

令和4年度第5回東浦町地域公共交通会議 会議録

会議名	令和4年度第5回東浦町地域公共交通会議
開催日時	令和5年1月27日（金）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「令和4年度第5回東浦町地域公共交通会議委員名簿」のとおり
議題	(1) 東浦町地域公共交通計画の評価【報告】 (2) 「う・ら・ら」回数券の民間バス・タクシーでの共通利用【報告】 (3) 「う・ら・ら」お試し乗車券の配付・利用実績【報告】 (4) 「う・ら・ら」バス停の移設【協議】
その他	(1) 公共交通パンフレット (2) 令和4年度第6回東浦町地域公共交通会議の開催予定
傍聴者の数	3人

審 議 内 容

◆まちづくり課長

定刻となったため、会議を開催する。

◇会長

今回の報告は3つ、協議事項は1つである。皆様のご意見、ご協力をお願いする。

◆まちづくり課長

人事異動等により委員の交代があったため、紹介する。

なお、任期は、前任者の残任期間の令和6年3月31日となる。

名簿19番目の大興タクシー労働組合書記長 佐々木太様

名簿20番目の名鉄知多タクシー労働組合執行委員長 大原友則様

以上2名である。

次に、本日の出席委員は、委員名簿のとおり、29名中24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。

また、本協議会について、傍聴者が3名いることを報告する。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。

◇会長

議題1 東浦町地域公共交通計画の評価について、事務局に説明を求める。

議題1 東浦町地域公共交通計画の評価…資料1-1、1-2、1-3

◆事務局A

議題(1)「東浦町地域公共交通計画の評価」について報告する。

まず、本報告事項で説明する資料は、令和5年1月4日付けで発送した令和4年度第4回東浦町地域公共交通会議（書面決議）にて協議を行ったものから、指摘を受けた箇所を一部修正したものとなる。

なお、第4回の書面決議にて、委員の3分の2以上の承認があったため、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、本資料を国土交通大臣と総務大臣に送付した。

議題1では、資料1-1、1-2、1-3の3つの資料があり、資料1-2、1-3をまとめたものが、資料1-1のため、ここでは資料1-1を中心に説明する。

資料1-1は令和4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。

なお、評価期間は令和4年4月1日から令和4年11月30日までとなる。

事前送付した資料1-1の表紙には、令和4年度評価結果送付の日付が令和〇年〇月〇日となっているため、この日付を令和5年1月20日と追記することを依頼する。

資料1-1の2ページ、3ページでは、本町協議会が目指す地域公共交通の姿として、計画の方針や目標などの基本情報をまとめている。

2ページには、(1) 地域の特性と公共交通、(2) 東浦町の公共交通が目指す姿、(3) 計画の基本方針を記載している。

東浦町の公共交通が目指す姿「移動しやすく交流を生むおでかけ環境の実現」を実現するために設定したものが、基本方針である。

本町の基本方針は3つあり、方針1が「もっと使いやすいものに」、方針2が「もっと使いこなせるように」、方針3が「ずっと使い続けられるように」としている。

この目指す姿と基本方針などの体系を表したものが3ページ、左側の図になっている。この図の中では、基本方針を達成するための「目標」との関係も示している。

基本方針を達成するために設けたものが目標で、それぞれの目標に達成状況を評価するための指標が設けられている。本資料の6ページ以降では、令和4年4月から11月末の期間で測定可能な実績値を、指標に基づいて評価を行っている。

次に、3ページの右側に、計画の目標を達成するために行う施策をまとめている。この施策とは、本計画の「基本方針」「目標」に基づき、実施する取り組みのことである。表のとおり、大きく分けて「8つの施策」を設定している。

本評価期間中に実施した主な施策、事業を4ページ、5ページで紹介している。

4ページでは、施策4の事業4-2「回数券の共通利用」についてまとめている。

表の概要欄のとおり、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事業で、令和4年10月から運用を開始した。

後ほど、資料2で利用実績の詳細を報告するため、ここでは一部省略するが、運用開始から期間が短い中で、少額ながらも利用され始めているほか、町民からの問い合わせも数件頂いていることから、町民の関心はあり、公共交通の利用促進に繋がる事業であると考えている。

5ページでは、施策6の事業6-1「地域に出向いた乗り方勉強会の開催」については、表の概要欄などにまとめているとおり、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、藤江のサロンや産業まつりのブースに出展して開催した。

後ほど、資料3で、効果測定として活用したお試し乗車券の利用実績について報告するため、ここでは一部省略するが、参加者から好評であるだけでなく、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られる。

6ページから15ページでは、令和4年4月から11月末の期間で測定可能な実績値を、

目標の指標に基づいて評価している。

6 ページでは、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。知多バス「大府線」やタクシーの利用台数などは、11 月末現在での数値を把握していないため、「う・ら・ら」の利用者数のみを評価している。

利用者数の推移をまとめたグラフで、赤い線のものが令和 4 年度の 4 月から 11 月までの利用者数になっている。

令和 4 年度はすべての月間で平成 30 年度より利用者数が少なく、12,118 人減（7%減）であり、目標には満たない見込みである。

令和 4 年度が平成 30 年度（目標値）の利用者数に及ばなかったのは、令和元年 10 月のダイヤ改正による利用離れとコロナ禍による生活様式の変化が主要因だと考えられる。

