

## 交通対策特別委員会行政視察報告書

期 日 平成28年8月9日（火）～10日（水）

視察地 東海市（8月9日 午後）  
小牧市（8月10日 午前・午後）

視察者 交通対策特別委員会

委員長	永澤美恵子	副委員長	杉山 捷治
委員	小出 亘	委員	吉澤かつら
委員	宮岡 治郎	委員	金澤 秀信
委員	松本 義明	委員	山本 秀和
委員	近藤 常雄		

市民部長	田雑 弘章	市民生活課長	齋藤 忠士
------	-------	--------	-------

議会事務局

参事兼次長	宮岡 寛	副主幹	町田 秀紀
-------	------	-----	-------

視察事項

愛知県 東海市	「東海市における公共交通網について」
愛知県 小牧市	「小牧市における公共交通網について」
あおい交通株式会社	「小牧市における公共交通網について」

愛知県東海市（8月9日）

**地理：**面積は43.43平方キロメートル（入間市とほぼ同じ）、人口は11万4,176人（入間市の約4分の3）。

名古屋市の南、知多半島の付け根に位置する。

市域の西側は伊勢湾を望む遠浅の海岸であったが、1960年頃からの埋め立てにより、現在製鉄業を中心とする臨海工業地帯となっており、自然海岸はほぼ残っていない。

市域の東側は丘陵地帯であり、小高い丘が多く、大きな川は無い。かつては水利の関係で里山やため池（雨池）が多かったが、1960年代の愛知用水の

完成による大規模農業（野菜、洋ラン）の集積や、その後の宅地化の波により、現在ではわずかに残るのみ。

伊勢湾岸自動車道（新東名・新名神）・知多半島道路・名古屋高速および西知多産業道路（国道249号バイパス）の結節点が整備され、臨海部の重化学工業地帯を中心に産業集積が進んでおり、税収が豊かで地方交付税不交付団体である。

**歴史：**古代の遺跡から多くの遺物が出土しており、古くから人が住んでいたことがうかがわれる。

江戸時代には尾張藩の代官所がおかれ、知多半島西北地域の行政・経済の拠点となっていた。江戸時代中期には、米沢藩九代藩主上杉鷹山の師である儒学者細井平洲を輩出している。代官所の役割は、明治期も行政の拠点として引き継がれている。

1959年の伊勢湾台風では大きな被害を受けた。その後、臨海部の埋め立てが始まり、新日鉄住金名古屋製鉄所、大同特殊鋼、愛知製鋼【本社】などの重化学工業が立地した。新日鉄住金名古屋製鉄所は、当初富士製鉄系の東海製鉄として発足したこと【戦後の財閥解体に伴うもので、その後新日本製鉄として再統合された】から、岩手県釜石市、福岡県北九州市や北海道室蘭市からの従業員の移住が大規模に行われ、家族を含めると延べ約5,000人が東海市に移り住んでいる。

1960年代、東部の丘陵地帯を中心に住宅団地、工場の社宅などが造成され、社会増が多かった。現在、入居世帯の高齢化が進んでいる。入間市の八津池団地、入間台団地などと、状況が似通っている。

1969年4月、西部から南部の横須賀町と北部から東部の上野町との合併で市制施行、東海市となる。

## 視察テーマ：東海市における公共交通網について

- (1) 「総合連携計画」から「地域公共交通網形成計画」関係

### ○東海市における公共交通網の現状と課題

#### 【公共交通網の現状】

市内を走る旅客鉄道は名鉄線のみで、臨海部に沿う形で南北に名鉄常滑（とこなめ）線・空港線が通る。市域の中央部に位置する太田川駅から、市域の南東側へ向かい、知多半島の東海岸（三河湾側）へ通じる名鉄河和（こうわ）線

が分岐している。

市内には、8つの駅がおかれている。

(名古屋) ←名和・△聚楽園・新日鉄前・◎太田川(河和線が分岐)・◎尾張横須賀→(常滑・中部国際空港)

(名古屋) ←◎太田川・高横須賀・○南加木屋・八幡新田→(知多半田・河和／内海)

【◎特急停車駅、○急行停車駅、△準急停車駅：※標準停車駅、「ミュースカイ」は全駅通過】

中心駅は太田川駅で、二層構造の高架駅となっている。駅周辺は、駅の高架化にあわせて土地区画整理事業が行われ、交通結節点機能の強化と賑わいづくりを進めている。駅の東口にバス・タクシー・一般車のロータリーが整備され、西口には「東海市芸術劇場」(1,000人規模)、ショッピングモール等が整備された。

市内8駅での乗降客数は、平成25年度までは増加傾向で推移してきたが、平成26年度以降減少に転じている。

名鉄常滑線については、名古屋方面から中部国際空港へのアクセス路線となっており、市内全駅を通過する列車(名鉄岐阜駅・新鵜沼駅⇄中部国際空港駅間の「ミュースカイ」)が運行されている。この点については、東海市にとってインバウンド効果も薄く、利便性向上にも繋がっていない。

また、太田川駅以南の常滑線、河和線の普通列車の運行頻度が低い(1時間当たり2本)ことも、利便性の点で課題である。

民間バス路線は、知多半島を事業エリアとする民間事業者である知多乗合株式会社(知多バス)が、太田川駅から東部丘陵地帯にある上野台団地を經由して大府市のJR共和駅へ向かう「上野台線」と、尾張横須賀駅・高横須賀駅からJR大府駅へ向かう「横須賀線」の2路線を維持している。

東海市循環バス「らんらんバス」が、聚楽園駅、太田川駅、尾張横須賀駅と統合新設された公立西知多総合病院を拠点に、北部、中部、南部の3ルートを設定している。

タクシーに関しては、市内において5社が営業している。交通系ICカードの導入やスマートフォンによる予約システムの導入など、利便性向上に努めて

いるものの、市民の間で「タクシーは高い」との固定観念が根強いこともあるからか、利用者に必ずしも浸透していない傾向がみられる。なお、各社のデータが手元になく、利用者数の動向は不明である。

