# 2025年度第１回東浦町地域公共交通会議　会議録

| | |
|---|---|
| 会議名 | 2025年度第１回東浦町地域公共交通会議 |
| 開催日時 | 2025年５月23日（金）午後２時00分から午後４時50分まで |
| 開催場所 | 東浦町役場　３階 合同委員会室 |
| 出席者･欠席者 | 別添「2025年度第１回東浦町地域公共交通会議委員名簿」のとおり |
| 議題 | （１）「う・ら・ら」年度別利用状況及び乗車人数【報告】<br>（２）「う・ら・ら」2024年度事業報告及び決算報告【報告】<br>（３）お試し乗車券の配付（案）【協議】<br>（４）「R８事業年度地域公共交通計画（フィーダー系統確保維持事業）の認定申請について」及び「R８事業年度地域公共交通計画（地域間幹線系統確保維持事業）の認定申請について」（案）【協議】<br>（５）タクシーを利用した実証実験の内容について（案）【協議】<br>（６）「う・ら・ら」利用者数累計達成イベントについて【報告】 |
| その他 | （１）　知多バス減便について及び事故について<br>（２）　「ローカルSDGsを考える」について<br>（３）　東浦町運行バス「う・ら・ら」ニュース |
| 傍聴者の数 | 10人 |

## 審　議　内　容

**◆都市整備課長**

定刻となったため、会議を開催する。

本日の出席委員は、委員名簿のとおり、30名中26名で、定数の過半数以上に達しているため、東浦町地域公共交通会議設置要綱第６条第２項により、本会議が成立した。

なお、本日の会議の内容については、町のホームページで後日公開することを併せて報告する。

では、議事に入らせていただく。

今回の報告事項は３つ、協議事項は３つである。皆様のご意見、ご協力をお願いする。

なお、本日は会長が不在であるため、東浦町地域公共交通会議設置要綱第５条第２項により、副会長がその職務を代理することとされているため、議事の取り回しは副会長にお願い申し上げる。

**◎副会長**

それでは、規定に従い副会長が議長を務めさせていただく。

議題（１）「「う・ら・ら」年度別利用状況及び乗車人数」について、事務局に説明を求める。

**議題１　「う・ら・ら」年度別利用状況及び乗車人数…資料1-1、1-2**

**◆事務局A**

議題（１）「「う・ら・ら」年度別利用状況及び乗車人数」について、報告させていただく。

本議題では東浦町運行バス「う・ら・ら」の 2024 年度の利用者数の実績値等を資料１－１、１－２の２つの資料で報告している。

資料１－１では「う・ら・ら」の運行開始当時からの利用者数や住民 1 人あたりの年間負担額などをまとめ、資料１－２では「う・ら・ら」の路線ごとの利用者数と利用者数の増減の要因を考察している。

まずは、全体の利用者数や年間負担額についてまとめている資料１-１について説明させていただく。資料１-１をご覧いただきたい。

ここで記載しているとおり、2024 年度の利用者数は 253,152 人である。

また、2024 年度の「住民 1 人あたりの年間負担額」は 2,694 円となっており、委託料が増額しているため、年間負担額は昨年度比で 311 円の増（13%増）となっている。

補足２の運賃収入の内訳をみると、2024 年度の「現金」の運賃収入が、2023 年度と比較すると、829,400 円減少していることが分かる。

これは、2024 年 10 月に交通系 IC カード決済の導入を実施したことで、現金を利用していた方が IC カード決済にシフトし始めたためだと考えられる。

つぎに、資料１-２について説明させていただく。この資料では、路線ごとの利用者数を 2024 年度と 2023 年度で比較する等して、利用者数の増減の要因を考察している。

資料１-２の１ページ目の図１では、2020 年度から 2024 年度までの全路線の利用者数の合計の推移をグラフにしている。２ページ目の表１では、2024 年度の各路線の利用者数の月別推移をまとめている。

２ページ目の表１から、2024 年度の「う・ら・ら」の全路線の利用者数の合計は 253,152 人であることが分かる。

また、１ページ目の図１から、2024 年 10 月以降の利用者数を 2022 年及び 2023 年の利用者数と比較すると僅かに減少していることが分かる。

これは、2024 年 10 月に実施したダイヤ改正に伴い、発着・乗継時間の変更により、ダイヤ改正前に利用していた便がなくなったことなどを理由に、利用者が「う・ら・ら」から一定数離れてしまっているためだと考えられる。また、このダイヤ改正では、地域から多くのニーズがあった名鉄巽ケ丘駅や知北平和公園への新規乗り入れや緒川駅から各方面へ向かう最終便の延長、交通系 IC カード決済の導入等を行った。今後の利用者数の推移を注視するとともに、「う・ら・ら」がダイヤ改正により便利になった点の周知をこれからも継続していきたいと考えている。

３ページ目からは、各路線の利用者数の推移について説明させていただく。まず、３ページの刈谷線について、補足１から 2024 年 10 月のダイヤ改正以降、便数が 18 便から 14 便となったことが分かる。また、表２の 2023 年度と 2024 年度の 10 月～３月利用者数の欄をご覧いただくと、64 人減（約１％減）と微減となっているが、2024 年度の 10 月～３月の１便当たり利用者数が 2023 年度を 1.4 人上回っていることが分かる。このことから、2024 年 10 月のダイヤ改正により刈谷線（刈谷駅南口行）の第１便に間に合う長寿線（緒川駅東口行）の早朝便の新設や、乗継待機時間の短縮を行ったことから、便数が減少した後も刈谷線の需要が高く、輸送効率が向上したことが分かる。

次に、４ページ目の長寿線について、補足２から、休日ダイヤを導入したことで、2024 年 10 月のダイヤ改正以降、休日の便数は 18 便から 16 便となったことが分かる。また、表３の 2023 年度と 2024 年度の 10 月～３月利用者数の欄をご覧いただくと、1,000 人減（約

４％減）となっているが、2024 年度の 10 月～３月の１便当たり利用者数を 2023 年度と比較すると 8.0 人で変わりないことが分かる。

次に、５ページ目、６ページ目の新田線・藤江線について、これらの路線は 2024 年 10 月に実施したダイヤ改正に伴い新設した路線である。新田線及び藤江線では新たに「巽ケ丘駅」に乗り入れ、新田線では「知北平和公園」に乗り入れた。表４－１、４－２、６ページ目の表５－１で、新たに乗り入れたバス停の利用者数をまとめている。表４－１から知北平和公園の利用者数が、30 人前後で推移しており、あまり増加傾向にないことが分かる。今後の利用者数の推移によっては廃止の検討をしなくてはならないため、今後利用者数が増えてくるよう、利用促進・周知活動を継続していくので、委員の皆様にも PR 及びご利用をお願い申し上げる。

