

平成 27 年度第 2 回 瀬戸市地域公共交通会議 会議録（案）

開催日時	平成 27 年 12 月 21 日（月） 午後 2 時～午後 4 時																																																						
開催場所	パーティセと 4 階 マルチメディアルーム																																																						
出席委員	19 名	欠席委員	5 名	傍聴人 9 名																																																			
会議概要	<p>1 委員の変更 平成 27 年度第 2 回会議から委員の変更があったため、報告するとともに委嘱を行った。 【新委員】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名鉄バス株式会社 運輸部長 近藤博之 ・愛知県瀬戸警察署 交通課長 野田憲司 <p>○ 議長挨拶 12 月になり、あと 10 日ほどで年が変わるという忙しいところではありますが、よろしく願いいたします。 今日大学から会場に来るまで電車を乗り継いできたのですが、高校生がそろそろ冬休みに入るということでたくさんおり、大変重要な公共交通の利用者だと感じた。しかし、18 歳になると免許をとって、公共交通を使うことを忘れてしまうので、こういった年代の利用者に長く使ってもらえると良いと思う。 それでは、会議を進めさせていただきますので、よろしく願いいたします。 次第にあるとおり報告事項の 1 つ目「市内基幹バス及びコミュニティバスの利用者数（速報）」について事務局からの説明を求めます。</p> <p>2 報告事項 (1) 市内基幹バス及びコミュニティバスの利用者数（速報）について (事務局) 資料 1 に従って説明 市内基幹バス利用者数（4 月～11 月）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>平成 27 年度利用者数</th> <th>前年度比較</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>瀬戸北線</td> <td>185,606 人</td> <td>△2,090 人</td> </tr> <tr> <td>水野循環線</td> <td>58,151 人</td> <td>+1,879 人</td> </tr> <tr> <td>みずの坂線</td> <td>50,771 人</td> <td>△191 人</td> </tr> <tr> <td>水野循環線・みずの坂線合計</td> <td>108,922 人</td> <td>+1,688 人</td> </tr> <tr> <td>赤津線</td> <td>41,868 人</td> <td>△1,721 人</td> </tr> <tr> <td>基幹バス合計</td> <td>336,396 人</td> <td>△2,123 人</td> </tr> </tbody> </table> <p>コミュニティバス利用者数（4 月～11 月）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>平成 27 年度利用者数</th> <th>前年度比較</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>下半田川線</td> <td>2,803 人</td> <td>△73 人</td> </tr> <tr> <td>曾野線</td> <td>6,446 人</td> <td>△383 人</td> </tr> <tr> <td>上半田川線</td> <td>2,708 人</td> <td>△201 人</td> </tr> <tr> <td>片草線</td> <td>3,364 人</td> <td>△460 人</td> </tr> <tr> <td>岩屋堂線</td> <td>2,807 人</td> <td>△421 人</td> </tr> <tr> <td>本地線</td> <td>4,863 人</td> <td>△13 人</td> </tr> <tr> <td>上之山線</td> <td>18,183 人</td> <td>△936 人</td> </tr> <tr> <td>こうはん線</td> <td>19,252 人</td> <td>△320 人</td> </tr> <tr> <td>コミュニティバス合計</td> <td>60,426 人</td> <td>△2,807 人</td> </tr> </tbody> </table>				路線名	平成 27 年度利用者数	前年度比較	瀬戸北線	185,606 人	△2,090 人	水野循環線	58,151 人	+1,879 人	みずの坂線	50,771 人	△191 人	水野循環線・みずの坂線合計	108,922 人	+1,688 人	赤津線	41,868 人	△1,721 人	基幹バス合計	336,396 人	△2,123 人	路線名	平成 27 年度利用者数	前年度比較	下半田川線	2,803 人	△73 人	曾野線	6,446 人	△383 人	上半田川線	2,708 人	△201 人	片草線	3,364 人	△460 人	岩屋堂線	2,807 人	△421 人	本地線	4,863 人	△13 人	上之山線	18,183 人	△936 人	こうはん線	19,252 人	△320 人	コミュニティバス合計	60,426 人	△2,807 人
路線名	平成 27 年度利用者数	前年度比較																																																					
瀬戸北線	185,606 人	△2,090 人																																																					
水野循環線	58,151 人	+1,879 人																																																					
みずの坂線	50,771 人	△191 人																																																					
水野循環線・みずの坂線合計	108,922 人	+1,688 人																																																					
赤津線	41,868 人	△1,721 人																																																					
基幹バス合計	336,396 人	△2,123 人																																																					
路線名	平成 27 年度利用者数	前年度比較																																																					
下半田川線	2,803 人	△73 人																																																					
曾野線	6,446 人	△383 人																																																					
上半田川線	2,708 人	△201 人																																																					
片草線	3,364 人	△460 人																																																					
岩屋堂線	2,807 人	△421 人																																																					
本地線	4,863 人	△13 人																																																					
上之山線	18,183 人	△936 人																																																					
こうはん線	19,252 人	△320 人																																																					
コミュニティバス合計	60,426 人	△2,807 人																																																					

