

令和 5 年度第 1 回阿久比町循環バス運行連絡会議議事録

日 時 令和 6 年 2 月 26 日（月）10:00 より
場 所 庁舎会議室 101
出席者 （委員）8 名出席
（町側）町長 総務部長 防災交通課長
（事務局）防災交通課 2 名
（オブザーバー）健康介護課職員 バス運行委託会社職員 2 名

1. 町長あいさつ

（主な内容）平成 23 年 10 月に試行運行が始まり、早 12 年が経過した。アグピー号は町民の足として定着してきたが、令和 5 年 10 月から運行会社が大興タクシーからレスクルに変更になった。引き続き安全、安心の運行をお願いしたい。令和 2 年 10 月に行われたダイヤ改正から 3 年経過したが、その間にコロナもあり、人との対面が制限されてきた。コロナが 5 類に変わり乗客も回復してきたが、その分乗りこぼしも増えてきたことは今後の課題である。高齢者がますます増える中、増便、延伸の要望も出ているが、この事業をスムーズに進めていくため、今後の阿久比町の公共交通の再編を頭に入れて検討していただきたい。

2. 会長あいさつ

（主な内容）コロナのため、制約のある暮らしが続いていたが、5 類になってから少しずつ日常が戻りつつあると感じている。その中で町民の足としてバスの役割も必要となっているのではないかと。個々の要望に応えることは難しいが、より良い方向へ向かうためご提言をいただきたい。

3. 自己紹介

初めて出席される委員もいるので自己紹介を行う。

4. 議題

▶会長が議事進行し、最初に事務局よりアグピー号の利用状況について説明。

（1）アグピー号の利用状況について

（事務局より説明）

- ・営業距離ブルー 22.5km、オレンジ 24.1km バス停数 77 車両はハイエース
- ・直近（令和 5 年 4 月から 12 月まで）で、1 日当たり約 180 人が利用
- ・利用の多いバス停は、阿久比駅前、宮津団地、アピタ、ピアゴ、浅井外科、

阿久比団地、竹内整形外科など

- ・乗客数の月毎の推移、令和 2 年のダイヤ改正の概要についておさらいをした。
- ・コロナ禍における利用状況として、ブルーライン、オレンジラインそれぞれの北コース、南コースの状況を説明。コロナ直後の乗客数の減少から回復傾向にはあるが、まだまだコロナ前の水準には届かない。
- ・コロナによる乗客減なのかダイヤ改正の影響による乗客減なのか不明である。
- ・乗りこぼし人数は、ダイヤ改正後にはコロナ禍ということもあり、大幅に減少したが、乗客数が回復するに従って増えている。乗りこぼしの主なバス停は、宮津団地、宮津山田、アピタ、ピアゴである。
- ・利用者アンケートによると、ダイヤ改正以降、6、7割が概ね満足しているが、増便、延伸を望む声が多い。
- ・アンケート以外での要望では、町議会議員、行政協力員から、高根台地区へのバス停の新設があった。現在、高根台地区は、東ヶ丘、高根台集会所の2箇所バス停があるので、3箇所目の要望にあたる。また、議会の一般質問では、オンデマンドバスの導入について検討を進めているのか、導入した場合はバス停の増設や住宅密集地への乗り入れは可能か、経費の捻出はどうするのか問われた。

(会長)

只今、事務局からの報告を受けたが、どのように感じられたか。乗客数が回復傾向にある中、乗りこぼしも増えているとのことだが、乗りこぼしが増えれば、増便、延伸の要望も増えてくる。また運行会社がレスクルに変わったが、安全、安心に充分留意した運行をお願いしたい。

(委員の意見)

ブルーラインに比べてオレンジラインの乗客の伸びが少ない。オレンジラインの南コースだが、令和5年7月を見ると、乗客数に比べて乗りこぼしが多い。どう関連しているのか。また、アピタで乗りこぼしが多いが、タクシーは来ないし、次の便までは長時間待つことになる。

(事務局)

タクシーは運転手不足が深刻と認識している。タクシーの運転手が需要のある都市部に流れているという話も聞いたことがある。アピタの乗りこぼしについては、バスだけでなく買い物に特化した支援なども検討が必要かと思われる。