次に、６ページ目の下段及び７ページ目で、2024 年 10 月に実施したダイヤ改正で廃止した環状線と、その環状線を分割した新設した新田線及び藤江線の利用者数の合計を比較している。７ページ目の表６－１の環状線（右回り・左回り）の 2023 年度の 10～３月の利用者数の合計と表６－２の新田線・藤江線の 2024 年度の 10～３月の利用者数の合計を比較すると、101 人減（約１％減）と微減となっているが、2024 年度が 2023 年度の利用者数を上回っている月があることが分かる。なお、緒川小学校に「う・ら・ら」を利用して通う児童数が年々減少しているので、そのことも考慮しながら新田線の利用者数の推移を注視していく。

７ページ目の参考１では、知多バス東ヶ丘団地線の利用者数の推移を示しており、2024 年 10 月の「う・ら・ら」のダイヤ改正後も、利用者数に大きな変動が見られないことがわかる。ダイヤ改正以降、利便性向上のため知多バス東ヶ丘団地線の運賃を「う・ら・ら」に合わせて 100 円としているため、この路線についても利用者数が増えるよう周知活動を継続していく。

最後に、７ページ目の下段及び８ページ目では、高校線の利用者数に推移についてまとめている。高校線は 2024 年 10 月に実施したダイヤ改正に伴い、東浦高校線（於大公園南経由）及び東浦高校線（文化センター経由）を統合してできた路線である。補足３から、路線統合前の便数が 10 便だったのに対して、2024 年 10 月のダイヤ改正以降の便数が平日６便、休日４便になったことが分かる。

また、表７の 2023 年度と 2024 年度の 10 月～３月利用者数の欄をご覧いただくと、6,150 人減（約 35%減）となっているが、2024 年度の 10 月～３月の１便当たり利用者数が 2023 年度を 2.2 人上回っていることが分かる。

このことから、2024 年 10 月のダイヤ改正前の同じようなルートを運行していた東浦高校線２路線を高校線１路線に統合し、高校線の便数が減少したことで、ダイヤ改正前に利用していた便がなくなったことなどを理由に、利用者が一定数離れてしまっていると考えられる。

以上で、議題（１）「「う・ら・ら」年度別利用状況及び乗車人数」に関する報告を終了する。

**◎副会長**

説明を受け、委員の意見を聴取する。

**◎委員 A**

資料の１－１の住民の方１人当たりの年間負担額について、ここ数年は上昇傾向にあるの

か。こちらの資料で昨年は13%増というのは拝見したが、ここ数年の動きはどうか。

**◆事務局A**

2020年度から2021年度にかけては約５%増、その次の2021年度から2022年度にかけては約２%減、2022年度から2023年度にかけては約１%減といった形で推移している。また、2023年度から2024年度にかけての年間負担額13%増については、2024年度の燃料費の高騰や、運転手不足によって委託料が大きく増加しているので年間負担額が増加したと考えている。

**◎副会長**

他の委員の意見を聴取する。

**◎委員Ｂ**

緒川小学校から新田の方へ帰る児童について、ダイヤ改正によって午後の便が少なくなった。その影響で低学年と高学年の児童で下校の時間に差があって、低学年の児童は授業が４時間で終わったり５時間で終わったりするが、高学年は原則６時間か５時間になっており、低学年の児童が授業の終わった後すぐに下校できず、1時間50分程、学校に待機し、高学年の児童の乗るバスに乗る日も出ている。また、朝の登校時間帯は新田の方から通勤の関係でバスが混み合ってなかなか時間がかかるというようなことがあったのでそのあたりについても考えを説明されたい。

**◆事務局Ｂ**

帰りの便については、学校の方からも度々ご相談や保護者の方からもご意見いただいているということを伺っている。

今回のダイヤ改正は全体的に本数が減っているということと、こちらの通学に使っているものは通学だけのスクールバスではないということで他の利用者の方の兼ね合いもあり全体の利便性を考慮したダイヤ設定となっている。

その中でも低学年の待ち時間が長くなっているというご不便をおかけしているということは重々承知しており、その後の対応というのは学校との連携を密にさせていただきたいと考えている。

行きの便についても、巽ケ丘駅から乗ってくる乗客の方がたくさんいらっしゃる場合に小学生の児童が窮屈だということを以前から聞いており、学校の先生に乗り方の振り分けをいろいろ工夫していただき、現在ではさほど大きな混雑はないかなというふうに考えている。

またそういったご意見があったときに自分たちも実際に乗ってみて状況を確認していくので、もし危険な状態があったら随時ご報告いただき、こちらからも情報を聞いていきたいなというふうに考えている。

**◎副会長**

東浦町では、どこかを合わせるとどこかが合わなくなるということで全てを満たそうとすると常に１台増やさなければならず、運転手を１人２人と増やす必要がある。そうすると、直接経費がその分上がるということになるが、今運転手不足になってきているので、お金を出してもできないことも出てきており、非常に打ち手が少なくなってしまっている。非常に難しい話であり、今すぐに解決策が出るようなことではないので、よく考えていきたい。

他の委員の意見を聴取する。

◎委員Ｃ

資料１−２の５ページの新田線におけるバス停「知北平和公園」の利用者の推移というところで、あまり利用者が少ないと廃止も見越しているような話があったが、このバス停は、地域を回って知北平和公園で拾ってほしいという声があって新設したものである。なるべく使っていただけるようにということで地域でも話をしていくが、維持できる利用者数の水準はあるのか。

◆事務局Ｂ

今の数字だと１日１人という状況なので難しいと考えている。

知北平和公園でも公園利用がなかなかないので、やっぱりそこにお墓がある方しか行く目的もないと聞いている。しかし、知北平和公園側も何かイベントをやりたいだとか、キッチンカーを利用して何かしたいということも聞いているので、もう少し利用促進によって利用者数が増加するような見込みがあるのであれば、利用促進に力を入れていきたい。また、知北平和公園では、大府市や東海市のバスへの乗り継ぎができることも１度周知しているので、引き続きＰＲを継続していきたい。

◎委員Ｄ

現在の利用者数は少ないかもしれないが、今からまたどんどんと増えていくかもしれないので、ぜひ長い目で見ていただいきたい。今利用している方には、利用者数が少ないので廃止になるかもしれないと伝えたら、非常に困った顔をされていた。

