

2025 年度第 2 回東浦町地域公共交通会議 会議録

| | |
|---------|---|
| 会議名 | 2025 年度第 2 回東浦町地域公共交通会議 |
| 開催日時 | 2026 年 1 月 15 日（木）午前 10 時 15 分から午後 0 時 00 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 2 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」利用状況【報告】 (2) 公共交通の利用推移【報告】 (3) 地域公共交通計画の実施状況の評価（案）【協議】 (4) タクシーを利用した移動ニーズ調査【報告】 (5) 「う・ら・ら」運賃の見直し（案）【討議】 |
| その他 | (1) タクシーの運賃改定について (2) 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 27 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 1 つ、討議事項は 1 つである。皆様のご意見、ご協力をお願いします。

◇会長

それでは、議題（1）「う・ら・ら」利用状況」について、事務局に説明を求める。

議題 1 「う・ら・ら」利用状況…資料 1

◆事務局 A

議題（1）「う・ら・ら」利用状況」についてご報告させていただきます。

ここでは、ダイヤ改正前の 2023 年 10 月から 2024 年 9 月の 1 年間と、ダイヤ改正後の 2024 年 10 月から 2025 年 9 月までの 1 年間を比較した。

まず、「2 利用実績の整理（路線別・月別）」をご覧ください。ダイヤ改正後の各路線の実績グラフである。新規路線の藤江線、新田線の利用が好調で、再編前の環状線よりも多くの利用がある。なお、新田線で 8 月が顕著に減少しているのは、通学便で利用している小学生の利用が減ったことによる。

2 頁をご覧ください。オレンジがダイヤ改正後である。全体の利用者数は、247,973 人で、ダイヤ改正前と比較すると 12,905 人の減少で、改正前との比較で 95.1%の利用となった。

下の図は、今回のダイヤ改正で乗り入れた、巽ヶ丘駅の利用状況である。藤江線での利用も多く見られ、特に巽ヶ丘駅発第1便の7:30と最終便の16:15の利用が多くみられ、巽ヶ丘駅着だと10:50から18:05までの利用が多くみられ、最終便の利用が最も少ない状況となっている。主に、緒川駅とイオンモール東浦からの発着が多く見られる。

3頁をご覧ください。路線ごとの利用状況である。長寿線は、7%の減少となっている。主な発着バス停は、イオンモール東浦とげんきの郷である。

次に4頁をご覧ください。刈谷線は、4本の減便になっているが、利用は2%増えており、刈谷線の需要の高さを示している。

7頁をご覧ください。高校線は大幅に減便したため、64%の減となっているが、高校線と藤江線をまたぐルートを設定している。

8頁をご覧ください。環状線と藤江線・新田線の比較となっている。全体で2%以上の増加となり、巽ヶ丘駅への乗り入れ、行き先の分かりやすさ等、利便性の向上が図れたと考えている。

9頁は停留所ごとの利用者数となっている。バス停ごとに利用の偏りが多いため、乗りこぼしには注意を図りたい。

以上で、議題1に関する報告を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎副会長

環状線だったところと比べると新田線・藤江線は、巽ヶ丘駅に乗り入れていることで運行距離が伸びたこともあり便数が減っているが、利用者数は増えている。便数が多くても使いにくいダイヤであれば利用者数は減るし、便数が減っても使いやすいダイヤであれば利用者数は増える。また、巽ヶ丘駅の利用はまだそこまで多くないが、利用が急に増えることはないので、3年くらいは状況を注視する必要がある。巽ヶ丘駅から東ヶ丘団地は、知多バスも運行しているので、知多バスの利用状況と合わせて注視していく必要がある。

また、「う・ら・ら」はダイヤを変えると、ヘビーユーザーの利用していた時間が変わってしまい、利用者数が一時的に離れる傾向にあるが、3年くらいで利用が戻ってくると考える。

◇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)「公共交通の利用推移」について、事務局に説明を求める。

