

■ こまき巡回バス再編の背景と目的

こまき巡回バスは、交通空白地域の解消や、公共施設の利用促進を主な目的として平成10年より運行を開始しました。平成27年4月には市内の南部・中部・西部・北里地区において、平成28年4月には市内の北部・東部地区において、約1時間に1本の運行間隔や、半径500mを利用圏域としたバス停の設置などの再編を実施しました。また、平成30年8月には、一部のルートにおいて小規模な見直しを実施したところで、運行を拡充したことで、昨年度の利用者は73万人を超え、年々増加している一方で、運行における課題も浮き彫りとなってきています。本市としては、平成28年4月の再編からのおおむね3年の利用状況や、現在の運行において浮き彫りとなってきた課題、さらには市民、利用者のご意見などを踏まえ、こまき巡回バスを今後も地域住民の足として長くご利用いただけるよう、令和2年度に再編を実施することといたしました。本基本方針・ルート（案）の検討にあたっては、市民やこまき巡回バス利用者の考え方やご意見を把握するため、無作為抽出した市民3,000人を対象とした市民アンケート、こまき巡回バスの利用者を対象とした利用者アンケート、利用実態調査を実施するとともに、各地区において公共交通地域懇談会を開催し、それらの意見や結果を参考としました。

■ 課題整理

本基本方針・ルート（案）の検討にあたり、これまでの利用状況及び運行状況を踏まえ、現在の運行における課題を整理しました。

ルートに関する課題

✓ **小牧駅～市民病院～市役所間の重複ルート**

現在、35人乗り小型ノンステップバスで運行する幹線系路線は、すべてのコースが小牧駅～市民病院～市役所間を1時間程度につき1往復していますが、ダイヤに偏りがみられ、効率的・効果的とはいえない運行となっています。

✓ **一周約2時間の長大路線**

現在、小牧駅、小牧市役所、小牧市民病院と味噌駅、桃花台を結ぶ路線である⑧、⑨コースは、一周約2時間のルートとなっていますが、一度遅延が発生すると解消が図りづらいうえ、長時間運転による運転手の負担も大きくなっています。

✓ **冬季の凍結等による通行止め**

現在、⑪、⑫、52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、冬季の凍結等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います。

✓ **低利用路線**

⑪、⑫、⑯コースは、設定した評価基準を下回っており、キロあたり利用者数などについても低い状況となっています。

車両に関する課題

✓ **ワンボックス車両における積み残しの発生**

ワンボックス車両（定員8人または10人）で運行する51、52、53、54、55コースは、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ます。

✓ **ワンボックス車両（車いす対応）の生産・販売中止**

現在は、きめ細かなルートを設定するため、ワンボックス車両を導入していますが、道路運送車両の保安基準の改正により、現在使用する車いす対応のワンボックス車両の生産・販売は中止されている状況であり、車両更新時等に対応が困難となっています。

ダイヤに関する課題

✓ **遅延と発車待ち時間の発生**

現在、毎日同一ダイヤで運行していますが、平日と土日祝日は、交通状況が大きく異なるため、平日は道路混雑に伴う遅延が発生する一方、土日祝日はバス停で発車待ち時間が発生しています。

✓ **平日と土日祝日の利用状況の差異**

現在、毎日同一ダイヤで運行していますが、土日祝日の利用者数は、平日利用者数の約6割となっていることに加え、利用目的においても、平日と土日祝日では、利用目的の傾向も異なっています。

■ 基本方針（案）

今回の再編にあたり、市民やこまき巡回バス利用者のご意見、整理した課題等を踏まえ、より利用しやすい公共交通となるよう、再編を実施するうえでのテーマ、及びそれに基づく方針を設定しました。なお、運行目的やサービス水準の基本方針は、これまでのものを維持することとします。

運行目的

- ✓公共交通空白地域の解消
- ✓公共施設の利用促進

サービス水準の基本方針

- ✓約1時間に1本の運行間隔
- ✓半径500mを利用圏域としてバス停を設置

維持

再編のテーマ

- 1. 定時性の確保
- 2. 積み残しの解消
- 3. 利便性の向上
- 4. 経済性の維持

ルートに関する方針

1. 長大路線を廃止し、**すべてのルートを1時間程度の路線長**とします

遅延の発生頻度の低減に加え、一度発生した遅延を解消しやすくするとともに、運転手の負担軽減を図るため、すべての路線において、1便あたり最大1時間程度の路線長としてルートを設定します。

2. **小牧駅～市民病院～市役所をピストン運行する新たなルート**を設定します

可能な限りバスが連なる運行の解消を目指すとともに、ダイヤを平準化、定時化し、利用の多い小牧駅～市民病院～市役所間の利用者の利便性の向上を図るため、小牧駅～市民病院～市役所間をピストン運行する路線を新たに設定します。また、他のルートと合わせ当該区間を約15分に1本の運行間隔とします。

3. 幹線系路線は**小牧駅・味噌駅**、支線系路線は**市民病院・味噌駅・桃花台センター**を中心とした**ルート**とします

現在、多くが拠点(交通結節点)を中心とした利用となっていることを踏まえつつ、わかりやすさや速達性を考慮し、効果的・効率的な運行とするため、循環でなく、拠点(交通結節点)を中心とした往復、放射状を基本としてルートを設定しま

