

# 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**を行いたい。

本ダイヤ改正では、既に把握している課題のほか、新たに実施予定であるニーズ調査で把握した中で対応可能な課題の対策を講じる予定である。

表1 既に把握している課題(一例)

	内容	備考
1	「環状線(右回り)」に午前9時台に運行するバスがないこと	緒川新田地区から緒川駅方面への移動ニーズが高い時間帯であるが、現在、運行がない
2	「知多半島道路を横断するトンネル」を往来するバスのダイヤ調整	道路幅が狭いため、同時帯に「環状線」の両回りが運行する場合は運転手同士の調整が必要
3	令和4年度以降で増加した遅延区間のダイヤ調整	外出機会が増加したことで、交通量が増加し、遅延が発生する機会が多くなった

## 2 ニーズ調査

### (1) 目的

「東浦町地域公共交通計画」を策定する際にアンケート調査(調査期間:令和3年8月)及び各路線の利用者数の集計によって、全体の意識や利用実態等を定量的に把握しているため、**地域ごとの個別具体的な要望等を定性的に把握することを目的に、各地区でグループインタビューを実施**する。

### (2) 対象

町内の7小学校区単位(森岡、緒川、卯ノ里、片葩、石浜西、生路、藤江小学校)の老若男女

### (3) 内容・日付等

住民の公共交通に対する意識、利用状況、政策への意向を把握するため、グループインタビュー形式でヒアリングを実施する。実施場所や定員等は計画策定時と同様とし、**各地区コミュニティセンター(石浜西小学校区は県営東浦住宅集会所)**での開催、**定員10名程度、ヒアリング時間90分程度**とする。なお、グループインタビューは7月～8月の期間で行う。

また、全体の流れは「①地域公共交通維持の仕組みについて(説明)」、「②参加者による自己紹介(公共交通の利用頻度など)」、「③テーマ別意見交換会」、「④感想用紙の記入・提出」としている。

表2 グループインタビュー各地区の個別テーマ（案）

	個別テーマ
森岡	① う・ら・ら（移動ニーズ、キャッシュレス決済） ② 知多バス（大府線の平日・休日利用） ③ 19時台～21時台の移動ニーズ（夜間定額乗合タクシーの利用可能性）
緒川	① う・ら・ら（移動ニーズ、キャッシュレス決済） ② 知多バス（刈谷中部空港線の利用） ③ 19時台～21時台の移動ニーズ（夜間定額乗合タクシーの利用可能性）
卯ノ里	① う・ら・ら（移動ニーズ（9時台～10時台の緒川方面）、キャッシュレス決済） ② 知多バス（東ヶ丘団地線の平日・休日利用、刈谷中部空港線の利用） ③ 19時台～21時台の移動ニーズ（夜間定額乗合タクシーの利用可能性）
片葩	① う・ら・ら（移動ニーズ、東浦高校線の利用、キャッシュレス決済） ② 19時台～21時台の移動ニーズ（夜間定額乗合タクシーの利用可能性）
石浜西	① う・ら・ら（移動ニーズ、東浦高校線の利用、キャッシュレス決済） ② 19時台～21時台の移動ニーズ（夜間定額乗合タクシーの利用可能性）
生路	① う・ら・ら（移動ニーズ、東浦高校線の利用、キャッシュレス決済） ② 19時台～21時台の移動ニーズ（夜間定額乗合タクシーの利用可能性）
藤江	① う・ら・ら（移動ニーズ、キャッシュレス決済） ② 19時台～21時台の移動ニーズ（夜間定額乗合タクシーの利用可能性）

※ 開始時刻は10:00、13:30、15:45のいずれかを予定している。

※ グループインタビューの開催日が、選挙の前日となった場合は会場が使用できないため、**東浦町役場**で実施する。

※ 個別テーマは、令和元年10月のダイヤ改正以降の住民要望・意見から現在も解消できていない課題や、地域公共交通に記載のある施策の検討・実施に向けて本町が把握したいものを選出した。なお、この他のテーマで話し合いが発展しても差し支えない。

