

## 令和2年度第2回東浦町地域公共交通会議 会議録

会議名	令和2年度第2回東浦町地域公共交通会議
開催日時	令和2年7月6日（月）午前9時15分から午前11時15分まで
開催場所	東浦町文化センター 大ホール
出席者・欠席者	別添「令和2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」ダイヤ改正について【協議】 (2) 新型コロナウイルス感染症の感染予防策等について【報告】 (3) 地域公共交通崩壊を食い止めるための緊急アピールについて【協議】
その他	なし
傍聴者の数	7人

### 審 議 内 容

#### ◆防災交通課長

定刻となったため、会議を開催する。

#### ◇会長

今回は議題が3つある。皆様の意見、ご協力をお願いします。

#### ◆防災交通課長

始めに、今年度は委員の改選年度であるため、委員の皆様の紹介を行う。任期については、令和2年4月1日から令和4年3月31日までである。委員の紹介については、委員名簿に代えさせていただくが、人事異動等により交代のあった委員の方のみ紹介する。

本日の出席委員は、委員名簿のとおり、30名中29名で、定足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、本会議が成立したこと及び同条第4項により、会議は公開とし、本日の傍聴者は7名であることを報告する。また、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。

次に「2 役員 の 指 名 について」を行う。本会議設置要綱第5条第1項で、副会長及び監事は委員のうちから会長が指名すると規定されているため、会長より副会長及び監事を指名させていただく。

#### ◇会長

それでは役員を指名する。本会議の副会長に、名古屋大学大学院加藤博和教授、監事に藤江連絡所長の田島由美子さん、石浜西連絡所長の山田隆さんを指名する。よろしく願います。

#### ◆防災交通課長

それでは引き続き議事に入らせていただく。

#### ◇会長

次第に従い議事を進める。議題1 「う・ら・ら」ダイヤ改正について、事務局から説明を求める。

議題1 「う・ら・ら」ダイヤ改正について…資料 1-1、1-2、1-3、2-1、2-2、2-3、2-4、2-5

## ◆事務局 A

資料に沿って説明をする。

まず、資料 1-1 の「う・ら・ら」ダイヤ改正の素案について説明をさせていただきます。

「(1)「ダイヤ改正」の趣旨」について説明させていただきます。令和元年 10 月 1 日に実施したダイヤ改正では、下表の「(1) 対応済みの問題・課題」にまとめたような問題・課題が生じた。令和 2 年 2 月のダイヤ改正などにより対応した課題もあるが、未対応のものも残っている。これらの課題の解消・軽減を速やかに実施するため、改正後のダイヤ素案を協議していきたい。

なお、令和 3 年 2 月のダイヤ改正で解消・軽減したいと考えている課題は、下表の「(2) 今後対応する問題・課題」にまとめている。詳細については「(2) ダイヤ改正の方針」の中で説明させていただきます。

「(2) ダイヤ改正の方針」について説明させていただきます。先ほど提示した問題・課題を解消するためのダイヤ改正の方針は次の 4 点である。

はじめに「1 小型 12 号車をハイエースからポンチョに変更」について説明する。小型 12 号車をハイエース（13 人乗り）からポンチョ（36 人以上乗り）に変更することで、「長寿線」や「環状線（右回り）」で発生していた乗りこぼし問題の解消を図る。また、小型 12 号車をポンチョに変更することで、刈谷豊田総合病院への朝の通院便を「小型 11 号車と小型 12 号車（両車両ともハイエース）」の 2 台から、「小型 12 号車（ポンチョ）」1 台で対応できるようになる。なお、この車両変更に伴って路線の車両最大値が変わるのは、資料 1-2 の「小型 12 号車の車両変更について」のとおり「⑤長寿医療研究センター直行便」のみである。

次に「2 緒川駅での乗継待機時間の短縮」について説明させていただきます。令和元年 10 月から令和 2 年 3 月の遅延状況等データの収集・分析及び運行事業者との調整を行った結果、緒川駅での乗継待機時間を短縮しても運行に支障がないことが分かった。