(事務局)

ブルーラインの乗客が多いことから見ると、オレンジラインの乗客数の伸

びが悪いことと、乗りこぼしが多いこととは直接関係ないと思われる。

(会長)

お医者さんに行く方から、行きはバスで良いが、帰りがバスに乗れず苦
勞すると聞いた。解決が難しいが、良い方向にしていきたい。

(委員の意見)

この循環バスは、阿久比町が一番アピールできるものではないかと思っ
ている。委員になってから3回、全てのコースを回ったが、このバスの売
りは、よくコースが考えられていることだと思う。また、バス会社の教育
が徹底されている。去年の会議でも出た話だが、バスの運行に年間3,0
00万円の費用が支出されている。これを有料にしていろいろと詰め込ん
でいくと、もっと多くの費用が必要になってくる。この費用でどこまでや
れるかだが、町民は非常に有難いと思っている。他の町から引っ越してき
た人にも感謝されている。半田市、東浦町などでも100円出せば、いろ
んな場所に行けるが、無料で運行しているこのバスは、他の町に誇れる
ものだと思う。

ただ、先ほど議論されたが、オレンジの南コースは乗客が少ない。また
接触事故のあったブルーラインの南部コースは、非常に地元を良く知っ
ている人が考えたのではないかというコースになっている。反対にオレンジ
の南コースは、県道のみ走っており、ハイエースでは人口の多い宮津の郷
中には入れない現状がある。よって南部は広い道を走らすのか、もしくは
東部をもう少し住宅の中に入っていくかなども考えてもいいのではない
か。

今から何をやっていけば良いかだが、3,000万円の予算の中で考え
ると、バス停の場所を均等にしていくなど、お金を出さなくてもできるこ
とがあると思われる。また高齢者は20分くらい待つと辛いので、ベンチ
などあると良い。また、最近思うことだが、生活様式がコロナになって変
わってきた。買い物もスマホで注文したり、生協の利用もある。生協の売
り上げは上がっているが、スーパーの売り上げは横ばい。ドラッグストア
は売り上げが上がっている。いずれにせよ、阿久比町に住んでいる人がバ
スに生活を助けてもらっているのではないか。

(事務局)

ご指摘のとおり、バス停同士の距離が均等になっていないことや、バス
停のない地域もある。バスに乗っている人だけでなく、バスに乗らない、
乗れない人の声も何らかの形で拾い上げていかなくってはならないと感じ
た。また、高齢者が増えているという現状があり、バスが本格運行を開始
してからもうすぐ10年が経つが、65歳以上の人口は、800人ほど増

えている。椅子の設置についても考えていかななくてはと思う。

(2) 公共交通再編の検討について

(事務局より説明)

・以前から増便、ルートの延伸についての要望が継続的にある。アグピー号は平成23年から試行運行を行い、平成26年から本格運行を開始したため、今年10月には本格運行から10年経過するが、高齢者の数は増加の一途をたどり、交通弱者が増えていく中、町民の足となるべく「公共交通の在り方」について検討する時期に差し掛かっている。公共交通がどう在るべきかだが、考えられる選択肢は様々。現状維持、またはバスの台数を増やし、ダイヤを充実させる。またはバスを現状維持しながらオンデマンドバスを新たに導入する。バスを廃止し、予約の入った時のみオンデマンドバスを運行することも考えられる。

・令和6年度に、町民アンケートの実施、現状交通の検証、課題整理を行う。また新たな交通の選択肢の一つとして、「新たなモビリティ」サービスの導入も検討する。検討の結果を踏まえて再編内容を示した公共交通再編計画(案)を作成する予定である。

(会長)

昨年度の会議では大きな変更がある場合はダイヤ改正を行い、変更ない場合はダイヤ改正を行わないこととなったが、依然としてルートの延伸、増便を望む声がある。公共交通再編を考えるにあたり、節目の時期にあたると思われるため、来年度は事務局にしっかり調査していただきたい。

(委員の意見)

