

平成30年度第3回小牧市地域公共交通会議 会議録

1 開催日時 平成31年2月21日（木）午後3時00分から

2 開催場所 小牧市役所大会議室

3 出席者

(1) 小牧市地域公共交通会議委員

名古屋鉄道(株) 西部支配人	名 倉 緒
名鉄バス(株) 運行課長	吉 岡 実
あおい交通(株) 代表取締役	松 浦 秀 則
尾張小牧タクシー(株) 取締役	江 川 修
愛知県タクシー協会 副会長	小 川 健 司
愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事	林 育 正
小牧市区長会 連合副会長	舟 橋 雅 彦
小牧市老人クラブ連合会	西 尾 厚
小牧市女性の会 会長	酒 井 美代子
中部大学工学部都市建設工学科 教授	磯 部 友 彦
中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	二 輪 昭 宏
愛知県小牧警察署 交通課長	加 藤 泰 史
犬山市 市民部 地域安全課長	百 武 俊 一
豊山町 産業建設部 地域振興課長	高 桑 悟
小牧市 都市建設部長（建設担当）	平 岡 健 一
小牧市 都市建設部長（都市整備担当）	渡 辺 学

(2) 事務局

小牧市 都市建設部次長（都市整備担当）	小 川 尋 典
小牧市 都市建設部 都市政策課長	永 井 浩 仁
小牧市 都市建設部 都市政策課長補佐	平 野 淳 也
小牧市 都市建設部 都市政策課交通政策係長	松 浦 善 行
小牧市 都市建設部 都市政策課交通政策係主事	亀 谷 俊 太
小牧市 都市建設部 都市政策課交通政策係主事	上 條 稔 貴

(3) 傍聴者

1名

4 欠席者

公益社団法人愛知県バス協会 専務理事	小 林 裕 之
--------------------	---------

小牧市区長会 連合会長 兼 公共交通利用促進協議会 会長 小 柳 松 夫
愛知県振興部 交通対策課 主幹 榑 原 仁
愛知県 尾張建設事務所 維持管理課長 松 本 幸 次
小牧市 健康福祉部長 廣 畑 英 治

5 報告

- (1) 書面協議結果について
- (2) 平成32年度こまき巡回バス再編方針について
- (3) こまき巡回バスへのバスロケーションシステム導入について

6 会議資料

- 資料1 平成30年度第2回小牧市地域公共交通会議 書面結果
- 資料2-1 平成32年度こまき巡回バス再編について（現行の課題・政変方針に係る中間報告）
- 資料2-2 各課題・対応策に係る各種データ
- 資料2-3 平成30年9月実施OD調査結果
- 資料3 こまき巡回バスへのバスロケーションシステム導入について
- 参考資料 小牧市地域公共交通会議委員名簿

7 議事内容

【事務局】（平野補佐）

定刻となりましたので、会議を始めさせていただきます。

本日は、お忙しい中、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。ただ今から、平成30年度第3回小牧市地域公共交通会議を開催させていただきます。

それでは、事務局を代表しまして、都市建設部都市整備担当次長の小川よりご挨拶を申し上げます。

【事務局】（小川次長）

本日は大変ご多忙の折、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

こまき巡回バスにつきましては、平成27、28年度の2か年をかけ市内全域で大きな再編を行ったところでありますが、その後、様々な課題・問題点などが生じており、それらの課題等に可能な限り対応するため、平成32年度に見直しを予定しております。

本日は、こまき巡回バスの再編内容につきまして、再編方針についてご報告させていただきますので、委員の皆様には忌憚のないご意見を頂戴できればと存じます。

以上、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。

【事務局】（平野補佐）

本日の出席委員は、委員総数21名に対し16名であり、過半数に達しておりますので、小牧市地域公共交通会議設置要綱第6条第2項の規定により本会議は成立しておりますことをご報告いたします。

それではまず、本日の会議資料の確認をさせていただきます。

まず、事前にお配りをさせて頂いておりますが、本日の次第、それから資料1として「平成30年度第2回小牧市地域公共交通会議 書面結果」、資料2-1として「平成32年度こまき巡回バス再編について」資料2-2として「各課題・対応策に係る各種データ」、資料2-3として「平成30年9月実施OD調査結果」、資料3として「こまき巡回バスへのバスロケーションシステム導入について」、最後に参考資料として「小牧市地域公共交通会議委員名簿」がございます。

これらの資料につきまして、本日お持ちでない方や、不足、乱丁等ございましたら事務局までお知らせください。

よろしいでしょうか。ご確認ありがとうございます。

続きまして、前回お集まりいただいた今年度第1回の会議以降において、委員の交代がございましたので、お名前を読み上げ、ご紹介に代えさせていただきます。

名古屋鉄道(株)西部支配人であります、名倉 緒 (なぐら はじめ) 様、名鉄バス(株)運行課長であります、吉岡 実 (よしおか みのる) 様、尾張小牧タクシー(株)取締役であります、江川 修 (えがわ おさむ) 様、公益社団法人愛知県バス協会専務理事であります、小林 裕之 (こばやし ひろゆき) 様、愛知県交通運輸産業労働組合協議会幹事であります林 育正 (はやし いくお) 様でございます。委員交代後の名簿につきましては、参考資料「小牧市地域公共交通会議委員名簿」をご確認ください。