(議長)

報告事項の1つ目で市内基幹バスとコミュニティバスの利用者の推移を報告いただいた。過去の年度と比較しているデータである。

【質疑等】

(委員)

市外から参加したということもあり、路線の位置関係が良くわからないため、今後は瀬戸市の全体図を付けて説明をしてもらえるとわかりやすいと思うので、ご検討をお願いしたい。

説明の中で、基幹バスという言葉があったが、これは、市内を走っている名鉄バスなどの民間事業者の路線という意味でよいのか。

(事務局)

全体図について、次回の会議からは瀬戸市の路線全体がわかるようなものを準備させていただく。

基幹バスという言葉の意味としては、現在名鉄バスが運行している路線のことを指している。

(議長)

基幹バスという言葉の意味は、連携計画の中で定義づけしているものであり、瀬戸市の行政の中で強く関与する路線バスということで、ただの路線バスではなく基幹バスとしている。他の市町村を見たりすると大げさに見えるかもしれないが、瀬戸市ではそういった意味合いとなっている。

(委員)

特に基幹バスについて、5月と9月の減少幅が非常に大きいですが、原因はどういったことが考えられるのか。

(議長)

特定の月で前年度から大きく減少しているところがあるが何か気づいたことはないかということであるがいかがか。

(事務局)

5月と9月に減少が大きくなっている。基幹バスは通勤通学での利用者が多いことから、5月はゴールデンウィークが前年より少し長かったこと、9月はシルバーウィークがあり休日が多かったことが影響していると考えている。

(議長)

詳細分析をしようと思うとそれくらいのことを言わなくてはならないと思う。月毎の動きをみているものになるため、いろいろと検討を進めていただきたい。

報告事項の2つ目「市内基幹バスOD調査に基づく利用状況」について事務局から説明を求めます。

(2) 市内基幹バスOD調査に基づく利用状況について

(事務局)

資料2に従って説明

OD調査とは名鉄バスが便別の利用者の乗降状況を把握するために、毎年5月にOD調査(起終点調査)を実施している。

今年度については、5月25日(月)と26日(火)の平日2日間で調査したものを取りまとめ

たものである。

瀬戸北線について、バス乗降者数の推移をみていただきたい。こちらは、1日何人の利用者が乗り降りしたかをまとめたものとなっており、2日間の平均値を示したものである。

“しなのバスセンター周辺区間”では昨年度と比較すると42.0人の減少となっている。“中心的生活拠点区間”では昨年度と比較すると79.5人の減少となっている。資料1で説明したが、瀬戸北線の4月から11月までの利用者数が約2,000人の減少となっており、しなのバスセンター周辺区間や中心的生活拠点区間の減少が大きな要因と考えている。

水野循環線・みずの坂線について、“水野循環線のみが運行する区間”では昨年度と比較すると14.0人の増加となっている。水野循環線・みずの坂線は4月から11月までの利用者数が約1,700人の増加となっており、水野循環線の増加が大きな要因と考えている。

赤津線について、“一里塚経由のみが運行する区間”では昨年度と比較すると4.5人の増加となっている。“古瀬戸経由のみが運行する区間”では昨年度と比較すると3.0人の増加となっている。“両路線が運行する区間”では昨年度と比較すると8.0人の増加となっている。赤津線については、先ほどの説明で約1,700人の減少であると報告させていただいたが、OD調査の2日間については増加となっている。平日・休日の影響などがあったのかなど今後検討を進めていきたい。

瀬戸北線の便別利用者数の推移をみると、上りの通勤時間帯（5時台～7時台）が昨年度と比較して13.0人の減少となっている。それ以降午前中の利用者（8時台～12時台）、昼過ぎから夕方（13時台～16時台）も減少となっており、瀬戸北線の上りについては減少の推移となっている。下りについては、17時台、18時台の便が昨年度と比較して増加しているが、その他の時間帯については、ほぼ減少となっている。

水野循環線・みずの坂線の便別利用者数について、増加傾向を示しているが、南行き・左回りの8時台については特に増加している。北行き・右回りについては、20時台の利用者が特に増加している。その他の時間帯も全体的に増加又は横ばいの状況となっている。