ただし、令和 3 年 2 月に行ったダイヤ改正やワクチン接種等による外出意識の変容から、令和 3 年 2 月以降、利用者数は回復傾向に向かっている。

7 ページから 10 ページでは、目標 3 「う・ら・ら 各路線・系統の利用者数の増加」についてまとめています。

8 ページに記載のある長寿線および刈谷線、9 ページに記載のある東浦高校線（於大公園南経由）及び東浦高校線（文化センター経由）の 4 路線では、令和 3 年 2 月のダイヤ改正による延伸や増便等の効果があったため、現状の利用者数が維持できた場合、目標値に達成する見込みである。

次に、目標値に達成しない見込みなのが、7 ページに記載のある環状線（左回り）および（右回り）、10 ページに記載のある長寿直行便の 3 路線である。

環状線（左回り）及び環状線（右回り）が、目標値に及ばないのは、令和元年 10 月のダイヤ改正による利用離れとコロナ禍による生活様式の変化が主要因だと考える。

また、長寿医療研究センター直行便が、目標値に及ばないのは、本便の利用用途が早朝の通院に限られているうえ、目的地が病院という特性上、密を避ける意識が働きやすく、病院への移動手段がバスから自家用車に移行したことなどが主要因だと考える。

11 ページから 12 ページでは、目標 5 「各地区（小学校区の代表バス停）から主要地点・施設への「行きやすさ」の向上についてまとめている。

11 ページに記載のあるとおり、コロナ禍の影響を受けて、大きく変化した利用ニーズに順応するため、知多バス「大府線」及び「東ヶ丘団地線」が令和 4 年 10 月にダイヤ改正を行い、これに伴い、森岡小学校区の代表バス停「森岡自然公園」、緒川小学校区の代表バス停「相生の丘」、卯ノ里小学校区の代表バス停「新田分団詰所」、藤江小学校区の代表バス停「平池台」の指標が変化した。11 ページから 12 ページの実績値の欄には、数値に変化のあった指標のみ掲載している。

なお、「行きやすさ」の指標には、「始発便 主要施設到着時刻」、「最終便 主要施設発着時刻」、「最大滞在可能時間」、「運行頻度（往路）の便数」、「運行頻度（復路）の便数」を設けている。

これらの指標を用いた評価によって、知多バスのダイヤ改正に伴って、森岡小学校区の代表バス停「森岡自然公園」、緒川小学校区の代表バス停「相生の丘」、卯ノ里小学校区の代表バス停「新田分団詰所」の知多バスを經由する行き先、大府駅や巽ヶ丘駅、金山駅の「行きやすさ」指標が下がったことが分かった。

ただし、藤江小学校区の代表バス停「平池台」は、知多バス「東ヶ丘団地線」の発着時

刻の変更に伴って、「う・ら・ら」との接続が良くなり、巽ヶ丘駅への行きやすさ指標が向上していることが分かった。

13 ページでは、目標 9 「高齢者（65 歳以上）の運転免許自主返納件数の増加」については、令和 4 年 4 月から 11 月までの自主返納件数は 82 件であり、1 日あたり 0.34 件／日、1 年（365 日）あたり 124 件／年になる。

この令和 4 年度の年間返納件数 124 件は概算ではあるが、目標との比較を行うと、令和 4 年度には目標を達成できない見込みとなる。

令和 4 年度の自主返納件数が目標に及ばないのは、地域公共交通の周知が行き渡っておらず、住民が抱える不安、返納した後の生活をイメージできないなどの解消が十分にできていないことが主要因だと考える。

また、返納支援事業の窓口では、返納したいが半田警察署に行く手段がないという声も届いており、返納件数が目標に達しないのは、返納窓口までの距離が遠いこと、返納窓口までの足がないことから自主返納を取りやめる方が一定数いることなども一つの要因だと考えられる。

次に、14 ページから 15 ページでは、令和 4 年 4 月から 11 月末の期間で測定可能な実績値を評価したうえで、今後取り組むべき方針についてまとめている。

14 ページの、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、令和 4 年度末に発行予定である公共交通パンフレットを用いて、公共交通の利用方法の周知や利用促進に取り組むこと、「のりつき旅」など公共交通に関心をもっ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。

同じく 14 ページの、目標 3 「「う・ら・ら」各路線・系統の利用者数の増加」に対する今後の方針では、来年度以降も地域版の時刻表の発行・配布だけにとどまらず、乗り方教室の開催など次の利用に繋がる周知・利用促進活動に努めていきたい旨を記載している。

15 ページの、目標 5 「各地区（小学校区の代表バス停）から主要地点・施設への「行きやすさ」の向上」に対する今後の方針では、現段階で「う・ら・ら」と知多バス「東ヶ丘団地線」等との乗継可能な発着時刻の周知や、おでかけプランの提案等を事業者と共同で行っていく必要がある旨を記載した。

同じく 15 ページの、目標 9 「高齢者（65 歳以上）の運転免許自主返納件数の増加」に対する今後の方針では、自家用車から公共交通への移行を支援するとともに、運行経路や利用方法などに関する不安払しょくに貢献できるよう、引き続き「乗り方教室」を行う必要性、継続して実施していく旨を記載した。

16 ページには、前回、令和 4 年 2 月 17 日に開催した第三者評価委員会における前計画（地域公共交通網形成計画）の評価と今後の対応方針についてまとめている。ここで記載しているとおり、前計画の評価でいただいた課題などについては、新計画である地域公共交通計画に反映しているほか、引き続き、計画通りに事業を実施していくこと、適切に評価、見直しを行っていく旨を記載している。

