

平成 27 年 3 月 20 日

第 4 回瑞浪市地域公共交通会議

資料 1

瑞浪市生活交通ネットワーク計画（案）

平成 27 年 3 月

瑞浪市地域公共交通会議

目 次

1	目的と基本方針	1
	(1) 目的	1
	(2) 基本方針	1
2	公共交通体系の構築	3
	(1) 公共交通体系の基本的な考え方	3
	(2) 構築概要	3
	(3) 公共交通の具体的な仕組み	4
	(4) 経費の試算	8
	(5) デマンド交通の運行事業者	10
	(6) 事業評価	10
	参考資料—1 検討基本案と案の絞込み	11
	(1) 案の絞込み	11
	(2) 検討の進め方	11
	参考資料—2 通学対応の検討	16
	(1) 通学に係るコミュニティバスの現状	16
	(2) 求められるサービス水準（学校別）	17
	(3) 市北部の小中学校の通学手段の検討	17
	参考資料—3 公共交通体系構築の検討	22
	(1) 公共交通のサービス水準の検討	22
	(2) デマンド交通の検討	26
	(3) 運賃の検討	28
	参考資料—4 検討体制・過程	34
	(1) 検討体制	34
	(2) 検討過程	36

1 目的と基本方針

(1) 目的

瑞浪市内の公共交通は、他市に跨る鉄道・民間路線バスなどの他、タクシー、コミュニティバス、まちづくり推進協議会が運行するデマンド交通がある。

平成 25 年度に、瑞浪市地域公共交通会議（以下、「公共交通会議」という。）では、これら公共交通全体の基本方針を定めた瑞浪市地域公共交通総合連携計画（以下、「連携計画」という。）を策定した。

本計画は、連携計画に基づいて公共交通体系を構築するために、瑞浪市コミュニティバスの再編、デマンド交通の導入等、市内の公共交通体系について具体的に定めることを目的とする。

(2) 基本方針

1) 瑞浪市における公共交通の役割

- 公共交通は、瑞浪市の人口維持、定住・居住の継続を図り、まちづくりを促進する上で必要不可欠なものであり、日常生活の移動を支援することを主な役割としている。このため、市民の移動を確保するインフラにふさわしい公共交通ネットワークの形成とサービス水準の確保が必要となる。
- 市内には、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーという多様な公共交通が運行するため、次のとおり機能分類する。利用者にとって便利な公共交通とするために、これらの公共交通が相互に連携することで、公共交通ネットワークを形成する。

■瑞浪市における公共交通の機能分類

機能分類	役割	対象
幹線公共交通	他市に跨った路線を形成し、本市の骨格となる公共交通軸を形成する。	鉄道、路線バス
地域間公共交通	地域から中心部までの運行により、市内の移動サービスを支援する。	コミュニティバス
支線公共交通	地域間公共交通を補完する。	デマンド交通
全機能交通	ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担い、多様なサービスを提供する。	タクシー

2) 公共交通構築の方針

公共交通の構築にあたっては、次の方針で取り組む。

(ア) 交通不便地域の解消

昼間の買い物や通院目的で利用できるコミュニティバスが通っていない地域を極力解消する。

(イ) 公共交通ネットワークの構築

市内の公共交通ネットワークを一体的に捉え、維持、活性化させる観点から、各公共交通の連携を強化する。

市南部については、現行の東濃鉄道バス路線を活かす形とする。

(ウ) サービス水準の維持、向上

地域ごとに、現在ある各公共交通のサービス水準（運行本数、各地から市中心部までの直通等）をできるだけ維持することとする。

2 公共交通体系の構築

(1) 公共交通体系の基本的な考え方

市内の公共交通体系は地域によって公共交通状況が異なることから、北部地域と中心部・南部地域に切り分けて公共交通体系を構築する。

また、市北部の小学校への通学、統合後の瑞浪南中学校（平成 28 年 4 月統合）、瑞浪北中学校（平成 31 年 4 月統合）への通学は、スクールバス及びコミュニティバスにより対応する。

(2) 構築概要

1) 北部地域

- 平成 28 年度は日吉・大湫地域においてコミュニティバスからデマンド交通へ移行する。
併せて、まちづくり推進協議会が運行するデマンド交通（コミバス大湫）は廃止する。
- 平成 29 年度は釜戸地域においてコミュニティバスからデマンド交通へ移行する。
- 通学対応については、平成 30 年度まではコミュニティバスにより対応する。平成 31 年度以降は、統合後の瑞浪北中学校はスクールバス、小学校はコミュニティバスまたはスクールバスとする。

2) 中心部・南部地域

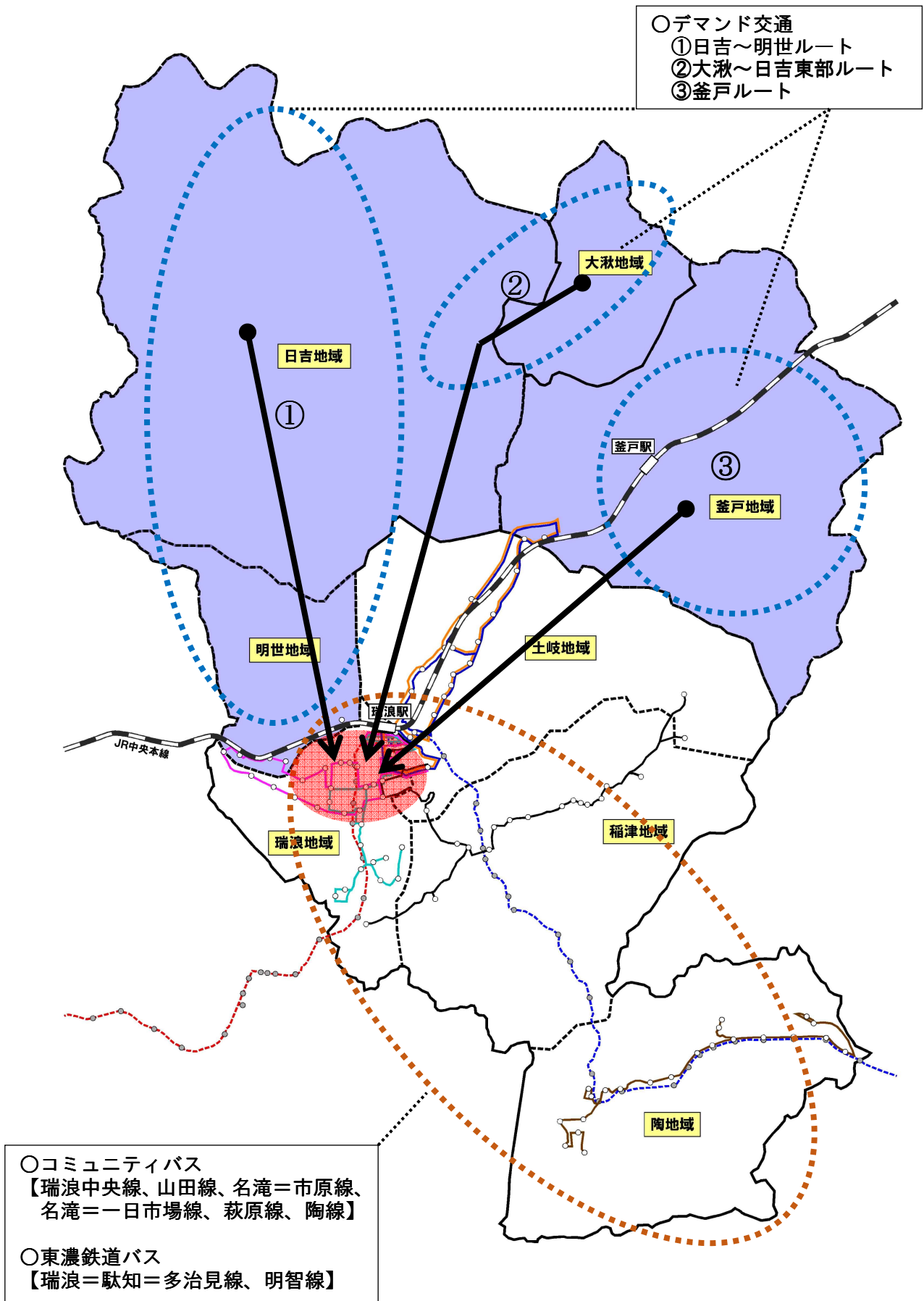
- 東濃鉄道バスとコミュニティバスの運行とする。
- 平成 28 年度の瑞浪南中学校への統合後は中学校のスクールバスを運行する。