赤津線の便別利用者数については、通勤通学で利用していると思われる上りの7:38、8:19、9:05の利用者が増加している。下りについて、17:36、18:22といった夕方の時間帯の利用者が増加している。

（議長）

これは名鉄バスが普段行っている調査の一環で実施した結果を取りまとめて報告していただいたものになる。

【質疑等】

（副議長）

資料1と合わせてみると、今後の推移が心配されるのが瀬戸北線になると思う。瀬戸北線の動向を見ていくと年々減少しており、全体的に利用者が減ってきている。また、朝夕の利用者が減っているということを考えると、沿線の高校生や名古屋方面に通勤する人が減ってきており、通勤通学需要がなくなってきて年々減少が続いていると思われる。コミュニティバスと基幹バスは意味合いが違うと思うが、基幹バスについては少し長い期間で見えていかなくてはならない。瀬戸市の人口ビジョンなどバス路線沿線の人口問題と重ねあわせて考えていかないと長期的には厳しい状況が続くと思う。

（事務局）

今後の公共交通については、人口ビジョンやまちづくり施策と一体となった公共交通ネットワークを再構築していく必要があるとされているため、ご指摘いただいた通り検討を進めていきたいと考えている。

(議長)

報告事項の3つ目「利用促進活動の報告」について事務局から説明を求めます。

(3) 利用促進活動の報告について

(事務局)

資料3に従って説明

先ほど瀬戸北線の利用者は年々減少してきていると説明させていただいたが、品野地区の方々には様々なところで積極的にPR活動を行っていただいている。

下品野地区では、10月27日(火)に下品野地域力向上協議会の協力のもと下品野小学校の4年生85名を対象にバスの乗り方教室を開催した。内容としては、バスの死角の説明やマナカの利用体験を行った。学校からは今後も4年生を対象に実施していきたいとの言葉をいただいている。講師には名鉄バス株式会社の職員に来ていただき説明していただいた。

上品野地区では、10月25日(日)に品野台地域交流センターぬくも里で品野台地域力向上委員会の主催で開催されたぬくも里まつりでPRイベントを実施した。内容としては、バスの乗降方法やバスの運転手の制服を着ての記念撮影を行い約100人の子供たちに参加していただいた。こちらのイベントについても名鉄バス株式会社の協力のもと実施した。

【質疑等】

(委員)

先ほど副議長から人口ビジョンという話もあったが、今後人口減少が続く地域もあると予想される。先ほど紹介のあった品野地区、また赤津地区もそういった地域になると思う。バスというのは非常に大切なもので、生活の足として何とか確保していかななくては皆さんの足がどんどん不便になっていくということである。これは市役所だけの責任ではなくて、地域でのPR活動というのが非常に大切になってくると思いますので、その他の地域についても品野地区の活動を見習って様々な活動に取り組んでいただきたい。

(議長)

色々な機会を使ってPRしていくと良いと思う。今回は小学校や地域のお祭りでの取り組みが紹介されていたが、市内のイベントと一体となってPR活動を随時進めていく必要があると思う。

(副議長)

こういった活動は素晴らしいと思う。瀬戸市内の色々な路線でこういった活動が行われると良いと思う。

小学校での活動は今回4年生を対象としたのか、毎年4年生を対象として行うのかどちらか。

(事務局)

毎年4年生を対象として実施していくよう学校側と調整している。

(副議長)

今の子供たちはバスに乗る機会がだいぶ減ってきているので、もう少し小さな子供も乗り物は好きなはずである。そういった子に乗る習慣を付けさせてあげたいし、バスの乗り方を教えてあげればバスが身近な乗り物になってくると思うため、今後も継続していただきたい。

(議長)

報告事項は以上の3つです。

続いて協議事項に移らせていただく。協議事項になるため後程採決を取るため、慎重にご審議いただきたい。

協議事項の1つ目「瀬戸市コミュニティバスの運行内容の見直し（案）」について事務局から説明を求めます。

3 協議事項

(1) 瀬戸市コミュニティバスの運行内容の見直し（案）について (事務局)

資料4に従い説明

① こうはん線の運行内容の変更について

○ 運行ルートの変更

- ・ 西山町1、2丁目を経由するルートへ変更
- ・ やすらぎ会館を通過後に名鉄水野駅や効範公民館を通るルートへ変更
- ・ 起終点を陶生病院まで延伸

○ 停留所の変更

- ・ 新設する停留所
ひまわり台、西山町北、西山町南、南山町3丁目、水野駅、効範公民館前、水南町、陶生病院
- ・ 移設する停留所
さつき台
- ・ 廃止する停留所
西山町2丁目、南山町3丁目、南山町2丁目、川端歩道橋