ぜひ頑張って乗っていただくよう地域でもＰＲしていくので、存続に向けてよろしくお願い申し上げる。

◎副会長

すぐに状況が変わることはないので、まだ今の段階で廃止と言うべきでない。ただし、利用者数に関しては楽観視できない。最初からあそこに墓地を置いておかれた方っていうのは車で行かないとしょうがないところだからという思いであそこにしたということだとすると、やっぱりどうしても元々公共交通でいくというのが弱い。しかし、年をとってくるとそうやって行きたくなるということもあるので、利用者数の増加にはもう少し時間を要すると考えられる。また、大府市、東海市に加えて、東浦町からもバスで知北平和公園に行けるようになったので、遠方から来た方向けにも知北平和公園は公共交通で行けるというイメージを打ち出すことも大事かと考える。

他の委員の意見を聴取する。

◎委員Ｅ

利用者数を増やすための施策というところで、公共交通は高齢者で免許を返上した人にどうしてもターゲットが向きがちだが、ちょっと視点を変えて、若い世代について考えたい。

以前、春休みに、中学生の親族がイオンに行ってきたと聞いたので、親が送ってきたと考えていたら、友人と「う・ら・ら」に乗ってイオンまで行ってきたとのことだった。例えば中学生にも、お試し乗車券を配布し、「う・ら・ら」で刈谷の美術館、科学体験館だとか、げんきの郷、健康プラザといった施設にお出かけできるよう、サポートやアクションを起こすのはいかがか。

◎副会長

中学生であれば本当にどこへ行きたいかっていうときに、「う・ら・ら」を使って何がで

きるかというのを考えてもらうような、そういった学習であるとか自由研究であるとかが考えられる。私自身はいろんなところで小学生の授業だとか、高校生の授業だとかを担当することがあって、お出かけを公共交通でどう行くかみたいなのを発表してもらうことも行っている。

なので、そうやって子供のときに公共交通に対する意識をつけておくと、大人になってもどこか覚えていて利用することに抵抗感がないとなるというのはまた一段考える必要がある。しかし、東浦町は元々子供や中高生の利用が多いので、「う・ら・ら」を使っている子供はもうすでに結構利用しているという状況でもあると考えている。

他の委員の意見を聴取する。

**◎委員Ｆ**

昨年の 10 月の改正で新田の長年の希望であった巽ケ丘駅の利用を実現させてもらったということで我々地域の住民として大いに感謝申し上げる。利用者の数を見ると、今年 10 月から初めてであり、昨年との比較ができないので、利用者が多いのか少ないのかは一概には評価ができない。また、資料４－１の２ページに路線図があるのでご覧いただきたい。その時に環状線が廃止されてその継続として、新田線と藤江線が引き継いで同じような路線で通っているが、巽ケ丘駅に乗り入れたときのこの青い線が藤江線である。藤江線はまっすぐ行って、マルスのところで右に回って駅まで行く路線である。もう一つ赤い線の新田線が、東ヶ丘団地の中を巡回して駅に向かう。この赤い線は、現在の知多バスが運行している東ヶ丘団地線と同じルートを運行している。

東ヶ丘の住民から見ると、巡回して駅まで行くというのが通常の今までの知多バスの路線なので、この新田線は利用しやすい。藤江線も、同じように東ヶ丘団地を巡回してこの赤い線と同じような形で駅に向かうと思っており、藤江線が東ヶ丘団地を巡回せずに巽ケ丘駅へ向かわないのは少々残念であった。この青い藤江線も東ヶ丘の中を巡回すると本数も倍になるため、昼間知多バスの便がない時にも、利用者数が増えると考える。

せっかく近くまでバスが来ているので、巡回しても時間的には５分程度の時間の経過でいけると思っているので、次回もし改正の時には新田線と同じように東ヶ丘団地の中を巡回して駅に向かうような路線にしていただければまた利用者数が増えるのではないかと住民としては考える。

**◎副会長**

新田線と藤江線の便は似た時間で運行しているので、どちらかを利用していただきたい。また、藤江線は遠回りで新田線は近回りである。そのため、一つの考えとしては新田線と、藤江線を交互に運行すればよいが、交互にすると、長寿線と刈谷線とくっつけようとすると、どちらかしかくっつかなくなるということになる。

理想としてはそういう意味では本当は平日でも知多バス東ヶ丘団地線が、その間をカバーしてもらえるとよりよいが平日は抜けているので、東ヶ丘団地線も合わせて東ヶ丘の人たちがどれだけ乗れるかというのはいよいよここがスタートラインとして考えており、今の利用者数は少ないと考えている。東ヶ丘団地線の運賃も 100 円になったので、ぜひ今後もご利用いただきたい。

**◎委員Ｇ**

巽ケ丘駅から運行する時間帯が大体似たり寄ったりの時間っていうのもあって、「う・ら・ら」が２路線と知多バスとが巽ケ丘駅のロータリーのところに３台、バスが並ぶこと

がある。雨の日だと近所の住民が車で送迎する車もあってロータリーが混雑した状態になることを見かける。ダイヤで工夫できるのかロータリーの形状が変更できるのかすぐにはできる話ではないと考えるが、特にバスの目の前を横切って反対側の車に乗り降りをする送迎の方とか住民の方もいるので危ない状況もあると考えている。またご検討お願い申し上げたい。

**◎副会長**

ダイヤ改正によりバスが増えたので、ルールの周知を徹底する必要がある。

**◆事務局Ｂ**

関係機関と協力をして対策を考えていきたい。

**◎副会長**

他の委員の意見を聴取する。その他なければ議題１を終了する。

次に議題（２）「「う・ら・ら」2024 年度事業報告及び決算報告」について、事務局に説明を求める。

**議題２　「う・ら・ら」2024 年度事業報告及び決算報告…資料2-1、2-2**

**◆事務局A**

議題（２）「「う・ら・ら」2024 年度事業報告及び決算報告」について、ご説明させていただく。

資料２－１では 2024 年度に実施した地域公共交通会議や本町が実施した交通に関する事業を、資料２―２では地域公共交通会議の歳入・歳出をまとめている。

まずは事業についてまとめている資料２―１をご覧いただきたい。１ページ目では地域公共交通会議の開催日や協議内容をまとめている。

次に、２ページ目をご覧いただきたい。２ページ目では、10 月１日に実施したダイヤ改正についてまとめている。このダイヤ改正のポイントとしては、名鉄巽ケ丘駅や知北平和公園への新規乗り入れ、交通系ＩＣカード決済を導入、休日ダイヤを導入し、総運行時間を調整することで、緒川駅から各地区へ向かう最終便を延長などがあり、10 月１日、名鉄巽ケ丘駅にて、出発式を行った。

