

会 議 録

会 議 名	平成28年度第2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	1 運行見直し後の利用状況について（公開） 2 まめバス運行に係る課題について（公開）
日 時	平成28年8月26日（金） 午後1時30分から午後3時10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	鈴 木 有（市長） 今 村 繁（副市長） 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） 道 下 誠（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	4名
議 事	平成28年度第2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

(市長挨拶)

市長 日ごろから、まめバスの運行計画の変更等に御尽力いただいていることに感謝申し上げます。7月から新運行計画がスタートしたわけだが、見直した新運行計画においても上限額以内での運行が厳しくなっている。上限額をどうしたらいいかということも含めて、検討をお願いしたい。

まめバスの思い切った変更を考えており、使いやすいまめバスというものを検討していただけたらと考えている。

(公務のため市長退席)

原議長 本日は傍聴希望者が4名おり、傍聴を許可していることを報告

原議長 議事に入る前に、会議録等のホームページの掲載について、総務課の職員から説明の申出があった。まず、説明をお願いする。

富山総務課長 現在、野田市では、審議会等の「開催予定」や「会議結果の概要」はホームページに掲載しているが、会議録や会議資料は掲載していない。

「会議録」や「会議資料」は、非公開の審議会等を除いて、行政資料コーナーで公表しているが、議会に、ホームページにも掲載することを要請する陳情の提出があり、不採択となっている。

近隣市では、多くの審議会等で会議録をホームページに掲載しているが、会議資料については、掲載例はほとんどない状況である。

ホームページに会議録などを掲載するかについては、近隣市では、それぞれの審議会等で判断していただいているとのこと。

そこで、野田市においては、審議会等の会議録や会議資料をホームページに掲載するかについては、情報発信の観点から必要と考えているが、その取扱いは、それぞれの審議会等で判断していただくべきものと考えている。

なお、現在の委員の皆様判断いただくことから、過去の会議録等は対象とはせずに、本日の会議から対象にしたいと考えている。

また、委員名簿について、野田市では、委員名簿に委員の住所や電話番号などの個人情報が記載されており、現在は公表をしていない。

近隣市では、住所や電話番号などが記載された事務局用の委員名簿とは

別に、委員の氏名、任期、選出区分、職業を記載した名簿を公表している場合が多いため、委員名簿を公表していくか、さらに、選出区分に加え、職業を記載するかについても、それぞれの審議会等で判断いただくこととなった。

原議長 ただ今、説明を受けたが、項目が多いため、一つ一つ順を追って質疑を行う。

まずは、会議録のホームページへの掲載について改めて説明をお願いします。

富山総務課長 野田市では現在、ホームページ上の「審議会等の開催のお知らせ」の中で、議題ごとに、『報告を受け、了承する。』や、『審議し、継続審議となる。』というような会議結果は掲載しているが、会議録は掲載していない。

近隣市では、会議録を掲載している場合が多い状況となっている。

まず、会議録をホームページに掲載するかについて審議をお願いします。

原議長 意見、質問などないか。

齊藤委員 先日開催された行政改革推進委員会においても、この取扱いについて検討されたと思うが、その取扱いはどのようなものか。

富山総務課長 行政改革推進委員会では、会議録等はホームページに掲載することで決定された。

紙ベースの会議録については、行政資料コーナーに配架している。情報提供が可能なものについては、紙ベースに留まらず、情報通信の時代でもあり、公開をしていく。このような状況を酌んでいただき判断いただきたい。

原議長 それでは、説明を受けて、賛成の方は挙手をお願いします。

(全委員挙手)

原議長 それでは、ホームページに掲載することで決定する。次に、掲載時

期について説明願いたい。

富山総務課長 事務局に1か月を目安に会議録を作成いただき、委員の皆様
の承認を受けてから1週間を目途に掲載を考えている。

原議長 意見、質問などないか。

(意見等無し)

原議長 ないようなので、承認する。

それでは、次に、会議資料のホームページ掲載について説明をお願いします。
る。

富山総務課長 近隣市では、会議資料をホームページに掲載している審議会
等は少ないという状況であった。

しかし、この会議については、会議資料の掲載作業を行うに当たり事務
量が著しく増加するなどの支障は生じないことから、掲載する方向で御審
議をいただきたいと考えている。

