

令和4年度第6回東浦町地域公共交通会議 会議録

会議名	令和4年度第6回東浦町地域公共交通会議
開催日時	令和5年3月17日（金）午前10時15分から午後0時00分まで
開催場所	東浦町文化センター ホール
出席者・欠席者	別添「令和4年度第6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」利用者数の推移【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」バス停の移設【報告】 (4) 令和5年度東浦町地域公共交通会議予算（案）及び令和5年度東浦町地域公共交通会議事業計画（案）【協議】
その他	(1) 公共交通パンフレット
傍聴者の数	2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、ご協力をお願いします。

◆まちづくり課長

本日の出席委員は、委員名簿のとおり、29名中19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2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

報告1 「う・ら・ら」利用者数の推移について、事務局に説明を求める。

報告1 「う・ら・ら」利用者数の推移について…資料1

◆事務局A

議題（1）「う・ら・ら」利用者数の推移について報告する。

資料1「う・ら・ら」利用者数の推移は、令和4年度の利用者数の推移や変化を分かりやすくするため、1ページの（1）ではコロナ禍以前の平成30年度の利用者数と比較し、2ページの（2）では前年度の令和3年度の利用者数と比較している。

また、1ページの表1では、令和4年度と、コロナ禍以前の平成30年度、前年度の令和3年度の利用者数を表でまとめている。

また、2ページの図1では、各年度の月別推移をグラフでまとめている。なお、令和4年度の利用者数は赤色のグラフで示している。

次に、1ページの「（1）令和4年度と平成30年度の利用者数の比較」については、表

1 から、令和 4 年度（4 月から 2 月まで）の「う・ら・ら」の利用者数の計は 225,135 人、コロナ禍以前の平成 30 年度（4 月から 2 月まで）の利用者数の計は 237,807 人である。

4 月から 2 月までの期間における利用者数の計を、令和 4 年度と平成 30 年度で比較すると 12,672 人の減（5%減）となっていることが分かる。

なお、令和元年 10 月のダイヤ改正で運行経路が大きく変わっているため、全ての路線で利用者数は比較できないが、平成 30 年度から令和 4 年度まで運行している刈谷線及び長寿線について、4 月から 2 月までの期間における利用者数の年度比較を行うと、刈谷線は 7,572 人の増（40%増）、長寿線は 5,189 人の増（13%増）となっている。

このことから、「旧平池台線（平池台から緒川駅方面への移動）」や「旧東ヶ丘線（東ヶ丘団地から緒川駅方面への移動）」の移動ニーズを担う環状線等の路線で利用者数が減少していることが分かる。

以上のことから、令和 4 年度の利用者数が平成 30 年度と比較して減少したのは、「リモートワークや通販の活用等の新しい生活様式への移行・推進によって外出需要が減少したこと」や、「旧東ヶ丘線の午前 9 時台の移動が環状線（右回り）において実現できていないこと」が原因ではないかと考えられる。

次に、2 ページの「(2) 令和 4 年度と令和 3 年度の利用者数の比較」については、表 1 から、令和 4 年度と同様にコロナ禍以降である令和 3 年度（4 月から 2 月まで）の利用者数の計は 201,581 人である。4 月から 2 月までの期間における利用者数の計を、令和 4 年度と令和 3 年度で比較すると 23,554 人の増（12%増）となっていることが分かる。

なお、4 月から 2 月までの期間における利用者数の年度比較を行うと、全ての路線で令和 4 年度の利用者数が上回っている。各路線の利用者数の変化は下表のとおりである。

令和 4 年度の利用者数が令和 3 年度と比較して増加したのは、「令和 4 年度は、感染者数も減少傾向にあり、緊急事態宣言等の発出がなかったこと」や、「外出に伴う規制がなくなったこと」で、『利便性向上を目的に行った令和 3 年 2 月のダイヤ改正』の効果がより出始めたこと」が原因ではないかと考えられる。

最後に 2 ページの図 1 のグラフについて、令和 4 年度（図 1 では赤色のグラフ）と平成 30 年度（図 1 では水色のグラフ）を比較すると、最新の 2 月の利用者数では、平成 30 年度より令和 4 年度がわずかながら上回っている。