３ページ目では、町運行バス「う・ら・ら」の回数券を民間バス・タクシーで金券として共通利用可能とした「回数券の共通利用事業」についてまとめている。

４～６ページ目では共通利用の利用実績をまとめている。５ページ目の表をご覧いただきたい。知多バス路線について、「東ヶ丘団地線」では合計の利用枚数が、2024 年度を 2023 年度と比較すると 324 枚増加している。これは 2024 年 10 月に実施した「う・ら・ら」のダイヤ改正に合わせて、「東ヶ丘団地線」の運賃を「う・ら・ら」に合わせて 100 円とし、分かりやすい運賃体系とすることで利便性を高めたことが一因だと考えられる。また、「大府線」については、2023 年度の利用枚数は０人であったが、2024 年度は 10 枚となっており、これからも「大府線」でも回数券の共通利用ができることを周知していきたいと考えている。

７～８ページ目では、利用促進事業で配付した「う・ら・ら」の無料乗車券及び回数券割引券を配付したイベントについてまとめている。

また、８ページ目下段では、配付した「う・ら・ら」の無料乗車券及び回数券割引券の利用実績をまとめている。

10ページ目では、利用促進事業の一環で作成した「公共交通パンフレット」についてまとめている。公共交通の利用促進を目的に、バス・タクシーの乗り方や地域のおでかけスポット等を紹介しており、2024年10月実施のダイヤ改正を受けて、2025年３月31日に第二版を発行した。

11ページ目の９番では、2024年度に実施した新規採用職員を対象に、地域公共交通の必要性、町内外で運行している地域公共交通の種類等についての研修の実施について記載している。

次に、地域公共交通会議の2024年度の歳入・歳出についてまとめている資料２－２について説明する。

2024年度の決算額は資料下段にある、決算書のとおりである。なお、歳入の２番、補助金の576,015円は、利便増進事業である乗り方教室や公共交通パンフレットの発行に伴う費用に対する補助金であり、2024年度の歳入・歳出の決算額は4,822,798円である。

また、会議で使用しなかったお金は全て町に返還することになっている。決算関連資料については、監査委員のお二人が確認していることも併せて報告させていただく。

以上で、議題（２）「「う・ら・ら」2024年度事業報告及び決算報告」に関する報告を終了する。

**◎副会長**

説明を受け、委員の意見を聴取する。

**◎委員Ａ**

資料２-１の８ページ目のバス車庫ナイトツアーについて、１回の定員はどれぐらいか。

**◆事務局A**

2024年度定員は26名である。開催時間は午後５時から８時15分までで、当日１名欠席があったため、使用２-１の８ページ目のツアーの参加者数は25名と記載させていただいている。

**◎委員Ａ**

バス車庫ナイトツアーをもっといろんなところに広めて、自由研究の題材にどうですかとかそういったようなことっていうのも使ったら面白いのではないかなと考える。また、何か中学生に対して、中学生１人旅のような感じでできないかと考える。

**◆事務局Ｂ**

公共交通パンフレットを机上に置かせていただいているが、これに乗り継いで行くおでかけスポットを掲載しているので、それを利用して中学生の方にもいろんなところに行っていただきたいと考える。あと東浦町にはTetoruという配信サービスがあるので、そういうものを使って保護者の方にもぜひこういうバスの旅をしてみてはいかがでしょうかという案内をしていきたいと考えている。

**◎副会長**

他の委員の意見を聴取する。

**◎委員Ｇ**

公共交通パンフレットについて、東浦町のラインでもう少し中身が携帯で見られるようになると、利便性が高まると考える。

**◆事務局Ｂ**

東浦町ホームページにて、公共交通パンフレットの内容を掲載しているので、ぜひそち

らをご利用いただきたい。

**◎副会長**

公共交通パンフレットの内容や乗り継ぎについての内容を、QR コードで停留所に掲載すると、乗り方が分からない人にとってありがたいと考える。ぜひ検討していただきたい。

また、回数券の共通利用について、段々とこういうのは広まってくるものだが、あるところまで行くと一気にと広がるので、皆様にもご利用及び周知をお願い申し上げる。

他の委員の意見を聴取する。

その他なければ議題２を終了する。

次に議題（３）「お試し乗車券の配付（案）」について、事務局に説明を求める。

**議題３　お試し乗車券の配付（案）…資料3**

**◆事務局 C**

議題（３）「「う・ら・ら」お試し乗車券の配付」について説明させていただく。

資料３をご覧いただきたい。昨年度に引き続き、今年度も公共交通の利用促進に関連するイベントとして、「バスの乗り方教室」等の開催を予定しており、イベントの参加者に東浦町運行バス「う・ら・ら」のお試し乗車券および回数券割引券の配付を検討している。

「１　事業内容」をご覧いただきたい。「（１）お試し乗車券＋割引券」について、２回分の無料乗車券と回数券の 500 円分割引券を配付したいと考えている。資料には、乗車券と割引券のレイアウトを掲載している。

お試し乗車券の配布は、「う・ら・ら」の利用を促進し、公共交通を利用した「おでかけ」につなげていただくことを目的としている。配布後は、配付枚数と利用実績を集計して、利用促進事業の効果を検証・評価していく。

続いて、「（２）配付イベント・利用方法」をご覧いただきたい。今年度予定している配付イベントは、知多バスと共同開催する小学生対象の「バス車庫ナイトツアー」、「車内アナウンス録音会」、地域のふれあいサロン等で行う「バスの乗り方教室」、そして「産業まつり」や「う・ら・ら」累計乗車人数 500 万人達成イベントである。

なお、「産業まつり」では、「う・ら・ら」だけでなく、タクシー事業者の方にもご協力いただき、タクシーの乗車体験や「う・ら・ら」回数券の共通利用の案内もあわせて実施したいと考えている。

以上で、議題３についての説明を終了する。

**◎副会長**

説明を受け、委員の意見を聴取する。

**◎委員 H**

お試し券の配布について、サロンの乗り方教室でお試し乗車券を配布し、産業まつりでも回数券を 500 円割引で買える割引券を渡されており、上手に使っている方は本当に上手にお得に使っている。タクシーでも使えるので非常に便利であり、回数券の有効期限もないので、もう少し宣伝したら、もっと利用枚数が増えると考える。

お試し乗車券には期限があるが、回数券の割引券については、回数券を１度 500 円で買い、11 回分の回数券を財布に入れておけば、無期限でタクシーでも使え、すごく便利なのでぜひ宣伝していただきたい。また、サロンの教室で見ていると新田サロンで回数券割引券を利用した方の割合が非常に高い。これはサロンの乗り方教室で販売されたのか、そこ

に来られた高齢者がチケットを持って役場やイオンに買いに行かれたのかご存じであれば説明されたい。

**◆事務局Ｃ**

当日サロンにて購入を希望される方がかなりいたので、私が出張してサロンで直接販売した。

**◎委員Ｈ**

今年度もサロンで乗り方教室を行う予定があると聞いているので、ぜひお試し乗車券や回数券割引券のPRをしていただけると、高齢者の方の移動支援にも繋がると思うので、お願い申し上げる。