なお、掲載の決定をいただいた場合は、会議終了後1週間以内を目途に
掲載したいと考えている。

原議長 それでは、説明を受けて、意見、質問ないか。

齊藤委員 掲載することでよいと思う。

原議長 それでは、よろしいということで。

次に、委員名簿をホームページへ掲載するかどうかについて説明をお願
いする。

富山総務課長 近隣市の委員名簿の公表について、例として、近隣市の情報
公開・個人情報の審査会について、8市のうち7市で委員名簿を掲載して
いる。うち2市は氏名と『学識経験者』などの選出区分で記載されてお
り、その他の5市では『大学教授』などの職業まで記載されている。

そこで、公表用の委員名簿を作成し、行政資料コーナーやホームページ

において公表することについて、今回、それぞれの審議会等において、判断をお願いします。

なお、公表用の委員名簿を作成する際には、氏名と任期、そして選出区分を記載していただきたいと考えている。

そのほか、職業なども掲載するかについても、判断をお願いします。

原議長 最初に公表用の委員名簿を作成し、公表することについて、意見、質問ないか。

中村委員 公表用の委員名簿は、氏名に加えて、任期を記載する程度を考えているのか。

齊藤委員 その程度であれば、掲載することによいと思う。

原議長 それでは、公表用の委員名簿を作成し、公表することによいか。多数決によって決定する。

(全委員挙手)

原議長 それでは、委員名簿を公表することに決定したので、次にこの会議の委員の選出区分である「識見を有する者」に加えて、それぞれの委員の職業、所属団体なども掲載するかについて、判断したいと思うが、職業、所属団体などの公表について、意見、質問などあるか。

氏名、任期を記載することとし、団体、職業等は記載しないということによろしいか。

原議長 意見、質問ないようなので、それでは、団体、職業等は記載しないということ。

他に判断することはあるか。

富山総務課長 判断いただきたいものは以上である。

原議長 以上、会議録等のホームページへの掲載について、ここで皆さんに御決定をいただいたことについて、資料の「野田市を良くする市民の会」

からの公開質問状の回答として、事務局で取りまとめをお願いする。

原議長 では、次に前回会議での意見の検証及び報告について、事務局から説明をお願いする。

中村企画調整課長補佐 まず、出洲地域への運行の件について、現地を確認し、検証した。資料の別紙の図のものだが、県道を右折し、和田商店の地点を左折し、〆切橋の方へ抜けるルートの場合、幅員が狭く、バスの進入ができないような状況であった。

また、県道を右折し、突き当たりの堤防を転回してのルートについては、現運行事業者に確認したところ、バスの転回はできないとのことであった。

続いて、野田観光ガイドの会のまめバスの利用については、会長及び事務局長に確認をしたところ、なかなか利用は難しいとのことであった。また、その際に市内の観光などの話を聞かせていただいたことを報告する。

原議長 説明があったことに、質問、意見あるか。

石塚委員 出洲地域への乗り入れについては、気持ちは分かるが、現状からすればやむを得ないという判断で仕方ないと思う。

谷田貝委員 現状を知っているからこそ、気持ちは分かるが、難しい。

原議長 よろしいか。事務局の説明のとおりでよろしいか。

(意見、質問等無し)

原議長 それでは事務局の説明のとおりで、了承する。

原議長 続いて、議事に入る。まず事務局から説明をお願いする。

1 運行見直し後の利用状況について

<事務局説明>

- ・平成27年7月と平成28年7月の1か月間の利用状況を比較した。

- ・運行日数については、平日と休日とで若干の日数の違いがあるが、同時期の比較とした。
- ・平成 28 年 7 月の 1 か月間の利用者数は、6 ルート合計で 2 万 6,446 人と平成 27 年 7 月と比較して 2,569 人減少した。
- ・ルート別での利用者数は、全てのルートにおいて下回った。
- ・南ルート、北ルートの順で下回った。
- ・関宿城ルートにおいては、12 便から 4 便を減便し、8 便となったことから約 4 割の減となった。
- ・1 日当たりでの平均は、平日新北ルートが増となっており、その他のルートは、減となった。
- ・北ルート、南ルートの順で大きく減った。
- ・土日祝日の場合は北ルートが増となったが、南ルートは大きく減となった。
- ・利用者の増加を狙い新設した新南ルートの始発は、ルート周辺の事業所へ訪問し、時間変更等の周知活動を行うなど、広報に努めているところであるが、1 か月間をみても大きな成果は出ていない。
- ・キッコーマン総合病院内のバス停については、具体的な数値はないが、多くの方の利用があり、利用者の方から病院に直接行かれるので便利になったとの声を頂いている。
- ・今まで乗っていた時間がずれてしまい乗れなくなってしまったとの声も頂いている。
- ・運行ダイヤの見直し時は、乗車人数が減となる傾向がある。前回の見直し時においても同様であったことから、今後、乗車人数も若干の回復はあると思われるが、厳しい利用状況になると考えている。

