

## 平成 30 年度第 3 回東浦町地域公共交通会議 会議録

会議名	平成 30 年度第 3 回東浦町地域公共交通会議
開催日時	平成 30 年 11 月 19 日（月）午前 9 時 30 分から午後 0 時 10 分まで
開催場所	東浦町役場本庁舎 3 階 合同委員会室
出席者・欠席者	別添「平成 30 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	<p>(1) 企画乗車券（小・中学生 1 乗車 10 円バス）の実施状況について【報告】</p> <p>(2) 東浦町地域公共交通網形成計画及び地域間幹線系統確保維持計画の事業評価について【協議】</p> <p>(3) 2020 年度（2019.10～2020.9）地域間幹線系統への位置付け申し出について【協議】</p> <p>(4) 平成 31 年度「う・ら・ら」ダイヤ改正について【協議】</p>
その他	平成 30 年度第 4 回東浦町地域公共交通会議の開催予定について
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 4 つある。皆様の意見、ご協力をお願いする。

◆防災交通課長

本日の出席委員は、委員名簿のとおり、27 名中 26 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。

◆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 企画乗車券（小・中学生 1 乗車 10 円バス）の実施状況について、事務局から説明を求める。

**議題 1 企画乗車券（小・中学生 1 乗車 10 円バス）の実施状況について・・・資料 1**

◆事務局 A

資料に沿って説明をする。

まず、資料 1 の企画乗車券（小・中学生 1 乗車 10 円バス）の実施状況について説明をさせていただきます。前回の会議でも説明をしたものであるが、夏休み期間中の小・中学生を対象に、「う・ら・ら」のことをもっと知っていただきたい、乗っていただきたいという

思いから、こういった企画を実施させていただいた。期間としては夏休みである平成 30 年 7 月 21 日（土）から 9 月 2 日（日）までである。乗車実績については、7 月中は 478 人、1 日平均 43 名、8 月中は 1,202 人、1 日平均 39 人、9 月中は 44 人、1 日平均 22 人、合計で 1,724 人、1 日平均 39 人となった。今年から始めた事業のため、比較は難しいが、感覚的にはいつもより多く子供達が乗車していたと感じており、効果があったと考えている。また、参考までに、平成 30 年と平成 29 年の 8 月の「う・ら・ら」全体の乗車人数と運賃収入の推移も記載しているが、乗車人数としては+1,350 人となっており、現金収入も 70,952 円増えている。子供と一緒に大人も乗車し、運賃収入の増につながったのではないかと考えている。企画乗車券として、うまくいったと考えているので、来年度以降の実施についても検討していきたいと考えている。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◇副会長

回数券が多く売れている理由は分かるか？また、小学生について、定期券を早めに購入してしまった人たちは、10 円バスの方が安いと、損をしていることになる。来年度以降も実施するのであれば、もっと早めに告知する必要がある。その辺はどのように考えているか。

◆事務局 A

回数券が多かった理由としては、町の健康課というところが健康マイレージという事業を行っており、「う・ら・ら」の回数券の引き換えも行っているが、8 月にマイレージでの引き換えが多かったためである。また、来年度の実施についてもより早く告知していきたいと考えている。

◇副会長

回数券や定期券は購入日で収入がカウントされるので、実際の乗車状況は分かりづらい。なので、評価するのであれば、乗車人数で評価するべきである。乗車人数は増えているので、いい効果があったのではないかと思う。また、運行事業者の方にも効果の方を聞いてみたい。

◆委員 A

子供たちの乗車は多かったように思う。また、子供達同士のグループで乗車していることも多く、企画乗車券として効果はあったと思う。

◇会長

その他なければ、次の議題に移らさせていただく。

<b>議題 2 東浦町地域公共交通網形成計画及び地域間幹線系統確保維持計画の事業評価について・・・資料 2</b>
---

◆事務局 A

資料に沿って説明する。

まず、「1 協議会が目指す地域公共交通の姿」について説明する。町の地域公共交通に関する基本方針としては資料に記載のとおりである。また、町の公共交通網の今後の方向性としては、イメージ図のとおりである。緒川駅を中心にして現在の幹線路線を確保しつ