資料 2-1、2-2、2-3、2-5 等のダイヤ素案のとおり、緒川駅での乗継待機時間を 20 分程度から 5～10 分程度に短縮することで、乗継利用者の利便性向上を図る。なお、資料 2-1 の「長寿線（緒川駅東口行）」12 号車 2 便から「環状線（左回り）」2 号車 3 便に乗り継ぐ際に、緒川駅で 23 分間の待機時間が必要な箇所があるように一部の例外はある。

次に「3 長寿線のイオンモール東浦への延伸」について説明させていただきます。長寿線の利用者から強いニーズのあった「イオンモール東浦」への延伸を、資料 2-1、2-2 のダイヤ素案のとおり実施する。なお、長寿線に「イオンモール東浦」のバス停を追加するためには、現行の路線を変更する必要がある。掲載されている路線図は長寿線の変更後の路線と、現行の路線を示している。変更後の路線が黄色の実線、現行の路線が青色の点線である。

路線図のとおり変更後の長寿線は県道 51 号線を通るため、県道 51 号線沿いにある「JA 東浦支店」のバス停も長寿線の停車バス停となる。なお、変更後の長寿線で長寿医療研究センターに向かう場合、「JA 東浦支店」のバス停が県道 51 号線の左折車線にあること、本車両は東浦役場東の交差点で右折する必要があることから、車線変更を円滑及び安全に行うことを目的にバス停を東に移設することを検討している。バス停「JA 東浦支店」の移設先は資料 1-3 の「JA 東浦支店のバス停設置場所について」のとおり案 1 及び案 2 である。

本改正が承認された際には、警察との立ち合い等を行い安全であることを確認し、移設する予定である。

最後に「4 環状線（右回り）の増便」について説明させていただく。「1 小型 12 号車をハイエースからポンチョに変更」と「2 緒川駅での乗継待機時間の短縮」を実施することで、「環状線（右回り）」の正午ごろの増便を図った。該当の便は資料 2-2 の「環状線（右回り）」2 号車 4 便である。これにより、「東浦高校線（文化センター経由）」の「イオンモール東浦」で発生していた乗りこぼし問題の解消を図る。また、現行のダイヤでは全路線の運行便数が 63 便であるのに対して、ダイヤ改正案では 67 便と 4 便の増便が図れている。

なお、「1 小型 12 号車をハイエースからポンチョに変更」で説明したとおり、「刈谷線（刈谷駅南口行）」は、現行ダイヤでは小型 11 号車と小型 12 号車の 2 台を同時刻に運行させて朝の通院便を担わせていたが、改正案ではポンチョに変更した小型 12 号車 1 台に変更している。この上で「刈谷線（刈谷駅南口行）」の便数の増減が±0 便となっているため、実質 1 便の増と言える。

以上が令和 3 年 2 月のダイヤ改正の方針である。これらの基本方針を取り入れて作成したダイヤ素案が資料 2-1、2-2、2-3、2-4 である。このダイヤの細部について協議したい箇所が 2 点ある。

まず、1 点目が資料 2-3 の「刈谷線（緒川駅東口行）」小型 11 号車 3 便である。小型 11 号車 3 便は「刈谷豊田総合病院」を午前 11 時 44 分に出るため、午前中に通院した方が町内に帰るために集中して乗車する便であると考えられる。しかし、小型 11 号車は 13 人乗りのハイエースであるため、乗りこぼしを起こす可能性がある。現行ダイヤで同時間帯に運行していた 3 号車 3 便の乗車記録を確認したところ、ハイエースで乗りこぼしを起こす 14 人以上が乗車する日は月に 4 日程度であり、休日に集中していた。さらに詳しく見ていくと「刈谷駅南口」からの乗車人数が多くを占めているため、乗車記録上では「刈谷豊田総合病院」を始発とすることで乗りこぼしが発生しないことが分かった。これらを踏まえて、「刈谷線（緒川駅東口行）」小型 11 号車 3 便のみ「刈谷駅南口」では停車せず、「刈谷豊田総合病院」を始発とすることを検討している。