議題2 公共交通の利用推移…資料2

◆事務局B

議題(2)「公共交通の利用推移」について、ご報告させていただく。

ここでは、東浦町内を運行する鉄道、バス、タクシーの利用推移をご報告させていただく。また、ここで報告させていただくのは2024年度の利用推移である。

まずは、資料2の1ページ目をご覧ください。図1では東浦町内を運行している公共交通の運行経路を概略的にまとめている。

2ページ目以降で、各公共交通の利用推移を報告していくので、位置関係などを確認したい場合は、この図1を参考にさせていただきたい。

2 ページ目をご覧ください。図 2 では町運行バス「う・ら・ら」の利用者数を、2019 年度から 2024 年度までの期間でまとめている。

2024 年度の利用者数は 253,152 人で、2023 年度の利用者数 255,658 人と比較すると、わず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、図 2 から、コロナ禍の 2020 年度以降利用者数は全体的には増加傾向であることが分かる。

次に、3～4 ページをご覧ください。図 3 では J R 武豊線各駅の乗車人数を、2019 年度から 2024 年度までの期間でまとめている。

全体としては、「う・ら・ら」と同じくコロナ禍の 2020 年度以降利用者数は全体的には徐々に増加傾向となっているが、コロナ禍以降も東浦高校に通う生徒数の減少により、2024 年度の乗車人数が 2019 年度の乗車人数に及んでいないと考えられる。

次に、5 ページをご覧ください。図 5 では、知多バス「大府線」と「東ヶ丘団地線」の利用者数を、2019 年度から 2024 年度までの期間でまとめている。

図 5 から、東ヶ丘団地線の 2024 年度の利用者数は 41,222 人であり、2023 年度から 5,115 人増加していることが分かる。これは、2024 年 10 月 1 日より運賃を「う・ら・ら」に合わせて 100 円とし、IC カード決済導入により、旅客の利便性が向上したことが一因であると考えられる。

次に、6 ページをご覧ください。図 6 では、知多バス「刈谷中部空港線」の利用者数を、2019 年度から 2024 年度までの期間でまとめている。

刈谷中部空港線の 2024 年度の利用者数と、2019 年度の利用者数を比較すると、76,350 人の減と大きく減少していることが分かる。

刈谷中部空港線の利用者数の減少は、コロナ禍の影響を受けて、空港の利用者数が大きく減少したことに合わせて、運行便数を減便したことが原因だと考える。

次に、7 ページをご覧ください。図 7 では、タクシーの利用台数を、2019 年度から 2024 年度までの期間でまとめている。

なお、利用台数は、東浦町内から出発した車両のみを集計している。

図 7 から、タクシーの 2024 年度の利用台数と、2019 年度の利用台数を比較すると、3,724 台の減となっていることが分かる。

これらの利用台数の減少は、乗務員不足による稼働率の低下や、コロナ禍以降から続く出張・深夜営業時間の需要の低下が原因だと考える。

最後に、9 ページをご覧ください。町運行バス「う・ら・ら」や鉄道などの公共交通の利用状況の推移を表 1 にまとめている。

表 1 から、2024 年度と 2019 年度の利用者数を比較した場合、減少割合が最も大きいのが知多バス刈谷中部空港線の 78% 減であった。

今後も利用者数の推移を注意深く分析するとともに、公共交通の乗り方教室等の周知事業、回数券の共通利用等の利便性を向上させる施策、外出プランの提案等おでかけの楽しさを再発見していただけるような企画を今後も検討・実施し、公共交通の利用促進に努めていく。

以上で、議題 2 に関する報告を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎委員 A

7ページ目のタクシーについて、乗務員不足による稼働率の低下が原因で利用者数が低下したとあるが、乗務員不足ではなくご利用自体が減少している部分もあると考えるので、ご利用が減った理由を分析していく必要があると考える。

◆事務局 C

タクシーを利用するのにハードルが高いという声や午前中なかなか予約できないという声もいただいております。回数券の共通利用は民間バス、タクシーでも使えるという利用促進をしているので、引き続き「う・ら・ら」だけではなくタクシーの利用促進もしていくような取り組みを続けていきたいと考える。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。