■公共交通体系の構築スケジュール

		平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度～
北部地域 ・日吉地域 ・明世地域 ・大湫地域 ・釜戸地域	一般利用	○コミュニティバス ・日吉線 ・釜戸＝大湫線 ・釜戸＝平山線 ○コミバス大湫 ※デマンド交通導入に関して関係機関と調整、地元説明等	○コミュニティバス ・釜戸＝大湫線 ○デマンド交通 ・日吉～明世ルート ・大湫～日吉東部ルート	○デマンド交通 ・日吉～明世ルート ・大湫～日吉東部ルート ・釜戸ルート		
	通学対応	○コミュニティバス （日吉小学校、日吉中学校、釜戸小学校、釜戸中学校） ※デマンド交通の運行状況により学校までの運行経路に短縮				○スクールバス （瑞浪北中学校） ○コミュニティバス またはスクールバス （日吉・釜戸小学校）
中心部・南部地域 ・瑞浪地域 ・土岐地域 ・稲津地域 ・陶地域	一般利用	○東濃鉄道バス （瑞浪＝駄知＝多治見線、明智線） ○コミュニティバス （瑞浪中央線、山田線、名滝＝市原線、名滝＝一日市場線、萩原線、陶線） ※変更箇所の検討、地元説明・調整、運行手続き				
	通学対応	※スクールバス運行にむけた準備	○スクールバス （瑞浪南中学校）			

※北部地域と中心部・南部地域の範囲は、町の範囲を基本とし、利用需要や地形なども考慮して調整する。

■運行イメージ図



(3) 公共交通の具体的な仕組み

1) デマンド交通

市北部については、コミュニティバスからデマンド交通への移行に向けて、運行内容を検討の上、平成 28 年度より導入する。

(ア) 運行方法

①運行ルート

日吉～明世ルート、大湫～日吉東部ルート、釜戸ルートの 3 つのルートで、予約のあった乗降場所に停車して中心部まで運行する。

②運行日

平日のみ（年末年始は運休）とする。

③運行ダイヤ

乗合を促進し、運行車両数を抑えるために基本運行ダイヤを設定する。
買物や通院の時間帯の利用に対応することを基本とする。

■運行ダイヤ

地域内 ⇒ 中心部		中心部 ⇒ 地域内	
第 1 便	8 時発	第 2 便	10 時発
第 3 便	11 時発	第 4 便	13 時発
第 5 便	14 時発	第 6 便	16 時発

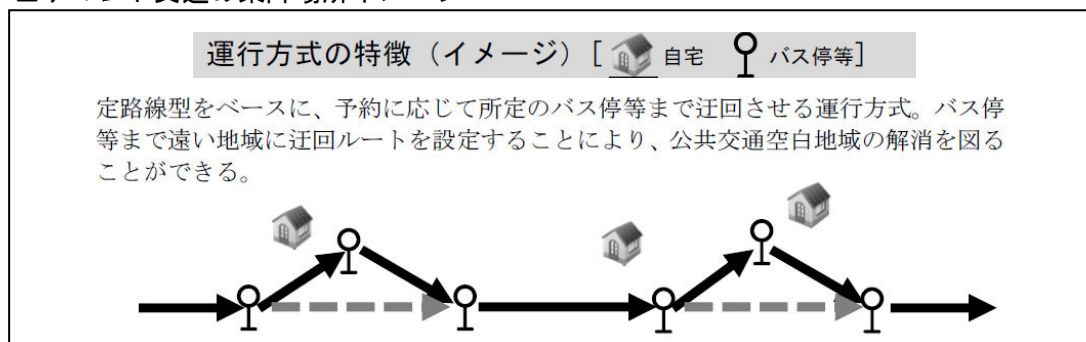
④運賃

均一料金とし、300 円～500 円の範囲で今後検討する。

⑤乗降場所

現行コミュニティバスのバス停より多数設置する。

■デマンド交通の乗降場所イメージ



⑥利用対象者

事前に利用登録した者とする。

- ・登録番号だけで自宅の場所が分かるため、予約手続きが簡略化できる。
- ・利用者の特性を把握し、評価・改善に活かすことができる。

⑦利用方法

インターネット、電話による事前予約制とする。

⑧運行車両

ワンボックス車両またはセダン車とする。

⑨システム

市域が広く乗車場所と行き先が多いこと、受付の確実性及び効率的な運行を行うため、インターネットやGPS等を活用した配車システムの導入を検討する。ただし、運行事業者との協議を踏まえ、現行のタクシー無線等の活用もあわせて検討する。

(イ) デマンド交通導入に伴うバスの存続と廃止

デマンド交通は現行のコミュニティバスから移行することを目指しているため、通学対応便を除いて、コミュニティバスを廃止しデマンド交通に移行する。

ただし、通学対応のコミュニティバスは一般利用者も通勤等の目的で利用しているため、当初は現行通り中心部まで運行するものとするが、利用状況によって、小学校・中学校までの経路短縮を検討する。

また、現在大湫町内で運行しているコミバス大湫についても廃止し、新たに市の運行するデマンド交通を導入する。

■存続するコミュニティバス（日吉・大湫・釜戸地区の通学対応）

路線	出発場所	出発時刻	目的地
釜戸＝大湫線	八瀬沢	7:00	瑞浪駅前
	瑞浪駅前	15:30	八瀬沢
	釜戸中学校前	17:35	八瀬沢
日吉線	細久手	7:05	東濃厚生病院前
	瑞浪駅前	16:00	細久手
	北野神社前	7:06	瑞浪駅前
	瑞浪駅前	15:35	北野神社前
	半原野菜売場前	7:09	日吉小学校前
	日吉小学校前	16:00	半原野菜売場前
釜戸＝平山線	平山口	6:57	J A釜戸支店前
	J A釜戸支店前	16:10、17:45	滝上

(平成26年4月現在の便)

■廃止するコミュニティバス（日吉・釜戸地区の昼間便）

路線	出発場所	出発時刻	目的地
日吉線	瑞浪衛生センター	8:45	瑞浪駅前
	細久手	11:25、14:30	瑞浪駅前
	瑞浪駅前	10:45、13:50、15:00、17:45	細久手
釜戸＝大湫線	瑞浪駅前	11:50	釜戸駅前
	釜戸駅前	12:20	瑞浪駅前
	旧釜戸郵便局前	17:00	瑞浪駅前
	瑞浪駅前	17:30	旧釜戸郵便局前

（平成 26 年 4 月現在の便）

2) コミュニティバス

市の中心部及び南部地域については、現行通りコミュニティバスの運行を継続し、需要等に応じて経路、運行本数、運賃の見直しを行う。

（ア）バス路線

【一般利用】

- ・ 瑞浪中央線、山田線、名滝＝市原線、名滝＝一日市場線、萩原線、陶線
- ・ 釜戸＝大湫線（平成 28 年度まで）

【通学対応】

- ・ 日吉線、釜戸＝大湫線、釜戸＝平山線

（イ）バス路線ごとの課題、対応

デマンド交通導入による影響、地区別に運行本数、経路等が異なるため、コミュニティバス路線別に課題及び対応を整理する。

○名滝＝市原線、名滝＝一日市場線

日吉線、釜戸＝大湫線の一部路線の廃止に伴い土岐地区を通る便数が減少するため、名滝＝市原線、名滝＝一日市場線の増便を検討する。

○日吉線、釜戸＝大湫線、釜戸＝平山線

朝夕（通学対応便）のみ運行する。

運行経路を「現行どおり」とするか「各学校まで」とするか検討する。

○萩原線

現行は市中心部まで2往復の運行回数があるが、他地域のサービス水準は3往復程度となるため、サービス水準を平準化する観点から増便を検討する。

○瑞浪中央線

デマンド交通の運行範囲によっては、明世地区（戸狩地区、山野内地区）の移動手段が無くなる可能性があるため、運行経路変更による対応を検討する。

(ウ) 運賃

距離により金額を区分し、200円と300円の運賃を基本として今後検討する。

(4) 経費の試算

デマンド交通は平成28年度に日吉地域、大湫地域、平成29年度に釜戸地域に導入予定のため、平成28年度と29年度以降では経費が異なる。

そこで、デマンド交通導入に係る初期経費については、平成28年度、平成29年度の2ヶ年分について試算し、コミュニティバス、デマンド交通に係る年間経費については、3地域すべてにデマンド交通を導入した場合を想定し、平成29年度以降の経費を試算する。

1) コミュニティバス

○年間経費（平成29年度以降）

①運行経費 33,907千円

・一般利用 20,058千円

・通学対応 13,849千円

②運賃収入

・運賃100円・200円・300円の場合 4,807千円

・運賃200円・300円の場合 8,036千円

(運賃100円区間を200円に値上げした場合)

③市負担経費（①－②）

・運賃100円・200円・300円の場合 29,100千円

・運賃200円・300円の場合 25,871千円

2) デマンド交通

○初期経費（平成28年度～平成29年度）

システム構築関連費用	800千円
PR周知費用（他事例参照）	500千円
車両費（250万円×3台）	7,500千円
その他（他事例参照）	200千円
計	9,000千円