原議長 事務局の説明に、意見、質問等あるか。

齊藤委員 もう少し推移を見て、再度の検討が必要なのか、確認していただきたい。

中村委員 買い物への乗り方について、市報に載ったが、大変いいと思った。ただ、現状を聞く限り、これでは、効果は表れてなさそうだが。

宮澤企画調整課長 買い物での利用について、市報に載せたが、効果は表れていない。前回の会議でも申し上げたが、継続して露出を高め、継続的に利用を図っていきたい。

原議長 それでは、説明のとおりでよいか。

(意見無し)

原議長 それでは、事務局の説明のとおり了承する。

次に、まめバス運行に係る課題について、事務局から説明をお願いする。

2 まめバス運行に係る課題について

〈事務局説明〉

(1) まめバス運行の経緯について

野田市と関宿町は平成 15 年 6 月 6 日に合併し、新しい野田市が誕生した。新市のまちづくりの姿を描いた「新市建設計画」の中の重点事業の一つが「コミュニティバスの運行」であった。

コミュニティバスについては、以前から住民の皆さんの要望があったが、財政的な状況等を勘案して実現することはできなかった。

平成 16 年 1 月 9 日、コミュニティバスまめバスは、住民の皆さんからの多くの要望を受け、合併による行政改革効果によって生み出される財源のうち、5,000 万円を上限に投入することで実現した。

ア 準備調査を実施し運行計画案を策定

準備調査では、新市の地理的な条件、すでに運行されている路線バスや新市の主要公共施設の配置状況等を検討し、住民の皆さんからの要望をできるだけ取り入れることに配慮して、コミュニティバスの運行計画案をまとめた。

コミュニティバスの運行は、これまでも住民の皆さんから多くの要望があったが、合併による行政改革効果によってその財源を生み出せることから、実施に踏み切った。

ただし、その財源には限りがあるので、運行経費は可能な限り圧縮する必要があった。

また、既に運行している路線バスの運行に影響が出ないように、運行計画案をまとめた。

イ 基本方針（コンセプト）について

「関宿地域から市役所等の公共施設へのアクセス性を高めるとともに、両市町の公共交通不便地域の改善を図り、新市の一体性の醸成及び均衡ある発展に資する。」ことを基本方針（コンセプト）とした。

ウ 運行ルート設定の考え方について

関宿町から市役所までの南北方向の運行ルートを中心に、野田市では東西方向のルートを設定する。

路線バスとの競合を可能な限り避けた運行ルートとする。

住民要望や既存のバス路線を考慮し、野田市役所へのアクセスを基本としつつ、幅広い利用者を集める公共施設を運行ルートに取り込む。

幹線道路を基本としつつ、小型バスでも運行可能な車道幅員を持つ道路を選択する。

運行ルート距離は、利便性向上と運行経費抑制のバランスを図りつつ、新市全体で50 km前後を目安とする。

以上を踏まえ、関宿町南東部、野田市北東部、野田市南部に対して、3つの運行ルートを設定する。

エ サービス水準の考え方について

バス停の設置については、県公安委員会のバス停設置基準等に沿い、300メートルから500メートル間隔を目安としてバス停を配置することとする。

運賃については、市民が負担に感じることなく、気軽に利用できるよう、コミュニティバスの乗車運賃として定着しつつある100円均一制を採用し、乳幼児は無料とした。

運行時間帯は、公共施設の利用に対応した輸送サービス提供に向けて、8時から18時までの運行とする。

運行台数は、運行経費抑制のため、他自治体でも例の多い1ルート1台を基本とする。

導入車両については、バリアフリーへの対応とともに、環境に配慮したクリーンで静かな車両を採用する。また、車道幅員の狭い道路も

あることから、小型バスを中心に車両を選択した。

オ 平成 16 年 1 月 9 日からの運行について

受託事業者である茨城急行自動車株式会社が、平成 15 年 12 月に関東運輸局の認可を受け、平成 16 年 1 月 9 日から運行を開始した。

※ 3 ルート・5 台（予備車 1 台）体制、41 便/日、年末年始を除き運行とした。

カ 平成 17 年 4 月 1 日からの運行について

合併による行革効果で生み出される財源のうち、5,000 万円を限度に市が負担することとして運行を始めたところ、利用者は予想を上回る結果となり、運賃収入も当初の見込みより大幅に増加した。