○ 運行ダイヤの変更

運行ルート及び停留所の変更に伴うダイヤの変更

○ 運行車両の変更

乗車定員10人から14人の車両に変更

(事務局)

② 上半田川線、片草線、岩屋堂線の運行内容の変更について

今回の運行内容の見直しについては、平成26年7月に品野台地域を対象として実施したアンケート調査の結果から、地域や利用者の方のご意見やご要望を基に少しでも地域の思いにこたえられるようコミュニティバス運行協議会において協議を重ねて取りまとめたものである。

■ 上半田川線の運行内容の変更について

○ 運行ルートの変更

品野台地域の拠点「ぬくも里」を経由し、上品野町を通るルートへ変更

○ 停留所の変更

- ・ 新設する停留所
広之田、桑下、菩提寺前、北山団地、名古屋学院大学クリニック、西新田、上半田川町集荷所
- ・ 移設する停留所
広之田集会所、中平橋、榎戸
- ・ 廃止する停留所
上半田川口

■ 片草線の運行内容の変更について

○ 停留所の変更

「上品野」と「白岩口」の間に「一ノ瀬橋」停留所を新設

■ 岩屋堂線の運行内容の変更について

○運行ルートの変更

「岩屋堂」から「鳥原橋」間のルートを、鳥原町の住宅地沿いのルートへ変更

○停留所の変更

・新設する停留所

鳥原町西、鳥原町中、鳥原町東

■品野3路線共通の変更内容について

○運行ダイヤの変更

(議長)

協議事項として、コミュニティバスの運行内容の見直しの説明があった。地元の意見をまとめたものであり、この場で承認いただいて手続きに移りたいというものである。

【質疑等】

(委員)

参考資料でバスの車両変更の方針が示されており、変更理由としては追加タクシーへの乗車人数が減らせるということであるが、追加タクシーがゼロになるという考え方でこのようになっているのか、まだまだ追加タクシーは配車する必要があるのかどちらか。配車したタクシーの台数は記載されているが、何人が追加タクシーに乗車したのかがはっきりと把握できないので、そのあたりを明示していただきたい。また、今後配車するタクシーの台数をどのように考えているか。

(事務局)

現在の状況で試算したものでは7割から8割ほど減らせるという数字はあるが、これは昨年度の実績を基に試算した数字である。今回こうはん線については水野駅や陶生病院へ乗り入れをする予定となっており、利用者の増加が見込まれる。そのため数字だけでは計れない部分があり、追加タクシーが減らせる割合が5割から6割程度になる可能性もあると考えている。

(議長)

追加タクシーがゼロになるという想定はしていないということであり、追加タクシーを配車することがあるということである。どれくらいの追加タクシーが減らせるかということ、路線の見直しを行っているため、今よりもトータルの利用者が増えることが想定されており、試算どおりにはいかないかもしれないということである。利用者が増えた場合どこを見直すのかは難しいところではあるが、今までは車両が小さいために追加タクシーが出ていた部分があるため、乗車定員を増やすことで対応していこうということである。ただし、車両を大きくしてもまだ足りないということもあると思う。便数が簡単に増えるものでもないのでそのあたりに新たな課題が出てくるかもしれない。そういったことがありながら今回の変更案ということである。

(事務局)

利用者数については試算どおりにはいかないと考えているため、4月に入ってから最初の3か月は特に利用者状況を注視して分析していきたいと考えている。

(副議長)

運行ダイヤについて、片草線のダイヤ案に名鉄バスとの乗り継ぎも記載されており、良いと思うが、第3便の上り便から名鉄バスに乗り継ぐ時間が1分しかないが定時性の確保はどの程度できるか。また、直近の便に乗り継げなかった場合には、どうなるのかお聞かせいただきたい。

(事務局)

名鉄バスへの乗り継ぎが間に合わなかった場合には、名鉄バスはダイヤ通り運行することとな

る。仮に乗り継げなかった場合には次の便に乗り継いでいただくことになる。

(副議長)

片草線を利用している方の実態について、1便あたり1人台であるため運転手であれば実態を把握していると思うが、しなのバスセンターから中心市街地へ乗り継ぐ人が利用できるようにしなければいけない。瀬戸北線の次の便が20分や30分で来るのであれば良いが待ち時間が長時間になるようであれば予定が狂ってしまうため、乗り継ぎまで考えているのなら乗り継ぐ利用者のことも考えていただきたい。

(事務局)

品野の3路線については1台の車両で運行している。地元と協議する中でも名鉄バスとの乗り継ぎ環境を良くしていこうという中で、ダイヤを組んではいるが、乗り継ぎの確保が難しい部分が出てきている。

