

## 令和6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11月27日(水) 13:30より  
場 所 庁舎会議室101  
出席者 (委員)6名出席  
(町側)町長 総務部長 防災交通課長  
(担当)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

### 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13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。アグピー号は時代の変化、ニーズにあわせて行う重要な事業である。

本日の会議は、以前から多数の方から増便、延伸に対して要望があることから、交通に対するニーズを探るため、アンケート調査を実施したので、結果について報告させていただくとともに、今後、町の公共交通をどう考えていくのか、公共交通の再編も視野に入れて協議していただきたい。

### 2. 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。

### 3. 会長・副会長選出(令和6~7年度)

自薦、他薦等ないため事務局から提案を行い、同意を得た。(留任)

### 4. 議題

▶副会長が議事進行し、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) アグピー号の概要と利用状況について

(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6年4月から10月まで)で、1日当たり約170人が利用。
- ・利用の多いバス停は、阿久比駅前、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4年4月から令和6年10月まで)はほぼ横ばい。

- ・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加している。乗りこぼしの主なバス停は、阿久比駅前、宮津山田入口、ピアゴ、新田前である。

(副会長)

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。

(事務局)

新田前は草木の西端のバス停である。ここで阿久比町の中心に折り返す。最近このバス停での乗りこぼしが増加している。

(委員の意見)

本来であれば草木公民館で乗るはずの乗客が新田前より手前のバス停で乗車していると聞いたことがある。新田前の手前で多く乗車されるため乗りこぼしが発生していると考えられる。

(委員の意見)

コロナ直後から乗客数が減少しているが、この内訳は高齢者が多くを占めているのか。

(事務局)

乗客の年齢を集計していないため、高齢の利用者が減少したのかは判断できない。

アンケートの結果をみると乗客の多くが高齢者である。

## (2) 交通に関するアンケート等の調査結果について

(事務局より説明)

- ・バス（アグピー号）利用者に「バス利用者アンケート調査」、町民向けに「公共交通に関するアンケート調査」、行政協力員に「交通に関するアンケート調査」を実施した。
- ・バス利用者アンケート調査はバス（アグピー号）を利用される方を対象にした。バスの利用状況、満足度等バス利用についての設問項目を設けた。

- ・公共交通に関するアンケート調査は本町に住民登録がある 15 歳以上の男女で無作為に抽出した 1,000 人を対象にした。主に外出状況の確認、バス・タクシーの利用、デマンドタクシー（バス）についての設問項目を設けた。
- ・行政区への交通に関するアンケート調査は行政協力員に、住民の意見を参考にして回答を依頼した。外出時の困りごと、バスの利用等について設問項目を設けた。
- ・バス利用者アンケート調査はアンケート用紙をバス車内に留め置きし、回収箱を設置した。WEB による回答も可能とし、ホームページ掲載及びアグナビの配信を行い、調査期間中にバスに乗らない方にも回答を促した。
- ・公共交通に関するアンケート調査では無作為に抽出した 1,000 人に郵送し集計した。QR コードから回答を行うが、同封の返信用封筒で回答を送付することも可能とした。ホームページ掲載およびアグナビの配信を行い、自主的に回答を行う方の意見も調査の参考資料とした。
- ・それぞれの発送日と回答期限はバス利用者アンケート調査が 8 月 27 日に車内留め置き。9 月 17 日に撤去。公共交通に関するアンケート調査が 8 月 27 日発送。9 月 15 日を回答期限とした。行政区への交通に関するアンケート調査が 9 月 13 日に行われた行政協力員会時に配布。10 月 11 日締切とした。