**◎副会長**

本当に回数券を使って欲しい人、使える人がどこにいるか情報収集して、そこに配って、１回でも使ってもらえば、一部の人であっても使って便利だと思えば他に伝わるので、どっと利用が増えるということができたらよい。そのため、どこに配ったらいいのか考えていくことが大事である。

**◎委員Ｈ**

高齢者人口も増えている。特に後期高齢者が増えていて免許の返納の問題が東浦町でも問題になっているので、なかなか車の運転を止めた後、不便になるからということで返納に繋がらない認知症の方もいらっしゃる。なので、今、各地域にある高齢者が行かれるサロンを中心に、年２回３回と乗り方教室を頑張っていただいているので、これを定期的に、どの地区でもバスが入れる、入れないという場所の問題もあるが、高齢者が集うサロンで実施していただきたい。そして、将来的には乗り方を覚えてもらって、スーパーや病院に行けるような練習をしていけるといいと考える。また、回数券割引券の出張の販売もしていただけると高齢者の方は喜ぶなと考えるので引き続きよろしくお願い申し上げる。

**◎委員Ｃ**

藤江地区でもサロンでやらせていただいたが、高齢者だと乗車券があっても１人で乗るのはハードルが高いが、友達同士だとかグループで乗車する機会があれば、乗り方が分かってきて次回以降の乗車に繋がると考える。

**◎副会長**

他の委員の意見を聴取する。その他なければ議題３を終了する。

このまま議題３の採決を行う。この案の内容について、承認いただける方は挙手を願う。

**●全委員**

（挙手）

**◎副会長**

全員の承認で可決とし、議題（３）「お試し乗車券の配付（案）」は、案のとおり可決された。

次に、議題（４）「「Ｒ８事業年度地域公共交通計画（フィーダー系統確保維持事業）の認定申請について」及び「Ｒ８事業年度地域公共交通計画（地域間幹線系統確保維持事業）の認定申請について」（案）」、について事務局に説明を求める。

| |
|---|
| 議題４　「Ｒ８事業年度地域公共交通計画（フィーダー系統確保維持事業）の認定申請について」及び「Ｒ８事業年度地域公共交通計画（地域間幹線系統確保維持事業）の認定申請について」（案）…資料4-1、4-2 |

◆事務局Ａ

議題（４）「地域間幹線系統路線補助・フィーダー系統路線補助」について説明させていただく。

地域間幹線系統路線補助とは、地域間幹線系統（複数の自治体にまたがって運行している路線）のうち、地域においてその必要性を判断し、補助により存続を図ることとした路線で、一定の要件を満たす路線について、運行経費に対する補助（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を受けることができるものである。東浦町では 2024 年 10 月のダイヤ改正で名鉄巽ケ丘駅に乗り入れしたことでこの補助金の対象となった。

また、フィーダー系統路線補助とは、地域間幹線系統等へのアクセス機能を有するフィーダー系統（地域内で完結する路線）について、利便増進実施計画期間において、運行経費に対する補助（地域内フィーダ系統確保維持費国庫補助金）を受けることができるものである。なお、2024 年８月 16 日付けで東浦町地域公共交通利便増進実施計画の認定を受けており、その期間は、2024 年 10 月から 2029 年 9 月までである。

これらの補助を受けるためには、「地域公共交通計画」及び「計画別紙」を作成し、地域公共交通会議における協議を経たうえで提出する必要があり、昨年度は 2025 年度補助の申請をしたが、今年度は 2026 年度補助の申請をする。

東浦町地域公共交通計画については、2024 年 6 月 28 日付けで改定しており、昨年度の補助金申請時から変更がないため、今年度も同様の計画を提出する予定である。資料４-１は、計画を抜粋したものである。

では、資料４-1 の３ページ目をご覧いただきたい。

３ページ目では、東浦町内の各路線の運行概要と補助対象路線をまとめている。「う・ら・ら」路線の補助事業の活用欄に、幹線と記載があるものが地域間幹線系統補助の対象となるもの、フィーダーと記載のあるものがフィーダー補助に該当するものである。４ページ及び５ページ目では、補助対象路線の必要性を記載している。

続いて、資料４-２をご覧いただきたい。この資料４-２が「計画別紙」である。

１ページ目の１番では、地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性をまとめている。なお、地域公共交通確保維持事業とあるが、地域間幹線系統補助やフィーダー補助は、この事業の補助メニューになっている。

１ページ目の２番では、地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果を記載しており、（１）の事業の目標では、新たに 2025 年度の目標値を設定している。この 2025 年度の目標値については、2024 年度の実績値をもとに算出している。長寿線・刈谷線では、議題１で示したように、ダイヤ改正により利用者数が一定数減少しているので、ダイヤ改正前の利用者数を含んだ 2024 年度の利用者数と同等の数字を目標値とした。藤江線・新田線では、ダイヤ改正後の 2024 年の 10 月から 2025 年３月の６か月間の利用者数を２倍とした数字を目標値とした。

次のページの（２）では、事業の効果についてまとめている。

また、資料４−２には、表１～７を添付と記載がある部分があるが、金額等細かい部分になるので、運行事業者である知多バスや運輸局と確認しながら対応させていただき、事務局において進めていくことでご了承いただきますようお願い申し上げる。

以上で、議題４の説明を終了する。

**◎副会長**

補助年度や事業年度について、要は半年ずれており、令和８補助年度だと、令和７年 10 月から令和８年９月までという１年間に、国からお金をいただけるというものであり、この申請を６月の末までに行う必要がある。６月の末までに申請すると、国の方でチェックしていただいて 10 月から翌９月まで１年間はお金がもらえる。ただし、もらった以上はきちんと使ったかどうかを確認するということで、１月の上旬ぐらいまでの間に会議を開いてうまくこれを利用してたくさん乗っていただいたのかそれとも全然駄目だったのかいうのを評価するという自己評価があり、２月に運輸局で第３次評価があって、結果が３月末に返ってきて、それを見てまたこの６月末までの間に、こういった評価だったので、この 10 月からはどのようにしていくかということについて、こんなことを考えているのでぜひまたくださいといった形で申請する。この２年間のサイクルを１年ずらしでずっと毎年やっていくということである。東浦町はあまり上手く補助金をもらえていなかったが、今見ていただいたように、去年の 10 月の改正からは大きくいろんな路線でもらえるようになった。

