り組んでいく必要があると考えている。

→ **【松尾会長（豊橋技術科学大学）】**

おそらく「補完的」という部分は、どちらかという和生活利用の観点で見たときに補完的という意味合いが強いのだと思う。もちろん、朝夕便については補完というよりも通勤・通学にしっかり使われているという側面がある。そのため、課題①の書き方については全体として何となく「補完的」と受け取られてしまうような表現になっていたかもしれない。通勤・通学の部分もコミュニティバスの重要な役割であるため、役割を分けて「こういう側面ではしっかり使われていて、こういう側面では補完的である」といった書き方がよいのではないかと思う。

**【松浦委員（あおい交通株式会社）】**

今後の検討の中でどうなるかは分からないが、住民アンケート結果報告書を見ると「公共交通で行きたい病院名」があり、江南厚生病院が突出して多くなっている。江南市にある病院であるが、今後高齢化が進み病院に行きたい方が増えてくることを考えると、運行事業者としては市町村を越えての輸送というものも他市町村では増えてきている。そうしたことも含めて今後検討していくとよいのではないかと思う。

→ **【事務局 近藤】**

江南厚生病院へのアクセスについては過去にも何度か意見が出ており、その都度ダイヤの関係等から断念してきた経緯がある。ただし、町としても町内にはさくら総合病院があるため基本的には町内施設を利用していただきたいという考えがある。検討は行うが、考え方としては町内に施設があるという点を踏まえ、そちらを優先していきたいと考えている。

→ **【松尾会長（豊橋技術科学大学）】**

現在、江南厚生病院へ自家用車を使わずに行く方法としては江南駅に行くのが一番スムーズということか。それ以外の方法はあるのか。

→ **【事務局 大森】**

江南厚生病院へ行く方法としては、江南駅と布袋駅から名鉄バスの江南厚生病院行きが出ている。そのため、大口町からはまず江南駅または布袋駅まで行き、そこから名鉄バスに乗り継ぐ方法になると考えられる。

→ **【松尾会長（豊橋技術科学大学）】**

そのあたりの乗り継ぎ利用も踏まえて考える必要があるということである。

### 【原田委員（愛知運輸支局）】

利用者アンケート結果報告書の中に、コミュニティバスを片道利用か往復利用かを聞く設問があり「往復利用しなかった理由」として「利用したい時間帯と合わないから」が最大の理由となっており、45%と半数近くを占めている。それだけ時間が合わないという課題があると思うが、具体的にどの時間帯に移動したい必要があるのかもし把握されていれば教えていただきたい。

#### →【事務局 大森】

具体的にどの時間帯かというところまでは把握していない。ただし、今回の調査に限らず1年を通して行事等の際にアンケートを取る中でも「本数をもっと増やしてほしい」「本数をもっと多ければ利用できるのに」といった意見が圧倒的に多い傾向にある。そうしたことがこの結果にもつながっているのではないかと考えている。

#### →【原田委員（愛知運輸支局）】

今後、あと1年程度あると思うので懇談会のような場でもよいが、そうした需要を確認できる機会があればぜひ確認いただきたい。

### 【前田委員（コミュニティバスサポート隊）】

細かくお聞きしたいことはたくさんあるが、まず初めに今回コンサルを入れずにここまでの調査、資料、報告書をまとめられたことについて、心から感謝申し上げます。大変だったと思う。本当にありがとうございます。

この結果を見て、改めて住みやすいまちづくりにおいて公共交通は非常に重要であると感じている。特に住民アンケートの回答や自由意見、また利用者アンケートやOD調査などは本当に貴重で参考になる重要な意見ばかりであると思っている。

また、基本理念や基本方針にも期待したくなる内容が示されているが、基本方針③にあるようにいわゆる「限られた財源の中で」住みやすいまちづくりのための公共交通を考え構築していくというのはとても厳しい状況にあるのではないかと感じている。町民の足として安心して暮らせるまちづくり、また移動手段として町民が置いてきぼりにならないかという不安を非常に感じている。そのため、町として公共交通の重要性や優位性について、今回のデータでは高い位置づけになっていないかもしれないが、改めてまちづくりにおけるその重要性を考え直していただきたいと思う。