○年間経費（平成29年度以降）

①運行経費 25,461千円

運行経費（運行借上費用）	20,493千円
サーバーレンタル	720千円
機器レンタル	468千円
オペレーター人件費	3,600千円
通信費	180千円

②運賃収入

- ・ 運賃 300 円均一の場合 5,072 千円
- ・ 運賃 400 円均一の場合 6,762 千円
- ・ 運賃 500 円均一の場合 8,453 千円

※1日あたりの利用者数は、コミュニティバスからデマンド交通へ転換すると予想される48人、新規乗車が予想される21人の計69人を想定

※運行日数は平日のみの245日を想定

③市負担経費（①－②）

- ・ 運賃 300 円均一の場合 20,389 千円
- ・ 運賃 400 円均一の場合 18,699 千円
- ・ 運賃 500 円均一の場合 17,008 千円

3) 補助金（平成29年度以降）

岐阜県補助金 (市町村バス交通総合化対策費補助金)	コミュニティバス	4,139 千円
国庫補助金 (地域公共交通確保維持改善事業費補助金)	デマンド交通	11,848 千円
計		15,987 千円

※予算や査定により減額になる可能性あり。

※平成28年度については金額が異なる。

4) 収支試算（年間）

デマンド交通の運賃を500円と仮定、コミュニティバス運賃を100円・200円・300円の場合と、200円・300円の場合に仮定し、それぞれの場合の収支を試算する。

		平成29年度以降の試算		現行	
コミュニティバス	運行経費	一般利用	20,058	30,791	
		通学対応	13,849	13,849	
	運賃収入（運賃別）	100円～300円	200円、300円	8,026	
		4,807	8,036		
市負担経費		29,100	25,871	36,614	
デマンド交通	運行経費		25,461	308	
	運賃収入（運賃500円の場合）		8,453	/	
	市負担経費		17,008	308	
補助金	国庫補助金＋岐阜県補助金		15,987	6,204	
	市負担経費		30,121	26,892	30,718
	現行からの経費増減		△597	△3,826	/

※現行のデマンド交通経費はコミバス大湫の補助金額。

単位：千円

※現行の補助金は岐阜県補助金のみ。

(5) デマンド交通の運行事業者

デマンド交通の運行事業者は、市内の交通事業者による共同運行、地域別に複数の事業者に分割委託する運行、対象地域全体を1社に委託する運行などがある。運行の効率化や実現可能性などの観点から、平成27年度に検討し、決定する。

(6) 事業評価

本計画を着実に推進するため、公共交通全体の利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善するPDCAサイクルによる事業評価を行う。

○計画実施状況の評価

毎年度、鉄道、民間路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーの利用者数等を調査し、本計画の実施状況、効果进行评估する。

○目標達成度、公共交通ネットワークの評価

北部地域のデマンド交通導入と南部地域のスクールバス運行開始後の平成28年度及び北部地域スクールバス運行開始後の平成31年度を目処に、市民アンケート調査等を実施し、連携計画で設定している目標の達成度、公共交通ネットワークの構築と効果等に関する評価を行う。

参考資料— 1 検討基本案と案の絞込み

(1) 案の絞込み

瑞浪市公共交通構築の検討にあたっては、最初に次の4案を基本案として設定し、それぞれの案を次のように評価した。

1) A案（定時定路線＋タクシー補助券の配布）

- ・タクシー補助券の配布は、市全域の公共交通空白地域をなくすることができるが、路線バス・コミュニティバスのサービスと適用範囲がかぶることになり、これら公共交通への影響が大きい。
- ・配布を交通空白地域に限定するとしても、範囲の設定が困難である。
- ・経費試算によると大幅な経費増となる見込みである。

2) B案（デマンド交通（全域）＋通学対応便）

- ・市全域にデマンドを導入すると、市全域の公共交通空白地域をなくすることができる
- ・市中南部を通る東濃鉄道バス路線の利用者減少が懸念されるなど、影響が大きい。

3) C案（デマンド交通（北部）＋定時定路線（中心部・南部）＋通学対応便）

- ・市の北部では公共交通空白地域をなくことができ、中南部では東濃鉄道バス路線と連携したネットワークを形成できることから、市の北部と中南部の地域特性にあった適切な方法といえる。
- ・市中南部では一部に公共交通空白地域が残ることになるとともに、地域で異なる運行方式となるため、住民の合意形成を十分に行う必要がある。

4) D案（定時定路線（現行ルート、一部路線短縮）＋デマンド交通（端末））

- ・デマンド交通、コミュニティバスの運行本数増加により、公共交通空白地域が解消できる。
- ・デマンド導入地域では乗継が前提となるため、利用者サービスが現行よりも低下し、利用しづらくなる。

→ 以上の評価により、C案の北部地区デマンド案を基本案として、詳細を検討した。

(2) 検討の進め方

現在のコミュニティバスは児童生徒の通学に利用されている。

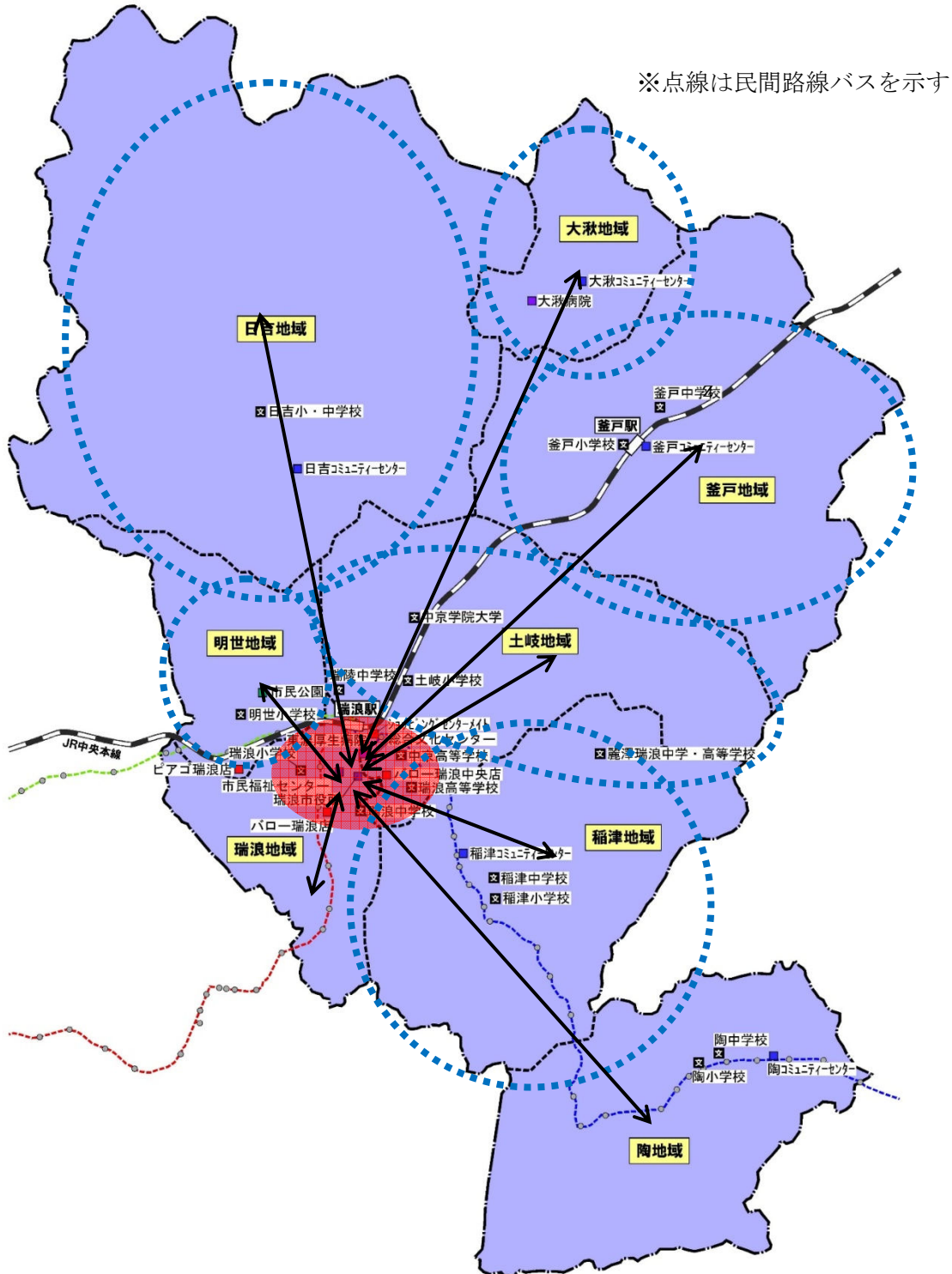
このため、C案を基本として検討するにあたり、「通学対応」と「コミュニティバス及びデマンド交通」に切り分け、それぞれで検討を行った。

