

## 令和5年度第2回東浦町地域公共交通会議 会議録

会議名	令和5年度第2回東浦町地域公共交通会議
開催日時	令和5年12月18日（月）午前9時45分から午前11時55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5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) 公共交通の利用状況【報告】 (2) 地域公共交通計画の評価（案）【協議】 (3) 公共交通に関する住民グループインタビューの調査結果【報告】 (4) 「う・ら・ら」ダイヤ改正（案）【協議】 (5) バス停の移設（案）【協議】
その他	(1) アプリ「my route」の周知 (2) タクシー「時間指定予約料金」の新設 (3) 委員の構成に関する要望
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。

最初に、本会議の新会長を紹介する。令和5年8月18日付けで神谷明彦が町長を退任し、令和5年8月19日より就任した日高輝夫が、本会議の会長を務める。

#### ◇会長

今回の報告は2つ、協議事項は3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、30名中25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。

では、議事に入らせていただく。

#### ◇会長

議題1「公共交通の利用状況」について、事務局に説明を求める。

#### 議題1 公共交通の利用状況…資料1

#### ◆事務局A

議題（1）「公共交通の利用状況」について報告する。ここでは、東浦町内を運行する鉄道、バス、タクシーの利用状況を報告する。

まずは、資料1の1ページ目から説明する。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。東にJR、西に名鉄の路線があり、この間を町運行バス「う・ら・ら」が運行している。

2 ページ目以降で、各公共交通の利用状況を報告していくため、位置関係などを確認したい場合は、この図1を参照していただきたい。

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、平成30年度から令和4年度までの期間でまとめている。

令和4年度の利用者数は、図2のグラフを見て分かるように回復傾向にある。しかし、コロナ禍以前の平成30年度と比較すると11,469人の減、5%減と、以前の水準までは回復していない。

また、図3では平成30年度から令和4年度までの利用者数を各月でまとめている。令和元年度の利用者数、水色の点線を見ていただくと、ダイヤ改正を行った10月以降に落ち込みがあることが分かる。

以上のことから、利用者数の減少は、令和元年10月のダイヤ改正による利用控えや、コロナ禍以降の生活様式の変容によるものだと考えられる。

なお、図3のグラフ、赤色の実線が令和4年度、黄色の点線が平成30年度の利用者であり、ここから、2月と3月は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。

次に、4～5ページをご覧ください。図4ではJR武豊線各駅の乗車人数を、平成30年度から令和4年度までの期間でまとめている。

図4から、令和4年度の利用者数と、コロナ禍以前の平成30年度の利用者数を比較すると緒川駅を除くすべての駅で減少している。

また、図5はJR武豊線各駅の乗車人数のうち、定期券ユーザーの人数をまとめている。図4と図5の乗車人数を比較すると、JR武豊線の乗客は7割が定期券ユーザーであることが分かる。特に、東浦駅の定期券ユーザーが大きく減少しているが、これは東浦高校の通学利用者が減少したことが原因だと考えられる。

以上のことから、JR武豊線の乗車人数の減少は、コロナ禍の影響を受け、リモートワークが推進されたことや、東浦高校の通学利用者の減少に伴って、定期券ユーザーが減少したことが主な要因だと考えられる。

次に、6ページをご覧ください。図7では、知多バス「大府線」と「東ヶ丘団地線」の利用者数を、平成30年度から令和4年度までの期間でまとめている。なお、水色の実線が大府線、オレンジ色の実線が東ヶ丘団地線です。

令和4年度の利用者数と、コロナ禍以前の平成30年度の利用者数を比較すると大府線は50,551人の減、25%減。東ヶ丘団地線は15,415人の減、33%減であることが分かる。

以上のことから、両路線の利用者数の減少は、コロナ禍の影響を受けて、リモートワーク等が推進されたことや、集合団地の高齢化に伴って、通勤・通学利用者が減少したことが主な要因だと考えられる。

ただし、東ヶ丘団地線は平日の昼間の運行がないため、通院での利用が困難である。この課題が解消されると新たな利用が生まれる可能性がある。

次に、7ページをご覧ください。図8では、知多バス「刈谷中部空港線」との利用者数を、平成30年度から令和4年度までの期間でまとめている。

刈谷中部空港線の令和4年度の利用者数と、コロナ禍以前の平成30年度の利用者数を比較すると、89,348人の減、90%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主な原因である。

なお、刈谷中部空港線の1日当たりの運行便数は、コロナ禍以前の平成30年度は上り13便・下り14便、令和4年度は上り・下りともに4便と大きく減少している。

次に、8ページをご覧いただきたい。図9では、タクシーの利用台数を、平成30年度から令和4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。集計にご協力いただいているのは、東浦町内に乗り場を設けている安全タクシー(株)、大興タクシー(株)、名鉄知多タクシー(株)の3社である。

図9から、タクシーの令和4年度の利用台数と、コロナ禍以前の平成30年度の利用台数を比較すると、3,423台の減、18%減となっていることが分かる。

図10では、タクシーの利用台数を月別の推移でまとめている。令和4年度が赤色の実線、令和3年度が緑色の点線になる。1月～3月で比較すると、令和4年度はまん延防止等重点措置が発令していないにもかかわらず、令和3年度より落ち込んでいることが分かる。

これらの利用台数の減少は、コロナ禍以前から続いている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られる。

最後に、10ページをご覧いただきたい。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、令和4年度とコロナ禍以前の平成30年度の利用者数を比較した場合、減少割合が最も小さいものが町運行バス「う・ら・ら」の5%減、最も大きいのが知多バスの45%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きたい。

以上で、議題1「公共交通の利用状況」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

タクシーは、利用者が何人乗車したかの集計が難しいため、利用者が何台利用したかを集計している。

こちらの資料にも書いてあるとおり、この利用台数はコロナ禍の際よりも落ち込みがある。タクシーの車両はあるが、乗務員が足りないため、ご迷惑をお掛けしている。私どもの会社では、知多地域で1日あたり10件ほど配車依頼をお断りしている。このような乗務員不足による課題を解消するため、採用活動に努めている。

東浦町では、産業まつりで大興タクシー(株)と名鉄知多タクシー(株)のブースを作っていた。来場者にタクシーに乗っていただいたり、求人活動をさせていただいたりした。乗務員不足の解消にご尽力いただき、とてもありがたく思っている。

タクシーは、「う・ら・ら」の回数券が金券として使えるようになり、こちらも若干枚使われるようになってきた。引き続き、協力しながら事業展開していきたい。

## ◇会長

タクシーの状況について補足いただき、感謝する。資料の補足説明など含めて、その他、ご意見及びご質問はあるか。

## ◇副会長

利用者数がコロナ以前の数値を越えるのは、本当に少ない状態である中で、「う・ら・ら」の利用者数が戻ってきているのは非常にありがたいし、頑張っている証拠だと思っている。他は見た通り、だいたい全国的な傾向と変わらない。武豊線についても中々戻ってきていない。

一番問題なのは、知多バスの路線。これは知多バスの努力の問題ではなく、施設の利用が落ちている等、色々なことが考えられる。路線の見直しや、計画の改定などをやってくため、これから資料の説明もあるが、「う・ら・ら」の路線網や知多バスの路線網を立体的に考えていかなければならない。

## ◎委員 B

刈谷中部空港線は、少し別で考えている。東ヶ丘団地線や大府線については、昨年10月に少しダイヤを触らせていただいた。利用が極端に少ない便を減便する等の需給調整をせざるを得ないほど追い込まれていた。そのため、一番戻りも悪いが、直近の状況は少し戻り、コロナ禍以前の8割ほどの水準になっている。この辺りが天井ではないかという見立てもある。