それでは会議を始めるにあたりまして、磯部会長よりご挨拶をいただきます。磯部会長、よろしくお願いたします。

【磯部会長】

会長を務めております磯部でございます。よろしくお願いたします。

少し暖かくなりましたので、春だなという感じがしますが、春といえば新しい生活が始まるということで、我々が検討している地域交通というのはまさに生活を支えるためのものでもあります。

新しい生活を始める方には、交通のことを考えていただいて、地域交通も選択肢に入れながら生活を検討する、そういった習慣が多くの方についていただけるといいかなと思っております。

最初から公共交通を無視して新しい生活を組むとなると、ずっと忘れ去られたままの存在となってしまうので、いかに新しい生活を始める方に存在意義、使い勝手などを宣伝することが大切かと思っております。

また、今年は選挙の年となっておりますが、政治家の方々が公約などでどのように交通問題を取り上げるのか、ひそかに関心を持っております。

特に地方それぞれの状況を見ると一番勉強になるなど思っております、そういったところも探りながら地域の課題を見つけていきたいと考えております。

さて、小牧市は昨年度網計画を策定しましたので、いよいよその内容を実施していくこととなります。

その一つとして再編がありますが、網計画には様々なことが書いてありますので、本日は皆様一緒になって議論していければと思っております。

【事務局】(平野補佐)

ありがとうございました。

以後の議事進行につきましては、磯部会長にお願いしたいと思います。
磯部会長、よろしくお願いいたします。

【磯部会長】

はじめに、本会議は公開が原則となっており、本日は、1名の方から会議傍聴の申し出があり、これを承認いたしました。

それでは、会議を進行してまいります。

まず初めに報告(1)「書面協議結果について」であります。

この件について、事務局より説明を求めます。

【事務局】(松浦係長)

それでは、報告「(1)書面協議結果について」、ご説明申し上げます。

お手元の資料1「平成30年度第2回小牧市地域公共交通会議 書面協議結果」をお願いいたします。

こちらは、8月下旬から9月上旬にかけて、書面にて開催させていただいたものであり、結果については既にホームページにて公表しておりますが、改めて開催となった経緯と協議結果について簡単にご説明させていただきます。

第2回の会議につきましては、犬山市より、犬山市が運行し小牧市内へ乗り入れている「犬山市コミュニティバス」の再編(案)の変更にかかる付議依頼があったことから、開催させていただいたところであります。

本来であれば、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送に関し、本会議を開催し、ご協議いただくところではございますが、早急に各種手続きを進めなければならなかったことから、書面でご議決いただいたものであります。

資料中段の「4 協議結果」をご覧ください。

協議結果につきましては、会長を除く委員20名の内、承認20名、承認しない0名、でありましたので、過半数を上回る委員の承認を得られたことから、小牧市地域公共交通会議設置要綱第6条第2項及び第3項に基づき、原案のとおり承認されました。

以上であります。

【磯部会長】

ありがとうございました。

この件につきましては報告事項であり、議決を求めるものではございませんが、ご質問、ご意見等ありましたら、ご発言をお願いします。

ご発言もないようですので、報告(2)「平成32年度こまき巡回バス再編方針について」に移ります。

この件について、事務局より説明を求めます。

【事務局】(松浦係長)

それでは、報告「(2)平成32年度こまき巡回バス再編方針について」、ご説明申し上げます。

こまき巡回バスのこれまでの経緯につきましては、平成27年4月に市内の南部・中部・西部・北里地

区において、平成28年4月に北部・東部地区において、大規模な再編を実施しました。

また、平成30年8月に一部のコースにおいて、ルートなどの小規模な見直しを行いました。

年々、利用者数は伸びているものの、さまざまな課題が浮き彫りとなってきており、そうした課題に対応するため平成32年度を目処に再編を実施できるよう検討を進めております。

その検討の参考とするため、今年度9月には市民3千人を対象とした市民アンケート、こまき巡回バス利用者を対象とした利用者アンケート、及び乗車、降車バス停などの利用実態を調査したOD調査を9月の平日2日、休日1日に実施いたしました。

また、地区ごとに市民を対象とした地域懇談会も開催し、現在の運行に対する市民や利用者のご意見を伺ってきたところです。

さらには、現在の運行事業者であるあおい交通様にもご協力いただき、現在のルートやダイヤにおける問題点等についてもご意見を伺いました。

本日は、それらで明らかになってきた課題も踏まえ、平成32年度における再編の方針につきまして中間報告させていただくものであります。

それでは、お手元の資料2-1「平成32年度こまき巡回バス再編について（現行の課題・再編方針に係る中間報告）」、及び資料2-2「各課題・対応策に係る各種データ」をお願いいたします。