## 【公共交通網の課題】

### ①公共交通機関どうしの連携が取れていないこと

市内の公共交通（鉄道とバス、バスとバス）の間で、路線の重複が存在すること、ダイヤをはじめとするモード間の連携が未整備であること、そして道路運送法の規定により設置されていた当時の「東海市地域公共交通会議」での議論のほとんどが、東海市循環バス「らんらんバス」にとどまっていたこと、の3点を指摘されていた。

### ②地形の特色やまちの資産を、まだまだ活かしきれていないこと

名鉄線の駅が市域の西部と南部にかけて8駅、知多バスが市域の東方向へ2路線、「らんらんバス」が北、中、南の3ルート6系統、タクシー事業者が5社あるが、ネットワークとしての連携が未整備であり、総合的な機能連携が図られていないことを指摘されていた。

## ○計画策定に至った経緯と背景

東海市では、旧法に基づく「東海市地域公共交通総合連携計画」と任意計画である「東海市総合交通戦略」を制定し、循環バスを中心に公共交通政策を進めてきた。

以下の2点から、公共交通網再編の必要性が高まったことが挙げられている。

①知多バス横須賀線の利用者数減少と、これによる路線補助の打ち切りが見込まれたこと

②従前の「循環バスのみ」から、鉄道やタクシーも含めた「市の公共交通全体」へと、政策的視野を広げることが求められたこと

また、地域公共交通網形成計画策定による国庫補助金の採択が見込まれたことも挙げられている。

- ・知多バス横須賀線への路線補助のほか、路線バスとフィーダー系統（支線）、車両の減価償却費も含まれ、平成27年度で約1,100万円が交付されている。

## ○「東海市地域公共交通網形成計画」の概要

- ・課題と目標の設定

### 《上位計画群における課題》

市総合計画との関係では、市民の健康、生きがいつくり、公立西知多総合病院を核とした地域医療体制の充実強化のほか、環境への配慮、人の交流と地域の活性化など、8項目を挙げていた。

市都市計画マスタープランとの関係では、住宅地の質的充実、持続的発展を支える都市活力の創出、太田川駅周辺のにぎわいつくり、自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築など、6項目を挙げていた。

市総合交通戦略（任意計画）との関係では、すべての人にやさしい公共交通ネットワークの確立、交通施策とまちづくりとの整合など、4項目を挙げていた。

市地域公共交通総合連携計画の実施状況から見た課題として、住民がバスを支えるしくみである「マイバス会（仮称）」等の発足、知多半島5市5町を視野に入れた広域連携として「知多地域公共交通連合（仮称）」の発足、乗り換え拠点の整備（上屋、ベンチ等）と、バスロケーションシステム、商店街等と連携した割引制度、学校・地域モビリティ・マネジメント、市民モニターによるバス評価制度の導入が挙げられていた。

### 《まちづくりの課題》

上記課題設定を受けて、網形成計画では次の5項目を課題として設定している。

- 1) 自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築
- 2) 太田川駅周辺のにぎわいつくり
- 3) 保健医療福祉拠点（公立西知多総合病院を指す）のまちづくりにおける都市交通機能の強化充実
- 4) 健康づくりと生きがいつくり
- 5) 交流人口の拡大

### 《地域公共交通の課題》

上記まちづくりの課題から、東海市における地域公共交通の課題として、以下の5項目を設定している。

- 1) すべての人にやさしい公共交通ネットワークの確立
- 2) 公共交通間の連携の強化
- 3) まちづくりと整合した交通施策の展開
- 4) 地域公共交通の維持に関する市民の協力

## 5) バス利用者を増やすためのサービス向上

### 《計画に掲げる方針と目標》

上記を踏まえ、基本方針・目標として、次の通り設定している。

基本方針1：いろいろな交通機関がなかよくつながる公共交通づくり

目標1：地域の骨格を形成する公共交通の構築

⇒南北軸の鉄道、東西軸の知多バスについて、それぞれの役割を明確にし、骨格となる公共交通を構築。市内移動が公共交通でおおむねカバーできるように、身近で使いやすい公共交通を展開。

目標2：だれもが利用しやすい公共交通環境の構築

⇒駅のバリアフリー化、バス停周辺の環境改善など

目標3：公共交通間の連携強化

⇒複数の公共交通を乗り継ぐ場合でも、ストレスなく利用できるような連携強化

目標4：まちづくりと連携した公共交通体系の構築

⇒保健医療福祉拠点となる公立西知多総合病院周辺のまちづくりと公共交通体系の整備、市の玄関口である太田川駅などの鉄道駅周辺への都市機能集積を視野に入れた交通結節点の機能強化

基本方針2：みんなを使って、みんなで支える公共交通づくり

目標5：環境や健康に配慮して、かしこく公共交通を使う

⇒市民や企業の意識変革（過度の自家用車依存からの脱却）

目標6：地域で支える公共交通

⇒地域での積極的な利用や意識の醸成（地域主体で一緒に支える活動の展開）

基本方針3：公共交通を使った活発な交流を促進する仕組みづくり

目標7：公共交通を使った高齢者の外出促進

⇒すべての人にとって使いやすい公共交通網を作るとともに、高齢者の動機づけなどによる外出促進に結びつける。

目標8：公共交通を使った観光や買物での交流人口の拡大

⇒市内の観光施設のほとんどが公共交通で結ばれ、太田川駅前に中心市街地としての商業核が形成されていることを活かし、来街者への情報提供や施設とのタイアップを充実させるなどにより、交流人口の拡大を図る。