アンケートでは19時以降の便もほしいという意見があった。また他市町では運賃として100円いただいていることから、19時以降の便を設け、その便は100円をいただくなども検討してはいかがだろうか。アグピー号は買い物や病院など高齢者の方の利用が主だが、サラリーマンのことを考えると、18時台に帰宅することは難しいことから、19時台、20時台のバスを増やすのも良いのではないかな。

(事務局)

次年度に行う調査では、みなさんのご意見を聞きながら、今まで無料でやってきたことについても話し合っても良いと思われる。また持続可能なやり方という問題もあり、お金をたくさんかければ良いわけではないので、今あるものをベースとして、何が阿久比町に適しているのか検討していきたい。今のやり方を継続しつつ、ご意見のあったようなバス停の位置を変更し

たり、ルートを変更するなど基本的な部分を変えずに行なっていきたい。遅い時間にバスがないことについてだが、利用者が少なかったこともあり廃止された経緯がある。

(委員の意見)

阿久比駅だと送り迎えが主流だから利用者が少なかったということか。

(事務局)

過去に乗客が少なく、費用対効果を見て廃止した。通常の路線バスでは夜間走らせることもあるが、町のバスとしてはニーズがなかった。

(委員の意見)

対象者が高齢者であることを絞らなくてはならない。かつての新興住宅地の高齢化率が40パーセントを超えている。そういった地域に手を差し伸べていただきたい。例えば白沢台、高根台、東ヶ丘、福住園高台など。反対に卯之山など昔からある地域は地力があるので大丈夫かなと思う。

(事務局)

いろいろな目線、視点で課題を解決していくのも良いと思うが、運行会社であるレスクル様にもご意見を伺いたい。昨年10月からなので、まだ短い期間ではあるが、いろいろな市町での実績があるということで、気になる点などあるか。

(レスクル)

委員のみなさんが町のことをしっかりと考えていると思った。先ほど話に出ていたが、運賃をいただくことなど法令に絡んでくることが多い。有料化するには緑ナンバーにしないといけない。緑ナンバーの路線バスにすると、事務的なことなど役場の職員の事務量が多くなるし、公共交通会議を立ち上げて大学の教授を呼ぶなど手間もある。簡単にダイヤも変えられなかったりもする。収入は増えても規制はかかる。今のようであれば、バス停を増やしたりすることもスムーズに進められるという利点がある。また、お金がかかる提案だが、アピタ、ピアゴなど利用する率が高い事業者と協議して専用のバスを走らせてもらうことにより、事業者にとっても乗客が買い物をしてお金を落としていただけるメリットがある。レスクルもイオン熱田店と連携して貸し切りバスを走らせている。乗りこぼしがあると辛いので、小さいことから解決していくことも大事だし、視野を広げて、色んな人を巻き込むことで、町と地域の方で運行できる方法があるのではないか。よく言われているように運転手不足が深刻。昨年の夏から運転手を募集しても来ない。原因はわからない。ドライバーの得手、不得手があるので、アグピー号に特化したドライバーを育てて運行していきたい。

(委員の意見)

社会福祉協議会も名古屋トヨペットと提携して買い物支援をやっているが、定期的なものではないため、なかなか難しい。オンデマンドバスは話は進んでいるのか。

(事務局)

オンデマンドは今研究を進めている段階である。基本的には予約制で走らせるバスを想定している。一般的に使われているのは、運行の前日などに予約して、このバス停からこのバス停までといった形である。もっと細かいやり方もあるが、オンデマンドの利点としては、予定の時間に来ることである。また、車輛をどうするかだが、小さな車輛であれば細かな道も走っていけるという利点もある。予約はネットで行うのがメインである。電話でも予約できるが、費用面もかかる。運転手を拘束することや、車輛の購入、受付にかかる費用など負担はある。お店にバス停を作ってお店からお金ももらうというやり方もある。デマンドバスは過疎地でやっていることが多く、循環バスを走らせても乗ってこない地域での運行が多いが、都市部でも増えている。次年度の計画を作るにあたり、阿久比町にとってどのような交通が適しているかを検討したい。

(委員の意見)