(副議長)

該当便の発車時間のやりくりで調整はできないか。

(議長)

いろいろな調整方法があると思うので、少し調整していただきたい。直近の乗り継ぎ時間を知らせると乗り継げない可能性があるなので、次の便を知らせた方が確実に乗り継げると思う。名鉄バスはコミュニティバスに比べて便数が多いのでそのあたりのカバーはしやすいと思う。

(事務局)

事務局で調整させていただく。

(委員)

今回の運行ルートやダイヤの変更スケジュールについて、いつからの変更となるのかお聞きしたい。併せてバス停の位置やルートについての警察との公安協議の状況はどのようになっているか。また、品野3路線の概要図の上側にあります中平橋転回場から上半田川転回場までが黒の実線で示されているが、この部分については運行ルートの変更はないという理解で良いか。

先ほどの乗り継ぎダイヤの件について、しなのバスセンターから出ている便は名鉄バスが運行しているが、実質は瀬戸市からの委託を受けて運行しているので、市でしっかりと調整をしていただきたい。バスセンターを整備したので、乗継環境は良くなっているはずなので、うまく調整していただきたい。

(事務局)

今回の路線変更については平成28年4月1日からを予定している。

瀬戸警察署との協議の状況について、先日瀬戸警察署において路線変更の説明をさせていただいた。その中で助言いただいた部分があるので、助言を受けた部分については調整をして進めていきたいと考えている。乗り継ぎ時間については事務局で再検討させていただきたいと考えている。

(委員)

公共交通会議は年度内の1月末から2月初めまでにもう一度開催されるという理解で良いか。

(事務局)

可能であれば運行ダイヤについては事務局一任でお願いしたい。

(委員)

地域公共交通会議は道路運送法に基づいて開催されている会議であり、それに則って各手続きを進めていくことになる。バス停の位置や道路の保安上の関係はこの会議の中で、警察から発言していただく必要があり、それをもって委員の皆さんに承認いただくこととなる。その承認を得ないと手続きを進められないこととなっているため、今の説明であれば、もう一度会議を開いていただいて承認を得ていただかないと申請が間に合わないということになる。

(事務局)

先ほどの警察との協議の中ではルートやバス停の設置に関しては理解頂いていると認識している。しなのバスセンターでの乗り継ぎダイヤについては事務局に一任いただきたいということである。

(委員)

ダイヤの調整ということであれば問題ないが、瀬戸警察はどのように考えているか。

(委員)

先日、事務局から説明をいただいた。内容としてはルート変更に伴うバス停の新設や廃止についてである。資料の写真を基に設置位置や地元での了解は取れているという説明を受けた。実際にバス停の設置位置を見ながら説明を受けたわけではないため直接確認してはいないが、写真を見る限り横断歩道の直近やその他法令に触れる位置にあるような部分もあったことから実際にバス停を設置した後に問題があってもいけないため、法令に触れることの無いように助言を行った。

(議長)

ダイヤの最終確認をいただくとともに、警察との調整も行っていただきたい。再度委員が集まって協議を行うことは難しいと思うので、書面で協議する持ち回り会議といった方法もあるため、書面等で委員の承認を取りたいと考えている。事務局については準備を進めていただきたいと思う。ダイヤについての関係はコミュニティバスと基幹バスの二つの交通機関の関係があるため、ダイヤ表の出し方も含めて検討いただきたい。

乗継の時間が短いのではないかと指摘もあったので、もう1本後のダイヤで乗り継ぎができるのであれば良いと思う。最初から乗り継げないような乗り継ぎ時間では路線の定時性に対する信頼度が下がるので、路線の定時性が確保できるものにしていただきたい。また、警察から現地確認を行いたいということも出ているため、然るべき方法で実施していただき、結果を報告していただきたい。以上の2点についてお願いします。

この議題につきましては協議事項となる。ダイヤとバス停の設置位置については、警察との調整等を行うということするが、ルート変更についてのみ採決を取りたいと思う。

<採決>

全会一致で承認

続きまして、協議事項の2つ目「地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価」について事務局から説明を求めます。

(2) 地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価（案）について

(事務局)

資料5及び資料5別紙1-1に従い説明

資料5については1月中旬ごろに中部運輸局に提出する資料となっている。こちらについては、交通不便地区の解消を目的とした地域公共交通確保維持改善事業費補助金に関する自己評価とな

っている。瀬戸市の該当路線としては瀬戸北線の一部と赤津線となっている。平成27年度の補助金の申請額としては約5,292,000円を計上している。

①協議会が目指す方向性(Plan)としては、現在の計画である「地域公共交通総合連携計画」に基づき、利用しやすい公共交通ネットワークの形成に向けて、持続可能な公共交通維持システムの構築に向けて、自助・共助による利用促進に向けての3点を挙げている。