なお、説明の都合上、資料2-1と資料2-2を何度も行き来しますので、ご了承ください。

まず資料2-1をご覧ください。

紙面の一番上に記載してありますが、こまき巡回バスの運行目的である、公共交通空白地域の解消及び公共施設の利用促進、及び、基本方針である約1時間に1本程度の運行頻度と半径500mを利用圏域としてバス停を設置することにつきましては、次回再編においても、維持したいと考えております。

次にその下、現行の課題と、その対応策についてであります。

課題につきましては、ルート、車両、ダイヤ、運賃の4項目でまとめ、左側に記載しており、その右側に各課題に対する対応策を記載しております。

まず、ルートについてであります。

左側のルート課題1をご覧ください。

1点目の課題として、小牧駅から小牧市役所までの間は、35人乗り小型ノンステップバスで運行する幹線系路線の11台すべてが、1時間程度につき1往復しており、バスが連なっていたり、運行のない空白の時間帯が存在するなど、運行間隔がばらつき、効率的ではない運行となっております。

この課題についての考察としまして、資料2-2をお願いいたします。

こちらの資料2-2につきましては、各課題や、対応策に係る各種データを、青の破線でルート、車両、ダイヤ、運賃の項目ごとに囲っており、資料2-1と対応しております。

まず、左上のルートの①課題1、現行ダイヤであります。

こちらは左側が小牧駅における小牧市役所前行きのダイヤ、右側が小牧市役所前における小牧駅行ききのダイヤでございます。なお、黒字はこまき巡回バス、赤字は名鉄バス岩倉線、青字はピーチバスをそれぞれ示しております。

本数が多い7時台から18時台において、赤枠で囲われた部分は15分間に4本以上ある部分、青丸は次のこまき巡回バスが来るまで30分以上の間隔がある部分であります。現在のこまき巡回バスのルートは、幹線系路線11台すべてが往復しており、それぞれのルートの路線の長さの違い

や、市民病院等への到着時刻の調整などによりダイヤの偏りがみられます。

資料2-1にお戻りください。右側のルート対応策1であります。

対応策といたしまして、全てのコースが市役所、市民病院へ乗り入れることを廃止し、代わりに小牧駅から市民病院を経由して小牧市役所までの間をピストン運行するコースを新設することで、ダイヤを平準化・定時化いたします。概ね15分に1本程度の運行間隔を予定しております。併せて、民間路線バスのダイヤも考慮してまいります。

また、目的地によっては、乗り継ぎをしていただくこととなるため、バス待合環境の改善にも取り組んでまいりたいと考えております。

この対応策についての考察としまして、資料2-2をお願いいたします。

ルートの②対応策1-1、OD調査結果であります。

これは平成30年9月の平日2日間、休日1日間のこまき巡回バス利用者に対し、市で実施いたしました利用実態調査、いわゆるOD調査での聞き取り結果であり、平日を抜粋したものであります。

平日利用者の実態としましては、乗り継ぎをしていない方が約半数いる一方で、こまき巡回バス同士の乗り継ぎは全体の約4分の1、その他の交通機関と併せると約半数の方が乗り継ぎを利用しているという実態がわかりました。

続きましてルートの③、対応策1-2、OD調査結果であります。

こちらもOD調査の結果であります。

バスの利用者の乗車バス停、降車バス停をそれぞれ調査したところ、平日幹線系路線利用者のうち、乗車、降車のいずれも小牧駅から小牧市役所の間での利用者は約15%を占めていました。

これらのことから、小牧駅から小牧市役所間をピストン運行した場合、乗り継ぎの増加については大きな影響はないものと考えられ、また小牧駅から小牧市役所の間の利用者にとっては、平準化・定時化により利便性が向上すると考えられます。

資料2-1にお戻りください。左側のルート課題2であります。

2点目の課題といたしまして、18北部東部右まわりコース及び19北部東部左まわりコースは、1周約2時間のルートとなっており、遅延が一旦発生いたしますと、その解消が図りづらいうえ、長時間運転による運転手の負担が大きい状況であります。

この課題についての考察としまして、資料2-2をお願いいたします。

ルートの④課題2、平成29年度運行実績であります。

これは昨年度の運行実績でございますが、長大路線である18コース、19コースの約15分以上の遅延発生件数は53件となっており、また15分以下の軽微な遅延は、時間帯によっては慢性的に発生している状況であります。

資料2-1にお戻りください。右側のルート対応策2であります。

対応策といたしまして、すべてのルートにおいて、1便あたり最大1時間程度のルートといたします。

左側のルート課題3をご覧ください。

3点目の課題といたしまして、11西部右まわりコース、12西部左まわりコース、52河内屋・横内コースが運行する国道41号を跨ぐ国道155号の高架道路は、冬季の凍結による通行止めが発生するなど、渋滞に伴う大幅な遅延が頻繁に発生するコースとなっております。

