

2024 年度第 2 回東浦町地域公共交通会議 会議録

会議名	2024 年度第 2 回東浦町地域公共交通会議
開催日時	2024 年 12 月 20 日（金）午後 2 時 00 分から午後 3 時 45 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「2024 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) 「う・ら・ら」欠便について【報告】 (2) 「う・ら・ら」出発式について【報告】 (3) 「う・ら・ら」ダイヤ改正後の利用状況及び乗車人数【報告】 (4) 東浦町地域公共交通計画改定の確定について【報告】 (5) 公共交通の利用状況【報告】 (6) 地域公共交通計画の実施状況の評価（案）【協議】 (7) 「知多半島公共交通シンポジウム」の開催について【報告】 (8) 東浦町地域公共交通会議設置要綱の改正について【報告】 (9) 2024 年度東浦町地域公共交通会議予算補正について（案）【協議】
その他	(1) 「う・ら・ら」利用者数累計の計上誤りについて
傍聴者の数	12 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 7 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 28 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」欠便について、事務局に説明を求める。

議題 1 「う・ら・ら」欠便について…資料 1

◆事務局 A

議題（1）「う・ら・ら」欠便について」説明する。

資料 1 をご覧いただきたい。

記載のとおり、11 月 22 日（金）に新田線の第 1 便が欠便となり、利用者の方に大変ご迷惑をおかけしお詫び申し上げる。

原因としては、ダイヤ改正後初めての緒川小学校休校日であり、平日休校日の取扱いの認識誤りによるものである。

今までは、1年間のスケジュールを運行事業者にまとめて通知していたが、今後は月ごとや直前にもスケジュールの再確認を行うなど、今まで以上に確認作業を行い、今回のようなことがないよう努める。

なお、運行事業者側の対策もお示ししたい。

◎委員A

11月22日（金）に新田線の第1便が欠便となり、お詫び申し上げます。現在「う・ら・ら」には、平日ダイヤ、休日ダイヤ、通学日ダイヤ、休校日ダイヤが存在する。本事案の便については、「平日または通学日」に運行する便であるが、当日は平日の休校日であった。弊社の半田営業所では、「平日または通学日」に運行するのか、「平日かつ通学日」に運行するのか解釈が定まっておらず、配車する者が「平日かつ通学日」だと解釈し、乗務員に指示していた。こういった誤りに対する再発防止策として、例えば、平日の通学日をAダイヤ、平日の休校日をBダイヤといった様に、ダイヤの種類ごとに名称をつける形に変えていく。また、今後は、運行ができていない又は運行が難しいと判明した段階で、すぐに代車を用意するという体制を整える。当日は、バスに乗車できなかった方もいたので、改めてお詫び申し上げます。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎委員B

休日の緒川小学校の通学日は年間何日あるか。

◆事務局A

年間で4日である。

◎委員B

年間で4日しかないのであれば、この4日を明確にした方が、誤りがないと考える。

◆事務局A

ご指摘いただき感謝する。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。

◎副会長

ダイヤには意味があり、今回欠便した新田線の朝の便については、長寿医療研究センターに向かう方や、緒川小学校に向かう方が利用するものである。その意味を理解していれば、基本的には認識誤りをするのではないと考えるので気を付けていただきたい。機械的にAダイヤ、Bダイヤと割り振るのも可能だが、運行管理者としてダイヤの意味は理解していただきたい。

◇会長

ダイヤの意味については、ダイヤ改正の際に、公共交通会議の場で確認し合った内容である。それにも関わらず、今回欠便が発生しており、委員全員で決めた内容を理解していなかったということで大変残念である。今後の運行に対する不安をなくすためにも、再度運行管理者から説明されたい。

◎委員A

欠便した便については、新田線の上り1便であり、緒川小学校の児童の通学便であるため、平日または通学日に運行することは理解していたが、営業所内でしっかり共有できておらずお詫び申し上げます。今後はダイヤの意味をしっかりと営業所内で共有し、運行していく。

◎委員C

欠便や故障車が出た際に、どのように利用者に周知しているのか説明されたい。

◎委員A

サイネージに掲載して一斉に周知している。また、バス停に問い合わせ先を掲載しているので、電話でも問い合わせをいただき、状況を説明している。また、当分の間バスを運行できない場合もある。その場合は、係員が社用車でバス停を周って、状況を伝えていくという方法をとっている。