### 《計画の基本コンセプト》

☆鉄道駅を中心とした公共交通体系が確立されているまちとしている。この点は、上述のとおりである。

対象とする輸送モードとしては、鉄道、知多バス、循環バス、タクシーなど

公共交通全般を含む。想定する利用者像としては、市民、来街者などであり、通勤通学需要も考慮に入れる（市内に大規模製鉄所を複数抱えている事情から、通勤については市内流動が多いものの、近年は名古屋市への流動が増えつつある）ものとしている。路線網、料金政策については後述。

#### 《輸送モードの選択》

☆バスについては、定時定路線が主体であり、オンデマンド型の輸送モードについては、今後検討は行うとしているが、導入は可否も含めて未定である。要因としては、基幹となる名鉄電車が「30分ヘッドのパターンダイヤ」を設定しており、これに合わせる必要があることを挙げている。

☆輸送モード間の住み分け、路線網の基本設定については

- ・名鉄電車が南北軸
- ・知多バスが東西軸
- ・循環バスは駅を中心とした市内移動
- ・タクシーが空白を埋める移動（地理的、時間帯的、福祉需要などの要因）としている。

#### 《地域公共交通会議の位置付け》

設置時は道路運送法に基づく地域公共交通会議であったが、現行法の制定に合わせて、道路運送法および地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会へと改組している。

位置づけとしては、市民生活に必要な旅客輸送の確保、利用者の利便性の増進、地域の実情に即した輸送サービスの実現を目指し、東海市が主催者となって地域関係者による「合意形成を図る場」としている。

#### 《組織体制・職員配置》

総務部交通防犯課が所管し、課長以下5名で対応している。ただし、専任職員はおらず、バス担当は2名でいずれも他業務と兼務の状況である。

## （2）循環バス「らんらんバス」関係

### ○走らせるに至った経緯と背景

平成12年8月に市内バス運行検討委員会からの報告事項として「バス事業の今後のあり方」が示された。

これを受けて、平成14年10月から「らんらんバス」の試行運行が開始された。試行結果を受けて平成16年4月から本格運行を行っている。

その後、平成23年5月と平成27年5月に大規模な路線再編とダイヤ変更を実施し、現在にいたっている。

#### ○事業概要

運行目的として、以下の3点を設定している。

- ①市民の生活交通の確保
- ②高齢者・障害者等の移動困難者の支援
- ③環境負荷の軽減

- ・事業スキームは、民間事業者である知多バスへの委託事業となっている。
- ・路線、便数については、北・中・南の3路線（いずれも循環路線で、右回り・左回りを設定し6系統）で、平日は朝6時半過ぎから夜8時前までの運行で8便、土休日は朝8時半過ぎから夕方6時前までの運行で6便、おおむね1時間40分間隔で運行されている（便数には最終便の区間運行を含む）。
- ・料金は、均一制で乗り切り100円。12枚つづり1,000円の回数券を発売している。障害者は無料。高齢者優待は実施していない【後述】。なお、指定停留所（4か所）での乗り換えの場合には「乗り継ぎ券」が発行され、後乗りの料金が無料となる。
- ・車両は6台で運行。内訳は、59人乗りの中型バス2台（中ルートの右回り・左回りに充当）、29人乗りの「ポンチョ」4台（北・南ルート用）である。

#### ○名鉄電車、知多バスとの住みわけと連携

上述の通り、路線の重複があること、運賃・料金面やダイヤ調整などの連携が図られていないなど、今後の課題となっている。

#### ○運行開始後の動き

平成23年5月と平成27年5月に、路線とダイヤの大規模変更を実施した。ダイヤ改正により、利用者の大幅増加が図られた【後述】。

#### ○輸送実績と事業収支

##### 《輸送実績》

平成26年度の月当たり利用者数は、おおむね25,000人程度。

平成27年度は、5月のダイヤ改正直後に一時的な減少が見られたものの、おおむね27,000人へと増加、平成28年度は30,000人程度（4～7月）となっている。平成27年5月にダイヤ改正、公立西知多総合病院への



乗り入れを行った結果、利用者はさらに増加している。

年間輸送実績を見ても、平成17年度から23年度にかけて、おおむね20万人程度であったところ、平成24年度以降は30万人程度へ、平成27年度は33万7千人と増加した。平成28年度は7月までで12万人となっており、目標は35万5千人であるが、36万人を超えることが見込まれている。

#### 《事業収支》

事業収支は、平成27年度決算において、下記のとおりとなっている。

①運行経費：	1億4,707万5,448円
②運行収入：	2,132万5,480円
一) ③国庫補助金等：	<u>1,099万9,000円</u>
運行負担金：	1億1,475万0,968円

なお、ダイヤ改正に合わせて車両の入れ替えを実施しており、それに要した経費を含んでいる。

運行収入は、平成26年度と比べ、約8%の増収であり、平成28年度はさらに増収となる見込みである。

#### ○バス⇄バスの乗り継ぎ（乗り継ぎ障壁）についての考え方と状況

当初は南・北の2ルート、平成23年以降は北・中・南の3ルートで設定されており、当初から乗り継ぎが前提の設定だった。

平成27年5月のダイヤ改正前は、ルートが交わる、あるいは重なる18の停留所が指定停留所となっていたが、利用者からの「わかりにくい」との声のほか、ダイヤ調整やバス待ち環境の未整備などの要因もあり、課題となっていた。

平成27年5月のダイヤ改正で、乗り継ぎ指定停留所を太田川駅・市域南部の加木屋車庫前など4か所に限定し、利用者からのわかりやすさとバス待ち環境の確保に努めた。

利用者が乗り継ぎの必要性を理解すること（利用者にご理解いただくこと）と、指定停留所でのダイヤをそろえる「同着同発ダイヤ」の導入（このために、各ルートの所要時間を、1周1時間40分でそろえた）など、乗り継ぎをスムーズにする仕組み作りが重要との説明を受けた。