この課題についての考察としまして、資料2-2をお願いいたします。

ルートの⑤課題3、平成29年度運行実績であります。

こちらも昨年度の運行実績でございますが、国道155号の高架道路を通行する11コース、12コース、52コースにおける冬季の通行止めによる約15分以上の遅延発生日数は13日もあり、中には30分以上の大幅な遅延が発生する場合もございました。

資料2-1にお戻りください。右側のルート対応策3であります。

対応策といたしまして、国道41号を跨ぐ国道155号の高架道路は通行しないルートを設定し、定時性の確保を図ります。

この対応策についての考察としまして、資料2-2をお願いいたします。

ルートの⑥対応策2、3アンケート結果であります。

これは、平成30年9月にこまき巡回バス利用者に対し実施しましたアンケート結果でございます。利用にあたり重要視するものとして、「バスが時刻表通りに発着すること」は、上位にあり、定時性を確保することは、市としても重要と考えております。

資料2-1にお戻りください。左側のルート課題4であります。

4点目の課題といたしまして、11西部右まわりコース、12西部左まわりコース、17小牧・味岡中コースは、他の幹線系路線と比較して利用者数、乗車密度が低くなっております。

この課題についての考察としまして、資料2-2をお願いいたします。

ルートの⑦課題4、平成29年度運行実績であります。

これは昨年度の運行実績でございますが、35人乗り小型ノンステップバスで運行する幹線系各路線の日平均利用者数、市で設定した評価基準値、キロあたり利用者数の表であります。

中でも赤枠で囲われた11コース、12コース、17コースについては、日平均利用者数も評価基準を大きく下回っており、キロあたり利用者数、いわゆる乗車密度も他路線と比較しても低い状況となっております。

資料2-1にお戻りください。右側のルート対応策4であります。

対応策といたしまして、行き先や乗り継ぎを考慮したルートとし、この3つのコースだけでなく、市内全域の全てのコースを対象に、より良いコースとなるよう見直しを実施し、利用率の向上を図ってまいります。

以上がルートの課題、及び対応策でございます。

次に、車両についてであります。

資料2-1、左側の車両課題1であります。

1点目の課題といたしまして、ワンボックス車両で運行する51三ツ淵・舟津コース、52河内屋・横内コース、53春日寺・間内コース、54多気・小針コースにおきまして、定員オーバーで車両に乗ることができない、いわゆる積み残しが発生している点であります。

この課題についての考察としまして、資料2-2をお願いいたします。

車両の①、課題1平成29年度運行実績であります。

これはワンボックス車両で運行する支線系路線での積み残し人数及び発生便数の表であります。特に53コースにおきましては、対応のため平成30年8月に一部見直しを実施したところですが、見直し後も依然として発生している状況であり、抜本的な対策が求められているところがあります。

資料2-1にお戻りください。左側の車両課題2であります。

2点目の課題といたしまして、現行の道路運送車両保安基準では、立ち席を有しない車両につい

て、横向きの座席が禁止されており、現在使用する車いす対応のワンボックス車両の生産が中止されたことでもあります。

右側の車両対応策1をお願いいたします。

これらの対応策といたしましては、支線系路線においても、ワンボックス車両の使用を廃止し、現在幹線系路線で使用している35人乗り小型ノンステップバスより、全長が短い28人乗り小型ノンステップバスを導入し、積み残しや車両更新に対応いたします。

この対応策についての考察としまして、資料2-2をお願いいたします。

車両の②対応策1、現行ルートであります。

現行のワンボックス車両で運行する支線系路線のバス停の中で、ワンボックス車両を廃止することで、道路狭小や急勾配などにより乗り入れが出来なくなる恐れがあるバス停の数は10箇所あります。しかしながら、利用圏域を半径500mとした場合の人口カバー率は、10箇所を廃止した場合においても0.2%の減にとどまることに加え、廃止せざるを得ないバス停については、安全性を考慮したうえで可能な限り代替のバス停を設置することで、対応していきたいと考えております。

資料2-1にお戻りください。左側のダイヤについての課題であります。

現在、平日と休日を同一ダイヤとしておりますが、平日と休日は交通状況が大きく異なるため、平日は遅延が多く発生し、休日はバス停での待ち時間が発生しております。

右側のダイヤ対応策1をお願いいたします。

対応策といたしましては、平日と休日のダイヤをそれぞれ別ダイヤとして設定してまいります。

この対応策についての考察としまして、資料2-2をお願いいたします。

ダイヤの①対応策1-1、アンケート結果であります。

これは、平成30年9月に実施しましたこまき巡回バスに関する無作為抽出した市民3千人に対する市民アンケート、及びこまき巡回バスの利用者アンケート結果でございます。

その中で、平日と休日のダイヤについて、どのように設定すべきかといった問いに対し、利用者アンケートは「発車待ちの待機時間が発生しても、平日と休日のダイヤは同じでよい」が約半数であったものに対し、市民アンケートでは、「発車待ちの待機時間が発生しない交通状況に応じたダイヤとし、平日と休日のダイヤは異なってよい」が約6割を占めていました。

