

会 議 録

会 議 名	平成２９年度第４回野田市コミュニティバス検討専門委員会議
議題及び議題毎の公開又は非公開の別	まめバス運行計画見直しについて
日 時	平成２９年１１月１６日（木） 午後３時３０分から午後４時２０分まで
場 所	市役所低層棟４階 職員控室
出席委員氏名	石 塚 一 男、齊 藤 達 夫、中 村 恵美子、 原 正 之、谷田貝 しづ子
欠席委員氏名	無し
事 務 局	遠 山 康 雄（企画財政部長） 宮 澤 一 弥（企画調整課長） 中 村 正 則（企画調整課長補佐） 岡 田 勇 貴（企画調整課調整係長） 野 本 勝 大（企画調整課主任主事）
傍 聴 者	２名
議 事	平成２９年度第４回野田市コミュニティバス検討専門委員会議の会議結果（概要）は、次のとおりである。
原議長 本日は傍聴希望者が２名おり、傍聴を許可していることを報告 【議題】 まめバス運行計画見直しについて <事務局説明> ・ １０月３０日に開催した会議での御意見等に基づき、Ａ２案に絞って修正案を作成したこと。 ・ 本日、最終的な意見を頂き素案を確定させて、今後パブリック・コメント手続を実施すること。 ・ 図面丸印の薄い黄色で網掛けした便数が、前回の資料から変更及び一部	

誤りがあった所を示したもの。

- ・ 前回の会議で「コミュニティバス本来の趣旨からすると急行ルートの必要性はない」、「現行新北ルート下総利根大橋入口から木間ヶ瀬中前間のバス停が廃止されているが、この区間の廃止は好ましくない。」との御意見を頂き、4点についてルートの修正を行ったこと。
- ・ 茶色で示した新北ルート（急行ルート）について、イオンタウンから国道16号を通り、市役所を経由して、老人福祉センターまで延伸していたものを修正し、イオンタウンから県道結城野田線を通り、野田中央高校入口、吉春上、さくら公園、清水公園駅東口、一中前、市役所までとしたこと。
- ・ 下総利根大橋入口から木間ヶ瀬中前間を廃止としていた区間を修正し、いちいのホールから関宿複合センター入口、立山入口、下総利根大橋入口から木間ヶ瀬中前を通るものとしたこと。
- ・ 新北ルートの修正に伴い、黄緑色で示している北ルート堤台について、市役所、川間駅、イオンタウン、清水公園駅東口、市役所としていた循環ルートを、市役所から川間駅南口間を結ぶ往復ルートとしたこと。
- ・ 御意見によるものではないが、中ルートにおいて、廃止バス停を少なくするため、目吹熊野神社入口から1部消防団前、目吹二ツ塚間を通るルートに変更したこと。
- ・ 修正後のルートは、全12ルート、平日124便、土日祝日が97便で、平日運行が244日、休日運行が115日を想定した場合、年間走行距離数が629,980kmになること。
- ・ 運行ルートの名称は仮称であり、ルートごとの起終点も今後決定すること。

（全ルートの再確認を行う。）

- ・ 緑色で示している関宿城ルートについては、現行ルートと同様であり、中戸折り返し便を廃止し、全便、関宿城博物館から関宿中央ターミナル間を往復するもの。
- ・ 茶色で示している新北ルートについては、いちいのホールから川間駅南口、イオンタウン、清水公園駅東口を通り、市役所までを往復するもの。

- ・ 赤色で示している北ルート関宿（七光台経由）については、関宿中央ターミナルと川間駅南口を往復するルートで、いちいのホール、向ノ内、県道我孫子関宿線を通り、七光台を経由するもの。
- ・ 同じく赤色で示している北ルート関宿（イオンタウン経由）については、北ルート関宿（七光台経由）同様に関宿中央ターミナルと川間駅南口間を往復するルートで、赤の白抜きになっている部分がイオンタウンを経由するもの。
- ・ 青色で示している北ルート清水については、市役所から櫛のホール、清水公園駅、総合公園、岩名中前、プラタナス通り、川間駅南口を通りイオンタウン間を往復するもの。
- ・ 黄緑色で示している北ルート堤台については、市役所から川間駅南口を結ぶもの。
- ・ ピンク色で示している中ルートについては、市役所から櫛のホール、都市計画道路山崎吉春線を通り、プラタナス通り、川間駅南口、イオンタウン、田端、堆肥センター入口から県道我孫子関宿線を通り、上中山、1部消防団前、東部小前、野田特別支援学校前、小張病院前から市役所までを循環し、右回り、左回りを交互に運行するもの。
- ・ 水色で示している南ルート中根については、市役所から旧日光街道を通り、二中前、桜木神社入口、梅郷駅、都市計画道路梅郷西駅前線を通り、みずき4丁目公園、島会館入口、緑ヶ丘公園を結び、ここで折り返した往復ルートになるもの。
- ・ 緑色で示している南ルート愛宕駅、南ルート大殿井については、2ルート合わせて1台の車両で対応し、南ルート愛宕駅については、市役所から上町、流山街道を通り、梅郷駅、ハローワーク野田、みずき4丁目公園、西新田自治会館前から流山街道に出て、梅郷駅から通ってきたルートを市役所へ戻るルートになり、ハローワーク野田から西新田自治会館前までは、一方向で循環するルートになるもの。
- ・ 同じ車両で運行するもう一つの南ルート大殿井については、市役所から野田市駅、大殿井、下鹿野、電建第一住宅、みどり橋、大殿井から市役所へ戻るルートになり、下鹿野からみどり橋までは、一方向で循環するルートになるもの。この二つのルートは交互に運行するもの。