#### 【バス利用者アンケートの結果について】

- ・回答者は 80 人（用紙による回答 36 人・WEB による回答 44 人）性別は、男性、女性とも約半数。年齢は 34 歳以下の回答が少なく、高齢者の割合が高い。居住地域は、草木、阿久比、陽なたの丘の順に多い。自動車免許の保有状況は、7 割が保有。自動車は、「自身が保有」が 5 割、「家族が保有」が 4 割と、9 割が自動車を家庭に保有している。歩行可能距離は、「500m 程度以下なら歩ける」と回答した方が約 5 割を占める。
- ・アグピー号の主な利用目的は、買い物が 3 割、娯楽・レジャーが 3 割弱と多い。外出先は買い物施設が多く、日常的な利用が多い。出発地は、団地等が立地している箇所が多く、目的地は駅、アピタやピアゴ等の商業施設が多い。自宅を出発する時間帯は午前 8 時～午前 10 時台が 6 割、帰宅する時間帯は午後 0 時台が 2 割、午後 5 時～午後 6 時台が 3 割弱を占める。
- ・アグピー号の満足度は、「満足」が 5 割弱となっている反面、「不満」が 3 割存在。満足度と重要度の関係を見ると、運行ルートや運行頻度、時間帯等の項目で、重要度が高いにも関わらず、満足度が特に低い傾向がある。サービス改善後の利用意向は、「今よりも乗車」が 8 割以上。その利用頻度は週 2 日以上が 6 割を占める。バス運行維持の為の運賃上昇は「200 円ま

で」が7割。「満員による利用不可」は3割が経験し、その対策として便数増を求める回答が7割を占める。

- ・デマンドタクシー（バス）の認知度は半数。運行時の利用意向は、「利用する」が7割以上存在する。

#### 【公共交通に関するアンケートの結果について】

- ・467人が回答（回答率46.7%）郵送による回答が350人・WEBによる回答が117人。無作為抽出以外で町ホームページよりWEB回答した者が21人、窓口、中央公民館に置いた用紙で回答した者が2人。合計で500人が回答。
- ・回答者の性別は、男性が約4割と女性がやや多い。年齢は34歳以下の回答が少なく、高齢者の割合が大きい。居住地域は、草木、卯之山、植の順に多い。自動車運転免許の保有状況は、9割弱が保有している。自動車は、「自身が保有」が7割弱、「家族が保有」が3割と、9割以上が自動車を家庭に保有している。歩行可能距離は、「500m程度以下なら歩ける」が約4割を占める。数%歩行困難な方もみられる。
- ・平日の外出目的は、通勤が約半数、買い物が3割と全体の8割で、出発時間帯は午前6時～午前8時台が半数以上、帰宅時間帯は午後4時～午後7時台が半数弱を占める。交通手段は自家用車が7割。
- ・休日の外出目的は、買い物が7割弱で、出発時間帯は午前8時～午前11時台が7割、帰宅時間帯は午前11時～午後5時台が8割弱とばらける傾向。交通手段は自家用車が9割弱。
- ・外出時の移動手段で3割弱が困るケースがあり、娯楽・レジャー（4割）、通院（2割）目的時で、その日は、平日・休日とも様々である。
- ・行く時・帰る時に鉄道やバスの時間が合わないとの意見が多く、対処方法として、家族の車、徒歩・自転車移動している。
- ・アグピー号はほとんどの方が認知しているものの、利用したことがない方は、6割存在している。利用が多いバス停は、鉄道駅や団地に隣接するバス停が多く、主な利用目的は、娯楽・レジャー、買い物がそれぞれ3割以上。不満理由は、「運行本数が少ない」が8割弱で突出して多い。利用しない理由は「自動車移動」が多いものの、「運行本数の少なさ」も一因。
- ・サービス改善後の利用意向は、今よりも乗車が4割。改善内容は、「運行便数増」（7割）、「終発時刻を遅くする」（3割弱）が多い。サービス改善後の利用頻度は、週2日以上が5割強を占め、バス運行維持の為の運賃上昇は、200円までが7割。
- ・タクシーの利用頻度は、「ほとんど利用しない」が8割。利用方法は、「電話で呼ぶ」が最も多く6割強。タクシー料金の補助申請は、「申請してい