市としましては、先ほどのアンケート結果で重要だと思ふ事項として上位でありました定時性の確保については、利用する上では重要と認識しておりますので、なるべく無理のないダイヤを設定したいと考えております。

続いてダイヤの②対応策1-2、OD調査結果であります。

こちらは平成30年11月に市で実施いたしました利用実態調査、いわゆるOD調査の結果であります。

バスの利用者の利用目的を調査したところ、平日利用者と休日利用者では、通院・見舞い、買物、通勤・通学といった項目で乖離がみられ、利用実態が異なっていることが分かります。

資料には記載しておりませんが、平日と休日の利用実態を比較しますと、平日に対し、休日は約6割程度の利用となっていることや、休日の早朝などは極端に利用者が少ないといった状況もございます。

これらのことから、平日と休日のダイヤをそれぞれ設定することで、交通状況や利用実態に柔軟に対応したいと考えております。

資料2-1にお戻りください。左側の運賃についての課題であります。

現在、運行経費に対し料金収入が著しく少ない状況であり、持続可能な料金体系とすべきとの声が多く挙げられている状況であります。

この課題についての考察としまして、資料2-2をお願いいたします。

運賃の①、課題1-1、アンケート結果であります。

市民アンケート、利用者アンケートにおいて、経費を削減するにはどうすればよいか、の問いに対し、現状の経費で問題ないといったご意見はわずかであるのに対し、料金負担を増やすべき、あるいは、運行規模の縮小もやむを得ない、のご意見が多い状況でありました。

続いてその下、運賃の②課題1-2、アンケート結果であります。

市民アンケート、利用者アンケートにおいて、仮に高齢者無料を継続する場合の対象年齢は何歳以上が妥当かとの問いに対し、現状の65歳以上が妥当といったご意見は、それぞれ10数パーセント程度であるのに対し、70歳以上、75歳以上、80歳以上の合計はそれぞれ約8割と、現在の対象年齢は低いのではと感じているご意見が多い状況でありました。

続いてその右、運賃の③課題1-3、平成29年度運行実績であります。

こちらは、利用者数、運行経費、運賃収入、収支率を近隣市町と比較した表であります。

小牧市は、運行経費約3億5千万円に対しまして、料金収入は約1,700万円であり、差し引きした市の負担額は約3億3千万円であります。運行経費に対する料金収入の割合を示す収支率は5%となっており、近隣市町と比較しても本市は著しく低い数字となっております。

資料2-1にお戻りください。右側の運賃対応策1であります。

対応策といたしましては、望ましい運賃のあり方を速やかに検討しているところであり、次の会議にはお示しをしたいと考えております。

以上で、現行の課題、再編方針についての説明とさせていただきます。

なお、資料2-1の左下には市民アンケート、利用者アンケート、OD調査の回収結果が記載されております。

続きまして、お手元の資料2-3「平成30年9月実施OD調査結果」をお願いいたします。

こちらは、先ほど資料2-2の中でもご説明させていただきましたが、今年度の9月に実施したOD調査の平日の結果を図示したものであります。

見方といたしましては、利用者の乗車バス停が矢印の起点、降車バス停が矢印の終点を表しており、右下に記載のとおりコースごとに色分けがされております。また、一日あたり4人以上の移動を抽出しており、太さを3段階に分け、太ければより多くの利用者が利用しているということになります。

また、中央下部に小牧駅から市役所間の拡大図を記載しておりますが、この間での移動については路線にかかわらず、合計して集計しており、矢印の色も黄色と赤の破線で表記しております。ご覧のとおり、その区間内での移動が多い状況が分かります。

その他の部分も含めまして、この図によって、現在のルートでの利用傾向が読み取れることから、新たなルートの設定にあたっては、参考としながら検討してまいりたいと考えております。

最後になりますが、今後のこまき巡回バス再編スケジュールについてであります。

こまき巡回バスの再編につきましては、本日お示しした課題、対応策等を踏まえ、現在ルートやダイヤについて検討を重ねているところでございます。

新たなルート等につきましては、平成31年5月に第2回の地域懇談会を開催しお示しするとと

もに、再編ルート等に関するパブリックコメントを実施予定であり、市民の皆様からのご意見をいただく予定であります。

以上で報告2の説明とさせていただきます。

【磯部会長】

ありがとうございました。

昨年、様々な調査をした結果、課題が見つかったので、まずはおおよその対応策を考え、細かな点については今後詰めていくこととなります。

この件につきまして、ご質問、ご意見等ありましたら、ご発言をお願いします。

【吉岡委員】

名鉄バスの吉岡でございます。

一点、確認をさせていただきたいのですが、現行、小牧駅から市役所間は相当の本数が走っているとのことですが、先ほどの説明ですと、遅延等々の対策といたしまして、どの時間帯においても15分に一本に設定をし直して、遅延が発生しない便数に定めていくという方向でよろしいでしょうか。

