

令和5年度第1回東浦町地域公共交通会議 会議録

会議名	令和5年度第1回東浦町地域公共交通会議
開催日時	令和5年6月6日（火）午前10時15分から午後0時30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5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】 (2) 「う・ら・ら」令和4年度事業報告及び決算報告【報告】 (3) 「う・ら・ら」お試し乗車券の配付【協議】 (4) 令和6年度のダイヤ改正【協議】
その他	(1) 活発で良い議論ができる会議のために。
傍聴者の数	6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2つ、協議事項は2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

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。

また、本協議会について、傍聴者が6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。

議題に入る前に、「活発で良い議論ができる会議のために」について、国土交通省中部運輸局愛知運輸支局、宮川様より説明していただく。

◎委員A

「活発で良い議論ができる会議のために。」という小冊子をご覧ください。1ページには地域公共交通の利用者数の減少など、地域公共交通が厳しい状況にあることを説明している。

この隣のページに、地域公共交通会議がどのようなものであるかを説明している。地域公共交通会議は、地域にふさわしい公共交通をつくりあげていくために、住民や交通事業者、行政などの関係者が集まり、公共交通のありようを話あって決める場になる。

3～4ページでは、会議の参加者とその役割について説明している。それぞれの役割としては、住民の方々は地域の意見を聞き取りながら、地域の課題や要望を会議に伝えていただき、交通事業者や行政はそれらの課題や要望を解決するためにはどのような許諾が必要かを回答していただき、学識経験者にそれらの意見を総括的にまとめていただく等、それぞれに期待される役割がある。

説明は以上である。

◆まちづくり課長

では、議事に入らせていただく。

◇会長

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、資料1-2、資料1-3

◆事務局A

議題(1) 「「う・ら・ら」年度別利用状況及び乗車人数」について報告する。

本議題では東浦町運行バス「う・ら・ら」の令和4年度の利用者数の実績値等を資料1-1、1-2、1-3の3つの資料で報告する。

資料1-1では「う・ら・ら」の運行開始当時の利用者数や住民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を、資料1-3では「う・ら・ら」の停留所ごとの利用者数を令和4年度とコロナ禍以前で比較する等して、利用者数の増減の要因を考察している。

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について説明する。資料1-1をご覧ください。

ここで記載しているとおり、令和4年度の利用者数は247,412人である。コロナ禍以前の平成30年度の利用者数と比較すると11,469人の減(4%減)、前年度の令和3年度の利用者数と比較すると25,140人増(11%増)となっているため、推移としては回復傾向にあるが、コロナ禍以降の生活様式の変容の影響は依然として受けていると考えられる。

また、令和4年度の「住民1人あたりの年間負担額」は2,393円となっており、運賃収入が増額しているため、年間負担額は昨年度比で2,168,017円の減(2%減)となっている。

補足2の運賃収入の内訳をみると、令和4年度の運賃収入の計は、コロナ禍以前より減少しているにも関わらず、現金収入が増加していることが分かる。これは、「回数券や定期券を購入するようなりピーター」の外出頻度が、コロナ禍以降に低下したこと等から、「回数券や定期券」から「現金」利用での乗車に移り変わったものだと考えられる。

つぎに、路線ごとの利用者数を令和4年度とコロナ禍以前で比較する等して、利用者数の増減の要因を考察している、資料1-2について説明する。

資料1-2の1ページ目をご覧ください。「う・ら・ら」の利用者数の月別推移を表1に、図1、図2にまとめている。令和4年度の「う・ら・ら」、全路線の利用者数について説明する。表1から全路線の利用者数の計は247,412人であることが分かる。

次に図1をご覧ください。まず、本グラフでは黄色の線が平成30年度、水色の線が令和元年度、オレンジ色の線が令和2年度、黄緑色の線が令和3年度、赤色の線が令和4年度の利用者数を示している。また、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発令されている期間は紫色のひし形や丸で囲っている。なお、この配色は、すべての路線のグラフで共通している。

この図1の利用者数の推移のグラフからは、つぎの3点が読み取れる。

まず1つ目がオレンジ色のグラフの2月以降の推移を見て分かるように「令和3年2月のダイヤ改正以降の利用者数が底上げされたように増加していること」、2つ目が赤色のグ

ラフとオレンジ色と黄緑色のグラフを見て分かるように、「令和4年度の月別利用者数がコロナ禍以降の令和2年度及び令和3年度の月別利用者数を上回っていること」、3つ目が赤色のグラフと黄色のグラフを見て分かるように、「令和5年2月及び3月の利用者数がコロナ禍以前の平成30年度の利用者数を上回っていること」が分かる。

利用者数の推移から読み取れた3つの事項等から、「う・ら・ら」の利用者数は増加傾向にあり、この要因として、感染者数の減少等による外出意識の変化に伴って、発着時刻・乗り継ぎ待機時間の見直しや各路線の増便を行った令和3年2月のダイヤ改正の効果が始まったことが考えられる。

環状線の2系統や刈谷線、東浦高校線の2系統、長寿医療研究センター直行便も似たような傾向で増加しているため、ここでは説明を省略させていただく。

ただし、利用者数が増加している路線で、特に増便が理由でないものがあるため、ここで説明させていただく。その路線が2～3ページにわたって記載のある長寿線である。

表4から、長寿線の令和4年度の利用者数は49,123人であることが分かる。まず、コロナ禍以前の利用者数と比較する。表4から、令和4年度とコロナ禍以前である令和元年度の利用者数を4月から翌年2月の計で比較すると4,777人増（12%増）と大きく増加していることが分かる。

なお、「イオンモール東浦」の利用者数を除いた令和4年度と令和元年度を、4月から翌年2月の計で比較すると2,106人減（5%減）となるため、この利用者数の増加は、令和3年2月のダイヤ改正からイオンモール東浦への乗り入れを開始したためだと考えられる。

次に、前年度と比較する。表4から、令和4年度と令和3年度の利用者数と比較すると6,778人増（16%増）と大きく増加する。

次に3ページの図5をご覧ください。オレンジ色のグラフからは、令和3年2月のダイヤ改正以降の利用者数が底上げされたように増加していることが分かる。また、赤色のグラフ、「令和4年度の利用者数」がその他の色のグラフ、「令和元年度から令和3年度の利用者数」をすべての月で上回っていることが分かる。

利用者数の推移から読み取れることから、「長寿線」の利用者数は増加傾向にあり、この要因として、感染者数の減少等による外出意識の変化に伴って、発着時刻・乗り継ぎ待機時間の見直し及びイオンモール東浦への延伸等を行った令和3年2月ダイヤ改正の効果が始まったことが考えられる。

最後に、停留所ごとの利用者数を令和4年度とコロナ禍以前や前年度と比較することで、利用者数の増減の要因を考察している、資料1-3について説明する。

停留所の利用者数の推移については局所的な内容になるため、詳細な説明は省略しますが、表1に令和4年度の月別の利用者数を、2ページ目の表2には令和4年度からコロナ禍以前の平成30年度の利用者数を差し引いた増減数、表3には令和4年度をコロナ禍以前の平成30年度の利用者数で割った増減比をまとめており、3ページ目では同様の構成で前年度との比較をまとめている。