#### ○料金体系の考え方

##### 《均一料金制》

前述の通り、均一料金で乗り切り100円となっている。

市長の構想として、名鉄電車・知多バスも含めた市内均一料金制の導入という考え方が提示されている。

このためには、バスでの導入が進んでいない交通系ＩＣカード（manaca）の導入が必要であること（知多バス関係）、名鉄電車の市外区間との運賃調整が必要なこと、対象者を市民に限定するかどうか、市費負担の増加などの課題があるとしている。

#### 《高齢者無料化》

これまで、高齢者優待は導入していなかったが、市長公約により平成２８年８月２７日から、７５歳以上の市民を対象とした無料化を実施する。後期高齢者医療受給者証を入れるカードホルダー（パスケース）を配布し、これらを提示することで無料とする方式である。愛知県下では、安城市などで導入されている制度である。

利用者に占める７５歳以上の方の割合が５８．９％とのことであり、運賃収入の減収分として６００万円程度を見込んでいる。

#### ○住民・利用者の反応と声

おおむね以下のような声が上がっている。

- ・増便の要望（車両数の増加）：運転間隔（現行１時間４０分間隔）を縮めてほしい、夜間便がほしい、など
- ・目的地まで早く行きたい（現行ルートは広域をカバーする循環路線であり、対応は難しい）
- ・乗り継ぎなしで市内全域へ（目的地への速達化の要望とは矛盾する）
- ・定期券等の発行を（運賃収入、市費負担の限界との関係で難しい）
- ・未運行地域への運行要望（市境にかかる、道が狭いなどの課題がある）

バスの充実を図ることにより、市民等の要望はますます「わがまま」になりつつある。相矛盾する要望もあり、市費負担にも限界があることから、どこまでできるかを考えている、とのことであつた。

#### ○隣接自治体との連携（公立西知多総合病院関係、大府市・知多市関係）

##### 《大府市》

知多バス横須賀線の利用促進を、共同で取り組んでいる。当該路線の路線再編に向けた動きも出てきつつあり、近接する上野台線のあり方も含めて、今後取り組む可能性がある。

### 《知多市》

知多市と東海市の市民病院を統合して開設された公立西知多総合病院へ、知多市のコミュニティバスが乗り入れている。病院と近隣駅とを結ぶシャトルバスとあわせ、病院を拠点とする交通ネットワーク形成に努めている。

### 《知多半島5市5町》

知多半島全体での連携として、交通系ICカード（manaca）の導入促進、共同でのインバウンド推進策などがあがっている。

### ○今後の課題

#### 《運行体系等の大幅な再編》

現行ルートが1周1時間40分の循環路線であることから、定時運行や速達性の確保などの観点で、駅を中心としたコンパクトな運行体系への再編を目指すこと、バス停の管理やバスの利用促進などの面から市民参加型のバス運行（「マイバス会（仮称）」など）、鉄道など他の公共交通機関との連携確保（運賃面、乗り継ぎ負荷の軽減など）が、今後の課題として挙げられている。

#### 総括《視察後の意見交換》

- ▽今年度8月から75歳以上の高齢者の運賃の無料化を実施することは、財政的に恵まれていることもあるが、無料化の方向にあるということは本市でも参考になると思う。
- ▽長年不交付団体で、財政的にも恵まれている東海市が、これまで高齢者の運賃の無料化を実施してこなかったという状況から、本市の場合は、財政状況を踏まえ、慎重に議論していかなければならないと感じた。
- ▽3ルート全ての運行時間を1周1時間40分に統一し、乗り継ぎ箇所を18カ所から4カ所に整理した結果、乗車人数も増加となり、今後、本市も循環バスの見直しを図る上で参考になると感じた。
- ▽東海市では、新しい総合病院の開院により、隣接する大府市や知多市と連携し、協議を進めているとのことであった。本市でも広域的な視点から検討していく必要があるとの印象を持った。
- ▽公共交通に関する3つの基本方針を策定し、高齢者の外出率、公共交通の利用者数等について成果指標を多種多様な視点から掲げているため、PDCAサイクルを回しやすく、継続的に事業の改善ができると感じた。
- ▽らんらんバスに実際に乗車した中で、乗り継ぎ箇所を4箇所整理したこと

や、バス停にバスの発着を表示させる等、利用者に負担をかけないような工夫を感じた。

▽公共交通をまちづくりと連携して計画に規定していることは、公共交通をまちづくりへの投資という視点で捉えているため、本市でも参考になると感じた。

▽市民のサポーター制度やバス停への地元企業の広告制度の導入等、地域で支えていく姿勢は、本市にも参考となると感じた。

愛知県小牧市（8月10日午前）

**地理：** 名古屋市の北部に位置している。面積は62.81平方キロメートル、人口は15万3,722人である。

市域の西部は濃尾平野で平坦な地形、東部は丘陵地帯である。織田信長、豊臣秀吉、徳川家康が相まみえた小牧山は、市庁舎に隣接している。尾張名物とされる名古屋コーチン発祥の地でもある。

東名・名神・中央道と名古屋高速の結節点であるとともに、南北に国道41号（名古屋から富山）、東西に国道155号が通っている。また県営名古屋空港（旧名古屋空港）・航空自衛隊小牧基地も所在しており、物流、工業などの産業集積が大きく進み、内陸工業都市として発展している。税収も豊かで、地方交付税不交付団体である。

**歴史：** 原始時代から古墳時代にかけての遺跡・古墳・窯跡が豊富である。戦国時代の後期の1584年、豊臣秀吉と徳川家康の『小牧・長久手の戦い』の舞台。江戸時代には、木曾街道の宿駅として栄えたが、明治時代、鉄道路線から外れて停滞した。

第二次大戦後、名古屋空港の開港、高速道路の開通により、物流の拠点となった。

市政施行は1955年1月で、中心部の小牧町、北部の味岡村、東部の篠岡村が合併して誕生している。その後、1963年に南西部にあたる北里村の一部を編入し、現在にいたっている。