【事務局】（松浦係長）

吉岡委員の言われた通り、小牧駅から市役所につきましては、パターンダイヤにして、15分に一本程度の間隔でピストン運行するルートを新設したいと考えております。

【吉岡委員】

ありがとうございます。

まだ、ルートの方については今後検討していくということですね。

弊社といたしましても、遅延対策というのは永遠の課題かなというところがございます。

小牧市内でも広域路線として岩倉駅まで運行している系統がございます。

実際に運行距離が長いこともあり、朝夕ラッシュにおいて遅延が発生しているということがございます。

やはりお客様にとっては、適正な運転時分で運行がされていて、時刻表に載ったダイヤで乗車できるというのが大きな理想であると思います。

弊社にとっても中々そういったところが難しい時間帯もあつたりしますので、ダイヤを見直しながら、本数を調整しながら対応していくという方向で考えざる負えないという部分もございますので、実際にダイヤの見直しにつきましても同じく弊社のケースも合わせまして、ご理解を賜りたいなと思います。

【二輪委員】

愛知運輸支局の二輪と申します。

まず、資料2-1の上部に平成27・28年再編における基本方針が書いてあり、そちらに半径500mを利用圏域としてバス停を設置とありますが、これは500m以内にバス停が必ず一本あ

るようにしますよという意味かと思えます。

ですが皆さんご承知のとおり、高齢化が進んでいる中で、若い方であれば500mくらいであればさほど問題なく移動できるかと思えますが、高齢で足腰に不自由されている方を考えると500mは少し長い距離ではないかと思えます。

資料2-2のルート⑥の中で、一番上が自宅からバス停までの距離が近いこととなっておりますので、ルート設定等の関係で難しいところはあると思えますが、可能な限りバス停を設置して、なるべく足腰の不自由な方でも積極的に利用していただけるような環境を整えていただければと思えます。

また、小牧駅から市役所間をピストン輸送にするということで、この区間において運行の効率化を図るということかと思えます。

こちらのほうは国土交通省でも運行の効率化、生産性の向上ということでいろいろ行っておりますが、他の市町では違うバス事業者が、互いに調整して時間帯が重ならないようにするというところまで行っているところもございますので、小牧市のバスだけでなく他のバスとも調整しつつ、できるだけ重ならないようなダイヤに設定し、結果的に利用者が利用しやすいダイヤとしていただくようにご配慮いただければと思えます。

あと、ルートの中に長時間のルートがあるため、それを時間程度のルートにするということで、こちらのほうも大変いいことかと思えますが、一つ配慮願いたいのが、現在、運転手の労働環境が非常に厳しい状態となっている点です。

渋滞等もあり、休憩時間がなかなか取れないという状態も散見されていますので、そちらのほうも休憩時間が十分とれるようなダイヤ設定を検討願いたいと思えます。

基本的にダイヤ上で休憩時間が取れるというのは当然ですが、渋滞等が発生しますと休憩を取ることができなくなり、休憩なしで次の運行に入っていくということが続けて起こるケースがありますので、そうなりますと、結果的に休憩なしで朝から晩まで走ることになり、最悪の場合は集中力が切れて事故が起きるということもありますので、休憩時間については4時間につき30分以上の休憩をとることと定められておりますので、渋滞等での遅延も考慮してダイヤ設定をしていただくようお願いします。

最後に、渋滞対策として、国道41号を跨ぐ国道155号を通行しないルートとするということですが、こちらのほうは、たまたま私が愛知県の渋滞対策協議会というところにお招きいただきまして、小牧市さんも担当者の方にお招きいただきしておりますが、協議会の方で話を聞いていると、道路担当の方は渋滞に対する知識がかなり蓄積されているので、どの時間帯に、どちら方面に、どのくらいの渋滞が発生するなどを把握しています。

そういう情報を生かしていただければ、ルートを設定していただければ、渋滞に巻き込まれないルートを構築できるのではないかと思いますので、そちらの方の検討も一つよろしくお願いします。

【事務局】（松浦係長）

ただ今、二輪委員より、バス停間隔、民間路線バスとのダイヤの調整、運転手の休憩時間の確保、渋滞を考慮したルート設定、以上4点のご意見、アドバイスをいただきました。

こちらの4点につきましてはいただいたご意見を参考に、市の方で検討してまいりたいと考えております。

その中で1点、バス停間隔につきまして、網計画策定時のアンケート調査結果をご報告させてい

ただきたいと思います。

その結果といたしまして、現在のバス停間隔でちょうどよいという方が市全体で54.5%、可能な範囲でバス停を削減し、目的地までの時間がかからないようにして欲しいという方が20.1%、目的地までの所要時間がかかるが、より多くのバス停を設置してほしいという方が、17.6%という状況でございました。

【舟橋委員】

本庄台の舟橋と申します。

半径500m以内にバス停を、ということですが、私どもの場所は坂道が多く、高齢者が苦勞してバス停に通っているのが見受けられます。

従いまして、坂道のあるところについても、バス停までの距離を考慮していただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