去年の新聞で見たが、常滑市がオンデマンドバスをはじめたという情報。高齢者だと必ず足が必要になってくるので、公共交通の在り方をみなさんで話し合っていきたい。

(委員の意見)

公共交通の再編ということで、令和6年からアンケートを実施するとあるが、結果を非常に期待している。様々な利用者がある中で、アグピー号に乗る目的や年代がわからないが、高齢者の目的は買い物、病院と思われる。

現在の町の公共交通を考えると南北に名鉄が走り、タクシーがある。高齢者にはタクシーチケットを配っている。そしてアグピー号も走っている。

かつての新興住宅地に住んでいるが、2025問題がすぐ来る。地域の共助で考えると、浅井外科、ピアゴなど行くのにボランティアチームで支えるなど考えている。公共交通とは違った立ち位置かもしれないが、このように高齢化している地域で考えていかなければならない。それを補うところでのアグピー号の役割についても検討して欲しい。

(事務局)

今ライドシェアが緩和され、一部では始まっている。昔で言えば白タク。海外ではウーバーがやっている。タクシー業界での兼ね合いもあるが、地域で業界の足りない所を補っていくことは大切と思う全体としての問題と思われる。

(事務局)

本日は健康介護課の係長も出席しているので、タクシー券の利用状況を説明していただきたい。

(健康介護課)

タクシー券は利用が非常に減っている。昨年度は令和5年の今日現在の登録者数、すなわちチケットを取りに来た方は、2,146人、昨年度が2,246人なのでほぼ横ばいである。ただし、運転手不足からなのか回数が減っていることが特徴的で、1月までの利用で10,546回、昨年度の実績が14,614回、1月までで計算してみると、12,677回になり、今年度減っていることがわかる。令和元年度は回数が18,542回であることから、タクシー券の利用についてもバスと同様にコロナで落ち込み、そのまま横ばいといったところである。

(会長)

すぐに解決できる問題ではないが、少しでも良い方向に進んでほしい。

(3) 意見交換について

(委員の意見)

私の住んでいる地域で、あまりバスの話題が出てこない理由としては、利用する人が少ないからかもしれない。道が狭く世帯数も少ない。交通は車の利用がほとんど。私も先日はじめてブルーラインに乗った。アピタでたくさんの方が乗ってきたが、荷物が多い方がいたので苦勞されている印象があった。乗客は、途中では降りずに阿久比駅で降りたため、利用する人は、郷中の人ではないという印象だった。バスに乗っていると、自分が運転しているのと違う景色が見えた。また乗ってみたい。年間3,000万円が運行にかかる中で、受益者負担という話もあったが、この予算で継続していくためには、あれもこれも望んではいけないのかなと思った。無料を死守していくことが良いと思った。他市町はお金をとっているが、無料で皆が喜んでいることは良いことだと思った。

(委員の意見)

アグピー号が走る時に、自分の地区の施設に来てもらうことをお願いしたが、車がすれ違えないという理由で断られた。田舎なので、困ったら近所の人にらせてもらうなどできると思うが、阿久比駅まで歩いて行ける地域ではある。とは言え、阿久比駅を利用する人は多いので、もう少しルートなりバス停を増やすなり、バス会社にも検討してもらいたい。

(委員の意見)

バス停を作るのはどこかに許可がいるものなのか。

(事務局)

道路占用の許可がいる。県道なら県、町道なら町に申請する必要がある。バス停を作るにあたり、十分な歩道の幅があるのかなどの要件があるのではないかとされる。警察との協議などもあるかもしれないが、そこで調整が付けば、バス停の新設や移動についても進めていけるのではないか。

(委員の意見)

バスの路線上であれば、手を挙げればバスが止まってくれるということとはできないか。

(事務局)

バス停でないとバスは止まらない。バスに乗らずに普通に歩いている人との区別もつかないため。広報で毎年、バスに乗るときの注意点として、バス停でお待ちしていただかないと気付かずにバスが通り過ぎてしまうことがある旨を伝えている。

(委員の意見)

やはりバス停を作るのは大変なのか。

(事務局)

協議次第ではある。

(会長)

有意義な意見をたくさんいただけた。本日はありがとうございました。