視察テーマ：小牧市における公共交通網について

## (1) 「小牧市交通計画」から「小牧市地域公共交通網形成計画(案)」関係

### ○小牧市における公共交通網の現状

#### 《鉄道》

市内を走る鉄道は名鉄小牧線のみである。名古屋市内から北上し、小牧市を南北に縦断、犬山市へ向かう。名鉄小牧駅から地下鉄平安通駅乗り換えで、名古屋市中心部の栄まで約30分、名古屋駅まで約40分である。

東隣の春日井市内をJR中央本線(中央西線)が通っており、桃花台ニュータウンを中心とする東部の住民は、バスでJR春日井駅へ行き、そこからJR線を利用している【後述】。

#### 《バス》

市内の民間バス路線は、名鉄バス株式会社とあおい交通株式会社が受け持っている。名鉄バスは、名鉄小牧駅を拠点に、西隣の岩倉市にある名鉄岩倉駅、春日井市南部にあるJR勝川駅へ向かう路線、東部の桃花台ニュータウンからJR高蔵寺駅、春日井駅への路線、名鉄間内駅から岩倉駅へ向かう路線を運行している。

あおい交通は、桃花台ニュータウンと名鉄小牧駅を結ぶ「ピーチバス」と、桃花台ニュータウンからJR春日井駅を結ぶ「桃花台バス」を運行しているほか、こまき巡回バスの運行も受け持っている。【後述】

### ○計画策定に至った経緯と背景

小牧市では、名古屋市営地下鉄上飯田線の開業(2003年)、ピーチライナーの廃止(2006年)など、市を取り巻く交通環境が大きく変化したこと、少子高齢化の進行、中心市街地活性化への支援、過度に自家用車に依存しない環境にやさしい交通体系などが求められるようになり、平成22年度(平成23年3月)に任意の交通計画として「小牧市総合交通計画」を策定した。

この計画に基づき平成27年4月と平成28年4月の二回にわたり、「こまき巡回バス」の再編を実施した。

### ○「小牧市総合交通計画」の概要

#### 《基本コンセプト》

計画の狙いは、上記の課題を踏まえ、都市交通に関連する複数の施策を、効果的かつ総合的に組み合わせ、「地域の活力を育み、地域が支える持続可能な交通体系」を目指すことである。

8つの重点プロジェクトとして、以下の項目を挙げている。

☆東西交通軸や基幹バスの高いサービス水準の確保

☆小牧駅における交通結節機能の強化

☆桃花台地区における交通結節機能の強化

☆小牧駅以外の名鉄線各駅における交通結節機能の強化

☆中心市街地における歩行者・自転車の移動空間の整備

☆自発的な行動の変化を導くためのモビリティ・マネジメントの展開

◎こまき巡回バスの再編

◎デマンド交通の試験的導入

なお、計画の実現に向けては、市民、交通事業者、行政が三位一体となった協働体制の確立を図ることが重要であるとともに、施策の実施効果を検証する為、PDCA（Plan・Do・Check・Action）のサイクルに基づき、施策の評価を適切に実施することとしている。

#### 《輸送モードの選択》

市内の南北軸は名鉄小牧線が担う。市内の東西軸（岩倉市方面⇄小牧駅⇄桃花台ニュータウン）を名鉄バスとピーチバスが担う。

人口が集積し、小牧駅への需要が多い中部、西部、南部地区の生活交通は、こまき巡回バスを充実させて対応することとし、高齢化が進み、地区内移動が主で、狭い道が多く大型車両の導入が難しい北部と東部ではこまき巡回バスを基幹路線と位置付け、デマンド交通で補完する形を構想し、こまき巡回バスの路線再編に取り組んだ。

#### ○今後の動き

小牧市総合交通計画の計画期間（平成23年度～32年度）の半分を経過し、見直しの時期に至っていたこと、まちづくりの基本方針を定める都市計画マスタープランの中間見直し、立地適正化計画の策定が進んでいることに加え、国が交通政策基本法の制定、これを受けた地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を行ったことがあり、新たな計画として「小牧市地域公共交通網形成計画」を、平成29年度末の策定を目指して取り組みを進めている。

「小牧市地域公共交通網形成計画」は、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの形成が必要との認識の下、現行計画をベースとしつつも、こまき巡回バスの再編手順の明確化、デマンド交通を含めた代替手段導入の判

断基準の明確化を図ることとし、その際は公共交通と福祉施策との住みわけを考慮したものとする予定である。

#### ○市の組織体制と職員配置

都市建設部都市政策課が所管している。

都市政策課交通政策係：係員 5 名（正規職員 4 名 臨時職員 1 名）

## （２）こまき巡回バス関係

#### ○事業概要

《目的》交通空白地域の解消、公共施設へのアクセス確保による利用促進を図るものとしていた。

《経緯》平成 10 年 3 月より運行開始。当初は 6 コース 3 台体制で、月水金日の週 4 日運行、1 日 30 便だった。委託先は名鉄バス。

《路線、便数》19 コースを 18 台体制（日野ポンチョ（定員 35 名）11 台、トヨタハイエース 4 台、日産キャラバン 3 台）で毎日運行。一日あたり 216 便となっている。地区内幹線系路線にはポンチョを投入し、支線系路線にはハイエース、キャラバンの小型車両を投入している。