◇会長

バスの運行が難しいことが判明した際には、運行管理者の対応も当然必要だが、運行委託している町としても、公用車を出す等の対応をしてバス停で待っている人をなくしていく。利用者が不安に感じることをよくないので、町と運行管理者で連携を取って対応していきたい。

◎副会長

バスロケーションシステムによってバスの遅延は把握できるが、欠便及び故障の場合は、そもそも運行していないので把握できない。バスロケーションシステムに、故障や災害による運休等の情報が掲出されると安心できる。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。その他なければ議題1を終了する。

次に議題(2)「「う・ら・ら」出発式について」、事務局に説明を求める。

議題2 「う・ら・ら」出発式について…資料2

◆事務局B

議題(2)「「う・ら・ら」出発式について」説明する。

資料2をご覧ください。

10月1日(火)、名鉄河和線異ヶ丘駅 東口ロータリーにて、東浦町運行バス「う・ら・ら」出発式を開催した。地域の方をはじめ多くの方にご参加いただき、「う・ら・ら」の新たな出門をお祝いした。

資料に記載のとおり9の方が来賓としてご出席され、日高町長、東浦町議会議長の鏡味様と愛知県議会議員の河合様にご挨拶をいただいた。以前より期待が大きかったこの名鉄異ヶ丘駅の乗り入れがようやく実現するということで、大変喜ばしいことだとお祝いの言葉を頂戴した。

また、出発式の内容については、知多メディアスのエリアニュースで放映していただいた。ホームページアーカイブから内容が視聴可能となっている。資料にリンクを貼ったQRコードを記載しているので、お時間がある際にご視聴いただきたい。

以上で、議題 2 についての説明を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

●全委員

意見なし。

◇会長

その他なければ議題 2 を終了する。

次に議題（3）「「う・ら・ら」ダイヤ改正後の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 3 「う・ら・ら」ダイヤ改正後の利用状況及び乗車人数について…資料3-1、3-2

◆事務局C

議題（3）「「う・ら・ら」ダイヤ改正後の利用状況及び乗車人数」について説明する。
資料 3-1 をご覧いただきたい。

10 月 1 日に実施した「う・ら・ら」のダイヤ改正後の乗車人数をまとめている。

「（1）ダイヤ改正後の乗車人数（前年同月比）」では、2023 年 10 月と 2024 年 10 月の乗車人数及び 1 便あたりの乗車人数を比較している。表に記載のとおり長寿線及び刈谷線の乗車人数が微減であるものの、1 便あたりの乗車人数は前年同月比よりも高い数値となっている。

また、環状線（左回り・右回り）を路線再編して新設した藤江線・新田線については、運行経路が変わるので一概に比較することは出来ないが、環状線（左回り・右回り）と藤江線・新田線の乗車人数の合計値を比較すると 206 人増加している。

次に、高校線について説明する。ダイヤ改正により、東浦高校線（文化センター経由）と東浦高校線（於大公園南経由）を高校線に統合した。表の東浦高校線及び高校線の数値は赤字としている。ダイヤ改正前の東浦高校線（文化センター経由）と東浦高校線（於大公園南経由）の利用者数の合計は 3,195 人だが、ダイヤ改正後の高校線の利用者数は 2,012 人であり、これらを比較すると、2024 年 10 月は 1,183 人減少している。これは、ダイヤ改正により、高校線の便数が、東浦高校線（文化センター経由）と東浦高校線（於大公園南経由）の便数の合計より減少しているためだと考えられる。

続いて、「（2）ダイヤ改正に関するご意見・ご要望等」についてダイヤ改正実施以降に、地域住民からいただいた様々なご意見・ご要望をまとめている。なお、このご意見等は、電話や窓口、乗り方教室にていただいたものである。

主な内容としては、新規路線、バスの減便、休日ダイヤの導入に関する内容である。特に、通勤、通院でご利用いただいている住民からの問い合わせが多くあった。巽ヶ丘駅への乗り入れによって便利になったという意見から、普段使っている便がなくなったので増便してほしいといった様々な内容を頂戴した。