◎委員 B

空港バスに関して、現在では4往復運行しているが、2月1日から1往復に減便する。理由としては、乗務員不足である。時間に関しては、刈谷発が朝6時半、空港発が夕方の17時半である。

地域内の相互利用というものも受け入れている路線であるので、非常に心苦しいが、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。

これによって、知多半島にある会社が知多半島にある国際空港に対しての高速路線を何とか1便は維持していきたいと考えている。

◎委員 C

タクシーの利用減について、ちょうど2年ほど前の2023年に運賃改定を実施させていただきました。

最近だと2025年12月にも改定をしているが、運賃が上がったことによって、利用を敬遠された方が多いという分析ができると認識している。

◎副会長

運賃改定について、都市部では利用を控えるよりも、利用者単価の上がる方が大きいということで増収になっていて、田舎だと、その逆で利用が減る方が多く、単価が上がって乗り控えが多いというふうに顕著に出ている。また運賃改定があったので、物価の上昇もあり、その傾向は厳しいと予測している。東浦の場合は、回数券の共通利用を行っており、東浦町としてタクシー運賃を1割ぐらい下げるということを行っている。

◇会長

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)「地域公共交通計画の実施状況の評価」について、事務局に説明を求める。

議題3 地域公共交通計画の実施状況の評価…資料3-1、3-2、3-3、3-4

◆事務局 B

議題(3)「地域公共交通計画の実施状況の評価」について、説明させていただく。

なお、本協議事項の承認が得られたら、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第7条の2に基づき、本説明資料を国土交通大臣と総務大臣に送付させていただく。

議題3では、資料3-1、3-2、3-3、3-4の4つの資料があるが、資料3-2、3-3、3-4をま

とめたものが、資料 3-1 であるため、ここでは資料 3-1 を中心に説明させていただく。

それでは、資料 3-1 をご覧いただきたい。資料 3-1 は、2022 年 3 月 28 日に策定した「東浦町地域公共交通計画」を目標等の指標をもとに、評価・分析した資料である。ここでの評価期間は 2024 年 4 月 1 日から 2025 年 3 月 31 日までとなっている。

それでは、資料 3-1 の 2 ページ、3 ページをご覧いただきたい。ここでは本町協議会が目指す地域公共交通計画の姿として、計画の方針や目標などの基本情報をまとめている。

次に、4 から 6 ページでは、本評価期間中に実施した主な取組を紹介しているのもので、まずは 4 ページをご覧いただきたい。

4 ページでは、「「う・ら・ら」、路線バスの経路及びダイヤの見直し」についてまとめている。

2024 年 10 月に「う・ら・ら」のダイヤ改正を実施し、新設した藤江線・新田線にて新たに名鉄巽ヶ丘駅に乗り入れた。また、知多バス「東ヶ丘団地線」の停留所や運賃を「う・ら・ら」に合わせて設定した。このことによって、名鉄巽ヶ丘駅へのアクセスを確保し、東ヶ丘団地の運賃体系の統合と運行、ダイヤの充実を計ることができた。今後もこのダイヤ改正によって「う・ら・ら」が便利になったところを周知していく。

また、5 から 6 ページでは、その他の取組について記載しており、5 ページ目では、本町運行バス「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を可能とする「回数券の共通利用」や「地域に出向いた乗り方勉強会の開催」についてまとめている。

乗り方教室では、路線図・時刻表の読み方説明や、実車を用いた乗り方教室をサロンや産業まつりで開催した。

本乗り方教室は、参加者からご好評頂いているだけでなく、利用実績も一定の数値を出しており、単にイベントで終わらない、次の利用に繋がる事業であると考えている。

7 ページから 8 ページでは計画の目標の達成状況とその理由について考察しており、主に目標 2 「公共交通利用者数・利用台数の増加」についてまとめている。ここでは、町運行バス「う・ら・ら」や民間バスの利用実績をまとめている。