4ページ目をご覧ください。ここでは令和4年度から平成30年度の利用者数を差し引いた際の利用者数の上位3位と下位3位をまとめている。

上位には、長寿線のイオンモール東浦への延伸の効果を受けて増加した「イオンモール東浦」のバス停や、環状線や東浦高校線の増便によって増加した「アイプラザ」のバス停が含まれ、下位には、学校の登下校で利用されるバス停、「相生の丘」、「藤江小学校西」な

どが含まれている。

下位のバス停がすべて学校の登下校で利用されるバス停なのは、バス停利用の通学児童が減少しているからだと考えられる。

たとえば、相生の丘を利用する児童数は、平成30年度が109人、令和元年度が105人、令和2年度が102人、令和3年度が87人、令和4年度が78人と徐々に減少していることが分かる。

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

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎委員B

資料1-3の4ページの説明で、「う・ら・ら」は学校の登下校で利用される停留所の利用者数が低下していると話されているが、町内の小学校の児童数も同じように大きく減少しているのか。

◆事務局B

町内の小学校の児童数は極端に減少しているということはないが、全体的に減少傾向にはある。

◇会長

減少した停留所として挙げられている「相生の丘」は、平成になってから新しくできた住宅地である。そのため、同じような年代の児童が集まっていた。このピーク時はバスだけでなく、タクシーも合わせて登校を支えてきたが、既にそのピークは越え、大きく減少傾向にある。

◇副会長

資料1-3の5ページには相生の丘からバス通学していた児童の人数が記載されている。平成30年度では109人、令和4年度では78人となっており、これからも減っていくだろう。なお、このように減少していくことは最初から把握していた事項である。

◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

◎委員C

資料1-2の説明で長寿線の利用者数が伸びたとの説明があった。図5のグラフで見ると、他年度では7月の利用者数は6月と比べて1,000人程度増加している。令和4年度の7月だけがあまり伸びていないように見受けられるが、何か理由が分かっていたら教えていただきたい。

◆事務局A

バスの利用はバス停で待つ必要があるため、外気温の影響が大きく、暑くなったり、寒くなったりすると減少する傾向がある。特に令和4年度は猛暑であったため、これにより例年のような増加が見られなかったと考えられる。

◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

◎委員D

資料1-3で停留所の推移については増減数の比較でのみ説明があったが、増減率より増

減数で見た方が良いのか。

◆事務局A

今回は時間の都合もあったので、増減率については省略させていただいた側面もある。増減率は昨年度の利用者数が1人と人数が少ない場合、5人になると増減率500%と数値が大きくなることがあるため、今回は増減数の説明のみとさせていただいた。

◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

◎委員D

資料1-2の長寿線の利用者数の推移の説明の中で、イオンモール東浦の乗り入れを増加させたことで利用が伸びたとあったが、どの世代の利用が増加したかや、長寿医療研究センターを受診した後にイオンモール東浦に寄った方が増えた等の実態は把握されているか。

◆事務局A

長期間にわたって利用者層を確認している訳ではないため、事務局職員が実地で確認できた範囲にはなるが、朝の長寿線を見ると、森岡団地からイオンモール東浦に向かう高齢者の利用が増えていた。

また、長寿医療研究センターを受診した後にイオンモール東浦に寄られる方の実態については、各停留所で降車される方の乗車地点を詳しく追っているわけでないため、正確な数値は分からないが、イオンモール東浦は乗継券の発券場所に指定されているため、緒川駅でなくイオンモール東浦を乗継地点として利用されている長寿線ユーザーも増えていられると思われる。

◇会長

長寿線は、もともとイオンモール東浦を経由せずに緒川駅に向かっていた。特に森岡地区から「長寿線のイオンモール東浦への延伸」に関する要望が多かったため、令和3年2月のダイヤ改正のタイミングでイオンモール東浦まで延伸した。

要望されていた方は荷物を持って歩くには緒川駅からイオンモール東浦まで遠いと言われていた。他にもこの距離を遠いと思われ、他の交通手段でイオンモール東浦に行かれていた方が「う・ら・ら」に移行したとも考えられる。

◇副会長

まず、長寿線は他の地域から長寿医療研究センターに向かわれる方の利用が多い。

緒川駅から長寿医療研究センターに向かう場合、イオンモール東浦に寄ってから病院に向かうと遠回りになる。そのため、森岡地区からイオンモール東浦に向かいたいという要望と、他の地域から早く長寿医療研究センターに行きたいという要望、この選択に悩んだ。

ダイヤ改正以前は、森岡地区からイオンモール東浦に向かう方はそう多くないという考えのもと、他の地域から長寿医療研究センターに早く着くようにしていた。

しかし、改正前のニーズ調査で森岡地区からの要望が多く聞き取れたため、旧経路の長寿線において、緒川駅よりイオンモール東浦に近い箇所にバス停を新設したいという考えに変化したが、道路構造上の問題でできなかったため、遠回りになるがイオンモール東浦に延伸する現行の形をとった。

緒川駅を経由して長寿医療研究センターに行かれる方には遠回りとなったが、森岡地区の方が想定以上にイオンモール東浦に向かう長寿線をご利用いたけたことで、長寿線の利

用者数は増加している。そのため、結果的に良い経路変更だったと言えるだろう。

◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

◎委員E

平成30年度の利用者数と比較した場合、私どもが運行している民間バス路線では2割減という状況である。私どもの路線では通勤の需要が蒸発したのが痛手となっているが、「う・ら・ら」のこの戻り具合は非常に羨ましい。

一点、資料1-1の運賃集の内訳について質問させていただく。定期券の運賃収入が減少して、現金収入が増加したとあったが、この解釈についてお聞きしたい。

このことについての解釈は2つあると思われる。1つは、町民一人ひとりの利用頻度が低くなったが、その代わりに裾野が広がったという解釈、または、単に今まで利用されてきた方が次いつ移動できるかが分からないということで定期券から現金利用に転換されたという解釈、事務局はどちらであると考えているか。

◆事務局A

長寿線のイオンモール東浦の延伸などによって、新規利用者が増えて、裾野が広がっていることも一因として考えられるが、定期券・回数券の運賃収入額が減額していることから、ヘビーユーザーの利用頻度が低下し、定期券・回数券から現金利用に転換されたのが主だと考えている。

また、定期券・回数券の運賃収入額が減額しているのは、緒川小学校や藤江小学校の通学利用者が減少していることも影響していると考えている。

◇会長

その他なければ次の議題に進めさせていただく。次に「う・ら・ら」令和4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」令和4年度事業報告及び決算報告…資料2-1、資料2-2

◆事務局A

議題2「う・ら・ら」令和4年度事業報告及び決算報告について報告する。

なお、資料2-1では令和4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が、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をご覧ください。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。令和4年度は地域公共交通計画の評価、新規事業である回数券の共通利用事業やお試し乗車券の配付等の利用促進事業に関する協議・報告が主であった。

つぎに、2ページ目をご覧ください。ここでは、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。3ページ目では共通利用の利用実績をまとめている。令和4年10月から令和5年3月の期間で、民間バス事業者で68枚、民間タクシー事業者で302枚利用された。

5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、お試し乗車券を配付したイベントの参加者数をまとめている。ここで記載のある大府市や刈谷市の施設

にバスを乗り継いでおでかけするのりつき旅や、福祉サロンや産業まつりで大人等を対象とした乗り方教室は令和4年度から開始した利用促進事業になる。

6 ページ目のお試し乗車券の利用実績の表からは、藤江サロンでの乗り方教室の「乗車券の利用率」と「利用者の割合」が最も高いことが分かる。これはサロンの参加者が高齢者であり、交通に対して関心が高い方が多く参加していたためだと考えられる。