こういったご意見を受けて、今回のダイヤ改正の内容がこの地域に適正な内容なのかどうかを検証し、変えるべきであるならば、次のダイヤ改正にどう反映させるのかを検討していく。

以上が資料3-1の説明である。

続いて、資料3-2をご覧ください。この資料では、新設した藤江線、新田線の停留所ごとの利用者数を集計している。また、3ページ目では、2023年10月と2024年10月の停留所ごとの利用者数を比較している。

「(3) 2023年10月と2024年10月の停留所別乗車人数」をご覧ください。まずは20番の刈谷豊田総合病院について、2023年度と比べると2024年度の利用者数は94人増加している。これは、2024年10月のダイヤ改正により、刈谷線（刈谷駅南口行）の第1便に間に合う長寿線（緒川駅東口行）の早朝便の新設や、乗継待機時間の短縮を行ったためだと考えられる。26番のアイプラザ、27番の県営東浦住宅、36番の東浦駅の利用者は大きく減少しているが、これは資料3-1で説明した、高校線の減便による影響が大きかったためだと推測される。次に、56番の緒川小学校南について、249人の減となっているが、これは3ページ目の右下「参考1にあるとおり、「う・ら・ら」を通学に利用する児童数が減少しているためだと考えられる。

最後に、2023年10月と比較すると2024年10月の全体の利用者は、1,143人減少しており、ダイヤ改正による利用控えや減便の影響もあると考えるが、「う・ら・ら」を便利に利用していただけるよう、利用促進事業を引き続き実施していく。

以上で、議題3についての説明を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎委員B

資料3-2の「(3) 2023年10月と2024年10月の停留所別乗車人数」に、廃止したバス停が記載されているが、近隣住民から廃止に伴う苦情はなかったか。

◆まちづくり課長

東浦交流館及び高根口公園のバス停は、元々環状線として運行していた時に、誤乗車が発生した際に乗り換えを可能とするために設置したバス停であったが、今回路線を分けたため、廃止をしても問題がないと考えている。また、東浦葵ノ荘については、設置要望があったため設置したが、利用者が数人もおらず、近くに東浦知多インター東というバス停があり、そちらの利用が可能であるため、特段大きな影響及び苦情はなかった。

◎副会長

2024年10月以降、「う・ら・ら」と知多バス東ヶ丘団地線の異ヶ丘駅の停留所を同じ場所とし、東ヶ丘団地線の運賃を「う・ら・ら」に合わせて100円としたが、東ヶ丘団地線の変更前と変更後の利用者数の推移について説明されたい。

◎委員A

利用者数はほぼ変わらない。ダイヤ改正により「う・ら・ら」が、東ヶ丘団地線と同じルートを運行するようになり、利用者の「う・ら・ら」への移行を懸念していたが、運賃を100円とし、ICカードを導入した等、利便性を向上したことがプラスに作用したと考えている。

◎副会長

東ヶ丘団地線について、本数が増えて、運賃が下がったので、今まで以上に利用者数が増えるとよい。東ヶ丘付近にお住まいの方には、情報の周知等ご協力をお願いしたい。

◎委員 D

東ヶ丘に住んでいる方の多くは、東ヶ丘団地線の運賃が 100 円になったことは把握している。これからもっと利用者数が増えるように周知活動等尽力していく。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。

◎委員 B

資料 3-2 について、乗車人数と降車人数のどちらの人数を表示しているのか。

◆事務局 C

乗車人数を表示している。降車人数については、知多バスに表の作成を依頼しているので、今後お示ししていく予定である。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。その他なければ議題 3 を終了する。

次に議題（4）「東浦町地域公共交通計画改定の確定について」、事務局に説明を求める。

議題 4 東浦町地域公共交通計画改定の確定について…資料4-1、4-2、4-3

◆事務局 A

議題（4）「地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画の認定について」説明する。

前回の会議では、地域公共交通計画の改定案、地域公共交通利便増進実施計画案をお示しし利便増進となる事業や補助対象となる路線の説明をした。また、目標値の設定などの空欄箇所や軽微な変更点については、事務局一任ということで、ご了承いただいていたが、無事認定をいただき、補助金の申請に繋げることができた。今後は、国からの支援をいただき、より安定的な運行を実現していく。