次に、9 ページでは、今後取り組むべき方針についてまとめている。目標 2 「公共交通利用者数・利用台数の増加」に対する今後の方針では、2024 年度末に発行した公共交通パンフレット第二版を用いて、公共交通の利用方法の周知や利用促進に取り組むこと、公共交通に関心をもつていただくきっかけづくりを継続して実施していく旨を記載している。以上で、議題 3 に関する説明を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎委員 D

資料 3-4 について、事業評価ということで国から補助が出ている幹線系統とフィーダー系統の補助だが、目標の達成状況を見ると、長寿線と刈谷線が幹線補助を受ける補助要件である輸送量が 15 人を割っている。現在利便増進計画の認定を受けて基準が下がっているので大丈夫だが、将来的に利便計画が切れたときに補助対象に継続してできるかということに関わってくるので更なる利便増進に努め、利用促進に努めていただきたい。

また、今説明のあった中部様式について、計画の評価であるため 4 月 3 月の時間軸がずれるとは思いますが、ページを 1 個追加してこの幹線とフィーダーの利用者の達成状況の評価

も10月9月の時間軸で入れていただきたい。

◆事務局B

今後も公共交通パンフレットの活用や乗り方教室の開催等継続して行い、利用促進を進めていきたい。また、ご指摘のあった追記部分については訂正させていただき、国に提出をさせていただく。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。

◎委員E

東浦町内で、高齢者の方たちのウォーキングクラブみたいな団体で、バスを使って一緒にハイウェイオアシスに行くとおっしゃってる方がいたので、各地域でそういったイベントを積極的に企画して推進されているのか伺いたい。

◆事務局C

乗り方教室や今回の実証実験でサロンにお邪魔させていただいたが、その際に利用促進も併せてさせていただき、おでかけ先の紹介や、サロンの運営の方にもスタッフの方にもご協力をいただいてイベント開催を実施した。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。なければ、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)

◇会長

全員の承認で可決とし、議題3は、案のとおり可決された。

次に、議題(4)「タクシーを利用した移動ニーズ調査」について事務局に説明を求める。

議題4 タクシーを利用した移動ニーズ調査…資料4

◆事務局A

議題(4)「タクシーを利用した移動ニーズ調査」について報告させていただく。

本移動ニーズ調査は、生路・藤江小学校区における地域交通の課題解決を目的として、タクシーを活用した移動手段の実態を調査している。

「1 実施目的」をご覧いただきたい。この実証実験では、地域住民の移動ニーズを定量的に把握し、タクシーを活用して柔軟な交通手段の有効性を検証している。

また、得られたデータをもとに、将来的には住民や地域団体による「共助版ライドシェア」の導入を見据え、持続可能な地域交通モデルの構築を目指している。

「2 実施内容」をご覧いただきたい。本実証実験の対象地区は、生路・藤江小学校区となっており、2025年9月から2026年1月までの期間で実施予定である。2025年12月1日時点で登録者数は90名となっている。(4)実施方法をご覧いただきたい。

① 運行時間は、午前9時から午後4時まで。

② 利用には事前登録制を採用している。

③ 運賃については片道300円である。なお、実際の運賃との差額については役場が補填する方式で運行しており、「おでかけタクシー」制度を活用している。

④ 目的地は、対象地区内の指定された小売店、金融機関、鉄道駅、医療機関、公共施設などを含んでいる。

また、実証実験に先立ち、住民説明会を実施した。開催期間は2025年7月15日から8月25日までとなり、町内10会場にて、全15回にわたり実施している。

次に「3 利用動向の分析(傾向・特徴)」をご覧いただきたい。(1)総利用件数では、9月～11月までの利用実績をまとめている。距離制運賃は28件(9月)、13件(10月)、17件(11月)と一定数の利用が確認されているが、時間制運賃による貸し切りプランの利用が1件(9月)に留まっている。

(2)配車時間帯の分布については、9時から11時に利用が集中しており、特に10時台が16件(27.6%)と最も高い割合を占めている。一方で、12時以降の利用件数は減少傾向にある。

