

## 令和4年度第1回東浦町地域公共交通会議 会議録

会議名	令和4年度第1回東浦町地域公共交通会議
開催日時	令和4年5月27日（金）午前10時15分から午後0時15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4年度第1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」利用者数等の推移【報告】 (2) 「う・ら・ら」令和3年度事業報告及び決算報告【報告】 (3) 第三者評価の結果【報告】 (4) 「う・ら・ら」回数券の民間バス・タクシーでの共通利用【協議】
その他	(1) 令和4年度東浦町地域公共交通会議事業計画 (2) 路線バスのりつぎ旅 (3) 愛知運輸支局からの連絡
傍聴者の数	2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。

今年度は、委員の改選年度であり、任期は、令和4年4月1日から令和6年3月31日までの2年間である。

次に、役員指名を行う。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、会長より指名させて頂く。

#### ◇会長

それでは、指名をさせて頂く。本会議の副会長に名古屋大学大学院 加藤 博和教授、監事に石浜西連絡所長の山田 隆様、生路連絡所長の原田 正治様を指名する。

#### ◆まちづくり課長

会長から、副会長、監事の指名がありました。任期は、委員任期と同様、令和6年3月31日までの2年間である。

#### ◇会長

今回の議題は4つである。皆様の意見、ご協力をお願いする。

#### ◆まちづくり課長

始めに、本日の出席委員は、委員名簿のとおり、30名中23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、本会議が成立したこと及び同条第5項により、会議は公開とし、本日の傍聴者は2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。

#### ◇会長

議題1 「う・ら・ら」利用者数等の推移について、事務局から説明を求める。

## 議題1 「う・ら・ら」利用者数等の推移…資料1-1、1-2、1-3

### ◆事務局A

資料1-1、1-2、1-3について説明。

### ◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

### ◇副会長

環状線の導入時から今まで、午前中の緒川新田地区から緒川駅方面に向かう便が手薄となったことを気にしている。資料1-3「各停留所の利用者数」の1ページからも、緒川新田地区の各停留所の利用者数は減少していることが分かる。令和元年10月からの環状線導入による影響なのか、コロナ禍における外出自粛の影響なのか、この減の要因は何なのかを考え、対策を練るのか、そのままでも良いのかを考えていく必要がある。

例えば、環状線（右回り）と、環状線の導入前に運行していた東ヶ丘線の両路線の午前中の利用者数を比較することで、見えてくることもあるだろう。

手元の資料だけでは分からないかもしれないが、事務局はこの減をどのように考えているのだろうか。個人的にはこの影響が気になる。

また、平池台の減少も目立っている。こちらは決して減便にはなっていないと思われるが、利用が減っている。そうすると、平池台は利用される可能性のある方の母数が減っているという考えで良いのだろうか。

この2点の見立てを教えてください。

### ◆事務局A

現在、便ごとの利用者数に関するデータが手元にないため、数値で示すことはできないが、今まで見てきた実績をもとに利用者数の減少に係る見立てを説明させていただく。

まず、緒川新田地区の利用者数の減少について説明させていただく。令和元年10月の環状線導入前に、緒川新田地区と緒川駅を結んでいた東ヶ丘線は、午前9時台及び午前10時台前半の運行もあり、この午前中の便が緒川新田地区で多く利用されていた。しかし、令和元年10月の環状線の導入に伴って、午前9時台、午前10時台前半に緒川新田地区から緒川駅に向かう便（最短で行く路線：環状線（右回り））の運行が無くなった。

以上のことから、緒川新田地区の利用者数の減少は、緒川新田地区から緒川駅方面に向かう午前中の便が手薄となったことによる影響を大きく受けていると考えている。

次に、平池台の利用者数の減少について説明させていただく。環状線導入前に平池台と緒川駅を結んでいた平池台線と、令和3年2月以降の環状線を比較すると、発着時刻の変更はあるが、緒川駅に向かう便数は増便となっている。

