

## 令和6年度 第2回阿久比町循環バス運行連絡会議議事録

日 時 令和7年3月7日（金）13:30より  
場 所 中央公民館205号室  
出席者 （委員）7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

前回の会議では、交通に対するニーズを探るために、バス利用者と無作為に抽出した阿久比町民1,000人、また行政協力員に対して行ったアンケート調査の結果について報告させていただきました。以前より多数の方から増便、延伸に対して要望がありましたが、今回のアンケート結果でも、「サービスが改善した場合、もっと利用する」と答えた方が多かったことなどを踏まえて、バスの増便やデマンドの導入について検討してまいりました。

本日の会議では、様々な公共交通の在り方を示した公共交通再編計画（案）について協議していただき、皆様の率直なご意見をいただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

### 2. 会長あいさつ

本日は各方面でご活躍されている委員の皆さんにご出席いただいております。かねてよりの懸案事項も含め、5件についてご意見・ご提案をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

### 3. 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)

- ・令和6年度は、1月末までで51,677人が利用し、1日の平均利用者は約172人となっており、前回会議より1日当たり約2人増加している。
- ・令和元年と比較すると、21.8%減少しているが、前回会議時が22.8%であったため0.1%乗客が増加している。
- ・利用者が多いバス停も前回会議と変わらず、ブルーライン北部は阿久比駅で乗車、降車、ブルーライン南部は阿久比駅、アピタが多く、アピタで降車する利用者が多い。オレンジライン北部は阿久比駅、ピアゴ、浅井外科が多く、

草木地区からピアゴ、浅井外科阿久比駅に向かう利用者が多い。オレンジライン南部は阿久比駅、竹内整形外科、阿久比団地から阿久比駅に向かう利用者が多い。

- ・月ごとの乗客数は昨年との変化はみられなかったが、1月の利用者が多い。
- ・乗りこぼしの発生状況は前回会議後、令和6年10月から令和7年1月までの4ヶ月間で阿久比駅前が3回(6人)、宮津団地が4回(5人)、草木公民館が2回(3人)となっている。
- ・車内アンケートでは「最終バスが少し早いので遅い時間のバスが欲しい」、「1時間に1本バスを走らせてほしい」、「100円でも良いので増便してほしい」、「反対周りで走ってほしい」などの意見が確認できた。

(会長)

只今、事務局から報告を受けたが、どのように感じられたか。前回の会議の報告から大きく変更はないが、依然として一定数の乗りこぼしがあることがわかる。この問題については、次の議題で事務局から説明していただく「公共交通再編計画(案)」で対策が練られているかと思われる。

(事務局)

前回会議で乗りこぼしが多いと報告した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。

草木の乗客が乗りやすさを求めて様々なバス停に移動していることが新田前で乗りこぼしの原因の一つだと考えられる。

(委員の意見)

宮津山田近辺でも乗客が乗りこぼしを恐れて、より手前のバス停に移動しているのを聞いたことがある。草木もこれと同様の現象が起きていると考えられる。

## (2) 公共交通再編計画(案)について

(事務局より説明)

### 【再編計画(案)作成過程について】

#### 1. 運行・利用実態整理

○アグピー号の利用状況の変化を分析

#### 2. ニーズ把握調査

○以下の3つの視点からニーズを把握

- ・アグピー号利用者の実態とニーズ把握
- ・阿久比町民の移動実態とニーズ把握
- ・交通事業者等からみた実態とニーズ把握

### 3. 現状交通の検証・課題整理

○利用状況やニーズ等を踏まえ、運行内容に関する問題点を整理し再編の課題設定

### 4. 再編、新たな交通への転換に関する検討

○以下の5つの視点から再編方針の設定

- ・他公共交通との区間重複の検証  
→重複区間はなかったため、重複によるルートの変更は必要性が低い。
- ・目的地へのアクセス性の検証  
→買い物施設に関しては、アクセス性が確保されていたため、バス停の追加・移動は必要性が低い。
- ・公共交通不便地域の検証  
→すでに、人口が多い地域は概ねバス停圏内に位置しているが、一部空白地域があるため、ルートの延伸を検討する。
- ・利用者の偏りの検証  
→利用の少ないバス停は廃止を検討する。(ただし、利用者が少ないバス停を廃止してもルートに変化なし)
- ・バス利用者および町民ニーズの検証  
→ルートの見直しや運行頻度の増加、運行の時間帯、本数などの運行サービスの向上を検討する。