(3)リピート率の分布について、図3では、登録者別の利用実績を、図4ではそのうちのリピート率を示している。利用者総数6名のうち、リピーターは5名で割合は83.3%、非リピーターは1名で割合は16.7%となっており、利用者の多くが継続利用いただいている状況である。

(4)出発地・目的地の傾向について、図5及び図6では予約いただいた乗車地、降車地を集計している。「コノミヤ東浦店」、「みたに整形外科」、「東浦医院」等の買い物・医療機関が主なお出かけ先となっている。

(5)乗車人数の分布について、図7では、付添い人の乗車の有無を示している。1人での利用件数が50件(86.2%)を占めており、多くの方が、介助の必要なくご利用いただいている。

「4 課題の整理」をご覧いただきたい。共助版ライドシェアの本格運行にあたり、①午前中の需要への対応、②利用目的の偏り、③仕組みへの参加促進、④費用と運営の持続可能性を課題として挙げている。利用実績や2025年11月に行ったアンケート結果を分析し、運行効率、費用負担、予約利便性などを考慮してこの仕組みを作っていく。

以上で、議題4に関する説明を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎委員 A

共助版ライドシェアの導入を踏まえて、お出かけタクシーをやるという話になってたかどうかと、そもそも共助版ライドシェアがどういったものを目指しているのか説明されたい。

◆事務局 C

開始前の説明として、地域福祉計画の中にある重点プロジェクトである「ウラ・うらら」という地域の方のボランティアドライバーの助け合いの移動支援を前提にという説明はさせていただいていた。しかし、結果的に「ウラ・うらら」がなぜ進まなかったかということ、ニーズ調査ができなかったというところで、今回、国の補助金を活用させていただいて実証実験を行った。ただ実証実験を行った結果、その一つとして「ウラ・うらら」があったり、お出かけタクシーがあったり、タクシー補助を活用したりと、色んな選択肢がある中で、今回はタクシーの利用が一部の人にしか使われなかったということと、具体的に4、5名の方が今回の実証実験を使っていたいただいており、実証実験がなくなった後、移動をどう

するかという声も届いているので、これから具体的にこういった形でその方たちのお出かけを支援していくのかというのを具体的に話し合っていきたいと考えている。

◎委員 A

福祉有償運送や一部地域では自家用有償運送みたいな形でやってるケースもある。地域の人のボランティアという形になったときに運行管理や安全管理をどうするのかといった課題もしっかり詰めていく必要があると考える。また、おでかけタクシーでこんなに多くの利用件数があるのは存じ上げなかったが、弊社は9月以降で利用が3件しかなかった。逆にタクシーでお電話をいただいで対応でお断りしてる件数は東浦町ではほぼなく、1日1件2件あるかないかぐらいでほぼ対応できてるといような状態である。足がないから、地域のボランティアの共助版ライドシェアを入れるという話なのか、どういう目的のために入れるのかということもしっかり議論させていただきたい。

◆事務局 C

現在4、5名の方にだけ具体的にお話させていただいたが、その方が例えばもう既に介護認定されていたり、障害認定されているということだと、別の仕組みも使えるので、これからはもっと細かく聞きながらどういう形がいいのかというのをタクシー事業者さんにもご協力いただきながら、仕組み作りをしていきたいと考えている。

◎委員 C

実証実験に協力させていただいているが、共助版ライドシェアという認識がなかった。タクシーをご利用いただくことは非常にありがたいが、それにどれだけ税金を投入していただけるかということ、得られる利便と経済的な負担というところの問題かと考える。「う・ら・ら」を利用できないような町民の方、利用者の方の足をどうするかということになると、どれだけ税金を投入してどれだけニーズに答えていくかということをしかり議論をしていただく必要がある。タクシー事業者としても現在知多地域で主に3社は確実に配車できている状況である。他の知多半島の市町で配車できてない地域というのは多分にあるが、そういった中でまだ比較的恵まれている。また制度が重複してしまうと、タクシー事業としても非常に厳しくなり、配車も時間がかかってしまう、来れなくなってしまうという悪いサイクルに陥りかねないため、そこら辺は慎重ご検討いただき、こういった形が一番東浦町の皆さんにとっていいのかを中心に考えていただきますようお願い申し上げます。