なお、目標値の設定は、ダイヤ改正後の実績にそったかたちで、1 年後に見直しをする予定である。

以上で、議題 4 についての説明を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

●全委員

意見なし。

◇会長

その他なければ議題 4 を終了する。

次に議題（5）「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 5 公共交通の利用状況…資料5

◆事務局 C

議題（5）「公共交通の利用状況」について、説明する。

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させていただく。また、ここで報告させていただくのは 2023 年度の利用状況である。

まずは、資料 5 の 1 ページ目をご覧ください。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。

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、2018 年度から 2023 年度までの期間でまとめている。

3～4 ページでは、「う・ら・ら」の各路線の利用者数の推移をまとめている。

次に、5～6 ページをご覧ください。図 3 では J R 武豊線各駅の乗車人数を、2018 年度から 2023 年度までの期間でまとめている。

図 3 から、2023 年度の利用者数と、コロナ禍以前の 2018 年度の利用者数を比較すると石浜駅及び東浦駅が減少している。

また、図 4 は J R 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 3 と図 4 の乗車人数を比較すると、J R 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。

とくに、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る。

次に、7 ページをご覧ください。図 5 では、知多バス「大府線」と「東ヶ丘団地線」の利用者数を、2018 年度から 2023 年度までの期間でまとめている。

2023 年度の利用者数と、コロナ禍以前の 2018 年度の利用者数を比較すると大府線は 57,700 人の減、東ヶ丘団地線は 11,091 人の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る。

次に、8 ページをご覧ください。図 6 では、知多バス「刈谷中部空港線」の利用者数を、2018 年度から 2023 年度までの期間でまとめている。

刈谷中部空港線の 2023 年度の利用者数と、コロナ禍以前の 2018 年度の利用者数を比較すると、81,178 人の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だと考える。

次に、9 ページをご覧ください。図 7 では、タクシーの利用台数を、2018 年度から 2023 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。

図 7 から、タクシーの 2023 年度の利用台数と、コロナ禍以前の 2018 年度の利用台数を比較すると、7,336 台の減となっていることが分かる。

これらの利用台数の減少は、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る。

最後に、11 ページをご覧ください。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、2023 年度とコロナ禍以前の 2018 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」及び J R 武豊線の 2 % 減、最も大きいのが知多バスの 43 % 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検討・実施し、公共交通の利用促進に努めていく。

以上で、議題5についての説明を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎委員 B

東浦町でのタクシーの依頼に対しての1日当たりのお断りの件数は1、2件あるかないかであり、ほぼ対応できている。

◇会長

タクシーを依頼すると2時間程待つように言われるという声が過去にあったが、その場合もお断りの件数として計上しているか。

◎委員 B

待ち時間を確認した結果、タクシーを不要とした方については、お断り件数に計上している。雨の日の金曜日の夜に依頼いただいた場合、お断りすることもあるが、平日の12時から3時であれば、車両が余っているのでいつでも対応できる。

◇会長

補足いただき感謝する。

他の委員の意見を聴取する。

◎委員 E

資料5の5番「民間バス（空港バス）」について、2023年度を2018年度と比較すると、81%の減となっており、運行便数を減便したことが利用者数の減少の主な要因と考えられるとある。現在旅行客数が増加していると考えられるが、この数値は妥当なものなのか説明されたい。

◎委員 A

コロナ前の1便当たりの平均乗車人数は13、14人程だった。朝のピークの時間は50人満席であった。一方現在は、1便当たりの平均乗車人数は約6人である。経営のことを考えればもっと減便すべきだが、将来的にまた多くの利用者が乗車してくれると期待して、現在の便数で運行している。

◎副会長

空港バスの便数は1時間に1本は必要だと考える。刈谷空港線はビジネス客が多く利用すると想定されるので、空港バスが2、3時間に1本だけになってしまうと、利用者は鉄道を利用するようになると考えられる。