一方、増便、増ルートを望む市民の皆さんからの要望も多数寄せられており、コミュニティバス検討委員会において、当初予定した財政支出の範囲内での増車可能台数及び運行計画の見直しの必要性を検討し、新たにバス 3 台を増車し、運行計画の見直しをすることを決定（見直しの内容は次のとおり。）した。

① 関宿城ルートの新設について

新設ルートは、増車する 1 台を投入し、関宿城博物館から県道結城野田線、我孫子関宿線を通り、やすらぎの郷、いちいのホールを経由して、関宿中央ターミナルまでの経路とした。

② 北ルートについて

平成 16 年 5 月に岩名、堤台地区に都市計画道路山崎吉春線が供用開始したことを踏まえ、増車する 1 台によって、岩名香取前から堤台、中野台地区を通り、櫛のホールに至るルート（堤台経由）を新設した。

③ 中ルートについて

鎌田バス停から県道結城野田線の北部小入口交差点を左折し、吉春新道に戻るルートに変更するとともに、東部小前から斎場、木野崎地区を経由して、県道我孫子関宿線を通り、上中山に至るルートに、また、櫛のホールから音女会・幸会を経由して、仲町を通り、上町に至るルートに変更した。

④ 南ルートについて

山崎、三ヶ尾地区でより多くの利用者が見込めることから、1台増車し、みずき4丁目公園から山崎貝塚町、県道松戸野田線、東新田、三ヶ尾、福田第二小を通り、老人福祉センターに至る循環ルートに変更するとともに、右回り、左回りの運行とした。

※ 4ルート・8台(予備車1台)体制、67便/日、年末年始を除き運行

キ 平成19年10月からの2ルート新設について

市民の皆さんからのルート増設等の要望は相変わらず多く寄せられた。この市民要望と市の財政支出の上限額(5,000万円)をどのように考えるべきか、平成18年度に対応案を検討した。

合併による行政改革効果を検証したところ、まめバスの運行を検討した時点の行革効果より、合併時に作成した新市建設計画に記載された時点の方が、行革効果が多く見込まれた。

上限額を6,800万円とし、コミュニティバス検討委員会にも議論いただき賛同を得た。この結果を受け、市民要望に応えるため、更に2台増車・2ルート新設し、平成19年10月1日から運行を開始した。新設したルートは、次のとおり。

① 新北ルートについて

市役所から七光台駅、川間駅、江戸川左岸道路、関宿総合公園体育館、木間ヶ瀬中、いちいのホール等を経由して関宿中央ターミナルに至るルート

② 新南ルートについて

クリアビューホテルから、スポーツ公園、福田保育所、野田市駅、市役所、櫛のホール、今上地区、梅郷駅等を経由して消防南分署に至るルート

※ 6ルート10台(予備車1台)体制、82便/日、年末年始を除き運行

ク まめバス運行計画の縮小について

利用者・運賃収入の伸びに支えられて、多くの市民要望に応えるべく運行計画を拡大してきたまめバスであるが、平成20年秋のリーマンショック以降、利用者の伸び悩みに加え、燃料費の急激な上昇によ

り限度額以内での運行ができなくなったことから、平成 23 年 4 月から、北ルート・南ルート以外の 4 ルートは平日のみの運行とするなど、初めて運行を縮小した。

なお、平成 22 年度までは運行の委託を単年度の契約としていたが、契約事務の効率化を図る観点から、平成 23 年度以降の契約は債務負担行為を設定した上で複数年の契約とすることとし、この時点では、平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 年間の契約を締結した。

※ 6 ルート 10 台（予備車 1 台）体制、79 便/平日、40 便/土日祝日、年末年始を除き運行（ただし、北、南ルート以外のルートは平日のみ運行）

(2) 現状について

平成 23 年度以降は、運行計画の見直しの効果もあって運行の上限額以内での運行が可能となった。しかしながら、平成 26 年 4 月から消費税率が 8% にアップしたため、平成 26 年度以降は上限額以内での運行ができなくなった。

