

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

会 議 次 第

日時 平成28年8月26日（金）

午後1時30分から

場所 市役所低層棟4階 職員控室

- 1 開会
- 2 市長あいさつ
- 3 会議録等のホームページ掲載について
- 4 前回会議でのご意見の検証及び報告
- 5 議事
 - (1) 運行見直し後の利用状況について（資料1）
 - (2) まめバス運行に係る課題について（資料2）
- 6 閉会

議事（１） 運行見直し後の利用状況について

1 平成28年7月の利用状況

(1) 利用者数（7月1日～7月31日）

①平日土日祝日別ルート別利用者数

(単位：人)

	関宿城	北	新北	中	南	新南	合計
H28.7 利用者数	444	13,239	1,765	1,124	8,510	1,364	26,446
(H27.7)	778	13,907	1,847	1,367	9,591	1,525	29,015
増減	△334	△668	△82	△243	△1,081	△161	△2,569
H28.7 平日1日平均	22.2	471.2	88.3	56.2	315.4	68.2	1,021.5
(H27.7)	35.4	492.5	84.0	62.1	329.4	69.3	1072.7
増減	△13.2	△21.3	4.3	△5.9	△14.0	△1.1	△51.2
H28.7 土日祝日 1日平均	—	346.9	—	—	200.2	—	—
(H27.7)	—	341.3	—	—	260.6	—	—
増減	—	5.6	—	—	△60.4	—	—

②平日土日祝日別1便平均利用者数

(単位：人)

	関宿城	北	新北	中	南	新南	平均
H28.7 平日	2.8	18.2	11.0	6.2	19.8	7.6	13.6
(H27.7)	2.9	19.0	10.5	6.9	20.6	8.7	13.6
増減	△0.1	△0.8	0.5	△0.7	△0.8	△1.1	0
H28.7 土日祝日	—	14.5	—	—	14.3	—	14.4
(H27.7)	—	14.2	—	—	16.3	—	15.0
増減	—	0.3	—	—	△2.0	—	△0.6
H28.7 全体	2.8	16.9	11.0	6.2	18.0	7.6	13.8
(H27.7)	2.9	17.7	10.5	6.9	19.3	8.7	13.8
増減	△0.1	0.8	0.5	△0.7	△1.3	△1.1	0

※ 運行日数について

平成28年7月 平日20日 休日11日

平成27年7月 平日22日 休日9日

議事（２） まめバス運行に係る課題について

まめバスの運行に係るこれまでの経緯・現状をまとめるとともに、課題を抽出した。

1 まめバス運行の経緯

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」には、新市の一体感を生み出し、その発展を促す様々な事業が計画されているが、その中の重点事業の一つが「コミュニティバスの運行」である。

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。

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、バス車両、バス停、料金、運行頻度、運行時間帯、バス車両台数、運行ルート距離などについて検討し、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、実施に踏み切ったものである。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る。また、すでに運行している路線バスの運行に影響があってはならない。これらの条件を踏まえつつ、運行計画案をまとめた。

・基本方針（コンセプト）

「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ため、コミュニティバスを運行する。」ことを基本方針（コンセプト）とした。

・運行ルート設定の考え方

- ・基本方針に沿って、関宿町から市役所までの南北方向の運行ルートを中心的ルートとし、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。
- 具体的には、以上を踏まえ、合併説明会で示したとおり、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。

※50 km の考え方

- コミュニティバスの運行時間帯を 8 時から 18 時までの 10 時間と想定。この時間帯には、待機時間や混雑調整時間が含まれており、実際の運行時間は、乗合バス事業者の事例を参考にすると 3 分の 2 程度の 6.7 時間前後
- コミュニティバスの、信号やバス停での停止を含めた実質の運行速度は、20 km/時と想定
- 1 台の車両が実質的に走行できる距離は、6.7 時間×20 km/時=134 km
- 4 台の車両を投入すると、全体の実質走行距離は 134 km×4 台=536 km
- 近隣市の運行頻度（2～6 便往復/日）を踏まえ、コミュニティバスの運行頻度を 5 往復/日とすると 536 km÷10 便≒50 km

• サービス水準の考え方

バス停の設置

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。

乗車運賃

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 円均一制を採用する。乳幼児は無料とする。

運行時間帯

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 時まで運行する。

運行台数

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。合併協議会及び住民説明会では、新野田市において 3 ルートを新設することを説明してきていることを踏まえれば導入台数は 3 台が基本となる。

ただし、基本方針にもあるとおり、コミュニティバスは関宿地域から市役所等への公共施設へのアクセス性を高めることが前提条件であり、また、関宿町役場（いちいのホール）と野田市役所間を結ぶルートは他ルートより距離が長いことから、北ルート（関宿地域から野田市役所）に2台、南ルート1（野田市北東部）、南ルート2（野田市南部）にはそれぞれ1台ずつ車両を投入する。

運行頻度

各ルートとも1日当たり5便往復は確保する。

導入車両

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する。

事業形態

規制緩和等の社会潮流に沿って、多様な事業形態の中から運行経費抑制につながる手法を採用する。

皆さんの意見を基に運行計画を決定

準備調査でまとめた運行計画案については、市民からいただいた意見を基に、平成15年8月1日に開催されたコミュニティバス検討委員会で運行条件の範囲内でどこまで対応可能か議論いただき、運行計画を決定した。