B案：デマンド交通（全域）＋通学対応便

●市全域のデマンド型交通を運行し、通学はスクールバス等に対応する。

- ・市内の移動は、デマンド型交通（市全域対応）へ移行すし、各地区内と中心部エリア内の瑞浪駅、東濃厚生病院、大規模店舗等へのアクセスのみとする。
- ・中学校の統合にあわせ、小学生も含めてスクールバス対応等を検討する。

■運行イメージ



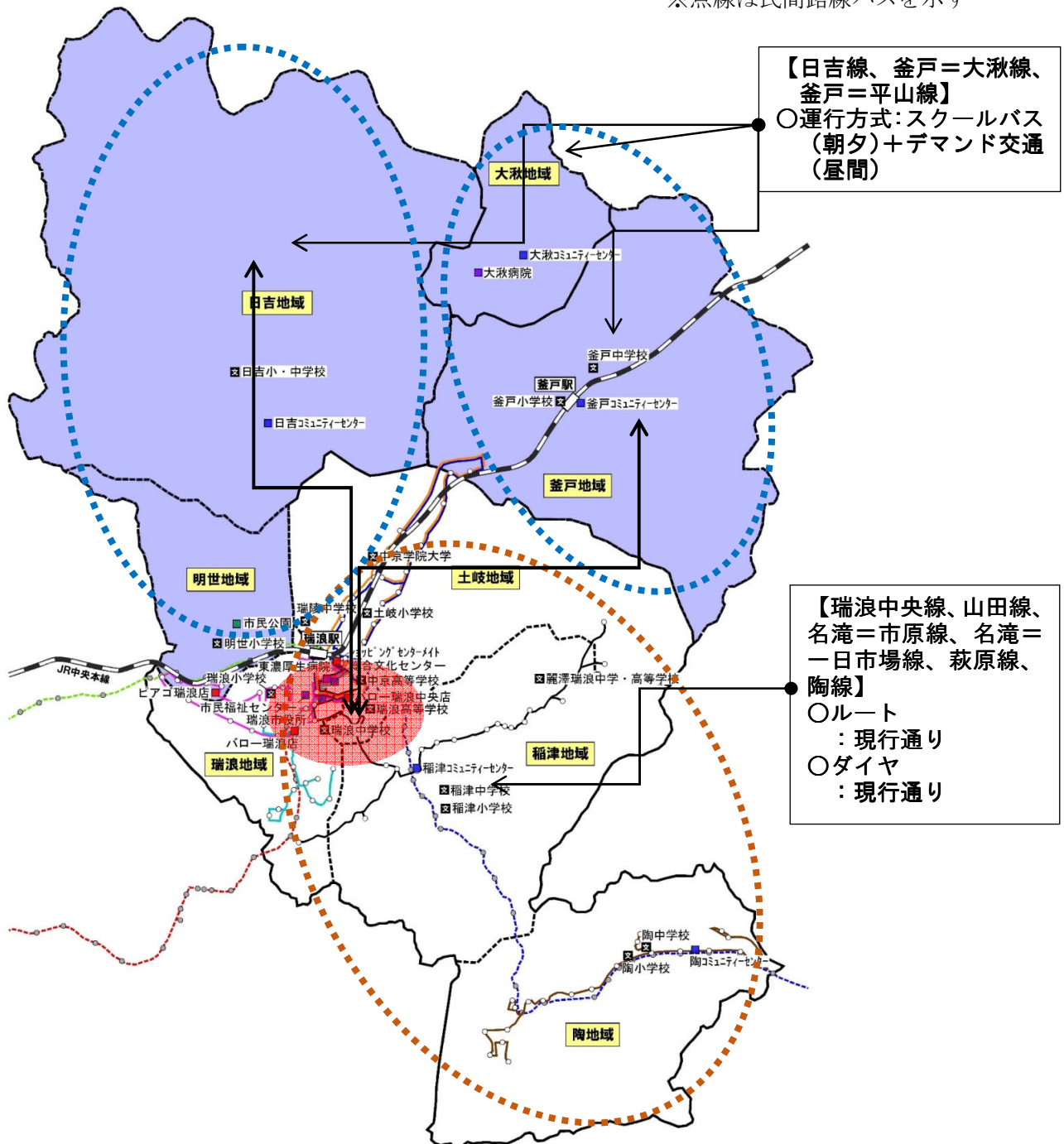
C案：デマンド交通（北部）＋定時定路線（中心部・南部）＋通学対応便

●北部地域はデマンド交通を導入し、中心部・南部地域は現行通りコミュニティバスの運行、通学はスクールバス等に対応する。

- ・日吉地区、明世地区、釜戸地区については、デマンド交通を導入する。
- ・中心部、南部については、現行通りコミュニティバス（瑞浪中央線、山田線、名滝＝市原線、名滝＝一日市場線、萩原線、陶線）の運行ルート・ダイヤとする。
- ・中学校の統合にあわせ、小学生も含めてスクールバス対応等を検討する。

■運行イメージ

※点線は民間路線バスを示す



D案：定時定路線（現行ルート、一部路線短縮）＋デマンド交通（端末）

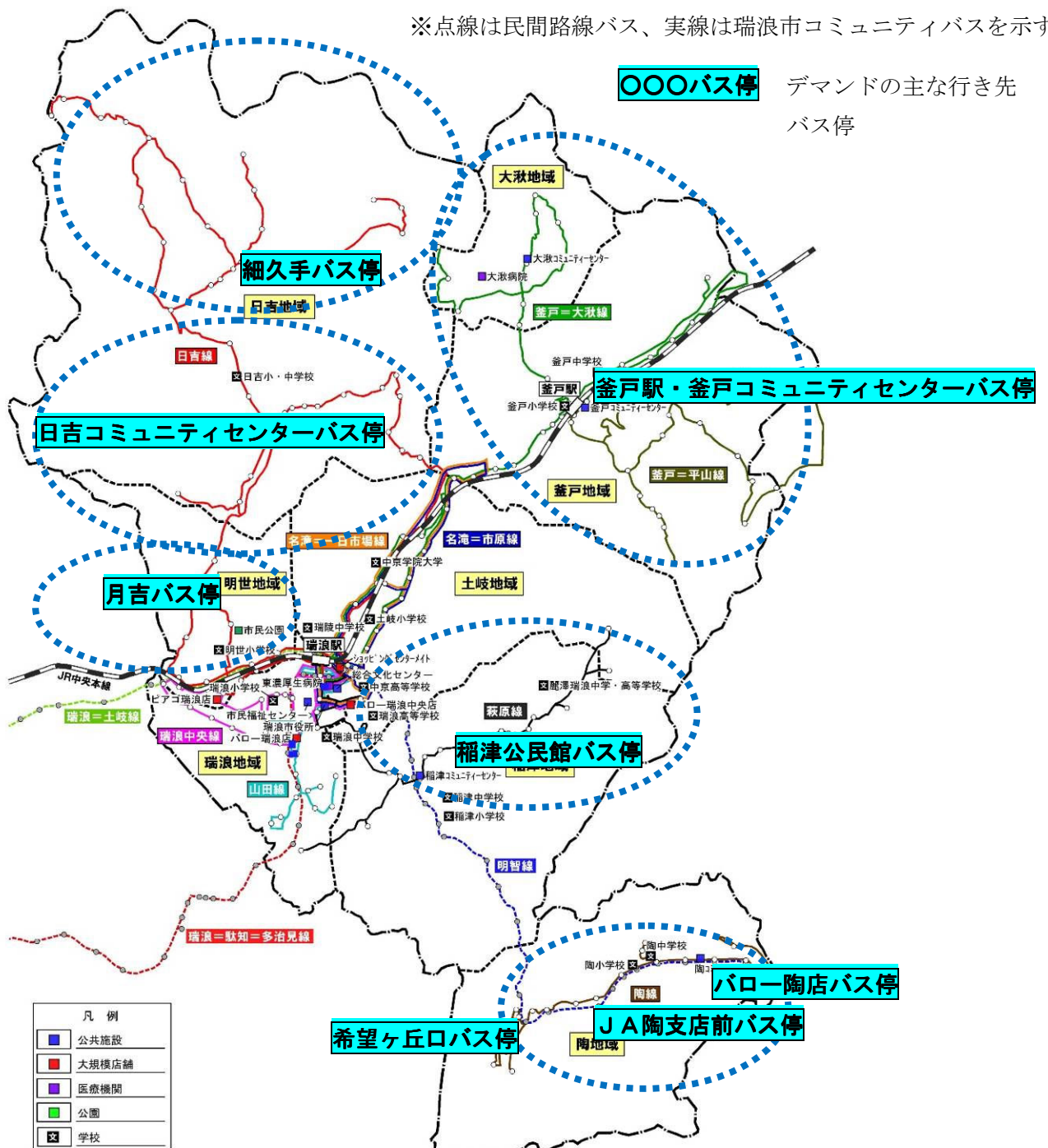
●現行のコミュニティバス運行を基本に、端末地域をデマンドで補完する

（デマンド地域の定時定路線は路線短縮）

- ・コミュニティバスは需要の見込まれる区間のみ短縮する。ただし、存続するコミュニティバス路線区間は増便を検討する。（現行のコミュニティバス路線の通学対応便を除く）
- ・デマンド交通は、コミュニティバスの運行本数が少ない端末地域に導入する（コミュニティバスの瑞浪中央線、山田線、名滝＝市原線、名滝＝一日市場線がある地域を除く地域）。行き先は、地域内の鉄道駅、主要なバス停に限定（乗継が前提）するものとし、地域住民の意見を踏まえて決定する。