◎委員 F

タクシー会社だと、対価をお客さんが払って乗るということで、本人としては払ってるからサービスを受けるのは当たり前ということだが、福祉という観点からいくと、公共バスに乗るのは面倒だし、ご近所でもしお出かけで病院や買い物で不都合があるんだったら乗せていくというのは延長線上で同乗した場合に、事故があったときに不安である。やっぱり知り合いが同乗するならいいかもしれないが、地域であっても知らない人を載せてくださいと依頼することは、なかなか受ける方も難しくハードルが高いケースだと考える。

◎副会長

どうやって担うかは、東浦で何ができるかっていうのを皆さんと相談して、やれる人あるいはやるべき人がやるということを提案していきたいと考えている。

また、ニーズについては、数人の方が利用されているということだが、この程度の実験であれば数人ぐらいしか出てこないのが普通なので、地道にやっていって、3年ぐらい経

つと数十人ぐらいになってくると考えており、そのためにもどういう形で続けていくかということが大事である。実験としては1月で終わるということだが、また他のスキーム等でもやれると考えている。この会議で、以前よりこれは必要なことじゃないかということでは言ってきていて、国の補助が出たのでやってみたという段階なので、何か新しい展開になるように考えていきたい。

◇会長

ふくし課と都市整備課は一緒になって動いており、移動の手段として何がいいかというのは、一緒になって考えていくというところでご理解いただきたい。

◎委員 A

共助版ライドシェアを目指すとする、こういったような項目を達成していかななくてはいけないか、やっていかななくてはいけないかというところをある程度議論して明確にしてから、結果について議論する必要があると考える。利用動向の利用人数や、リピート率を共助版ライドシェアで求めているわけではないと考えるので、KPI みたいなものは、しっかり議論しておいた方がいいと考える。

◆事務局 C

まだ KPI は設定できていない段階であり、もう少し進めたところでご報告できればと考えているので引き続きよろしくお願い申し上げます。

◇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。

次に議題(5)「「う・ら・ら」運賃の見直し」について、事務局に説明を求める。

議題5 「う・ら・ら」運賃の見直し…資料5

◆事務局 C

議題(5)「「う・ら・ら」運賃の見直し」について説明させていただく。

近年、人件費や燃料費の高騰により、町運行バス「う・ら・ら」の運行委託費が増加している。このままでは本町が提供する公共交通の持続可能性と安定した運行が懸念される状況となっている。そのため、バス利用者に適正な受益者負担をお願いし、運賃の見直しを検討している。

「1 運行の概要」をご覧いただきたい。現在「う・ら・ら」は5路線で運行している。具体的には、長寿線、刈谷線、藤江線、新田線、そして高校線である。2024年度の利用者数は約25万3千人となっており、地域住民の皆様に利用されている。運賃体系については、1乗車100円、定期券や回数券を導入してリーズナブルな価格を維持し、利用者に配慮した内容となっている。定期券は1か月あたり大人2,000円、中学生1,000円、小学生500円、回数券は1,000円で11枚綴りである。また、乗継割引制度を導入し、複数路線を利用する方の負担軽減にも努めている。

しかし、バス運行委託費はここ数年、物価上昇や人件費の高騰などの影響を受け増加傾向にある。たとえば2020年度の委託費は約1億2,850万円であったが、2024年度には1億5,188万円、さらに2025年度には約1億5,811万円に達すると見込まれている。5年間で約23%の増加となり、このままでは運営費用のさらなる上昇が避けられない。この変化を受け、持続可能な運営体制を整備する必要性が高まっている。

続いて、「2 2024年度の収支状況」をご覧いただきたい。図2では、支払方法別の収

入状況をお示ししている。2024年度の年間収入額は1,744万9千円で、現金払いが、48.34%となっており、次いで、回数券、定期券となっている。交通系ICカードは6.76%と利用が低い状況である。

