

令和5年度第3回東浦町地域公共交通会議 会議録

会議名	令和5年度第3回東浦町地域公共交通会議
開催日時	令和6年3月25日（月）午前10時20分から午前11時55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3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」ダイヤ改正（案）【協議】 「コノミヤ東浦店」バス停について（案）【協議】 (2) 令和6年度東浦町地域公共交通会議予算（案）及び令和6年度東浦町地域公共交通会議事業計画（案）【協議】 (3) 地域公共交通会議設置要綱の改正（案）及び運賃料金協議会設置要綱の策定（案）【協議】
その他	(1) ライドシェアの現状について
傍聴者の数	9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

今回の協議事項は3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。

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 「う・ら・ら」ダイヤ改正」について、事務局に説明を求める。

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

◆事務局A

議題（1）「う・ら・ら」ダイヤ改正（案）」について説明する。

資料1-1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。

新ダイヤの運行経路については、令和5年12月18日に開催した第2回東浦町地域公共交通会議にて承認を得たものから変更はないが、バス停については地域要望のあった箇所

に2基追加したいと考える。

新たに設置するバス停の位置図は、A3版の資料1-2をご覧ください。設置するバス停は緒川新田地区のバス停で、バス停の名称が赤枠で囲われている「とち池」と「緒川新田駐在所」である。

次に資料1-3をご覧ください。資料1-3の1ページ、4ページの位置図を見て分かるように「とち池」及び「緒川新田駐在所」は近隣に住宅地があることや、運行経路上にあるため、1便当たりの所要時間に影響がないことからバス停を新設したいと考える。なお、どちらのバス停も道路管理者および半田警察署に確認を依頼し、安全上問題がないとの回答を頂いている。

それでは再度資料1-1をご覧ください。2ページ目の「3 新旧ダイヤでの運行便数の比較」について説明する。ここでは、現行ダイヤと改正案のダイヤの利便性を比較するため、各小学校区の代表バス停から緒川駅東口や長寿医療研究センター、刈谷豊田総合病院への往路・復路の発着便数をそれぞれ表1、表2、表3にまとめた。

たとえば、表1では各小学校区の代表バス停と緒川駅東口との往路・復路の便数を比較しており、特に片葩・石浜西・生路小学校区の運行便数が減少していることが分かる。

表1のとおり、単純に緒川駅までの区間の運行便数で見ると不便になったと感じるかもしれないが、今回のダイヤ改正では、特に広域のおでかけに対する利便性向上を図っている。

たとえば、緒川駅までの運行便数は減少していても、表2の長寿医療研究センターとの往路については運行便数が増加している小学校区もあり、表3の刈谷豊田総合病院との運行便数についても、減便している小学校区も緒川駅での乗り継ぎ待機時間などを短縮するなど総合的な利便性は向上していると考ええる。

なお、ここで集計対象とした各路線の発着時刻や目的地までの所要時間、乗継待機時間などの詳細をご覧になりたい方は資料1-5を参照いただきたい。資料1-5では各小学校区の代表バス停から緒川駅東口や、乗継が必要な長寿医療研究センターや刈谷豊田総合病院への往路・経路の発着時刻が、現行ダイヤと改正案でまとめられている。

それでは再度資料1-1をご覧ください。現行ダイヤから改正案のダイヤに変更することで、運行便数が増減した主な理由を説明する。資料1-1の3ページをご覧ください。

1つ目の主な増減理由は、限りある予算の中でニーズに最大限あわせた運用をするため、夕方以降の運行車両台数の調整をしていることである。

特に16時以降は1便当たりの利用者数が減少するため、緒川小学校や藤江小学校の下校便等の運行が終了次第、運行車両の台数を減らしている。なお、早期に運行を終了するのは6台のうち3台で、中型の4号車は16:40、ポンチョの5号車は16:50、同じくポンチョの6号車は18:15に運行を終了する。

夕方以降は運行車両の台数が減少することから、町内を運行する路線の便数確保に比重を置いているため、刈谷線が減便している。これに伴って、片葩や生路小学校区から刈谷豊田総合病院への往路・復路の運行便数が減少している。