- る」方が4割。主な利用目的は、病院が2割弱。
- ・デマンドタクシー（バス）の認知度は2割。運行時の利用意向は、「利用する」が6割存在。乗り換え条件は、「運行本数増」が7割、「終発時刻を遅くする」が3割弱。

#### 【行政協力員への交通に関するアンケートの結果について】

- ・23地区全てから回答を頂いた。
- ・外出にあたって、主に困っていることは、「自宅から駅やバス停が遠い」、「車の運転ができない」、「身近に送迎してくれる人がいない」であった。アグピー号への主な不満は、「運行本数が少ない」、「自宅からバス停までが遠い」であった。おでかけに困っている人を助け合う取り組みを行っている地区は1地区（宮津山田）のみであったが、社会福祉協議会に確認したところ、宮津山田を含め3地区あるとのこと。（他2地区は、阿久比団地、草木）。宮津山田、草木は移動販売車を地区に呼んでいるとのこと。阿久比団地はコミュニティバスにボランティアが同乗し、買い物支援などを行う。

#### 【各アンケートの自由記述欄について】

- ・バス利用者アンケートの自由記述欄には「バスのダイヤを特急停車時と合わせてほしい」、「予約制の乗合タクシーを導入してほしい」、「アグピー号を予約制にすることや有料化し、年齢によって無料券を発行してほしい」、「運行本数を増やしてほしい」、「満車だと乗れないため、大事な用事ときは使わない。いつでも乗れるようにならないと使いづらい」、「アプリやインターネットで、車内の混雑状況やバスの現在地を知りたい」「デンソーのバスを利用できないか」などのご意見を頂いた。
- ・交通に関するアンケートの自由記述欄には「バスの乗車人数を増やすため、もう少し大きな車両にしてほしい」という意見があったが、バスのルート上に狭い道があるため難しい。次に「雨除け、日除けの設置などバス停の整備を行ってほしい。縁石に座っている人もいて危ない」、「タクシーがつかまらない。阿久比駅にいない」、「電車の本数が減ったので、15分に1本は電車が停まると良い」、「バスは小さい子連れでも利用しやすい座席があれば、利用するかもしれない」、「バスは、どうしても年配の方の施設の送迎者と思われ、また車内の様子が見えにくいので、利用しづらい。普通のバスなら利用しやすいのではないか」、「バスは、昼に走らない時間帯があるため、帰りの足が不便」、バスの運行状況（どこを走っているか）をスマホでわかるようにしてほしい」、「名鉄常滑線、JR、半田市のバスなどと乗り換えができると便利」、「ごみステーション程度の間隔でバス停を設置す

べき。バス停の間隔は 500m程度にならないか」、「バスは、名鉄の時刻表に合うような運行であれば、利用しやすい」、「反対周りのバスがあってもいいのではないか」、「バスは有料でもいいので、本数を増やしてほしい」、「デマンドタクシーを利用したいと思った」などのご意見を頂いた。

- 行政区の交通に関するアンケートの自由記述欄には「あらかじめ、行き場所、出かける時間や用事が住んで帰る時間等を事前に予約し、似たような人に同乗してもらうしくみがあれば、体の不自由な人も利用しやすい」、「実際には難しいと思うが、系統を多くして経路を短くする。その際に乗り継ぎがうまくできるように基幹の場所での接続ができるように運行する」、「アグピー号の定員が少ないため乗れなかった人が次に来るまで待ち時間が長すぎ。他の市町村のように定員の多い小型バスにすとか。定員を増やすとか」、「白沢台の中までアグピー号が来て本数が増えるとありがたい。シルバー人材センターなどから軽自動車でも良いので低料金で乗せてもらえるとありがたい。白沢台の高齢者は西尾知多線に面したファミリーマートが唯一の買い物場所である」、「阿久比駅にタクシーの台数が少ないと思う」「アグピー号の本数を増やすと良いと思う」、「現在一部の方は友達で相乗り（タクシー）を利用している」、「アグピー号はもう少しバス停の数を増やしてアクセスしやすくする。（板山の場合、旭台の交差点あたりにもう1つ）」などのご意見を頂いた。