下の図3をご覧ください。図3では、収支の内訳をお示ししている。年間約1億3,421万円を町が負担している。収入金額では到底賄いきれない状況である。4頁をご覧ください。収入率は11.49%と非常に低く、営業係数は861円となっていて、運営費用に対して収入が著しく不足している状態である。現状では地域住民1人あたりの税負担額が約2,694円と、利用者負担額に比べて大きい状況が課題となっている。

今後の運賃見直し案として、他市町の状況や使用料算出基準を参考に運賃を1乗車あたり120円から300円の範囲で検討している。適正な運賃設定により、利用者負担を含めた収支バランスの改善と持続可能な運営体制の確立を目指す。

町民の皆様にとって必要不可欠な公共交通を守るため、皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎委員B

運賃の改定時期や運賃審議会が必要だと考えるが、その開催時期はどれぐらいを予定されているか説明されたい。

◆事務局C

今年の10月を目指しており、2月17日を予定している次の会議で、具体的な案をお示ししたいと考えている。その後、内部の会議や、議員への説明と、ホームページの意見募集等も踏まえて、運賃料金協議会は4月開催を目指していこうかと考えている。

スケジュールが順調にいったら、運賃料金協議会が終わって決めることができれば、それ以降から、周知を始めて、5月の広報で周知できるかと考えている。

◎副会長

4月に運賃料金協議会では、検討期間が短すぎると感じる。検討期間をとらずに納得してもらえなかったら利用が大きく減ると考える。

◎委員F

シミュレーションがどうなってるのか説明されたい。料金を倍上げれば、結局利用者はその後100%じゃなくて必ず落ちる。あとは要件として、例えば料金を少し安くするという観点で言えば、介護度に応じてだとか身障者の方をどういった価格設定とするか等説明されたい。そういった状況の中で、10月改定は早すぎると感じる。

◆まちづくり部長

現在スケジュールの提案をさせていただいており、検討期間に時間を要するであるとか、周知期間等との兼ね合い、バランス等については、今ご意見いただいているのでまた皆様方にご相談させていただきながら決めさせていただこうと考えている。

また、今ご意見あった料金改定運賃の値上げについては、現在多くの市町村内公共交通機関において、運行費用の相当部分が、市町村の一般財源によって補てんされている状況である。

今後サービスを維持していこうとすると、やはりどうしても支出額が人件費であったりだとか、物価高騰の中であるので、財源的なものは運賃の方でもとを考えている。

只今ご意見があったように、運賃値上げが全ての利用者の方にとって負担になることを理解しているが、例えばお子様であったりだとか、高齢者の方であったりだとか、障害の方、そういった方々にとっては、割引制度等は必ずセットで考えていくことになるので、そのメリハリの部分も、皆様方のご意見等をいただきながら公平性のバランスを取って考えていきたい。

◎委員 A

参考までに、刈谷市が来月から、無料から 200 円に変わるが、セットで路線再編して、だいぶ運行する範囲が増えたり、便数を増やしたり等、利便性が高まることをセットでやって 200 円上げるということをやられている。

また、タッチ決済では 200 円から割引を導入する。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。

◎委員 E

回数券について、今購入されている方々の属性がわかっているようであれば説明されたい。また、運賃改定が今年の 10 月だと早いというご意見があつて同感であつたが、それくらい早く値段を上げていかないと、財政負担として逼迫しているのかと感じた。

◆事務局 C

都市整備課の窓口での販売では、高齢者が回数券を購入することが多いと感じている。

◆まちづくり部長

財政負担について、現在支出額が 1 億 5000 万円程になってきている。

私どもの財源の方は、例えば公共施設の再配置等、様々な大型事業等が今後控えている。そういった中で、町の中でも必要なところに、必要なコストをかけていくというところにはなってくると考えている。

もちろん公共交通はすごい大事なことだと考えているので、財政負担を軽減する努力、補助金等を引き続きやっていくが、サービスを維持することを考えると、ある程度の運賃はやむを得ないと考えているので理解のほどよろしくお願い申し上げます。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。