次に、2つ目の主な増減理由は、利用者数の比重を考慮した上で、全小学校区の運行便数を均すように調整していることである。

各小学校区から緒川駅東口を目的地とする運行便数を例にすると、現行ダイヤで運行便数が少なかった緒川や卯ノ里小学校区の運行便数を増やすため、現行ダイヤで運行便数が多かった片葩や石浜西、生路小学校区の運行便数を減らすことで調整している。

なお、この調整は現行ダイヤの「東浦高校線（於大公園南経由）」で運用されていた車両1台分の輸送を、新ダイヤの「東ヶ丘線」に転用することで調整している。

最後に、3つ目の主な増減理由は、より広域なおでかけができるように、緒川駅での乗継待機時間の短縮など乗継利便性の向上を図るため、終点バス停で時間調整を設けたことである。

大府や刈谷等の町外の目的地に行くには、緒川駅での乗り継ぎが必要となる。町内路線から長寿線や刈谷線に乗り換えられるように、緒川駅での乗り継ぎを可能にすることや、緒川駅での乗り継ぎ待機時間を原則5分～10分に収めるため、同時帯に各路線が緒川駅に到着するよう、終点バス停、巽ヶ丘駅や刈谷駅等で休憩時間をとって調整している。

これに伴い、車両が動いていない時間が現行ダイヤより増加し、一部路線では減便となっている。なお、さきほど説明したとおり、この目的はより広域なおでかけをしていただくためのものである。

たとえば、3ページの下表をご覧ください。刈谷豊田総合病院つまり刈谷方面から森岡自然公園に帰る便は、現行ダイヤでは1便しか用意できていなかったものが改正案では6便まで増加している。このような広域でのおでかけ利便性が各小学校で向上している。

現行ダイヤから改正案ダイヤに変わる主な変更点は次のページ、資料1-1の4ページにまとめた。

表4のとおり主な変更点は5つで、通院便の利便性向上、午前移動の利便性向上、最終便の延長、長寿線と刈谷線の乗継利便性の向上、休日ダイヤの導入を挙げている。

主な変更点を説明する。1つ目、「通院便の利便性向上」の詳細については、次のページ、資料1-1の5ページをご覧ください。

通院便の利便性向上は、各地区のグループインタビューで意見のあった「長寿医療研究センター・刈谷豊田総合病院からの昼間～13時台の増便」に対応するため、変更したものである。

まず、昼間～13時台の増便には、1台当たり乗務員を2人体制にして、昼休憩のない連続運行をする必要があるが、運行委託費の増加や乗務員不足の課題などから実現が困難と考える。

これに代わる手段として、昼間～13時台の運行便（緒川駅東口行）の発時刻を調整し、通院便の復路としての利便性向上を図っている。

たとえば、長寿医療研究センターからお昼の帰りの便は表のとおり、現行ダイヤでは11:25発、12:20発があり、次の便が14:20発である。

この長寿医療研究センター12:20発では、診療や調剤などの時間が長引くと乗れないことがあるとの意見があったため、運行時間を繰り下げ、改正案では11:35発、12:55発とした。

なお、刈谷線では逆に13時台の発時刻が遅いとのこと意見があったため、改正案では発時刻を繰り上げて、13:39発から13:14発に変更した。

また、この総合病院の発時刻の調整に伴って、緒川駅から刈谷豊田総合病院に向かう発

時刻も変更している。それぞれ、ショッピングモールからの帰りの便に都合が良い、12時台の運行が可能となった。

2つ目の主な変更点、「午前移動の利便性向上」の詳細については、次のページ、資料1-1の6ページをご覧ください。

緒川新田や藤江地区のグループインタビューで意見のあった「緒川新田・藤江地区から緒川駅方面への午前9時～10時の増便」に対応するため、変更したものである。

たとえば、表内に記載があるとおり、午前9時～10時台で緒川新田地区から緒川駅方面に向かう便では現行ダイヤでは0便、改正案では2便に増便した。また、藤江小学校区では1便から2便に増便した。これによって、イオンモール東浦をご利用の方にとっては大きく利便性が向上したと考える。