2 点目が資料 2-4 の「長寿医療研究センター直行便」小型 12 号車 1 便である。現行ダイヤの 12 号車 1 便も同様の時間帯に運行しているが、乗車人数が月当たりで 60 名程度、日当たりで 2 名程度と非常に少ない。また、事前送付した際に頂いた意見書の中にも「長寿医療研究センター直行便を取り止め、他に利用することを検討すべき」といった旨のものが数件あったため、朝の通勤や通学に使っていただける可能性がある県営東浦住宅から緒川駅、森岡地区を経由して長寿医療研究センターまで向かう案を作成した。この場で長寿医療研究センター直行便をどのようにすべきかを協議したい。

「(3) ダイヤ改正の時期」について説明する。ダイヤ改正に関しては、必要な業務に対する予算確保や事務作業期間が必要なため、下表のとおりスケジュールで実施し、改正日の目標を令和 3 年 2 月 1 日としている。

#### ◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

#### ◆委員 A

「長寿医療研究センター直行便」の利用者数は 1 日当たり 2 名程度と非常に少ない。そ

の中で利用者数が多かった1月、2月の曜日別の利用者数を事務局に調査依頼した結果、1月の曜日別の乗車人数は月曜日が18名、火曜日が14名、水曜日が12名、木曜日が9名、金曜日が20名の合計73名であり、2月の曜日別乗車人数は月曜日が15名、火曜日が7名、水曜日が20名、木曜日が6名、金曜日が20名の合計68名であった。また、長寿医療研究センターの曜日別の一般外来を調べた結果、消化器内科が火曜日・木曜日・金曜日であり、血管外来が月曜日・木曜日であり、婦人科が水曜日、歯科が水曜日・金曜日であり、その他は全ての曜日に行っていた。これらを併せて見てみると、「長寿医療研究センター直行便」の利用者数が少ない火曜日と木曜日を運休としても、他の曜日で対応できることが分かった。専門外来は完全予約制のため、ここでは問題ないと考えられる。これらのことから、あまりにも利用者数が少ないのであれば月曜日・水曜日・金曜日の運行としても問題がないのではないかと。そうすることで、1便当たりの利用者数の増につながるのではないだろうか。

#### ◆事務局A

利用者の方もかかりつけ医の担当日に長寿医療研究センター直行便を利用していると思われるため、受診する科の実施曜日だけで運行日の判断をするのはリスクがある。

#### ◇副会長

利用者からすれば月曜日から金曜日まで長寿医療研究センターがやっているのに、なぜ運行日を限定するのかと不満に思われるであろう。また、火曜日・木曜日の利用者数も少なからずいるため、単純に運行日を絞るのは難しいのではないかと。

ダイヤ全体の流れから見ても、この便は長寿医療研究センターに到着後、緒川駅東口に向かう次の便（小型12号車2便）があるため、運行事業者の車庫から長寿医療研究センターに行くより、バス停を経由した方が良い。

この議論の中で、長寿医療研究センターから緒川駅東口に向かう小型12号車2便も同時に運休にする案も出てくるが、ダイヤ改正により新たにイオンモール東浦経由にもなる長寿線で、イオンモール東浦のオープン時刻に合わせた小型12号車2便を運休とすることはダイヤ改正の方針とそぐわないため、小型12号車2便を併せて運休する案はできない。

「長寿医療研究センター直行便」の乗車人数2名（日当たり）が多いか、少ないかというところ、もう少し乗ってほしいというのが正直ところである。もともと、本便は緒川新田地区から長寿医療研究センターに行くには時間がかかることから、緒川新田地区からの要望を受けて、令和元年10月に新たに設けた便である。改正から1年も経っていないため、すぐには結果がでないというところもあるが、この便がなくとも緒川駅東口経由で長寿医療研究センターに行くことは可能である。

この問題は、多くの方が動く貴重な時間に、このまま緒川新田地区からの長寿医療研究センターへの直行便としてバスを運用するべきかという観点で考えていくべきである。もっと多くの方が利用していただけたらと持っていくべきという考え方もあり、単純に間引くというのではない。

#### ◆委員B

資料1-1の「4 環状線（右回り）の増便」について質問させていただく。全体としては「環状線（右回り）」が増便となっていると思うが、緒川新田地区単体で見ると「環状線（右回り）」の便数は変わらない。このように表現されると、地区ごとに誤解が生じ