4. 国道41号を跨ぐ高架道路を回避する**ルート**とします

大幅な遅延の発生を防止し、定時性の確保を図るため、冬季凍結により通行止めが発生する国道41号を跨ぐ国道155号の高架道路を運行しないルートを設定します。

5. 道路の**幅員や勾配に配慮したルート**とします

安全な運行かつ、利用者の安全、周辺の住環境、交通環境に配慮するため、運行車両規格に応じ、道路の幅員や勾配を考慮したルートを設定します。

車両に関する方針

6. ワンボックス車両を廃止し、**替わりに28人乗り小型ノンステップバスを導入**します

積み残しの解消を図りつつ、現行通り車いすの利用者に対応するため、現在支線系路線で使用している8人または10人乗りのワンボックス車両（車いす対応）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ます。

7. **運行車両台数を現状以下**とします

運行経費の多くを占めるバスの運行台数や運転手の必要人員は、現状を上回らないようルートを設定します。

ダイヤに関する方針

8. **平日と土日祝日のダイヤをそれぞれ設定**します

平日における遅延や土日祝日におけるバス停での待ち時間の発生の低減を図るとともに、利用状況に対応することで、より効果的・効率的な運行とするため、交通状況や利用状況に対応した平日用のダイヤと土日祝日用のダイヤを設定します。

基本方針と再編ルート・ダイヤの整合性について

■ 基本方針

サービス水準の基本方針

- ✓約1時間に1本の運行間隔
- ✓半径500mを利用圏域としてバス停を設置

維持

ルートに関する方針

1. 長大路線を廃止し、すべてのルートを1時間程度の路線長とします

遅延の発生頻度の低減に加え、一度発生した遅延を解消しやすくするとともに、運転手の負担軽減を図るため、すべての路線において、1便あたり最大1時間程度の路線長としてルートを設定します。

2. 小牧駅～市民病院～市役所をピストン運行する新たなルートを設定します

可能な限りバスが連なる運行の解消を目指すとともに、ダイヤを平準化、定時化し、利用の多い小牧駅～市民病院～市役所間の利用者の利便性の向上を図るため、小牧駅～市民病院～市役所間をピストン運行する路線を新たに設定します。また、他のルートと合わせ当該区間を約15分に1本の運行間隔とします。

3. 幹線系路線は小牧駅・味岡駅、支線系路線は市民病院・味岡駅・桃花台センターを中心としたルートとします

現在、多くが拠点(交通結節点)を中心とした利用となっていることを踏まえつつ、わかりやすさや速達性を考慮し、効果的・効率的な運行とするため、循環でなく、拠点(交通結節点)を中心とした往復、放射状を基本としてルートを設定します。

4. 国道41号を跨ぐ高架道路を回避するルートとします

大幅な遅延の発生を防止し、定時性の確保を図るため、冬季凍結により通行止めが発生する国道41号を跨ぐ国道155号の高架道路を運行しないルートを設定します。

5. 道路の幅員や勾配に配慮したルートとします

安全な運行かつ、利用者の安全、周辺の住環境、交通環境に配慮するため、運行車両規格に応じ、道路の幅員や勾配を考慮したルートを設定します。

車両に関する方針

6. ワンボックス車両を廃止し、替わりに28人乗り小型ノンステップバスを導入します

積み残しの解消を図りつつ、現行通り車いすの利用者に対応するため、現在支線系路線で使用している8人または10人乗りのワンボックス車両(車いす対応)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ます。

7. 運行車両台数を現状以下とします

運行経費の多くを占めるバスの運行台数や運転手の必要人員は、現状を上回らないようルートを設定します。

ダイヤに関する方針

8. 平日と土日祝日のダイヤをそれぞれ設定します

平日における遅延や土日祝日におけるバス停での待ち時間の発生を低減するとともに、利用状況に対応することで、より効果的・効率的な運行とするため、交通状況や利用状況に対応した平日用のダイヤと土日祝日用のダイヤを設定します。

幹線系路線の運行間隔は、日中の時間帯で最大1時間24分(11味岡桃花台線、13野口大山線)となっており、現行の最大の運行間隔と差異はありません。また、バス停は半径500mを利用圏域として設置しました。

1便あたりの日中の最大路線長が1時間12分(11味岡桃花台線、13野口大山線)となり、最大1時間程度の路線長として設定しました。

小牧駅～市民病院～市役所間をピストン運行する1小牧駅市役所線を設定し、12文津線と合わせ当該区間を日中は15分に1本の運行間隔とし、10時～16時のダイヤをパターンダイヤとしました。

幹線系路線は小牧駅系統として7路線、味岡駅系統として3路線、支線系路線は市民病院系統として6路線、味岡駅系統として3路線、桃花台系統として4路線を設定し、いずれも拠点を中心とし往復、放射状を基本として設定しました。

国道41号を跨ぐ国道155号の高架道路を運行しないルートを設定しました。

運行車両規格に応じ、道路の幅員や勾配を考慮したルートを設定しました。

ワンボックス車両に代わり、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7台導入しました。

現状の運行台数の18台から17台となり、現状から1台削減しました。

平日と土日祝日のダイヤをそれぞれ設定しています。中でも、朝・夕の通勤ラッシュ時間帯を除く時間帯のダイヤは、平日と土日祝日が同一となるよう設定しました。