次に3つ目の主な変更点、「最終便の延長」の詳細は、資料1-1の7ページをご覧ください。

「緒川駅東口」の発時刻を19:00以降に延長するため、鉄道利用者やイオンモール東浦からの復路としての利便性が向上している。

たとえば、森岡・緒川方面の最終便は緒川駅東口18:05発から19:05発に変わるなど、最終便が1時間繰り下がっている箇所もある。

また、この最終便の延長によって、近隣市町に職場のある方は、通勤・退勤の足として「う・ら・ら」を検討する可能性が出てくるとも考える。

なお、先ほどご説明した夕方以降の車両台数の調整に伴って、文化センターや石浜コミュニティセンター、生路コミュニティセンター等の東浦高校線しか運行していないバス停の最終便は早まっている。

4つ目の主な変更点、「長寿線と刈谷線の乗継利便性の向上」の詳細は次のページ、資料1-1の8ページをご覧ください。

これは、森岡や緒川地区から長らくニーズとして挙がっていた「刈谷豊田総合病院への早朝便での通院」及び乗継利便性向上に対応するため、変更したものである。

表の1に記載があるとおり、刈谷線（刈谷駅南口行）の第1便に乗り継ぐことが可能な「長寿線（緒川駅東口行）」の早朝便を新設した。これによって、森岡地区から刈谷豊田総合病院に向かう始発到着時刻は、刈谷豊田総合病院9:25着から8:36着に変更することができた。

また、乗継利便性の向上が図られたことで、刈谷線（緒川駅東口行）から長寿線（長寿医療研究センター行）の乗継可能な便数が1便から6便に増便したため、町内全域で刈谷市内を目的地とするおでかけプランの提案が可能となった。

最後、5つ目の主な変更点、「休日ダイヤの導入」の詳細は次のページ、資料1-1の9ページをご覧ください。

運行委託費に直結する総運行時間を短縮するため、休日ダイヤを導入する。これによって、最終便の延長等の利便性向上策を実施することが可能となった。なお、この休日ダイヤの導入に際しては、利用者数が多い便は最大限継続して運行できるよう調整している。

下表に1号車から6号車の平日・休日の始発時刻と終着時刻、総運行時間をまとめた。

なお、改正案で土日・祝日といった休日に運休とする対象は、休日に利用者数が少ない各方面からの第1便である。たとえば、「総合病院の診療に向かう朝一番の通院便」及び

「本通院便に乗り継ぐ他路線の第1便」などがこれに該当する。この朝の第1便を運休にすることで年間の総運行時間を短縮している。

次のページ、資料1-1の10ページをご覧ください。ここでは令和5年度で最も利用者数が多かった令和5年10月、この月の第1便の平日及び休日の利用者数を参考資料としてまとめた。

多くの路線で休日は利用者数が大きく減少しているが、③の「環状線（左回り）」の休日の第1便は1日当たりで11.5人と非常に多くの方が乗車している。そのため、改正案においてもこの区間の運行を継続する。なお、改正案において、同区間で同時間帯に運行しているのは「平池台線（緒川駅東口行）」である。

もう一点追加でご説明すると、改正案ではこの「平池台線（緒川駅東口行）」を運行する車両が「刈谷線（刈谷駅南口行）」の第1便に切り替わって運行する。「刈谷線（刈谷駅南口行）」の第1便は利用者数こそ少ないが、総運行時間が変わらない中で回送とするのは非常にもったいないため、刈谷線の第1便も運行したいと考える。

なお、平日、休日ダイヤの区分けの詳細は、資料1-4をご覧ください。資料1-4には各路線の運行ダイヤをまとめている。

たとえば、資料1-4の1ページ、長寿線（緒川駅東口行）のダイヤを見ると、長寿線の第1便の上に「平日のみ」と赤字で案内文が入っている。これは本便が平日のみの運行で、土日・祝日は運休となることを示している。このような案内文は各路線の第1便に記載されているため、多くの路線では休日は午前9時～10時台からの運行となっている。