なお、表 1 から、利用者数の差について、令和 4 年度の利用者数は、平成 30 年度と比較すると 130 人の増（1%増）となっている。

令和元年 10 月のダイヤ改正以降、コロナ禍以前である平成 30 年度の利用者数を超えたのは初めてのことであり、大変喜ばしいことだと認識している。この状況を維持し、さらなる利用を促進できるよう、様々な施策の実施に努めていきたいと考えている。

以上で、議題（1）「「う・ら・ら」利用者数の推移」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。

◇副会長

利用者数がコロナ禍前に戻ってきた今、改正後の見直しの効果が出ているか検証する必要がある。その点を明らかにする必要があるが、現時点で把握している効果はあるか。

◆事務局A

上高根台東、上高根台西については、環状線を導入する際、この 2 つのバス停を通すた

めに、平池台線や東ヶ丘線を変更したと言える。ここの利用者数は、常に注目しているところで、令和4年度でいうと、上高根台東が平均1月35人、上高根台西が平均1月55人乗っているが、この数値は少ないと考えている。

長寿医療センター直行便については、徐々に伸びてはいるが、まだまだ少ない状況である。

長寿線については、イオンモール東浦まで延伸した影響もあり、大きく増加している。長寿線の令和4年4月から令和5年2月までの利用者は44,483人で、平成30年度と比較すると、平成30年度の1年分よりも1,591人の増加であり、この時点で4%増となっている。

路線の詳細については、次回の地域公共交通会議で示す。

◇副会長

全体で見ると増えていて、その点はうれしいことだが、全ての路線で増加している訳ではない。中には減少した路線もあるかもしれないので、その検証は必要である。

また、バスの台数が限られている中、ダイヤ改正によって、利用者数の伸び率が良い路線が悪くなってしまうことも考えられる。前回のダイヤ改正では、バスの台数を増やせたため、色々なことができたが、毎回それができる訳ではない。路線ごとの分析を進め、また、バス停ごとの利用状況を把握しながら、ダイヤ改正を進める必要がある。

◇会長

次に報告2「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、事務局に説明を求める。

報告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

議題(2)「「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の1ページの2では、「う・ら・ら」回数券の民間バス・タクシーでの共通利用に関する利用実績について、まとめている。なお、期間は令和4年10月から令和5年1月までである。

前回の会議から1ヶ月しか経っていないこともあり、民間バスについては大きな変化はなかった。

タクシーについては、令和5年1月の利用枚数が令和4年12月と比べ、70枚少なかった。しかし、タクシーの利用は、上限の20枚を利用するなど、まとめて利用される方が多いため、利用人数にすると2、3人程度の差だと思われる。

各タクシー事業者に聞き取りを行ったところ、例年1月はタクシーの利用者数が減少する傾向があるという回答をいただいております、これが利用者数の減少に影響していると考えられる。

なお、令和5年1月から刈谷交通(株)にも本事業に参加していただいている。令和5年1月の利用は0件であったが、令和5年2月は40枚の利用があった。

次に、使われた回数券の内訳に注目すると、2ページの表にある通り、高齢者運転免許自主返納事業より、いきいきマイレージ事業で回数券を配付した人数の方が多い分、共通

利用の実績も多くなっている。また、両事業で配付した回数券の用途は、タクシーでの利用が多く占めている。

次に、2ページ3の「対策」について、説明する。

対策としては、前回の会議で意見があったように、まずは周知徹底を行っていく必要があるとし、以下の4点を実施する。

① 知多バス（大府線・東ヶ丘団地線）のバス停には、すでに共通利用の案内を掲示していただいております、町内の各タクシー乗り場にも、案内を掲示させていただき準備を現在している。

その他、多くの方に見てもらえる場所に、案内を広げていきたいと考えている。

② 前回の会議で、タクシーの利用台数が伸び悩む原因として、タクシーの稼働率が上がらないからというご説明をいただいているが、別の要因として、「短距離だと運転手さんに申し訳ないから」と言われる方が多いことから、利用を控える方がいることも原因の1つだと考えている。

そこで、「短距離でも気兼ねなくタクシーをご利用ください。」というメッセージを、共通利用のちらしに記載し、多くの方に、気楽におでかけしていただきたいと考えている。

③ マイレージポイントの引き換え対象で、「う・ら・ら」の回数券は大変人気となっているが、利用に結び付きづらい傾向がある。この理由として、マイレージポイントと引き換えている方は車を持っている方が多く、回数券を利用する機会がないことと、免許返納後に備えて、使わずにとって置く方が多いということが考えられる。