■運行イメージ

※点線は民間路線バス、実線は瑞浪市コミュニティバスを示す



参考資料—2 通学対応の検討

瑞浪市地域公共交通総合連携計画において、スクールバスの有効活用（①通学時間帯以外のスクールバス車両の活用 ②一般客の混乗）が検討課題として挙げられている。

瑞浪南中学校（平成 28 年開校予定）については、スクールバスの有効活用は行わないこととして瑞浪市地域公共交通会議において決定したため、瑞浪北中学校（平成 31 年開校予定）及び日吉小学校、釜戸小学校については検討した。

（1）通学に係るコミュニティバスの現状

- ・日吉小・中学校、釜戸小・中学校の一部の児童生徒が通学に利用。
- ・通学時間帯に合わせた早朝、夕方の運行ダイヤとなっている。
- ・夏季休暇、始業式等に合わせた特別な運行ダイヤがある。
- ・通学対応便であっても、中心部や釜戸駅まで運行している路線では、一般の利用がある。

（通学対応は、対応する便の利用者の約 11%、1 日当たり約 20 人）

■通学に係る便のコミュニティバスの利用者数

路線	出発場所	出発時刻	運行日数	1ヶ月の総利用者数			1日平均利用者数		
				一般	児童生徒	合計	一般	児童生徒	合計
釜戸＝平山線	平山口	6:57	21	17	564	581	0.8	26.9	27.7
	JA 釜戸支店前	16:10	21		263	263		12.5	12.5
釜戸＝大湫線	八瀬沢	7:00	21	71	812	883	3.4	38.7	42.0
	瑞浪駅前	15:30	21	59	397	456	2.8	18.9	21.7
	釜戸中学校前	18:05	21	8	50	58	0.4	2.4	2.8
日吉線	細久手	7:05	21	43	279	322	2.0	13.3	15.3
	瑞浪駅前	16:00	21	29	130	159	1.4	6.2	7.6
	北野神社前	7:06	21	120	360	480	5.7	17.1	22.9
	瑞浪駅前	15:35	21	87	218	305	4.1	10.4	14.5
	半原野菜売場前	7:09	21		247	247		11.8	11.8
	日吉小学校前	16:00	21		151	151		7.2	7.2
合計				434	3,471	3,905	20.7	165.3	186.0
				11.1%	88.9%	100.0%	11.1%	88.9%	100.0%

（平成 26 年 6 月実績）

(2) 求められるサービス水準（学校別）

○瑞浪北中学校

- ・瑞浪南中学校と同等のサービス水準の確保。
- ・スクールバス（無料）の運行に関しては、次の5つの水準を目指す。

- | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 統合によって通学距離が長くなるすべての生徒を対象に運行
→ 通学距離6kmのあるなしに関わらず |
| 2 安全に運行
→ 停留所まで500m以内（自転車、送り迎えが不要）
→ 全員が座れるバスの大きさ、台数の確保
→ 非常天災時は、十分な安全確認を行った上で運行について判断 |
| 3 短い時間での運行
→ バスに乗っている時間は平均20分～30分程度 |
| 4 特別な時間割や参観日等にも運行
→ 学校の教育活動は全て |
| 5 部活動の時間等が確保できるように運行
→ 朝は7:30までに到着、放課後も活動時間を確保 |

※平成23年度作成「中学校統合に関するQ&A」より

○日吉小学校、釜戸小学校

- ・現在のコミュニティバスによる運行水準の継続

(3) 市北部の小中学校の通学手段の検討

平成31年4月の中学校統合によりスクールバス運行等が予定されているため、小中学校の通学手段については、統合前（平成27年度～平成30年度）と統合後（平成31年度以降）の2段階で検討した。

1) 平成27年度～平成30年度

(ア) スクールバス車両導入の検討

現行コミュニティバスの運行継続またはスクールバス導入を検討するにあたり、スクールバス導入の際は次のことが想定される。

- 一般客が利用できなくなり、児童生徒のみが利用対象者となる。
- 運行形態が「一般乗合旅客自動車運送事業」から「一般貸切旅客自動車運送事業」または「特定旅客自動車運送事業」へ切り替わる。

「一般貸切旅客自動車運送事業」の場合、国土交通省の定める算定基準を適用すると、大幅な経費増大となる。「特定旅客自動車運送事業」の場合、運行経費については関係機関、運行事業者との協議が必要となる。

【参考】コミュニティバス（乗合）とスクールバス（貸切）の経費試算（単位：円）

路線	現行の系統		コミュニティバス（乗合）	スクールバス（貸切）
日吉線	細久手～東濃厚生病院前	朝	1,277,645	4,922,000
		夕	1,247,464	4,922,000
	北野神社前～瑞浪駅	朝	1,388,307	4,662,000
		夕	1,388,308	4,662,000
	半原野菜売り場前～日吉小学校前	朝	658,651	4,922,000
		夕	658,652	4,922,000
釜戸＝大湫線	八瀬沢～瑞浪駅前	朝	1,541,725	6,216,000
	瑞浪駅前～八瀬沢	夕	1,702,688	6,736,000
	釜戸中学校前～八瀬沢	夕	1,028,655	6,736,000
釜戸＝平山線	平山口～J A釜戸支店前	朝	1,051,290	5,182,000
		夕	1,905,022	5,182,000
合計			13,848,407	59,064,000

※コミュニティバス経費は、平成26年度全体経費を運送キロ単価（243円/キロ）×年間運行距離により計算。通学経路以外も含めた路線全体の距離により算出。

※スクールバス経費は、国土交通省の貸切運賃制度（時間・距離の併用）をもとに設定。営業所から発着地点までの距離及び通学経路の推定距離・時間により算出。

※車両5台を想定（現コミュニティバス車両数）。

（イ）方向性

スクールバス（貸切）にする場合、運行経費の大幅な増加が予想されるため、小中学校の通学手段は現行通りコミュニティバスにより行う。

学校	通学手段
日吉小学校	コミュニティバス（日吉線）
日吉中学校	
釜戸小学校	コミュニティバス（釜戸＝大湫線、釜戸＝平山線）
釜戸中学校	

（ウ）路線（経路）の選択肢

現行のサービス水準を下回らないようにするには、次の選択肢がある。

- 〔 ① 現行コミュニティバスの経路【各地 → 小中学校 → 瑞浪市中心部】
② 瑞浪市中心部まで運行している路線を小中学校までに短縮【各地 → 小中学校】 〕

①の場合、一般客は朝に瑞浪市中心部までコミュニティバスを利用することができるため、デマンド交通は、コミュニティバスの運行時刻以降に運行する。

②の場合、一般客は朝に瑞浪市中心部まで移動する手段が無くなるため、コミュニティバスの運行経費は下がるが、デマンド交通を朝から運行する必要がある。

■経費試算（年間）

【A】 現行コミュニティバスの経路 約 13,849 千円

【B】 瑞浪市中心部まで運行している路線を小中学校までに短縮 約 9,584 千円

路線	出発地	出発時間	年間経費	
			【A】 現行経路	【B】 学校まで
日吉線	細久手	7:05	1,277,645	641,277
	日吉小学校前（瑞浪駅前）	16:00	1,247,464	641,277
	北野神社前	7:06	2,776,615	868,190
	日吉小学校前（瑞浪駅前）	15:35		
	半原野菜売場前	7:09	1,317,303	1,317,303
	日吉小学校前	16:00		
釜戸＝大湫線	八瀬沢	7:00	1,541,725	631,411
	J A 釜戸支店前（瑞浪駅前）	15:30	1,702,688	1,499,213
	釜戸中学校前	17:35	1,028,655	1,028,655
釜戸＝平山線	平山口	6:57	1,051,290	1,051,290
	J A 釜戸支店前	16:10、17:45	1,905,022	1,905,022
計			13,848,407	9,583,638