- ・ この二つのルートは、いずれも市役所を起終点とする往復ルートという想定で、資料1で示した便数は、往復で1便とカウントしており、図面においては、※印を付したバス停については、実態に合わせ、往復で2便としてカウントしているもの。
- ・ ピンク色で示している南ルート循環については、現行の南ルートのジグザグ運行を解消したもので、老人福祉センターから梅郷11号公園、大殿井、中根、市役所から愛宕駅、上町、流山街道を通り、梅郷駅、みずき通り、島会館入口、しらさぎ通り入口、老人福祉センターを循環するルートであり、右回り、左回りを交互に運行するもの。
- ・ 紫色で示している新南ルートについては、大利根温泉からスポーツ公園、福田保育所入口、木野崎入口、野田市駅、市役所、愛宕駅、辻前、櫛のホール、琴平通り入口、上花輪、今上地区を通り、梅郷駅、島会館入口、老人福祉センターから大利根温泉を循環し、右回り、左回りを交互に運行するもの。
- ・ 懸念事項について、急行ルート（新北）を修正し、市役所止まりとしたことから、野田梅郷住宅入口から梅郷11号公園までの間が現行の16便から8便に減便となるもの。
- ・ この区間については、路線バスが相当の便数で運行していることから、利便性は確保されていること。
- ・ 木間ヶ瀬前村を通るルートに変更したことに伴い、下羽貫から向ノ内鹿島神社入口が現行より1便減便となるが、25便が運行するので、利便性は確保されていること。
- ・ 中ルートの一部を変更したことにより、前回案で9便としていた便数が8便になり、これを受けて、南通りから岩名香取前までの間が現行より4便の減便となること。22便が運行するので、利便性は確保されていること。
- ・ その他、廃止のバス停、減便バス停の廃止理由について整理したものが、インデックスの資料1-1にまとめていること。
- ・ 運行経費見込額及び市支出見込額については、前回同様、コンサルタント事業者において算出し、沿線人口から収入見込額を算出したものを最大の運賃収入見込額とし、ルートごとに重複した部分を差し引いたもの

を、最小運賃収入見込額として表示していること。

- ・ 運行にかかる経費が 135,293,000 円、収入見込額が 32,381,000 円から 47,760,000 円の範囲と試算し、市の支出見込額が 87,533,000 円から 102,912,000 円と予測したこと。
- ・ 市支出見込額について 1 億円以内で運行を行うためには、運賃収入見込額は少なくとも 35,293,000 円（税込みで 38,117,000 円）が必要であること。
- ・ 現在の運行事業者にルート内容等について確認したところ、運転士の確保の面から車両台数の増加に対応することが難しいことから、1 事業者に全ての運行を発注するのではなく、分割発注を基本とすること。
- ・ 現在予備車両を 1 台としているが、運行車両の増車（ルート増、土日祝日運行）に伴い予備車両も 1 台増車し 2 台必要であること。予備車 2 台を含めて計 13 台が必要となること。

〈質疑・意見〉

中村委員 資料 1 の 4 ページの上から 3 行目野田梅郷住宅入口から梅郷 11 号公園までの間が現行の 16 便から 8 便の減便となっているが、図面の数字と異なっている。どちらが正しいか。

事務局 図面が正しい。資料 1 の 1 ポツ目の 16 便から 8 便となっている箇所を 16 便から 7 便の減便と修正していただきたい。

石塚委員 住まいが関宿地域なので、関宿地域と川間地区方面を理解している。今回の修正案は良くできていると思われる。野田と関宿合併して 15 年になるが、目玉の一つがまめバスであった。合併したことによって野田市の中心地が北へずれ込んできている。旧野田地域での中心が愛宕駅付近だったものが、北が鈴木貫太郎記念館、南は大利根温泉と縦長になり、今の中心地は、川間駅、七光台、イオンタウン付近が中心であろうと個人的には思っている。今回の案では、川間駅を基点として野田地域と関宿地域が分かれたルートは、評価も高いと考えられ、利用者も増えるのではないかと思っている。