それでは資料1-1の11ページをご覧ください。こちらでは各路線で運行する車両規格のうち最大のをまとめている。

なお、車両規格は現行ダイヤで運行しているいすゞ エルガミオと日野 ポンチョで設定しているが、仕様上は同等品であればよいものとする。

また、前回の公共交通会議で説明したとおり、東浦高校線の車両規格はハイエースからポンチョに変更している。11ページ、12ページでは各車両の寸法をまとめている。

次に、資料1-1の14ページ、運賃体系について説明する。こちらの内容は前回の公共交通会議から変更ないが、その際に説明したとおり、運行委託費が年々上昇しているため、利用者数の減少が続き、町負担額が増加した場合は、運賃の値上げも考えていく必要があると考える。

運賃の値上げを検討するのは公共交通を持続可能なサービスにするためには必要なことである。そのため、利用者数の実績や町負担額について、引き続き注視し、公共交通会議にて情報共有させていただく。

以上で、議題1「「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A

利便性向上を表す指数はあるのか。

◆事務局A

東浦町では、地域公共交通計画を設けており、小学校区の代表バス停から主要地点・施設への往路及び復路の便数、所要時間をまとめている。今回、現行ダイヤと新ダイヤの比

較を資料1-5に記載し、各学校区の代表バス停から緒川駅東口、長寿医療研究センター、刈谷豊田総合病院行きのをまとめた。例えば、11ページには緒川小学校区代表バス相生の丘から長寿医療研究センターへの往路復路の現行及び改正案をまとめた。現行の相生の丘から長寿医療研究センターでは往路の場合、5便あったものが、改正案では7便に変わった。乗り継ぎ待機時間については、19分であったものが最大でも15分となった。最も利用率の高い朝については、10分に短縮した。このことから、利便性の向上ができたと考える。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。

◎委員 B

運賃について、東浦町地域公共交通利便増進実施計画によると、名鉄の巽ヶ丘へのアクセスの関係で、知多バスと統一料金とするという記載がある。知多バスの場合、巽ヶ丘駅から東ヶ丘団地に行くのは180円かかるが、「う・ら・ら」の運賃100円との関係について説明されたい。

◆事務局A

運賃の統一について、知多バスに補助金を出して100円で統一したいと考えている。

◎委員 C

JR武豊線の緒川駅との接続について、資料1-5の2ページの、森岡自然公園から緒川駅東口へ向かうバスの表を見ると、発車時間が毎時29分になっているものが多いが、改正案だと発車時間が毎時バラバラになっている。毎時29分発のバスは緒川駅に到着する時間が、約毎時50分から52分くらいである。緒川駅発大府行きの電車が毎時2分であり、接続が良好である。改正案の、緒川駅から大府行きの武豊線への接続について説明されたい。

また、緒川駅東口から森岡自然公園行きについて、毎時30分発のものが多いが、武豊線大府駅発毎時21分に乗ると、緒川駅着が毎時26分であった。そのため、4分の乗り換え時間で「う・ら・ら」の利用が可能であった。しかし、改正案では時間がバラバラになっているため、どのように大府駅から緒川駅に行って、発車時刻に乗るのか説明されたい。

◆事務局A

前提として、「う・ら・ら」は全ての乗継利便性に対応することはできない。その中でJRの利用者が多いことは把握しているが、そのことだけを考慮すると、他路線との乗継や小学校の通学との時間との調整が難しくなる。原則、「う・ら・ら」バス同士の乗継利便性を考慮している。森岡自然公園からだ、森岡のバス停から早い時間に到着するため、用途に合わせて上手にご利用いただきたい。

◎委員 D

巽ヶ丘駅の乗り入れについて、知多バスが東ヶ丘線を通っているが、「う・ら・ら」も乗り入れが可能になるという案が出たことは、非常にありがたく思う。運賃についても、知多バスは180円だが、「う・ら・ら」は100円ということで、その分も100円に合わせ知多バスに乗れることについて、ありがたく思う。

時刻表についての質問だが、4ページの平池台線の巽ヶ丘駅の出発の時間が、7時30分と9時05分、7ページの東ヶ丘線の巽ヶ丘の出発時間が、同じく7時30分と9時05

分である。同じ時間に同時に2つの路線のバスが出発する理由について説明されたい。

◆事務局A

朝の時間のバスについては、学校の通学便及び病院の通院に影響しており、基本的には同じ時間に緒川駅に到着する必要がある。その関係で、2つの便が同じ時間で運行している。ただし、平池台線については、東ヶ丘と運行距離が違い、運行ルートが異なるので緒川駅への乗り換え及び通学も考慮し、同じ時間で運行している。