少しページをめくって、最後のページ、8 ページ目の有料広告をご覧ください。令和4年度の広告収入は6者からで474,000円である。昨年度比で9万円の減となっており、継続している事業者も広告の枠数を減らすなど、コロナ禍の影響を受けている状況である。

なお、広告収入の内訳としては、2者抜けて、新規事業者が2者加わった形になっている。

つぎに、地域公共交通会議の令和4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。

決算書から、歳入については、東浦町からの負担金が563,000円、補助金が0円、預金利子が7円、合計で563,007円となっている。

歳出については、地域公共交通会議の報償費が320,000円、会議用のお茶代が8,346円、東浦町地域公共会議負担金返還金が234,661円となっている。

なお、会議で使用しなかった負担金は全て町に返還することになっている。また、決算関連資料については、監査委員のお二人、石浜西連絡所長の山田様、生路連絡所長の原田様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」令和4年度事業報告及び決算報告」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F

会議に出席するため、初めて「う・ら・ら」に乗車した。コミュニティセンター近くのバス停からの乗り継ぎもスムーズで便利が良いと感じた。ただ、車内に期間が終了したイベント等のポスターが掲示されていた。管理を徹底していただきたい。

◆事務局A

会議終了後、速やかに確認し、掲示期間が終了したものを取り外す。

◇副会長

車内掲示はどのような管理になっているのか。

◆事務局A

基本的には、町内各課等から依頼があったポスターをまちづくり課で預かり、まちづくり課の方から運行事業者に期日付けで掲示を依頼している。

◎委員G

町からの依頼に記載のある掲出期限にまで気配りができていなかった。事務所に戻り次第、状況を確認し、適切に対応させていただく。

◎委員C

決算書を見たところ、歳入に有料広告の広告収入についての掲載がないため、一般会計の中に入る内容かと思われるが、公共交通会議の中で有料広告の申込者がどのような事業者で、どのような内容で掲載するといった話はされたか。

◆事務局A

有料広告については、本町の有料広告審議会において仕様や条件等を協議し、これらの条件に当てはまる事業者及び内容の広告を許可し、車内外に掲載している。

◎委員C

東浦町地域公共交通会議の事業報告の中で有料広告の内容が記載されているのは、会議の事業ではないが、歳入の一つとして委員に知っていただきたいといった程度で捉えておけば良いか。

◇副会長

そのような認識で良いだろう。また、色々な会議に出ているが、車内の有料広告は通常出てこない。車外広告でいえば、車外全体をラッピングできたり、停留所でネーミングライツをしたりすると話題になることもある。

◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

◇副会長

資料2-1の5ページ目、路線バスのりつき旅を2回開催したが、お試し乗車券の利用率が低く、次の利用に繋がりがつらかったとの報告があった。しかし、JRが開催しているウォーキングイベントのように、のりつき旅自体のリピーターは付くと思われる。

どこが主催するかは考える必要があるが、月1や春夏秋冬の季節ごとに開催するなど、定例化すれば、それを楽しみに参加していただけることもあるだろう。イベント参加者がバス利用者になることは少ないかもしれないが、参加者の友だちや知り合いなどに伝わっていくことで、間接的に利用者が増加する可能性もある。効果が出るまで気長に続ける事業だと思う。

また、のりつき旅の企画を考えていくこと自体が、公共交通の可能性を高めることになる。今の路線でできること、行きたくなる場所を探ること、それらとコラボすることで公共交通はもっと面白いものになる。それに、企画を考える段階で他課や他の機関と行き先についての話し合いが生まれるため、横の連携も強まっていくだろう。

企画を作っていく負担はあるが、やり方を省略しながら、定例化していただければと思う。仕事を増やしてしまうのは恐縮ではあるが、楽しみながらやるのが大事である。

◎委員C

今日であればカリアンナイト（刈谷駅前で開催している一夜限りのグルメイベント）とコラボするのも良いのではないか。お酒を飲まれる方は車を運転できないので、行きはバスをご案内するというのは手だと思う。

◇会長

18時頃に役場から出るバスがあり、ちょうど良い時間帯に刈谷駅に行くことができる。帰りは「う・ら・ら」が運行していないのが難点だが、JRの駅付近の方は参加できるかと思う。

◎委員C

帰りにお困りの方はぜひタクシーもご利用いただきたい。

◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

◎委員G

豊橋市や豊川市では、児童を対象に、夏季限定でバスの無料乗車券を配布していることもあったと記憶している。のりつぎ旅等の利用促進事業を考えていくうえで、そのような事例も参考にしていっても良いのではないかと。

また、小さなお子さんなら、自分一人でバスに乗って、移動するのも初めての方も多いため、そのような成長の機会を作るという側面でも意味があるものになるだろう。

◇副会長

東三河の場合、夏休み期間に限り、子どもは1乗車 50 円で乗車できる。設楽の田口から伊良湖岬まで2回乗り換えで、150 円で行くことができる。所要時間は長く、3時間近くかかるが、非常にお得である。

10年以上続けているため、新鮮味がなくなっているため、遠いところから来ていただけるような企画を考えている。

知多では鉄道が地域間を繋いでいる。しかし、少し歩くことも考慮すれば、知多北部で接続することもできるだろう。夏休みも差し迫っているが、コロナも落ち着いてきているので利用促進策を進めても良いだろう。

◇会長

その他なければ次の議題に進めさせていただく。次に「う・ら・ら」お試し乗車券の「配付」について、事務局に説明を求める。

議題3 「う・ら・ら」お試し乗車券の配付…資料3

◆事務局C

議題3 「う・ら・ら」お試し乗車券の配付」について説明する。

資料3をご覧ください。昨年度に引き続き、今年度も、利用促進策として、乗車体験会や乗り方教室を開催する。昨年度は、「う・ら・ら」を継続利用していただくため、イベント参加者の皆さまに、「う・ら・ら」のお試し乗車券6回分を配付していたが、今年度から、2回分の無料乗車券と回数券の500円分の割引券を配付したいと考えている。本変更は、令和4年度第5回の地域公共交通会議でのご意見を踏まえたもので、「う・ら・ら」を今まで利用していなかった方に、「う・ら・ら」のリピーターになってもらうことを目的としている。なお、この乗車券と割引券については、資料3に表面・裏面のレイアウトを掲載している。

また、お試し乗車券の配付枚数と利用実績、割引した回数券の販売枚数と利用実績を集計することで、利用促進事業の効果も併せて測定・評価していきたいと考えている。

今年度、本券の配付を予定しているイベントは、ふれあいサロン東ヶ丘で行う高齢者向けの乗り方教室、知多乗合株式会社にご協力いただき開催する、小学生対象のバス車庫ナイトツアー、11月開催の産業まつりを予定している。

バス車庫ナイトツアーは、夏休み期間に開催するもので、小学生とその保護者26名を対象とする予定である。本イベントで一度バスへの乗車を体験していただくことで、公共交通を利用する際の心理的なハードルを下げ、夏休み等の期間でバスを利用した「おでかけ」をしてもらうことを目的としている。

産業まつりでは、「う・ら・ら」だけでなく、タクシー事業者にも声をかけさせていただき、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検討している。

また、配付枚数の制限は設けず、利用促進事業に参加していただいた方には、全員配付したいと考えている。

このようなイベントを通し、「う・ら・ら」を身近に感じていただき、お試し乗車券と、回数券の割引券をより多くの方に利用してもらうことによって、リピーターを増やしたいと考えている。

