

平成 3 0 年度  
北名古屋市公共交通会議 追加資料

平成 3 1 年 2 月  
防災環境部 防災交通課

## 1 きたバスの方向性について

いただいたご意見

高齢者による事故が多発しているが、免許証の早期返納が、その解決策の一つと思う。その為には、社会全体の課題と捉え、移動手段としての“きたバス”は重要なものになってくる。

このままで行くと、2022年に団塊の世代が75歳となり、免許証返納も増えるかと思えます。しばらくは現状維持のままで、少しずつその時の対応を検討していくことが大切ではないかと思えます。

充実させるべきという人が33%、現状維持30%、2/3の人が現状維持以上のサービスを求めている。

○「7.1.1きたバスの方向性」の回答を利用者と未利用者に分けてみました。

「利用」…きたバス利用したことがある方、「未利用」はその逆⇒		利用	未利用	
1	市民の財政負担を増やしても、今以上にサービスを充実させるべき	109	35	74
2	市民の財政負担を増やさず、利用者の負担を増やしてサービスを充実させるべき	154	25	129
3	これまでどおりでよい（現状を維持）	235	43	189
4	利用者の少ない路線、バス停、便数を縮小し、市の財政負担を減らすべき	107	10	97
5	きたバスを廃止すべき	27	0	26
6	分からない	118	8	108
7	その他	54	10	43
計		804	131	666

利用・未利用者未回答があるため合計合致せず

現状維持以上のサービス（上表1、2、3）を希望されている方は、

「利用者」・・・79%（131件中103件）

「未利用者」・・・59%（666件中392件）

「未利用者」だけみると60%ほどですが、全体的にみますと、きたバスは必要な公共交通機関で、継続していくことを望まれております。廃止にするか否かではなく、継続する方向で、考えていきたいと思えます。

### ① 現状維持を基本に進めるべきか

「利用者、行政の負担を増やさず、サービス向上・効率化」

### ② 今以上にサービス向上をしていく

⇒ 負担は・・・（行政 or 市民 or 両方）

「利用者負担」、「行政負担」どちらにするかは別として、充実させるべきである

### ③ 縮小し、最低限のサービスのみ削る

「縮小し、市の財政負担を減らすべき」との考えから

方向性として、この3つが考えられますが、③の要望は少数であり、市の方針としても、向かうべき方向ではないと考えます。今後、どの方向性でいくか、この回答を踏まえ、検討していきたいと思えます。

## 2 運行ルート・停留所・本数について

いただいたご意見

運行ルート73%、停留所88%が、“まあよい”との回答である。現行のままでも良いのではないかと。ただ、運行本数については、“あまり良くない”が多い点から、検討すべきであり、利用頻度の低い路線は廃止を含め検討の余地はあるのではないかと。（例：片場・沖村線）

経費を考えず、運行本数を増やすべきである。

運行ルート・停留所につきましては、多くの方々からの支持をいただいておりますので、大きくは変更する必要はないと考えます。「本数が少ない」という声は、きたバス要望の中で最も重要な課題でもあります。

配車状況表（現行ルート5台のバスの配車状況）

朝・夕便	昼便	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
中之郷線	東循環2号線		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■
鍛冶ヶ一色線	西循環2号線		■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■
もえの丘線	東循環1号線		■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■
六ツ師・道毛線	東西循環線		■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■
片場・沖村線	西循環1号線		■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■

■ 西春駅行   
 ■ 西春駅発   
 ■ 西春駅発   
 ■ 西春駅行

### ○ 利用頻度の低い路線の検討について

改定前の片場線と沖村線は名鉄犬山線の西春駅を基点としていましたが、利用が低調であったため、アンケート調査で行きたい駅の第2位であった上小田井駅付近にバス停を設け、改定後は片場・沖村線として運行するようにいたしました。しかしながら、改定後においても、利用者が少ない状況が続いておりますので、今後、検討していくべき問題だと捉えております。

### ○ 運行本数の増加について

バスの増車が考えられますが、その他に、現在のきたバス5台をより効率的に運行出来ないかも検討します。配車状況表（上表）の時間帯の中で、乗降本数を増やせるかを事業者と検討していくとともに、アンケートで集計した利用者の移動先など様々なデータを基に、本数を増やせないか、また、路線に問題はないかを検討していきます。