このことから、平池台の利用者数の減少は、通学で利用する児童数の減少など利用している方、利用したい方の人数自体が減少してきていると考えている。

### ◇副会長

資料1-3「各停留所の利用者数」の8ページ、緒川新田地区のバス停「高根口」は見立てが難しいバス停である。高根口のバス停は、令和元年から経路によってバス停名が分かれたバス停であり、付近に新たなバス停も設けられている。そのため、令和元年以前は上高根台の方々が高根口のバス停をどの程度使っていたのか、今はどういう状況か、といったところが気になる場所である。もちろん、上高根台や高根口全体として利用者数が

底上げになっていなくとも、バス停が近くに増えて移動が楽になった、便利になったという声があれば良いという考え方もある。

また、上高根台や高根口の辺りから、イオンや乗り継ぎで緒川駅方面に向かうのであれば、環状線は左回りでも右回りでも所要時間はさほど変わらない。

これは先ほどの話ともつながる。午前中の緒川新田地区が使い勝手が悪いことを考えると、所要時間はより必要になるが環状線（左回り）を使うという方法もある。緒川新田地区の運行路線については、意図的にそうしたわけではなく、順番に入れた結果である。これについてはどこかで改善していきたい。

ただし、所要時間がより必要になるが行けるのであれば、使っていただくことのアピールはしていく必要があるだろう。現状はそういった利用促進が大事になってくる。特に上高根台や高根口の辺りは、所要時間の問題からも有効であろう。

#### ◆事務局 A

上高根台や高根口の辺りは、環状線の左回りも右回りも同じ程度で使っていたが、環状線（右回り）の利用者数の方がやや多い。これは環状線導入前に東ヶ丘線が運行していたことも影響しているだろう。

また、上高根台のバス停が新設された関係で、上高根台や高根口の辺りの利用者数どのように増減したかといった話であるが、資料 1-3 「各停留所の利用者数」の 8 ページ、図 13 を見ていただきたい。

図 13 では、平成 30 年度から令和 3 年度までの上高根台や高根口の辺りの利用者数の推移をグラフにしている。なお、平成 30 年 4 月から令和元年 9 月は「高根口」、令和元年 10 月以降は「高根口」と「東ヶ丘交流館」、「高根口公園」、「上高根台西」、「上高根台東」の利用者数を合算している。

青色の線が平成 30 年度、黄色の線が令和 3 年度の利用者数の推移を示している。これを見ると、令和 3 年度の利用者数が平成 30 年度の利用者数を上回る月が多いことが分かる。このことから、上高根台や高根口辺りでは、バス停が近くになったことで、新たに使うようになったという方や定期的に使うようになった方が少なからずいると考えられる。

#### ◇副会長

資料 1-3 「各停留所の利用者数」の 1 ページ、令和 3 年度の上高根台（上高根台東と上高根台西の合算）の利用者数は年間で約 1,000 人と、1 日当たり約 3 人の方が利用していることが分かる。東ヶ丘団地のバス停の利用者数と見比べると、上高根台の利用者数は全く乗っていないという数値でもないが、まだまだとも言える。利用促進をしていく必要がある。

環状線を導入する一つの理由として、上高根台へのバス停新設があったため、上高根台の利用者数があまりにも少ないと困るが、ある程度の利用者が定着していることが分かった。

#### ◇会長

高根口の辺りはバス停が交錯しているうえ、左回りや右回りで停車しないバス停もあつたりするので分かりづらいということもあるだろう。

#### ◆委員 A

資料の内容が細かくて、詳しくまとめられている印象を持った。その中で、福祉的な観点から確認したいことがある。「う・ら・ら」は車いすの方が乗れる車種が導入されてい

るが、車いすの方がどれだけ「う・ら・ら」を利用しているといったデータがあれば教えていただきたい。

#### ◆事務局 A

「う・ら・ら」は各バス停での乗車人数は集計しているが、現在、一般利用者と車いす利用者といった種別での集計はしていない。そのため、「う・ら・ら」の車いす利用者の人数をお答えできない。なお、今後のダイヤ改正の折においても、通院やお買い物等で利用が多い時間帯については、引き続きバリアフリーの車両を確保していきたいと考えている。