【事務局】（松浦係長）

丘陵地のバス停についてのご意見ですが、市といたしましては、バス停の設置につきましては各地域の声を聞きながら進めていきたいと考えております。

しかしながら、あまり多くバス停を設置してしまいますと、速達性の観点から問題が発生してきてしまいますので、様々な点を考慮しながら市民にとって使いやすいバス停間隔を検討していきたいと考えております。

【舟橋委員】

私もこまき巡回バスを利用しておりますが、2つの路線が乗り入れているバス停で、1つ目のバスが発車した5分後に2つ目のバスが発車する。そうすると、どの路線も1時間に1本程度ですので、仮に2つ目のバスを逃した場合、次のバスが55分後にくることになります。

うまいこと30分間隔くらいでうまくダイヤを組んでいただけると、乗り損なっても次のバスで行くこともできるかと思えます。

【事務局】（松浦係長）

乗り継ぎの利便性の向上につきましては、各地域の拠点において、利便性の向上を図っております。

ただ、利用者によって移動区間が異なるため、全てのバス停の利便性を向上させるという点は難しいところがございますので、市といたしましては、地域拠点を設定し、そちらの利便性向上につきましては、今後も取り組んで参りたいと考えております。

【磯部会長】

ダイヤの組み合わせを考えていくと、どこに合わせるかという点が出てくるかと思えます。

どのようにダイヤが組まれているか、市民の方にご理解いただけるかどうかで、この問題は変わってくると思うので、市民の方にもダイヤの設定理由が分かるようにすることも必要かと思えます。

【酒井委員】

運賃のことについて、資料2-2で収支率が5%となっており、他の市町と比べて低いですが、これは今後も問題なく運行していけるものなののでしょうか。

【磯部会長】

この収支率5%という数値をみて、市民としては、安くバスに乗れてうれしい、これだけ行政が負担していて大丈夫なのかという2つの思いがあると思いますので、事務局としてどのように考えてみえるのか、お願いします。

【事務局】（松浦係長）

他の市町と比較しますと、収支率はかなり低い状況となっております。

こちらの数値は、平成27、28年度に実施した再編後の数値となっておりますが、再編前につきましては、運行経費が約1億5千万円程度、収支率が約10%でした。

再編前より更に低下しており、現状、他の市町と比較して本市の収支率がかなり低くなっている点につきましては、無料でバスに乗れた方がいいという方も見えれば、運賃を上げて受益者負担を考慮すべきではないかという方もみえ、様々なご意見が寄せられている状況であります。

そういったことから、各種アンケートや5月のパブリックコメントなどで、皆様のご意見をお聞きしながら、適正な料金設定を検討していきたいと考えております。

【磯部会長】

これは小牧市の特徴だと思えますが、これがいい方に出るか、悪い方に出るかというのは非常に悩ましい点だと思えますので、いろいろ考えていただきたいと思えます。

他にご発言もないようですので、報告(3)「こまき巡回バスへのバスロケーションシステム導入について」に移ります。

事務局より説明を求めます。

【事務局】（松浦係長）

それでは、報告「(3)こまき巡回バスへのバスロケーションシステム導入について」ご説明申し上げます。

お手元の資料3「こまき巡回バスへのバスロケーションシステム導入について」をお願いいたします。

まず初めに、バスロケーションシステムについて、ご存知の方もお見えかと思えますが、改めて簡単にご説明させていただきます。

バスロケーションシステム、通称バスロケとは、無線通信やGPSなどを利用することでバスの位置情報を収集し、収集した情報をインターネット上で提供するシステムであります。

バス運行にあたっては、道路事情や天候による影響を大きく受けることから、定時性の確保が常に課題としてあげられますが、バスロケを導入することにより、バスの接近や遅延、到着予測時刻等の情報を提供することができるようになり、利用者は運行状況がわかることによりバス待ち環境におけるストレス軽減や、運行管理側も運行状況の問い合わせへ迅速に対応できるといった効果が期待できます。

紙面中央に、参考として、北名古屋市が運行する、きたバスのバスロケ画面を載せております。

上の左の図のように、時刻表上におけるバスの位置表示や、右の図のような地図上に路線図やバスの位置を表示することによって、インターネットで運行状況が簡単に把握できます。

また、各バス停に QR コードを表示し、スマートフォンなどで読み取ることで右下の図のようなスマートフォン用のページに直接接続することが可能であります。

以上はあくまで北名古屋市のバスロケシステムでございますが、同程度のシステムとなる予定であります。

最後に、こまき巡回バスへの導入時期についてであります。こちらは平成31年5月を目処に導入を予定しており、平成31年度当初予算に計上している状況であります。

また、同年5月に開院を予定しております。新小牧市民病院におきまして、公共交通専用のロータリーの整備を平成32年8月頃に予定していることから、そのロータリー整備に併せ病院待合にバスロケのモニターを設置する予定をしております。