#### 【関係者ヒアリングの内容と結果について】

- 10月25日に交通事業者（知多乗合、名鉄知多タクシー、安全タクシー）、町社会福祉協議会、役場関係部署（建設環境課まちづくり推進係、健康介護課介護保険係）を交えた阿久比町の公共交通に関する意見交換会を実施した。
- 交通事業者から「タクシーが来ないという地域住民の声があることは申し訳ない」、「乗りこぼしがあることは公共交通としての役割を果たしているのか疑問である。ほぼ交通空白地帯のない状況で、どれくらいのサービスレベルにするかが課題」などのご意見を頂いた。
- 町社会福祉協議会から「必要な時間帯の本数を多くして、利用の少ない時間帯を減らす」などの提案があった。
- 町職員から「運行本数を増やせば、住民の満足度が上がると思われる。デマンドは費用をかけず、実証実験という形から始め、利用者が少ない場合はやめるという選択も必要ではないか」などの意見があった。
- デマンド交通について交通事業者から「実証実験を行うなら、いかに認知してもらおうかが重要である」、「デマンドは相乗りになった時に迂回が発生

するのでデメリット（予約時間に遅れる）が大きい。ただし、阿久比町は面積も大きくないため、デマンドを入れると便利になると思われる」などのご意見を頂いた。

- ・知多半島全体の公共交通の方向性について「数人しか乗らないバスは赤字で路線の維持ができない。いろいろな交通モードのメリット、デメリットを活かしたモードミックスが重要である」と情報提供頂いた。

(事務局より補足説明)

デマンドタクシー（バス）とは電話、インターネットなどで予約をして目的地から目的地に移動するといった交通手段である。一般的な定時定路線型とは異なり、比較的容易にバス停を設けることができる。また、時間帯を自分で選べる点もメリットである。阿久比町は面積も大きくなく、形も正方形に近いので、相乗り型デマンドが適していると考えられる。従来の定時定路線型の公共交通だけでは、すべての要望に応えられないと考えられるため、今回のアンケートではデマンドタクシー（バス）の利用意向に関する設問を設けた。

(副会長)

アンケートでは地域公共交通に対する様々な要望が寄せられている。

(委員の意見)

アグピー号は無料で、誰でも乗車できる。乗りこぼしが多い宮津山田乗客がわざわざ歩いて陽なたの丘のバス停から乗車することもあった。今の課題は便数が足りていないことだと思う。今は約1時間45分で路線を走っているが、1時間になったら更に利用しやすくなると思う。

(副会長)

今ある課題が改善されれば、乗車する人が増えることはアンケートから分かる。何を改善するか考えていかななくてはならない。

(事務局)

1時間に1本の運行形態にするためにはもう1路線追加する必要がある。

オレンジラインとブルーラインの一部を新たな路線として再編し、3路線の運行形態にすれば3路線とも1時間程度で路線を一周するように運行できる。

しかし、経費が掛かってしまう点が課題である。

(副会長)

バスと電車の時間が合わないという回答があるが、どういうことか。

(事務局)

新しく駅ができた関係で名鉄のダイヤが変更されたことでバスと電車との間にずれが生じてしまったと考えられる。今後の再編のなかでダイヤの見直しも行う。

(副会長)

アグピー号に乗らないという回答が6割に上るのは残念。

(事務局)

アンケートのなかでバスに乗らない理由を問う設問では「バスに乗る習慣がない」と回答した方が多かった。自動車の保有率も高いためこのような結果になったと考えられる。

### (3) 公共交通再編の検討

(事務局より説明)