◎委員 D

運賃改定について、利便増進実施計画に位置づけているので、基本的に運賃を上げる等何か計画を変更するということになる、それによって運賃を上げるだけではなく割引を増やす等、そういった形で利便を増進させるという形でやっていただく必要がある、またその認定を受けていただく必要がある、お願い申し上げます。

また、知多バスの東ヶ丘団地線も同額にすると計画で位置づけていたので、「う・ら・ら」だけでなく、東ヶ丘団地線の値上げもセットで併せて検討いただきたい。

◎委員 G

周知よりも検討の方に時間をかけていただきたい。

◎副会長

本日、議題は協議ではなく討議となっているので、運賃についての採決は取らない。皆さんにいろいろ意見出していただいて、ある程度方向性等はまた検討して何回か討議しなくてはいけないと考える。そして、最後は運賃協議会というところで決めるということな

ので、それが4月は厳しいと申し上げた。

また、「う・ら・ら」の収支率は11.6%となっており、一つの議論としては、言ってみれば1割負担であり、国庫補助等もあるが9割近くは町の税金の中から出しているということで、この1割負担がいいのか、やはり2割負担かもっと上なのかというのは、今議論していくところではないかというのが、町が考えていることであり、大きな理由だと考える。運賃を100円から200円にすると3割、4割利用者が減少することがあるので、運賃改定するにしても、3割4割減少しないようにするために、本来は利便増進を一緒にやるものであった。なのでかなり慎重に考えなくてはいけなくて、皆さんにご理解いただくということも必要だと考える。

◇会長

補足いただき感謝する。

運賃改定については議論を避けてはいけないというところで、議論をしてもらいたいと考える。運賃値上げが目的ではなく、どこまで町の負担をこの「う・ら・ら」に対しておしていくのかというところをしっかりと考えていきたい。「う・ら・ら」は利用者が非常に多くて、これだけ税金をつぎ込んでいてもいいという意見も当然あるが、町の財政としては1%程度の全体の金額をつぎ込んでいるので、これによって他の事業ができていないということがある。

そういった中でどこに一番お金を投資していくべきなのかというのは、皆さんにも考えていただきたいという思いがある。「う・ら・ら」を運行することによって、他の事業ができなくなっている事実は、まずご理解いただきたい。

しかし、値上げすることで、収入が増えるわけではないので、この「う・ら・ら」が町としてどういったものなのかというのを、皆さんも一緒に考えてもらいたいと考える。

議論はしっかりしていった上で、本当に10月に運賃改定を目指すのか、もうちょっと議論が必要ということであれば、時間も必要だと考えるのでぜひ皆様から意見をお聞かせいただきたい。

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 C

大興タクシー様より、タクシー運賃改定について、ご説明をお願い申し上げる。

◎委員 A

12月1日からタクシーの運賃を改定させていただいている。表にあるように、通常は普通車であるため、630円の初乗りが650円に距離も若干変更になっているというようなところの内容である。燃料費高騰や人件費が上がっているといった諸々も背景であるので、ご理解のほどよろしくようお願い申し上げる。

同時にタクシーの利便性の話で言うと、アプリ配車のGoや、Uber等、東浦町の弊社や名鉄さん安全タクシーさんも導入されているので、利便性も上げていっているので、またアプリ配車等も利用していただきますようよろしくようお願い申し上げる。

◆事務局 C

続いて2、3点ご報告申し上げる。

まず公募委員について、今年度末をもって終了となる。2月に改めて募集の広報を出させていただくので、よろしければ引き続きご応募のほどよろしくお願い申し上げます。

また、今お手元にある時刻表の中に、初めて有料広告を出させていただいた。

こういった募集は続けていくので興味があればお声がけいただきたい。

最後に「う・ら・ら」ニュースについて、利用促進やってきたことをまとめているのでぜひこちらもご覧いただきたい。

以上で報告を終了する。

◇会長

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。