③地域公共交通に関する具体的取り組みに対する評価(Check)の項目では、利用者数目標の達成状況について記載している。瀬戸北線の平成26年10月から平成27年9月までの利用者数目標が280,000人に対して、276,091人となり、目標は未達成となっている。中心市街地やしなのバスセンター周辺の利用者が大きく減少している。

赤津線については、利用者数目標が63,000人に対して、63,567人となり、利用者目標を達成している。

市内基幹バス及びコミュニティバスの運行経費と収支率について説明する。

市内基幹バス

	平成26年度
経常収益	102,221,264円
運行経費	191,516,400円
収支率	53.37%
年間利用者数	500,929
1人当たりの運行経費	382円

コミュニティバス

	平成26年度
経常収益	8,528,500円
運行経費	61,710,654円
収支率	14.74%
年間利用者数	91,088人
1人当たりの運行経費	677円

④自己評価から得られた課題とその対応(Action)について説明する。

公共交通ネットワークの構築という目的は達成できていると考えているが、基幹バスの利用者の減少が続いていることから、引き続き広報紙の発行やバスの乗り方教室などの利用促進活動を行うとともにルートやダイヤの見直しについて検討を進めていきたいと考えている。

平成27年度については、コミュニティバスのこうはん線、上半田川線、片草線、岩屋堂線の運行内容の見直しを進めている。

⑤アピールポイント(特に工夫した点)として、瀬戸市においては公共交通会議をはじめ、地域住民や運行事業者、行政が連携して、運行に関する問題や課題の解決に向けて取り組んでいる。

そのため市内基幹バス沿線協議会やコミュニティバス運行協議会の活動実績を掲載している。

資料5別紙1-1をご覧ください。

⑤の目標・効果達成状況について説明する。

瀬戸北線については、利用者目標を達成することができなかつたため、B評価としている。また、赤津線については目標を達成しているためA評価としている。

(議長)

国の補助事業に対して補助金の申請を行い、補助金をもらっている状況である。補助金をもらう際には、それぞれの自治体で事業が上手くいっているか自己評価を行うこととなっている。この自己評価を国に提出し、国が審査することとなっている。この自己評価については事務局だけがやればいいというものではなく、公共交通会議で承認される必要があるため、協議していただきたいということである。

(委員)

運行経費と収支率のグラフの見方についてであるが、経常収益というのは単純に運賃収入という理解で良いか。また、運行経費というのはそれぞれの運行事業者から瀬戸市に請求のあった金額という理解で良いか。

(事務局)

運行経費については、国庫補助金、市負担金、経常収益を足したものである。また、経常収益については、主には運賃収入と理解してもらえば良い。

(委員)

この収支率で運行事業者に利益があるのかどうか疑問に感じたからの質問であったが、運行事業者が路線を廃止しないところを考えると、利益があるか、収支のバランスが取れていると理解させていただく。

(議長)

大変重要な質問である。

グラフに示されている収支率という数字がどのように計算されているのか理解しておく必要がある。

(事務局)

市負担金というのが運行事業者から請求があった金額であり、運行経費から経常収益と国庫補助を差し引いた金額となっている。そのため、収支率というのは経常収益÷運行経費という計算で算出している。

平成26年度の経常収益が102,221,264円であり、運行経費が191,516,400円である。先ほどの計算式で計算すると収支率53.37%が算出される。

(議長)

収支率というのは、純粹民間で運営していれば、運賃収入の金額と、人件費や車両管理代などの経費で収支率を算出する。ところが今回は補助金が出ているので、複雑になっている。このあたりについて明確にしていきたい。

(委員)

経常収益については運賃収入が主なものとなっている。

運行経費というのは運行に係る標準的なコストの指標から、対象となる路線に掛かる費用を算出したものになる。

収支率というのは経常収益を運行経費で割ると算出される。収支を賄っている路線であれば100%になる。また、利益が出ている路線であれば100%以上の数値になってくる。そのため、今回の53%の収支率というのは40%以上不足しているということであり、不足分を国や市に補助してもらっているという状況である。

(議長)

運行経費に対して乗客からの運賃収入では足りないのので、国や市からの補助金をもらっている。そのため運行事業者としては損をしないようになっているということである。

(副議長)

路線別で収支率を算出することはできないか。

(事務局)

路線別のデータも持っているがこの場では用意していないため提示はご容赦いただきたい。

(副議長)

運輸局へ提出する報告書としてはこの資料のとおりとするのか。

(事務局)