◇会長

空港バスは東浦町としても非常に大事な路線であり、1時間に1本あると有難い。行き帰りのどちらかの時間が合わないと、鉄道または車を利用する方もいる。

東浦町としても、町内から空港に直結している便利な便があることをアピールしていきたいのでご協力をお願いしたい。

◎副会長

空港線に「東浦町」という停留所を設けた方がよい。空港から東浦に向かう際に、「東浦」という名前のバス停ではなく、「緒川駅」というバス停に行くので、空港線のバスが

東浦町に行くということが分かりにくい。緒川が東浦町と分らない方もいるので、例えば緒川駅を「JR 緒川駅（東浦町）」といった分かりやすい名前に変更してアピールするとよい。また、大府線についての周知がより必要だと考える。大府線は、大府駅西から森岡台を周ってくる路線だが、森岡の方に認知されていない。大府駅に行きたいが「う・ら・ら」がないという方がいるが、大府線があるので、もっと認知度を上げて大府線の利用者数を増やせるように働きかけてほしい。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。その他なければ議題 5 を終了する。

次に議題（6）「地域公共交通計画の実施状況の評価（案）」について、事務局に説明を求める。

議題 6 地域公共交通計画の実施状況の評価(案)…資料6-1、6-2、6-3、6-4

◆事務局C

議題（6）「地域公共交通計画の実施状況の評価（案）」について、説明する。

なお、本協議事項の承認が得られたら、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させていただく。

議題 6 では、資料 6-1、6-2、6-3、6-4 の 4 つの資料があるが、資料 6-2、6-3、6-4 をまとめたものが、資料 6-1 であるため、ここでは資料 6-1 を中心に説明させていただく。

それでは、資料 6-1 をご覧いただきたい。資料 6-1 は、2022 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。ここでの評価期間は 2023 年 4 月 1 日から 2024 年 3 月 31 日までである。

資料 6-1 の 2 ページ、3 ページをご覧いただきたい。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。

次に、4 ページ、5 ページでは、本評価期間中に実施した主な施策、事業を紹介しているので、まずは 4 ページをご覧いただきたい。

4 ページでは、施策 1 の事業 1-1 「「う・ら・ら」、路線バスの経路及びダイヤの見直し」についてまとめている。

利用者のより詳細な利用ニーズを聞き取るためグループインタビューを行い、新経路及びダイヤの設定を行った。開催日、開催場所、参加者数は表のとおりである。各小学校区で開催したことで、地域ごとの具体的な課題や利用方法を把握することができ、その結果を、ダイヤ改正の内容に可能な限り反映することができたと考える。

また、5 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。

次に、6 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、東ヶ丘サロンや産業まつりで開催した。

7 ページから 8 ページでは、目標 2 「公共交通利用者数・利用台数」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。

9 ページから 10 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。

2023 年 4 月から 2024 年 3 月までの自主返納件数は 84 件であり、目標値には及ばなかった。

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、返納した後の生活をイメージできないなどの不安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。

次に、12 ページから 13 ページでは、2023 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。

12 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、2023 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、公共交通に関心をもってもらい、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。

13 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。

14 ページでは、2024 年度の地域公共交通利便増進実施計画の概要及び路線再編についてまとめている。その次の 15 ページでは、地域公共交通利便増進計画推進事業として、「乗り方教室」の実施及び「公共交通パンフレット」の発行を継続して行い、「う・ら・ら」の利用促進に努めることを記載している。

最後に、16 ページでは東浦町地域公共交通計画の実施スケジュールおよび、2023 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 6 についての説明を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎委員 F

11 ページ目の高齢者の運転免許証自主返納について、東浦町が独自に作成した、手順の説明をしている冊子はあるか。

◆事務局 C

町で独自に作成している冊子はない。

◎委員 G

生路地区では、運転免許証を返納した方が、別の方に、運転免許証を返納すると、「う・ら・ら」の回数券をもらえる旨を伝えていることが多い。そのため、冊子を作成してもあまり高齢の方は読まない可能性がある。

また、ダイヤ改正前は地域版の時刻表を作成していたが、新しいダイヤの地域版時刻表は作成されているか。

◆事務局C

新しいダイヤの地域版時刻表は作成済である。周知がしっかりできておらずお詫び申し上げます。このあと各地域の時刻表を各連絡所長に配布する。

◎委員 G

地域のサロンで乗り方教室を実施したことがあるが、高齢の方は1人ではなく、友人と一緒に楽しくおでかけをすることが多いと耳にした。そういった場合に地域版時刻表があると、目的地までの行き方が分かりやすい。また、乗り方教室でお試し乗車券や回数券の割引券を配布することで、「う・ら・ら」の利用につながっていると感じた。そういった地道な活動が大事だと考える。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。