◎委員E

高齢者の方々が、免許返納や病気等により外出が難しく、家に閉じこもって不健康になっていく姿を見ていたので、通院便の利便性向上が非常にありがたく思う。

◆事務局A

各グループインタビューにおいて、刈谷豊田総合病院及び長寿医療研究センターへの通院のために、「う・ら・ら」を便利に利用したいとの意見を主に高齢の方から聞いていた。「う・ら・ら」を現在利用している方についても、緒川駅での乗継待機時間が、特に夏場は大変との意見を聞いていた。それらの意見を反映させて、今回利便性の向上を図った。10月以降ダイヤ改正があるが、利用促進をしているところなので、委員の方にもダイヤ改正の周知を、地域の方に対して行っていただくようご協力をお願いしたい。

◎副会長

乗継を考えることが難しく、東浦町の課題である。乗継時間を短くしたり長くしたり、あるいは労働時間の関係で何分とらなくてはいけない等考慮した中で、今回は短く設定した。

また、JRを優先するのかバス同士を優先するのかについて、JRはタイミングが合わないと30分遅れるが、タイミングが合うとちょうど乗ることができる。しかし、バス同士では1時間に1本以上は空いているので、バスが乗り継げないと1時間以上の遅れになる。そのことが、バスを優先している理由である。

また、東浦の場合は、森岡駅、緒川駅、東浦駅も乗り換えできるので、緒川駅でちょうど乗り換えできても、森岡駅では乗り換えできない。また、その逆もあり得る。これはいつも同じ時刻に走っていればいつも同じタイミングでいいが、いつも同じ時間に走ることは、労働基準等の関係で人及び車が多く必要になる。

報道にあるように、2024年問題と言われているが、4月に労働基準が厳しくなり、運転手の労働条件が変わること、また運転手不足となり、人をたくさん使うことは財政の悪化に直結する。夕方が減便になっている、休日の朝が減便になっているのは、朝及び休日にバスを利用している方にはご不便かけるが、通学及び通院程切実ではなく、もう1本遅れでも用を足せる方が多いと考え、今回のダイヤとした。

また、森岡について、知多バスの大府線は森岡台を通過して循環して大府に行く路線があるが、本数としては少ない。少ない理由として、元々利用が少なく、さらにコロナ禍もあったためである。もし、森岡の方が金山・名古屋に行くなら、知多バスの大府線に乗るといいが、どのくらい森岡の方にこのことをご理解いただいているかが大事である。JRのダイヤ改正が3月16日にあったので、利便性のためここも調整が必要である。

また、知北平和公園については、バスが知北平和公園に入ると、10分以上出入りに時間

がかかるため、躊躇してきたが、高齢化が進んできたため、午前中に入れる運びとなった。このことについては、知北平和公園で何分お参りができるのか等考えたうえで実施する必要があるが、本数に限りがあるため難しい。しかし、3便あれば降りてまた同じ方向に乗ることが可能であるため、ぜひ「う・ら・ら」を利用してお墓参りをさせていただきたい。

最後に、利便性について、今回は、買い物に行きたい、病院に行きたい等、バスを利用する方が外出先になるべく滞在できる時間を長くするため、便数的に様々な便があるので、なるべくばらけさせることができれば、自由に乗る時間を選択することができる。

以上のことから様々な考慮がされているが、新ダイヤになった後に気づくこともあるかもしれないので、そこは厳しい目で見ていただきたい。ただし、今回のダイヤを作成した思い、何を重視して作成したので、こういうことには使いやすいのでぜひこのように使っていたらどうかという提案はできると考える。住民懇談会での意見も反映させている。気づいたところは随時ご指摘いただき、すぐに修正できるわけではないが、改善できるなら変えていけるようみなさんで考えていきたい。多くの方に乗っていただけるよう、啓発していかねばいけないので、ご協力をお願いしたい。

