

令和6年度のダイヤ改正(案)

1 ダイヤ改正の時期

運行委託に関する契約が令和6年9月30日に満了するため、契約を更新する**令和6年10月1日**に**ダイヤ改正**を行う準備を進めたい。

2 概略路線図

新ダイヤの概略路線図は図1のとおりである。詳細な路線図は資料4-2、詳細なバス停位置図は資料4-3、新設・移設・廃止するバス停の位置図等は資料4-4、資料4-5を参照。

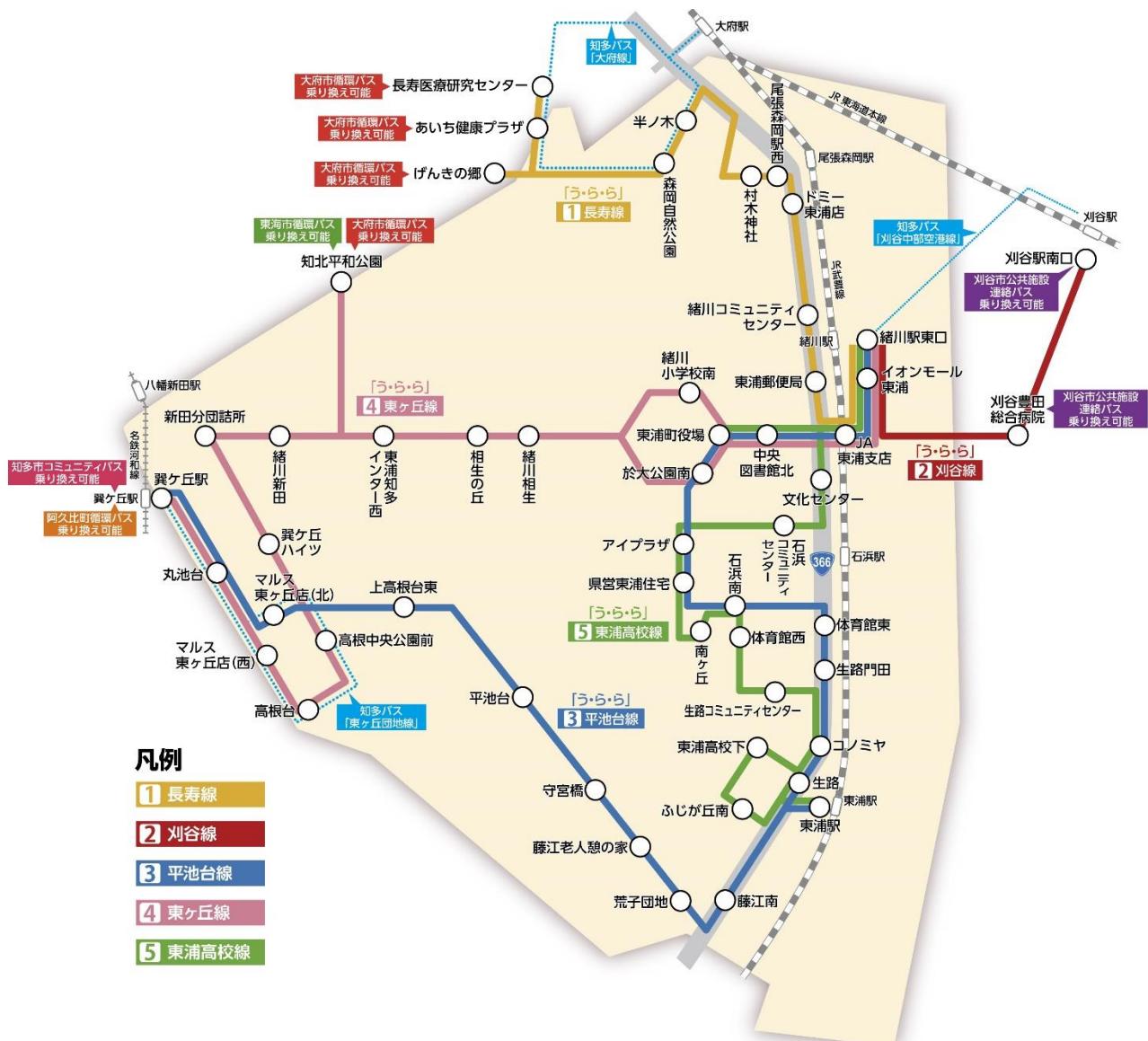


図1 概略路線図(令和6年10月1日改正)

3 主な変更点

本ダイヤ改正の主な変更点は表1のとおりであり、ニーズ調査（資料3参照）で把握した主な課題に対して、現段階で対応可能な対策をまとめている。これらの対策を講じることで、総合的な利便性の向上が期待される。