また、近い将来、消費税率は 10% に引き上げられる予定であったことから、10% になっても上限額以内での運行が可能となるよう、コミュニティバス検討専門委員の意見を伺いながら運行計画を見直し、平成 28 年 7 月から運行を開始することとした。

このような中で、委託契約が平成 28 年 3 月末で終了することから、平成 28 年 4 月から平成 33 年 3 月まで運行を委託すべく昨年 12 月に制限付一般競争入札を実施したところ、結果として、応札者は現在の受託者 1 者のみで、応札額と予定価格が大きく乖離していたため、不調となった（理由としては、バス運転士の不足や安全対策への対応等のため、人件費が市の想定をはるかに超えて上昇したため。）。

新たに乗合バスを運行する際は、認可を受けるまで 3 か月程度を要することから、4 月以降も継続してまめバスを運行するためには、現在の受託者と契約するほかない。そのため、まずは、28 年度限りの契約として、従来の運行業務委託方式を見直し、事業主体を市、運行主体をバス事業者として、運行経費の上限額を設定し、運行経費を運賃収入で賄えなかった額について、予算の範囲内で市が補助するという補助金方式に変更するこ

ととした。これにより、消費税の不課税取引となるので、業務委託方式の際には消費税として支出することになる 790 万円程度の経費を削減することができる。

なお、上限額である 6,800 万円以内での運行のためには、更に 830 万円程度の運賃増収が必要となる。まめバスの置かれている窮状を訴えつつ、これまで以上に市民の方に利用していただくよう呼び掛けることはもとより、今後も継続した運行を行うため、28 年度にコミュニティバス検討専門委員の意見を伺いながら対策を検討することとし、現在に至っている。

(3) 課題の抽出

これまでの経緯・現状を踏まえ、今後整理しなければならない課題を抽出した。これらの課題は、相互に関連し、かつ両立が極めて困難なものもあることから、慎重に検討する必要があるが、全ての課題を解消することは困難であり、最終的には、最大公約数的な結論とならざるを得ない。

検証すべき課題は、次のとおり。

- ① 関宿地域から市役所等の公共施設へのアクセス性を高めることによる新市の一体性の醸成
 - ・ 合併から 13 年が経過した現在でも、新市の一体性の確保は十分なされていないのか。
 - ・ 関宿地域の住民の生活圏に重点をおいた運行を図る必要があるのではないか。
- ② 両市町の公共交通不便地域の改善を図り、均衡ある発展に資する。
 - ・ 均衡ある発展のための公共交通不便地域の改善は、基本的にルートの拡大に繋がる方針であるが、どこまで可能なのか、財源との関係を踏まえ、一定の方針を示す必要があるのではないか。
 - ・ 関宿城ルートを除く全てのルートが全て市役所に集中するルートは、各地域の生活圏との関係から再検証する必要があるのではないか。

(4) 6,800 万円以内での運行について

行政改革効果によって生み出された財源 6,800 万円の範囲内で運行することは、限られた財源の中で、バランス良く市民サービスを充実させるため、堅持すべきであるが、次のような課題を整理する必要がある。

- ① 一定の利用客を維持しても、今後の人件費等の高騰により限度額を超えることが、かなり高い確率で見込まれる現状では、限度額の範囲も、これらの要因を踏まえた柔軟な対応とすることが必要ではないか。
- ② 野田市行政改革大綱は、コストが若干増加しても、サービスが大幅に向上するものは、行政改革の検討対象としている。まめバスの運行についても、行政改革の観点からの検討が必要ではないか。
- ③ 6,800万円を堅持するため、23年4月に便数を減らしているが、今後も上限枠堅持のため、単純にルート縮小・廃止又は便数減をすることになると、市民サービスの低下とならないか。ルート縮小・廃止に当たっては、代替策は考えられるのか。
- ④ 企業バス活用の可能性について、検討する必要がある。

(5) 収支予測について

6,800万円以内での運行を堅持するためには、次のような課題を整理し、収支予測を行う必要がある。

- ① 市内を運行するバス事業者の現状の把握が必要である。
- ② できるだけ野田市と類似する状況にある他団体の状況の把握と分析が必要である。
- ③ 今後の経済状況を、できるだけ詳細に把握する必要がある。
- ④ 基本的に全てが赤字ルートであるとの前提で作られている運行計画において、各ルートにおいて、どの程度の赤字までは許容するのかを判断する必要がある。