◎副会長

路線は今まで補助金をもらってなかったもので、補助金年度という考えはなかった。これからは、地域間幹線で補助金をもらうことがあるので、年度についての表記を4月から3月なのか、10月から9月なのか分かるように明記した方がよい。また、16ページ目について、2023年度1年間の会議日程ではなく、今回の会議から遡って1年間の間に実施した会議を記載するべきである。

◇会長

ご指摘いただいた部分は事務局が修正を加え、その上で議題（6）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（6）「地域公共交通計画の実施状況の評価（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（7）「知多半島公共交通シンポジウム」の開催について、事務局に説明を求める。

議題7 「知多半島公共交通シンポジウム」の開催について…資料7

◆事務局A

議題（7）「知多半島公共交通シンポジウム」について、説明する。

資料7をご覧ください。

9月26日（木）に、半田市・市民交流センターで公共交通の将来像を考える知多半島公共交通シンポジウムが開催された。

こちらにいらっしゃる愛知運輸支局の宮川委員も地域公共交通の現状と課題をお話され、また、知多バス橋本さんは基調講演で、知多半島の公共交通のあるべき姿をお話された。

事務局からも、前床課長が、本町と民間事業者との連携強化についてダイヤ改正の内容を踏まえ発表させていただいた。「う・ら・ら」と知多バス東ヶ丘団地線が、利用者の利便性の向上を図るため、運賃やバス停を統一すること、「う・ら・ら」の回数券を民間バ

ス、タクシーで利用できる回数券共通利用などを説明させていただいた。

知多半島全体の公共交通を考える仕組みづくりは、まだ始まったばかりなので、今後の動きに注目し、継続的に意見交換させていただきたい。

以上で、議題7についての説明を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

●全委員

意見なし。

◇会長

その他なければ議題7を終了する。

次に議題（8）「東浦町地域公共交通会議設置要綱の改正について」、事務局に説明を求める。

議題8 東浦町地域公共交通会議設置要綱の改正について…資料8

◆事務局C

議題（8）「東浦町地域公共交通会議設置要綱の改正について」、説明する。

資料8をご覧ください。

このたび、国から東浦町地域公共交通利便増進実施計画の認定が下りたことにより、本計画に掲げる事業の実施主体が東浦町地域公共交通会議とする必要があること等から、東浦町地域公共交通会議設置要綱を一部改正した。

「1 改正内容」をご覧ください。

改正内容は、東浦町地域公共交通会議の実施事業に、東浦町地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施を加えたことである。そして、委員に鉄道事業者を加えられるよう、委員の定員を「35人以内」に変更した。

次に、「2 改正理由」をご覧ください。

今回改正に至った理由として、東浦町地域公共交通利便増進事業に対する国からの補助金の支給が、東浦町地域公共交通会議に対してしか行えないことから、東浦町地域公共交通会議が事業の実施主体となる必要があるためである。

そして、東浦町運行バス「う・ら・ら」は、JR及び名鉄の駅に乗り入れており、東海旅客鉄道株式会社及び名古屋鉄道株式会社の職員を東浦町地域公共交通会議の委員に加えることで、公共交通会議においてより活発な意見交換を行うためである。

なお、改正内容は、10月1日施行となっている。

以上で、議題8についての説明を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◎副会長

2024年10月1日から鉄道事業者を委員に加える旨記載があるが、いつから実際に委員に加える予定か。

◆事務局A

事前に鉄道事業者には話したが、具体的にどの方が委員になるか等までは決まっていない。今回は、今後鉄道事業者が委員になることができるように改正したものである。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。その他なければ議題8を終了する。
次に議題（9）「2024年度東浦町地域公共交通会議予算補正（案）について」、事務局に説明を求める。