と思われる。

◆事務局 A

あくまで本会議では町全体の話をしているため、このような表現を取らせていただいた。ダイヤ改正時に実施を予定している各地区のサロンでの説明会では、各地区に合わせた表現でお伝えする予定である。

◆委員 B

緒川新田地区では「環状線（右回り）」の午前9時代を望む方も多くいたのが、今回、増便できなかった理由等はあるか。

◆事務局 A

今回のダイヤ改正では、増車などは行わず、待機時間を短縮する形で増便を図っている。そのため、午前の早い時間の増便はダイヤの構成上難しい。緒川新田地区のサロンに訪れた際に、同じく要望のあった「環状線（右回り）」の12時代の増便は行えた。全てをかなえられず心苦しいが、ご理解をいただけるとありがたい。

◆委員 B

今後のダイヤ改正では、緒川新田地区での「環状線（右回り）」の午前9時代の増便を検討していただきたい。

◇会長

遠回りになるが、同時刻帯に「環状線（右回り）」も運行している。緒川新田地区の方が東の方に向かう際には、「環状線（左回り）」はあまり使われないか。評価はどのようなものか。

◆委員 B

緒川新田地区の場所にもよるが、「緒川新田」などの緒川新田地区でも北部のバス停から緒川駅に向かう場合、「環状線（右回り）」で行くと23分、「環状線（左回り）」で行くと59分と2倍以上の時間がかかる。地域の利用者からも「高齢者でも忙しく、時間は大切である。そんなに長くは乗ってられない」といった旨の提言を複数頂いている。

また、利用者の方からは「『環状線（左回り）』を『平池台』のバス停で折り返してはどうだろうか」といった意見も頂いた。

◆委員 A

先ほどの方と同様の意見であるが、緒川新田地区から1時間もかけて緒川駅に行くのは辛いものがある。「環状線（左回り）」を平池台のバス停で折り返すような、改正前の路線で運行した方が、増便も図れてよいのではないか。このような意見は私の周りのバス利用者の中でも多く言われている。緒川新田地区の方は緒川駅やイオンモール東浦に行くニーズがあっても、東浦駅などに行くニーズは無いように感じる。

◇会長

現行のダイヤのように町内を環状に回してみてもどうかという意見は、昔から細く長くあった。また、上高根台に乗り入れ、かつ往復するのには、折り返す場所もなかったため、環状線を取り入れた経緯もある。

◆委員 B

私は環状線を否定する気持ちはない。平池台などで折り返して運行する便を午前中に1便でも作っていただけるとありがたいと思い発言した。

◆委員 C

私も緒川新田地区に住んでいる。近隣の方は巽ヶ丘駅に行くニーズが多くある。巽ヶ丘駅の近くのバス停を新たに用意していただくと利便性が上がるのではないかと。

#### ◆事務局B

巽ヶ丘駅に関しては、現在、知多乗合株式会社が、新田地区と巽ヶ丘駅を繋ぐ「東ヶ丘団地線」を朝夕の時間帯で運行している。町運行バス「う・ら・ら」を鉄道駅である巽ヶ丘駅に結節することで利便性も高まると認識はしているが、知多乗合株式会社が運行している路線であるため、現在、民業圧迫とならぬよう調整を続けているところである。

#### ◇副会長

環状線の必要性についてだが、上高根台東から折り返すことはできないため、最低でも数分かけて戻ってくる必要がある。そのため、平池台などを終点に折り返したとしてもこれ以上の増便は図れないことを認識していただきたい。

また、緒川新田地区で要望のあった午前9時代と午前11時代の「環状線（右回り）」については、折り返すことで午前10時代であれば用意することができる。ただ、この「環状線（左回り）」2号車3便は平池台から藤江地区を通って緒川駅に向かう便であるため、藤江地区での減便に繋がる。このようにどこかで折り返したら、どこかが減便となる。