また、全国のバス事業者と情報交換もしているが、都市部で9割程度、外延部で8割程度と同じような傾向にある。

タクシー業界からも話があったが、バス業界も乗務員不足が深刻である。コロナ禍以前から決して採用活動は控えていないが、乗務員の人数は2割ほど減少してきている。

また、よく報道もされている2024年問題。乗務員の過重労働を防止する措置が強化される。昨年のダイヤ改正で対応を取ったが、従前のダイヤを維持するための乗務員の人数が増えてくるため、一生懸命、採用活動するとともに、魅力的な会社にし、来ていただいた方が辞めていかないような、そういう手を打っていききたい。

## ◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。その他なければ次の議題に進めさせていただく。次に議題2「地域公共交通計画の評価（案）」について、事務局に説明を求める。

### 議題2 地域公共交通計画の評価（案）…資料2-1、2-2、2-3

#### ◆事務局A

議題2「地域公共交通計画の評価（案）」について説明する。

なお、本協議事項の承認を得た後、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する。

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

それでは、資料2-1をご覧いただきたい。資料2-1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・分析した資料になる。ここでの評価期間は令和4年4月1日から令和5年3月31日までとなっている。

なお、資料 2-1 は枠ごとにスライドページが記載されているため、こちらのスライドページを元にこれから説明させていただく。

それでは、資料 2-1 の 2 ページ、3 ページをご覧ください。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。

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、基本方針になっている。

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、基本方針と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 月から令和 5 年 3 月まで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。

つぎに、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、実施する取組のことである。表のとおり、大きく分けて「8 つの施策」を設定している。

計画の基本情報の説明が終わったため、ここからは本評価期間中に実施した主な施策、事業を紹介する。まずは 4 ページをご覧ください。

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。表の概要欄などにまとめているとおり、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。

利用実績は、民間バスで 68 枚、6,800 円。タクシーでの利用実績が 312 枚、31,200 円である。運用開始から半年と短い期間の中で、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あることから、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。

次に、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」についてまとめている。表の概要欄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、藤江サロンや産業まつりで開催した。

本教室の効果測定として活用した「おためし乗車券」の利用実績は、藤江サロンの利用者数は 8 人、利用者割合は 42%。産業まつりの利用者数は 65 人、利用者割合は 25%となっている。以上のことから、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られる。

次に、6 ページから 17 ページでは、令和 4 年 4 月から令和 5 年 3 月まで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 ページから 9 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。ここでは、町運行バス「う・ら・ら」や民間バスやタクシーの利用実績をまとめている。先ほどの資料 1 で説明した内容と重複するため、ここでは省略する。

10 ページから 13 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る。目標を達成したのが、11 ページに記載のある「長寿線」および「刈谷線」、12 ページに記載のある「東浦高校線（於大公園南経由）」および「東浦高校線（文化センター経由）」の4路線である。これは、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大きいと考えられる。

また、未達成となったのが、10 ページに記載のある「環状線（左回り）」及び「環状線（右回り）」、13 ページに記載のある「長寿医療研究センター直行便」の3路線である。「環状線（左回り）」および「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ている。

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ている。

14 ページから16 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。14 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適応するため、知多バス「大府線」及び「東ヶ丘団地線」が令和4年10月、JR東海及び名古屋鉄道が令和5年3月にダイヤ改正を行った。このことに伴って、全小学校の代表バス停の指標が変化した。14 ページから16 ページまで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。

このダイヤ改正に伴って、知多バスの運行路線は減便しているため、変化した指標の多くはマイナスの影響を受けているが、藤江小学校区の代表バス停「平池台」のように、一部でプラスの影響を受けているものもある。

17 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」についてまとめている。令和4年4月から令和5年3月までの自主返納件数は103件であり、目標値には及んでいない。

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ている。

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、18 ページから19 ページでは、令和4年度中に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。

18 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年度末に発行した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、「のりつぎ旅」など公共交通に関心をもっと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18 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。

19 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ている。

同じく 19 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ている。

最後に、様式に伴って、20 ページでは本計画の評価スケジュールおよび、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。

以上で、議題 2「地域公共交通計画の評価（案）」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

6 ページからの輸送実績について、考え方を教えていただきたい。計画では令和 2 年度から令和 8 年度に幾らかにするという目標を立てているが、大体半分ほどが令和 8 年度目標には達していない。令和 4 年度時点で一気に令和 8 年度の目標値を達成できるものではないと思う。徐々に数値が上がっていくのであれば、今年の時点ではこのぐらいであれば良いといった中間目標を立てるといった考え方もあるかと思う。そういったことも関係なく、令和 8 年度の目標値が達成できなければ未達成という判断になるのだろうか。

#### ◆事務局A

目標値は計画最終年度の令和 8 年度のみで、中間目標を設けていないため、各年度の実績値と令和 8 年度の目標値を比較している。

#### ◇会長

目標に向けて順調に進んでいるのか、進捗状況が遅いのかといった評価の在り方はあるだろうが、これまでの経緯を含めて、一旦このような形で評価させていただいている。

#### ◇副会長

東浦町の場合は路線の補助を受けていない。この補助を受けていると毎年目標を立てて、達成・未達成といった評価をやらなければならない。多くの自治体がそれをやっているが、東浦町は該当する路線がないため、やっていなかった。

令和 8 年度の最終目標値に直線でもいいので、中間目標を設定してもよいだろう。今年度は実績値が出たため、中間目標を作れないが、次年度の初回の会議で中間目標を設定することも検討していくべきだ。現在は計画に中間目標がないため、実績値をコロナ禍以前、昨年度と比較してどうなのかといった旨を参考として付記してもよいだろう。議題 1 で説明した資料からも付記できる箇所はある。

また、令和 8 年度の目標値についてはコロナ以前の数値を基準としている。毎年評価していると、「最終目標値に到底及ばないだろう。来年度は違う基準に変えよう。」とあって、目標値の修正をしていくといった動きをする自治体もある。

#### ◆事務局A

毎年の中間目標があった方が、進捗状況の確認がしやすいため、実績値が比較できる指標に関しては、年度初めの会議で中間目標を設定するよう検討していきたい。特に、ダイヤ改正を控えているため、これによる地域公共交通計画の改定に合わせて、お示しできればと考えている。

今年度は、中間目標がないため、各目標の考察などにコロナ禍以前と昨年度の数値との比較を記載している。これによって、進捗状況を読み取っていただければありがたい。

#### ◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

#### ◎委員 C

4 ページの回数券の共通利用の課題について、周知が行き届いておらず利用者もまだ少ないとあるため、公共交通パンフレットをイベントで配布すると記載されている。回数券の共通利用に関する記載のあるページ、この簡易版をタクシー事業者やバス事業者に依頼して、周知してもらおうといったことはできないのか。

#### ◆事務局A

現在もタクシー、バス事業者の皆さまに回数券の共通利用を説明するミニポスターを掲示していただいている。タクシーでは運転席の後部に、バスではバス停看板の中にミニポスターを掲示していただいているところもある。

このような周知活動をしているが、産業まつりなどの来場者や、回数券の購入者に本事業の説明をすると「そんなことやっていたの」と知らない方が多いため、まだまだ周知が足りていないと思っている。

ただし、看板などに掲示するだけでなく、実際に顔と顔を合わせて、お話しする機会を作っていくことで、少しずつではあるが周知を図っていきたい。

#### ◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

#### ◎委員 D

17 ページの自主返納の考察にも記載されているが、半田警察署まで行くのは大変である。特に森岡は北側になるので余計に大変である。文化センターでは青パト免許の講習会もやっているため、自主返納窓口の出張等もできないかを半田警察署に投げかけていただきたい。