以上で、議題3「「う・ら・ら」お試し乗車券の配付」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B

お試し乗車券及び回数券の割引券の素材はどのようなものか。

◆事務局C

普通紙に印刷する予定である。

◎委員B

その場合、コピーされる可能性もある。コピーされた場合に複写と出るような特殊紙ではないということか。

◆事務局C

そのような紙でなく、普通紙に印刷する予定であるが、お試し乗車券及び回数券の割引券には番号を付け、管理することでコピー対策をしている。

◎委員B

であれば、コピーされたとしても番号が重複しているから使えないというようになるのか。つい、心配になり聞いてしまった。

◆事務局C

回数券の割引券については事務局で販売時に重複の確認はできるが、お試し乗車券については利用後の集計時に判明することになる。

◇副会長

乗車券などを作成すると必ずこのような問題が出てくる。番号を付けているだけでもコピーへの抑止になるだろう。また、券には有効期限も設けているので無制限に増え続けることはない。

普通紙で印刷されている場合、乗務員がその場で偽造のチェックすることは絶対にできないので、そこは仕方ない。偽造によるデメリットよりも、お試し乗車券できっかけを作り、実際にバスを利用していただくメリットの方がはるかに大きい。

長らく疑問に思っていたのだが、コピーした際に複写と出る紙は高いのか。

◆まちづくり課長

高くなる。

◇副会長

そのコストも考えると、やはり普通紙で印刷するのが妥当であろう。もともと運賃も100円と安価であるため、コピーする方もいないだろう。

◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

◎委員E

本券をもらった方がお試しして、リピーターになるという流れであれば、券のレイアウト

トは下側にお試し乗車券、上側に回数券の割引券とした方が行動様態とあっているのではないか。

◆事務局C

ご意見いただいたレイアウトの方が利用しやすいため、修正させていただく。

◇会長

その他なければ採決を行う。このような形で進めることについて、賛成の方は挙手を願う。

●全委員

(挙手)

◇会長

全員の賛成で可決とし、事業を進めさせていただく。次に「令和6年度のダイヤ改正」について、事務局に説明を求める。

議題4 令和6年度のダイヤ改正…資料4-1、資料4-2

◆事務局A

議題4「令和6年度のダイヤ改正」について説明します。

ここでは、ダイヤ改正の時期、ニーズ調査の方法、運行経路などの基本方針について協議させていただきたいと考えている。資料4-1ではこの協議事項についての記載があり、資料4-2ではダイヤ改正の参考資料として、令和4年度の各路線の1便当たりの利用者数等をまとめている。

ダイヤ改正の基本方針等を協議する資料4-1をメインとして、各路線の利用者数の詳細をまとめた資料4-2の内容を補足として交える形で説明させていただく。

まずは資料4-1をご覧ください。「1 ダイヤ改正の時期」について説明させていただく。運行委託に関する契約が令和6年9月30日に満了することから、この契約を更新する令和6年10月1日に合わせてダイヤ改正を行いたいと考えている。

本ダイヤ改正では、既に把握している課題のほか、新たに実施するニーズ調査の結果を反映する予定である。

既に把握している課題については、一例として、表1にまとめている。

1つ目が、「環状線（右回り）」に午前9時台のバスがないことである。これによって緒川新田地区にお住いの方の、午前中のイオンモール東浦や緒川駅方面への移動ニーズが叶えられていない状況になっている。

2つ目が、知多半島道路を横断するトンネルを渡るバスのダイヤ調整である。巽ヶ丘ハイツの西側にあるトンネルは道路幅が狭いため、中型バスが同時時間帯に行き来することができない。現在は、運転手同士の調整で運行していただいているが、ここで中型バス同士がバッティングしないよう、環状線、両回りのダイヤを微調整したいと考えている。

3つ目が、遅延区間でのダイヤ調整になる。町民の方々の外出機会が増加したことで、交通量も増加し、遅延が発生する機会が多くなっている。各路線の乗継ぎが問題なく行えるよう、遅延区間のダイヤ調整を行いたいと考えている。

つぎに、「2 ニーズ調査」について説明させていただく。地域公共交通計画を策定する際に、アンケート調査を実施していることや、各路線の利用者数の集計を毎月行っている

ことから、すでに全体の意識や利用実態等を定量的に把握しているため、今回は、地域ごとの個別具体的な要望等を定性的に把握することを目的にグループインタビューを実施したいと考えている。なお、対象としては、町内の7小学校区の老若男女としている。

グループインタビューは、各地区のコミュニティセンター、石浜西小学校区は県営東浦住宅集会所で開催し、定員は10名程度、ヒアリング時間は90分程度とし、開催時期は7月から8月にかけて行いたいと考えている。

定員を10名程度としているのは、より詳細なニーズを探ることを目的としているグループインタビューでは、活発な意見交換によりテーマを深めていく必要があり、それには多人数での開催が不向きであると判断したためである。

このグループインタビューの全体の流れとしては、公共交通の概要を説明した後、参加者同士の自己紹介、各小学校区で用意したテーマ別意見交換会、感想用紙の記入としている。

テーマ別意見交換会での小学校区ごとの個別テーマは、2ページ目の表2にまとめている。たとえば、森岡小学校区では、「う・ら・ら」の移動ニーズとして、長寿医療研究センターと刈谷豊田総合病院の利用、イオンモール東浦への延伸による利用頻度の変化のほか、TOICAなどのICカード等を利用したキャッシュレス決済導入へのニーズを聞き取りたいと考えている。

また、森岡小学校区では森岡団地に知多バスが運行しているため、こちらの利用実態なども聞き取るほか、「う・ら・ら」が運行終了した時間帯、19時～21時台に移動ニーズがあるかを確認し、定額で運行する乗合タクシー導入へのニーズを聞き取りたいと考えている。

実施体制は、全体進行や説明を名古屋大学大学院の加藤先生が務め、このほか、スタッフとして名古屋大学の研究員や学生、本町の職員が4～6名が参加する。

参加者の募集について、対象に当てはまる住民への声かけを連絡所長の皆さまに依頼するほか、利用者への周知として「う・ら・ら」車内に参加者募集のポスターを掲示する予定である。

3ページ目をご覧ください。「3 新ダイヤの方向性（案）」について説明する。

これからニーズ調査を行い、それらの課題を新ダイヤに反映していくところではありますが、この課題を反映していく新ダイヤの土台となるものを事前に共有するため、ここでは新ダイヤの方向性について協議したいと考えている。

まずは、「(1) 環状線の今後の運用（案）」について説明する。

そもそも、環状線は、図1の新路線図の赤枠で囲われている「上高根台東」及び「上高根台西」を新設することや、もともと相互間の移動手段がなかった緒川新田地区と藤江地区を繋ぎ、町内交流の活発化を図ることを目的に導入された路線である。

なお、上高根台のバス停を新設するためというのは、このバス停を新設したうえでのバスの折り返し地点が近隣にないため、藤江地区の平池台まで輪っか上に回すしかないことが理由になる。旧路線では、東ヶ丘団地が折り返し地点として機能していた。