表1 主な変更点

	主な変更点	内容
1	糸ヶ丘駅への乗り入れ	緒川・緒川新田・石浜・生路・藤江地区から糸ヶ丘駅へアクセス可能な直通路線を新設した。 ※森岡地区についても緒川駅乗り換えでアクセス可能
2	知北平和公園への乗り入れ	緒川・緒川新田地区から知北平和公園へアクセス可能な直通路線を新設した。 ※他地区についても緒川駅・糸ヶ丘駅乗り換えでアクセス可能
3	その他要望のあった箇所へのバス停の新設	藤江老人憩の家（藤江地区）周辺への乗り入れ、東浦郵便局（緒川地区）及びコノミヤ（生路地区）前等にバス停を新設した。
4	運行路線の統廃合	糸ヶ丘駅への乗り入れ等に伴って、1便あたりの所要時間が増加したため、経路が重複する路線の見直しを行い、環状線・東浦高校線（於大公園南経由）・長寿医療研究センター直行便を廃止し、平池台線・東ヶ丘線を新設した。
5	運行車両の変更	中型（3台→4台）、ポンチョ（2台→2台）、ハイエース（1台→0台）のように運行車両を変更する。 ※東浦高校線はポンチョで運行

(1) 翼ヶ丘駅への乗り入れ

西知多総合病院へのアクセスが容易になること等から、緒川新田地区や生路・藤江地区から長らく乗り入れ要望のあった翼ヶ丘駅に、令和6年10月1日から乗り入れる。本乗り入れによるメリット・デメリットは表2・表3のとおりである。

表2 翼ヶ丘駅への乗り入れによるメリット

メリット	
1	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。
2	翼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。
3	知多バス「東ヶ丘団地線」が平日運行していない時間帯にも乗り入れるため、東ヶ丘団地と翼ヶ丘駅への往復利用の利便性が向上し、相互利用の可能性が高まる。
4	運行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。 ※「平池台」のバス停ではトイレ等がないため、運転手の休憩時間としてカウントできない。

表3 翼ヶ丘駅への乗り入れによるデメリット

デメリット	
1	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減便してしまう。この影響を最小限に抑えるために路線の統廃合を行う必要があり、「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	「う・ら・ら」を乗り入れるために必要な金額が、新たな町負担となる。 ※協議不調の場合は、翼ヶ丘駅への乗り入れは行わない。

(2) 知北平和公園への乗り入れ

各地区から長らく乗り入れ要望のあった知北平和公園に、令和6年10月1日から乗り入れる。本乗り入れによるメリット・デメリットは表4・表5のとおりである。

表4 知北平和公園への乗り入れによるメリット

メリット	
1	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靈園へのアクセスが容易になる。
2	東ヶ丘線の中間地点にあり、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。これによって、東ヶ丘線の遅延時間の減少に役立つ。

表5 知北平和公園への乗り入れによるデメリット

デメリット	
1	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減便してしまう。この影響を最小限に抑えるために路線の統廃合を行う必要があり、「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	緒川新田地区(巽ヶ丘駅～緒川新田の区間)の利用者が、緒川駅やショッピングモール等に行く際の所要時間が増加する(同様に該当地点から帰る際の所要時間も増加する)。
3	通勤時間帯と退勤時間帯は1便当たりの所要時間が増加するため、1便当たりの運行時間が大きく増加しない朝～昼の限定的な時間帯のみ乗り入れる。これによって、ダイヤの複雑性が増すため、利用者に負担がかかる可能性がある。

(3) その他要望のあった箇所へのバス停の新設

該当地域のグループインタビューで把握した対応可能な藤江老人憩の家(藤江地区)や、東浦郵便局(緒川地区)、コノミヤ(生路地区)等にバス停を新設する。本バス停の新設によるメリット・デメリットは表6・表7のとおりである。

表6 該当バス停の新設によるメリット

メリット	
1	バス停「藤江老人憩の家」の新設:前田クリニックへの通院に関する利便性の向上だけでなく、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安全性が高まる。また、藤江コミュニティセンターへのアクセスも容易になる。
2	バス停「東浦郵便局」の新設:バス停「JA 東浦支店」で乗降している利用者からニーズのあった東浦郵便局や、西側の薬局や飲食店が点在する箇所にバス停を設置できるため、周辺施設・店舗へのアクセスが容易になる。
3	バス停「コノミヤ」の新設:コノミヤの近くにバス停を設置するため、買い物後の荷物を持ちながらの徒歩移動を短くできる。
4	東ヶ丘団地のバス停新設:現行では片方向のみバス停を設置していたが、誤乗車防止と東ヶ丘線の1便当たりの所要時間の短縮のため、両方向にバス停を設置する。