幹線がもらえるとなると、幹線と繋がっている路線のフィーダーというのがもらえるようになる。ただし、フィーダーは東浦町では上限に達している。

また、ここでは目標値が大事である。

路線が変わったりして、路線変わると実際にどのくらい利用するのか分からないので最初は仮の目標であったが、実際利用するとこのぐらい出てきたので、それに応じて補正を行っているということで、ある程度実現可能だけど頑張らないと達成できないようなやや上の目標を設定したということであり、これが再来年の１月にどのくらい達成できているか。そういった目標を達成するために先ほどの取り組みを頑張りましょうということである。

委員の意見を聴取する。

**◎委員Ｉ**

目標の数値について、2025 年と 2029 年にかけてどんどん増えていくという形で見込まれているが、冒頭にもあったように少子高齢化という背景の中、増えていくのか。

**◆事務局Ａ**

ダイヤ改正後、利用者数が減っていく傾向にあるが、その後２年３年と見ていくと利用者数が徐々に増加していく傾向にあるので、そういったことも踏まえて今回目標値を設定させていただいた。

**◎副会長**

冒頭にもあったが、東浦の場合はある程度利用者数がダイヤ改正前にすでに多いので、改正すると下がることが起こる。また、減便したということもあるが、決してすごく不便になってしまったということじゃないので、だんだんまた上がってくるだろうということである。実際上がる傾向もあるということなので、このくらいは実現可能であると考える。ただし、2029 年度はそこまで実現できるか分からない。なので、これも状況を見て、本当

にもう全く達成できないのであれば、下方修正もあるし、逆にすごく利用が出たら上方修正するということになる。

変に実現不可能、あるいは１年目に達成した目標をずっと５年間続けているのはおかしいので、そういう形でいつもチェックしていくので皆さんにもご確認いただきたい。

他の委員の意見を聴取する。

**◆事務局A**

追加で、資料４-１の１ページ目の説明をさせていただく。昨年度、地域公共交通計画を改定し、東浦町地域公共交通利便増進実施計画を策定した。これに合わせて元々計画策定されていた地域公共交通計画の期間を２年６ヶ月延長した。この計画の趣旨としては、東浦町では巽ケ丘駅や知北平和公園の乗り入れなど、路線編成の大幅な変更を 2024 年 10 月に行うことで、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持していくことである。特に、巽ケ丘駅への乗り入れでは、民間バス事業者と経路や停留所が重複するため、運賃を統一する等わかりやすさ・利便性の向上を図る、民間バスと「う・ら・ら」の連携・強化を新規事業として計画していく。

その下には公共交通計画の策定による補助金による支援を活用していく旨記載している。

**◎副会長**

他の委員の意見を聴取する。その他なければ議題４を終了する。

このまま議題４の採決を行う。この案の内容について、承認いただける方は挙手を願う。

**●全委員**

（挙手）

**◎副会長**

全員の承認で可決とし、議題（４）「「R８事業年度地域公共交通計画（フィーダー系統確保維持事業）の認定申請について」及び「R８事業年度地域公共交通計画（地域間幹線系統確保維持事業）の認定申請について」（案）」は、案のとおり可決された。

次に、議題（５）「タクシーを利用した実証実験の内容について（案）」、事務局に説明を求める。

**議題５　タクシーを利用した実証実験の内容について（案）…資料5**

**◆事務局 B**

議題５の資料説明をさせていただく。

タクシーを利用した実証実験については、前回の当会議で協議させていただいた。今回は、具体的な内容を資料に沿って説明させていただく。

今回の実証実験は、国土交通省の「交通空白」解消緊急対策事業費補助金を活用させていただく。先月末に採択いただき、その補助額の中で進めていく。

１の目的についてである。

町運行バス「う・ら・ら」のバス停まで歩くことが困難な方等の移動手段の確保について、本町地域福祉計画では「ウラ・うらら」として、コミュニティと協力し、高齢者等にドアｔｏドアに近い短距離移動手段を提供することを目指している。

この「ウラ・うらら」の運行を見据え、地域が抱える交通課題の解決を図るため、実証実験を行う。

次に２の実証実験の内容ついてである。

タクシーを活用した「おでかけタクシー（タクシー補助)」を実施する。あらかじめ登録を受けた利用者がタクシー会社に対し事前予約を行い、自宅と決められた目的地に限るが、タクシー会社は予約に応じて運行を行う。

利用者の負担は１回あたり 300 円とし、メーター運賃等と個々の利用者が支払った運賃との差額を東浦町がタクシー事業者へ支払うものである。

（１）の対象エリアは、藤江、生路地区とした。

このエリアは、「う・ら・ら」が運行できない狭隘な道が多いことから、モデル地区と選定している。

（２）の対象者は、「う・ら・ら」の利用が難しい、65 歳以上の方、要介護認定、要支援認定を受けている方、障がいをお持ちの方、妊産婦の方である。

前回の会議では、65 歳以上の方は全て対象としていたが、お元気な方は、「う・ら・ら」をご利用いただきたいため、条件として【「う・ら・ら」の利用が難しい方】をつけている。

また、付き添い人も、１人可能とする。

次に、（３）の目的地について、対象エリア内の、小売店、医療機関、病院、金融機関、公共施設、東浦駅としている。また、ふれあいサロンにもご協力いただくので、サロン会場も想定している。

（４）の運賃について、距離制運賃はメーター運賃との差額を補助する部分で、１台 300 円である。

時間制運賃は、ふれあいサロン利用者を中心に、貸切タクシーを利用し、乗合による移動を行う場合である。こちらは、１人 300 円としている。

これは、ウラ・うららを想定した場合、個々の移動だけでなく、乗合にした場合の予約方法や利用条件の検証を行うためである。

また、サロンと交通を掛け合わせることで、よりサロンが楽しみになっていただき、参加者や参加回数が増え、日常生活が楽しく健康に過ごしていただけたらと考えている。

具体的には、サロンの帰りに仲間と買い物などに行き、各々の家へ帰っていくという利用方法である。

（５）の実験期間について、７月頃より周知活動を始める。広報やポスター、ケアマネさんや民生委員さん、包括支援センター、デーサービスの事業者さんなどにもお声がけしていく。実際の運行は９月から１月までできたらと考えている。同時にアンケートや分析検討も行い、２月にまとめさせていただく予定である。

次に、（６）の体制についてである。まず乗降データ等の提出や運行はタクシー事業者さんにお願いをしている。

実際タクシー事業者さんには予約時に対象かどうか、行き先が対象に当てはまっているかどうか、接客や精算方法等、かなりの負担をかけてしまうので、できるだけ負担が少ないように連携してやっていきたいと考えているので、よろしくお願い申し上げる。

「ウラ・うらら」の仕組み作りについては当地域公共交通会議、ふれあいサロンさん、コミュニティ、社会福祉協議会、名古屋大学の皆様にご協力をいただきたいと考えている。

この交通会議を主体としたのは、既存の公共交通を補完する短距離移動手段の確保として考えていくために、関係する皆さんや具体的に利用者さんがいらっしゃるこの会議の場で話し合っていきたいというところで、主体を同地域公共交通会議とさせていただいている。