- ・複数の再編案を検討し、町民ニーズや移動実態等を踏まえた効果的な再編案となっているかなどを分析したうえで、評価を行うものとする。
- ・新たな交通の選択肢の一つとして、新しいモビリティサービスの導入も検討する。他自治体や国の動向などを参考に、新しいモビリティサービスの現状について把握するとともに、阿久比町の地域特性や公共交通の特性を鑑みながら、検討する。
- ・新たな交通への再編を検討する際は、再編後の効率性・利便性についてシミュレーションの実施などにより事前検証するものとする。調査業務の結果について循環バス運行連絡会議、幹部会等で協議し、方向性を決定する予定である。
- ・アンケートではバスの増便、停留所の増設を望む声が多いため、ダイヤ改正を行いながら循環バスの運行を維持する。また、バス停まで歩くのが困難な方のニーズに対して新たなモビリティサービスとしてデマンドバスまたはタクシーを導入する方向で検討している。
- ・今後の公共交通再編調査業務内容と今後のスケジュールは12月9日の議員懇談会で、公共交通再編調査の進捗状況を報告し、1月末までに再編、新たな交通への転換に関する検討を行う。2月末までに再編内容を取りまとめ、3月下旬までに報告書を取りまとめる。
- ・3月上旬に第2回の「循環バス運行連絡会議」を開催し、これまでの調査結果を報告。会議の協議内容を反映させた報告書が成果品として納入される。

(配布資料の説明)

- ・半田市の板山地区と有脇地区で行われているおでかけタクシーという制度があり、利用登録証を取得のうえ、事前予約することで自宅から市によって決められた目的地へ片道 300 円で移動することが可能となるタクシーサービスである。車両は地元のタクシー業者のものをを用いて、利用料 300 円を除く残りの運賃分は、後日半田市がタクシー会社へ補填する。
- ・チョイソコも事前に予約が必要である。タクシーと異なり、乗合のデマンド交通である。地域の事業所等を停留所にすることもできるため、バスに比べるとバス停の設置が容易というメリットがある。その反面、導入コストが高いデメリットがある。

(副会長)

板山のデマンドタクシーの事例は新聞で知った。上池は知らなかった。

(事務局)

公共交通を考える上でいくつか指標がある。第一に交通空白地の有無である。バス停から 300m～500m、駅から 800m～1,000mの範囲が交通空白地を検証する上で一つの目安となるが、阿久比町は交通空白地がほとんどない。しかし時間帯によっては交通空白が生まれる。第二に公共交通機関が民間の交通機関と同じ路線を走っていないか確かめる必要もあるが、こちら問題ない。

今回の再編では新しいモビリティサービスを導入することで、住民の様々なニーズに応えていくことを目指す。

町内の事業者にデマンドバスのバス停になってもらい、スポンサーになってもらうことで財源確保を目指す。

バスの満足度が 5 割となっているのは他自治体と比較すると高い。アグピー号には一定の需要と満足度があると考えられる。そういった面もふまえて再編案を検討する。

(副会長)

アグピー号の満足度が 5 割というのは大きい。阿久比町が行っているタクシー補助について概要をお聞きしたい。タクシー券の配布数と利用実態をお願いします。

(健康介護課)

令和 5 年度では 2,154 人に配布した。利用回数は 12,357 枚利用された。1 人あたりの平均は 5.74 枚。令和元年では 2,506 人に配布した。高齢者数は増加しているはずだが、タクシー券の配布枚数は減少している。循環バスと同様にコロナ渦以前にまでなかなか数字が回復しない状況である。町

内にタクシーが来ないことが原因だと考えていたが、バスも利用者が増えていないことを鑑みるとコロナ渦をとおして住民の移動手段に変化があったのではないかと考えられる。

(委員の意見)

令和元年度の利用枚数はどうか。

(健康介護課)

利用枚数は令和元年が7.4枚、コロナ渦で少しずつ減少し、令和2年度が6.01枚、令和3年度が7.03枚、令和4年度が6.51枚、令和5年度が5.74枚。

(委員の意見)