### 5. 再編計画（案）の作成

#### 【デマンド交通について】

- ・デマンド交通を導入した場合、運行サービス向上のほかに、地域内の移動手段の確保・利便性の向上につながると考えられる。デマンド交通には、乗合型とタクシー予約型の大きく2種類あり、乗合型は東海市などが導入しているチョイソコが代表的である。乗合型の事業者と協議した結果、アグピー号の需要が高いこと、バスと比較してコストがかかるなどの理由により阿久比町にはタクシー予約型が適していると判断した。
- ・タクシー予約型は自宅から町内の指定された場所（病院、駅、買い物施設）へ300円程度で輸送する形態を想定している。対象者や目的地、指定場所を限定するか検討する必要がある。

### 【再編計画（案）について】

- ・様々な再編計画（案）を検討し、4案にまで厳選した。
- ・4案について以下のとおり説明

#### 案①「新規ラインを導入」

- ・アグピー号に1ラインを追加し、3ラインとすることで、増便を図り、デマンド交通は導入しない。メリットとしては、1便あたりの時間が短縮し、増便できる、増便できることで乗りこぼし問題への対策効果が期待できる、アンケートで最も多い増便の要望に応えることができる。

#### 案②「午前のみ新規ラインを導入」

- ・案①の新規ライン増加を午前のみにしたパターン。メリットは案①と同様だが、午前のみメリットになる。これは利用者の多い午前の移動需要を満たすことを目的としている。
- ・案①、案②はデマンドを導入しないとしているので、延伸を検討している。

#### 案③「午前のみ新規ライン導入+デマンド導入」

- ・午前のみ新規ラインの導入を行い、デマンドタクシーを導入する。メリットとしては、案②であげたものの他に、デマンドタクシーを入れたことにより、バス延伸の要望の解消が期待されること、自宅から目的地まで運行することで、バス停まで歩けない人など交通弱者対策、生活支援対策等として、公共交通の拡充が図られることが考えられる。

#### 案④「アグピー号は現状維持+デマンド導入」

- ・アグピー号は現状維持、デマンドタクシーを導入する。デマンド導入のメリットはあるが、アンケート結果で最多の要望のバス増便はないため、住民の要望に沿う形ではない。案①から案③と対比させる意味もあり、採用した。

### 【想定運行時間について】

- ・新規ラインは既存ルートであるブルーの南方面とオレンジの南方面に向かう路線を統合したものを想定している。路線追加することで、従来のオレンジライン、ブルーラインの路線延長が短くなり、運行便数の増加を図る。
- ・新規ライン導入後、ブルーラインは、一回りが50分弱、次発まで1時間5分程度になるので、現在の7便が10便に増加し、オレンジラインは、一回りが50分前後、次発まで1時間5分程度になるので、現在の6便が10便に増加すると考えられる。
- ・新規ラインについては、はじめにオレンジラインの南方面を先行するルートと、はじめにブルーラインの南方面を先行するルートの両方をシミュレーションした。一回りが50分強、次発まで1時間10分程度になるので、現在の6便が8便に増加すると考えられる。