では、実際に環状線の利用はどのようになっているかを確認していく。(イ)の利用状況をご覧ください。

まずは、1つ目、環状線全体の利用というのは、令和元年度の導入から増加傾向にある。詳細は資料1-2の表2、表3をご確認いただきたい。

つぎに、2つ目、環状線導入の理由のひとつである、上高根台東及び上高根台西の1日あたりの利用者数を見てみると、上高根東が1日当たり0.9人、上高根台西が1日当たり1.3人になる。長寿医療研究センター直行便の利用者数を含めると、上高根台西は1日当たり2.1人の利用者数になる。

3つ目、つぎは環状線によって町内移動が活発になったのかを見ていく。ここでは東ヶ丘団地から藤江方向に移動している利用者数を確認する。4ページ目の表3が該当の各バス停の利用者数になる。左側が令和4年度の年間利用者数、右側が運行日数で割った1日当たりの利用者数になる。

ここから、最も利用者数が多いバス停が「マルス東ヶ丘店」で、1日当たりの利用者数は3.6人ということが分かる。

4つ目、つぎは反対回りを、藤江地区から東ヶ丘団地方面に移動している利用者数を確認していく。表4が該当の各バス停の利用者数になる。

ここから、最も利用者数が多いバス停が「藤江小学校西」で、1日当たりの利用者数は2.6人とありますが、これは藤江小学校から平池台に帰る児童が含まれている。そのため、下校便の2便（4号車（15:00-15:30）と3号車（15:56-16:08））の利用者数を除くと1日当たりの利用者数0.4人となる。

そのため、藤江から東ヶ丘団地方面に移動しているもので、最も利用者数が多いバス停は「藤江北」で0.5人ということが分かる。

最後に、今後の環状線の運用についての案を説明させていただく。(ウ)の運用案をご覧ください。

以上のことから、環状線全体の利用者数は増加傾向にあるが、当初の導入目的であった上高根台の両バス停の利用や、東西の町内移動は多いとは言えない。

しかし、東ヶ丘団地は名鉄へのアクセスを可能とする知多バス「東ヶ丘団地線」の結節点があることや、藤江地区には「児童用遊具等が新たに整備された三丁公園」や、発着時刻の問い合わせも多い「ファミリーレストラン」があること、生路地区にはバス停近くに「カフェ」や「病院」等が点在していることから、環状線には地域住民の「交流の場」や「生活していく上で必要な施設」への移動手段としての潜在的なニーズがあると考えている。

つきましては、上記の行き先へのおでかけプラン等の周知を徹底するうえで、「環状線」は現状の運行経路で継続したい。

つぎは、5ページ目の「(2)長寿医療研究センター直行便の運用(案)」について説明する。

こちらも、まず、長寿医療研究センター直行便の導入経緯について説明する。

そもそも、長寿医療研究センター直行便は、地域要望により新設した緒川新田地区と長寿医療研究センターを繋ぐ通院用の路線で、病院の受付開始時間（午前8時30分）に間に合うことや、所要時間の短縮を目的に導入した路線である。

では、実際に長寿医療研究センター直行便の利用はどのようになっているかを確認していく。(イ)の利用状況をご覧ください。

まずは、1つ目、長寿医療研究センター直行便の利用というのは、令和3年2月にハイエース（13人乗り）からポンチョ（36人乗り）に変更して以来、増加傾向にある。

つぎに、2つ目、長寿医療研究センター直行便の令和4年度の利用者数を確認していく。

詳細は資料 4-2、7 ページ目の表 9 をご覧ください。こちらから年間利用者数は 828 人、1 日当たりの利用者数は 3.4 人であることが分かる。

また、ここから、最も利用者数が多いバス停が「上高根台西」で、1 日当たりの利用者数は 0.8 人ということが分かる。

3 つ目、12 号車の車両をポンチョ（36 人乗り）としている理由である、「東浦葵ノ荘」の令和 4 年度の年間利用者数は 0 人であることが分かっている。

最後に、今後の長寿医療研究センター直行便の運用についての案を説明させていただく。（ウ）の運用案をご覧ください。

以上のことから、「長寿医療研究センター直行便」全体の利用者数は増加傾向にあるが、利用者数が少ないため、以下のいずれかの方針で変更したいと考えている。

なお、本路線の利用者数が少ない理由は、通院に利用用途が限られていることも大きいと考えている。

そのため、1 つ目の案として、利用される可能性を広げるため、「げんきの郷」及び「あいち健康プラザ」にも停車するようにすること、ポンチョ（36 人乗り）から中型バス（56 人乗り）に変更するため、利用のない「東浦葵ノ荘」を廃止するなど一部を変更して、長寿医療研究センター直行便を継続するものである。

2 つ目の案は、他の地域からの通院便に変更するものである。通院便としているのは、この車両が「長寿線（緒川駅東口行）」の第 1 便に利用されるためである。

つぎは、5 ページ目の「(3) 緒川小学校の登校便の運用（案）」について説明する。

現在、「う・ら・ら」の「環状線（右回り）」の早朝の 3 便、中型バス 2 台とハイエース 1 台には、バス停「相生の丘」や「相生の松」、「緒川相生」から緒川小学校に向かう児童をお送りする、スクールバスとしての役割も持たせて運行する。

この登校便の利用状況としては、6 ページの表 5 をご覧ください。表 5 は緒川小学校の登校利用者数の見込みをまとめた表になる。

表 5 から令和 4 年度の緒川小学校への登校利用者数は 95 名であったが、ダイヤ改正を行う令和 6 年度には 58 名となる見込みであることが分かる。

つぎに、表 7 をご覧ください。表 7 は令和 4 年度の、登校便の利用者数をまとめた表になる。

この表 7 から、令和 4 年度の登校便、早朝の 3 台のバスに乗車する年間利用者数は 16,119 人で、1 日当たりの利用者数の計は 58.8 人であることが分かる。

最後に、今後の登校便の運用についての案を説明させていただく。（ウ）の運用案をご覧ください。

現行ダイヤの登校便では、中型バス（56 人乗り）2 台とハイエース（13 人乗り）1 台で運行していたが、緒川小学校の登校利用者数の見込みが令和 6 年度には 58 人になることから、新ダイヤでは中型バス（56 人乗り）1 台とハイエース（13 人乗り）1 台で運行したいと考えている。

これによって、新ダイヤでは登校便で利用しない 2 号車を同時間帯の他地域で運行することや、同時間帯の運行をしないことで連続運転時間の制限や乗継待機時間の調整に利用することができるため、より利便性の高いダイヤを作るうえで必要な選択肢が広がると考えている。

つぎは、7 ページ目の、「(4) 環状線（右回り）の午前 9 時台～午前 10 時台の増便（案）」

について説明する。

現在、緒川新田地区から緒川駅方面に向かう場合、「環状線（右回り）」を利用されることが多いが、この「環状線（右回り）」は午前8時台前半の運行が終わると、次の便が午前10時台後半の運行となるため、緒川新田地区から午前9時台から午前10台にかけての増便を強く要望されている。

この要望に応えるため、同時間帯の「東浦高校線（於大公園南経由）」、緒川駅と東浦駅の区間をピストン運行する路線の3号車（9:10-10:01）を転用することで実現したいと考えている。

「東浦高校線（於大公園南経由）」を転用する理由としては、(ア)に記載している。

まず、1つ目として、地域要望のある午前9時台から午前10時台にかけて「東ヶ丘団地から緒川駅方面へ行くニーズ」というものが、本当に利用に繋がるものなのかを平成30年度の利用者数から確認していく。