《運行時間帯》おおむね午前 6 時台から午後 8 時台まで、1 時間に 1 便程度の運行間隔となっている。

#### ○運行開始後の動き

平成 12 年に毎日運行を開始、土日祝日のみのルートも設定、平日 29 便、土日祝日 19 便となった。

平成 17 年に 9 コース 4 台体制へ。土日祝日コースは廃止。委託先が名鉄バスからあおい交通へ変更された。

平成 19 年に 8 コース 8 台体制へ。1 日 76 便。

平成 23 年 10 月から、65 歳以上の高齢者の料金無料化。【後述】

平成 27 年 4 月に、南部、西部、中部、北里地区で路線再編を実施。8 コース 8 台での運行から、13 コース 13 台の運行へ拡充した。この際、うちトヨタハイエース（定員 8 名）を 4 台導入した。概ね 1 時間に 1 本程度の運行間隔を確保した。

平成28年4月に、北部、東部地区で路線再編を実施。13コース13台から19コース18台の運行へ、さらに拡充した。うち、日産キャラバン（定員10名）を3台投入した。概ね1時間に1本程度の運行間隔を確保することとした。

#### ○輸送実績と事業収支

《輸送実績》路線拡充に伴い利用者は増加し、平成27年度の総利用者数は、延べ49万人を超えている。平成28年4月の路線再編を受け、今後さらなる増加を見込んでいる。

《事業収支》運行経費は平成27年度で2億4,700万円余。路線拡充に伴い、大きく増加した。平成28年度は3億3千万円（予算額）を見込んでいる。

料金収入は約1,367万円であり、市負担金は2億3,400万円余である。料金収入は、平成23年10月から65歳以上の高齢者の無料化を実施したことにより、従前の2,366万円余（平成22年度）から1,300万円程度へと減少した。その後、利用者数は大幅に増えたものの、料金収入はそのまま変わらず、現在にいたっている。このため、市費投入額は大きく増加した。

#### ○バス⇄バスの乗り継ぎ（乗り換え障壁）についての考え方と状況

市内の東西を結ぶ基幹交通となっている「ピーチバス」との間での乗り継ぎ割引制度を設定している。ピーチバスからこまき巡回バスへの乗り継ぎの場合には、当日限り2回まで巡回バスが無料となる（乗り継ぎ券2枚）。こまき巡回バスからピーチバスへの乗り継ぎの場合には、当日限り2回までピーチバスの料金が50円引きとなる（乗車時に購入する巡回バス利用券に、ピーチバス割引券が2枚ついている）。

#### ○料金体系についての考え方

《料金》一日200円、小学生半額となっている。障害者は付添人1名も含めて無料。この他、民営バス路線の定期券（小牧市内を起点、終点とするもの）所有者も、提示により無料としている。なお、回数券（11枚つづり2,000円）を発行している。

《高齢者無料化》市長公約により、平成23年10月から65歳以上の高齢者の乗車料金を無料化している。目的としては、高齢者の外出促進による生きが



い・健康づくり、公共施設の利用促進と地域活性化、高齢者による自動車事故の減少、自家用車利用の抑制による温室効果ガスの排出削減などである。

#### ○住民・利用者の反応と声

平たんな地形で、小牧駅方面との結びつきが強い中部、南部、西部、北里地区では、こまき巡回バスの充実を求める声大きい。

一方、丘陵地帯を含み、地区内での移動が主となる北部（味岡、田県神社前）、東部（桃花台ニュータウンを含む篠岡地区）では、デマンド交通の導入とこまき巡回バスの基幹路線化を求める声が多かった。【後述】

#### ○今後の課題

プロポーザルに参加する事業者の不足（あおい交通の1者のみだった）、運転手の確保が難しくなっていることその他、バス停設置に対する隣接地権者等の調整が難しいこと、地域懇談会への参加者に偏りが生じていること（バス利用者が少ない）などがある。

なお、こまき巡回バスの運行については、コース別の1日あたり利用者数、1便あたり利用者数などの客観基準を設定して、おおむね3年に一度の間隔で、継続的な評価、検証を行うこととしている。

### （3）「デマンド運行の実証運行」関係

#### ○実証運行の概要

《実証運行期間》平成25年8月1日から1年間。なお、平成26年2月に運行形態を変更している。【後述】

《運行区域》北部（味岡）地区、東部（篠岡）地区の2地区。

《運行日》平日と土曜日で、年末年始は運休。

《利用方法》料金は大人300円、小学生100円で幼児は無料。事前に市役所へ利用登録を行い、実際の利用に際しては事前予約が必要だった。開始当初は、予約成立後、あらかじめ指定された乗降場所（ミーティングポイント）まで自分で向かい、そこから乗車する方式だった。

#### ○実証運行開始後の動き

平成26年2月からは、指定乗降場所（ミーティングポイント）に加え、自宅前の公道上での乗降ができるようにした。

#### ○輸送実績

##### 《輸送実績》

利用登録者総数は、北部地域で765人、東部地域で919人。

延べ利用人数は、北部地域で2,282人（実利用人員は、前半で月あたり10～25人、後半で月あたり80～106人）、東部地域で3,481人（実利用人員は、前半で月あたり24～38人、後半で月あたり87～167人）であった。

利用頻度については、年間で1～2回のグループと10回以上のグループとに2極化しており、特定の人々が反復的に利用されている状況が見て取れる。

また、利用者層についてみると、65歳以上の高齢者の利用が、実利用者数ベースで全体の70%を超えている。

#### ○「デマンドバス⇔定時定路線バスの乗り継ぎ」についての考え方と状況

デマンド交通への不満の声として、「行きたい場所まで行けない」がいずれの地区でも多かった。

#### ○住民・利用者の反応と声

利用者アンケートによると、自宅側の乗り場が近くなり、歩く距離が短くなることを良い点として挙げる利用者が多かった。その他、バスよりも早く目的地に着ける、家族や知人に頼らず自力で移動できる、移動したい時間帯に移動できるなどが、良い点として挙げられた。