次ページで上表の配車と、アンケート集計した「移動時間帯」を照らし合わせてみます。

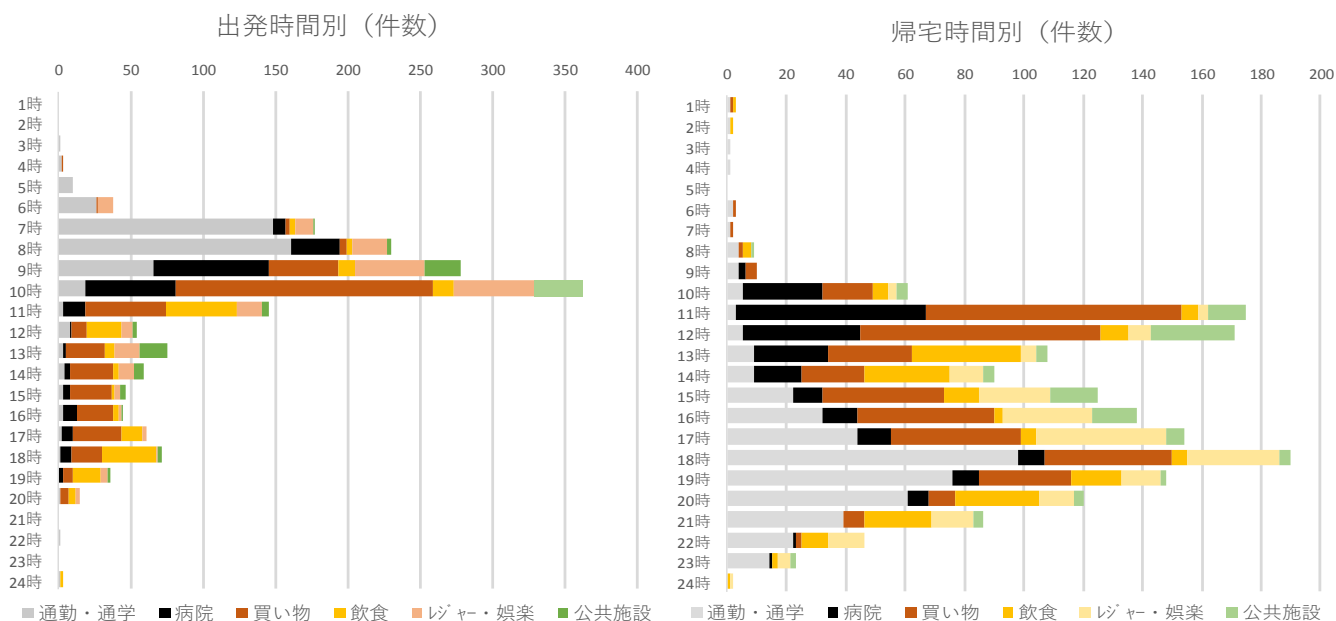
メモ欄1（ご意見）

### 3 運行ダイヤについて

自家用車が利用できない学生達に合わせた時間割が必要です。高齢者には、病院用のきめ細かな運行ダイヤが必要です。

○「出発」時間で特に集中する時間帯  
全体的に7時から10時台に集中

○「帰宅」時間で特に集中する時間帯  
全体的に11時～20時台まで集中



西春駅を利用する通学者の移動時間帯については、バス運行はある程度カバーできていると思います。しかし、病院から帰る時間帯の12時～13時に、バスはほとんど運行していません。

また、全体的に13時～14時は、ピーク時の半分の乗車になっています。午前中の帰宅のピークであるこの時間帯のきたバスの乗車人数を表にしました。（右表）

#### 移動時間帯と運行ダイヤについて

12時台のバスは、本社に戻り、運転手の交代をしたり、給油等を行う時間になりますが、何らかの対応ができるか検討いたします。

出発時刻	本数	乗車人数
6	8	14,281
7	11	19,367
8	9	12,327
9	9	12,387
10	5	11,933
11	5	11,186
12	1	3,839
13	4	7,556
14	5	8,694
15	4	8,029
16	3	4,493
17	10	10,544
18	9	10,942
19	10	9,931
20	7	5,836
合計	100	151,345

#### 4 財政状況について

会議で検討するならば、財政状況、すなわち、収入、経費及び市の負担額を明示するとともに、増便をするならば、その必要経費を具体的に示すべきである。

#### 財政負担分と、利用者負担（総額）でのプラスマイナスは？

○平成29年度 市内循環バス運行委託費（円）

運行経費	運賃収入	差引運行委託料
79,273,180 円	14,549,700 円	64,723,480 円

運行経費は79,273千円

→（人件費、車両経費、燃料費、租税公課、その他）

収益は14,550千円

→（毎月約1,200千円の売上×12ヶ月）

差額の年間委託費

→ 64,723千円

○平成29年度 市内循環バス事業費内訳（円）

市内循環バス事業費		66,650,854
内訳	報酬	60,000
	印刷製本費	380,700
	バス案内標識更新	1,406,106
	折込手数料	80,568
	市内循環バス業務	64,723,480

平成30年度予算については、市内循環バス事業費として67,939千円となっております。

単純計算ですが、バス1台につき、年間約12,000千円の支出増になります。

メモ欄2（ご意見等）

## 5 利用者負担について

いただいたご意見

運行本数を増やすとなると、予算が無いとか財政を圧迫するという意見が出る。社会の実情、住民の利便性を考えるならば、自治体の負担増は不可欠で、それのみで論ずるべきではない。