阿久比駅にタクシーが乗り入れていないことが原因ではないか。

(健康介護課)

今年度も前年度と同じ推移で配布している。

(副会長)

デマンドタクシーが導入された場合、タクシー券との関係はどうなるのか。

(事務局)

半田市のようなお出かけタクシーが導入された場合、デマンドタクシーがタクシー券の大部分の役割を果たすことができる。しかし、お出かけタクシーは町内だけの移動に対応し、タクシー助成は町内以外でも使うことができるという違いもあるため、デマンドタクシーを導入する際には併せてタクシー券についても検討する必要がある。

(副会長)

チョイソコは県内だとどこか導入しているのか。

(事務局)

知多半島であれば東海市、県内であれば刈谷市、豊明市などが導入している。南知多町がレスクルを運行主体として実証実験を行った。

(レスクル)

実証実験のみで導入には至らなかった。

(委員)

あまり利用されなかったのか。

(レスクル)

右肩上がりで利用者は増加したが、目標人数には届かなかった。

(委員の意見)

チョイソコで用いる車両はハイエースでなくてはいけないのか。

(事務局)

車両は何でも用いることができる。自治体の規模やニーズによって用いる車両を選択できる。チョイソコは予約および配車のシステムがメインである。

(副会長)

費用はどうか。

(事務局)

かなり高い。利用者の 8 割が電話予約をすると聞いている。そうなればオペレーター代が掛かってしまう。車両と運転手も一定時間拘束する関係でそこにも費用が掛かる。

(レスクル)

乗客の有無に関わらず、朝から晩まで車両と運転手は待機しておかなければならない。

(副会長)

アグピー号の路線を一つ増やす場合とチョイソコを導入する場合ではどちらが費用が掛かるのか。

(事務局)

チョイソコの費用の方が高いと思われる。高浜市は循環バスを廃止して、デマンドバスに置き換えている。このような形態をとるなら費用が相殺される部分もあるが、利用者に予約の手間が生まれてしまうため置き換えるのは難しい。

(委員の意見)

毎週来てもらうような予約の仕方はあるのか。

(レスクル)

そのようなシステムは導入していないと思う。

(事務局)

行くときと帰るときの 2 回予約が必要。

デマンドタクシーの場合は 1 乗車 300 円なので往復 600 円。

(委員の意見)

そもそもタクシーが来てくれない。

(事務局)

事業者からは「どうしても混む時間帯が生まれてしまうと難しい」と聞いている。予約されていれば問題ないが、急な利用には対応しづらい。近々タクシーアプリ GO が導入されると聞いている。

(副会長)

様々なご意見ありがとうございます。他にご意見がある方はいらっしゃいますか。

(委員の意見)

町内の事業者の店先にバス停を設置し、スポンサー料を頂くのはどうか。

アグピー号の車外・車内に広告を設置するのはどうか。

(事務局)

バスの広告については現在検討している。

(委員の意見)

高齢になると立ちっぱなしは大変だと思う。バス停によってはスペースの問題等もあると思うが、バス停にベンチを設置するのはどうか。

(事務局)

森林環境譲与税を用いてベンチを購入し、道路占用許可をとれば設置が可能。児童館北のバス停にはベンチが設置してある。そこは道路占用許可を取り設置しているが、その他のバス停は設置できていない。

#### (4) その他

(事務局より説明)

- ・スポーツ村の拠点が交流センターに移設される関係でアグピー号のバス停の移動が必要になる。そこでバス停を交流センターの正面に移設することを考えている。交流センターの正面は雨除けもあり、環境は整っている。バス停の移動の意見があれば、頂きたい。

(副会長)

移動について問題はないと思う。

(事務局)

移動時期については現在検討中である。

(副会長)

有意義な意見をたくさんいただきました。本日はありがとうございました。