わたしの近所にも 80 代、90 代の方が運転している。お話を聞くと「通院利用」との回答が多い。「う・ら・ら」でも病院への行き・帰りができるため、お年寄りにも公共交通を使って頂けるような施策も併せて努めていただきたい。

#### ◆事務局A

愛知県ではないが免許返納の出張窓口がニュース等で報じられているのを見た覚えがある。半田警察署でも出張窓口ができるものなのか、交通安全の担当課である住民自治課を通じて詳しく聞き取りを行い、後日回答させていただく。

また、高齢者に対して自主返納後の生活をイメージしていただけるような情報発信については、今後も高齢者向けのサロンに参加して、乗り方教室を開催することで周知していきたい。この時に自主返納の仕方やバスを使って通院ができることを周知するほか、お買い物や通院で使われるスポットを抽出した簡易版の時刻表を配布するなど、高齢者の方に寄り添った公共交通施策を行っていきたい。

#### ◎委員 D

住民自治課と連動して、スピードアップして警察にアピールしていただきたい。本問題は東浦町にだけ該当することではないので、今後も頑張ってください。



## ◇副会長

委員の半田警察署が欠席しているため、しっかりとお伝えいただきたい。高齢者講習等を開催することは非常に労力がかかることなので、警察からは中々手が回らないとは聞いている。

半田警察署は住吉町にある。東浦町から公共交通で行こうと思うと最低2回ほどは乗り換えなくてはいけない場所だ。このアクセスのしづらさは盲点だった。現状は原則、警察署まで行かなくてはいけないので、半田警察署に行く方法を高齢者教室等で周知することが必要だろう。

## ◆事務局A

現在、半田警察署は建て替え工事を行っており、自主返納の窓口である交通課は仮庁舎の旧住吉福祉文化会館に移転している。このため、自主返納の窓口が住吉駅から非常に近くなっている。

また、今後の資料の話にはなるが、「う・ら・ら」が巽ヶ丘駅に乗り入れが叶った場合、自主返納窓口へのアクセスが容易になると思いながら話を聞かせていただいた。

## ◎委員A

補足になるが、免許返納される方に提供する情報に追加していただきたいことがある。自家用車に乗る頻度が少ない方や走行距離が短い方は、自家用車を保有するより、タクシーを利用した方が金銭的な負担が少ないといった試算もある。これは保険やガソリンや税金といった費用がかからないためである。

このような情報と、免許返納された方への割引や交通券の配布なども併せてお伝えしていただきたい。

## ◆事務局A

住民の方が便利に公共交通を利用していただけるような、総括的に公共交通の利用促進が行えるような施策を検討していきたい。

## ◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

## ◎委員E

17 ページの補足資料にある高齢者運転免許自主返納支援事業の内容を詳しく教えてください。

## ◆事務局A

高齢者運転免許自主返納支援事業は、65 歳以上の町内在住の方が自主返納した場合に、計 9,000 円分の交通券をお渡ししている事業になる。9,000 円分の内訳は、3,000 円分がタクシー券か交通券 IC のいずれか、6,000 円分が「う・ら・ら」の定期券か回数券のいずれかを選択していただいている。

また、補足になるが件数についても説明する。自主返納件数が 103 件に対して支援件数が 173 件と支援件数が 70 件多い。これは、自主返納件数は半田警察署で返納した数になるため、刈谷警察署や大府の幹部交番で返納された件数は含まれない。それに対して支援件数は支援を受けた方の件数であり、この支援対象が 1 年以内に返納された方であるため、昨年返納された方も本項目では集計される。この 2 つのことから件数に差が生じている。そのため、東浦町内在住の方が返納された件数は、支援件数の方が正しく追えている可能性もある。

#### ◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

#### ◎委員F

高齢者の運転免許自主返納について、高齢者の方と関わる現場の話を聞いていると、本当に認知症がある高齢者の方が増えている。認知症がありながら運転している方もやはりいる。本当は認知症があるから運転をやめた方が良いが、その人の家族の生活を考えるとやむを得ない、次の運転免許の期限までは仕方がない、と苦しみながら診療している先生も多くいる。

生活困窮している方々で、生活保護の対象と思われる世帯がどうしても車を手放すことができず、車を所有しているという理由で生活保護を受けられない事例もある。

福祉の方でも高齢者や生活困窮者の問題で、「う・ら・ら」をはじめタクシー等の公共交通には期待している。先ほども話があったが、車の利用頻度が低い場合は、車を所有するよりタクシーや公共交通を使った方が金銭的な負担が少ないといった情報を、具体的に関係者が把握していく必要がある。そのために勉強会を開いていくことも必要だろう。

#### ◆事務局A

福祉部局と連動して検討していきたい。

#### ◇副会長

タクシーの場合、免許返納された方、障害者手帳をお持ちの方は1割引になる。「う・ら・ら」の回数券も共通利用できるため、これによる割引も含めると実質2割引程度で乗車できる。

「う・ら・ら」の利用頻度が多い方は定期券を使うと非常にお得なので、バスに乗る際には定期券。タクシーを利用するときは回数券のように併用していただくと、金銭的な負担を少なくできる。こういったことが全然伝わっていないのだろう。運賃や定期券等の金額は今後、見直しになる可能性があるが、現在はお得に乗っていただく手段がある。

交通と福祉、関係部署がお互いに何を知らないかを出し合って、情報を共有していく必要がある。また、交通と福祉の狭間にいる方々に、こういう移動方法がお得である、自家用車を保有するのではなくてタクシーを利用すると金銭的な負担が小さい等の情報発信するガイドブックを作る等具体的に動き出すと良いのではないか。

#### ◇会長

事務局には検討していただきたい。その他、ご意見及びご質問はあるか。

#### ◎委員G

タクシーの話が出たので、この機会に聞きたいことがある。通院など毎週何曜日の何時に行きたいといった定期的な利用に関する予約はできるのだろうか。ドライバーが少なく、毎日10件ほどお断りすることもあると聞いたので、タクシーを使いたいと思っても、稼働率の問題で利用できないのではないかと心配している。

#### ◎委員A

可能である。稼働率については早いもの勝ちといった側面もあるため、事前に予約していただくと利用しやすいだろう。

#### ◇会長

その他なければ採決を行う。評価書について修正点などはないため、この評価の内容について、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2「地域公共交通計画の評価(案)」については、案のとおり承認されたので、国土交通省及び総務省に提出させていただく。次に議題3「公共交通に関する住民グループインタビューの調査結果」について、事務局に説明を求める。

### 議題3 公共交通に関する住民グループインタビューの調査結果…資料3

#### ◆事務局B

議題3「公共交通に関する住民グループインタビューの調査結果」について報告する。

グループインタビューは、座談会のように参加者に自由に発言してもらい調査方法で、ダイヤ改正に向けて忌憚のない意見をいただくことを目的に開催した。

開催に際して、加藤教授、連絡所長、参加者を始め多くの方々にご協力いただいた。この場を借りて、お礼申し上げます。

内容については、前半は、加藤教授に「地域公共交通の大切さについて」を説明していただき、後半はコーディネーターとして、議論をまとめていただいた。

このグループインタビューは、町内の全ての小学校区、7小学校区で実施し、多くの意見をいただいたため、その結果を報告させていただく。

資料3の1ページ目をご覧ください。こちらには、各小学校区から出された主な意見8つを紹介している。

1つ目は、東浦郵便局近くにバス停が欲しいという意見である。この意見は、以前よりいただいております、最寄りのバス停が「JA東浦支店」と少し距離があるため、現在、設置に向けて周辺施設との調整を進めている。