### 【路線延伸の検証結果について】

- ・以前より要望のあった、白沢台、板山、草木の延伸を検討した。白沢台は、白沢台中央公園まで延伸を検証した。バス1本あたり、5分半程度延長になり、現在では1日3本回るので、16分半程度、1日で増加する。
  - ・板山では、県道を東に向かい、万笑庵で折り返すルートを検証した。バス1本あたり、4分程度延長になり、現在では1日5本回るので、20分程度、1日で増加する。
  - ・草木では、2つのルートを検証した。
- ①福池公園から本来は中島公園に向かうが、ファミリーマートで停車し、デンソーで折り返し、通常ルートに戻るルートを検証した。バス1本あたり、4分半程度延長になり、現在では1日6本回るので、27分程度、1日で増加する。
- ②福池公園から本来は中島公園に向かうところをファミリーマートで停車し、農道を北に走行、新田前のバス停、中島公園、草木公民館に向かうルートを検証した。バス1本あたり、4分程度延長になり、現在では1日6本回るので、24分程度、1日で増加する。
- ・以上の検証からわかるように、路線延長をすると、1本あたりの所要時間が増え、1日に換算すると、かなり時間が増加する。アンケートで一番多い増便を最優先とすると、延長については慎重にならざるを得ない。

### 【その他】

- ・全国各地の「交通空白」の解消に向け、早急に対応していくため国土交通省「交通空白」解消本部が令和6年7月に設置された。当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取り組みを進めることになっている。阿久比町においても交通空白解消に向けて取組むことを考えると、デマンドの導入が該当すると考えられる。
- ・アンケートの結果を参照し試算したところ運賃を200円にすると町の収入が最大になると考えられる。有償化すると様々な許可申請、会議体の発足などが必要になる。

(会長)

公共交通再編計画（案）として、複数の案を提示していただきましたが、アンケート結果で出た要望を反映させていること、費用面を考慮しつつ、適切なサービスレベルの向上が考えられていると感じた。これらの案以外にも様々な案を検討したようだが、費用が著しく増加してしまう案や、アンケート結果で出た要望が反映されていないと思われる案については、今回挙げられた複数案の中には入らなかったことが理解できた。現在、事務局から説明

があったが、この議題について、委員の皆さんの様々なご意見、ご感想、ご質問をいただきたいと思います。よろしくをお願いします。

(委員の意見)

バスの増便については問題ないと思うが、アグピー号が便利になると利用者が集中し、更なる乗りこぼしの増加につながると考えられるが、対応できるのか。

(事務局)

アンケートの結果によると便利になれば今より利用すると回答した人が4割確認できた。アンケートの結果どおりになれば現行の車両での対応は難しい。しかし、車両を大型にすると道幅の都合上走行できない地域が生まれてしまう。新規ラインを導入した場合、バス一回りが1時間45分から1時間5分になり待ち時間が短くなる。バスの増便によって乗りこぼしに対応することを想定している。

(委員の意見)

予約型デマンドは行きと帰り両方を同時に予約はできるのか。

(事務局)

予約は最低30分前にしなくてはならないため、利用者の外出先にもよるが、可能。用事が終わるまで車両を待機させることは難しいため、帰宅時は別の交通手段を利用するといった使い方も考えられる。スケールメリットが大きく事業者が参入しやすい点で半田市のおでかけタクシーを参考にしている。利用可能時間はタクシーの利用率が低い午後4時までとする。応札する事業者がいるかが問題である。

(委員の意見)

阿久比町にはタクシー券事業（高齢者タクシー料金助成）があるが、併用できるようにするのか。

(事務局)

未定である。実際に予約型デマンド導入を検討する場合、タクシー券事業（高齢者タクシー料金助成）も併せて検討する必要がある。

(健康介護課)

予約型デマンドの要件によってはタクシー券の要件をより必要な人へ絞るといった対応も考えられる。阿久比町の高齢者数は10年横ばいだが、徐々に後期高齢者は増加し、交通弱者も増加すると考えられる。

(委員の意見)

案②が良いと思う。白沢地区に住んでいる人で竹内整形へ通院している人は多い。新規ライン導入により、北と南の移動が早く便利になると思う。先ほども意見が出たが、乗りこぼしが不安。

(事務局)

ドライバーの休憩時間も勘案しながら医療機関を利用する人が使いやすいダイヤ編成を考えていく必要がある。

デマンドタクシーは商業振興の側面も有している。停車地は町民と協議しながら決定する。

(委員の意見)