（平成 26 年度全体経費を運送キロ単価（243 円/キロ）×年間運行距離で計算）

2) 平成 31 年度以降

(ア) 方向性

- ・瑞浪北中学校は、基本をスクールバスとする。
- ・小学校はコミュニティバスその他、スクールバスも活用できる可能性があるため、検討を要する。

(イ) バス利用者の見込み

	バス利用率	児童生徒総数	バス利用者
釜戸小学生	42%	110 人	46 人
日吉小学生	51%	79 人	40 人
瑞浪北中学生（日吉・釜戸中学生）	100%	125 人	125 人

※小学生は、平成 26 年 4 月現在のバス利用率（釜戸小学校 42%、日吉小学校 51%）より推計

(ウ) 対応案

次の案が想定されるが、教育委員会でルート案を検討中のため、最終的にはその結果によって車両数、車両の大きさ、ルート等が決まる。それぞれに課題があり、経費もかかるため、今後、教育委員会とも連携して検討する。

■通学手段の案の比較

	学校	交通手段	メリット	デメリット
案①	日吉小学校 釜戸小学校 瑞浪北中学校	スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ・安全、確実な運搬が可能。 ・生徒数の増減による車両変更への対応に優れる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>小学生用と中学生用の運搬（2往復）が必要になり、時間、ルートの検証が必要。</u> ・道路幅員によっては、自宅近くに乗降場所を設定できない。
案②	日吉小学校 釜戸小学校 瑞浪北中学校	コミュニティバス スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ・小学生の通学時間に合わせてコミバスの出発時刻を変更可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスは、道路幅員によっては、自宅近くに乗降場所を設定できない。
案③	日吉小学校 釜戸小学校 瑞浪北中学校	コミュニティバス コミュニティバス →スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ・各地から小学校までは、現行通りのコミバス利用のため、変化が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>中学生は乗継となる。</u> ・<u>コミバス区間は、中学生全員が座れない。</u> ・始発を 30 分程度早める必要がある。

■経費試算

案① スクールバス（運行委託を想定）

	交通手段	台数	1台あたり運行費（千円）	運行経費	車両補助金	財政措置
日吉小学校	スクールバス	6	10,000	60,000	なし	維持管理費に対して普通交付税措置あり（維持管理費単価 5,500 千円×6台＝33,000 千円）
釜戸小学校	スクールバス					
瑞浪北中学校	スクールバス					

案② スクールバス＋コミュニティバス

	交通手段	台数	1台あたり運行費（千円）	運行経費	車両補助金	その他、財政措置等
日吉小学校	コミュニティバス	3	-	10,000	あり	現行の費用から試算
釜戸小学校	コミュニティバス	2				
瑞浪北中学校	スクールバス	6	10,000	60,000	なし	維持管理費に対して普通交付税措置あり（維持管理費単価 5,500 千円×6台＝33,000 千円）
合計				70,000		

案③ スクールバス＋端末コミュニティバス

	交通手段	台数	1台あたり運行費（千円）	運行経費	車両補助金	その他、財政措置等
日吉小学校	コミュニティバス	3	-	10,000	あり	現行の費用から試算
釜戸小学校	コミュニティバス	2				
瑞浪北中学校	コミュニティバス＋スクールバス（小学校で乗換）	5	10,000	50,000	なし	維持管理費に対して普通交付税措置あり（維持管理費単価 5,500 千円×5台＝27,500 千円）
合計				60,000		

参考資料—3 公共交通体系構築の検討

定時定路線型の東濃鉄道バス・コミュニティバスとデマンド交通が市内に共存した公共交通ネットワークとなるため、公共交通の運行サービス水準の検討を踏まえて、デマンド交通の運行方式及び両システムの運賃について検討する。

(1) 公共交通のサービス水準の検討

1) 現行コミバス大湫（デマンド交通）のサービス水準確保

現行コミバス大湫のサービス水準を確保するための方法を比較すると、以下の条件により、デマンド交通以外の公共交通手段では確保が困難。

■コミバス大湫のサービス水準を確保するための方法の比較

	交通手段	運行本数	運賃	乗降場所
サービス水準	コミバス大湫	瑞浪市街地まで 一日一往復	700 円	自宅付近
サービス水準対応確保の可否	コミュニティバス	○	○	× 自宅付近は不可
	デマンド交通	○	○	○
	タクシー券	○	× 利用者負担増加	○

2) 現行コミュニティバスの維持すべき水準

○運行本数

利用平均1日1人未満の便も存在するため、必要に応じて減便も検討する。

○運賃（100 円～400 円）

上限金額が400円となっており、現状以上の運賃設定は困難。

○乗降場所（バス停）

昼中に利用されているバス停は、通院、買い物目的で瑞浪中心部（東濃厚生病院、瑞浪駅周辺）まで移動する高齢者が主に利用するため、維持する必要がある。

○利用者需要

60歳以上で自動車免許を持たない住民約5,100人。

（コミュニティバスが通ってない地域（交通空白地域）において自動車免許を持たない60歳以上の住民は約660人）

3) 東濃鉄道バスのサービス水準維持

- ・明知線は市内利用者が多く、陶地区では1日あたり約90人が瑞浪駅方面まで利用している。
- ・陶地区では、瑞浪駅方面への利用者は朝が多く、多くは瑞浪駅まで利用している。
(昼間は、地区内での利用と思われる。)

■平日平均1日あたり東濃鉄道バス利用者数

路線	方面	全線利用者数 (乗車人員)	内、瑞浪市内利用 者数(乗車人員)	内、陶地区利用 者数(乗車人員)
明知線	瑞浪駅方面	251	133	90
	明智方面	286	269	33
瑞浪＝駄知＝ 多治見線	瑞浪駅方面	257	29	-
	駄知方面	245	65	-

(平成26年11月10日(月)～21日(水)の平日10日間の1日平均)

4) 地区別の公共交通対応水準

(ア) 土岐地区

○現状

- ・コミュニティバス「名滝＝市原線」「名滝＝一日市場線」「日吉線」「釜戸＝大湫線」の4路線が運行。

○デマンド導入に係る検討課題

- ・「日吉線」「釜戸＝大湫線」は無くなるため、一部地域ではサービス水準が低下する。
サービス水準を維持するならば、「名滝＝市原線」「名滝＝一日市場線」の増便で対応することが考えられるが、デマンド適用の区域の検討等と合わせて検討する必要がある。
- ・東部の一部地域においては公共交通が無い状況が続くため、デマンド交通の範囲を広げるなど、検討を要する。

■現行及び路線廃止後のサービス水準

	現行	デマンド導入の場合
名滝＝市原線	2循環	2循環
名滝＝一日市場線	1循環	1循環
釜戸＝大湫線	片方向3便ずつ	0便
日吉線	片方向1便ずつ	0便

(平成26年4月現在)

■土岐地区のコミュニティバス利用者

路線	起点	発時刻	H26. 6月の1ヶ月の利用者		1日当たり平均利用者	
			路線全体	土岐地区	路線全体	土岐地区
名滝＝市原線	瑞浪駅前	8:48	28	16		
		8:45	137	86		
	計		165	102	8	5
	瑞浪駅前	10:58	35	16		
		10:55	120	72		
計		155	88	7	4	
名滝＝一日市場線	瑞浪駅前	9:33	42	35		
		9:30	150	106		
	計		192	141	9	7
釜戸＝大湫線	八瀬沢	7:00	883	24	42	1
	旧釜戸郵便局	17:00	16	9	1	0
	瑞浪駅前	15:30	456	12	22	1
	釜戸駅前	12:20	55	36	3	2
	瑞浪駅前	11:50	104	47	5	2
	瑞浪駅前	17:30	19	4	1	0
	計		1,533	132	73	6
日吉線	北野神社前	7:06	120	50	6	2
	瑞浪駅前	15:35	305	11	15	1
	計		425	61	20	3
合計			2,470	524	118	25

(平成26年6月実績)

※1日平均コミバス利用者は25人であるが、そのうち、9人(22人の約4割)が釜戸＝大湫線、日吉線を利用している。

(イ) 稲津地区

○現状

- ・コミュニティバス 萩原線 が1日2往復運行。
- ・東濃鉄道 明智線 が上り、下りとも1時間1便程度運行。

○検討課題

- ・コミュニティバス 萩原線 の運行回数等サービス水準を、他地区の水準と比較しながら検討する必要がある。

(ウ) 明世地区

○現状

- ・コミュニティバス 日吉線 が上り 3 便、下り 4 便運行。

○デマンド導入に係る検討課題

- ・明世町内の戸狩地区、山野内地区については中心市街地に近いことから、デマンド対応とするのか検討する必要がある。
- ・デマンド対応から外した場合、コミュニティバス 日吉線 は減便または廃止となることから、戸狩地区、山野内地区についてはコミュニティバスの対応が必要となるため、瑞浪中央線の路線の見直し等を行う必要がある。