また、車いす利用者の人数については、期間限定的にも集計ができないかを運行事業者に相談し、検討していく。

#### ◆委員 A

社会福祉協議会では、住民の方向けに車いすの方が乗車できる車両、福祉車両の無料貸出を実施している。なお、燃料代だけはいただいている。

最近、福祉車両の貸出利用が少しずつ増加してきている。もし、「う・ら・ら」の車いすの利用者数が減っている等といった利用状況が把握できれば、福祉車両の貸出にニーズが移行してきているといった考察や、体制の整備に向けた対応も検討できると考えた。また、「う・ら・ら」と福祉車両の利用がどちらも増えているのであれば、車いすの方々が移動しやすくなるような周知活動を行っていきたい。

#### ◆委員 B

名鉄の巽ヶ丘駅へのアクセスを考えていただきたい。名半バイパスが伸びた際にでも良いので、名鉄側へのアクセスを考えていただければ、利用者も増えるのではないかと。

#### ◆事務局 A

私どもも巽ヶ丘駅は大きな交通結節点だと認識しており、「う・ら・ら」の乗り入れができれば、新たな利用者の確保に繋がるとは考えている。しかし、現在、東ヶ丘団地から巽ヶ丘駅までは東ヶ丘団地線が運行しているため、「う・ら・ら」を巽ヶ丘駅まで延伸するとこの民間路線バスの利用者を奪いかねない。この他にも巽ヶ丘駅のロータリーは民有地であるため、「う・ら・ら」を入れられない状況にある。

以上の課題はあるが、巽ヶ丘駅は「う・ら・ら」で乗り入れる価値は高いと認識している。また、この後に説明することではあるが、「う・ら・ら」の回数券を東ヶ丘団地線でも利用可能とすることで、巽ヶ丘駅へのアクセシビリティを向上させていきたいと考えている。

#### ◇副会長

巽ヶ丘駅への乗り入れについては、10年以上前から議論していることであり、繰り返すにはなるが、現在も難しい状況である。

先ほどからの話にも出ているとおり、環状線（左回り）で緒川新田地区から緒川駅に向かうのは、東浦駅を回って、非常に遠回りだと言われている。これで更に巽ヶ丘駅に乗り入れるとなると、もっと時間がかかる。時間がかかるということは、1周が長くなるので、便数を減らすことになる。今でも足りないと言われている中で、巽ヶ丘駅への乗り入れを実施するとなると、新たにバスを増やすのか、環状線の便数を減らすのか、別の路線を切るのか、といった話になる。これらのことを現在の路線を組む際にも議論した結果、やらなかったし、事務局の説明にあった様にやれない事情もあった。

なお、平日の昼間は東ヶ丘団地線は運行しておらず、競合しないと考えられるため、「う・ら・ら」の巽ヶ丘駅への乗り入れも検討できるが、上高根台のバス停の廃止といった環状線自体の見直し、大きな変更が必要になってくるため、各所のダイヤ調整も注意しなくてはならない。

東浦町のダイヤは難解であるが、実施できる状況が整い、やるべき理由があるのであれば、進めていくべきであろう。その時には環状線の廃止、あるいは東ヶ丘団地線そのものの走り方の再検討もあるだろう。

例えば、東ヶ丘団地線に補助を出して、経路を延長していただくといった手もあるだろうが、その場合は「う・ら・ら」ではないため、運賃も100円ではない。また、予算が伴うので、幅広く皆様に納得していただく必要性や、運賃の差についても併せて考える必要性も出てくるだろう。