最後に、様式に伴って、17 ページでは本計画の評価スケジュール及び令和 4 年度に実施した地域公共交通会議についてまとめている。

11 月末現在で開催を把握していたため、本日、令和 5 年 1 月 27 日開催の第 5 回東浦町地域公共交通会議についても記載している。

以上で、令和 4 年 4 月から 11 月末を評価期間とした、本町の地域公共交通計画（全体）

の評価に関する報告を終わる。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎委員A

達成とは目標値があれば、達成と言えるだろうが、「行きやすさ」というのは、分かりにくい。その点いかがか。

◆事務局A

「行きやすさ」についていくつか指標を設ける中で、複雑になることもある。しかし、行きやすさを1つの指標で見ることも難しいと考えているため、複合的に見ていくことで、達成度を測っている。

資料1—3が各小学校区の行きやすさをまとめたものである。

(1)の森岡小学校区の代表バス停森岡自然公園を見ると、知多バス「大府線」のダイヤ改正で、大府駅や金山駅の休日のアウトカム指標が変わったことが分かる。これに伴い運行便数、最大滞在期間が変わり、これらを複合的に見ることにより、達成、未達成の評価をしている。

◎委員A

私も森岡自然公園を利用しているが、令和4年10月1日の改正で、ちょっと不便になったと感じていたが、新しいダイヤに合わせて生活していると、それほど不便には感じていない。しかも、夕方からの夜便は、前ダイヤと変わりなく存続しているため、得に不便はないと生活者は感じている。

◆事務局A

実際にダイヤ改正に合わせて生活していただけるのは、こちらとしては大変ありがたいことである。しかし、評価は計画作成時に設定した目標値から見るため、未達成としている。

◎委員B

資料1—1の5ページ、地域に出向いた乗り方勉強会の開催について、その中で、町、バス事業者、タクシー事業者、地域住民、社会福祉協議会とあるが、各コミュニティセンターなどで開催しているのか。

◆事務局A

現段階で、コミュニティセンターで実施したことはまだない。今回は、藤江老人憩の家にて、藤江サロンに参加する高齢者を対象に実施した。サロンは、地域住民主体で行っているもので、今回は社会福祉協議会に協力していただき、実施した。

◎委員B

今後も、社会福祉協議会に力を借りながら、この事業を広げていき、乗り方教室を実施していくということは考えているか。

◆事務局A

今後も広げていきたいと考えている。

◇副会長

乗り方教室の主体はどこかということだが、どこが主体でも、周知をしっかりと、乗り方教室に参加したい人たちの声を拾うことが大事である。

また、行きやすさについては、自分のダイヤに合っているかどうか、人によって変わってしまうので、非常に判断が難しいところではある。

資料1-3にあるように、公共交通で、イオンモール東浦や大府駅、金山駅へ行く場合、1番早く到達できるのは何時何分で、一番遅くいられるのは何時何分で、それがなるべく長い方が良いというものである。目的地に、1時間滞在できれば良いという人もいるが、滞在時間が長ければ、日帰りでもそこへ行くことができ、また、行く時間帯の選択肢も多くなることから、滞在時間を「行きやすさ」の指標の1つとしている。

国交省では、地域公共交通計画でどういった「行きやすさ」の指標を設定すると、生活者目線で、いい公共交通ができるのかを検討している。東浦町での指標は、東浦町で決めればよいため、「行きやすさ」の指標として、他に考えられるものがあれば、提案していただきたい。

今までは、民間バスがダイヤを変えても、それが「行きやすさ」指標で測られることはなかった。しかし、地域公共交通計画で、結果として目標値の未達成として挙げられてしまう。乗車率が悪いから減便という苦渋の選択をされた訳だが、それが一概に悪いという訳ではない。以前の「行きやすさ」に戻したいということになれば、それをどうしたら可能になるかを考えるのが、この地域公共交通会議である。

また、地域公共交通計画についてだが、毎回各席に備えておくよい。会議の都度中身を見られるようにし、計画が実態に合わない等があれば意見して欲しい。小さなものであれば見直しもあり得る。

◆事務局A

乗り方教室の藤江サロン開催については、社会福祉協議会より、藤江サロンからの要望を拾い上げてもらい、開催の提案をしていただき共催した。産業まつりについては、保育園児や小学生とその家族など、若年層を含む多くの世代が来場するというので、本町主催で開催した。

また、各地区へ出向く乗り方教室については、すでに区長から開催の依頼を受けている。地元のニーズを聞きながら、今後も乗り方教室を開催していく。また、開催の効果が期待できる地区を優先的に行きたいとも考えている。それが東ヶ丘団地である。ここは、環状線（左回り）・環状線（右回り）のどちらを利用しても、イオンモール東浦までの乗車時間がほぼ変わらずに行くことができる。しかし、以前の路線の影響か、環状線（左回り）の利用が少ないため、乗り方教室を開催することで、環状線（左回り）のダイヤの利用者数を増やしたいと考えている。