つ、小型車両等を導入し、ネットワークを充実させていきたいという図となっている。

「2 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組内容」について説明する。これは、補助年度でいう平成 30 年度に実施した事業の主だったものを記載している。まずは、バスギャラリーについてだが、ハロウィンとクリスマス時期にハロウィンバスとクリスマスバスを運行した。児童館や保育園の子供に協力を得て運行しており、今後も続けていきたいと考えている。次に、公共交通検索サービスについては、平成 29 年度にナビタイムとジョルダンを導入したが、平成 30 年度には、駅すばあとも導入し、利用者の検索サービスの向上を図った。「う・ら・ら」&エコモビ達人教室については、例年、小学校でバスを利用する子供が多い、緒川保育園、藤江保育園、東ヶ丘幼稚園の年長児に実際の車両を用いて乗り方を学んでもらっている。昨年度は緒川保育園が天候不良で中止となってしまったが、藤江保育園と東ヶ丘幼稚園では実施した。また、愛知県のエコモビ担当にも来てもらい、バスに乗ることがエコにつながるということも学んでもらった。「う・ら・ら」タクシーの運行については、「う・ら・ら」バスを通学用として利用している児童の乗りこぼし対策・安全対策の補完として「う・ら・ら」タクシーを運行している。乗車実績としては 1,730 人となった。その他、高齢者の自動車運転免許自主返納支援や「う・ら・ら」有料広告、産業まつりでの広報等を実施した。また、企画乗車券の実施状況については先ほど説明したとおりである。次ページには、東浦町地域公共交通網形成計画事業の実施状況の有無を記載している。平成 30 年度には、来年度のダイヤ改正に向けたアンケート調査や講演会などを中心に実施している。

次に「3 計画の達成状況の評価指標とその結果」について説明する。バス路線などの利用状況及び網計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、前年度以上の数値を目標に毎年度実施する。網計画の評価については、最終年度に各種アンケート調査を踏まえ、実施する。スケジュールとしては毎年第 3 四半期に評価を行い、来年度以降の事業に評価を反映させていくことになっている。目標に対する評価についてだが、まずは(1)補助系統路線の乗車人数について説明する。東ヶ丘・長寿線については、前年比 103.1%で増加、目標に対しても 101.0%で達成となった。公共交通検索サービスの導入や企画乗車券などの利用促進策の効果があったと考えている。また、この路線は通学利用や市町を跨いでの利用も多くあるため、非常に大切な路線となっている。平池台・長寿線については、前年比 98.5%の減、目標に対しても 98.7%の減となった。通学利用者が減ったことが減となった要因であるが、長寿線と平池台線（ふじが丘経由）がともに減となっているため、全体としても減となっている。ただ、こちらも通学利用や市町を跨いでの利用が多く、大切な路線であるため、次回のダイヤ改正で利用者増につなげていきたいと考えている。次に(2)4系統5路線の乗車人数等についてだが、長寿線と平池台線（ふじが丘経由）以外はプラスとなっており、全体としては前年比 3,384 人の増となっている。バスギャラリーや企画乗車券などにより、子供達の利用は増加傾向にある。ただ、今まで利用していた高齢者が病気などを理由に利用しなくなっている可能性があるため、対策が必要と考えている。次ページ以降は個別の路線を簡単にまとめている。長寿線は最近減少傾向が大きいので、次回のダイヤ改正で増につなげていきたい。ただ、長寿線は長寿線だけでなく、大府市さんなども連携し、交通圏単位で利用者増につなげていければと考えている。平池台線については、県営住宅付近では減少傾向にあるが、石浜住宅口、石浜南、体育館東などのバス停では増加傾向となっている。また、平池台線沿線の方は刈谷方面への需要