表7 該当バス停の新設によるデメリット

	デメリット
1	バス停「藤江老人憩の家」の新設:1便当たりの所要時間が増加するほか、藤江保育園の送迎時間帯は藤江老人憩の家南側の道路が混雑するため、 狭路でバスに進路を譲るなど保育園の利用者に負担がかかる可能性が高い。
2	バス停「東浦郵便局」の新設:朝・夕は特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	バス停「コノミヤ」の新設: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。
4	東ヶ丘団地のバス停新設: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、新たに乗務員同士のコミュニケーション等が必要になる。

(4) 運行路線の統廃合

(1)、(2) 及び (3) の乗り入れやバス停の新設に伴って、1便当たりの所要時間が増加するため、「環状線（左回り）」、「環状線（右回り）」及び「東浦高校線（於大公園南経由）」を廃止し、[「平池台線」及び「東ヶ丘線」を新設](#)した。これについては上記の (1)、(2) 及び (3) を参照。

また、「長寿医療研究センター直行便」については、利用者数が少なく、代替となる移動手段があることから廃止し、「刈谷線（刈谷駅南口）」の第1便に乗り継ぐことができる「長寿線（緒川駅東口）」の早朝便を新設する方針である。

(5) 運行車両の変更

利用者数の増加に伴い、乗りこぼし対策（令和5年度も刈谷線で運行するハイエースで乗りこぼしが発生）や座席数を増やすため、ハイエースを中型バスに変更する。これによって、運行車両の台数は、**中型バス（3台→4台）、ポンチョ（2台→2台）、ハイエース（1台→0台）**になる。なお、変更理由は以下のとおりである。

- ① 運行事業者による試走・代車運行によって安全性が確認できたため、現行の「東浦高校線（文化センター経由）」の運行車両をハイエースからポンチョに変更する。
- ② 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、ポンチョから中型車両に変更する。

本変更によるメリット・デメリットは表8・表9のとおりである。

表8 運行車両の変更によるメリット

メリット	
1	「東浦高校線（文化センター経由）」導入時に発生した乗りこぼしによって、狭路の住宅地内のバス停で利用控えが起きている。「東浦高校線（文化センター経由）」の運行車両をハイエースからポンチョに変更することで、 乗りこぼしを原因とする利用控えを解消できる。
2	ハイエースは「刈谷線」も運行しているため、 刈谷線においても乗りこぼし対策の効果が期待できる ほか、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（運行車両の定員による制限が11人から35人に緩和されるため）。
3	中型バスの運行台数が1台増えることで、座席数の多い車両が町内を運行する機会が増えるため、 子どもや高齢者がより安全に利用できる。 <ul style="list-style-type: none">● ポンチョの座席定員 11人（運転手を除く）● 中型バスの座席定員 26人（運転手を除く）

表9 運行車両の変更によるデメリット

デメリット	
1	運行車両を大型化するため、運行委託費が増額し、 町負担額が増加する。
2	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。

4 運行車両の規格（仕様）

（1）運行車両の規格

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」はダイヤが整い次第、改めて協議を取る。

（2）正規車両「いすゞ エルガミオ」寸法等

仕様が同等程度のものとする

全長 9,010mm（※1）、軸距 4,400mm、全幅 2,300 mm、全高 3,045 mm
定員 57名（座席 27名、立席 29名、乗務員 1名）
※1…車両後部に広告看板を設置するため、全長は 8,990 mm + 20 mm = 9,010 mm となる。