以上であります。

【磯部会長】

ありがとうございました。

この件につきましても議決を求めるものではございませんが、ご質問、ご意見等ありましたら、ご発言をお願いします。

【二輪委員】

今回、バスロケーションシステムを5月から導入するという事で、非常に良い取り組みではないかと思えます。

私、たまたま先日北名古屋市の地域公共交通会議に出席させていただきましたが、その際、皆さんにどのように周知しているかという話になりました。

結局、どんなにいいシステムを導入しても、それがあつという事を皆さんに分かってもらわなければ当然使ってもらえません。当然バス停には表示されるとは思いますが、広報や集会などでも周知していただければと思います。

また、高齢の方の中には、スマートフォンなどを使うシステムに抵抗感がある方も見えるので、できればバスの乗り方教室なんかも含めて、アプリケーションやシステムの使い方なども説明してあげれば積極的に使っていただけるのかと思います。

今回はバスロケーションシステムということですが、オープンデータの関係で GTFS に準拠したデータを公開することで、乗り換え案内サービスなどを提供している会社側から積極的にデータを載せてくれるといった働きかけもありますし、今話題となっているものとしては、Google map です。

Google map では鉄道やバスが検索できるので、これに対応していただくと非常に便利かと思えます。

どのように便利かという、バス停を知らなくても検索ができます。普通の乗り換え案内ですと、バス停名が分からないと検索ができません。普段そのバスを使っていない人は最寄りのバス停がどれかなんて当然知らないのですが、Google map ですとここからある地点に行きたいと指定すると、勝手に最寄りのバス停を見つけ、ここからどうやって移動するかを案内してくれますので、非常に便利だというのが1点。

あとは、Google map は世界各国の言語に対応しているので、極論を言うと地球の裏側の人でも検

索して来ることができるので、小牧市さんは小牧城をきれいにされているので、今は戦国武将なんかが非常に人気で外国の方も多く訪れているので、そういう点でも大きな武器になりますので、ぜひそちらの方の導入も検討していただきますよう、お願いいたします。

【事務局】（松浦係長）

バスロケの周知、PR 方法につきましては、いただいたご意見を参考にしながら検討してまいりたいと考えております。

また、新しいツールにつきましても、本市といたしましても積極的に取り組んでいかなければならないと考えておりますので、運輸局からアドバイスをいただきながら、今後検討していきたいと考えております。

【松浦委員】

バスロケの導入後、市民病院の待合にモニターを設置するというので、お年寄りにも分かりやすい環境ができていいことかと思いますが、駅や市役所にも設置してもらえるとよりいいのかと思います。

【磯部会長】

事務局には今後検討していただければと思います。

バスロケの使い方にはいろいろあると思います。バスを利用される方がバスロケを使えるのが一番いいと思いますが、例えばどこかの施設に行って、帰りのバスを調べる際、スマホの使い方が分からない人に代わって施設の職員が調べてあげるということもできると思うので、利用者以外に周りの人たちも一緒になって使っていけるような雰囲気を作っていけるといいと思いますので、そういった PR もご検討いただければと思います。

それでは他にご発言もないようですので、次第の「3 その他」に移りたいと思います。

事務局からお願いします。

【事務局】（松浦係長）

それでは、事務局より 2 点、ご連絡させていただきます。

1 点目といたしまして、次回の会議日程についてであります。

次回の会議では、こまき巡回バスの再編ルート等を、地域懇談会やパブリックコメントの結果と併せてご報告をさせていただく予定であり、時期は 6 月頃を予定しております。

また、昨年度策定をいたしました小牧市地域公共交通網形成計画に基づく前年度評価も行う予定であります。

詳細な日程、内容等につきましては、後日改めてご通知させていただきますので、よろしくお願いいたします。

2 点目といたしまして、本会議における開催通知等の連絡方法についてであります。

現在、本会議の開催案内、出欠確認などの事務連絡につきましては、郵送にてご連絡させていただいておりますが、今後、希望する方につきましてはメールでのご連絡へ移行させていただくことを予定しております。

つきましては、本日皆様のお手元にお配りさせていただきました、「小牧市地域公共交通会議の

連絡方法について」と記載された用紙に必要事項をご記入いただき、お帰りの際に出口に設置してあります回収箱へお入れいただきますようお願いいたします。

本日も回答頂くことが難しい方につきましては、後日、右下に記載してございます、メールアドレスまでご連絡いただきますよう、お願いいたします。

なお、会議資料の事前送付につきましては、これまでどおり郵送でお送りさせていただく予定をしておりますので、ご了承ください。

以上であります。

【磯部会長】

ありがとうございます。

ただいま事務局から説明がありましたように、次回の会議につきましては来年度6月頃開催させていただく予定をしております。

皆様のご参加をお願いしたいと思います。

その他、何か発言がありましたらお願いします。

それでは、これをもちまして平成30年度第3回小牧市地域公共交通会議を閉会します。皆様、ありがとうございました。