※ 全小学校区で共通して「行きたいけれど行けないところ」や「東浦町のおでかけスポット」等の聞き取りも行う。

#### （4）実施体制

全体進行や説明等を名古屋大学大学院 教授 加藤博和氏が務める。このほか、スタッフとして名古屋大学の研究員、学生、及びまちづくり課職員等が4～6名参加する。

#### （5）参加者の募集

各地区連絡所長等に本グループインタビューの対象にあてはまる住民への声かけ協力を依頼するほか、「う・ら・ら」車内にて参加者の募集の周知を行う。

### 3 新ダイヤの方向性（案）

新ダイヤの素案を作成する前に、現行路線の利用状況を情報共有したうえで、本会議内で路線変更等の基本的な方向性を協議したい。

#### (1) 環状線の運用（案）

##### (ア) 現行路線の導入経緯等

「環状線」は、地域要望により新設した緒川新田地区のバス停「上高根台東」及び「上高根台西」の設置及び運行経路の確保と、令和元年10月以前に路線がなかった「東ヶ丘団地」と「藤江地区」を繋ぐことで町内交流の活発化を目的に導入した路線である。

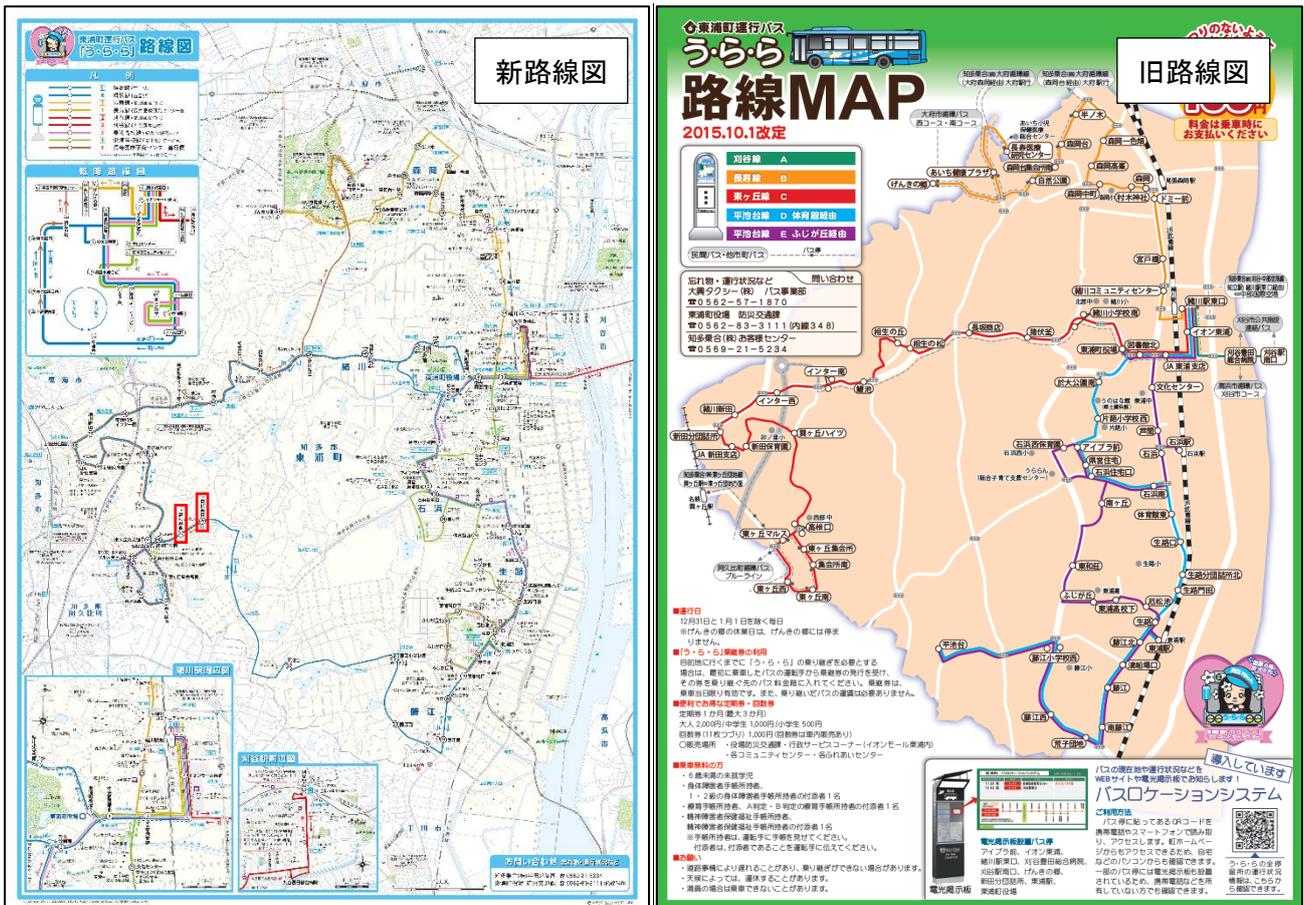


図1 新旧路線図（左：新路線図、右：旧路線図）

#### (イ) 令和4年度の利用状況

- ① 「環状線(左回り)」、「環状線(右回り)」の利用者数は、令和元年10月の導入以降、増加傾向にある(詳細は資料1-2の表2及び表3を参照)。
- ② 表3及び表4から、環状線の両系統を合算した「上高根台東」及び「上高根台西」の1日当たりの利用者数はそれぞれ0.9人、1.3人である。なお、「長寿医療研究センター直行便」の1日当たりの利用者数を含めると、「上高根台西」は2.1人になる(詳細は資料4-2の表1、表2及び表9を参照)。

- ③ 表3から「東ヶ丘団地から藤江方面への移動」を見てみると、「マルス東ヶ丘店」の利用者数が1日当たり3.6人で最大(詳細は資料4-2の表1を参照)。
- ④ 表4から「藤江地区から東ヶ丘団地方面への移動」を見てみると、「藤江小学校西」は下校便を含んでいるため、「藤江北」の利用者数が1日当たり0.5人で最大。なお、通学便を除いた「藤江小学校西」の利用者数が1日当たり0.4人である(詳細は資料4-2の表2を参照)。

表3 「環状線(左回り)」  
令和4年度の利用者数(一部抜粋)

	年間利用者数	1日当たりの利用者数
高根口	96	0.2