その上で2点質問がある。

1点目は、「限られた財源」というのは現在かかっている財源以下、つまり上限があってそれを超えてはいけないという前提があるのかどうかである。

2点目は、自由意見欄には町民の切実な声が非常に多く書かれており、これは見逃せない大切な声だと思っているが、町長はそうした一つ一つの意見に目を通されるのか。それとも、町長としては計画書や策定案ができた段階でそれに対して判断する立場なのか。もし回答いただけるのであればお願いしたい。

→ **【事務局 近藤】**

まず財源の話であるが上限が具体的に決まっているわけではない。ただ、現在 6,000 万円から 7,000 万円程度の金額がかかっており、これが右肩上がりに増えていくことは避けたいという考えはある。一方で昨今の物価高などもあるため、その時々財源や収支のバランスを見ながら決めていくことになると思う。

2点目の、住民の方々のご意見についてであるが、現時点ではまだ具体的に町長に見ていただいているわけではない。ただ、計画を策定していく中でこうしたご意見があるということは当然話として入れていきたいと考えている。ただし、計画として方針を固めていく中ではさまざまな意見がある中で、それらを 100%すべて実現することは不可能である。その点をご理解いただきたい。

→ **【松尾会長（豊橋技術科学大学）】**

今のご意見、特に両方とも重要な点であるが、1点目は非常に重要である。私もそうしたご意見がなければ、個人的にコメントしようと思っていたところである。

課題⑤で町負担額が右肩上がりという説明があったが、今の回答にもあったように例えば「今後の公共交通への投資を今と同じぐらいに維持する」ということにはいろいろな解釈がある。

単純に金額として同じにするということは、物価が上がる局面あるいは経済が成長していく局面では通常は適切ではない。いわゆる公共交通への投資を「今の水準で維持する」といっても、単純に金額だけで判断するのではなく物価上昇や税収の状況、一般会計全体に占める割合といった観点から捉える必要がある。したがって、今後の議論に当たっては単純な額だけでなく、そうした指標も踏まえて検討していくことが重要である。その上で、公共交通への負担を今と同じ水準で維持するのか、あるいは少し増やしていく可能性もあるのかという点については今後議論が必要であるし、これは計画だけで決められる話でもない。非常に大きなテーマである。その議論の材料として、他地域では一般会計のうち公共交通負担がどの程度かという資料も用意していただくと非常によいと思う。このあたり、愛知運輸支局さんで何か資料はあるか。

→ **【原田委員（愛知運輸支局）】**

本日、愛知県の方が来られていないが、確か国ではやっていないものの、愛知県で財政に対してどの程度公共交通負担をしているかという資料を作っていたように思う。また確認していただければと思う。

→ **【松尾会長（豊橋技術科学大学）】**

それを見て単純に増やす・減らすという話ではないが、議論する上ではそうした材料が少なくとも必要であると思う。今後、ぜひそのあたりを用意していただけるとよいと思う。

→ **【水野委員（大口町副町長）】**

コミュニティバスを大口町で最初に始めたとき、町の負担額は 3,000 数百万円で当時の一般会計は 70 億円ほどであったため一般会計に対して約 0.5%であった。令和 8 年度の大口町の一般会計は 110 億円ほどになっているため、6,000 万円というやはりおおむね 0.5%程度となる。町としては、この一般会計に占める割合が 0.5%程度というのが現時点での一つの目安であると考えている。

### 【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

基本方針④「現行機能の安定的維持」について、事前に相談を受けた際にはこれでよいと思ったが、本日いろいろと委員の皆さんのご意見を聞く中でやはり今の基本方針①「生活に必要な移動の確保」は主に課題③「生活施設へのアクセスの確保」に対応していると思う。もちろん課題①「自動車中心の交通構造」にも関係するが特に課題③である。