このような様々な選択肢から考えていく必要があるが、ダイヤの見直しはいつ頃を予定しているか。

#### ◆事務局A

現在の運行委託の期限が令和6年9月までであるため、令和5年度からダイヤの協議を開始し、令和6年10月に新ダイヤで運行を開始する予定である。

#### ◇副会長

知多乗合株式会社とも改めて、ご相談させていただきながら考えていきたい。

#### ◆委員B

巽ヶ丘駅という駅自体が東浦町、阿久比町、知多市、東海市の4市町が入り組んだ箇所に立地しており、どの市町から見ても駅は端になっている。

この立地条件を活用して、緒川植山の交差点から名半バイパスが延長された際には、巽ヶ丘駅の駅東を4つの市町の中継アクセスポイント、乗り継ぎの拠点にすることができれば、巽ヶ丘駅の駅東が魅力的なエリアになると思うので、これも考えていただきたい。

#### ◇副会長

それを実施しようとする、道路もさることながらターミナルをきっちりと作る必要性が出てくる。これは現実的ではない。

巽ヶ丘駅に普通であつたらあるような駅前、緒川駅の東口のロータリーのようなものがあればひやりたい。また、緒川駅であれば高架になっている。名鉄線の踏切はネックであるため、踏切を渡って東側に来ることは知多市も東海市も躊躇されるだろう。そのため、踏切をオーバーか、アンダーで渡れることでもないと実現は難しい。

巽ヶ丘駅の西側には、知多市や阿久比町のバスも運行している。自分で駅西に渡るのは手間がかかるが、今の状況でどれだけできるかということは、考えていく必要はある。

#### ◇会長

(巽ヶ丘駅東側の東ヶ丘団地周辺を運行しているので、)阿久比町とは、東浦町とバス停を共有することはできるかもしれない。

副会長が言われているとおり、現在、鉄道線路の東西を車両が自由に行き来できる状況ではないので、人間が行き来して実績を作ることが大事だろう。

巽ヶ丘駅の東側の広場は阿久比地になる。阿久比町とは調整しているが、巽ヶ丘駅は阿久比町にとっては町の端のため、なかなか積極的になれないといった実情もある。

## ◇副会長

巽ヶ丘駅とほとんど同じ状況にあるのが清洲駅である。清洲という名前ではあるが、稲沢市に立地している。利用されるのも清州市の方の割合が高く、清須市のバスも乗り入れているが、バス停は清州駅から少し離れた清州市内に立っている。これは、稲沢市内の駅前が整備されていないため、バスが停まらないことが要因である。稲沢市が拒否しているわけではなく、バス停を置くことができないのである。

また、踏切も巽ヶ丘駅と同様にネックになっている。貨物列車が停まる関係で10分、15分踏切が閉じていることもあるうえ、駅の出口が東側の清須市側にしかないため、西側の稲沢市としては積極的になれないのだろう。

こういった広域拠点の課題は、鉄道会社にご理解いただいたうえで、愛知県に頑張ってもらって調整していただきたい。

巽ヶ丘駅も同じ状況にあるので、何かできたらよい。会長が言われたように人が鉄道線の東西を渡り、それぞれの公共交通を利用して実績を作るということも大事だろう。

## ◆委員 C

先ほどの委員Bの意見に賛同しているが、名半バイパスの開通も最短で10年と、直近での実現は難しいと思う。

別件にはなるが、新田分団詰所のバス停は知多市民の利用も多い。利用を見ていると子ども達が、新田分団詰所に自転車を停めて、そのまま「う・ら・ら」に乗って、イオンモール東浦に向かっているようだ。「う・ら・ら」は、他市町の方が行きたい場所を通っていると考えられる。

ここ数年という話ではなく、長いサイクルになるだろうが、他市町の乗り継ぎ利用やそれに必要な整備についても議論していても良いだろう。

## ◇会長

資料1-3「各停留所の利用者数」の6ページ、東浦町役場の利用減を見ると、コロナ禍の影響というより、令和元年10月のダイヤ改正が主要因で減少したと思われる。この減少はどのように考えているか。交通結節点としての価値が下がったのか。

## ◆事務局 A

資料1-3「各停留所の利用者数」の6ページ、図8の東浦町役場の月別利用者数のグラフ、青色の令和元年度のグラフを見てわかるように、令和元年10月のタイミングで大きく利用者数が減少している。