◎委員C

資料1-1の17ページ第5回の主な議題として、バス停移設についても記入をお願いします。

◆事務局A

会議録で掲載する際は、バス停移設について追記する。

◎委員D

資料1-1の10ページの長寿医療センターの診察に間に合うような「う・ら・ら」の時間帯についてと、12ページの平池台からの知多バス「東ヶ丘団地線」の乗り継ぎについて確認したい。「東ヶ丘団地線」は10時から15時のダイヤがないため、接続はあまりよくない。平池台の住民が困っているため、「う・ら・ら」を巽ヶ丘駅近くまで乗り入れてもらえないかと思っている。

◆事務局A

資料1-1の10ページの目標3の長寿医療研究センター直行便については、診察受付の時間には少し早い設定になっている。これは、森岡地区の方が緒川駅まで行く時間帯（長寿医療セン

ター直行便が、その後長寿線緒川駅東口行きになるため。)を考慮しており、全体の利便性を考えてのことである。

東ヶ丘団地線ダイヤがない時間帯については、乗り継ぎの面から平池台の方にも不便をかけていることは把握している。ただ、現状すぐに対応できる状況ではないため、申し訳ないがご理解いただきたい。

◎委員E

タクシー事業について、お客様からの依頼に対し、配車に30分かかると伝えると、もう結構ですと言われることが多い。今回バスが減便なったことから、ダイヤの間隔が何分になると乗客は不便に感じるのか、現状の本数や考え方を教えて欲しい。

◆事務局A

今回の目標で減便を記載しているのは、知多バスの減便による乗り継ぎについてであり、「う・ら・ら」の減便ではない。ただ、「う・ら・ら」の本数については、地域にはよるが、藤江地区では、1時間に1本程度である。タクシーと違って、バスの利用者は、生活のリズムをバスのダイヤに合わせていただいている。

◎委員F

今年度、「う・ら・ら」のバス停を身近に感じてもらうため、各地区で、バス停を案内するパンフレットを作成し、多くの人に見てもらった。また、1箇所ではあるが、ニーズのあった地区で乗り方教室も開催した。

昨日は、地域福祉計画の会議があったが、こちらでも公共交通の目標があり、「う・ら・ら」が走っていない場所を「うら・うらら」を福祉施策として走らそうとしていて、公共交通に対する機運が高まっている。「う・ら・ら」に対する興味、要望も多くあるため、今後も、各地区サロンでの乗り方教室を継続して欲しい。

◆事務局A

今お話しがあったパンフレットが夏頃発行されたと思うが、その頃より、「う・ら・ら」の利用に関する問い合わせが増えたように感じている。いろんな方面から、「う・ら・ら」の利用促進をしていただけるのは、大変ありがたいことだと思っている。

乗り方教室は、直接対面して住民とお話しができ、「う・ら・ら」だけでなくタクシーや電車などの公共交通全体の利用促進ができるよい機会であるので、今後も、乗り方教室は継続して行っていきたいと考えている。

◎委員F

どうしてもバスは遅れることがあると思う。高齢者がバスを利用する際、立って待つというのをすごく嫌がる。地域によっては、住民がベンチやパラソルなどを用意している場合がある。ベンチがあると、高齢者にとって大変助かるため、町として、バス停にベンチを置くことが可能であるか、検討を願いたい。

◆事務局A

本町の地域公共交通計画の基本方針1の「もっと使いやすいものに」の中にも、それは書かせていただいている。ただ、道路占用の関係で、車歩分離や道路幅の条件を満たす必要がある。ただ、今年度、みたに整形外科から許可をいただき、私有地である、みたに整形外科前の生路門田のバス停にベンチを置かせてもらった。

今後も、運転手から見やすい位置に置ける私有地があったら、ベンチを置いていきたいと考えているので、そういう場所があったら、教えていただきたい。

◇会長

先ほどのタクシーを30分待つと断られた話については、バスとの競合ではないと思う。30分あれば、家の人に頼んだり、歩いたりして帰るのではないかな。その他なければ、次に移らせていただく。

●全委員

異議なし。

議題2 「う・ら・ら」回数券の民間バス・タクシーでの共通利用…資料2

◆事務局A

「う・ら・ら」回数券の民間バス・タクシーでの共通利用について報告する。

資料2では令和4年10月1日から運用を開始した共通利用事業の令和4年10月1日から令和4年12月31日までの3か月間の利用実績についてまとめている。

共通利用事業の概要としては、資料2の1ページ、「1 回数券の共通利用」に記載のあるとおり、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ものである。

同じく1ページ、「2 回数券の共通利用に関する実績」の表には、令和4年10月から12月にわたる、各事業者・系統の利用実績をまとめている。

なお、表の列に「マイレージ」、「自主返納」、「バス」、「小計」とあるが、これはどこで配付・販売された回数券かを示している。

表下の凡例にあるとおり、「マイレージ」であれば、健康課で実施している「いきいきマイレージ事業」にて、ポイントと交換した回数券の利用枚数を示している。

また、表下のグラフは10月からの3か月間で利用のあった事業者の、回数券の利用推移を示している。

表およびグラフから、回数券の利用は、10月は知多バス「東ヶ丘団地線」のみの利用で11枚、11月は大興タクシー(株)と名鉄知多タクシー(株)での利用もあり88枚、12月も11月と同じ事業者・系統で107枚となっている。