が高いため、次回のダイヤ改正で、対策を考えていきたい。(3) 高齢者の自動車運転免許自主返納件数については、順調に支援者数は伸びている。しかし、返納後のくらしの足を確保していかなければ意味がないため、今後、より交通網を充実させていきたい。また、支援内訳ではタクシー助成券を選択する人が多くなっている。タクシー需要も低くないことが分かった。(4) タクシーの利用台数については、東浦町内での乗車台数としているが、前年比△845 台の減となった。タクシー会社の方からは、乗務員不足による稼働低下の影響が大きいと話している。(5) 「う・ら・ら」への財政投入額については、△1,932,326 円となった。補助金以外の収入も増えており、今後も補助金以外の収入を確保できるよう努めていく。

最後に「4 自己評価から得られた課題と対応方針」については記載のとおりであるが、アンケート調査等をしっかり把握し、公共交通の現状の問題点や課題を抽出し、5 路線全体の利便性公共につながる施策を実施していきたい。また、より幅広い年齢層にバスを利用してもらうため、大人向けのバス乗り方教室の実施や待合環境の改善を進めていきたい。その他としてはバスやタクシー運転手の従事者不足が深刻なため、そういった面でも国や県、事業者と積極的な連携・協力をしていきたい。

#### ◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

#### ◆委員 B

待合環境の改善を進めるとあるが、ベンチ等を設置していただけると助かる。

#### ◆事務局 B

待合環境については、ベンチだけでなく、休憩所となるように民間企業とも協力していければと考えている。

#### ◆委員 C

財政投入額の推移についてだが、一般的に委託料が変わらず、運賃収入等が増えれば、補助金が減額されると思うが、増額されている。補助金の計算方法としてはどのようなになっているのか。

#### ◆委員 D

国の補助金については、走行した距離や回数などの変化等によってはじき出されるものとなるので、前年と比べて変化があれば、金額が変更になる。話は変わるが、補助金の観点からすると平池台・長寿線は輸送量要件の 15 人が危なくなっている。次回のダイヤ改正で改善していただければと思う。また、事務局から、今まで利用していた高齢者が利用しなくなっていると話があったが、そういった人たちはどうなってしまったのかが気になった。

#### ◆事務局 A

利用しなくなった方がどうしているのかは把握していないが、地域などで、最近〇〇さんが乗らなくなったという話をよく聞いている。

#### ◆委員 E

今日もバスに乗って世間話をしていたが、〇〇さんを最近見ないという話をした。その人がどうしているかはわからないが、乗らなくなっている人が多くなっていると感じる。

#### ◇副会長

高齢化社会が進むとバス利用が進むと考えている人が多いようだが、そうではない。昔

は運転免許を持っていない人が多かったため、やむなしでバス利用をしていた人がいた。しかし、最近では運転免許の保有率が高くなり、ぎりぎりまで免許を返納しない人が多い。また、返納したときは、バスに乗れる状態ではない。したがって、これから高齢になる方にバスに慣れてもらう必要がある。そういった意味で大人向けの乗り方教室はいいかもしれない。また、話は変わるが、課題と対応方針のところで、小学生の利用が減るが、全体の利用者が減らないように頑張っていくと記載があるが、そうする必要はあるのか疑問がある。小学生が減ることは仕方がないことなので、小学生の利用を除いた人数を増加させるといったことを考えていく必要があると思う。

◆委員 F

グループインタビューでもバスの乗り方がわからないという人がいた。また、時刻表が分かりづらく見方がわからないという人もいた。なので、大人の乗り方教室の実施や時刻表を見やすくするなどの工夫も考えてほしい。

◇会長

タクシーの利用が減っているが、予約配車の増減や流しの利用状況などについてタクシー事業者さんにも話を聞いてみたい。

◆委員 G

混雑時の供給に答えきれていないというのが現状である。それはやはり運転手不足が要因となる。東京以外と言っていると思うが、地方の地域では新規採用がなかなか取れない。したがって、退職する人数と新規採用される人数の差異が大きくなり、年々従事者が減っている状況がある。また、駅にタクシーがいなくて困るという意見もいただくが、どうしても必要と感じる方がタクシーを予約してしまい、従事者が少ないため、駅にタクシーを回す余力がなくなっているというのが現状である。