一方で、基本方針④「現行機能の安定的維持」で見ている「現行機能」、つまり課題④の「鉄道駅へのアクセスなど広域移動への対応」についても、通勤・通学という側面を含め非常に重要な生活の一部である。そのため、「現行機能の安定的維持」という表現はいつの現行かという問題もあるし、やや抽象的である。例えば、「広域移動機能の安定的維持」のような表現にすることも考えられるのではないか。そうすることで、「通勤・通学という側面もしっかり見ている」ということが伝わりやすくなると思うので、また検討いただくとよいと思う。

### 【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

今後のスケジュールについて、口頭で構わないので次の会議でどの程度まで進むのか、具体的な施策案のようなものが出てくるのか、そのあたりの考えがあれば示していただきたい。

#### →【事務局 大森】

令和8年度は3回の会議を予定している。本日の会議で計画の目指す将来像や基本方針の設定について協議いただき、7月の会議で具体的な事業や政策の検討、計画目標の設定について皆さんにお諮りし、協議いただく予定である。その後、11月に素案を皆さんに確認いただき、12月にパブリックコメントを実施し、その後最終取りまとめを行い、令和9年2月に最後の会議を開催して計画を完成させる流れで考えている。

#### →【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

今回の7月会議では具体的な施策や方針、またそれをどういった指標で達成状況を見ていくのかという目標指標が出てくる予定である。この後、方針については承認を取らせていただくが、次回会議までにアンケート等も見えていただき具体的に施策について議論できるとよいと思う。

### 【松浦委員（あおい交通株式会社）】

これからいろいろと計画される中で、どうしても事業者として話をするとお金がかかることばかりで、さまざまな制限がある中でやむを得ない部分も十分理解している。ただ、例えば江南厚生病院に行くとなるとバスが足りず、もう1便・もう1台必要になるといったことがある。また、利用者アンケートではキャッシュレス化についての結果があり50%近くが希望している。交通系ICカードについて以前は保証金等の問題で導入が難しかったが、現在は導入できる方向になってきている。ただし、初期コストはかなりかかる。他のバス会社の例を見ると、1台あたり100万円程度の初期コストがかかり、運営費としては月数千円程度である。また、将来的には時代の流れとしてEV車両の導入もある。小牧市では7月1日からキャッシュレス化やEVバスなどの取組を始める。財政の問題もあるため簡単ではないが、5年後くらいを見据えるとキャッシュレスやEVといった時代が来るのではないかと思う。そうし

た取組も徐々に進めていくとよいのではないかと考えている。

→ **【事務局 近藤】**

キャッシュレスについては3年ほど前にPayPayを導入しており、利用者からは好評をいただいている。確かに交通系ICカードが使えるとより便利になると思うが、当時は導入費用が非常に高いと聞いていたため、PayPay導入という形にした経緯がある。本日、具体的な数字も伺えたので今後の検討材料としたい。

→ **【松尾会長（豊橋技術科学大学）】**

私も具体的な数字を聞いて、思ったよりも導入可能性があるという印象を持った。

→ **【松浦委員（あおい交通株式会社）】**

正確に申し上げますと、小牧市では「スマレジ」という一般の店舗で使う機械をバスに取り付けた。非常に簡易な形で普通の店舗用端末をバス車内に設置したような形であったため、振動等でかなり壊れてしまった。安く済むという面はあったが、17台中8台程度が1か月ほどで故障してしまい、やはりバス用に作られた決済機でないという状況である。以前申し上げたような「IC系は保証金が何億円も必要」という状況ではなくなってきており、今は導入可能な時代になってきているということである。