◎委員 B

平池台線と東ヶ丘線も非常に似た時間に異ヶ丘駅発のバスがあるが、途中停車するバス停が異なるということで、乗り間違いが発生する可能性があると考えるが、乗り間違いを防ぐような工夫はあるのか。

◆事務局A

現在環状線があり、東ヶ丘からバス停が1基しかないため、どちら周りのバスかが分かりにくいという意見があった。今回、平池台線及び東ヶ丘線と名前を分けたため、路線名により判別していただくよう考慮した。

◎委員 B

刈谷市及び安城市等、路線によってバスの色を変えたり、大きな数字をラッピングすることで分かりやすいように工夫している自治体もある。また、乗りたいバスの判別がしやすい案があったら検討をお願いしたい。

◆事務局A

大府市及び刈谷市は、1路線に1台貼り付けて運行しているので、そのような工夫が可能だが、東浦町は台数が限られているため、1車両が全路線を運行している。そのため、ラッピング等での路線分けは難しい。ただし、今回は表示枠に系統番号を表示しているので、そういった方法で路線を見分ける方法があるということを知りたい。

また、バス停の名称について一点修正する。平池台線のバス停「コノミヤ」は「コノミヤ東浦店」という名称に変更する。

お手持ちの資料1-2の位置図、及び資料1-4、4ページ、5ページの時刻表の修正をお願いしたい。

次に、「コノミヤ東浦店」の設置場所について再度確認させていただきたい。

前回の公共交通会議では、コノミヤ東浦店の西側、ウエルシア側のバス停からコノミヤに向かうためには横断歩道がなく、乱横断となる可能性があるが、ウエルシアに向かう方のためにご用意していると説明した。

しかし、こちらについて再度、事務局で検討したところ、乱横断する可能性が高いため、

安全面を考慮し、西側のバス停をなくし、東側のみのバス停とした方が良いのではないかという意見となった。

西側のバス停を残すか、なくすか、委員の皆様の意見をお聞かせいただきたい。

なお、コノミヤの西側が無くなった場合、藤江・生路地区の方がコノミヤに向かう際の最寄りバス停は「生路」となる。バス停からコノミヤの距離は離れるが、生路のバス停からは横断歩道が近く、乱横断する可能性も低いと考える。

◎委員 F

北から南に向かうのはバスにはすぐ乗れるが、南から北に向かうものは、乗ることができない。該当箇所については事故の発生するところだが、なかなか信号及び横断歩道を作ってもらえていない。北から来る方は「コノミヤ」で降りて、北へ向かう方は戻ってもらって横断歩道で反対側の路線から北の方へ向かっていくということで、生路地区の皆さんは「コノミヤ」前で降りられるということで喜ばしく思っている。無理に反対側で作っていただかなくても問題ないと考えてるので、この案でお願いしたい。

◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。その他なければ議題（1）を終了する。このまま議題（1）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（1）「う・ら・ら」ダイヤ改正（案）については、案のとおり承認されたので、このまま進めてもらいたい。次に議題（2）「令和6年度東浦町地域公共交通会議予算（案）及び令和6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。

議題2 令和6年度東浦町地域公共交通会議予算（案）及び令和6年度東浦町地域公共交通会議事業計画（案）…資料2-1、2-2

◆事務局 B

議題2の資料説明をさせていただく。

資料2-1では令和6年度の予算案を、資料2-2では令和6年度の事業計画案をまとめた。

まずは、資料2-1をご覧ください。令和6年度予算は、歳入予算額、歳出予算額ともに564,000円とした。

令和5年予算からマイナス2,201,000円減額していますが、これは令和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名古屋大学に委託したものであり、令和6年度については、例年通りとなっている。

つぎに、資料2-2をご覧ください。地域公共交通会議を3回、運賃協議会を1回予定している。運賃協議会については、議題3で説明する。

第1回の地域公共交通会議は、5月21日月曜日の午前中を予定している。

赤字になっている地域公共交通計画の改定案や利便増進計画案の協議は、例年にないも

のである。地域公共交通計画の改定では、ダイヤ改正に伴い国の地域間幹線系統補助のエントリーがきるようになる見込みであるため、その系統の位置づけや役割、必要性や概要などを記載していく。