資料4-2の8ページの表10をご覧ください。表10には東ヶ丘団地から緒川駅に向かう路線、「東ヶ丘線」の便ごとの利用者数をまとめている。

表10の中で緑色の枠で囲まれているのが、平成30年度時点での午前9時台、午前10台の移動者数であり、2号車（8:45-9:20）の年間利用者数は10,249人、1号車（10:00-10:35）の年間利用者数が9,866人であることが分かる。

この年間利用者数は平成30年度のもので、コロナ禍以前ということもあるが、転用を考えている「東浦高校線（於大公園南経由）」の3号車（9:10-10:01）の令和4年度の年間利用者数が6,929人であることを踏まえると、緒川新田地区から緒川駅方面への該当時間の移動ニーズは高いと考えられる。

2つ目と3つ目では、転用する「東浦高校線（於大公園南経由）」の現在の利用者の移動ニーズを叶える代替手段があるか、どうかをまとめている。

2つ目では、「東浦高校線（於大公園南経由）」の3号車（9:10-10:01）を使って、緒川駅から東浦駅方面に向かう移動ニーズは、同時間帯に「東浦高校線（文化センター経由）」の11号車（9:30-10:35）があることから、代替可能であると考えている。

3つ目では、「東浦高校線（於大公園南経由）」の3号車（9:10-10:01）を使って、東浦駅から緒川駅方面に向かう移動ニーズは、同時間帯に「環状線（左回り）」の2号車（9:20-10:34）があることから、代替可能であると考えている。

以上のことから、「東浦高校線（於大公園南経由）」の3号車（9:10-10:01）を転用することで、「環状線（右回り）」の午前9時台～午前10時台の便を増便したいと考えている。つぎは、7ページ目の「(5) 於大公園内への延伸（案）」について説明する。

令和5年度末に於大公園の駐車場の整備が完了することで、ポンチョ（36人乗り）であれば駐車場内を南北に移動することが可能になる。

そのため、図2のとおりポンチョで運行する「東浦高校線（於大公園南経由）」を於大公園に延伸したいと考えている。

まず、延伸による1つ目の利点として挙げられるのが、於大公園の魅力が増進するタイミングで、「う・ら・ら」のバス停を園内に配置できるということである。

於大公園は令和5年度に児童用遊具、令和6年度に幼児用遊具が更新されるため、来園者も増加する見込みである。

つぎに、延伸による2つ目の利用として挙げられるのが、緒川小学校南から緒川駅方面

に向かう発着便数を増やすことができるということである。

「環状線（右回り）」も緒川小学校南から緒川駅方面に向かって運行しているが、早朝の緒川小学校の登校便以外は、緒川小学校南ではなく、於大公園南の経路で緒川駅方面に向かうため、バス停「緒川小学校南」付近にお住いの方が緒川駅方面に行きたい場合、役場のバス停まで移動する必要があった。この利便性を大きく向上させることができると考えている。

延伸に伴って、1便あたりの所要時間が長くなり、減便に繋がる可能性もあるが、上記の2点の利点を踏まえるとプラスの効果が大きいと見込んだため、「東浦高校線（於大公園南経由）」を於大公園内の駐車場に延伸したいと考えている。

以上で、議題4「令和6年度のダイヤ改正」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H

緒川地区に住んでおり、子どもが緒川小学校の通学に「う・ら・ら」を利用している。資料4-1の6ページの(ウ)にて、令和6年度の登校利用者数の見込みが58人となるため、新ダイヤでは中型バス(56人乗り)1台とハイエース(13人乗り)1台で運行するとある。今は運行時刻が早いバスと遅いバスの2つの時間帯で運行しているが、新ダイヤとなった際はこの2台は同じ時刻に出るのか、別の時間帯で出るのか、どのような組み合わせになるのか。

◆事務局A

現在、通学用のバスを3台から2台に変更するものを計画案として提示し、協議を取る段階であるため、細かな発着時刻というのはこれから作成していくものである。

この細かな発着時刻、ダイヤというのは緒川小学校とも相談させていただき、どのような運用が児童や保護者の皆さまの負担が少ないかを考えながら検討していきたい。

◇副会長

早バス・遅バスと別れていた方が良いか、同じ時刻の方が良いか。どちらかお教えいただきたい。

◎委員H

昔は一便で通学していたので、同じ時間のほうがありがたい。

◇副会長

現在、道路上に3台のバスを待機させられない等の理由で、早バス・遅バスと時間帯を分けた運用をしている。

◎委員I

来年度のダイヤ改正に関連するため、本資料にはない項目になるが意見をしてもよろしいか。高齢者の立場からすると、免許を返納した後の買い物、通院というものが非常に課題になっている。その点からのお願いになる。

東浦町内には総合病院がない。そのため、大府市にある長寿医療研究センターや刈谷市にある刈谷豊田総合病院、東海市にある西知多総合病院、半田市にある半田市立半田病院への通院、入院というのが欠かせない状況になっている。

その点で、「う・ら・ら」は長寿医療研究センターや刈谷豊田総合病院には乗り入れしているが、緒川新田地区に特に多い、西知多総合病院への乗り入れというのはいない状態であ

る。

そこで考えたところ、「う・ら・ら」で西知多総合病院に行こうと思うと、「新田分団詰所」で降車した後、巽ヶ丘駅まで15分歩いて移動し、線路を渡ったところから知多市のコミュニティバスに乗り継ぐ必要がある。今は「う・ら・ら」は乗り入れていないが知北平和公園から東海市のコミュニティバスに乗り継いで行くこともできる。

次回のダイヤ改正にというわけではないが、大きくダイヤを見直すタイミングで、西知多総合病院へのアクセスについても検討していただけると良いだろう。

また、先ほど説明のあった長寿医療研究センター直行便の議題について、個人情報になるため細かくはお伝えできないが、知多市にお住いの方が歩いて新田分団詰所まで移動し、「う・ら・ら」に乗り込んで長寿医療研究センターまで通勤または通院しているといった情報がある。新田分団詰所なのか、巽ヶ丘駅なのか、他市町との交通結節点を強化していただきたい。これは東浦町民にとっても、知多市民にとっても良いことだと思う。

このようにバスを乗り継ぎながら利用することを考えている際に、運賃の違いに気づいた。阿久比町のコミュニティバスの利用料は無料で、知多市のコミュニティバスの利用料は75歳以上の方は無料、65歳以上の方で運転免許を自主返納された方は無料となる施策を行っているみたいであった。ちなみに知多市は回数券を1,000円で購入すると、乗車券が12枚付いてくるとのこと。東海市のことは詳しく調べていないが、75歳以上の方は無料と記載してあった。

財政的なこともあるため、どこまで東浦町が頑張れるかが分からないが、高齢者の自主返納支援策の際に無料バスを提供する等、高齢者に対して手厚くするようなことを考えていただけると幸いである。

◆事務局A

まず、西知多総合病院のアクセスについて。現在、「う・ら・ら」は巽ヶ丘駅まで延伸していないため、徒歩で1kmほどの距離を歩いて、駅までアクセスした後、コミュニティバスに乗り継いで行くことになる。

巽ヶ丘駅まで直接乗り入れることが最も効率的であると思うが、巽ヶ丘駅のロータリーは事業者の土地であるため、現段階では「う・ら・ら」の乗り入れというのは難しい。

なおかつ、巽ヶ丘駅まで「う・ら・ら」が入るとなると、東ヶ丘団地から巽ヶ丘駅まで向かう民間バス路線と経路が重複することや、1便当たりの所要時間が伸びることで全路線の減便に繋がる等の課題が多くあるため、現在、乗り入れていない状況にある。