巽ヶ丘駅への結節については昔からある要望であるが、知多乗合株式会社が運行している路線が元々通っているため、調整等に様々なことを考えながら、大きくダイヤを変える必要がある。大きくダイヤを変えるには、更に1年以上の準備期間が必要となるため、今回の令和3年2月のダイヤ改正では、現ダイヤの問題点を修正することを目的に、小幅なダイヤ改正を実施した方が良い。そのため、現ダイヤ素案を基本形に、抜き差ししていくのが建設的ではないかと。

#### ◆委員D

緒川駅から刈谷駅に向かう「刈谷線（刈谷駅南口行）」は9便あるが、「東浦高校線（文化センター経由）」沿線の生路地区からは乗り継げるのは5便程度である。午前中の乗り継ぎは比較的できると思うが、午後からの接続ができていないのは理由があるのか。

また、乗務員の方にもよるが乗り継ぎ案内が不親切なため、利用者がバスを何度も降りして、行き先を確認しているのを見かけた。改善していただきたい。

#### ◆事務局A

生路地区限定の話ではなく、全体のニーズとして刈谷線は通院便としての利用を想定しているため、朝は町内から刈谷駅に向かう便の乗り継ぎを重視し、正午からは町内に帰ってくる乗り継ぎを重視している。なお、「東浦高校線（文化センター経由）」は全5便中の全てが「刈谷線（刈谷駅南口）」に乗り継ぎできる。

#### ◆委員E

初めての方が多いので、刈谷線で刈谷豊田総合病院のバス停が乗車に限る、降車に限ると制限を設けている理由を伝えていただくとありがたい。また、資料2-3において刈谷線の始発を変更するという発言があったが、そのメリットを再度お話ししていただきたい。

#### ◆事務局C

事務局としては制限なしで運行したいのですが、タクシー組合より「刈谷豊田総合病院と刈谷駅の区間をバスで運行されると民業圧迫となる」といった旨の意見を頂いていることと、本区間での移動については町民のニーズが薄いことなどから、刈谷豊田総合病院での乗降を制限している。利用されたい方に対してはご迷惑をおかけして申し訳ないが、ご

理解いただきたい。

#### ◆事務局 A

「刈谷線（緒川駅東口行）」小型 11 号車 3 便にて「刈谷駅南口」に停車せず、「刈谷豊田総合病院」を始発とするメリットは、乗りこぼしリスクの低減である。小型 11 号車 3 便は、午前中に通院した方が町内に帰るために集中して乗車する便であるが、13 人乗りのハイエースであるため、乗りこぼしを起す可能性がある。現行ダイヤで同時間帯に運行していた 3 号車 3 便の乗車記録を確認したところ、「刈谷駅南口」からの乗車人数が多くを占めているため、乗車記録上では「刈谷豊田総合病院」を始発とすることで乗りこぼしを発生しないことが分かった。これらを踏まえて、「刈谷線（緒川駅東口行）」小型 11 号車 3 便のみ「刈谷駅南口」では停車せず、「刈谷豊田総合病院」を始発とすることで、乗りこぼしのリスクを低減できると考えている。

#### ◇副会長

刈谷線（緒川駅東口）小型 11 号車 3 便は、混み合う時間帯であり、乗りこぼしが生じる可能性があるため、刈谷駅からの乗車を取り止めるのはやむを得ない。また、刈谷駅と緒川駅の区間は、知多乗合株式会社が運行している「刈谷・中部空港便」でも繋がっている。現在は新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、運休しているが再開したら、「刈谷・中部空港便」を活用していく方法も検討していく必要がある。例えば、「刈谷・中部空港便」に「緒川小学校南」や「緒川相生」、「インター東」等のバス停を追加し、本区間の運賃を町運行バス「う・ら・ら」と同一金額とする差額負担などを実施すれば、より広域で深い繋がりが生まれるのではないかと課題が多く、時間のかかることではあるが、本協議会では、空港バスやコミュニティバスなどの区分は取り払い、使えるものはすべて使って、地域の公共交通を便利することを前向きに、粘り強く検討していきたい。

また、東浦町では各地で様々な乗り継ぎを要望されているが、乗り継ぎは非常に難しいものである。全ての要望を叶えるためには、今の 2 倍以上の車両が必要になってくる。それはとても大変なことである。