2つ目は、長寿医療研究センターや刈谷豊田総合病院からの帰りの便、お昼から13時台が欲しいという意見である。現在、ダイヤを作成中のため、病院からの帰りの便を増やすことができるかは未定である。他路線との乗り継ぎや小学校の下校便との兼ね合いを見ながら、ダイヤ作成は行っていく。

3つ目は、緒川新田地区から緒川駅方面の9時台から10時台の便が欲しいという意見である。現在予定している運行経路は、環状線から大きく変更する予定であることや、2つ目の意見と同様、現段階ではダイヤができていないため、こちらも未定ではあるが、可能な限り増便できるように調整する。

4つ目は、知北霊園への乗り入れについてである。こちらは、午前中の数便など限定したものになるが、乗り入れる方向で運行ルートを作成している。詳細は議題4のダイヤ改正で説明する。

5つ目は、巽ヶ丘駅への乗り入れである。こちらも、乗り入れる方向で、準備を進めているが、町負担が発生することもあり、慎重に判断したいと考えている。こちらについても、詳細は議題4のダイヤ改正で説明する。

6つ目は、尾張森岡駅、石浜駅への乗り入れである。尾張森岡駅については、300メートルの距離にバス停「森岡」があること、石浜駅については、利用者数が少ないことから、撤去した経緯があるため、乗り入れは見送っている。

7つ目は、通勤用や退勤用に、早い便と遅い便が欲しいという意見である。乗務員の労働時間の制約により、現行のダイヤでも1人で運行することが難しくなっている。運行時間が長くなると、その分乗務員の人数も必要になり、その結果、運行に係る費用が大きく増加してくる。

乗務員の制約だけでなく、物価高騰によっても町の負担が大きくなる見込みであるため、現在、多くの方が利用している時間帯や経路を中心に、ダイヤを作成しようと考えている。

8つ目は、環状線の経路、守宮橋からのルートを変更する意見である。現在のルートから、前田クリニックの前を通るルートを目指し、周辺施設等との調整を行っている。

以上が主な意見になる。各小学校区の調査結果については、2ページ以降に記載している。

全ての意見に応えることはできないが、より多くの方に利用いただけるよう、ダイヤ改正の準備を進めていく。

以上で、議題3「公共交通に関するグループインタビューの調査結果」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

全小学校区のグループインタビューに参加させていただいた。このような場で気を付けていることは、鵜呑みにしないこと。頂いた意見を咀嚼し、必要性をしっかりと検討する、これが鵜呑みにしないということである。また、なぜ実現、実施できないか等も併せて説明させていただいた。

地域の皆さんに乗っていただける、喜んでいただけるものについては、できる限りやるようにと考えているが、そうすると1便当たりの所要時間が伸びたり、費用が大きくなったりするため、兼ね合いを見ながら話しをさせていただいた。

このグループインタビューで頂いた主な意見や、共通した意見が、先ほど事務局から報告のあったものになる。

これはあくまで意見のまとめ、対応案であるため、今まだいろいろと言って頂ければ検討していくこともできる。

#### ◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。その他なければ次の議題に進めさせていただく。次に議題4「「う・ら・ら」ダイヤ改正（案）」について、事務局に説明を求める。

### 議題4 「う・ら・ら」ダイヤ改正（案）…資料4-1、4-2、4-3、4-4、4-5

#### ◆事務局A

議題4「「う・ら・ら」ダイヤ改正（案）」について説明する。

なお、各バス停の発着時刻など、運行ダイヤの改正案は作成中であるため、現時点で協議していただく内容は、運行経路についてである。発着時刻や運行ダイヤ等については、次回の公共交通会議で協議する予定である。

議題4では、資料4-1から4-5まで資料が5つあるが、資料4-2から4-5を総括的にまとめたものが、資料4-1であるため、ここでは資料4-1を中心に説明する。

それでは、資料4-1の1ページ目の「1 ダイヤ改正の時期」をご覧ください。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。

次に、同じく1ページ目の「2 概略路線図」をご覧ください。図1では主要バス停を新規路線で結んだ概略路線図を掲載している。

路線を凡例の順番に説明すると、1番、緒川駅と長寿医療研究センターを結ぶ黄色の線が長寿線。2番、緒川駅と刈谷駅を結ぶ赤色の線が刈谷線。3番、緒川駅と巽ヶ丘駅を東浦駅・平池台経由で結ぶ青色の線が平池台線。4番、緒川駅と巽ヶ丘駅を知北平和公園・東ヶ丘団地経由で結ぶピンク色の線が東ヶ丘線。5番、緒川駅と東浦駅結ぶ緑色の線が東浦高校線になる。詳細な運行経路をご確認になりたい方は、資料4-2を参照いただきたい。

この概略路線図から、現行路線の「環状線」や「東浦高校線（於大公園南経由）」等の路線を統廃合して、巽ヶ丘駅や知北平和公園に乗り入れていることが分かるかと思う。次のページから、本ダイヤ改正の主な変更点をまとめているので、2ページをご覧ください。

2ページ目の「3 主な変更点」について説明させていただく。本ダイヤ改正の主な変更点は表1のとおりである。これらは、資料3のニーズ調査で把握した主な課題に対応する対策をまとめている。

それでは、表1の主な変更点について説明する。運行経路に関する主な変更点は5つ。1つ目が「巽ヶ丘駅への乗り入れ」、2つ目が「知北平和公園への乗り入れ」、3つ目が「その他要望のあった箇所へのバス停の新設」、4つ目が「運行路線の統廃合」、5つ目が「運行車両の変更」である。

それぞれの題目に対する詳細や、変更することによるメリット・デメリットは3ページから8ページに記載しているため、そちらで説明させていただく。

まずは、3ページの「(1) 巽ヶ丘駅への乗り入れ」について説明する。巽ヶ丘駅の乗り入れは、緒川新田地区や生路・藤江地区から「西知多総合病院へのアクセスが容易になること等」を理由に長らく要望があったため、令和6年10月1日から実施したいと考えている。

本乗り入れによるメリットは表2、デメリットは表3のとおりである。

巽ヶ丘駅への乗り入れによるメリットは、表2のとおり4つ考えられる。

1つ目のメリットが「鉄道駅としてだけでなく、知多市・阿久比町のバス停もある交通結節点であるため、町内・町外から「う・ら・ら」を利用する新規利用者が増加する可能性があること」である。

2つ目のメリットが「巽ヶ丘駅まで直通路線ができることで、緒川新田地区や社会福祉協議会からニーズが挙がっていた西知多総合病院へのアクセスが容易になること」である。

3つ目のメリットが「知多バス「東ヶ丘団地線」が平日運行していない時間帯も本区間を運行しているため、東ヶ丘団地と巽ヶ丘駅への往復利用の利便性が向上し、民間バス路線の利用も高まる可能性があること」である。

4つ目のメリットが「民間バス事業者の休憩所があるため、緒川駅や長寿医療研究センター、刈谷の他に時間調整が可能な休憩場所を確保できること」である。

次に、巽ヶ丘駅への乗り入れによるデメリットは、表3のとおり2つ考えられる。

1つ目のデメリットが「乗り入れによって、1便当たりの所要時間が増加するため、現

行路線を維持したまま延伸すると、通学便や必要な時間帯での運行が難しくなったり、減便してしまったりすること」がある。この影響を最小限に抑えるために、「環状線(左回り)」、「環状線(右回り)」、「東浦高校線(於大公園南経由)」を廃止した。

2つ目のデメリットが「「う・ら・ら」を巽ヶ丘駅に乗り入れるために必要な金額が、新たに町負担となること」である。

次に、3ページの「(2) 知北平和公園への乗り入れ」について説明する。知北平和公園への乗り入れは、大規模な霊園があることから、各地区から長らく乗り入れ要望があったため、令和6年10月1日から実施したいと考えている。