一方で、不便に感じた点としては、行きたい場所に行けない、予約が面倒、運行時間帯が短い、毎日運行していない【日曜祝日は運休】などが挙げられた。

また、未利用者に向けたアンケートによると、いずれの地区でも他の交通手段の方が便利、行きたい目的地まで運行していない、などが利用しなかった主な理由となっている。

公共交通にかかる公費負担の在り方としては、「デマンド交通を廃止・縮小し、巡回バスの充実を図るべき」との声が、北部地域では、未利用者の42%、未登録者の30%、東部地域では、未利用者の34%、未登録者の27%を占めた。

#### ○実証運行の結果と総括

上記を受けて、地域懇談会をそれぞれ2回ずつ開催しつつ、地域公共交通会

議・巡回バス等協議会での議論を重ね、平成27年度・28年度の路線再編に反映させていった。

結果として、こまき巡回バスを、中心市街地まで乗り入れる需要の多い路線（地区内幹線系路線：ポンチョを投入）と、地域をきめ細かく運行し、地区の生活拠点まで運行する路線（支線系路線：ハイエース・キャラバンを投入）とに分類し、定時定路線交通による路線の充実再編を行うこととした。両地区においても、地区内幹線については、実現困難な意見、要望を除き、当局提示ルートで理解が得られたところである。

#### 《支線系路線・デマンド交通について》

北部地域では、定時定路線を望む声が非常に強かったため、定時定路線のこまき巡回バスの充実で、対応することとなった。

東部地域では、デマンド交通と定時定路線交通の2つに意見が分かれた。定時定路線交通の案についても、再検討を望む声があり、経費や利用者数、運航特性など多様な観点から比較検討の上、判断することとした。その結果、平成28年4月再編においては、東部地区の支線系路線についても定時定路線交通とすることとした。主な理由としては、想定利用者数が多く見込めない、経費が高くなる、定時性や運行間隔の担保が低くなるなどが挙げられている。

#### ○今後の課題と方針

上述の通り、デマンド交通については、平成28年4月の再編では導入しないこととなった。しかし、デマンド交通そのものについては、福祉的な交通手段としての可能性の他、定時定路線による支線系路線の輸送量が少なくなった場合の代替手段となり得るものと評価している。

#### 総括《視察後の意見交換》

▽バス路線の考え方として、幹線系路線として需要の見込めるところを走り、支線系路線としてきめ細かい運行する場合には、ワゴン車を利用し、乗り換え箇所を設ける等、メリ張りのある運行は参考になると感じた。

▽デマンド交通の実証実験の中での市民アンケートとしては、「デマンド交通よりも巡回バスを充実させるほうがよい」等の意見があり、結果としてデマンド交通を導入しなかったことは、参考になると感じた。

▽公共交通を市の重点施策だと捉え、市の方針を打ち出し、必要な予算を確保する等、市全体で取り組んでいく姿勢を強く感じた。

▽デマンド交通の実証実験運行を一年間実施したが、市民ニーズを把握し、実証実験中にも関わらず、内容の変更を行ったことは、発想が非常に柔軟だと感

じた。

▽地域別に市民ニーズを調査する等、各地域の特性を分析した上で必要な公共交通の導入について検討していることは参考になった。

あおい交通株式会社 様

あおい交通株式会社 代表取締役 松浦秀則様より、ご説明をいただいた。

視察テーマ：小牧市における公共交通網について

### (1)「桃花台バス」関係

#### ○始めるまでの経緯と背景

1991年に小牧駅と市東部の桃花台ニュータウンとを結ぶ新交通システム「ピーチライナー」が開業した。しかし、接続する名鉄小牧線の終点が名古屋市内の他の鉄道路線と結ばれていなかったため、利用が低迷していた。

桃花台ニュータウンの住民は、隣接する春日井市にあるJR春日井駅へ向かい、JR線で名古屋市へ向かうことを望んだが、民間バス路線は開設されなかった。そこで、桃花台ニュータウンの北にある名古屋造形大学のスクールバスを運行していた当該事業者に、ニュータウンから春日井駅までの運行を依頼されたものである。

#### ○当初の事業概要

名古屋造形大学の学生は、9：00から17：00頃までの、春日井駅と大学間の輸送であった。このため、6：50から9：00頃までと、17：00以降に、スクールバスの車両を充当して住民を輸送することができると考えた。この2つの運行は貸切運行となる【当時】ので、住民側で「桃花台バス運営会」という団体を作り、そこからの受託運行を考えた。運賃は300円で想定していた。

○名古屋造形大学の送迎バスを活用し、当初は会員制だったと伺っていますが、このような「既存社会資源の活用」に当たって留意された点、解決すべき課題とその解決策

当初は、上記のとおり構想していたが、「住民の輸送は、不特定多数を対象とする乗合運行である」との中部運輸局からの指導もあり、実際に運行を開始し

た平成14年4月からは道路運送法第21条による乗合許可を取り、乗合バスとして運行した。なお、上述の「会員制」とは企画段階でのことで、その方法では実施しなかった。

#### ○運行開始後の動き

ニュータウン住民からは、大いに喜ばれた。ピーチライナー廃止後、名鉄バスが参入してきたため、平成22年にダイヤの大改定を実施した。

#### ○輸送実績と事業収支

大学からスクールバスの運行経費をいただいております、その間合いで走らせている。路線の運賃収入まで含めると、十分に採算は取れているとのことであった。

#### ○住民・利用者の反応と声

桃花台ニュータウンの住民にとって、JR春日井駅へのアクセス確保は懸案であった。結果的に、当該事業者と名鉄バスの両社が、ニュータウン内を縦と横に運航することとなり、住民の足の確保が大いに図られた。

#### ○今後、同様の取り組みをしようとする場合、いただけるアドバイスがあれば、お聞かせ下さい

自動車による公共交通は免許事業であり、運送事業免許の種類は以下の4つである。

- ・一般乗用旅客自動車運送事業（例：タクシー）
- ・特定旅客自動車運送事業（例：送迎バス等）＝一般旅客は乗車できない
- ・一般貸切旅客自動車運送事業（例：観光バス）
- ・一般乗合旅客自動車運送事業（例：路線バス）