また、利便増進計画は、地域公共交通の利用者の利便の増進をはかる事業の実施計画で、大臣の認定を受けることにより、実施事業に対する補助や地域間幹線系統補助の要件が緩和されるなど、法制上の措置が受けられる計画である。

第1回で、これらの協議が調わなかった場合、6月24日月曜日を予備日とさせていただき、再度協議をお願いしたいと考える。

次に真ん中の広報PRや有料広告の欄では、利用促進の内容や有料広告の募集スケジュールをお示ししている。

最後に、右側のダイヤ改正関係では、ダイヤ改正に伴う事務手続きなどを記載している。議題2については、以上で説明を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎副会長

利便増進実施計画及び地域間幹線系統補助について、東浦町はなかなか国の補助金を受けられるような路線になってこなかった。国の補助をもらうことが目的ではなく、町として必要な路線を作成し、国の補助に該当するかどうかという観点であるため問題はない。地域公共交通利便増進事業というものは2020年の法改正でできた制度であり、東浦町でも十分活用できるものである。さらに、知多バスと一緒に路線を全体としてよりよくしていくということが大切である。また、地域間幹線というものは、市町をまたぐ路線で通勤通学、買い物及び通院に使える路線について一定の利用者数があれば国が補助し、場合によっては県も補助してくれるという制度であり、この制度についても東浦町は適用できると考える。ただし、会議で国に対してきちんと説明していく必要がある。

◎委員 G

利便増進計画について、事務局から説明があったとおり、補助金については、本計画により利便性が向上する点と、補助要件を緩和するに値する点が認められて初めて計画の認定がされて適用可能となる。これについては、事務局と一緒に認めて認めることができるような形で進めているが、現時点では確定ができていないということだけご了承願いたい。

◇会長

その他、ご意見及びご質問はあるか。その他なければ議題（2）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（2）「令和6年度東浦町地域公共交通会議予算（案）及び令和6年度東浦町地域公共交通会議事業計画（案）」については、案のとおり可決された。次に議題（3）「地域公共交通会議設置要綱の改正（案）及び運賃料金協議会設置要綱の策定（案）」について、事務局に説明を求める。

議題3 地域公共交通会議設置要綱の改正(案)及び運賃料金協議会設置要綱の策定(案)
…資料3

◆事務局 B

議題3について、資料説明をさせていただく。資料3の1ページをご覧いただきたい。地域公共交通会議設置要綱の改正についてである。始めに一点修正がある。改正と改定が混在しているが、改正に修正いただきたい。

道路運送法の改正により、この会議の場で協議・決定できていた運賃について、別の協議体で決定することとなった。これを運賃料金協議会と言う。

そのため、2ページの新旧対照表において、第2条第1項の協議できる内容を、『運送の態様及び運賃・料金等に関する事項』から、『旅客運送の態様等に関する事項』に変更している。

その他の内容については、会長と町長を区別し、本会議の独立性を明確にしている。

改正を反映した要綱は、4ページから6ページにある。

つづいて、7ページの運賃料金協議会についてである。

こちらでは、協議が必要となる場合を記載しており、新たな協議運賃を適用する路線を設定する場合や、運賃を改定する場合などが挙げられる。

本町では、現在協議中だが、知多バス東ヶ丘団地線の運賃を「う・ら・ら」の100円に合わせることや、新規路線を設定する「う・ら・ら」の運賃について、この運賃料金協議会を開催する予定である。

開催に向けてのスケジュールは、第1回の地域公共交通会議で運賃について協議を行い、その後6月に地域公共交通会議があれば、会議終了後に運賃料金協議会の開催を予定している。6月の開催がなければ、書面決議も考えている。

議題3については以上で説明を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎委員 G

運賃協議会について補足する。事務局から話があったとおり、道路運送法の改正により昨年の10月から新たに設けるといった話があったが、基本的にバスの運賃については、国が、事業者が適正に事業を行えるか、高すぎず低すぎない運賃か、確認し認可をしているところだった。コミュニティバスについては、公共交通会議でしっかり確認していただけたらというので、公共交通会議で認定されるものについては、簡易的な手続きでよいということで事務を行ってきた。しかし、複数の運送事業者がいる中で運賃を決定することは公正取引上適正でないという議論があり、昨年10月の法改正で、別の場所で運賃の確定をすることとなった。そのため、公共交通会議において、運賃を改定した方がよいかという議論は差し支えないが、最終的な運賃の決定については運賃協議会で確定させるということになる。