(2) デマンド交通の検討




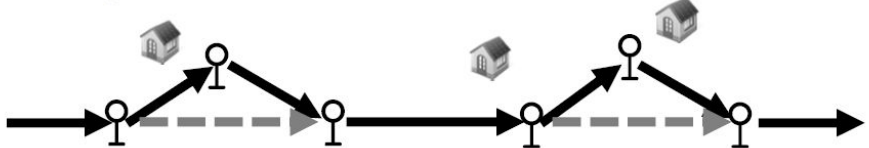
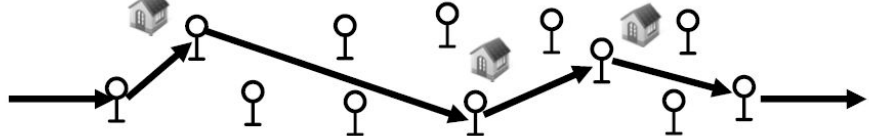

デマンド交通には様々なタイプがあるため、瑞浪市に合った方式を検討する。

1) 運行方式

(ア) 運行方式の種類

下表のA（定路線型）は、予約が無い地域でも運行するため非効率な方式となるになる。このため、選択可能な方式はB、C、Dである。

■ デマンド交通の運行方式による分類

	運行方式の特徴（イメージ） [ 自宅  バス停等]
A 定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p> 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 
C 自由経路ミーティングポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 
D 自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 

(イ) 経路の選択

瑞浪市の場合、谷戸の道路沿道に集落があり、基本的な運行経路は決まって来ることから、必要な箇所のみ迂回する「迂回ルート型」の対応が適当となる。

乗降場所とするバス停は、現行のコミュニティバスのバス停よりも多数設置し、自宅からバス停までの移動距離を短くすることで、現行のコミバス大湫に近い水準（自宅付近での乗降）の対応が可能となる。

■運行方式の比較

	B 迂回ルート型	C・D 自由経路型
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ルートが決まっているので、利用者にとってわかりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅から目的地までドアツードアに近いサービスのため、高齢者等にとって安全に外出が可能。
デメリット (課題)	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅前ではなく、バス停までの移動が必要。 ・乗降場所で待つことが必要。(現行バスと同様) 	<ul style="list-style-type: none"> ・瑞浪市の場合、バスが走行できる道路は、地区の主要道路になる(枝道に入った場合、戻ってこれない道は運行できない)ため、迂回ルート型との違いは小さい。 ・乗降場所によっては小型車両でなければ対応できない。 ・所要時間が左記よりも長くなる。 ・タクシーと同様のサービスのため、タクシー事業者との調整が必要。

2) 運行ダイヤ

(ア) 基本ダイヤの設定

瑞浪市の場合、片道の運行に30分～1時間近くかかることから、時間フリーの場合には必要車両台数が増え、相乗りがしづらく、運行効率が悪くなる。

基本ダイヤを設定すれば、車両台数を最小化による経費削減、コミュニティバスの運行地域との公平性、相乗りの促進に繋がる。

■運行ダイヤの比較

方式	基本ダイヤ型	時間フリー型
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・概ねの発時刻、着時刻が設定されており、予約に応じて運行。 	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に応じて随時運行。
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・相乗りが促進され、効率的な運行になる。 ・コミュニティバスの運行本数に近い運行とすることで、地域間の公平性が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者にとっては、利用したいときにいつでも利用でき、利便性が高い。
デメリット (課題)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用できる時間が限定される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・必要車両台数が増える可能性がある。 ・相乗になりにくい。 ・タクシーとの違いがなくなる。

(イ) 今後の検討課題

基本ダイヤ型は、現行のコミュニティバスと類似の方法となるため、できるだけ1台の運行に需要を集中させる工夫が必要となる。そこで、利用者からの運行時刻の要望把握を要する。

(3) 運賃の検討

1) 現行の運賃（平成26年4月現在）

瑞浪市のコミュニティバスは100円～400円（ゾーン制）であるが、400円の地域から運賃低廉化の要望がある。

■現行のコミュニティバス運賃

瑞浪中央線	100円
山田線	100円
名滝＝市原線	100円～300円
名滝＝一日市場線	100円～300円
萩原線	100円～300円
陶線	100円
釜戸＝平山線	100円（デマンドに移行）
釜戸＝大湫線	100円～400円（デマンドに移行）
日吉線	100円～400円（デマンドに移行）

■東濃鉄道バス運賃

瑞浪駅前からの片道運賃表

瑞浪駅前からの定期代を調べる場合は「定期旅客運賃表」と付き合わせてご利用下さい。
但し運賃の赤紫色の部分は料金から1.0円マイナスして算出して下さい。

H26. 4. 1改定

明智方面のりば				駄知方面のりば			
停留所	運賃	停留所	運賃	停留所	運賃	停留所	運賃
【 明 智 線 】				【 瑞 浪 ＝ 駄 知 ＝ 多 治 見 線 】			
竜門通り	100	水上	500	竜門橋東	100	南山公園前	380
土岐橋	100	樋の下	500	元町	100	山神	440
市原	100	陶小学校前	500	上野町	100	総合公園前	490
益見橋	100	陶中学校前	500	一色	100	山神温泉口	490
萩原口	200	陶町口	500	上一色	180	紅陵高前	500
下小里	240	陶コミュニティセンター前	500	下山田	180	ウエルフェア土岐	500
稲津公民館前	240	陶旭町	500	山田団地口	240	下石貞	500
小里	240	陶東町	500	上山田	240	阿庄口	500
稲荷下	300	吹越	500	石橋	290	西陵団地前	500
興徳寺口	300	関屋口	500	堀越	290	石拾	500
山の田	300	吉良見	500	本郷町	380	昭和農園前	500
下川折	350	吉田小学校前	500	東駄知	380	小谷口	500
川折口	400	大田	500	丸山橋	380	下沢	500
川折	400	上田	500	長者町	380	現代陶芸美術館口	500
田尻	470	徳間	500	駄知南山	380	多治見総合ケアセンター口	500
大川	490	新町	500	駄知	380	多治見高校口	500
大川団地前	500	明智駅前	500			上町	500
				旭ヶ丘南	420	本町7丁目	500
				旭ヶ丘北	420	豊岡町3丁目	500
						まなびパーク前	500
						多治見駅前	500

2) 運賃事例

他市の事例では、コミュニティバスは100円～200円、デマンドは300円が多い。

■コミュニティバス運賃事例

	名称	運賃
土岐市	市民バス	100円（一部200円）
多治見市	コミュニティバス 「ききょうバス」	中心市街地線 100円（一部200円） 総合福祉センター・太平公園線 200円
可児市	さつきバス	200円
美濃加茂市	あい愛バス	200円

（平成26年12月現在）

■デマンド運賃事例

	名称	運賃
土岐市	予約あいのりタクシー「のってこ」	300円
美濃市	乗り合わせタクシー	300円
可児市	電話で予約バス	300円
美濃加茂市	あい愛予約バス	300円

（平成26年12月現在）

3) 運賃の考え方

コミュニティバス、デマンド交通は、瑞浪市が事業主体となって市民の移動を確保する。

このため、採算性に基づく運行ではなく、市民の移動を確保するインフラとするよう、利用料金を平準化させる。

4) 収支率の算定

(ア) 現行のコミュニティバス収支率

収支率	年間経費（千円／年）・・・①	41,593
	収入（千円／年）・・・②	8,025
	収支率（②／①）	19.3%
利用者一人 当たり経費	利用者数（人／年）	100,308
	利用者一人当たり経費（円／人）	415

（運行経費、収入は平成25年度実績）

(イ) デマンドの収支率試算

①利用者数の想定

コミバス利用者からの転換と新規需要（昼間にコミバスの通っていない地域からの需要）により想定。

A コミュニティバスからの転換人数：48人

	総利用者数			1日平均利用者数		
	一般	児童生徒	合計	一般	児童生徒	合計
釜戸＝平山線	26	827	853	1.2	39.4	40.6
釜戸＝大湫線 (釜戸地区 内)	82	1259	1341	3.9	60.0	63.9
日吉線	935	1385	2320	42.7	66.0	108.6
合計	1,043 23.1%	3,471 76.9%	4,514 100.0%	48 22.4%	165 77.6%	213 100.0%

(平成26年6月実績より積算(運行日数21日))

B 新規需要者：21人

	60歳以上の自動車運転 免許非保有者(コミバ ス沿線地区外のみ)	コミバス利用率	1日平均コミバス 利用者数
日吉	237	平均コミバス利用 者(48人/日) / 60歳以上の自動車 運転免許非保有者 (1,380人)	620人×3.5%
明世	0		
大湫	74		
釜戸	309		
合計	620		