→ **【松尾会長（豊橋技術科学大学）】**

ICカードのような仕組みは高齢者には難しいと思われがちであるが、実際にはむしろ簡単であり特に高齢者の買い物利用などが増えるという調査結果もある。今後の高齢化社会を見据える中では、一つの投資として考えられる。もちろん通勤・通学の面でも効率化につながるし、バス運行の安定性にも効果がある。また、乗り継ぎを考える際には乗り継ぎ割引なども実施しやすくなるため、そうした点も含めてご検討いただくとよいと思う。

**【前田委員（コミュニティバスサポート隊）】**

公共交通計画策定までの予定を聞いて、発言する機会があまりないと思い少し焦ってしまった。第8次大口町総合計画策定アンケートと利用者アンケートの中で「税金を使って公共交通を支えています」という設問があったが、私はこれが作られたときから少し怖かった。町民がどういう回答をするのか、「税金を使ってバスを走らせている」「空気を運んでいる」というイメージで捉えられてしまうのではないかと心配していた。しかし、実際にはどちらのアンケートでも1位が「高齢者や障がいのある方など移動が難しい人を支えるため」であった。これは本当にうれしく感じた。さらに通勤・通学、病院、買い物といった回答も上位に入っており、利用者アンケートだけでなく総合計画策定アンケートでも同様の傾向であった。この点は大口町として重く受け止めていただきたいと強く思っている。また、2024年問題の影響で朝便のダイヤ縮小などにより、今まで利用していた方が非常に困っているという意見も多く聞いている。今後の見直しの中で毎日運行便をどうするかは分からないが、もし余力が生まれるのであれば、平日朝夕便のダイヤ拡充や見直しもぜひ考えていただきたい。

→ **【松尾会長（豊橋技術科学大学）】**

こうしたアンケートを行うと、非利用者であっても「やはり一定程度必要だ」という意見がかなりある。おそらく皆さん、運転免許を取る前の生活を経験しており、「車がない生活」というものを知っ

ているからこそ一定程度必要だという感覚を持っているのではないかと思う。

それでは、こちらは事務局案としてこの方針で進めていきたいということである。本日出していただいたご意見をさらに反映しつつ、ベースとなる方針としてはこれで進めていくということについて承認いただける方は挙手をお願いします。

<承認結果>

全会一致で案のとおり承認

**【松尾会長（豊橋技術科学大学）】**

今回は時間をしっかり取れるような会議としていただくのがよいと思う。また、事前に案を早めにご送っていただき、この場に来るまでに皆さんに目を通していただけるようにするとよい。次の会議では多くのことを決めていくことになると思うので、その議論の準備ができるようにしていただくとよいと思う。

(報告事項)

(2) 大口町地域交通推進会議の体制について

説明者：事務局 町民安全課長 近藤

【資料2に基づき報告】

### ■大口町地域交通推進会議の体制について

令和7年1月24日開催の推進会議議事録送付時に、「令和7年度からの大口町地域交通推進会議の体制の訂正について」という文書を同封し、その中で今後の例規関係についてお知らせしていたが、諸般の事情を鑑み、下記のとおり整理することとした。

まず、修正前の案としては、

- ・ 現行の設置条例の廃止
- ・ それに伴う報酬および費用弁償に関する条例の一部改正
- ・ 新たに任意団体としての設置規約、財務規程、事務局規程の新設

を行う予定であった。

しかし、修正後の案としては現行設置条例の一部改正とした。

修正前の案は、独自の予算執行権限を持つ任意団体としての位置づけを想定したものであったが、その場合、任意団体の会計口座を行政が取り扱うこととなり、管理上決して望ましい形とはいえないものであった。また、現時点では任意団体としての入出金の必要性も生じていないことから修正前の案は取りやめ、条例をそのまま残し町の附属機関として二法協議会化することとした。なお、設置条例の一部改正については先の3月議会で可決され令和8年4月1日から施行されることとなっている。

### ■大口町地域交通推進会議設置条例の一部改正について

設置条例の一部改正の内容であるが、端的に言うと根拠法令としてこれまで道路運送法のみであったところに地域公共交通計画の作成および実施のために地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を追加するものである。また、この改正にあわせて委員編成の柔軟性を確保するため、委員定数の撤廃等も行っている。