次に資料2の2ページ、「(2) 考察」については、回数券の利用推移などから考えられる事項をまとめている。

まず、①では知多バス「東ヶ丘団地線」と知多バス「大府線」において、利用枚数に差が生じている理由を考える。

東浦町内のバス停からの利用から、両路線とも団地と鉄道駅を繋ぐ系統であり、通勤・通学での利用が主な用途で、特性は近いと思われる。

しかし、わずかではあるが利用枚数に差が生じている。この差は、知多バス両路線の利用者数の差から来ているものと考えられる。

知多バスの両路線のバス停ごとの利用者数が把握できないため、近似的に「う・ら・ら」のバス停利用者数で比較すると、「東ヶ丘団地線」には5基のバス停があり、利用者数はひと月あたり、平均で617人。「大府線」には3基のバス停があり、利用者数はひと月あたり、平均で361人となる。この利用者数の差が、回数券の利用枚数の差に繋がったと思われる。

次に、②ではタクシー事業者において、利用枚数に差が生じている理由を考える。

まず、令和4年10月から12月の3か月間で、回数券を共通利用できるタクシー事業者は、すべて知多交通圏の事業者であるため、発着地点に関する制限などの条件は同一である。

しかし、利用枚数に差が生じているのは、町内で運行していたタクシーの利用台数の差や、町内に存在するタクシー乗り場の有無等から生じたものものだと考える。

同期間において、町内で運行していたタクシーの利用台数は把握できないため、近似的に令和3年度の東浦町を発地点としたタクシーの利用台数（本町が有する町内に乗り場がある3社分のデータ）を比較する。

その場合、安全タクシー(株)が224台、大興タクシー(株)が6,446台、名鉄知多タクシー(株)が4,452台であったため、利用台数の差は大きく、これによって回数券の共通利用の利用枚数の差が生じたと考えられる。

最後に、「3 まとめ」共通利用事業に関しては、運用開始からの期間も3か月と短いため、まだ利用は多くはない。しかし、1か月当たりの利用枚数は増加傾向にあることから、定期利用者が定着した可能性や、自主返納で配付した回数券も利用されていることから、バス停まで歩けない等バスを利用しづらい方が本事業を活用した可能性も考えられる。

については、まずは様々な方法を用いて周知活動をしていくことが必要だと考える。

以上で、回数券の共通利用事業に関する報告を終わる。

◇会長

説明を受け、意見を聴取する。

◎委員G

御礼として、このような会議で、タクシーを取り上げてもらうことについて、大変ありがたと思っている。また、今回の回数券の共通利用の取り組みも、感謝している。

お詫びとして、先ほども話があったように、車の稼働が追い付いておらず、本来なら潜在的にこの回数券を利用される方がいても、タクシーがないために、利用できずにいると考えている。

これを解決するためには、稼働を上げるしかないが、現状ではなかなか数字として反映できないのが、申し訳ないところである。

もう1点、同じ交通圏のタクシー会社で差がある点については、タクシーは主に駅から発車するが、東浦町で考えると、大府駅から半田に向かう武豊線と、可能性として考えられる巽ヶ丘駅が、このエリアの主体である。何十年も前から、大興タクシー(株)と名鉄知多タクシー(株)が大府駅を拠点としていることから、この数字になっていると考えている。安全タクシー(株)については、逆に半田駅に近いところから動いている。

現実問題、巽ヶ丘駅は不便であると認識しており、実際利用される方は、近くにある駐車場に自家用車を止めて、利用されているのではないかと。また、(株)知多つばめタクシーは、台数が少ないため、このような状況だと思われる。

今後同じような形で推移していくと考えられるが、稼働を増やすように努力していく。

◎委員D

まとめの文章が分かりづらいため、分かりやすい文章にして欲しい。

◆事務局A

今後は、分かりやすい文章を心がけていく。

◇副会長

1つ前に戻るが、タクシーの共通利用について、こういった取り組みは、最初から多くの人が使うのは難しいと考えている。

バス車内やタクシー乗り場に案内を出さなければ、タクシーをすでに利用している人だけではなく、使っていない人にも伝わらないのではないか。最近ではタクシー乗り場をよく見るようにして、電話番号だけではなく、使い方や目安になる料金を書いてあるところもある。今は、タクシー乗り場だと分かればよいという時代ではなく、情報提供をしていく必要があり、「う・ら・ら」の共通利用も同様である。

「う・ら・ら」回数券ついてだが、販売場所の状況はどうか。車内販売時での案内はないかもしれないが、役場窓口で販売する時は共通利用の案内ができる。タクシー会社でも案内は必要ではないか。

本来利用者は、毎日の生活の中では決まった移動となるため、同じ公共交通機関しか乗らない。タクシーだったらタクシー、「う・ら・ら」だったら、「う・ら・ら」しか乗らないといったところである。会社が違うので、同じ回数券は使えないという先入観があり、むしろ使えることが特殊である。今、この東浦町の取り組みも全国的にみて特殊なものである。

これを一般的にしていかなければならない。町長も言われているが、これがMaaSである。MaaSは、スマートフォンやAIが必要だと思われがちだが、どの交通機関でも同じサービスで、同じように乗って移動できることをMaaSというが、この回数券はどの交通機関でも使えるためMaaSではないか。こういう先端をやっていて、「う・ら・ら」しか乗ってこなかった方が、同じ回数券を使って、知多バスやタクシーに乗ることを提案している。今まで、他の交通機関を使う必要のなかった方に、いろいろ乗ってもらうことで、お出かけ先の可能性が広がることをもっと提案する必要がある。現状なかなか増えてこないのは、今までと同じ交通機関だけを使っているということだと考えられる。