本乗り入れによるメリットは表4、デメリットは表5のとおりである。

知北平和公園への乗り入れによるメリットは、表4のとおり2つ考えられる。

1つ目のメリットが「知北平和公園まで直通路線ができることで、各地区から長らくニーズが挙がっていた知北霊園へのアクセスが容易になること」である。

2つ目のメリットが「知北平和公園は、東ヶ丘線の間地点にあり、停車が可能なバス停であるため、遅延を吸収するバス停として運用できること」である。これによって、東ヶ丘線の遅延時間の減少に役立つと考えている。

このメリットには記載していないが、保育園の遠足にも活用できることも考えている。現在、保育園は交通事故の危険性を鑑みて、外部への徒歩移動を止めている。そのため、「知北平和公園」に乗り入れることで、バスを使ってのおでかけが可能なスポットを新設できると考えている。

知北平和公園への乗り入れによるデメリットは、表5のとおり3つ考えられる。

1つ目のデメリットが巽ヶ丘駅の乗り入れと同様、「1便当たりの所要時間が伸び、減便に繋がること」である。この影響を最小限にするため、現行路線を統廃合する必要がある。

2つ目のデメリットが「東ヶ丘線の間地点に乗り入れるため、緒川新田の西部の利用者が、緒川駅やショッピングモール等に行く、帰る際の所要時間が増加すること」である。

3つ目のデメリットが「限定的な時間帯のみ乗り入れるため、ダイヤの複雑性が増し、利用者に負担がかかること」である。

次に、4ページの「(3) その他要望のあった箇所へのバス停の新設」について説明する。グループインタビューで把握し、道路管理者との調整が調ったことから、藤江老人憩の家や東浦郵便局、コノミヤ等にバス停を令和6年10月1日から新設する。

本乗り入れによるメリットは表6、デメリットは表7のとおりである。

該当バス停の新設によるメリットは、表6のとおり4つ考えられる。

1つ目は、バス停「藤江老人憩の家」を新設することによるメリット。バス停「藤江老人憩の家」の設置場所は、A3用紙の資料4-3をご覧ください。資料4-3の右下のやや中央寄り、藤江小学校や藤江コミュニティセンターの南側にある。この場所にバス停を新設することで、前田クリニックへのアクセスが良くなるだけでなく、藤江小学校の近くにバス停を設置できるため、登下校でバスを利用する児童の交通事故のリスクをより低減することができる。また、藤江コミュニティセンターからも近いため、コミュニティセンターへのアクセスも容易になる。

2つ目は、バス停「東浦郵便局」を新設することによるメリット。バス停「東浦郵便局」の設置場所は、資料4-3をご覧ください。資料4-3の中央右側、イオンモール東浦の西側にある。この場所にバス停を新設することで、東浦郵便局や、道路を挟んで西側の薬

局や飲食店が点在するエリアにバス停を設置できるため、周辺施設や店舗へのアクセスが容易になる。

3つ目は、バス停「コノミヤ」を新設することによるメリット。バス停「コノミヤ」の設置場所は、資料4-3をご覧ください。資料4-3の右下側、東浦駅の北側にある。この場所にバス停を新設することで、スーパーからバス停の距離が縮まり、買い物後の荷物を持って歩く距離を短くすることができる。

4つ目は、東ヶ丘団地にあるバス停「高根口」やバス停「マルス東ヶ丘店（北）」等の反対車線側にバス停を新設するメリット。ここにバス停を設置することで、反対方向に進むバスに乗りこぼししてしまう等の誤乗車の防止と、東ヶ丘線の1便当たりの所要時間の短縮に効果的である

該当バス停の新設によるデメリットは、表7のとおり4つ考えられる。

1つ目は、バス停「藤江老人憩の家」を新設することによるデメリット。これは巽ヶ丘駅や知北平和公園の乗り入れと同様、「1便当たりの所要時間が伸びること」のほか、藤江保育園の送迎時間帯は「藤江老人憩の家」南側の道路で混雑するため、狭路でバスに進路を譲るなど保育園の利用者等に負担がかかる可能性が高い。

2つ目は、バス停「東浦郵便局」を新設することによるデメリット。本バス停を新設するのは、朝・夕の通勤・退勤の時間帯に混雑する道路であるため、バスの停車によって一時的に後続車両の進行を妨げる可能性が高い。

3つ目は、バス停「コノミヤ」を新設することによるデメリット。本バス停を新設するのは、コノミヤに入店する車両等で混雑する道路であるため、バスの停車によって一時的に後続車両の進行を妨げる可能性が高いことをデメリットとして考えている

また、資料4-4の3ページ、資料4-5の5～6ページをご覧ください。生路や藤江地区の方がコノミヤに向かう場合、No.3-1のコノミヤのバス停で降車すると横断歩道がないため、乱横断が増加する可能性があることもデメリットだと考えている。なお、No.3-1のバス停は、ウエルシアに行きたい方を考慮して設置したバス停である。

4つ目は、バス停「東ヶ丘団地のバス停」の反対車線側にバス停を新設するデメリット。本バス停を新設することによって、知多バス「東ヶ丘団地線」が運行している時間帯では、住宅地でバス同士がすれ違う可能性があるため、乗務員同士のコミュニケーションが新たに必要になることをデメリットとして考えている。

次に、5ページの「(4) 運行経路の統廃合」について説明する。さきほども説明したが、「巽ヶ丘駅」や「知北平和公園」への乗り入れや、バス停「藤江老人憩の家」の新設に伴って、1便の所要時間が増加する。これによる減便の影響を最小限に抑えるため、運行経路を見直し、「環状線（左回り）」や「環状線（右回り）」、「東浦高校線（於大公園南経由）」を廃止して、「平池台線」と「東ヶ丘線」を新設した。

また、緒川新田地区から長寿医療研究センターに向かう早朝便、「長寿医療研究センター直行便」については、利用者数が1日当たり2～3人と少なく、代替となる手段があることから廃止し、森岡地区から長らく要望があった「刈谷線（刈谷駅南口行）」の第1便に乗り継ぐことができる長寿線を新設する予定である。

次に、6ページの「(5) 運行車両の変更」について説明する。利用者数の増加に伴って、乗りこぼし対策や、現行利用者からも強く要望のあるバスの大型化に対応するため、ハイエース1台を中型バスに変更する。

これによって、運行車両の台数の合計は6台から変わらないが、中型バスが3台から4台、ポンチョが2台から2台、ハイエースが1台から0台になる。

運行車両の大型化が可能となったのは、以下の2つの理由がある。

変更が可能となった1つ目の理由は、現行の「東浦高校線（文化センター経由）」はハイエースで運行しているが、運行事業者のポンチョによる試走・代車運行等の実績によって、安全性が確認できたことである。

2つ目の理由は、「長寿医療研究センター直行便」の廃止に伴って、「東浦葵ノ荘」に乗り入れなくなったため、運行車両をポンチョまでに制限する必要がなくなったことである。

運行車両の変更によるメリットは表8、デメリットは表9のとおりである。

運行車両を変更することによるメリットは、表9のとおり3つ考えられる。

1つ目のメリットは、現行の「東浦高校線（文化センター経由）」で発生している「乗りこぼしを原因とする利用控え」の解消です。乗りこぼしは、乗客定員11人のハイエースで運行していたことで発生していたが、乗客定員35人のポンチョに変更することで、これに対応できると考えている。