議題9 2024年度東浦町地域公共交通会議予算補正について(案)…資料9

◆事務局C

議題（9）「2024年度東浦町地域公共交通会議予算補正について」、説明する。

資料9をご覧ください。議題8で報告させていただいたとおり、地域公共交通利便増進計画推進事業に対する補助金の補助対象事業者は、活性化法法定協議会であると要綱に定められている。そのため、東浦町地域公共交通会議が、事業の実施、補助金の申請及び受給を行う。

まず、資料9の東浦町歳出予算額（当初）に記載している1,481,000円を、町の印刷製本費及び委託料から負担金に流用し、資料9の公共交通会議予算額の歳入の表にあるように、負担金として町から公共交通会議に支払うことで、1,481,000円を増額補正する。

また、2024年10月28日付けで地域公共交通利便増進計画推進事業に対する補助金の交付決定がされているため、2025年4月に支払い予定の補助額770,990円についても、東浦町地域公共交通会議の補助金として歳入する。

資料9の2ページ目の公共交通会議予算額の歳出の表にあるとおり、補正した1,481,000円と補助金の770,990円の計2,251,990円は、事業費及び手数料として利便増進計画推進事業の費用の支払いに使用する。

以上で、議題9についての説明を終了する。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。その他なければ議題（9）を終了する。このまま議題（9）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（9）「2024年度東浦町地域公共交通会議予算補正（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、事務局にその他事項についての報告を求める。

その他

◆事務局A

事務局より3点報告する。

1点目は、会長の挨拶でもあったが、前回資料の利用者数累計誤りについて、説明させ

ていただく。

本日お配りした、前回資料 1－1 の赤枠欄をご覧ください。

利用者数累計を 5,014,340 人とするところを 4,758,682 人としていた。原因は、計算誤りによるもので、2023 年度分の利用者数が累計数に含まれていなかった。誤ったデータとなり、お詫び申し上げます。

今後は、データの管理について、複数の職員でチェックを行うなどし、このような誤りが再発しないよう十分注意する。

また、500 万人達成という形ではないが、「う・ら・ら」が多くの方にご乗車いただいていることは、別の機会でも PR していきたいと考えているので、PR のアイデアなどいただければと考える。

2 点目は、最近届いた、利用者からいただいた提言内容についてである。

内容は、大きく分けて 3 つであった。

1 つ目は、経路誤りや降りたいところで降ろしてもらえなかったという誤通過についてである。

このことについては、ドライブレコーダーでの保存期間が短く、客観的に確認することはできなかったが、こういった場合の対策や防止などは、運行事業者と再確認し、安心してご乗車いただけるよう努めていく。

なお、ドライブレコーダーの保存期間については、現在 2～3 日程度であり、保存期間の延長については、現在知多バスさんと協議をしているところである。

2 つ目は、議題 3 でも紹介させていただいた、ダイヤ改正についてである。

朝の便は、8 時台がなく、通院に不便だという内容であった。

このことについては、ダイヤ改正後、不便になった方も多々いらっしゃるとは考えるが、可能な限り、新しいダイヤに合わせた時間帯で受診をお願いしたいと考えている。今後 1 年間は、利用状況やこういったご意見を確認し、次回のダイヤ改正に活かしていく。

3 つ目は、小学生のバスアナウンスが聞きづらいという内容である。

これは、多くの小学生に公共交通に関わって欲しいという思いから、アナウンスの録音会を行い、お聞きになった方もいらっしゃると思うが、「う・ら・ら」車内で小学生の声で案内を流しているものである。

現在、バス停 1 つにつき 2 人のアナウンスを合わせたものを採用している。しかし、個々で録音しているため、2 人の声が合わず、聞きづらいとの提言をいただいた。

対応としては、「アナウンス文を分割し、個々の声で案内する。」といった作業を現在進めている。

提言については、以上である。

最後に、3 点目のパンフレットについて説明する。

前回、2023 年（R4 年度）3 月に発行しました公共交通パンフレットを、ダイヤ改正に合わせてリニューアルし、（地域公共交通確保維持改善事業費）国の補助金を活用させていただき、作成する。

議題 8 でも説明させていただいたが、今回は計画に掲げる事業として当会議名で作成する。また、内容については、原稿案が出来上がった段階で、委員の皆さんにメールでご案内させていただくので、その際ご意見があればお寄せくださいますようお願い申し上げます。