しかし、公共交通は、元気なうちから利用に慣れて、免許返納後も引き続きおでかけできることが理想であるため、全体の公共交通の利用促進を図るため、ポイント取得の取り組みの1つに、「バスやタクシーを含む公共交通を利用して外出した。」という項目を来年度より追加する予定である。

④ 今月末から配布予定の公共交通パンフレットでは、バス・タクシーの乗り方や共通利用についての案内に加え、おでかけ先の提案をしている。

特に、高齢者運転免許自主返納支援事業の対象者に対しては、車がなくてもおでかけできる環境をPRしていきたいと考えている。

最後に、今後の利用促進によっては、共通利用の利用者数が大きく増加する見込みはあると考えている。また、この取り組みは、バスや電車を利用できなくなった方々にも移動手段をご提案できる重要な事業であるため、多くの方に利用してもらえよう、今後の利用実績を踏まえ、必要な対策を講じていきたいと考えている。

◎委員A

2月の大興タクシーの実績を参考に報告する。2月の共通利用は31枚だった。また、1月と2月の会社の売り上げについては、12月を100%とすると、1月は80%で20%の落ち込み、2月は5%の落ち込みであった。本事業の利用枚数と合致するかは分からないが、1月の利用は若干少なく、2月が31枚の利用があったことから、利用がだいぶ戻ってきたかなと考えている。

対策の中で、「短距離でも気兼ねなくご利用ください。」という点は、ぜひお願いしたい。逆に、短距離だと運転手が嫌な顔をしている可能性もあり、それが利用を阻んでいることも考えられる。タクシー会社として、その点をしっかり教育し、お客様に良いサービスを

提供していきたい。

◎委員B

タクシー運転手は、歩合制等の理由から、売り上げが数百円の短距離であると、短いという表情を運転手が出してしまうこともある。しかし、お客様がタクシーを利用するには理由があり、またお金を払って乗っていただいていることから、タクシー事業者として、意識を高めていかなければと思っている。

◇会長

利用者の方も、数十年前から、短距離だと遠慮してしまうということがある。

◎委員C

資料2ページにもあるように、大府線及び東ヶ丘団地線のバス停に共通利用のPRを掲出している。前回の会議で、周知不足だったという話があり、我々事業者も努力不足だったかなと思う。バス車両は、複数の路線（町外含む）を走るため、共通利用の掲出は難しいが、バス停には掲出が可能である。東ヶ丘団地線はすぐに掲出を行い、大府線に関しては、ダイヤ改正が控えていたため、それを待って掲出した。また、大府線での利用はないが、今後も本事業のPRには協力をしていく。

資料でも確認できるが、バス停には掲出できるところが3段ある。普段は時刻表と系統図で2段を使っており、3段目は使っていない。もし、その3段目を活用したいということがあれば、お手伝いさせていただく。また、別の地域では、系統が複雑な路線だと難しいが、系統図と時刻表が同じでも分かりやすいものであれば1段の利用だけで、常に2段余っている状態にできる。その2段を行政からのお知らせや、地域によってバスの利用促進友の会のような活動もあるため、その会からのお知らせなどに活用いただくことも可能である。バス停は固定物の広告塔として使っていることが、他の地域では始まっている。大府線は、系統がいくつもあるが、東ヶ丘団地線は系統がシンプルで、時刻表と系統図を1段にまとめ、常に2段空けておくことは可能である。今後、事務局と相談しながら、活用方法等検討していきたい。

◎委員D

以前作成された地域版時刻表をサロンで配布したら非常に好評であった。サロンや高齢者が集まる所でPRをすると効果的であると思うが、配布できる共通利用のちらしはあるのか。

◆事務局A

共通利用をPRするちらしは準備できるので、配布していただける機会があれば、お声がけいただきたい。

◇副会長

配布物についての話があったが、全国のバスに乗っていると、車内にラックがあって、地域ごとの時刻表を取ることができるものがある。「う・ら・ら」では、どこにラックを付ければ良いか検討は必要だが、バスに乗っているときに時刻表は欲しくなるため、地域版時刻表も配布できると便利である。合わせて、回数券の共通利用の案内もラックがあれば配布できる。