決定した運行計画<図1>

・サービス水準

バス停設置

計画案と同様

乗車運賃

計画案同様100円均一制、乳幼児無料とし、さらに身体障がい者、知的障がい者、精神障がい者及びそれぞれの介護人等並びに小学生は半額（50円）とする。

また、利用者の利便性向上を図るため、回数券、乗り継ぎ券（他ルートへの乗り継ぎ1回限り無料とする。）を発行する。

運行時間帯

計画案と同様、8時から18時まで運行する。運行日については、年末年始（12月29日から1月3日まで）を除く毎日とする。

運行台数

北ルートに2台、中ルート、南ルートにはそれぞれ1台ずつ車両を投入する。

運行頻度

1日当たり北ルート20便(片方向10便)、中ルート10便(右回り5便、左回り5便)、南ルート11便(片方向6便+5便)を確保する。

導入車両

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、小型バスのうち、ミニサイズの車両を採用する。当初は、合併特例債を活用し5台を購入した。

事業形態

規制緩和等の社会潮流に沿って、多様な事業形態の中から運行経費抑制につながる手法を採用する。

「まめバス」が平成16年1月9日運行開始

上記のような検討を経て、委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

平成17年4月から3台増車し、増便・増ルートで運行開始<図2>

平成16年1月9日から市内3つのルートで運行を開始したコミュニティバス「まめバス」は、当初の予想を大幅に上回る乗車があり、平成16年10月7日には利用者が16万人を突破し、平成16年10月14日現在で164,030人、1便平均14.3人に利用されていた。

まめバスの運行については、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<表1>。

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、これらの状況を踏まえ、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ていただき、その結果、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し、平成17年4月1日から新たな運行計画により運行を開始した。

なお、車両について合併特例債を活用できるのは当初の5台のみであったことから、増車した3台についてはリースとした。

関宿城ルート(関宿城博物館～関宿中央ターミナル間 新設)

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て、名称を「関宿城ルート」とした。

本路線開設については、東西の幅が約1.5キロメートルと極めて狭い地形的要因から既存路線バスと同じ道路を運行せざるを得ないため、当該路線を運行している朝日自動車株式会社と協議を重ねた結果、関宿城博物館から関宿中央ターミナル間の往復路線とし、他の3ルートと切り離し、朝日自動車株式

会社が運行に当たることで了解が得られたことから開設することになったものである。しかしながら、その後、朝日自動車株式会社から運行を辞退する申し入れがあり、他のバス事業者が運行することについて了承されたことから、本路線についても他の3ルートと合わせて委託することとした。

北ルート

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。

中ルート

利用者増を図るため、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。

南ルート

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

※要望に応じて新設した関宿城ルートであったが、その利用者数は他ルートに比べ極端に少なく、平成17年度の1便平均は2.9人であった。そのため、平成16年10月14日現在では14.3人の1便平均利用者数が、平成17年度末現在では12.2人とマイナス2.1人となった（関宿城ルートを除くと14.3人で、変化はない。）。

平成18年4月から中ルート起終点を小山地区へ変更

地元要望を踏まえ、平成17年度にコミュニティバス検討委員会で議論いただいた結果、中ルートは起終点を堆肥センター入口から小山地区に変更し（下図参照）、堆肥センター入口から小船橋を通り小山字ほ耕地地先に至るルートを加える運行計画とし、平成18年4月1日から運行を開始した。



■まめバス中ルート変更図

平成 19 年 10 月から 2 ルート新設、車両を順次にリースに切り替え

まめバスは、平成 16 年 1 月 9 日に運行を開始して以降、2 度にわたりルートの増設を行ってきたが、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。

対応案を検討するに当たり、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。そこで、合併による行政経費の増加分を差し引いた純然たる行革効果の増加率に依る形で、上限額を 6,800 万円とし、コミュニティバス検討専門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 2 ルートは、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新北ルートと、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新南ルートとした。さらに、新南ルートの運行に伴って中ルートとの一部

を変更した。

なお、増車した2台はリースである。

※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

※要望もあり、利用の多い北ルート（H18；16.3人/便）、南ルート（H18；17.7人/便）を補完する形で新設した2ルートも利用者が伸びず、平成19年度の1便当たりの利用者数は、新北ルートが6.5人、新南ルートが5.1人であった。また、関宿城ルートは3.6人で、ルート全体では12.7人であった。

まめバス運行計画の縮小

平成19年10月時点において、まめバスは6ルート10台体制（うち1台は予備車）となった。ルート及び運行ダイヤの設定に当たっては、寄せられた要望を基に、道路条件等を勘案しつつ、限られた財源の中でできるだけ要望に応えるとともに、1台の便数を最大限確保するダイヤとした。

このように、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（平成20年度から平成22年度の1便平均の利用者数は11.7～11.8人）、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（平成22年度の市負担額：約8,000万円）。そのため、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<表1>。