◇会長

運賃協議会についての補足をいただき感謝する。

その他、ご意見及びご質問はあるか。その他なければ議題(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）「地域公共交通会議設置要綱の改正（案）及び運賃料金協議会設置要綱の策定（案）」については、案のとおり可決された。以上で、本日予定していた議題については終了する。

次に、その他として、愛知運輸支局からライドシェアの現状について説明いただきたい。

その他

◎委員 G

ライドシェアという言葉はニュースで馴染みがあるかもしれないが、国の方からもライドシェアについて説明する。現状、国土交通省としては、ライドシェアと言われているもののうち、タクシーに類するものについては、タクシーが不足する部分について補完的に自家用車に手伝ってもらって輸送力を確保するという方向で考えている。この考え方に基づき、3月13日に、各地域においてタクシーがどれだけ不足しているか、不足している部分について自家用車を活用してタクシーの穴埋めをするという形で動いている。先週、各事業者からの参加希望については、締め切りが終わり、応募のあった各事業者には、配分の提示を行った。まだ最終的な、どの事業者にどれだけ車両を配分するかについては確定していない。

愛知県においては、名古屋交通圏と言われる、名古屋を中心とする他都市移動区域について、金曜日の夕方と金曜日の深夜、土曜日の午前0時から3時という飲酒をされる時間帯を中心にタクシーが不足しているため、その時間帯で自家用車を活用した事業を開始するという進めており、早ければ6月までに開始される予定で動いている。

もし今後もタクシーの不足があるところについては、今後も引き続き交渉してライドシェアを進めていく。その他、自家用車については、公共交通会議で交通空白地と認められた場所については、地元のドライバーを活用してバスやタクシーの様な形で協力いただくということも可能となっている。そういった地域の自家用車や民間の方にも協力いただきながら地域交通を支えるという方向で国土交通省としては考えているので、今後ご理解とご協力をいただきたい。

◇会長

ライドシェアを中心にご意見及びご質問はあるか。

◎副会長

東浦については、バス・タクシーで手に負えないところについては、自家用車輸送についてはもともと可能だったが、事業を行うことには事務が煩雑で躊躇していた。しかし、現在は、地域公共交通会議に出てきてから、4か月間バス・タクシー会社でできるかどうか考えて、できないと判断した場合は、交通空白地として認められるという仕組みだが、あまり発動されておらず、認知がされていないことが多かった。もし町内で、バス・タクシーでは手が回らず、地域で運転手及び車が確保できるならば、公共交通計画の中に位置づけて、公共交通会議で認定するのがよいと考える。東浦町として活用できるものは活用して、公共交通会議できちんと議論したいと考えるため、引き続きご協力お願いしたい。

◇会長

東浦町では地域公共交通会議でしっかり活用していきたいと考えている。ただし、地域の足の確保では連絡所長に地域の意見を聞いていただき、本当に足りていないと発言いただき、バス・タクシーの事業者にはそれを受け止めていただき、東浦町の公共交通をどうしていくとよいのかこの場で議論していきたいと考える。

ライドシェアについては運転手の問題がでてくるので、地域の方で人材確保が可能か議論していきたいと考えているので今後ご協力お願いしたい。

◎委員 B

補足だが、大府市及び東浦町で主に営業しており、大府市内及び東浦町内で、タクシーの依頼が電話であったのに対して、どのくらい断っているかを調査している。東浦町については、断っている件数が 10 件を超える日はほぼない。東浦町では電話依頼に対してほぼ対応している。

◇会長

補足いただき感謝する。

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 5 月 21 日火曜日午前中の開催を予定している。今回は主に、公共交通計画の改定案と利便増進計画案について予定している。

また、令和 6 年 3 月 31 日を以て、委員の任期の満了をする。長い期間ご尽力いただき感謝する。

令和 6 年度には、役員改選を行い新たな体制になるので、今後ご協力お願いしたい。

◇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。