再度になるが、「環状線（左回り）」を折り返すには「上高根台東」では U ターンする場所が近隣になく、乗務員が休憩できる場所もない。折り返すためには遠回りをして、数分以上をロスして回ってくる必要があるため、環状線で回した方が効率的である。

#### ◆委員 F

資料 2-4 の長寿医療研究センター直行便の代替案（県営東浦住宅を始発とする便）については、乗車人数の想定などはされているのか。

#### ◆事務局 A

こちらについては、現行ダイヤで同様の時間帯を運行していないため、データに基づいた数値はないが、緒川駅を経由する朝早い便のため、通勤・通学の利用者のニーズも満たせること、町運行バス「う・ら・ら」のバス停の中でも多くの方が乗車する「アイプラザ」の利用者をはじめ、緒川と森岡地区の利用者が開院時刻に合わせて長寿医療研究センターに行けること等から、一定以上の乗車人数は確保できると考えている。

#### ◆委員 F

森岡地区の方々には喜ばれると思う。また、緒川新田地区からは、「環状線（右回り）」と「長寿線（長寿医療研究センター行）」を乗り継げば、午前 8 時 57 分には長寿医療研究センターに到着できる。時間はかかるが、利用者数が少ないのであれば、現行の路線と代替

案、どちらが全体の利便性の向上に繋がるかを重視して、検討していただきたい。また、森岡地区としては、朝早くに刈谷に行ける便も今後検討していただきたい。

#### ◇副会長

「長寿医療研究センター直行便」の代替案として、県営東浦住宅から運行する提案したのは私である。石浜方面から緒川駅を経由するため、長寿医療研究センターに行く方だけでなく、通勤・通学のニーズもあるため、1日当たりで2名以上の方が乗る見立ては持っている。「長寿医療研究センター直行便」をなくすことで、通院に時間がかかり、不便に感じてしまう方も出てくるので慎重に考える必要もある。

ただし、乗車人数が1日当たり2名というのは少なく、様々なニーズがある時間帯にこのまま運行させてしまうのは勿体ないと思わざるを得ない。

#### ◆委員B

「長寿医療研究センター直行便」については、令和元年10月から始まったばかりである中で、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴って、サロンなどで利用促進を行いづらい側面もあった。対策に取り組むためにも、もう少し時間を頂けたらありがたい。

#### ◇会長

認知度が上がるまでに、ある程度の期間は必要ではあるが、周知を行ってもその通り乗っていただけるとは限らない。以前、町運行バス「う・ら・ら」では、緒川小学校の通学便としてバスを確保するため、1日当たり1～2名が乗車していた石浜団地から刈谷に向かう路線を取り止めたことがある。バスは限られた資源であるので、より効果を発揮する運用を検討していただきたい。

#### ◇副会長

資料1-3に記載のあった、長寿線に「JA 東浦支店」のバス停を新設するために、東に移設するとあった件について質問がある。緒川駅から長寿方面に向かう「長寿線（長寿医療センター行）」で停車したいというニーズがあるのか、もし無いのであればJA 東浦支店から遠のく場所にバス停を移設する必要はないのではないかと。

#### ◆事務局A

長寿線の延伸に伴って、JA 東浦支店のバス停を東側に移設することを運行事業者に提案した際、運行事業者より「環状線及び東浦高校線においても直進する通りではあるが、立地上左折車線沿いにバス停がある。長寿線だけでなく、環状線及び東浦高校線についても安全かつ円滑に車線変更を行うために東側に移設していただくとありがたい」といった返答をいただいた。そのため、事務局としては、長寿線だけでなく、環状線及び東浦高校線の安全運行のためにもJA 東浦支店を東側に移設させていただきたい。