循環バスを有償化する場合、車両のバリアフリー化をしないといけないと以前聞いたが、今はどうか。

(事務局)

現在は特例ができたため、現行の車両のまま有償化が可能。

(バス運行委託会社)

バスを有償化するのはとても大変。町側の許可取得等に係る事務負担が増加する。有償化後も定期的に国に報告が必要なため人件費は増加する。さらに運賃箱および運賃箱を開錠する装置の購入費用も掛かる。

車両、ドライバー不足が深刻。国も法令改正など対応をしているが、厳しい状況である。事業者が市町のバス事業の応札をしないというケースも近年起こっている。デマンドタクシー事業は便利だが、受ける事業者がいるのかがどうか問題。ダイヤ改正はドライバーの休憩時間を確実に確保していただきたい。

(事務局)

再編計画(案)は現在の金額をベースに試算している。次の更新時には人件費など上昇していると考えられる。

様々な案を作成しているが、実際に運行できる事業者がいるのかが大きな問題である。

(委員の意見)

案④が良い。デマンドタクシーを導入して、町民の意見を聞くのが良いと思う。新規ラインとデマンドタクシーを両方導入するのは負担が大きい。

有償化する場合、運賃を500円にすると町の収入はさらに増えるのか。

(事務局)

デマンドタクシーを導入する場合、実証実験で事業を開始するため普及しなくても撤退しやすい。

運賃を500円まで上げるとかえって利用者が減少し、町の収入が減少する。試算によると運賃200円で町の収入が最大になる。

(委員の意見)

白沢台の延伸を検討していただいたが、白沢台の中は午前中にデイサービスや幼保園の送迎など車の出入りが多いため、ダイヤを慎重に検証する必要がある。延伸は助かるが、全体の運行時間が長くなるというのは難しい問題だと思う。

(3) スポーツ村バス停留所の移動について

(事務局より説明)

- ・利便性・安全性の向上のため、令和7年4月1日から2箇所ある「スポーツ村バス停」を交流センター正面に移動する。
- ・交流センター内でバスを待つことができるが、バスの到着時間が近づいたら、乗降場所付近への移動が必要。

(4) バス停留所のベンチ設置について

(事務局より説明)

- ・バス利用者アンケートの結果、アグピー号の満足度と重要項目「バス停にベンチ・屋根がある」について、「不満又はどちらかと言えば不満」と回答した方が69%、重要度について「重要又はどちらかといえば重要」と回答した方が69%と重要度が高いにも関わらず満足度が低い傾向にある。また令和6年度第1回阿久比町循環バス運行連絡会議において、委員より高齢者の利用が多いためベンチを設置してほしいとの意見があったことから、森林環境譲与税を利用して、国産の木材を使用したベンチをバス停留所に設置することを予定している。
- ・すべてのバス停に設置することは困難なため、一定の利用者があり、安全で道路、施設等の管理者の許可がとれる場所を優先的に選定する。
- ・候補地の停留所はブルーラインが「宮津山田入口」、オレンジラインが「浅井外科」、「スポーツ村」、「阿久比団地」、「柏原公園」、「新田前」である。

(委員の意見)

阿久比団地は中学生の通学路なので目立つようにしていただきたい。

(事務局)

蛍光塗料の塗布を検討する。

(5) 知多半島総合医療センターへのアクセスについて  
(事務局より説明)

- ・令和7年4月1日から半田市が知多半田駅から知多半島総合医療センターへのバスを運行予定である。
- ・ブルーラインを知多半島総合医療センターまで延伸したルートを検証したが、一回り30分程度時間が伸びてしまうため延伸は難しいと判断した。

#### 4. その他

○今後のスケジュールについて

- ・令和7年3月下旬  
利用状況調査報告書および公共交通再編計画（案）完成。
- ・令和7年4～5月  
公共交通再編計画（案）で提示された複数案の中から、最適な案を決定する。
- ・令和7年5月～令和8年3月  
決定した案に基づいた「公共交通再編計画」を作成。

(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。