2つ目のメリットは、「刈谷線」の利便性の増加である。ハイエースで運行していた路線をポンチョが運行することで、乗りこぼし対策の効果が期待できるほか、乗車定員が増加することから、刈谷市を目的地とした「おでかけプラン」の提案の自由度が上がることも考えている。

3つ目のメリットは、座席数の多いバスが運行する機会が増加することである。中型バスの座席数が26人、ポンチョの座席定員が11人のため、中型バスの運行台数が1台増加することで、子どもや高齢者がより安全に利用できるようになると考えている。

運行車両を変更することによるデメリットは、表10のとおり2つ考えられる。

1つ目のデメリットは、車両の購入が必要になるため、運行委託費が増額することである。

2つ目のデメリットは、現行の「東浦高校線（文化センター経由）」をポンチョで運行するため、狭路でバスに進路を譲るなど、沿線を通行する運転手に負担がかかる可能性があることである。

次に、7ページの「4 運行車両の規格（仕様）」について説明する。

なお、令和6年10月1日以降の運行車両の規格、及び「路線に配置する車両のうち最大のもの」については、ダイヤが整い次第、改めて協議を取る。

先ほどから、説明している中型バスとポンチョの仕様は、現行の運行バスに準じて設定しているため、中型バスはいすゞのエルガミオ、ポンチョは日野のポンチョと同等のものとしている。各車両の寸法は7、8ページに掲載している。

最後に、9ページの「運賃体系など」について説明する。

このページに掲載している運賃や定期券・回数券の販売価格は現段階の想定価格である。

ただし、運行委託費が増額する見込みであるため、公共交通の維持存続の観点からも本日の会議の意見も踏まえて、運賃等の値上げなども検討していきたいと考えている。なお、運賃や定期券・回数券の販売価格を変更する場合は、運賃に関する別の会議体で協議・決定させていただく。

無料対象などの項目の内容は現行のものから大きく変更しておらず、唯一変更している項目が、乗継券の発行場所である。これは、巽ヶ丘駅の乗り入れに関して承認が得られた



場合に、乗継券の発行場所に巽ヶ丘駅が加えられるためである。

以上で資料 4-1 の説明を終了する。

最後に、資料ナンバーを少し飛ばして、資料 4-3、資料 4-4 と資料 4-5 をご覧いただきたい。ここでは、令和 6 年 10 月 1 日に新設・移設・廃止するものや、名称を変更するバス停の位置図や写真をまとめている。

資料 4-3 の広域図で示したバス停の番号と、資料 4-4 と資料 4-5 で示している番号は通番になっている。

資料 4-1 で説明したバス停以外の主な変更点としては、No.9 から 17 など知多バス「東ヶ丘団地線」と経路が重複するバス停の位置や名称を、東ヶ丘団地線のバス停と揃えるように変更をしていることである。ただし、この変更もマルス東ヶ丘店の名前がつく No.13 と 17 の 2 つのバス停は、店舗名がある方が立地的にもイメージしやすいと判断したため、名称を知多バス路線と揃えていない。

なお、新設・移設をするバス停の場所については、安全基準や危険なバス停等に該当しないかを事前に半田警察署、愛知運輸支局、知多建設事務所に見ていただいている。

以上で、議題 4 「「う・ら・ら」ダイヤ改正（案）」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

新しく増設されることや、廃止されることについて説明があった。私の住む地域にはなるが、上高根台から長寿医療研究センターへの直行便は利用者が少ないことから廃止するとの説明があった。利用者数は少ないが、0 名ではない。使っている人たちにとっては、病院に行けるか、行けないかの死活問題である。代替となる移動手段があるとあったが、本当に用意していただけるのか。

#### ◆事務局 A

現在、ダイヤは調整中であるが、長寿医療研究センター直行便を廃止する場合には、「長寿線（長寿医療研究センター行）」の第一便に乗り継げるような路線、東ヶ丘線を用意させていただく予定である。

#### ◎委員 H

承知した。そのような説明を地域の方々にも丁寧に届けていただきたい。

#### ◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

#### ◎委員 I

生路コミュニティセンターで乗りこぼし等が発生していたので、街中をポンチョが走るのとはとてもありがたい。バスの定員の制限によって、大通りまで歩いて行かなければならないご高齢の方も居たので、本当にありがたい。

次は地域として、生路コミュニティセンターから北の生路小学校までの道路の幅員を大きくできるように、用地買収を進めていきたい。

また、グループインタビューでも知北平和公園への乗り入れを要望された方が、コミュニティセンターに来られる度に、知北平和公園への乗り入れのことを気になさっていたので、もうしばらくすると良い話ができそうだと、お伝えしたいと思う。

ポンチョでの運行が可能となった暁には、街中でバスとすれ違う際には、バスに進路を

譲ってほしいといったことも周知させていただく。

#### ◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

#### ◎委員H

資料 4-1 の 3 ページに、巽ヶ丘駅への乗り入れについて記載がある。これは緒川新田地区に住んでいる方々の長年の要望であったため、大変ありがたく思っている。

デメリットの表 2 の※で記載のあった注釈文「協議不調の場合は、巽ヶ丘駅への乗り入れは行わない。」は、東ヶ丘団地線を運行している知多乗合(株)との協議が整わないことを想定しての文章だろうか。

東ヶ丘団地線が運行していない時間帯に「う・ら・ら」が運行していただけると、地域にとっての利便性は非常に高まるはずであるため、不調にならないよう尽力していただきたい。

#### ◆まちづくり課長

名鉄を利用するにあたって、緒川地区や藤江地区等からも巽ヶ丘駅に乗り入れて欲しいといった要望があったことから、現在、知多乗合(株)と協議を進めている。

注釈文については、巽ヶ丘駅に乗り入れる場所や時間帯の調整等が上手くいかなかった場合を想定して記載しているが、現在、前向きなご意見を頂いている状況であるため、誤解のないようにしていただきたい。

#### ◇会長

知多乗合(株)からのご意見を伺いたい。

#### ◎委員B

長年、赤字で運行している東ヶ丘団地線を維持してきた。その中でも特に利用していただけなかった時間帯については、止む無く減便させていただいた。このような経緯をまずはご理解いただきたい。

今回、非常に詳細な「う・ら・ら」のニーズを掴みながら、やれることとやれないことをしっかりと整理された見直し案については、我々も諸手を挙げて賛成である。

ただし、一点だけ気になるのが運賃格差である。民間バス事業者は一部で運賃が均一の箇所もあるが、距離によって運賃が変わる対キロ運賃制が一般的であり、コミュニティバスは均一の運賃制で運行されているケースが多い。

東ヶ丘団地から巽ヶ丘駅までの運賃で言うと 180 円であり、100 円で乗れる「う・ら・ら」と、180 円払わないと乗れない東ヶ丘団地線。このような状況であるため、民業圧迫という懸念を頂いているのは、ありがたいことである。

このあたりの課題をしっかりと胸襟開いて、協議しながら、課題解決をして、令和 6 年 10 月を迎えたいと思う。

また、輸送の安全確保を一番大事に考えている。狭路でのバス同士のすれ違いがデメリットとして記載されているが、そうならないようなダイヤを作るなど、様々な工夫ができると考えているため、こちらも含めて、協議を進めていきたい。

#### ◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

#### ◎委員J

西部の相生の丘に住んでいる。先ほどの巽ヶ丘駅の注釈文については私も疑問に思っ

いたが、既に質問と回答を頂いているので割愛させていただきます。

5、6年前に緒川地区のグループインタビューに参加したことがある。相生の丘は緒川地区ではあるが、緒川新田地区寄りであるため、緒川新田地区と悩みは一緒である。15年ほど経って、地域の子ども達も大きくなり、自転車で巽ヶ丘駅まで向かう高校生もいる。交通手段にバスが加わると送迎の負担がなくなり、助かる人たちも多いため、大変ありがたい。