◇会長

対応方針で、バスやタクシー運転手不足に関して、国や県、事業者と積極的に協力していくと記載させていただいているが、町として積極的に協力していくためにも、どのような協力をしてほしいのかということをお教えいただければと思う。

◆委員 F

タクシー業界としては、2種免許の取得要件を緩めてほしい。普通免許を取ってから3年経過しないと取得することができないため、もう少し短くしてほしい。また、バス・タクシーの免許を取得するにはお金が結構かかる。また、交通業界に対する世間の目があまりよくないということから、バス・タクシー業界を敬遠されてしまっていることもある。そういった実態を改善できればと考えている。その他としては、東浦町では、運転免許返納支援にて、タクシー助成券を配布していただいているが、タクシーに少しでも触れる機会を増やしていただき、いろいろな意味でタクシーの理解を深めていただければありがたい。

◆委員 H

タクシー業界も言っていたが、大型2種免許を取得するにはお金も時間もかかる。大きな会社であれば、免許を持っていない人を雇って、他業務を覚えさせつつ、免許を取らせていくということも可能だが、小さな会社ではそうはいかない。したがって、免許取得にかかる年数等を短くしていただくと助かる。

◆委員 I

県では産業労働部という部署で、バス運転手やタクシー運転手などの雇用環境のことを考えている。何か協力を求めることがあれば連絡させていただく。

◆委員 J

具体的な求人活動に関しては、各事業者頑張ってもらわなければならないが、国としては、乗合バスを少しでも知っていただくために乗車体験会や運転体験会などを企画したり、高校などに運転手になりませんかとお願いに回ったりしている。しかし、そういった場で、交通業界は、事故が危ないとか労働環境が悪いなど、イメージが悪いということをよく耳にする。そういったイメージの改善ができればと考えている。また、交通業界は地元の人が地元で働いて貢献するという職種である。高校生の話を聞いても地元で働きたいと考えている人が多いので、そういった方に交通業界をアピールしていただきたい。後は、国や事業者の方が数多くイベント等を実施しているので、その周知に協力をしていただくと大変助かる。

◇会長

その他なければ、採決を取らせていただく。

◆全委員

異議なし。

**議題 3 2020 年度 (2019. 10～2020. 9) 地域間幹線系統への位置付け申し出について・・・**  
**【協議】資料 3**

◆事務局 A

資料に沿って説明をする。

2020 年度 (2019. 10～2020. 9) の地域間幹線系統への位置付け申し出については、①「東ヶ丘・長寿線」、②「平池台・長寿線」の 2 系統を位置付ける。位置付けを申し出できる要件を全て満たしているがこの 2 路線ということになる。また、来年度ダイヤ改正を予定しているため、路線が変更される可能性があるが、まだ、新しいダイヤが決定していないため、現状の路線で申し出を行うものである。

過去の位置付け申し出状況を見ると「平池台・長寿線」が減少傾向にあり、輸送量要件である 1 日 15 人が危なくなってきた。平池台線（ふじが丘経由）と長寿線がともに減少傾向にあるためだが、次回のダイヤ改正にて、改善していければと考えている。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◆委員 H

位置付け申し出された路線の今後の事務スケジュールについて付け加えさせていただく。まず、位置付け申し出された路線については、平成 31 年 1 月に開催予定の愛知県バス対策協議会にて、協議される。また、協議された申し出路線については、平成 31 年 6 月頃に開催予定の愛知県バス対策協議会にて正式に承認決議されることになる。

◇会長

その他なければ、採決を取らせていただく。

◆全委員

異議なし。

#### 議題4 平成31年度「う・ら・ら」ダイヤ改正について・・・【協議】

資料4、資料5-1-1、資料5-1-2、資料5-2-1、資料5-2-2、  
資料5-3-1、資料5-3-2

##### ◆事務局A

資料に沿って説明をする。

大きく2つに資料を分けている。1つは先日実施した町民アンケート調査の結果概要について、もう一つは「う・ら・ら」の新ルート案についてである。まずは、アンケート結果概要について説明する。