(6) 市民の利便性について

市民の利便性をより高めるためには、目的地により早く到着するルート設定と便数の確保が求められる。

こういった課題を踏まえて、皆さんから御意見を頂きたい。

原議長 事務局の説明を受けて、質問、意見はあるか。

中村委員 コンセプトというのは大切なんだろうということで、市役所に行

くルートというのが必要だと思ってきたが、実際にまめバスに乗って市役所に来ると、市役所まで乗ってくる人は私のみということが多く。多くの人が、駅、スーパーの近くなどで降りている。市役所に来る用事はあまりない。全くないということではないが、市役所によく来る方は、車で来る方が多いと思っている。

みんなが使いたいところに停車することとして、利便性を向上させることをつくづく感じていた。大きく改正して利便性の向上を図ることに賛成である。

原議長 まめバスを今後も持続可能な形で運行していくに当たって、調査会社に調査を依頼するということはできないものか。

宮澤企画調整課長 できないということはない。

原議長 では、調査を依頼するということでよいか。

宮澤企画調整課長 運行を開始する際に、調査会社に委託をしたが、料金や運行時間は他市の事例を参考にした。収支予測については、その時点では調査を実施していない。

副市長 今回、課題を挙げさせていただいた。市でも答えを見い出せていない。課題の解決には、相当の専門的な知識が必要。

業者を入れると時間がかかるということがある。ただ、拙速で実施して、また改正するということでは、市民目線から見ていかなものかということがある。

本件のことについては、市長とも調整し、可能な限りのことを検討して、結論を出していきたい。

谷田貝委員 私は、設立当初からこの協議に携わってきた。当初は、関宿城ルートはなかったが、地元の方々の意見が取り入れられて新設された。

当時の検討では、現在のここまでの利用状況は想定していなかった。

朝日バスも運行されており、まめバスの利用状況も、認識し始めてい

る。朝日バスへの乗車の費用の補助等があれば、関宿城ルートの廃止をしても反対はないのでは。

何らかの改革は必要。数字を見た上では、改革は仕方がないと思っている。

齊藤委員 現状からみて、小手先の変更ではなく、今後も持続可能なものとしていくには、相当深く掘り下げなければならない。

今後、推移がどうなるのか。7月の状況が大きく下がっているので、コンセプトから見直していかないと。今までのコンセプトで抜本的な改革ができるのかと。少し研究成果をまとめて、対応を急ぐ状況ではないのではと考えている。

6月28日に八幡神社から市役所まで来たが、市役所までずっと立って来た。随分な利用があった。たまたまな状況であったのか。6,800万の前提に市の努力や思惑でなんとかなるような状況ではないと思う。そういう意味で、結論を急ぐのではなく、調査やデータ、研究成果を事務局に出していただき、議論を深めていったらいいと思う。

石塚委員 最初の不便地域の改善と採算性の考えは、相反すること。この辺の基本的な方針の変更を考えなければならない。

合併して関宿が良くなったかどうか。まめバスだけではなく、そのほかも含めて、どうなったかを検証していただく必要があるのでは。

中村委員 ルート図・時刻表の広告は、これまではなかったが、改善された、努力されたということによいか。

宮澤企画調整課長 その分、経費は安くなった。ただ、肝心の時刻表の見せ方に失敗した。停留所ごとに互い違いに色分けていたり、字の太さという部分で見やすくしていたが、今回失敗してしまった点はある。

中村委員 見やすくなったんだろうなと思って見たが、これで読み解けるといふ人がどれだけいるかなと感じている。

まめバスは難しく、年を取ってしまってからでは乗れない。小手先の

意見ではないが、自治会にも協力してもらい、みんなで乗ってみるという試みも必要では。

宮澤企画調整課長 中村委員のほかにも同様の意見はある。ルート図・時刻表については、全て載せる必要があるのかということもあるが、誰がどこを利用するのか分からず、こういった形になっている。

増刷時は、見やすく改める。

中村委員 市のホームページは正しいが、川間駅の時刻表がいまだに古い時刻となっているものがある。

宮澤企画調整課長 茨城急行のものか。

中村委員 市のホームページはきちんとしている。茨城急行のホームページで、川間駅発のものが古いままとなっている。

宮澤企画調整課長 至急、更新するよう働きかける。

原議長 他にないか。

ないようなので、事務局から連絡事項等あれば。

宮澤企画調整課長 次回は現在未定だが、なるべく早い時期に、日程調整するので、よろしくお願いします。

原議長 では、これでコミュニティバス検討専門委員会議を閉会する。

以上