<質疑応答>

#### 【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

これまで道路運送法上の地域公共交通会議という位置づけであったものが、今後は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会としての位置づけも持つことになるということである。ただし、メンバーは若干変わるものの、実質的にご参加いただいている皆さんの参加の仕方や議論の内容が大きく変わるものではないと考えている。

(報告事項)

(3) 令和7年度大口町コミュニティバス事業経過報告について

説明者：事務局 町民安全課主任 大森

#### 【資料3に基づき報告】

##### ■利用状況について

本資料は令和7年度におけるコミュニティバスの利用状況および収支状況について整理したものである。

月別利用者数は、おおむね月8,000人から9,000人台で推移しており、年間累計では約9万4,000人となっている。前年度と比較すると一定の増減はあるものの、全体としてはおおむね横ばい傾向となっている。

現金利用者が一定数を占める一方で回数券やパスカードの利用も多く、継続的な利用が一定程度あることがわかる。

1日乗車券利用者と子どもの利用者については、いずれも11月に大きく数値が増加しているが、これは11月に実施したバス無料デーの利用者数も含まれているためである。

目標値との比較について、年間利用者数は目標が10万5,000人に対し、現在の実績は約9万4,800人であり、達成率は約90%となっている。ルート別に見ると、基幹ルートや一部の毎日運行便では比較的利用が多い一方で、利用が伸び悩んでいる便も見られ、利用の偏りがある状況である。

##### ■収支状況について

運賃収入については、現在約1,400万円となっており、前年度同時期と比較して若干減少している。また、運行に当たっては引き続き一定の財政負担を伴う事業となっており、持続可能な運行の観点からの検討も必要な状況であると考えている。

以上のことから、利用は一定程度あるものの、目標未達成等の課題が見られる状況である。

#### <質疑応答>

##### 【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

一点確認であるが、県補助金が利用実績0円となっているがこれは今後入るということでよいか。

##### →【事務局 大森】

県補助金については現在0円と表記しているが、例年、年度終了後の5月頃に入金される補助金である。入ること自体は決定しており、現時点ではまだ入金されていないという状況である。

## 【事務局 大森】

### ■令和7年度地域懇談会について

令和8年2月15日に健康文化センターで「大口町のこれからの公共交通」をテーマに住民の皆様と意見交換を行う地域懇談会を開催した。当日は、まず現在の公共交通の状況や課題について説明を行った後、日頃の移動に関する困りごとや将来に向けた意見等について幅広く意見をいただいた。主な内容としては、まず現状として移動の多くが自家用車に依存していることが改めて確認された。

その上で住民の方からは、例えば、「バスの本数や時間が合わない」「行き先が限られていて不便である」「バス停までが遠い」といったコミュニティバスの利便性に関する意見が多く出された。また、通院や買い物における移動負担、家族による送迎の負担、高齢化に伴う将来の移動不安といった生活に直結する課題についても多くの声があった。

一方で、改善の方向性としては、「ルートや便数の見直し」「地域内を循環する小回りの利く運行」「デマンド交通やライドシェアなど新たな手法の検討」「サポートカーの拡充」など、さまざまな提案をいただいている。

また懇談会の中では、理想として「行きたいときに、行きたい場所へ行ける交通」を目指すべきではないかという意見もあり、今後の検討に当たって重要な視点であると認識している。今回いただいた意見については現在策定を進めている地域公共交通計画の検討材料として活用していく。

### ■大口町地域おでかけ支援事業について

大口町地域おでかけ支援事業（いわゆる「おでかけサポートカー」）について説明する。先ほどの地域懇談会の報告の中でも通院や買い物などの個別の移動ニーズやバス停までの移動が困難であるといった意見があったが、本事業はそうした課題に対応する取組の一つであると考えている。高齢の方や移動に不安のある方が安心して外出できる環境をつくることを目的としており、コミュニティバスでは対応が難しい自宅から目的地までの移動を支援している。