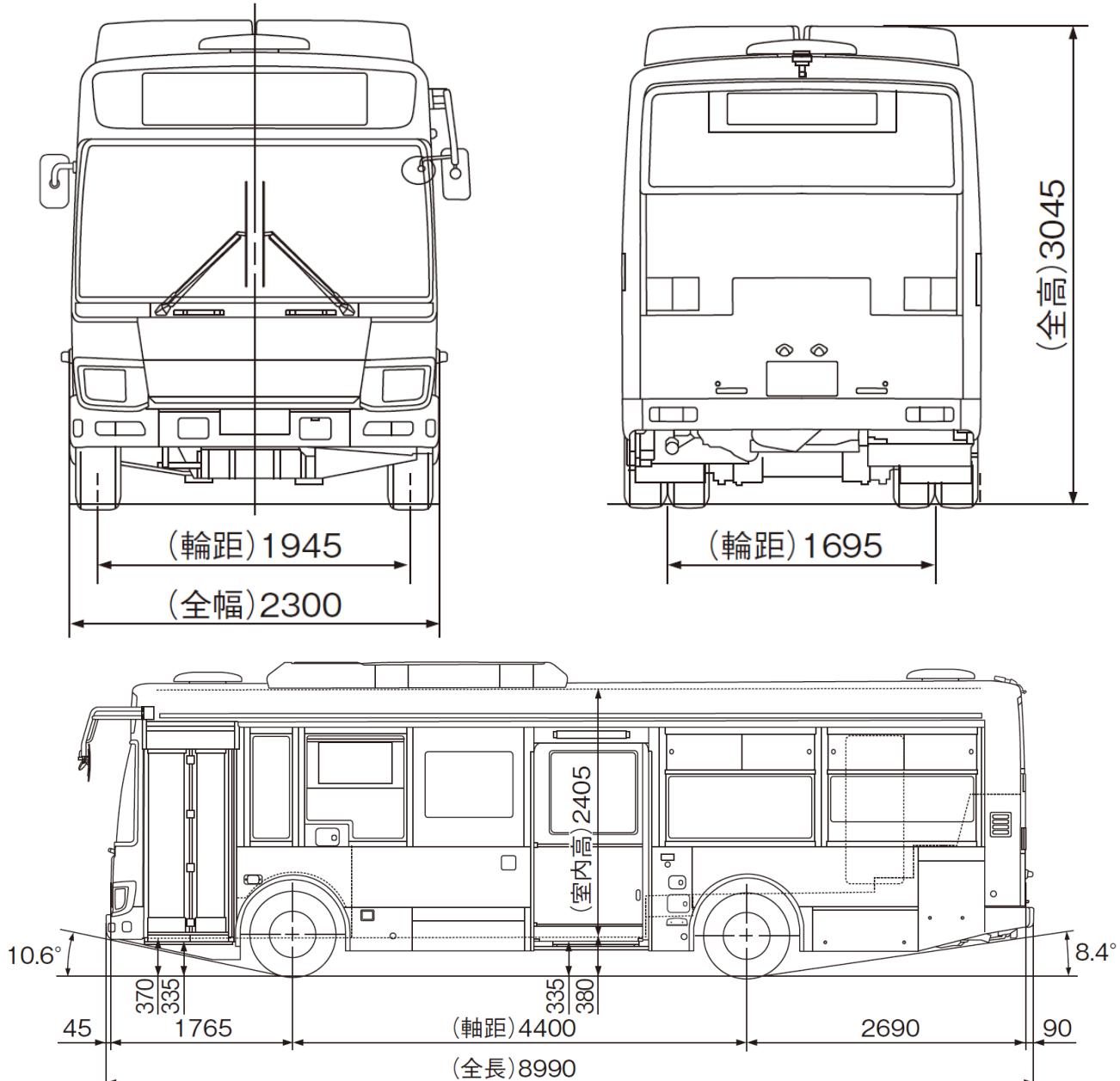


図2 いすゞ エルガミオの寸法

仕様が同等程度のものとする

(3) 正規車両「日野 ポンチョ」寸法等

全長 7,010mm (※2)、軸距 4,825mm、全幅 2,080 mm、全高 3,100 mm

定員 36 名 (座席 11 名、立席 24 名、乗務員 1 名)