ただし、西知多総合病院の関係だけでなく、名鉄へのアクセスというのは必要だと考えているため、事業者と協議を進めながら、それぞれの公共交通同士が共存しながら、利用者数が増加できるような形を模索していきたい。

また、75歳以上の方々に無料乗車券などを配付するサービスについて。まず、東浦町の「う・ら・ら」の運行実態から説明すると、資料1-1の表1のとおり、令和4年度の収入率は12%であり、委託費の内88%が「う・ら・ら」を利用していない町民の方々にも負担していただいていることが分かる。

収入率の12%という数字は、まだまだ小さい数字だと認識している。そのため、現段階では、受益者負担の考えから、利用者が運賃を支払い、「う・ら・ら」を支えていただきたいと考えている。

◆まちづくり課長

少し確認させていただきたい。先ほどの知多市の方は徒歩で新田分団詰所まで来ているようだが、知多バスの東ヶ丘団地線から「う・ら・ら」に乗り換えて来ていただける方法もある。こちらは運賃などの関係で敬遠されているのだろうか。

◎委員 I

知多市の方の例については、交通結節点の強化を要望する一例として挙げさせていただいた。そのため、この方の詳細については省かせていただければと思う。

◇副会長

資料 4-1 は基本的に現状を肯定しているものである。利用者数が回復傾向にあるため、そのような考えもできるが、折角なので大ぶりのことも考えていかなくてはいけないとも思っている。その課題をいくつか話していきたい。

巽ヶ丘駅まで「う・ら・ら」が乗り入れるということは、最初からやれるといいなと思っていたが、当然、そこには知多バスの路線がある。ただ、知多バスは平日の日中がない。

そのような中で、環状線を作った。環状線を作った理由は、色々あるが一番大きな理由は上高根台にバス停を新設するためであった。であるが、上高根台の利用は資料説明にあった程度の利用しかない。

また、上高根台も通りつつ、巽ヶ丘駅まで行くとなると非常に時間がかかる。そのため、環状線を作るときもどちらかしか選択できないという状況の中で、巽ヶ丘駅は色々な課題があり、上高根台であれば実現可能であったため、現状の形になった。

今の利用実態を見ると、巽ヶ丘駅に乗り入れる代わりに環状線をやめるという選択肢も表れてきていると思う。ただ、この場合は上高根台のバス停はなくなる。

私の勝手な予想ではあるが、巽ヶ丘駅に乗り入れた方がかなり多くの利用が見込める。上高根台がどうしても必要なのだとしたら、それこそタクシー利用で担うのも検討すべきではないか。推測ではあるが、上高根台の方はもちろんイオンモール東浦方面にも行きたいが、やはり巽ヶ丘駅に行きたいという方が多いのではないか。ただし、巽ヶ丘駅に行くとなると、イオンモール東浦に向かうまでに巽ヶ丘駅に行くため、駅までの行きと帰り、東ヶ丘団地内でのループの時間分だけ所要時間が伸びる。そのため、やはり上高根台を残したまま乗り入れるのはできないだろう。

つぎに、緒川新田地区から巽ヶ丘駅辺りは、道路整備が十分にできていない、あるいは踏切を越えるのも大変なため、乗り入れを避けていたという側面もある。そのような地域に入るとなると、時間は掛かるし、いつ着くのか分からない、ダイヤの時間が乱れるといったリスクを抱えることになる。

つまり、先ほどのお話のあった交通結節点をとるためには、リスクをいくつも抱えないといけないのである。道路の整備が終わり、巽ヶ丘駅から緒川新田の踏切まで行けるとなったら、当然、選択肢として出てくる。しかし、現在はそのような状況ではないため、選択肢としては出てこない。

巽ヶ丘駅に乗り入れるメリットは、もちろん、名鉄との結節ということもあるが、駅の西側に行けば知多市のバスも入っているため、これらと結節できるというメリットもある。

前回のダイヤ改正の際も緒川新田、東ヶ丘、上高根台、巽ヶ丘駅をどうするかということがポイントであったが、今回も同様に大きなポイントになるだろう。

東ヶ丘団地線は、知多バスの自主運行でやられているため、運賃が 100 円ではない。回数券の共通利用で割引乗車ができるが、追加での支払いが必要になる。そこに 100 円の

「う・ら・ら」が入っていくとなると、知多バスとよく考えて実施する必要があるだろう。ここで財政的な課題が出てくると、非常に議論が大きくなる。そうになると、協議会だけでなく、町全体、議会の皆さまにも考えていただく必要がでてくる。

ただ、何度も繰り返しになるが、巽ヶ丘駅への乗り入れができれば利用者数は増えるだろう。

また、「う・ら・ら」の運賃の設定について、議会の動向などを見ると「安すぎる」とずっと言われてきた。定期券でいえば大人は1月2,000円、安城市等では1,000円とより安いところもあるが、全体的に見れば2,000円というのは低い水準である。

後期高齢者の方を優遇するかどうかというのは、色々な考えがあるかと思うが、個人的にはすべきではないと考えている。本来は高齢かどうかというよりは、所得だとか身体的な制約ですべきもの。75歳以上を一律で無料とするのは適当ではなく、世界的にもそのような考えが一般的である。

また、最近の子育てしているお父さんやお母さんに対して、子ども連れで移動していただく仕組みを考えたり、支援したりすることが必要だといった考えが出てきている。

この際、運賃に関する議論をしてもよいが、もともと運賃を100円としているため、高齢者が利用することを考えても安価であり、十分頑張っている価格だと思う。そのため、私自身はこの運賃から変える必要はないと考えている。

阿久比町や刈谷市の運賃無料はある種のポリシーであると思う。これらの市町も有料化も念頭に置いているだろうが、無料の怖いところは、一度、無料にすると有料にすることはそう簡単ではないということである。100円くらいは非常にいい値段になっているのではないだろうか。今、100円運賃のところも無くなってきている。一昨日、福岡に行ってきたが、天神から博多までが100円であった運賃も150円になっていた。民間の事業者であるため、とても100円では運行していけなかったのだろうし、これからの値上げも仕方ないだろう。

東浦町は利用者負担が1割台である。保険の考え方と同じで、住民の皆さんの負担で地域の公共交通を守っているという形。現在、「う・ら・ら」の住民負担は月199円となっているため、バランスは良いと思う。また、東浦町が他の市町と大きく異なるのは、30、40、50代の若い世代の利用者が多いということ。

最後に緒川小学校の登校便について。小学校に通う児童が立ったまま登校するのは本来おかしいことだと思うが、今まで4台、5台ものバスをとて確保できなかったため、現在の形をとっていた。利用の見込みがまだ50人台であれば、座った状態で登校できるよう、減車すべきではないと思う。減車するのであればハイエースの方を減車すべきである。

個人的には、他の区間からも乗車するので、継続して3台体制で運行しても良いと思う。立ったままの通学を続けると、バスは快適じゃないものといった印象を持たれてしまう。なるべく、バスに対して良い印象を持っていただけるように考えていきたい。

正直、この登下校便があるから「う・ら・ら」のダイヤに制限がかかっていることもあるが、車両台数の見直しについては、タイミングをもう少し見計った上で実施した方が良くいだろう。