車内にラックがあると、バスの走行中に取りに行くと、車内事故が起きることを懸念されるかもしれないが、いくつもの時刻表を車内に設置しているバスもあるので、考えていただきたい。

◎委員E

今日は刈谷市から来たが、乗り換えの有無や行き方など地域版時刻表がとても参考になった。また、このパンフレットについては、HPに公開すると思うが、どのページに掲載されているか、分かるように周知してもらいたい。

◇会長

資料では、共通利用で使用された回数券が、いきいきマイレージや高齢者運転免許自主返納支援事業で配付したものか、購入された回数券なのかが示されているが、それぞれの流通枚数を確認し、母数が分かった上で、利用率を見ていくことが必要であると考え。

次に報告3 「う・ら・ら」バス停の移設について、事務局に説明を求める。

報告3 「う・ら・ら」バス停の移設…資料3

◆事務局A

議題(3)「「う・ら・ら」バス停の移設」についてご報告する。

当初、資料3のとおりバス停「巽ヶ丘ハイツ」の移設に関して、安全性を検証するデータをまとめ、その結果から安全性を確認できたことをご説明し、令和5年4月1日から移設する旨をご報告する予定であった。

しかし、移設先の土地所有者の方から、急遽、該当の土地を手放すため、バス停を移設することに関して、承諾できなくなったとの回答があった。

土地所有者の方とは、土地が購入されるまでの期間だけの移設や、売却が済んだ後は、新たな所有者との交渉は本町がすること等も含めて交渉したが、相手方の意思も固く、バス停「巽ヶ丘ハイツ」の移設は不可となった。

よって、令和5年4月1日からのバス停「巽ヶ丘ハイツ」の移設は行わないこととなった。前回から協議にご協力いただいていたにも関わらず、このような結果となったことを深くお詫び申し上げます。

バス停「巽ヶ丘ハイツ」の安全性の確保に関しては、新たな移設先の検討等も含めて今後の課題とする。

◇副会長

これは、よくあることである。バス停を置きに行った時に断る方や、運行が始まってから、うるさいからと断る方もいる。むしろ先に断られて良かったと思う。

結局バス停は、色々な方をお願いして作っていくが、大事なバス停は、きちんと整備して置いていくことが必要であるため、道路をどう作るかなど、担当部局と連携しながら進めていくことを考えてもらいたい。

今、このようなバス停整備等に使える予算が国会審議中であるため、これも含めて考えてもらいたい。

◇会長

次に協議令和5年度東浦町地域公共交通会議予算(案)及び令和5年度東浦町地域公共交通会議事業計画(案)について、事務局に説明を求める。

協議 令和5年度東浦町地域公共交通会議予算（案）及び令和5年度東浦町地域公共交通会議事業計画（案）…資料4-1、4-2

◆事務局A

議題（4）「令和5年度東浦町地域公共交通会議予算（案）及び令和5年度東浦町地域公共交通会議事業計画（案）」に関する資料説明をする。

資料4-1では令和5年度の予算案を、資料4-2では令和5年度の事業計画案をまとめている。

まず、資料4-1の令和5年度東浦町地域公共交通会議予算は、歳入予算額、歳出予算額ともに2,765,000円となった。

前年度である令和4年度の予算額が564,000円であったため、令和5年度は2,201,000円増額している。この増額分はすべて事業費となっている。

歳出の表で事業費として記載している委託の内容は、令和6年10月のダイヤ改正に向けて、実態調査や運行計画の策定支援、ダイヤ改正を反映した地域公共交通計画の見直しの支援等を委託するものであり、委託先は名古屋大学としている。

次に、資料4-2では、さきほどの資料4-1でもお話ししたが、令和5年度は令和6年10月のダイヤ改正に向けて事業を進めている。そのため、地域公共交通会議では、主に新ダイヤに関する調査の報告や協議する他、ダイヤ改正に合わせて他の公共交通との役割や位置付けを再度整理していければと考えている。

なお、ダイヤ改正に係る事業は、一番右側の列に記載のあるとおりで、主に上半期でニーズの調査・分析を行い、下半期でそれらを反映したダイヤの協議等を行っていく予定である。