#### ◆委員G

乗務員としてはJA 東浦支店のバス停を東側に移設していただくとありがたい。

#### ◇会長

その他なければ、採決を取らせていただく。

#### ◇会長

内容が多岐に渡るため、節を区切って採決を取らせていただく。まず、小型12号車をハイエースからポンチョに変更することについて採決を取らせていただく。

#### ◆全委員

異議なし。



◇会長

次に、緒川駅での乗継待機時間の短縮について採決を取らせていただく。

◆全委員

異議なし。

◇会長

次に、長寿線のイオンモール東浦への延伸について採決を取らせていただく。

◆全委員

異議なし。

◇会長

次に、環状線（右回り）の増便について採決を取らせていただく。

◆全委員

異議なし。

◇会長

次に、JA 東浦支店のバス停移設について採決を取らせていただく。

◆全委員

異議なし。

◇会長

次に、乗りこぼしリスクの削減のため、「刈谷線（緒川駅東口行）」小型 11 号車 3 便を「刈谷豊田総合病院」を始発とし、「刈谷駅南口」に停車しないものとする件について採決を取らせていただく。

◆全委員

異議なし。

◇会長

最後に、長寿医療研究センター直行便の代替案については、県営東浦住宅から長寿医療研究センターに向かう便も検討することとし、事務局預かりとしてよろしいか。

◆全委員

異議なし。

◇会長

その他なければ、次の議題に移らせていただく。

**議題 2 新型コロナウイルス感染症の感染予防策等について…資料 3**

◆事務局 A

資料に沿って説明をさせていただきます。

まず、資料 3 の新型コロナウイルス感染症の感染予防策等について説明をさせていただきます。前回の書面会議でも配付したものであるが、新たに写真を追加させていただいた。「1 乗務員の感染予防策」では、写真のとおり、乗務員の方にはマスクを着用して運転していただいている。また、「2 車内の感染予防策」では、写真のとおり、つり革や手すりなどの消毒のほか、入り口付近に利用者用の殺菌ボトルを設置、運行中の換気を実施してい

る。

なお、感染予防策の周知については、「3 車内での啓発・周知活動」のとおり、保健所や本町の広報が作成したポスターを車内に掲載するほか、町ホームページや広報紙などで利用者の方々へPRしている。

最後に「4 利用者数の推移」について説明させていただく。新型コロナウイルス感染症の感染拡大による自主登校は、令和2年3月3日（火）～令和2年5月22日（金）に実施された。自主登校により、児童の利用者数は減少していたが、密の状況を作らないため、減便などはせずに通常通り運行した。

利用者数は下表の「全路線の利用者数」のとおりであり、5月が最も大きく減少し、前年同月比で61%の減となった。なお、自主登校による児童の増減を取り除き、コロナ禍による一般利用者の増減を確かめるため、概算ではあるが通学便の利用者数を除いた乗車人数を下表の「全路線の利用者数（通学便の利用者数を除く）」のとおりまとめた。この表から児童を除く一般利用者数も、コロナ禍により大きく減少していることが分かる。

バス停単位でも全体的に減少しているが、ダイヤ改正以降、前年同月比で増加していた「於大公園南」のバス停の利用者数は、コロナ禍においても増加していた。

これはダイヤ改正により、本バス停の増便が図られたことで、近隣にある病院の利用者数が増加したことと、コロナ禍においても人と距離を置いて遊べる「於大公園」の利用者数が増加したためと推測している。

#### ◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

#### ◆委員A

バスの利用者に対して、マスクの着用を促しているのか。また、ニュース等でマスクの未着用による利用者同士のトラブルなどを見かける。町運行バス「う・ら・ら」においては、新型コロナウイルス感染症に関連したトラブルは発生したか。

#### ◆事務局A

マスクの着用については、車内掲示で利用者に促している。

現段階では、運行事業者からはマスク未着用によって生じたトラブル等の報告は受けておらず、利用者から提言等はいただいているため、町運行バス「う・ら・ら」においては、新型コロナウイルス感染症に関連したトラブルなどは発生していないと認識している。

#### ◆委員H

緒川小学校の通学を見守っているが、新型コロナウイルス感染症の影響でバス通学をする児童が大きく減っている。現在は、保護者の方が自家用車で送り向かいなどを行っている。

#### ◇会長

その他なければ、次の議題に移らせていただく。

### 議題3 地域公共交通崩壊を食い止めるための緊急アピールについて…資料4-1、4-2

#### ◆事務局A

資料に沿って説明をする。

まず、資料4-1の地域公共交通崩壊を食い止めるための緊急アピールについて説明をさ

せていただく。新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う「公共交通崩壊」を食い止めるため、資料4-2のとおり緊急アピールを実施したいと考えている。