⇒ デマンド平均利用者(A+B) = 69人/日

②収支率

収支率のみで比較すると、コミュニティバス以上の割合が見込まれる。

	運賃300円	運賃400円	運賃500円
運賃単価(円)	300	400	500
1日平均利用者数(人/日)	69	69	69
1日あたり収入(円/日)	20,700	27,600	34,500
年間日数	245	245	245
年間収入(円/年)	5,071,500	6,762,000	8,452,500
年間経費(円/年)	25,461,000	25,461,000	25,461,000
収支(円/年)	20,389,500	18,699,000	17,008,500
収支率	19.9%	26.6%	33.2%
利用者一人あたり経費(円/人)	1,506		

※運賃によって利用者数は変化しないと仮定した試算(実際は変化すると推測される)

5) 運賃設定と経費

(ア) デマンド交通の経費試算

■運行経費単価の設定

※税抜き

	項目	単価	備考
①	運行時間	9 時間	8 時～17 時 (12 時台は休憩)
②	運行日数	253 日	年末年始のみ運休
③	車両数	3 台	地区 1 台, 日吉と明世は 2 地区で 1 台
④	車両借り上げ料金	3,000 円/時	他都市を参考
⑤	オペレータ人数	2 人	他都市を参考
⑥	オペレータ単価	150,000 円/月	他都市を参考

■システム関係経費の設定

※税抜き

	項目	単価	備考
⑦	サーバーレンタル	60,000 円/月	コンビニクル資料
⑧	機器レンタル	13,000 円/月・台	コンビニクル資料
⑨	通信費	5,000 円/月・台	

■運行経費の試算

		初年度 (円)	次年度以降 (円)	備考
初期 投資	システム構築関連費用	800,000		コンビニクル資料
	P R 周知費用	500,000		他事例参考
	許認可申請費用	-		他事例参考
	車両費	7,500,000		1 台 250 万円
	その他	200,000		他事例参考
	計	9,000,000	0	
維持 経費	運行費(運行借上げ費用)	20,493,000	20,493,000	①×②×③×④
	サーバーレンタル	720,000	720,000	⑦×12 ヶ月
	機器レンタル	468,000	468,000	⑧×③×12 ヶ月
	オペレータ人件費	3,600,000	3,600,000	⑤×⑥×12 ヶ月
	通信費	180,000	180,000	③×⑨×12 ヶ月
	計	25,461,000	25,461,000	
合計		34,461,000	25,461,000	

(イ) 収支予想

コミュニティバス及びデマンド交通を運賃設定別に試算すると、次のとおりとなる。

■コミュニティバス運賃別収支試算

		試算（平成 29 年度以降）			現行 (H26 見込)
運賃		100 円～300 円	200 円～300 円	100 円～300 円 (瑞浪中央線、山田線のみ 200 円に値上げ)	100 円～400 円
経費	一般利用	20,058			30,791
	通学対応	13,849			13,849
収入		4,807	8,036	7,217	8,026
市負担額		29,100	25,871	26,690	36,614

■デマンド交通運賃別収支試算

		試算（平成 29 年度以降）			現行 (H26 見込)
運賃		300 円	400 円	500 円	-
経費		25,461			308 (コミバス大湫の補助金額)
収入		5,072	6,762	8,453	
市負担額		20,389	18,699	17,008	308

■補助金

		試算(平成 29 年度以降)	現行 (H26 見込)
岐阜県補助金（コミュニティバス）		4,139	6,204
国庫補助金（デマンド交通）		11,848	-
計		15,987	6,204

■コミュニティバス及びデマンド交通による収支試算（補助金含む）

		試算（平成 29 年度以降）									現行 (H26 見込)
運賃	コミュニティバス	100 円～300 円			200 円～300 円			100 円～300 円 (瑞浪中央線、山田線のみ 200 円に値上げ)			100 円～400 円
	デマンド交通	300 円	400 円	500 円	300 円	400 円	500 円	300 円	400 円	500 円	-
市負担額	コミュニティバス	29,100			25,871			26,690			36,614
	デマンド交通	20,389	18,699	17,008	20,389	18,699	17,008	20,389	18,699	17,008	308
補助金		15,987									6,204
市負担額 (補助金含む)		33,502	31,812	30,121	30,273	28,583	26,892	31,092	29,402	27,711	30,718
現行からの経費増減		2,784	1,094	△597	△445	△2,135	△3,826	374	△1,316	△3,007	

6) 今後の検討課題

(ア) 運賃について関係者等との調整

(イ) 東濃鉄道バスとの運賃差の検討

東濃鉄道バスは採算性に基づいて運賃を決定しており、運賃上限額はコミュニティバスより高いものの、サービス水準（運行時間帯、運行本数）はコミュニティバスよりも高い。ただし、デマンド交通と比較すると、同等の金額となることが予測される。

サービス水準の平準化を図る観点から、東濃鉄道バス運賃（市内分）を一部市が負担することで利用者の利便性向上を図るなど、今後の検討課題として挙げられる。

参考資料—4 検討体制・過程

(1) 検討体制

1) 平成26年度瑞浪市地域公共交通会議委員

	職名	氏名	備考
1	瑞浪市 副市長	勝 康弘	会長
2	中部大学工学部 教授	磯部 友彦	副会長
3	国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局 首席運輸企画専門官	山本 博康	
4	国土交通省中部地方整備局多治見砂防国道事務所 道路管理課長	小川 英明	
5	岐阜県都市建築部 公共交通課長	国島 英樹	
6	多治見警察署 交通第一課長	土屋 公彦	
7	岐阜県多治見土木事務所 施設管理課長	生田 直人	
8	岐阜県バス協会 専務理事	山田 芳喜	
9	岐阜県タクシー協会 副会長	山田 幹雄	
10	東濃鉄道株式会社 取締役営業本部長	門間 實	
11	平和コーポレーション株式会社 常務取締役	山田 和洋	
12	平和コーポレーション株式会社バス 乗務員労働組合代表者	橋本 清	
13	大湫町コミュニティ推進協議会	板橋 仁晃	
14	瑞浪市連合自治会	大山 理晴	
15	瑞浪市PTA連合会	東川 猛	
16	東濃厚生病院 事務局長	西脇 弘司	
17	瑞浪市 民生部長	伊藤 明芳	
18	瑞浪市 教育委員会事務局長	伊藤 正徳	
19	瑞浪市 経済部長	遠藤 三知郎	
20	瑞浪市建設部 土木課長	木村 伸哉	

2) 平成26年度瑞浪生活交通ネットワーク計画検討分科会委員

	職 名	氏 名	備 考
1	中部大学工学部 教授	磯部 友彦	分科会長
2	瑞浪市 経済部長	遠藤 三知郎	副分科会長
3	岐阜県タクシー協会 副会長	山田 幹雄	
4	東濃鉄道株式会社 取締役営業本部長	門間 實	
5	平和コーポレーション株式会社 常務取締役	山田 和洋	
6	大湫町コミュニティ推進協議会	板橋 仁晃	
7	瑞浪市連合自治会	大山 理晴	

(2) 検討過程

会議	開催日	主な内容
第1回 瑞浪市地域公共交通会議	平成26年 7月7日	1 平成25年度事業報告及び決算について 2 平成26年度事業計画(案)及び予算(案)について 3 プロポーザル審査分科会委員選考
第2回 瑞浪市地域公共交通会議	平成27年 1月16日	1 瑞浪南中学校のスクールバスについて 2 東濃鉄道「瑞浪＝土岐線」廃線(予定)の対応について 3 瑞浪市生活交通ネットワーク計画素案について 4 瑞浪市生活交通ネットワーク計画検討分科会の設置について
第1回 瑞浪市生活交通ネットワーク計画検討分科会	平成27年 1月27日	1 瑞浪市生活交通ネットワーク計画素案について
第2回 瑞浪市生活交通ネットワーク計画検討分科会	平成27年 2月12日	1 瑞浪市生活交通ネットワーク計画素案について ・第1回瑞浪市生活交通ネットワーク計画検討分科会での討議の概要 ・検討事項1 コミュニティバスと通学バスの連携 ・検討事項2 公共交通のサービス水準 ・検討事項3 市内の交通体系
第3回 瑞浪市生活交通ネットワーク計画検討分科会	平成27年 2月18日	1 瑞浪市生活交通ネットワーク計画案について ・第2回瑞浪市生活交通ネットワーク計画検討分科会での討議の概要 ・これまでの検討経緯とネットワーク基本案 ・検討事項1 通学対応の考え方 ・検討事項2 デマンド方式の検討 ・検討事項3 運賃の検討 ・検討事項4 土岐地区のサービス水準確保の検討 ・検討事項5 デマンド交通の運行主体について
第3回 瑞浪市地域公共交通会議	平成27年 3月4日	1 公共交通体系構築の基本方針 2 パブリックコメントの実施について 3 平成26年度瑞浪市地域公共交通会議補正予算(案)
第4回 瑞浪市地域公共交通会議	平成27年 3月20日	1 瑞浪市生活交通ネットワーク計画(案)について