また、こちらは質問になるが運賃については100円で据え置きという認識で良いのだろうか。

#### ◆事務局A

運賃について、現時点では100円で据え置くことを想定している。しかし、運行委託費が大きく高騰する見込みがあるため、運賃、定期券、回数券、これらを値上げすることに対しての意見を皆さまから頂ければと考えている。

運賃を考えていく上で一つ指標としてお示しできるのが、東浦町地域公共交通計画の目標値、令和8年度の収支率である。計画では、この収支率を令和8年度に13%にすることを目標としている。

この目標値は、現行の運行委託費を元に算出しており、令和6年度以降は運行委託費が大きく高騰する見込みであるため、運賃を値上げしないと、収支率13%という数値は達成できないだろう。

なお、この13%という数字は、コロナ禍以前の「う・ら・ら」の利用者数、26万人程度が乗った場合の収益を、現行の運行委託費で割ることで算出している。

運賃をどの程度値上げするのか、いつ変更するのかというのは、今後検討していく必要があるが、例えば運賃を150円、定期券(大人)は20回分の料金設定になっているため、3,000円、回数券も同様に値上げした場合には収支率が14%に届くか、届かない程度になる。持続可能な公共交通とするためにも、運賃の値上げということも考えていかなければならない段階に入ったと思われる。

#### ◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

#### ◎委員K

労働者の代表として参加しているため、乗務員目線でお話させていただく。まずは様々な資料に、乗務員に配慮したコメントを頂いていることについて感謝したい。

次に、ダイヤを作成する際に考慮いただきたいことを一つ、述べさせていただきます。

世間でも騒がれている2024年問題、労働時間の制限などが新基準に変わった以降でのダイヤ改正となるため、新ダイヤの内容は運転手の休憩時間の確保や連続運転時間の回避など、そういった新基準を考慮したもの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

「う・ら・ら」は刈谷駅や長寿医療研究センターなど町外に運行しており、さらに巽ヶ丘駅に乗り入ると阿久比町や知多市とも近くなる。

ほかの自治体だと広域に伸びた路線は一年に一回、補助路線の評価などを行っている。東浦町は補助金の確保などは検討しているのか。

## ◆事務局A

東浦町は令和元年9月までは幹線系統の補助を受けていた。これがなくなった理由は、令和元年10月からの環状線の導入によって、運行距離が延び、補助要件である輸送量を確保できなくなったためである。

今回、東ヶ丘線、平池台線に分割したこと、かつ、巽ヶ丘駅に延伸したことで、該当路線の幹線系統の位置付けや補助申請も考えていきたい。

## ◎委員F

西知多総合病院のニーズや、知北平和公園へのニーズなど前回の会議でお話させていただいたことを盛り込んだ運行経路を作成していただいたこと、非常に感謝している。

改正が2024年度ということで、私たち高齢者の支援に携わるものとしては、団塊の世代の方々が75歳以上になる2025年というのが一つのポイントとして認識している。この世代の方々が認知症に限らず、要支援、要介護状態になる率も高くなってくるため、自家用車を手放す方も増える。

高齢者にとって移動で大事なものは通院と買い物、墓参りというものが挙がってくる。「う・ら・ら」での通院に関しては、従来どおりの長寿医療研究センターや刈谷豊田総合病院に加えて、前田クリニックへのアクセスも容易になる。さらに巽ヶ丘駅から西知多総合病院へもアクセスできる。買い物についても、従来のアイプラザやマルス、ドミー以外にコノミヤへのアクセスが容易になる。2025年を前に、高齢者に優しい公共交通になってきたなと思っている。

このような変化をケアマネジャーに理解していただき、時刻表の内容を高齢者に説明できるような形まで持っていけると良いと考えているため、担当部局にはご協力をお願いしたい。

交通安全施策にはなるが、生路地区や藤江地区の住民とお話すると、コノミヤに行くために乱横断する方が多いという話をよく聞く。コノミヤの最寄りにバス停ができるのは喜ばしいことではあるが、これによる乱横断の危険性もある。これを防止するために、「う・ら・ら」車内で横断歩道を使うような注意喚起やアナウンスをするほか、横断歩道の前に人が立っていたら車が止まるような意識付けを強化できないか。安心してお出かけできるまちになるよう、併せて交通安全施策も実施していただきたい。

## ◆事務局A

次の議題で説明させていただくが、「イオンモール東浦」のバス停が横断歩道から離れた場所にある。ここでは乗務員から横断歩道の利用を促すアナウンスをさせていただいているが、現段階では乱横断が多い。

コノミヤのバス停もイオンモール東浦と同様の問題が発生する可能性は高い。アナウンス等のソフト的な対応で解決できたら一番良いが、実際どのようになるかは分からないため、事務局としても気にかけている。

危険性が高いと判断した際には、コノミヤ側のバス停のみを残して、対面のウエルシア薬局側のバス停を無くす方法も検討している。この場合、藤江・生路側からコノミヤに向かう方は一つ手前にある、南側にある生路のバス停で降車することで、横断歩道を渡ってコノミヤにアクセスできる。

また、ケアマネジャーの皆さんとの連携など、福祉部局との連携による公共交通の利用促進については、私どもも推進していきたいと考えているため、ご協力いただけると大変

ありがたい。

#### ◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。

#### ◇副会長

今までの説明にないところで、私が思っていることを少し話させていただく。

まず、皆さんは新ダイヤに対して過大な期待が多いと思っている。緒川新田地区から巽ヶ丘駅に繋がる路線ができると言っても、朝の7時台に走るかどうかというと、今の案だと絶対に走らない。走らせようとするならば大きな費用が必要になる。ただ、該当便に乗るために地域で20人も、30人も定期券を買っていただければ通せる可能性はある。そのように考えていただきたい。

当然ながら、西知多総合病院については、半田市のバスと接続するが、それぞれ1時間から1時間半に1本しか運行していないため、「う・ら・ら」が接続する保証はない。それから、電車についても接続を調整することが難しい。これはJRの際にも話してきたことである。「う・ら・ら」は緒川駅東口で各方面のバスに乗り継げることを優先している。そのため、残念ながらこの各路線の乗り継ぎを確保したうえで、JR、更に名鉄との乗り継ぎを確保するのはとてもできないことである。優先すべきことは、「う・ら・ら」の乗り換えが必要な箇所を、しっかりと乗り換えられるようにすることである。

また、緒川小学校の通学用バスには、早バス、遅バスがあり、これは当面運行させていく必要があるため、朝のバスは固定される。そこからダイヤが決まってくるということを知っていただきたい。

知北平和公園については、長らく要望があった。しかし、「年に数回程度の利用であるならばタクシーで行っていただきたい」というのが個人的な思いである。その年に数回のことを、数十人の方がやっていただけたとしても1日1回の利用程度にしかならない。そうならば、1日に3本、4本と乗り入れたら、多くの便では乗降がないものになる。そういうことでは本当に困るし、知北平和公園に乗り入れると往復で10分近く所要時間もかかるので、それに見合うように乗降していただかなければならない。これは地域の皆さんにしっかりと乗っていただくようお願いしたい。

環状線や長寿医療研究センター直行便など前回のダイヤ改正でできたものは、今回のダイヤ改正で大体なくなってしまう。これは皆さんのご要望に沿って作ったものである。それが何年運行しても結果が出ないのは何故なのか、そういうことはよく噛みしめていただきたい。