知多バスにも回数券があるが、1割引きで使えるので、将来的には、知多バスのチケットが「う・ら・ら」でも使えるといったことも考えられる。

◇会長

私もこの回数券の共通利用は、アナログのMaaSと言っている。

◎委員 G

利用者が毎月増加していくと思っていたが、そうではなかった。これは、事業者としての努力が足りなかったと反省している。バス車両は、「う・ら・ら」回数券共通利用の対象外の路線でも使用しているため、バス車内での広告は難しいと考えていた。ただ、ここでの話を聞き、バス停など、バス車外での周知なども考えていきたい。

◆事務局A

先ほど副会長より質問のあった回数券の販売については、車内での販売が最も多くなっている。販売所では、イオンモール東浦の行政サービスコーナーが多く、ここには、役場のロビーのものと同様のポスターを掲示している。また、役場窓口にも、ポスターやチラシを配布しており、高齢者の免許自主返納事業で回数券を渡している住民自治課では、この取り組みの案内をしてもらっている。いきいきマイレージ事業で回数券を渡している健康課では、ポスターを掲示している。ただ、緒川駅にはポスターの掲示はないため、緒川駅だけでなく、バス車内での掲示を行っていきたい。それにより、多くの方に、タクシーや民間バスの利用を促していけたらと考えている。

◇会長

その他なければ、次に移らせていただく。

●全委員

異議なし。

議題3 「う・ら・ら」お試し乗車券の配付・利用実績について…資料3

◆事務局B

では次に、資料3のお試し乗車券の配付・利用実績について説明する。

今年度は、4回のイベントに合計300枚のお試し乗車券を配付した。お試し乗車券は、1セット6回分の無料乗車券で、利用期間は開催日の翌日から1か月となっている。このお試し乗車券の利用状況から、各イベントの利用促進としての効果を測定している。

最も高い乗車券利用率と利用者割合になったのが、藤江サロンでの乗り方教室で、具体的な利用率等は、裏面に記載している。

藤江サロンでは、地域版時刻表を使って、時刻表の読み方を説明した。地域版時刻表とは、地域ごとの時刻表で、「地域のバス停」と「スーパーや病院などの主要施設のバス停」を抜粋したものである。この地域版時刻表は、今ある時刻表が、複雑で分かりづらい、字が小さくて見づらいといった声を受けて作成したもので、大変ご好評いただいている。

この時刻表での読み方教室の後、実際に運行で使用している「う・ら・ら」車両に乗っていただき、乗り方や行き先の見方などの説明を受けてもらった。すでに免許を返納された方も参加されて、「う・ら・ら」を利用しておでかけするのが楽しみと言われていた方もみえ、皆さん、積極的に質問されていた。

このような乗り方教室を行ったサロンで、利用促進の効果が一番高かった理由が、3点挙げられる。

1点目に、地域版時刻表を使い、主な行き先を例にしたことで、「う・ら・ら」を利用する具体的なイメージを持っていただけたこと。

2点目に、サロンでは高齢者が対象ということで、他のイベントよりも公共交通への関心が元々高かったこと。

3点目に、このイベントを通して、「う・ら・ら」に対する心理的なハードルを下げることで、多くの方に実際にお試し乗車券を利用していただけたこと。

だと考えている。

次に、お試し乗車券の利用者が多かった、産業まつりでの乗り方教室をご紹介します。ここでは、藤江サロンと同様の乗り方教室に参加された258名に配付し、65名の方が利用した。藤江サロンの高齢の参加者に対し、産業まつりでは、30代40代の家族連れが多く、初めは「う・ら・ら」に興味をお持ちでなかった方も、お出かけ先の提案をすることで、お試し乗車券をぜひ使ってみてみたいと言われる方が多くいた。

利用者割合は25%だが、65人の方にお試し乗車券を利用していただいたことの効果は大きいと考えている。

最後に、2回開催した乗り継ぎ旅について、お試し乗車券の利用率は、高くはなかった。しかし、参加者からは、次回開催を希望する声も多く、また、おでかけプランを広報紙で周知できる利点もあるため、地域版時刻表を配付するなどの改善策を講じながら、継続

を検討したいと考えている。

来年度は、各イベントの改善点を踏まえ、より利用促進に繋がるイベントにしていくことや、「う・ら・ら」利用に繋がる新しい取り組みも探っていきたいと考えている。

お試し乗車券については、以上である。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎委員F

乗り方教室の中で、藤江サロンでの効果が高かったのは、良かったと思う。自分や子どもも同様に思うのが、最初に乗るときの不安、例えば乗車券は100円と知っているが、上手く入れられなかったらどうしようなどの不安は、誰しも感じていることだと思う。

精神疾患を抱えている方などは、初めてのことに對し大きな不安を感じていて、「う・ら・ら」だけでなく、駅で切符を買うこともそうであり、出かけることを躊躇してしまう。そういう方に対し、病院ではソーシャルスキルトレーニング（病院の中で、バスや電車に乗るシミュレーションを行い、実際のバスや電車でも練習し、具体的な利用に繋げること。）を行っている。そのような形に近い乗り方教室を高齢者の方に定期的に行っていくことは、非常に効果があることだと思う。今後も乗り方教室を継続していただきたい。