以上のことを、これから皆さんと協議しながら、令和6年度のダイヤを考えていきたい。

◎委員 I

まずは運賃について。どうしても隣接する市町の状況のみでお話するので、広い視野、

全国的にみると東浦町の運賃 100 円というものが高くないということ、100 円で頑張っているということをよく理解できた。ぜひ、継続していただきたい。

これから、東浦町では 75 歳以上の高齢者がますます増えていく。医療施設や商業施設に行ける「う・ら・ら」は、皆さんが快適に利用できるようなダイヤを考えていきたい。

◎委員J

労働者の立場から少しお話させていただきたい。来年の 4 月から、運転手の労働時間等の改善のための基準が変わる。「う・ら・ら」のダイヤ改正は労働基準が改善された後の改正になるため、この基準を踏まえたうえでのダイヤを作成していただきたい。

◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

◎委員A

ニーズ調査で各地区に入ってグループインタビューを実施するとのことだが、「う・ら・ら」は若い世代の方が多く乗っているなら、若い世代の方をメインターゲットにしたアンケートをしても良いのではないか。

◆事務局A

アンケートは「はい」「いいえ」の 2 択に近い回答になってしまう。なぜその回答を選んだのか、このような考えもあるがそれでも回答は変わらないか等、アンケートではより深いところまで聞けない。また、アンケートの中でサービスの提案をしても「あった方が便利だろう」といった程度の認識で「はい」と回答されるため、本当に必要とされるニーズ、本当に利用されるニーズも一律に評価され、埋もれてしまうだろう。

そういったことを踏まえると、今回のダイヤ改正のニーズ調査では、グループインタビューの方が適していると思われる。もちろん、若い世代の方々の声を聞かせていただく必要もあると思うので、そこはグループインタビューで対応していきたい。

◇副会長

大まかにアンケートをとると、無責任な回答がかなり多くなる。乗る乗る詐欺と言っているが、アンケートで乗るといった回答が多くても、運行を開始してみたら全く乗っていないということがよく見受けられる。

グループインタビューはすべて私が回ることになっている。対象に老若男女と書いているが、これはお願いしているところで、色んな人に参加していただいて、意見が偏らないようにすることが大事である。

そうすると、例えば若い女性に参加していただいた場合、その方がある種、世代の代表となり、「自分はこう思っているし、皆さんもこのように思っているから、それが叶えばバスに乗るのではないか」といったように意見を出していただくと非常に実になるものになる。それを他の参加者が聞いた時に、納得したり、更に意見が加わったりするのがグループインタビューである。

これだったら乗るよねという意見をたくさん出していただき、その中に若い方が乗っていただける要素も考えていけたら良いだろう。「う・ら・ら」には実際、若い世代の方が乗っているの、そういう点からニーズ調査を深められると考えている。

もちろん、グループインタビューは開かれた場所でやる。委員の方々が傍聴に来ていただいても構わない。

◎委員J

今日初めて参加させていただいた。私は上高根台に住んでいる。前回のダイヤ改正で、上高根台のバス停を追加するために環状線ができたということも、この会議の中で議論が行われダイヤができたということも理解できた。

また、議論の中で、長寿医療研究センター直行便や巽ヶ丘駅への乗り入れ、午前9時台の緒川新田地区から緒川駅方面への運行便など、緒川新田地区に関する議題が多くあり、町として緒川新田地区の交通手段を考えていただいております、これらが緒川新田地区に住んでいる方の利便性向上に少しでも繋がればありがたいと思う。

ただし、東浦葵ノ荘の撤廃や、議論の結果、上高根台のバス停の見直しもあり得るなど良いこともあれば悪いこともある。最終的には、町民全体の利益になるような形でダイヤ改正がされるよう意見を交わしていきたい。

最後に、グループインタビューが各地区で催されることなので、緒川新田地区も幅広い世代の方に参加していただき、色々な意見を述べさせていただきたいと思う。感想ではあるが、そのようなことを思った。

◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

◎委員F

グループインタビューが7月から8月にかけて開催とあるが、現在、6月になっている。それほど時間がないことから、早めに開催日の連絡をいただきたい。また、8月になると盆踊りの準備等で実施可能な日が少なくなってくる。その辺りのことを加味して、スケジュールの共有をしていただきたい。

◆事務局A

現在、各地区連絡所長に日程調整の依頼をしており、今週中（令和5年6月9日まで）には回答が揃う。事務局のほうで整理したうえで、早急に開催日をお知らせさせていただく。

◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

◎委員H

要望をお伝えさせていただきたい。総合子育て支援センター（うららん）に通う保護者の方からの要望である。この方は運転できないため、バスで行ければ良いと言っていたが、うららんにはバスが停まらない。うららんの駐車場の中までバスを入れるのはどうかという意見も出ていた。

もう一点、藤江に近い方は半田中央病院にも通われているため、半田市にはなるが、ここに近いバス停があれば良いと思った。

◆事務局A

まず、うららんについてお答えする。現在、うららんに最も近いバス停はアイプラザになる。このアイプラザのバス停からうららんまでの距離は約300m、所要時間は徒歩で5分かからない程度である。そのため、徒歩での移動にご協力いただいているのが現状である。

もともと、うららんの前とアイプラザの前を運行する2系統を作る案もあったが、利用者数が非常に多いアイプラザに集中させることで、利便性を高めることを優先し、現在の運行系統となっている。

半田中央病院については、ニーズとして出てこなかったというのが大きい。最も近いバス停である荒子団地から半田中央病院までの距離は約 500m、所要時間は徒歩で6分程度である。そのため、現在は徒歩での移動をお願いしている。

また、他市町の話になり大変恐縮ではあるが、半田市のコミュニティバスにおいても利用ニーズが少ないことから半田中央病院は運行経路から外れている。その中で、東浦町が半田中央病院に乗り入れてどの程度利用が見込まれるかという点、やはり少ないのではないかと考えている。

ただ、現行ダイヤになってから時間もある程度経過しているため、うららんや半田中央病院への乗り入れについては、グループインタビューで注意深く聞いていきたいと考えている。今回のご意見は、貴重なご意見、ご要望としてお預かりしたい。

◇会長

うららんについては、せっかく近くまで路線が運行しているのでなんとか停めたいという話にもなったが、その経路を取るとなると、所要時間の関係など非常に取り回しが難しくなるため、現行の経路になっている。念頭には置かせていただきたい。

先ほども話にあったが、公共交通に限らず、住民の皆さまからこうして欲しい、これがあつたら良い等の話をしていくと、グループインタビューではないが対話をしていくと、本当のニーズは最初に意見が出たところにはないことが分かったりする。上っ面のアンケートより、なんで、なんでと質問を重ねていくことが結果としては良いものになると思っている。皆さんに支持して、乗っていただかなければいけないので、そのニーズはしっかりと把握していきたい。

その他なければ採決を行う。なお、ダイヤ改正の基本的な方針はこれで決定というわけではなく、説明のあった箇所、事実を注視し、意見をいただきながら形成するものであり、ニーズ調査はグループインタビューで把握するものとする。この進め方について、賛成の方は挙手を願う。

●全委員

(挙手)

◇会長

全員の賛成で可決とし、事業を進めさせていただく。

その他

◇会長

これで、予定していた議題は全て終えたが、その他の連絡事項はあるか。

◆まちづくり課長

次回の会議は10月頃の開催を予定している。開催日が決定次第、ご案内させていただく。

◇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。