今、ここで要望だけを話すのではなく、皆さんには住民の方々に乗っていただく方法を考えていただきたい。

運行経費は、現状維持のダイヤでは大きく増加してしまう。町や議会の中でどのような議論があるかは分からないが、そう簡単に便数を増やすことはできない。

運賃について、「う・ら・ら」は今までずっと100円でやってきた。様々な地域に関わっているが、100円でやっていくのは難しい、100円は安すぎるという考えが全国的になってきている。これは私が決めることではないが、見直さなければいけない可能性も十分あるだろう。それから、高い頻度で乗っていただけの方、非常に困窮されている方には運賃が安くなるといったことも併せて考えていく必要があるだろう。ここはかなりきめ細かく考えていかななくてはならなくて、定期券で言えば、通勤で会社から手当てが出るのであれば、

割引の割合を小さくしても良いのではないか。

通勤で「う・ら・ら」を利用し、会社が手当を支払うのであれば、100円という運賃は安すぎる、なぜ町が割引分を負担するのかといった議論は以前あり、朝の通勤便はなくなった。現行のダイヤでも朝の通勤で利用できるような時間帯にはバスは運行していない。このような事態を回避したいのであれば、適正に運賃を取ることが必要になってくる。

これらの思いを委員の皆さんも共有していただき、「様々なニーズに合わせて「う・ら・ら」を変更したのだから、乗っていかなければいけないよ。」という具体的な呼びかけを町だけに任せず、運行事業者だけに任せず、皆さんも考えて実行していただきたい。やっていただく中で、もっとこのようにしたら改善できるというものが出てきたら、見直していきたい。

町長を前にお願いするのは恐縮ではあるが、ぜひ、一丸となってこの改正をより良いものとし、実現していくことにご協力いただければと思う。

#### ◇会長

私が言いたいことを全部言って頂いた。公共交通を維持していくためには、乗らないことには始まらない。この資源を持続可能としていくためには、運賃の見直しもやっていかなければ、他の町政に影響を及ぼす。これだけやっていけば良いというものでもないため、ぜひご協力いただきたい。

特に今回新設する巽ヶ丘駅や知北平和公園については、ニーズもあるため、1回やってみようというところで入れたが、当然、利用者が少なければ廃止しようかといった議論にもなる。そのため、改正した暁には、みんなで維持しようという意識の共有をお願いしたい。

#### ◇副会長

私としては皆さんになるべく乗っていただけるように、あるいは周りの方に説明していただけるように尽力する。

また、もう一つ、愛知運輸支局にお願いしなければならないことがある。先ほどからも出ている通り、東浦町は国からの補助金を殆ど貰えていない。これは色々な事情があってそうなっているが、新しい補助制度の仕組みもあり、それによって東浦町の新ダイヤも補助が貰えるかもしれない。補助だけを狙うのは良くないが、ある程度、補助が貰えるようにとも考えている。国からの補助が確保できるよう、愛知運輸支局にはご協力いただきたい。

#### ◇会長

私からもお願いさせていただく。

本日頂いた意見と、事務局から修正があった点も踏まえて、この案で進めていくことに対して、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、今回お示ししたそのままではないが、本案の方針を元にダイヤを作成し、経路の確定を進めさせていただく。併せて、運賃の見直しについても議論を始めたいと思う。

次に議題5「「う・ら・ら」ダイヤ改正(案)」について、事務局に説明を求める。

## 議題5 バス停の移設（案）…資料5

### ◆事務局 B

議題5「バス停の移設（案）」について説明する。

まずは、資料5の1ページ目、①の「巽ヶ丘ハイツ」のバス停について説明する。こちらは、令和4年度第5回の当会議で協議し、承認いただいていたが、移設先の土地所有者からの申し出によって白紙になった。白紙になった旨は第6回の当会議で報告している。

その後も交渉を続け、再度移設について了承を頂けたため、改めて協議事項に挙げた。

現在、バス停は地図上の青丸の箇所にある。ここでは、緒川駅方面から巽ヶ丘ハイツに戻る際に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「環状線（右回り）」が停車する「巽ヶ丘ハイツ」のバス停のほぼ向いになる。こちらには横断歩道もあるため、足腰の弱った方などにも安心してご利用いただけると考えている。ただし、事故リスクの削減については、引き続き検討を続ける。

続いて、2ページ目、②のバス停「石浜住宅口」について説明する。

現在、バス停は地図上の青丸の箇所にあるが、すぐ後ろにある住宅を取り壊し、2棟を新築する予定である。現在のバス停が新築の出入口になることから、移設の申し出があったため、赤丸の箇所に移設したいと考えている。

距離も数メートルしか離れていないため、利用者の不便はないと思われる。また、移設先付近の住宅の方には、了承をいただいている。

最後に、3ページ目、③のバス停「イオンモール東浦」について説明する。

こちらは、現在の青丸のバス停から横断歩道まで距離があるため、バスから降りて、そのまま道路を渡ってしまう乱横断が多発している。

半田警察署から、バス停の移設について依頼があったため、横断歩道に近い赤丸の箇所に移設したいと考えている。なお、移設先のクリニックに相談したところ、了承をいただいている。

①～③のバス停移設については、土地所有者の方や関係各所とも調整済みであるため、令和6年4月1日より移設予定である。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。

以上で、議題5「バス停移設（案）」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。バス停の移設に関して、この案で進めていくことに対して、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、4月1日に移設できるよう準備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。

### ◎委員L

愛知県から連絡させていただく。愛知県では、ジブリパークの開園を見据えて、バスの実証実験を2021年度より実施している。今年度については令和6年2月15日までの5か月間、トヨタファイナンシャルサービス㈱が提供しているマイルートというアプリを活用している。

今年度は、アプリ内で購入できる交通券、観光施設のデジタルチケットをはじめ、各種サービスの拡充を図っている。配布させていただいたチラシにQRコードがあるため、ぜひアプリをダウンロードして、ご活用いただきたい。

### ◇会長

説明を受け、質問等はあるか。また、その他の連絡事項はあるか。

### ◎委員M

タクシー事業者から連絡させていただく。この11月、12月でタクシー料金を変更した事業者があるため、周知させていただきたい。知多支部には6社が所属しているが、この内の3社で、早朝予約料金を廃止し、時間指定予約料金を新設した。

タクシーの「運賃」ではない、例えば「迎車送迎料金」や「早朝予約料金」、今回の「時間指定予約料金」というのは、各社の申請で行うことができる。

時間指定予約料金を新設した事業者は、令和5年11月21日から安全タクシー㈱、令和5年12月1日から㈱知多つばめタクシー、名鉄知多タクシー㈱である。

早朝予約料金は、午前4時から午前8時までは430円頂いていたが、これを廃止している。新設した時間指定予約料金は、時間の制限なく300円頂くようになる。

申請理由は各社で異なるが、何か月も前から定期的な時間指定で予約した方で配車が埋まるのを避けて、即配車の方に持っていきたいという流れがある。

### ◇会長

説明を受け、質問等はあるか。また、その他の連絡事項はあるか。

### ◎委員N

要望ではあるが、交通会議にJRや名鉄の鉄道系が入っていないのは不思議に思う。無人駅が増えていくことに対しても意見を交わせたらと思う。

また、巽ヶ丘駅に乗り入れるため、阿久比町、知多市の方々が「う・ら・ら」を利用しただけのような仕組みづくりも併せて検討していただきたい。

### ◇会長

要望として伺わせていただく。阿久比町、知多市との関係はこれからもやっていきたいと思う。その他の連絡事項はあるか。なければ、最後に事務局から連絡はあるか。

### ◆まちづくり課長

次回の会議は3月頃の開催を予定している。開催日時は決定次第、ご案内させていただきます。

### ◇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。