なお、本事業はもともと南地域で取り組まれていた活動をもとに、今後の高齢化の進行を見据えて重要な取組であるとの認識から令和7年10月より町の事業として開始したものである。

対象は町内在住で外出に不安のある方であり、現在は南地域で運行している。

平日9時から16時まで、利用は無料、事前予約制で、おおむね10km圏内の病院や買い物等に利用いただいている。

利用実績としては令和8年2月末時点で登録者数約80名、月間運行回数約120回となっており、主に通院や買い物で利用されている。

本事業はコミュニティバスによる定時定路線の輸送を補完し、個別の移動ニーズに対応する役割を担うものである。今後の地域公共交通のあり方を検討する上でも参考となる取組として、他地域への展開や担い手の確保などについても検討を進めていく。

→ 【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

今お聞きして思ったのは、おそらく今の地域懇談会、それから普段からの利用促進も事務局で取り組んでいただいていると思うし、バスサポの活動もあるが、先ほどの計画の基本方針③のあたりにそうした視点も入ってくるのではないかということである。持続可能性というのは単に財源の話だけではなく、地域で支えていくことも含まれる。そのため、基本方針③の中にそうした地域との関わりや利用促進も位置づけていただいた方がよいのではないかと思う。結果的に利用が増えれば効率性も高まるため、その点も含めて整理していただけるとよいと思う。

また、大口町地域おでかけ支援事業についても、これを計画のベースとして抜本的に進めるということではないにしても、こうした取組を既に行っているということ自体を計画の中にしっかり位置づけることは重要であると思う。

【前田委員（コミュニティバスサポート隊）】

他地域もそうかもしれないが、大口町は特に公共交通がほとんどない時代もあったことからマイカー依存度が非常に高い地域であると思っている。そうした中で先ほどの地域懇談会でも提案があったように、デマンド交通、他自治体のライドシェア、デイスーパー等の車両の活用、地域ボランティアの活用、サポートカーの拡充など、あらゆる交通手段の組み合わせの中で限られた財源の中で大口町に何ができるのか、何が有効なのかをぜひ有識者の方々にもご意見いただきたいと思っている。

一方で、サポートカーや自治体ライドシェアについては、結局のところドライバーの確保ができなければ成り立たない。そのため、それがその場しのぎではなく本当に持続可能な公共交通につながるのかどうか。都会であればドライバーが集まるかもしれないが、人口2万人規模の大口町で南地域以外にも広げていくことが本当にできるのかという疑問もある。そうした意味で、こうした手法が本当に持続可能なのかどうかという点についてもお考えを伺えればありがたい。

→ 【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

大口町の暮らしやすいまちづくりとして快適な移動手段をどう確保していくか、また今考えられるすべての移動手段をどう組み合わせるのが有効かというご質問であると思う。ただ、今この場で私が明確な答えを持っているわけではない。

私の考えを申し上げますと、現在の地域交通法また法改正の方向性の中でも地域の移動支援をフル活用するという考え方が示されている。したがって、先ほどのおでかけサポートカーのような仕組みも含めて活用していくこと自体は非常に重要であると思う。ただし、それに頼りすぎることを前提に公的サービスとしての公共交通を組み立てるのはあまり望ましくないとも思っている。まずベースとして一定程度の公的な公共交通サービスが必要であり、その上でどうしてもすべてをカバーしきれない部分について地域で支える仕組みを組み合わせしていくという考え方が基本ではないかと思う。財源の問題もあるが、それ以上に運転手や車両などの供給面の制約がある。そうした中で、公的サービスでカバーしきれない部分を地域で補っていくという考え方は少なくとも現在の供給不足の時代には重要であると思う。

一方で、地域の支援やおでかけサポートカーがどんどん広がって既存の公共交通を置き換えるような形になってしまうのは、それはそれで問題である。そのため、基幹となる部分は行政がしっかり担