企業等の送迎バスの場合、従来は特定旅客自動車運送事業免許が適用されてきた。

特定旅客自動車運送事業免許のバスには一般旅客は乗車できないことから、「既存社会資源の活用」のような取り組みを行う場合、運送事業者が保有する免許の種類を、特定旅客から一般貸切または一般乗合へ変更（格上げ）する必要がある。

昨今、送迎バスについては、特定旅客自動車運送事業免許ではなく一般貸切旅客自動車運送事業免許で対応することが可能であるとの見解が出されるようになり、国土交通省中部運輸局管内では免許の種類の変更についてのハードル

は低くなっている。

中部運輸局においても、当該事業開始にあたって「1台のバスに、両者（送迎対象者（大学生）と一般旅客（桃花台ニュータウンの住民）とを混乗させてはならない」などの指導があったが、近年ではむしろ混乗（も含む有効活用）を推進する流れになっている。

事業収支面でも、受託先（大学）からの収入と一般旅客からの料金の両方を得ることができることから、両者の組み合わせ、抱き合わせは有効である。受託先の理解が得られることが前提ながらも、運送事業者としてのメリットは大きい。

当該事業者が取り組んだ平成14年ごろと比べ、国の政策方針、交通事業者と取り巻く環境が大きく変わり、いまは参入や活用の推進ができる状況となった。受託運送事業の間合いであれば、採算割れすることは少なく、事業者にとっても参入しやすいはずである。取り組み次第ではないかと考える。

## （2）「ピーチバス」関係

### ○事業概要

平成18年10月に「ピーチライナー」が廃止され、その代替路線として、愛知県と小牧市から、名鉄バスと当該事業者に対し、桃花台ニュータウンと小牧駅を結ぶバス路線の運営について、依頼があった。

諸般の事情により、名鉄バスは交渉から撤退し、当該事業者が運行することとなった。

### 《路線・便数・運行時間帯》

ピーチライナーの後を受けて、小牧駅から桃花台ニュータウン内循環の路線となっている。日中30分ごと、ラッシュ時は10～15分ごとの運行。概ね6：00から23：30頃までの運行である。

### ○小牧市の公共交通体系での位置付け、他の輸送モードとのすみわけと連携

小牧市の東西を結ぶ大動脈としての「ピーチバス」と、その周りを走るこまき巡回バスの連携により、小牧市のバス体系ができています。

### ○運行開始後の動き

ピーチバスについては、運行開始当初はバス8台での運行だったが、現在は7台体制で運行している。

#### ○輸送実績と事業収支

車両を1台減車したこともあり、採算ベースにはのっているとのことであった。

#### ○住民・利用者の反応と声

基幹交通機関として、多くの方に利用していただいている。

こまき巡回バスは、65歳以上の高齢者は無料となっており、これからますます利用は増えるだろうとのことであった。

#### ○料金についての社長からのアドバイス

「バス等の赤字が続くことにより、料金を下げることがありますが、料金を下げても乗る人は乗るし、乗らない人は乗りません。そこで働いたり、通学したりする必要があるから乗るのです。行く必要がないところへは、いくら料金を下げても乗りません。それなのに料金を下げるから乗車人数が増加しても収益は変わらず赤字が続くことになるのです。料金を下げることもより便利な交通体系を整備し、運賃を払ってでも便利に利用してもらうことを考えたほうがよいです。」(大要)との話しがあった。

#### ○今後の課題

小牧市近郊に所在する県営名古屋空港、市民病院の開設、小牧山の資料館等を活かすことができれば、今後、公共交通事業者にとって、良い展開になることが期待できる。

### (3) 深夜便「ミゴン」関係

#### ○始めるまでの経緯と背景

桃花台バスの運行は22時に終了するが、その後25時近くまで春日井駅へ電車が到着する(最終列車は名駅24:20発)ので、桃花台ニュータウンの住民を輸送することが必要であった。

#### ○事業概要

ステップワゴン3台によるジャンボタクシーで、路線上であればどこでも降車できる一律定額(900円)の乗合タクシーである。

#### ○輸送実績と事業収支

輸送実績としては、1日平均50名程度、1両あたり3名程度の利用。事業収支については、おおむね収支均衡とのことであった。

#### ○住民・利用者の反応と声

タクシー利用の場合、3,000円以上かかる地域であるため、住民からは大いに喜ばれた。平成27年4月から、名鉄バスが路線バス深夜便（600円）を始めたため、乗車人数が少し減少した。

#### 総括《視察後の意見交換》

▽名古屋市から小牧市までの深夜便ミゴンについては、本市では、都心まで通勤している方が多いため、都心から本市まで運行されれば、残業が多い方にとっても魅力を感じてもらえるのではないかとの印象を持った。

▽桃花台バス、ピーチバス、ミゴン等の採算がとれるか分からない事業を民間事業者がまちのために独立採算で実施していることを考えると、本市でもこのような事業を実施してもらえるように地元の事業者を大切にしていかなければならないと感じた。

▽今回、民間事業者から話しを伺い、料金に対する考え方、住民のニーズに対する取り組み等参考になった。本市の動向調査等の結果を民間事業者にも提供し、知恵をお借りして公共交通に取り組んでいくことが必要だと感じた。

▽社会資源の活用として、朝夕しか利用されていない大学の送迎バスを昼間も活用できるようにするという発想が大切だと感じた。本市にも送迎バス等の社会資源があるため、活用できるようにチャレンジしていくことが必要だとの印象を持った。

▽社長は、国土交通省中部運輸局に何度も足を運んで認可をもらったと伺ったが、本市の交通事業者にも熱意のある方はいるため、企業や学校等の送迎バスの活用については、市、交通事業者、地元企業、学校と連携していく必要あると感じた。