東ヶ丘集会所	432	1.1
東ヶ丘集会所南	350	0.9
東ヶ丘南	108	0.2
東ヶ丘西	245	0.6
マルス東ヶ丘店	1,325	3.6
高根口公園	78	0.1
上高根台西	119	0.3
上高根台東	253	0.6

表4 「環状線(右回り)」  
令和4年度の利用者数(一部抜粋)

	年間利用者数	1日当たりの利用者数
藤江北	196	0.5
渡船場口	26	0.0
藤江	27	0.0
藤江南	53	0.0
荒子団地	31	0.0
藤江西	18	0.0
藤江小学校西	961	2.6
平池台	114	0.2
上高根台東	127	0.3
上高根台西	342	1.0

#### (ウ) 新ダイヤでの路線の運用(案)

「環状線」全体の利用者数は増加傾向にあるが、当初の導入目的である東西の町内移動は多くはない。

しかし、緒川新田地区には名鉄へのアクセスを可能とする知多バス「東ヶ丘団地線」の結節点があること、藤江地区には「児童用遊具やドッグランが新たに整備された三丁公園」、「ファミリーレストラン」及び「JR東浦駅」、生路地区には「カフェ」や「病院」等がバス停近くに点在しているため、「環状線」には地域住民の「交流の場」や「生活していく上で必要な施設」への移動手段としての潜在的なニーズがあると考えられる。

つきましては、上記の行き先へのおでかけプラン等の周知を徹底するうえで、「環状線」は現状の運行経路で継続したい。

## (2) 長寿医療研究センター直行便の運用（案）

---

### (ア) 現行路線の導入経緯等

「長寿医療研究センター直行便」は、地域要望により新設した緒川新田地区と長寿医療研究センターを繋ぐ通院用の路線で、病院の受付開始時間（午前8時30分）に間に合うこと、所要時間の短縮を目的に導入した路線である。

### (イ) 令和4年度の利用状況

- ① 「長寿医療研究センター直行便」の利用者数は、令和3年2月にハイエース(13人乗り)からポンチョ(36人乗り)に変更して以来、**増加傾向**にある(詳細は資料1-2の表8を参照)。
- ② 令和4年度の年間利用者数は828人、1日当たりの利用者数は3.4人。資料4-2の表9から**「上高根台西」が1日当たりの利用者数が0.8人で最大**である。
- ③ 資料4-2の表9から、新設バス停の**「東浦葵ノ荘」の年間利用者数は0人**である。なお、「東浦葵ノ荘」のバス停に停車するため、12号車は車両をポンチョ(36人乗り)にしている。