い、それ以外の部分を地域で補うというバランスが大事であると考えている。

### 【商工会 吉田委員】

今の会議の話をしていろいろ聞かせていただき、このコミュニティバスが非常に多面的な役割を持っているということを改めて理解できたように思う。目標にもあったように、高齢者の方々をターゲットとするという点で言えば、私どもの親世代でも免許返納を促すのは非常に大変であった。チラシを配るだけではなかなか利用にはつながらず、例えば無料券のようなものがあると一度試しに乗ってみるきっかけになるのではないかと考えている。

また、商工会の立場から申し上げると大口町の企業といっても大企業から小規模事業者まで多種多様である。大企業の方と話をすると、駐車場をかなり増やさなければならないという話もあり、コミュニティバスがその一部でも担えればよいのではないかと考える。ちなみに、商工会の職員6人のうち4人はコミュニティバスで通勤している。小さな事業所の立場からすると、便がもう少しあればよいとか、いろいろ細かい要望はあるが、全体としてはターゲットを絞って一つ一つの課題に対応していく施策にしていかないと成果につながりにくいのではないかと考える。そうした点が今後の具体的な政策に反映されるとよいと思う。

#### → 【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

今後、計画の具体的な施策を考えていく上でそのあたりは非常に重要な視点であると思う。私もさまざまな地域の事例を見ているのでできるだけ参考になるものを紹介できればと思っている。

#### → 【事務局 近藤】

免許返納の話があったが、自主的に免許返納された方に対してはバスチケットまたはタクシーチケットを選択して受け取れる制度もある。ご存じでない方がいればぜひご案内いただければと思う。

#### → 【松尾会長（豊橋技術科学大学）】

前回の会議でも前田委員から質問があったが、小牧市では高齢者を無料にしているという話があった。その際にも申し上げたかもしれないが、小牧市のコミュニティバスは高齢者利用の割合が高いため、高齢者を無料にすることは収入面ではかなり影響がある。しかし、それを踏まえても高齢者がコミュニティバスを使ってまちに出て、そこで消費活動を行うこと、あるいは活動的になり歩く機会が増え、その結果として健康維持や医療・介護負担の軽減につながることで含めて、総合的な視点で考えているという説明があったと記憶している。それがそのまま大口町に当てはまるかは別として、そうした総合的な視点で施策を考えることは非常に重要であると思う。

また、大口町は平成17年頃から企業と連携したコミュニティバスの仕組みを続けてきたという他地域にはない特徴がある。そうしたこれまでの蓄積を活かしていくことも非常に重要であると思う。

**【前田委員（コミュニティバスサポート隊）】**

私はコミュニティバスサポート隊として十数年活動してきたが、今回の調査結果を見て、これまでサポート隊として有効性や実効性のある活動、つまり利便性向上につながる活動がどれだけできていたかという点で十分ではなかったと痛感している。やはり実際にこうした声を拾い発信していかなければ変わっていけないということを改めて感じている。今後どのような方向に進むのかはまだ分からないが、この地域懇談会も今回は町全体で1回だけの開催であり、参加者数もやや少なかった印象である。今後、もっと地域を絞った懇談会などを開催される予定があるのであれば、サポート隊として、そうした取組も含めて、あらゆる面で協力させていただきたい。今以上に利便性が悪くならないように、よりよい公共交通がつかれるよう、できる限り協力していきたいので今後ともよろしくお願ひしたい。

→ **【松尾会長（豊橋技術科学大学）】**

次の会議までに施策案を整理していただくことになると思うが、その整理の段階でもこの会議の場だけでなく事前にバスサポの皆さんとも調整していただくことは非常に重要であると思う。それは今後も一緒に協力して取り組んでいく体制づくりにもつながると思うのでぜひお願ひしたい。

**【徳田氏（愛知県バス協会 小林委員 代理）】**

確認であるが、この地域懇談会の参加者は何人であったか。

→ **【事務局 近藤】**

正確な数字は手元にないが40人弱であったと記憶している。