そのとおりである。

(委員)

普通の市役所の会計年度というのは4月から3月までであるが、国が出す補助金の制度上半年ずれており、10月から9月が会計年度となっている。その制度に基づいた資料となっている。

3月までの収支報告が出たら、路線別の収支なども報告いただけると良いと思う。

(議長)

国へ提出する書類ではあるが、瀬戸市として収支を把握すれば、税金の使い方も年度ごとで確認ができると思う。

重要なのが④の項目にある自己評価から得られた課題とその対応（Action）であり、目標が達成できていないため、今後何にどのように取り組んでいくか追加で記載すべき事柄があれば提案いただきたい。特に意見が無ければ採決を取らせていただく。

<採決>

全会一致で承認

協議事項の3つ目「Nーバス（長久手市）の瀬戸市内における転回」について、長久手市の安全安心課の古橋様から説明を求めます。

(3) Nーバス（長久手市）の瀬戸市内における転回について

(長久手市安心安全課 古橋氏)

資料6に従い説明

Nーバスの瀬戸市内での転回について説明させていただく。

長久手市のコミュニティバスの再編でワンボックス車両を導入する。これに伴い、代替車両が瀬戸市内で転回することとなるため、ルート等について説明させていただく。

Nーバスの再編については平成28年4月1日を予定している。

北部線についてはワンボックス車両で運行し、路線を延伸することとなり、代替車両の運行ルートが臨時的に瀬戸市内を通過することとなる。

ルート再編の内容について説明させていただく。

現在は市内7ルートで運行を行っており、小型バス5台で運行を行っている。今回新たにワンボックス車両を導入するため、7ルートを小型バス5台ワンボックス車両1台で運行することとなる。ワンボックス車両が運行するのが、東部線と北部線の2ルートである。ワンボックス車両については毎月第1月曜日を運休日とする。ワンボックス車両の運行についても現在の運行事業者に依頼する予定である。

ワンボックス車両は1台で運行するため、車両の故障や、超過定員による追加車両の発生の際には、小型のバスを用いて運行することになる。しかしながら、新設する北浦北停留所までバスが侵入することができないため、臨時的に瀬戸市内に入り方向転換を図り乗降に対応するものである。また、臨時的な対応であるため、瀬戸市内への停留所の新設はない。

瀬戸警察署と協議を行った結果、一部が通学路として指定されていることから、地元小学校や

自治会に説明を行うよう助言を受けたことから、幡山西小学校、本地自治会、山の田町、坊金町南、坊金町北、駒前町の各自治会及び町内会には別途説明し、理解いただくことを申し添える。

(議長)

長久手市の北部線としては通常の運行であれば長久手市内で収まっているが、乗合バスの車両は定期検査が一般車両と比べて多く行う必要があるため、通常は予備車両を準備するものである。今回は予備車両が小型バスであり、ワンボックス車両を導入し細かなルートを運行できるようにしたため、予備車両では通常のルートを運行することができない。そのため、予備車両を運行する際には瀬戸市内で転回を行うということである。

毎日瀬戸市内へ乗り入れるということではなく、点検の際に臨時的に発生するというのである。

(委員)

毎月第1月曜日を運休日とするため、月毎の定期検査での予備車両の運行は想定していないが、車検では2、3日の検査期間が必要となる。また、超過定員が発生した場合には予備車両を追加運行するため、瀬戸市内での転回が必要となる。

(議長)

定期検査のみではなく、追加車両の運行が必要となった場合にも瀬戸市内での転回の必要性があるということである。

(委員)

今回の議題は申請手続き上必要となってくるものであり、他の市町へ乗り入れを行う際には、その市町の公共交通会議で、承認をいただく必要がある。

乗客のいない回送車両であれば特に問題はないが、乗客を乗せて運行するため、交通安全上の問題等もあるので、警察や道路管理者が構成員として入っている公共交通会議で協議いただくものである。

(議長)

特に意見が無ければ採決を取らせていただく。

<採決>

全会一致で承認

続きまして、事務局からその他「コミュニティバスこうはん線のデザイン」について説明を求めます。

4 その他

(事務局)

その他事項に入る前に先ほどコミュニティバスの運行内容の見直しをご協議頂いた際に、ご指摘、ご意見いただいたところについて提案があります。品野3路線について、ダイヤと交通管理者である瀬戸警察との協議の件を調整でき次第持ち回りでご承認いただくというところでまとめていただいたところではある。片草線のダイヤについて、11:55分のしなのバスセンターでの乗り継ぎに対して1分しかないというご指摘であったが、該当する片草線の上り第3便の始発の時間を1分早め、11:41に改めさせていただきたい。この路線は先ほども報告したとおり、利用者数が1便あたり1.5人程である。また、道路状況を考えても、非常にスムーズに流れる国道363号を通るものであり、定時性が確保できる路線であるため、しなのバスセンターに11:53着で乗り継ぎ時間2分の後11:55分名鉄バス発というダイヤ案で確認いただき、こ