◎委員A

「う・ら・ら」の有料広告を実施すると実施計画にあるが、その場合の売り上げや必要経費の財務処理について、参考に伺いたい。

◆事務局A

今回議論しているのが、地域公共交通会議にかかる事業費となっている。「う・ら・ら」の有料広告の収入については、東浦町の歳入になる。地域公共交通会議と東浦町は別団体となっているので有料広告の収入は、地域公共交通会議の予算には入っていない。

◇会長

その他なければ、採決を行う。

●全委員

異議なし。

◇副会長

名古屋大学に委託する資料4-2の事業計画案の1番右側については、もう少し内容を明らかにしてからお示しする。

また、グループインタビューについては、各地区で実施したい。アンケートよりも、みなさんと話し合っ、新しい需要を作り出していくという方が大事だと考える。

行政バスがない時は、東西の交流が少なかった。しかし、イオンが出来たことも大きい。行政バス「う・ら・ら」によって、移動範囲が広がっている。東浦町は、こうや

って新たな移動を作り出しており、それをさらに進めていかなければならない。

現在、「う・ら・ら」、知多バス、タクシー、JR、名鉄といった公共交通機関が一体となって機能するにはどうしたらよいか、エリア一括として国でも議論されている。

「う・ら・ら」、知多バス、タクシーは、回数券の共通利用で、分け隔てなく利用できるため結びつきがあり、この3機関の一体的な利用を考えていきたい。また、巽ヶ丘駅の乗り入れもよく課題になっているが、路線の見直しに向けて、その点も含めて議論をしていく必要であるので、委員のみなさんのご協力をいただきたい。

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

公共交通全体の利用促進を図るパンフレット「公共交通のはじめかた」を、広報ひがしうら令和5年度4月号と共に配布する。印刷部数は30,000部で、住民のみなさんに配布するものと、各施設、各事業者、取材に協力いただいた町外の施設にも配布していく。

◎委員C

パンフレット等で公共交通の存在を知ってもらうことはとても重要だと考える。ページの早い段階で、公共交通のざっくりマップが掲載されているが、これがすごく大事で、自分たちもマーケティングにおいて、そこ路線があるということの周知に苦労している。

バスの従業員でさえ、緒川駅へ行く際、環状線（右回り）の時間がなければ環状線（左回り）で行ったり、まずは東浦駅まで行き、あとは武豊線で緒川駅まで行ったりという発想ができないものがいた。

ましてや、普段公共交通を使い慣れていない方にとって、どこに交通ネットワークがあるかご存じない中、公共交通が便利であるとか、安い運賃であるといっても使ってもらえない。交通ネットワークの存在を知ってもらうベースがあってこそ、利便性や料金の低廉性を訴える効果があると考えている。

今回のパンフレットでは、概念図のようなもので、詳しくなりすぎず良いと思うが、ベースになる部分をもっとブラッシュアップして、多くの住民に配布し利用促進を図っていくことにプラスして、それぞれの最寄りの乗り場を示し、実際の利用に繋げていくことが非常に大事になってくると思う。

◎委員C

別件になるが、役場から北側出入口前の道路は、信号待ちの車で塞がれ、「う・ら・ら」が出にくい状況である。そこで、以前、線を引く等考慮して欲しいと伝えたところ、現在青い線が引いてあり、提案して良かったと思っている。しかし、線が見にくいいため、もっと分かりやすくしてもらおうと、「う・ら・ら」だけでなく、一般車両も出やすくなるのではないかと。

◆事務局A

まだ仮の線である。今後、より効果的な色で線を引いていくことを検討していると総務課から聞いている。

◎委員A

令和5年3月20日からタクシー料金の改定を行っている。利用者の方にはご迷惑をおかけするが、必要経費の高騰やキャッシュレス手数料の増加、労働条件の改善などが理由であり、ご理解いただければと思う。

◎委員G

本日、刈谷駅南口から「う・ら・ら」で来たが、とても便利だと実感した。刈谷線は刈谷駅から緒川駅まで行き、そのまま町内を運行するため、刈谷市民にとっても使いやすいと思う。

刈谷市と東浦町は定住自立圏域であり、日頃から連携を行っている。また、刈谷市は現在、地域公共交通計画を策定中で、今後大きなダイヤ改正もあるため、生活圏が同じである東浦町とは、今後も連携していきたいと考えている。

◇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。