前回案で木間ヶ瀬中付近が廃止されていたものが、復活して安心した。また増便した関宿城ルートの利用も含め、今後期待が持てると考えている。

中村委員 南部地区の緑色で示されている南ルートの愛宕駅、大殿井の一方
向への回る循環ルートの設定については、バス停の置き方によっては、行
き先が逆方向になってしまうので、行き先を間違えるとまったく違った方
向に連れて行かれてしまう。とても良いルートであるが気をつけなければ
ならない。例えば、「いなげや」から「梅郷駅」へ行くのにどちら側のバ
ス停に立っていないか分からないのか分からなくなってしまう。現行の櫛
のホールバス停においても反対のバス停に乗り間違えをしてしまったこと
も聞いている。また、桜木神社付近ジグザグ区間のバス停についても進行
方向が逆方向になるので気をつけなくてはならない。

原議長 バスの前面に行き先が掲載されているが、それを見れば間違わない
と思われるが、それを確認せずに違う方向のバスに乗ってしまうことか。

中村委員 行き先をよく見て乗っていただければいいのであり、その点につ
いて周知徹底できればいいのだが。

この図面では、上り、下りの2本線を入れないと分からない。

谷田貝委員 今までにこのようなルートはなかったのか。

中村委員 南方面では、今までにはなかった。

事務局 このルート設定は初の試みである。本来であれば、起点と終点を明
確にして往復できるルートであれば分かりやすいものである。例えば、水
色南ルート中根のように緑ヶ丘公園を終点と定め、乗客を乗せずに折り返
してくるルートが設定できれば良かったが、折り返し地点がなくこのよう
なルートを設定したものである。

中村委員 緑ヶ丘公園の折り返し地点を見た中で、亀山ニュータウン方面か
らの転回ができないだろうかと考えた。仮に想定したルートが、折り返し
後のバス停を通ることができなかったことから、この緑色のルートも一方
向の循環は、分かりにくいものであると考えたものである。

ルートごとにバス停が複数設置できればいいのだが。

事務局 バス停には、現行ルート同様に複数乗り入れた場合も1か所での設
置となる。

谷田貝委員 時刻表どおりにバスが来ていただければ良いのだが。

宮澤課長 確かにそういった心配はある。バス停については、現行と同様に
色分けをしてルート別に時刻表の表記をしていくことで、気を付けて作成
していきたい。

先ほど緑ヶ丘公園の終点の御意見があったが、以前から運河駅に近いところまで乗り入れていただきたいとの要望があり、バス停設置について検討した経緯がある。県道の紳士服店に出る通りを想定したが、車両（トラック等）の交通量、歩行者との兼ね合いもあり、バス運行事業者からはルート設定は難しいとの回答を得ている。ただ、車検場方面からUターンするこの案は距離もあり、乗客を乗車させない折り返しのためであれば、検討の余地はあるのではないかと考えている。

谷田貝委員 ルート変更、ダイヤ改正が行われる度に、まめバス離れが起きているのではないかと考えている。定着させる必要がある。関宿城ルートの中戸止まりがなくなり、全便関宿城博物館まで、土日祝日も走らせていただくことは、敬意を表したい。良かれと思ってダイヤ改正を行うことによって、ルートを読み込むまで時間が掛かり、結果利用離れが起きてしまうこともある。このまま我慢強く継続していくことも必要である。

原議長 これから高齢者の増加に伴い、分かりやすい、乗りやすいまめバスが必要である。

ほかに意見は。ないようなので、中村委員からの発言があったバス停設置の懸念事項、利用者にとって分かりやすいものについて、対応するものを考えていただき、ルート案についてはこの内容でいかがか。

（異議無しの声有り）

原議長 ほかに意見がないようなので、事務局から何かあるか。

宮澤課長 いろいろな御意見ありがとうございました。

今回の運行計画の見直しは生活圏域に合ったルート設定をしているが、ルート等が定着するまでは、市も広報等に努める考えである。委員におかれても御協力をよろしくお願いしたい。

今後の予定については、パブリック・コメント手続を12月上旬から1月上旬まで行い、頂いた意見に対して市の考えをまとめ、1月の下旬頃に5回目の会議を行う予定である。内部で運行計画の決定の手続を踏んで、運行事業者の選定に移る予定である。

原議長 以上で本日の予定の議事は全て終了した。これでコミュニティバス検討専門委員会会議を閉会する。