※2 …車両後部に広告看板を設置するため、全長は 6,990 mm + 20 mm = 7,010 mm となる。

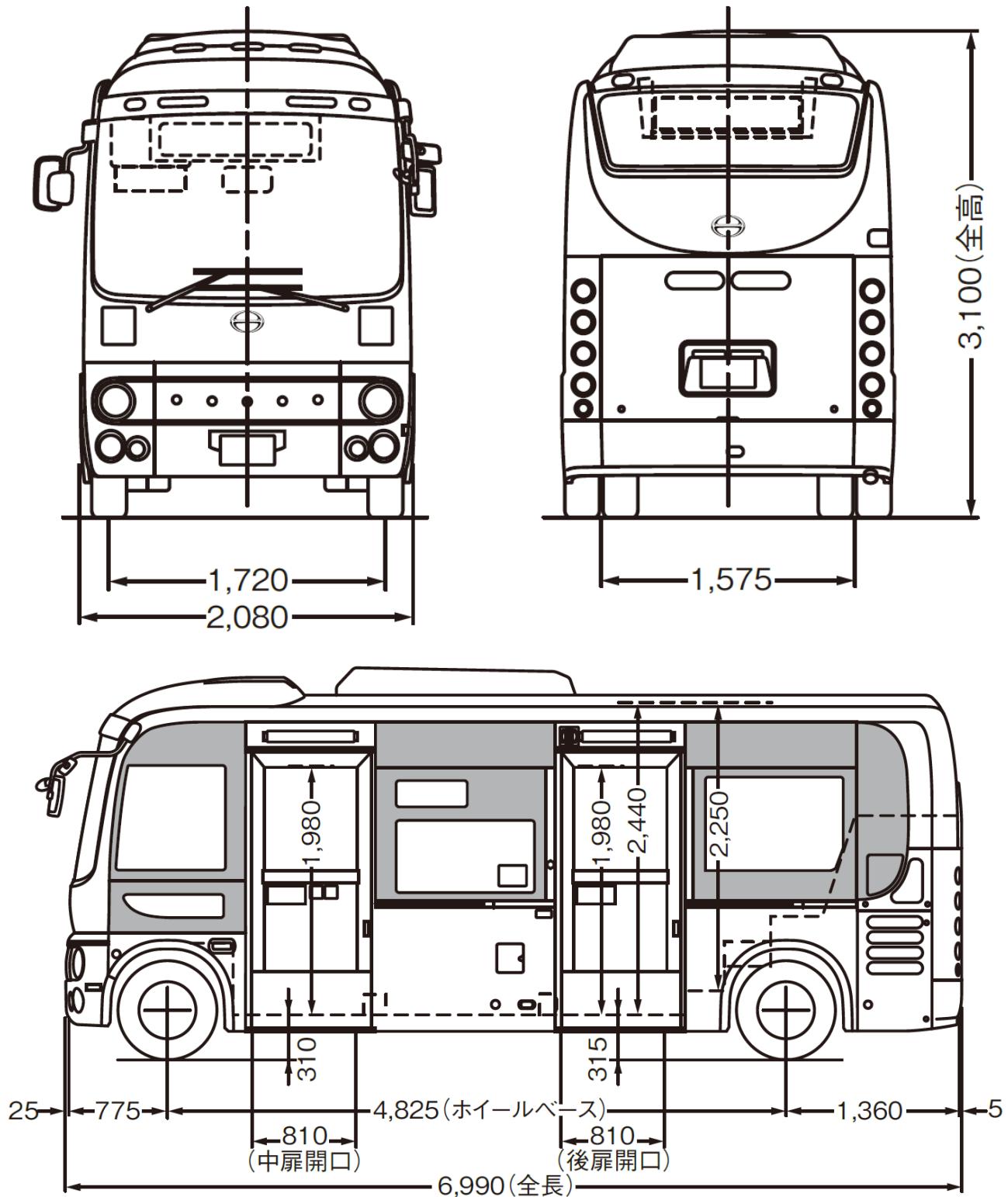


図3 日野 ポンチョの寸法

5 運賃体系など

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（町負担）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、値上げ等も検討していく必要がある。**

巽ヶ丘駅に乗り入れした場合は、**乗継券の発行場所に「巽ヶ丘駅」を加えることも必要である。**定期券・回数券の販売価格や割引に関する詳細は以下のとおりである。

(1) 運賃 1乗車 100円

(2) 無料対象

- ① 未就学児
- ② 身体障害者手帳所持者、1級・2級の身体障害者手帳所持者の付添者1名
- ③ 療育手帳所持者、A判定・B判定の療育手帳所持者の付添者1名
- ④ 精神障害者保健福祉手帳所持者、精神障害者保健福祉手帳所持者の付添者1名

※手帳所持者は、運転手に手帳を見せる。

※付添者は、運転手に付添者であることを伝える。

※マイナポータル連携された「ミライロ ID」(障害者手帳スマートフォンアプリ)に限り、上記手帳の代替として利用できる。

(3) 1か月定期券（最大3か月まとめて購入できる）

大人2,000円、中学生1,000円、小学生500円

(4) 回数券

11枚綴り 1,000円

(5) 乗継券

目的地に行くまでに「う・ら・ら」の乗り継ぎを必要とする場合は、最初に乗車したバスの運転手から「乗継券」を受け取り、乗り継ぎするバスの運賃箱に「乗継券」を入れて乗車する。なお、乗り継いだバスの運賃は必要ない。ただし、「乗継券」は当日限り有効で同系統には乗車できない。

※乗継券の発行場所：緒川駅東口、イオンモール東浦、東浦町役場、巽ヶ丘駅

※ なお、運賃に関する協議については、道路運送法の改正（令和5年10月1日施行）に伴って、地域公共交通会議とは別の会議体で協議すること、及び、あらかじめ公聴会の開催等の措置を講じることが規定されているため、**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・決定する。**