◎委員E

1～3のイベントについては、参加者全員にお試し乗車券を渡したと思うが、4の産業まつりでは285人に配付したとある。実際は、もっと多くの来場者がいたのではないかと。配付した285人中65人の方に使ってもらったとあるが、もっと枚数を増やしていれば、もっと多くの人にお試し乗車券を使ってもらえたのではないかとと思うので、産業まつりでは、限定せずに配付すればよいのではないかと。

◆事務局B

言われた通り、産業まつりでの配付枚数は上限があり、実際、まちづくり課のブース来場者は300名を超えていた。より多くのお試し乗車券を用意していれば、もっと多くの方に利用してもらえたと思う。これは、次回の課題にしたい。

◆事務局A

補足で、全体のお試し乗車券を300枚に限定したのは、予算の関係というより、前回の地域公共交通会議で決定したことである。次回は、上限枚数を大きくして、より多くの人に配付したいと考えている。

◎委員E

上限はそもそもいるのか。産業まつりに来た人全員に配付しても良いかと思うが、いかがか。

◆事務局A

上限の必要性についても、今後検討したいと思う。

◎委員C

色々な取り組みを実施し、またそれをデータで分析されていることがすばらしいと思う。

そのような取り組みが、回数券の販売増加に繋がっているか、またどう繋がっているかのデータが取ることが可能であれば、今後示して欲しい。

◆事務局B

回数券の販売増に繋がっているかは、把握していない。しかし、乗り方教室で配付した地域版

時刻表について、口コミで聞いた方が、自分も欲しいという問い合わせを何件か受けた。こういう広がり、利用者数の増加に繋がると考えている。

また、お試し乗車券の利用者が、次にどう繋がるかの追跡調査については、今後検討していきたいと思う。

◎委員B

このイベントが4箇所であったが、乗り方教室の藤江サロンについては、他のコミュニティセンターなどと比べて多くの人が集まりやすい場所であるのか。

◆事務局B

藤江サロンについては、藤江地区の方に参加していただいている。各地区同様のサロンがあり、集まりやすさにおいては、変わりはないと認識している。

◎委員B

今回、藤江サロンで開催した理由は。

◆事務局B

今回は、社会福祉協議会より提案を受けて実施した。今後も各地区で開催していきたいと考えている。

◎委員F

福祉については、地域福祉計画という計画があり、高齢者の課題を見つけて策定をしている。「う・ら・ら」の空白地域をカバーする「うら・うらら」という構想があり、みんなで車を乗りあったり、社会福祉協議会にある福祉車両を借りてもらい、住民同士が助け合ったりする取り組みを作っていこうとしている。

こういった考えを持った職員が、各地区のサロンを回り、困りごとなどを尋ねると、どの地区でも運転免許証を返納した後の生活に不安を持っている。そこで、「う・ら・ら」の乗り方教室の提案をしたところ、藤江サロンでの反応が一番大きかったため、まちづくり課に繋げ、藤江サロンでの乗り方教室の開催が実現された。

◇副会長

東浦町は、他自治体と比べ、色々な取り組みをしていると思う。乗り継ぎ旅については、その効果を図るのは難しいと思う。また、実際に運行しているバスに乗車するため、定員も決まっているし、募集するのも難しいと思う。しかし、この取り組みは、マスコミや広報に周知する効果はあるため、それを「う・ら・ら」のPRに使っていけば良いと思う。

お試し乗車券についてだが、なぜ6回綴りなのか。理由を教えて欲しい。普通なら1日乗車券や2回綴りが多いと思うが、

◆事務局A

何回綴りにするのは、内部でも調整したいと思うが、6回にした理由は、お試し乗車を1回にとどまらず、次の利用に繋げてみたかったというのがある。しかし、6回全て利用した場合は、定期ユーザーだったとも考えられる。確かに、1日乗車券でも良いとは思いますが、今回初めての取り組みだったので6回としたが、今後再度検討していきたい。

◇副会長

往復の2回か1日乗車券にすれば良いと思う。さらに回数券を割引で買えるような仕組みをつけると、100円で乗れるのかと思ってもらえると思う。また、今まで乗っていない人がリピーターになってくれるのはどうしたら良いかという流れで考えていけば良いのではないかと。

お試し乗車券の枚数についてだが、ここでの会議で上限を決めても、それを上回って発行する

のは可能か。

◎委員C

運輸局で設けた制限などはないため、そこは事務局の裁量の範囲だと考える。

◇副会長

ただ、持っている人と持っていない人とで、不公平感があってはいけなし、際限なく配ってもいけない。半田市も今無料乗車をしているが、日時はきちんと決めた方が良くと思う。

知らない人が損をするというのは、公共のものであれば避けたいため、こういうイベントに参加した人に配り、限度はいらぬのではないかと。

◇会長

その他なければ、次に移らせていただく。

●全委員

異議なし。

議題4 「う・ら・ら」バス停の移設…資料4

◆事務局B

資料4の「う・ら・ら」バス停の移設について説明する。

場所は、環状線（左回り）で停車する「巽ヶ丘ハイツ」で、現在、地図上の青丸の箇所であり、横断歩道のない道路を渡る必要がある。移設先は、赤丸の箇所である。

環状線（右回り）で停車する「巽ヶ丘ハイツ」のバス停のほぼ向いになり、こちらは横断歩道もあり、移設前に比べると広い道路ではないため、足腰の弱った方などに、より安心してご利用いただけたと考えているが、事故リスクの削減については、引き続き検討を続けていく。