アンケートの配布数は1,440票、回収数は653票、回収率は45.3%となった。回収率は東ヶ丘地区が特に高かった、どの地区でも必要最低限は回収できたと考えている。内容についてだが、「う・ら・ら」の利用頻度は、石浜西地区が一番高く、一人暮らしもしくは夫婦のみの世帯割合や運転免許を持っていない割合も石浜西地区が一番多かった。石浜西地区はやはりバス需要は高いと再認識した。「う・ら・ら」の改善要望については、運行頻度を1時間に1本にしてほしいというのが一番多く、その他としては朝夜の増便を要望するものが多かった。朝夜の増便はどこまでできるかわからないが、1時間に1本というものについては、できるだけ近づけたいと考えている。また、新田地区から長寿医療研究センターへの朝の直行便については、需要はありそうだったが、知北平和公園は、行かない人が多く、行っても年に数回程度の人が多かったため、需要は低いと捉えた。刈谷方面への需要については、もう少し早い朝8時台に便があれば乗車するという人が多かったため、次のダイヤ改正では時間を考えていきたい。最後に東浦町の公共交通体系に対する満足度や「う・ら・ら」についての満足度についてはともに低い状況となった。次のダイヤ改正によって改善していきたいと考えている。次ページ以降は、詳細のグラフ等があるので、時間がある時に見ていただきたい。

次は新ルート案について説明する。新ルート案は3つ提示しているが、重複する部分について先に説明させていただく。3つの案とも上高根台地区と平池台地区を結び、中型車両3台で長寿医療研究センターから長寿医療研究センターに行く、という大循環路線としている。そうすることにより緒川駅から見て、右回りとは左回りというのは出てしまうが、一時間に1本にバスが来ることになる。右回りとは緒川駅から石浜地区方面に先に行き、その後新田地区方面に行き、緒川駅に戻ってくる路線であり、左回りとは緒川から新田地区に先に行き、その後石浜方面に行き、緒川駅に戻ってくるという路線である。ただ、新田地区や平池台地区の方であれば、右回りでも左回りでもそれぞれ時間は変わらず緒川駅から行き来することができるが、例えば、猪伏釜や片葩小学校西などの緒川駅から近いバス停の方が「緒川駅に行きたい」や「家に帰りたい」となった場合、右回りであれば、すぐに行けるのに左回りだと無駄に走って時間がかかりかかってしまうという事態が起こってしまう。したがって、利便性が高いとは言えないため、残りのバスをどのように使っていくかということも3つの案で検討させていただいた。ルート案1とルート案2で重複する部分があるので、そこも先に説明する。ルート案1とルート案2では、朝の1便だけ新田地区から長寿医療研究センターの直行便を運行させた後、右回りとは左回りの便数を増やすため、緒川駅から緒川駅間の循環部分に小型車両を1台導入することとしている。ルート案に緒川駅から緒川駅間のおおよそのバス出発時刻も記載しているので見ていただきたい。

小型車両を循環路線に導入することにより、少し灰色に塗られた部分が増便されることになり、右回りでも左回りでもおよそ1時間に1本のバスを運行できることになる。逆に言えば、小型車両を導入しなかった場合は、灰色の便がなくなるということになるので、そういった形で見ていただければと思う。

ルート案1とルート案2の違いについては、石浜地区や生路地区などの郷中にどのようにバスを入れていくかという違いである。先にルート案2を見ていただきたい。石浜地区や生路地区付近に黄緑色の路線があると思うが、この路線に小型車両とポンチョを走らせてはどうかというのがルート案2である。ふじが丘付近から生路コミュニティセンターや石浜コミュニティセンターの前を通過して緒川駅に向かうルートとなっており、小型車両とポンチョを順番に運行させ、およそ1時間に1本の便数で運行させるとともに、その便は乗り継ぎなく、そのまま刈谷方面に運行させるというものである。ただ、小型車両の運行による乗りこぼしと、ポンチョに細い道を運行させるという不安が少しある。次にルート案1を見ていただきたい。ルート案1では、石浜地区等の路線が、黄緑色と緑色の2種類あると思う。ふじが丘付近については小型車両もポンチョも一緒のところを運行するが、小型車両については黄緑色の路線で、郷中を運行し、ポンチョは緑色で幹線を運行することになっている。幹線については、循環路線で走ってはいるが、やはり右回りと左回りという形をとっている以上、各回りの便数が少なくなっている時間帯もあるため、それを補完するためにポンチョも幹線を通り、幹線路線の利便性を高めている。ただ、郷中を走るバスが小型車両だけになってしまうため、郷中の路線がおよそ2時間に1本になってしまうことと、乗りこぼしの可能性がたかくなってしまいうというデメリットもある。なので、大きく分けて、今までの路線である幹線の利便性を高めているのが、ルート案1、郷中の利便性を高めているのが、ルート案2と考えていただきたい。