### (ウ) 新ダイヤでの路線の運用（案）

「長寿医療研究センター直行便」全体の利用者数は増加傾向にあるが、利用者数が少ないため、以下のいずれかの方針で変更したい。

- ① 本路線は利用用途が通院に限られている。**利用される可能性を広げるため、「げんきの郷」及び「あいち健康プラザ」にも停車すること、ポンチョ(36人乗り)から中型バス(56人乗り)に変更するため、利用のない「東浦葵ノ荘」を廃止**するなど一部を変更して、長寿医療研究センター直行便を継続する。
- ② 本車両が「長寿線(緒川駅東口行)」の第1便に利用されるため、**他の地域からの通院便に変更**する。

## (3) 緒川小学校の登校便の運用（案）

---

### (ア) 現行路線の導入経緯等

「環状線(右回り)」の2号車(7:30-7:44)、11号車(7:32-7:45)、4号車(7:18-8:06)は、「相生の丘」「相生の松」「緒川相生」にお住いのバス登校者を「緒川小学校南」まで送るスクールバスとしての役割も持たせて導入している。

### (イ) 令和4年度の利用状況

- ① 表5及び表6から緒川小学校及び藤江小学校への登校利用者数の見込みは、**減少傾向**にある。令和4年度の登校利用者数は緒川小学校が95人、藤江小学校が15人であるが、**令和6年度には緒川小学校が58人、藤江小学校が12人**となる。
- ② 表7から登校便の年間利用者数の計は16,119人、**1日当たりの利用者数の計は58.8人**。2号車の「相生の丘」の1日当たりの利用者数が28.5人で最大である(詳細は資料4-2の表2を参照)。

表5 緒川小学校 登校利用者数の見込み  
(令和4年度調査)

緒川小学校		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
学年等	人数	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
0歳児	0							
1歳児	0							
2歳児	3							
3歳児	2							
4歳児	3							
5歳児	3							
小学1	14				45			
小学2	13			58				
小学3	10							
小学4	15	95	75					
小学5	20							
小学6	23							
小児等定員		71	56.7	43.7	33.3	29.7	21.3	8.33

表6 藤江小学校 登校利用者数の見込み  
(令和4年度調査)

藤江小学校		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
学年等	人数	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
0歳児	1							
1歳児	2							
2歳児	4							
3歳児	2							
4歳児	1							
5歳児	4							
小学1	3				12			
小学2	1			12				
小学3	1							
小学4	2	15	13					
小学5	2							
小学6	6							
小児等定員		12	9.33	8.67	8.33	10.3	11.7	10.7

表7 「環状線（右回り）」 令和4年度の利用者数（一部抜粋）

	年間 利用者数				1日当たりの 利用者数			
	2号車	11号車	4号車	計	2号車	11号車	4号車	計
環状線 (右回り)	7:30 -7:44	7:32 -7:45	7:18 -8:06	計	7:30 -7:44	7:32 -7:45	7:18 -8:06	計
相生の丘	6,248	109	6149	12,506	28.5	0.3	16.9	45.7
相生の松	313	27	355	695	1.4	0.1	1.0	2.5
緒川相生	1,383	1,438	97	2,918	6.3	4.0	0.3	10.6
計	7,944	1,574	6,601	16,119	36.2	4.4	18.2	58.8

(ウ) 新ダイヤでの路線の運用（案）

緒川小学校の登校利用者数の見込みが58人となるため、現行ダイヤでは中型バス（56人乗り）2台とハイエース（13人乗り）1台で運行していた登校便を、**新ダイヤでは中型バス（56人乗り）1台とハイエース（13人乗り）1台で運行する。**

これによって、新ダイヤでは、登校便で使用しない2号車を**同時間帯の他地域で運行すること**や、同時間帯の運行をしないことで**連続運転時間の制限や乗継待機時間の調整**に利用することができるため、より利便性の高いダイヤを作る上で必要な選択肢が広がる。