なお、今回のパンフレットでは、有料広告の掲載も検討しているので、詳細が決まり次第、併せてご案内させていただく。

以上で、報告を終了する。

なお、次回の会議開催は3月を予定している。

◇会長

事務局の報告を中心にご意見及びご質問はあるか。

◎副会長

経路違いについては、バスロケーションシステムのログから確認できないか。

◆事務局A

バスロケーションシステムを確認したところ、経路誤りはなかった。しかし、誤通過については確認できないため報告させていただいた。

◎副会長

他の自治体で、バスロケーションシステムのログを確認したところ、運行誤りが発覚した例があった。バスロケーションシステムのログを積極的に活用するとよい。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。

◎委員 H

子どもが緒川小学校に通っており、今週の頭の、16時台に緒川小学校南のバス停発の巽ヶ丘駅行きのバスについて、緒川相生のバス停を通過し、急ブレーキで停車したと聞いた。また、バス入口である後ろの扉が開かず、また少しバスが前進した後に、入口が開いたとのことだった。直接見たわけではないので、どのくらいの急ブレーキだったかは分からないが、安全な運行のためご注意いただきたい。

◎委員A

営業所に戻った後にドライブレコーダーの記録を確認させていただく。

◇会長

他の委員の意見を聴取する。

◎委員 D

ダイヤ改正により、新田地区の長年の希望であった「う・ら・ら」の巽ヶ丘駅への乗り入れが実現し、お礼申し上げたい。東ヶ丘の場合は、知多バスが朝と夕方に運行しているが、お昼の時間は運行していない。その空いた時間帯に、「う・ら・ら」が運行するようになったということで、非常に便利になった。お昼に、小さい子どもを連れた母親が、巽ヶ丘駅行きの「う・ら・ら」のバス停で待っているという光景も見受けられる。これからも、この路線が存続できるように一丸となって尽力していきたい。

◎委員 I

知的発達障害の後援者団体の会員の意見が以前あった。療育手帳のA及びBは「う・ら・ら」を無料で利用しているが、普段「う・ら・ら」を利用する際に毎回療育手帳を持ち歩いている。しかし、療育手帳は非常に大切なものであり、持ち歩くことにリスクを感じている。そのため、何か代わりとなるものはないか。また、療育手帳を落としてしまったことがあり、運行会社に問い合わせたところ、落とし物として預かっているとのことだった。身分証明書を拾った時の対応を説明されたい。

◎委員A

落とし物を拾った場合の対応としては、基本的に営業所に持ってくるよう乗務員に指示している。途中で紛失するトラブルが鉄道でもバスでもあるので、そのことは危惧している。身分証明書や会員証も、お名前、電話番号、住所が記載されているが、役場に勝手に届け出ることにはせずに、営業所で保管している。ただし、これは一般的な方法なので、「う・ら・ら」についての取り扱いについてのご相談・検討の余地はある。また、療育手帳は非常に大事な書類なので、手帳のコピーの提示でよいか尋ねられたことがある。何年か前に、そのことを運輸支局に質問したところ、コピーは不可との回答があった。ただし、特別支援学校から、年度始めに事前に手帳の確認を知多バスと行き、写しに手帳原本を確認したという証明印を押すよう依頼されたことがある。現在は行っていないことではあるが、そういった個別対応はしたことがある。「う・ら・ら」についても、柔軟に対応していきたい。

◎委員 J

只今説明があったように、障がい者割引については原則手帳の原本を提示することが求められる。コミュニティバスについては、取り扱いの変更が可能であるため、手帳原本に変わる何かを提示するという方法を取ることで運賃を無料とすることについて、関係者で協議していただくよう検討していただきたい。

◎委員A

他の自治体は、無料乗車証を発行しているところがある。無料乗車証を発行する際に、手帳の原本を確認しているので、証明書としては問題ない。

◇会長

貴重な意見をいただき感謝する。

その他の意見等はあるか。

利用者数の累計誤りについて、お詫び申し上げる。今後どこかキリのいいところで盛り上げるような企画をしていきたい。600万人、700万人とまた盛り上げられるようにしていきたいので、ぜひ今後も「う・ら・ら」をご利用いただきたい。

それでは、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。