次にルート案3についてだが、ルート案3については、アンケート調査でも要望が多かった巽ヶ丘駅への乗り入れを検討するため、ルート案1、2において循環路線利用している小型車両を新田地区で使用するという形をとっている。ただ、巽ヶ丘駅の乗り入れについては、知多バスさんとの協議は必須となる。また、場合によっては、知多バスさんの東ヶ丘団地線への補助等も検討していく必要があると考えている。

大きく分けて3案を提示させていただいたが、特に緑色関連の路線については、おおよそで考えているだけであるため、こういった路線の方がいいのではないかなど、意見等があると思うので、この場でそういったことも教えていただきたい。また、各案の2枚目に循環路線のおおよそのバス時刻も記載しているため、見ていただければと思う。藤江小学校の朝の通学バスについては、ポンチョで対応したいと考えているため、ここに記載はない。

#### ◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

#### ◆委員F

今までは緒川駅を中心に考えていたと思うが、今後は大循環路線にするということで、そのメリット・デメリットなどを教えていただきたい。

#### ◆事務局A

循環路線とした目的は、上高根台をどうするかといったことを考えた結果である。現状では上高根台で中型バスは転回できないため、上高根台を小型車両で運行してはどうかと



考えていたが、循環路線にすることにより、上高根台に乗り入れすることができるため循環路線にしてはどうかと考えた。デメリットとしては、先ほども少し説明させていただいたが、右回りと左回りができてしまうということである。緒川新田地区や平池台地区の方はそれほど、各回りで時間は変わらないが、緒川駅に近いバス停ほど、行きたい方向の逆回りは、時間がかかりすぎてしまうためである。また、緒川駅から緒川駅までの運行時間が80分と長くなっているため、しっかりと運転手の休憩時間も考えていかなければいけないと考えている。

◆委員 F

そのデメリットを薄くするために、循環路線に小型車両を入れるということか。

◆事務局 A

そのとおりである。各回りの少ない時間帯を小型車両で補完出来たらと考えている。

◆委員 F

町民アンケート調査で、巽ヶ丘駅への乗り入れ需要があったと思うが、ルート案1やルート案2で、巽ヶ丘駅への乗り入れを検討してもらうことはできないか。現在、知多バスさんの巽ヶ丘団地線が運行していない時間帯に「う・ら・ら」を運行していただきたい。

◇副会長

事務局として3案提示しているが、緒川駅から緒川駅間の出発時間を見るとルート案3はあり得ないと思う。循環路線の便数が少なすぎるからである。また、巽ヶ丘駅への乗り入れをルート案1や案2で考えると15分程度運行時間が延びることになる。緒川駅から緒川駅間の運行時間が95分となり、運行事業者としても厳しくなる。

この話とまったく関係ないが、その他として、小型車両を循環路線に走らせても本当に大丈夫かを気にしている。中型バス等でも満席に近い状況があるのに、小型車両では乗りこぼしが不安である。ただ、限りある予算と資源で運行させないといけないため、現状ではこれがベストではと考えている。

◆委員 J

緒川小学校南のバス停付近が点線となっているのはなぜか。

◆事務局 A

現在の路線では、基本は、よしだ眼科さんを始めとする医療関係の店舗が数多くある道路を運行してはどうかと考えている。ただ、小学生の通学時間帯の朝と夕方については、通学利用のバス停が必要となるため、緒川小学校南の前の路線を運行する必要がある。つまり、時間帯によって、路線を変えてはどうかと考えている。