（７）の利用方法については事前登録を行い、登録証を配布する。利用者がタクシー事業者さんへ電話予約をし、その際にお出かけタクシーを使うということを言っていただく。

実際に乗車していただく際は、登録書や清算チケット、300 円を準備しご乗車いただくことになる。

（８）の検証方法について、本事業により得た乗降データ、満足度、予約方法や運行ルート等の検証、ふれあいサロンの実績を行った上で地域の方と話し合いを進めながら地域が主体となった持続可能な交通モードの運行を目指していくとさせていただいた。

以上で、議題５の説明を終了する。

**◎副会長**

資料５の２実証実験の内容では、１回あたり 300 円となっていて、（４）の運賃では、距離制運賃１台 300 円と時間制運賃１人 300 円といった表記になっている。結局運賃はいくらか。

**◆事務局 B**

お出かけタクシーの部分は１台 300 円なので３人で乗ると１人 100 円、時間制運賃については、サロン中心になるが、１人 300 円をいただいて実施するというふうに区別をさせていただいている。

**◎副会長**

利用者に分かりにくいため、運賃の統一は難しいか。

**◆事務局 B**

時間制運賃のサロンでは、１台 300 円にすると低額になりすぎてしまうと考えている。具体的な利用方法だと、買い物に行って、そこからそれぞれの家に帰っていくということになるため、貸切で２時間くらいかかると想定されるため、せめて１人 300 円とさせていただきたいと考えている。

**◎副会長**

タクシーを使った実証実験は、２種類あり、１台 300 円で医療機関や駅などの決められた場所に行くものと、１人 300 円のサロンを利用した貸切タクシーである。その種類によって行き先が変わるため、その２種類の違いを始めに説明すると分かりやすかった。

委員の意見を聴取する。

**◎委員 G**

21 条の実証実験になるかもしれないが、実証実験をしなくてはいけないか。通常の自治体からの補助をもらうという形だけではなくて、実証実験として 21 条で運行しないとこのやり方だとできないか。

**◎委員 J**

趣旨としては、いわゆる自治体がよく他のところでやられているようなタクシーの利用に対して一定の上限の金額を設けて、実際にかかったタクシー金額との差額は自治体が補助するというスタイルで今回のものができるかどうかという趣旨でよかったか。実証実験は２パターンあるうちの、１台 300 円の方はまさにそのスタイルだと考えるので、それ自体は全然問題ない。もう１個の時間制運賃について、実際に乗用事業の時間制運賃の適用方法も加味して、１人 300 円という取り方をなさるというところで、いわゆる実際の運行に関しては、お金はそれぞれのお客さんからもらって運送契約自体が複数になると考えられる。また、いわゆる乗用の事業とか、貸切バスもそうだが、車両を貸し切って運行する

単数の契約というものではなく、いわゆる路線バスと同様に乗り合いの事業に類するものに該当する可能性があるというところである。21 条というお話があったが、21 条の趣旨というのは乗用旅客自動車運送事業者が 21 条許可を取った場合を除いて、乗合旅客運送をやってはいけないということがまずはあって、そこで許可の制度を設けている。その場合は、何でもできるわけではなく、こういった実証実験等に関しては許可を取っていただくことによって実施ができるというものが基本的な制度になる。

**◎委員 G**

タクシー事業者はどのくらいを対象と考えられているのか。

**◆事務局 B**

大興タクシーさん、名鉄知多タクシーさん、安全タクシーさんの３社を考えている。藤江生路地区で実証実験するということと、この３社以外はあまり回数券の共通利用がないため、他のタクシー会社さんには、もう少し固まってからお話をさせていただく予定である。

**◎委員 G**

実証実験について、回数券の共通利用は考えているのか。

**◆事務局 B**

精算方法が複雑になってしまうので、現金のみとさせていただく。

**◎委員 G**

21 条ということだと、先ほどの３社が個別に運輸支局の方に認可の届け出を出すという形になるということだと考えるが、７月から周知、登録、開始で、９月から実証運行するというところで、細かいところもこれから詰めていかなくてはいけないと考えるが、スケジュール的には可能か。

**◎委員 J**

申請を各社でされる必要があるかということについては、あくまで各タクシー事業者さんが公共交通会議からの要請を受けて乗合旅客運送を実施したいという申請の内容になるので、各社からご提出いただく必要がある。共通部分も多くなってくると考えるので、事務局と協力して、内容についてはまた見させていただければと考える。厳密に言うと、申請許可までの期間を標準処理期間という形で示しており、実際の 21 条の許可というのは２ヶ月間と言っているが、こういった形で協議を経たうえで、申請までの間でもいろいろ内容を確認し、運行開始までには間に合うように許可をさせていただけるように考えるが、なるべく早く申請いただきたい。

**◎副会長**

21 条について、貸切バスやタクシーは、乗り合いの輸送はしてはいけない。乗り合いとは、全然関係ない人たちが１人ずつお金を払って、乗車することである。路線バスがその典型である。それを貸切バスやタクシーは原則やってはいけないということになっている。しかし、それだけだとフレキシブルではないということもあって、例えば地震が起こって電車が走らないといった場合、代わりにバスが必要になってくるということだが、路線バスの会社だけでは間に合わないので、貸切バスの会社にも頼んで走らせるということになる。そういうものについては、貸切バスの車両、あるいは貸切バスの会社の許可を得た会社ではあるが、乗り合いもできるということである。

そういうのが拡大してきて、こういう実験をやる時には、今だと１年間の認可延長で、

３年までであったら、同じように貸切バスを使うあるいはタクシーを使っても、乗り合いの運行ができるということになる。今回の、「ウラ・うらら」の時間制と書いてある方の１人いくらというのが、乗り合いになると見込まれる。

他の委員の意見を聴取する。

**◎委員Ｋ**

資料５の対象者で、療育手帳と書いてあるだけで、これはどのくらいの等級の方を対象にしているか。また、周知について、ケアマネ、民生委員さんって書かれているが、障害の方になかなかこの情報がいかないと考えており、対象の方全員伝わるような周知方法をどのように考えているか。

**◆事務局Ｂ**

等級に関しては、手帳自体をお持ちの方全員とさせていただく。基本的にうららの無料対象の方は同一で、全員対象とさせていただく。

**◎委員Ｋ**

付添人１名について、重たい方だと１名だと苦しい方がいらっしゃって、２名ついた方がいいという方も時々いると考えるが、例外は認められるか。

**◆事務局Ｂ**

基本的に一般のタクシーを使わせていただくので、タクシーの運転手さんは、あくまでもドライバーさんのお仕事だけになる。基本的には付き添い人１人で乗れる方を対象とさせていただきたいと考えている。