の案をもって進めさせていただきたいと思うがいかがか。

また、先ほどのバス停の設置位置の確認の件であるが、瀬戸警察とは机上では確認させていただいている。この後、協議結果に依存がないということを前提にこの内容で進めさせていただくのはどうかという提案であるがいかがか。

(議長)

今2点ほど提案がありました。1つは、片草線の乗り継ぎダイヤの件であるが、該当する便の始発時間を1分早めることで乗り継ぎ時間を2分にするという案である。もう1点はバス停の設置位置についてだが、公安協議が成立することを前提として、今日の会議の場で承認をいただけないかということである。

(委員)

事前に机上にて説明をいただいた。

停留所ごとに写真に基づき説明を受け、周辺の方々は設置について了解済みというところまで聞いている。警察として気になるのは、バスが停車することで、他の交通の安全面にどの程度影響があるのかということである。そのため、乗降客、交通事故防止の観点で、助言した。具体的な助言内容としては、北山団地停留所は写真で見限り横断歩道上に印がついているため、設置する位置関係に注意していただくよう助言した。上半田川町集荷場停留所においても、横断歩道があるため、設置する位置関係について助言した。西新田についてはカーブになっており、勾配もある。そのため、停留所を設置して路側帯が埋まってしまうと、他の交通の妨げになり交通事故発生懸念があると助言した。事務局については、助言した事項については配慮して設置を行うということであるので、警察としても、交通安全に配慮していただくことで了解している。

(議長)

警察としては助言事項を守って設置すれば問題ないということによいか。もう一度条件等を整理したうえで改めての採決で申し訳ないが、協議事項の1の保留となっていたところについて採決を取りたいと思うがいかがか。

(副議長)

ダイヤの件は私が指摘した部分であるため、気になっているが、若干のダイヤ修正で乗り継ぎに余裕が出るということであれば良いと思う。もう一つが、この次の便が何分発であるかということが気になっており、調べたところ次発の便が12:25である。他の便で、乗り継ぎ時間が30分といった便もあるため、この地域の方々が乗り継ぎ時間について了解したうえでの変更案だと思う。地元での了解が得られているのであれば、このダイヤ案でも良いと思う。事務局の見落とししかと思ったため確認の意味を含めての質問であったため、地元の利用者が困らないということであれば問題ない。

(議長)

ダイヤ案として2分の乗り継ぎを確保したダイヤにするということによいか。
瀬戸警察はいかがか。

(委員)

先ほど説明したが、やはり安全面に心配を感じる箇所もある。現地確認を行っていないため、停留所の大きさやバスの長さも把握できておらず、この場で採決というのは難しい。そのため、現地を確認したうえでの判断とさせていただきたい。

(議長)

ダイヤと停留所の設置位置についてはもう一度事務局で調整いただき、改めて書面上で委員の皆様へ承認いただきたい。

委員の皆様においては、後日調整ができれば書面にて協議させていただくのでよろしくお願いいたします。

改めまして事務局からその他事項について説明を求めます。

(1) コミュニティバスこうはん線のデザインについて

(事務局)

コミュニティバスこうはん線の新デザインの人気投票ということで5案用意した。こうはん線の車両変更に伴い、デザインを新しくしていきたいと考えている。デザインは瀬戸らしさということで、瀬戸の染付焼をイメージし、青を基調としている。また、モリゾー&キッコロを配置してデザインしている。

現在、コミュニティバスと同じ大きさの福祉事業者の送迎用車両が市内を走っており、コミュニティバスと勘違いしている市民もいることから一目でコミュニティバスとわかるようなデザインにしていきたいと考えている。先日瀬戸市役所で開催した新庁舎オープニングイベントにおいても来場者による投票を行い、500人近い方から投票をいただいた。投票結果については現在集計中である。人気投票を行った際には愛知県バス協会様と名鉄バス株式会社様から利用啓発促進グッズを提供いただき、時刻表と一緒に配布し、PRを行った。

本日の会議終了後にご投票いただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

まずは、こうはん線の車両のデザインを変更して運行を行う。市民の意向を伺いながら、新デザインを他の路線にも取り入れていきたいと考えている。

(議長)

他に委員の方々から意見や連絡事項が無ければ会議を終了とさせていただきます。

5 閉会