今回のバス停移設については、以前より地域の方から要望があり、今回、移設先の所有者の方から土地使用の了承が得られた。また、警察や運行事業者とも調整済みであるため、令和5年4月1日より移設予定で、提議した。

なお、本町は区間運賃制ではないため、バス停移設にともなう運賃の変更はない。

バス停移設については、以上である。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎委員E

現在のバス停の位置は、知多半島道路へ繋がる道路のため、車の往来が多い場所であり、スピードを出す車も多いため、移設は良いことだと思う。

しかし、移設後の場所が、東海市等への抜け道であり、通行量が多い道路である。また、道幅も狭く、車の行き来が難しい。17時台の「う・ら・ら」を見てみると、環状線（右回り）と環状線（左回り）が近い時刻にあるため、車の往来は大丈夫であろうか。また、暗くなった後、巽ヶ丘ハイツから出入りする人や車は大丈夫か等、検討したのか。

◆事務局A

確かに環状線（右回り）と環状線（左回り）の到着時刻が近く、「遅延等により、「う・ら・ら」の行き来が難しいと思われる状況も考えられる。」と運行事業者とは既に相談しており、ドライバー同士のコ

コミュニケーションで、対応可能との回答を頂いている。運行上より安全性を高める必要がある場合は、令和6年10月にダイヤ改正があるので、そこで調整していきたいと考えており、今後の課題としていく。

また、移設によってバス停が真向いになることにより、交通上の支障を及ぼす可能性について、真向いにならないように場所を移動するとしたら、環状線(右回り)のバス停になると思う。運行事業者や地域と相談して決めていきたいが、移動の案が決まるタイミング次第では、書面決議となることもあるため、その際はお願いしたい。

◇会長

その他なければ、採決を行う。

●全委員

異議なし。

その他

◇会長

これで、予定していた議題は全て終えたが、その他の意見はあるか。

◆事務局A

令和5年3月に配布予定の参考資料「公共交通パンフレット」について説明する。このパンフレットは、「う・ら・ら」だけでなく、民間バスやタクシーの乗り方についても案内している。

まだ編集中であるため、2月上旬までに、お気づきの点があったら、連絡をお願いしたい。

◎委員H

地元の委員になって2年目だが、毎年、高齢者8人程度が、時刻表が分かりづらいため教えて欲しいと来られる。最寄りのバス停に印をつけて、時刻を伝えるということをやっている。皆さん言われるのが、乗り方は分かるが、どの「う・ら・ら」に乗ってよいか分からないため、主な施設への時刻、乗り継ぎなどが分かるものが欲しい。

◆事務局A

地域版時刻表では、各地域から主要な施設への、行き帰りの時刻を抜粋し、乗り継ぎも分かるようにしている。ただ、全てのバス停は記載していないので、最寄りのバス停がない場合は工夫が必要だが、それでも全体の時刻表よりは、分かりやすいと考えている。

各コミュニティセンターには、地域版時刻表のデータを準備しているので、それを活用して、行き先への案内をしていただけたらと思う。

◎委員G

今も雪が降っているということで、輸送の安全について、事業者として話したい。

一昨日に雪が降り、路面が凍結したため、溶雪剤を危険箇所に撒き対応した。いくつかの自治体の行政バスを担っているが、運行の可否については、運行管理者が決定している。半田市の1路線については、運行が危険と判断し、半田市と連絡を密にとり、運行を中止している。

また、半田常滑線では、他の車のスリップ事故に巻き込まれ、事故発生から1時間は、警察も来られない状況となり、結果的に2時間以上の缶詰め状態となってしまった。私が言うことではないが、こういう時は、不要不急のおでかけは控えていただきたいと思う。また、不慣れな方のマイカー運転は、安易に考えず、おでかけが本当に必要なのかを考えていただきたい。

輸送の安全の確保のためには、運行事業者が、危険と判断した場合、斟酌なく運行中止の判

断をし、それを遅滞なく自治体に連絡していく体制を作っていきたい。そのためにも、普段からのコミュニケーションを図っていきたいと考えている。

◆事務局A

今回も知多乗合(株)より事前に連絡を受け、役場の危険箇所について、溶雪剤を撒いている。また、凍結の関係で、午前中は20分程度の遅延が「う・ら・ら」で発生した。

今回のような、遅延の可能性が高い場合は、事前にバスロケーションシステムやSNS、HPで情報を発信しているので確認していただければと思う。

◇副会長

昨年より、政治家や官僚の皆さんが、公共交通は大事にしなければならいと強く言われるようになり、令和4年度の補正予算も大きくつき、令和5年度も新しい予算の仕組みができる予定である。このように、公共交通に国が力を入れていて、東浦町でも使えそうな予算があると思っている。今日の会議でも、巽ヶ丘駅やバス停留所の話もあったが、それらを解決する方法がありそうなので、私自身も色々考えて、町長とも相談しながら、やれることをやっていきたいと考えている。この会議も回数を増やさなければいけないが、ご協力をお願いしたい。

いいことをやっている自治体は、どんどんアピールして、新しいことをやって、全国にもその取り組みを示して、町民の皆さんや利用者の方々に、便利になったと伝えていけたらいいと思う。以上が予告になるが、ぜひ皆さんにもアイデアを出していただきたい。

◆まちづくり課長

今回は、3月17日(金)午前中に文化センターで開催予定をしている。

詳細は決まり次第、連絡する。

◇会長

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。