令和元年9月と令和元年10月時点での大きな違いは、東ヶ丘団地線による緒川新田地区から緒川駅方面に午前9時台、午前10台前半に向かう便の有無である。この便で東浦町役場に来ていた方が、来られなくなって利用が減少したと考えられる。

また、役場下の病院への通院で利用されていた方が、東浦町役場から於大公園南での乗降に移行したことで、東浦町役場の利用者数が減少したとも考えられる。於大公園南の利用者数は、平成30年度時点で489人、令和3年時点で1,429人と940人増となっている。

運行路線も現在より少なかったため、交通結節点としての価値が下がったことで、利用者数が減少したとは考えづらい。

## ◇副会長

於大公園南に利用者数が移行していると考えられる。特に石浜方面からは便が良いので、病院利用のために東浦町役場から於大公園南に移行していったのではないだろうか。

緒川新田地区の午前の便が無くなったことも要因として考えられるため、利用が戻るよう対策を考えていく必要がある。

◇会長

その他なければ、次の報告に移る。

**議題2 「う・ら・ら」令和3年度事業報告及び決算報告…資料2-1、2-2**

◆事務局A

資料2-1、2-2について説明。

◇会長

その他なければ、次の報告に移る。

**議題3 第三者評価の結果…資料3**

◆事務局A

資料3について説明。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◆委員D

資料3「第三者評価の結果」、期待する取り組みの「次期地域公共交通計画においては、計画に掲げられた事業を着実に実施されるとともに、新路線や民間バス路線の評価に関する指標を設定されるよう期待します」については、既に取り組んでいただいている。東浦町が対応済みであることを改めて申し伝えさせていただく。

◇会長

その他なければ、次の報告に移る。

**議題4 「う・ら・ら」回数券の民間バス・タクシーでの共通利用（案）…資料4**

◆事務局A

資料4について説明。

◇会長

説明を受け、委員の意見を聴取する。

◆委員C

以前の公共交通会議にて、民間バスでICカードが利用可能になるという報告を聞いたが、回数券との共用はできるのだろうか。また、タクシーにおいては、クレジットカードと回数券との共用はできるのだろうか。教えていただきたい。

◆事務局A

支払い方法の詳細までは調整できていなかったため、事業者を確認させていただく。

◆委員E

知多バス「大府線」については、既にICカードでの決済が可能となっている。大府線では、ICカードのチャージ額が不足している方が、足りない金額だけ現金で支払うことも

ある。これと同様であるため、回数券で100円分を支払い、残りの100円分をICカードで支払うといったように、回数券とICカードを合わせて支払うことは可能である。

◇副会長

確認になるが、ICカードでの支払いについてはマイレージが付くことがある。回数券と共通利用する場合はどのようにポイントは付くのだろうか。

◆委員E

ICカードで支払う分のみポイントが付く。

◇副会長

ICカードは回数券と共通利用が可能かと思っただが、クレジットカードは回数券と共通利用するのは難しいかと思われる。

◇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。

その他1 令和4年度東浦町地域公共交通会議事業計画…参考資料

◇会長

その他で何かあるか。

◆事務局A

参考資料「令和4年度東浦町地域公共交通会議事業計画」について説明。

その他2 路線バスのりつき旅…参考資料

◇会長

その他で何かあるか。

◆事務局A

参考資料「路線バスのりつき旅」について説明。なお、第1回の行き先である「おおぶ文化交流の杜」は、令和3年11月19日・20日に開催したワークショップにおいて、参加者の多くが行きたい場所として挙げたこと、感染状況が比較的落ち着いてはいるが移動にかかる所要時間を短くしたいこと等から選定した。

その他3 愛知運輸支局からの連絡

◇会長

その他で何かあるか。

◆委員D

資料「地域公共交通について活発で良い議論ができる会議のために。」「感染対策してさあ！公共交通でおでかけだ！」及び「バスのシカクにご用心」について説明。

◇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。