また、周知について、周知の方法は対象エリアの方、例えば回覧板を回させていただいたり、福祉課等関係する課とも協力して、どのようにしたらこの内容が伝わっていくかというのを考えていきたい。また、どういうところにチラシ等配布すれば伝わるかというのは教えていただきたい。

**◎副会長**

他の委員の意見を聴取する。

**◎委員Ｌ**

使う車両について、②によって、普通車なのか、ジャンボタクシーなのかというところでの差異が出てくると考えるが、特に時間制運賃の方だと、例えば何人までは普通車で何人以上はジャンボを認める等、どのように考えるか。

21条申請する時に使う可能性がある車種を全て指定しなくてはいけないというところもあるので説明いただきたい。

**◆事務局Ｂ**

利用は高齢の方がメインになってくることもあり、一般のタクシーでも４人だと狭くて心配であるというアドバイスをいただいており、３人までであれば一般のタクシーを考えている。例えば５人とか６人ということであればジャンボタクシーも考えていきたいが、今回の実証実験のエリアは道が狭いところということで、ジャンボタクシーでもこすってしまったり、不安の声もいただいているので、利用方法は状況に応じて車両を変えていただきたいと考えている。

そうすると、登録する車両も全部していただくと、臨機応変に対応していただけると考えているが、申請の仕方については、運輸支局と相談して進めていきたいと考えている。

**◎副会長**

他の委員の意見を聴取する。その他なければ議題５を終了する。
このまま議題５の採決を行う。この案の内容について、承認いただける方は挙手を願う。

**●全委員**

（挙手）

**◎副会長**

全員の承認で可決とし、議題（５）「タクシーを利用した実証実験の内容について（案）」は、案のとおり可決された。
次に、議題（６）「「う・ら・ら」利用者数累計達成イベントについて」、事務局に説明を求める。

**議題６　「う・ら・ら」利用者数累計達成イベントについて…資料6**

**◆事務局Ｃ**

議題（６）「「う・ら・ら」累計乗車人数 500 万人達成イベント」について説明させていただく。
資料６をご覧いただきたい。2023 年度に「う・ら・ら」利用者累計人数が 500 万人を達成したことを受け、今年度は「う・ら・ら」を活用した大規模イベントを企画・開催する。事務局では、資料に記載している「宝探しイベント」、「謎解きイベント」、「クイズ＆ウォークイベント」の３つのイベントを企画している。
また、これらのイベント企画に併せて、2022 年度に実施した「バスの乗り継ぎ旅」を今年度新たに企画する。内容としては「大人向けプラン」と「ファミリー向けプラン」２種類のプランを企画している。
開催時期としては、夏の猛暑を避けるため、秋以降を予定しており、参加者には記念ノベルティグッズを配布する予定である。
ＰＲ活動として、広報ひがしうらやＳＮＳでの情報発信、報道機関への情報提供等、幅広く周知活動を行っていく。
以上で、議題（６）についての説明を終了する。

**◎副会長**

説明を受け、委員の意見を聴取する。なければ議題６を終了する。
以上で、本日予定していた議題については終了する。次に、事務局にその他事項についての報告を求める。

**その他**

**◆事務局Ｂ**

知多バスより、接触事故について及び大府循環線のダイヤ改正について、ご説明をお願い申し上げる。

**◎委員Ｍ**

２点ご報告をさせていただく。まず１点目は、巽ケ丘駅のロータリーで接触事故が発生したというご報告である。４月 26 日、「う・ら・ら」の３号車が巽ケ丘駅の終点に着いて、お客様を降ろしてバスの待機場に車を移動させようとした時に、バスの待機スペースに停まっていた一般車両のリアバンパーに、バスのリアバンパーをこすってしまったということがあった。この事故について、けが人はなく物損のみであったが、今後運転手には安全

運転について繰り返し指導を行い、再発防止に努めていきたいということが１点である。
２点目は、知多バスの大府循環線のダイヤ改正についての御報告である。知多バスの一般路線の一部について、６月 30 日に、ダイヤ改正を実施する予定である。東浦町内を運行する路線で今回の改正対象は大府循環線である。大府駅から出る大府循環線、げんきの郷へ向かうのが 10 本森岡台を経由する循環系統、これが平日 10 本、休日 6 本運行している。このうち森岡台を経由する循環系統について、ご利用の状況を踏まえながら、ご利用が極端に少ない２本を減便するという内容となっている。
ダイヤ改正に際し、地元自治体である東浦町と連携を図りながら利用者の皆様へ丁寧に周知を行っていきたいと考えているところである。
以上で２点のご報告を終了する。

**◆事務局 B**

引き続き事務局よりご報告させていただく。東浦町の図書館で、「ローカル SDGs を考える～脱炭素社会と地域公共交通「う・ら・ら」～」というタイトルで加藤先生がご講演される。加藤先生のお話を直接聞ける機会も、委員の方以外なかなかないと考えるので、ぜひ周りの方にもお知らせいただきたい。
開催日は７月５日土曜日午後１時から、申し込みは６月７日土曜日９時からである。「う・ら・ら」を別の視点もあわせて考えるいい機会なので、お時間があればぜひご参加いただきたい。
続いて、「う・ら・ら」ニュースとして、「う・ら・ら」の乗り方教室と今後の予定を少しお話させていただく。

**◆事務局 C**

「う・ら・ら」ニュースということで、議題３で、今年度もバスの乗り方教室を実施するとお伝えしたが、先行して既に実施した案件が１件あり、その報告である。
５月 12 日月曜日、ジャス東浦という生路にあるマンションの集会所で教室を開催した。
また、７月に、社会福祉協議会にもご協力いただいて、バスの乗り方教室を開催する予定となっているのでまたご報告させていただく。
以上で報告を終了する。

**◆都市整備課長**

次回の会議に関しては、12 月の開催を予定している。

**◎副会長**

その他の意見等はあるか。

**◎委員 E**

2028 年に於大が生誕 500 年ということで、現在「う・ら・ら」にかわいい於大ちゃんのラッピングがある。今年度は、すでにイベントの予定があるが、来年以降、500 年を盛り上げるために、例えば子どもたちに於大ちゃんの似顔絵を書いてもらって優秀作品をラッピングにする等、楽しいバスにすると話題になるので、これを来年再来年と 500 年に向けて３年間続けると、非常に盛り上がっていくイベントになると考えるので、提案させていただく。

**◎副会長**

ご提案いただき感謝する。
それでは、本日の議事日程をすべて終了した旨を告げ、閉会を宣告する。