◆委員 J

時間帯によって路線が変わることにより、病院利用などの人の混乱は大丈夫か？

◇副会長

基本的に高齢者は、よしだ眼科前を通った方が利便性は高い。しかし小学生はそうはいかないため、こうしている。ただ、小学生が午前中とかに帰る際には、対応できないかもしれないので、その辺は考える必要がある。

◆委員 K

緑色の路線は石浜と刈谷方面をぐるっと回るとのことか？

◆事務局 A

そのとおりである。

◆委員 K

緑色の路線をもう少し藤江方面まで伸ばしていただきたい。

◆事務局 A

現状、緑色の路線は時間ギリギリであり、むしろ少し路線を削らなければいけないかもしれないと考えている。なので、時間的に路線を伸ばすということは難しい。

◇副会長

緒川駅で乗り継ぎを考えないといけないので、路線を伸ばすのであれば、どこかの路線を削らなければいけないため、難しいと思う。一応検討はさせていただく。また、話は変わるが、現在、緒川小学校に「う・ら・ら」タクシーで言っている子供達を小型車両で救えないかも少し考えてみたいと思った。

◆委員 F

繰り返しになって申し訳ないが、コンパクトなまちづくりを推進するためにも駅への乗り入れは重要となってくる。知多バスさんが運行していない時間帯での巽ヶ丘駅への乗り入れを検討していただければと思う。

◆委員 L

緒川新田地区から長寿医療研究センターへ小型車両を考えているとのことだが、乗りこぼしが起こる可能性についてしっかりと考えていただきたい。また、巽ヶ丘駅への乗り入れについては知多バスさんと競合する路線になるため、乗り入れをする際にはしっかりと協議をしていただきたい。

◆委員 M

石浜駅を通らないことになっているが、どうだろうか。駅に入るのは難しいか。

◆事務局 A

石浜駅は利用者数が多くないということと、路線の時間に余裕がないということで現在は、乗り入れをしないことにしている。ただ、石浜駅を乗り入れしてほしいという要望が強いのであれば、検討していきたい。

◇副会長

石浜駅に行きたいという理由が JR に乗りたいという理由であれば、時間的な余裕がないため、やめていただきたい。全ての駅に入って出てというのは難しい。

◆委員 J

循環線について、1 運行がかなり長いものとなっている。遅延をすると運転手の休憩時間がなくなる可能性もある。そうなれば、法律に抵触する可能性があるので、運行事業者ともしっかりと話し合ってもらいたい。

◆委員 N

緒川駅から石浜コミュニティセンターに向かう時に右折すると思うが、渋滞が起こってしまう。石浜駅のロータリーなどで旋回してから石浜コミュニティセンターに向かった方がよくないか。

◇副会長

反対方向で、石浜コミュニティセンターから緒川駅に向かう時に右折しなければいけなくなり、その方が渋滞が起こる。

◆委員 O

石浜コミュニティセンターから緒川駅に向かう時には石浜駅方面に行かず、緒川駅から

石浜コミュニティセンターに向かう時だけ、石浜駅方面で巡回してはどうかということである。

◆事務局 A

ルート案1とルート案2は、ざっくりいうと、郷中を手厚くするか、幹線を手厚くするかの違いと説明したと思うが、どちらの方がよいかなどの意見があれば、教えていただきたい。

◆委員 B

どちらのルートということではないが、現在の石浜や芦間などのバス停がなくなってしまう。その近隣に住む方が困ってしまうのではないかと気になる。

◇会長

ルート案1とルート案2のどちらがいいかというのは難しいとは思いますが、この案について意見等があれば言っていたきたい。

今意見をいうのが難しいという方もいると思うので、何かあれば、可能な限り文書で提出していただきたい。

とりあえずは、こういった方向で検討していきたいと思うが、賛成していただけるか。

◆全委員

異議なし。

その他
-----

◇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だが、来年の1月下旬には開催したいと考えている。

◇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。