7.1.1-2（きたバスの方向性についての自由意見）は、概ね「財政負担はそのままです」という意見ですが、一方「バスの路線・本数は増やすことを考えてほしい」という相反した意見です。希望を叶えるには、財政負担はやむを得ないこととなりますが、それを利益者負担で考えるのはどうか。

市の財政が逼迫している中で、いかに充実したサービスを提供できるか、また、市が負担するだけでなく、利用者の負担をどうすべきかをアンケートでの回答を総合的に分析し、検討しなければならないと考えます。

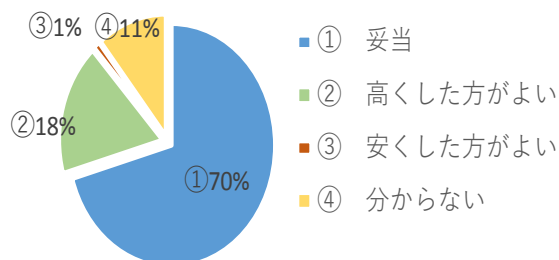
### ○利用者負担について

- 1 「100円で利用できるのがありがたい」
- 2 「無料にしてほしい」
- 3 「市の財政負担が多い、安すぎる」

と、様々な意見があります。金額については、「値上げ」、「値下げ」、「変更しない」など、どの方針にするにしても、慎重に検討する必要があります。

100円の金額について		利用者	未利用
① 妥当	578	107	467
② 高くした方がよい	144	19	125
③ 安くした方がよい	8	1	7
④ 分からない	89	4	83
計	819	131	682

利用・未利用者不明があるため合計合致せず



次のページで、利用者負担（乗車料金）を変更する場合の参考資料として、条件を付して試算しました。

平成29年度年間運行経費79,270千円、利用者数162,536人（資料2の8ページ掲載194,939人のうち、無料乗車32,403人を除いた数）で計算します。

200円に値上げした場合（下表③）

平成29年度の年間収入14,550千円（毎月平均約1,200千円）、  
 $79,270 \text{千円} - (14,550 \text{千円} \times 2 \text{倍}) = 50,170 \text{千円}$

運行業務を市と利用者で折半した場合（下表④）

$79,270 \text{千円} \div 2 \div 162,536 \text{人} = 243.8 \text{円}$

全て利用者負担でまかなう場合（下表⑤）

$79,270 \text{千円} \div 162,536 \text{人} = 487.7 \text{円}$

上記⑤のうち昼便は100円に据え置きした場合（下表⑥）

朝・夕便の利用者が104,683人、昼便利用者が57,853人  
 $(79,270 \text{千円} - 5,785 \text{千円}) \div 104,683 \text{人} = 701.9 \text{円}$   
 （昼便100円） （朝・夕便人数）

負担割合	1乗車(円)	市負担(千円)	利用者負担(千円)
①市100%	0	79,270	0
②1乗車100円	100	64,726	14,544
③1乗車200円	200	50,170	29,100
④市・利用者各50%	244	39,635	39,635
⑤利用者100%	488	0	79,270
⑥上記のうち昼間100円	702	0	79,270

上記の料金は、先ほども記述しておりますが、単純計算であるため、この通りになりません。

## 負担額について

市民の16%である利用者に対して、現状以上のサービス部分を全て市で負担することが、正しい判断とは言えない部分があります。市と利用者の負担割合をどのように決めていくか。

利用者は、負担額は少ない方が良いですが、未利用者の立場、また市の財政的な状況も含めて考えますと、下げることは難しく、値上げは今後やむを得ないと考えています。

メモ欄3（ご意見等）

## 6 その他の意見について

たまに「きたバス」を見掛けると、ほとんど客が乗っていません。バスのサイズをもっと小さいものとするればよいと思います。

資料2 6ページの「2 運行概要」で見ていただいたとおり、バス4台とワゴン1台で運行しています。

時間帯や、悪天候などにより乗客の数は変動します。

少人数の時間帯もありますが、逆の時間帯もあります。乗車できない人を作らないためにも現在のサイズのバスが必要だと考えています。ただ、本当に乗車の少ない路線については、ワゴン車で運行しています。現状では、バス5台を効率よく運行していると思います。

名鉄バスとの兼ね合いが必要です。

現在、きたバスの運行本数は少なく、名鉄バスへの乗り継ぎは現実的ではないと考えています。今後、改定していく中で、要望が多く、利便性が高くなるようであれば、名鉄バスとの協議を行いたいと思います。

### 5.1.1-1の表について

「自家用車を所有していない人」の合計198人の数の根拠は？

アンケートのQ1-④「自動車の所有」で「所有していない」と回答された方を、5.1.1の表から抽出したものです。

職員の方で、きたバスを利用されたことはありますか。

きたバスを利用して出勤する職員は、います。