まず、「1 背景」について説明させていただく。先ほどの資料3の「4 利用者数の推移」のとおり、町運行バス「う・ら・ら」の利用者数は昨年同月比で最大61%の減となっているほか、鉄道、路線バス、タクシーも大幅に利用者数が減となっている。

このままでは、地域の公共交通を支えていただいている交通事業者の事業継続も危ぶまれる状況であり、そうなれば住民の生活にも大きな支障が生じる。

次に、「2 目的」について説明させていただく。コロナ禍による「交通崩壊」を食い止めるため、地域の交通事業者と自治体、さらには利用者が協力して、公共交通への不安を払しょくし、これまで公共交通を利用していた方たちに戻ってきてもらうことを目的としている。

次に、「3 主な内容」について説明させていただく。主な内容としては2点ある。1点目は地域住民に向けての内容であり、各公共交通機関の感染防止策を踏まえ、電車、バス、タクシーといった公共交通を積極的に利用していただくよう要請するものである。2点目は、国土交通省及び愛知県に向けての内容であり、コロナ禍による地域の窮状を理解していただき、持続可能な公共交通の維持確保のために必要な支援を速やかに実施していただくよう要請するものである。

詳細な内容については、資料4-2のとおりである。全文を読ませていただく（内容は資料4-2を参照）。なお、本緊急アピールは町ホームページ、SNS、メディアへのプレスリリース等で周知していく。

#### ◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

#### ◇副会長

通常であればお客さんが大きく減少すれば、休業すればよいのだが、バスだと休業できない。これは、通勤や買い物でどうしても外出しなくてはならない方々の移動手段として、公共交通はあり続けなくてはいけないためである。そうなると、公共交通を支える事業者は、収入は減り、乗務員も危険にさらされるが、補償は一切なく、事業者がすべて負担することになる。これは大きな問題である。なお、町運行バス「う・ら・ら」の場合は、東浦町の支出が増加する。

こういった窮状の現場である地域から発信するためには、地域公共交通会議から緊急アピールを宣言することが大切であると思われる。

#### ◆委員G

知多乗合株式会社でも4月以降から大幅な減収が続いており、一般路線では半減程度となっている。そういった中で、このような打ち出しをしていただき、ありがたく思っている。

#### ◆委員I

国土交通省としても、バス事業者への支援を検討している。東浦町に対しては、臨時交付金の第2次募集が始まるため、そちらを公共交通に利用していただければと考えている。

#### ◆委員J

タクシー事業者を代表して、このような打ち出しをしていただき、ありがたく思っている。タクシー乗務員については、回復傾向を鑑み、状況に応じて、休業解除を行っていく。

空港発のタクシーは6月中において、1日を除き利用台数が一桁であった。また、東浦町をはじめ近隣の市町において発着する予約利用者数は、前年同月比で6割弱となった。我々も早く配車台数を増やして、皆様にご迷惑をお掛けしないよう尽力していく。

**◇会長**

次に、本協議会より緊急アピールを宣言することについて採決を取らせていただく。

**◆全委員**

異議なし。

その他
-----

**◇会長**

その他で何かあるか。

**◆事務局A**

東浦町地域公共交通計画（現：地域公共交通網形成計画）の改定について説明させていただく。現行の「東浦町地域公共交通網形成計画」の計画期間が令和2年度末に終了するため、今年度中の改定を予定していたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、住民ニーズの把握を目的としたグループインタビュー等の調査事業の実施が行えないことから、令和2年度中の改定を繰り越し、調査事業と取りまとめのみを今年度中に完了させる予定である。なお、改定時期については令和3年8月～9月を予定している。この計画の改定までの間は、現行の網計画を延長させていただく予定である。

令和3年度は、令和2年度中に取りまとめた調査内容をもとに、計画素案の作成、公共交通会議での協議、パブリックコメントを実施する。

**◇会長**

説明を受け、委員の意見を聴取する。

**◇会長**

その他で何かあるか。

**◆防災交通課長**

次回の会議開催予定については未定であるため、決定次第、事前に連絡させていただく。

**◇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。