なお、まめバスの運行については、平成22年度までは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）

※平成23年度から平成27年度までの間の1便平均の利用者数は、12.8～13.1人であり、平成26、27年度は、いずれも13.1人であった。

2 現状

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。

この様な中で、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である。

新たに路線バスを運行する際は、認可を受けるまで3カ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。

※6ルート10台（予備車1台）体制、75便/平日、38便/土日祝日、年未年
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）

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、すべ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。

運行の基本方針（コンセプト）の再検証

基本方針は、2つの考え方に大別されるが、それぞれ検証すべき課題がある。

- 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 of 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すべてのルートがすべ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。

6800万円以内での運行

行政改革効果によって生み出された財源6800万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。

- 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。
- 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。
- 6800万円を堅持するため、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。
- 企業バス活用の可能性について、検討する必要がある。

収支予測

6800万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。

- 市内を運行するバス事業者の現状の把握が必要である。
- 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。
- 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。
- 基本的にすべてが赤字ルートであるとの前提でつく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。

市民の利便性

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。

利用者数、運賃収入及び市負担額に係る想定と実績の比較

表1

年度	利用者数（人）			運賃収入（円）			市負担額（円）		
	想定(A)	実績(B)	差(B-A)	想定(A)	実績(B)	差(B-A)	想定(A)	実績(B)	差(B-A)
15	資料なし	52,445		539,500	5,484,840	4,945,340	8,706,700	3,997,585	-4,709,115
16		207,313		2,356,500	19,024,872	16,668,372	37,672,300	24,586,229	-13,086,071
17		294,316		26,076,000	26,550,650	474,650	40,736,280	40,929,660	193,380
18		307,049		26,076,000	27,831,840	1,755,840	44,261,250	41,574,912	-2,686,338
19		338,951		28,803,000	30,615,670	1,812,670	56,430,200	53,344,138	-3,086,062
20		348,329		32,764,000	31,714,780	-1,049,220	67,803,120	69,485,912	1,682,792
21		343,367		31,902,000	30,907,180	-994,820	70,312,580	71,220,578	907,998
22	↓	348,167		33,335,000	31,017,490	-2,317,510	80,306,770	79,672,790	-633,980
23	315,140	305,411	-9,729	27,963,000	27,156,100	-806,900	67,349,770	67,355,360	5,590
24	315,140	306,804	-8,336	27,954,000	27,050,640	-903,360	67,314,400	66,805,379	-509,021
25	314,573	306,765	-7,808	27,913,000	26,929,420	-983,580	67,238,850	67,529,395	290,545
26	314,573	312,851	-1,722	27,913,000	27,165,910	-747,090	69,877,260	69,944,660	67,400
27	314,685	312,496	-2,189	27,923,000	26,860,800	-1,062,200	70,005,500	68,437,729	-1,567,771

年度別、ルート別の利用者数実績

表2

《平成15年度》(平成16年1月9日～)

単位:人

	北(20便)	中(10便)	南(11便)	合計(41便)
総数	30,851	5,561	16,033	52,445
1日平均	372	67	193	632
1便平均	18.6	6.7	17.5	15.4

《平成16年度》

単位:人

	北(20便)	中(10便)	南(11便)	合計(41便)
総数	126,013	24,843	56,457	207,313
1日平均	351	69	157	577
1便平均	17.6	6.9	14.3	14.1

《平成17年度》

単位:人

	関宿城(12便)	北(29便)	中(10便)	南(16便)	合計(67便)
総数	12,376	162,928	23,773	95,239	294,316
1日平均	35	454	66	265	820
1便平均	2.9	15.6	6.6	16.6	12.2

《平成18年度》

単位:人

	関宿城(12便)	北(29便)	中(10便)	南(16便)	合計(67便)
総数	14,176	169,644	21,450	101,779	307,049
1日平均	39	473	60	283	855
1便平均	3.3	16.3	6.0	17.7	12.8

≪平成19年度≫

単位：人

	関宿城(12便)	北(29便)	新北(7便)	中(10便)	南(16便)	新南(8便)	合計(82便)
総数	15,337	183,419	8,027	22,072	102,880	7,216	338,951
1日平均 (4月～9月)	40	509	—	63	285	—	897
1日平均 (10月～3月)	45	509	45	60	287	41	987
1便平均 (4月～9月)	3.4	17.6	—	6.3	17.8	—	13.4
1便平均 (10月～3月)	3.7	17.6	6.5	6.0	17.9	5.1	12.0

≪平成20年度≫

単位：人

	関宿城(12便)	北(29便)	新北(7便)	中(10便)	南(16便)	新南(8便)	合計(82便)
総数	15,559	172,350	18,115	22,462	102,656	17,187	348,329
1日平均	43	480	50	63	286	48	970
1便平均	3.6	16.6	7.2	6.3	17.9	6.0	11.8

≪平成21年度≫

単位：人

	関宿城(12便)	北(29便)	新北(7便)	中(10便)	南(16便)	新南(8便)	合計(82便)
総数	14,997	165,810	19,355	22,066	101,673	19,466	343,367
1日平均	42	462	54	61	283	54	956
1便平均	3.5	15.9	7.7	6.1	17.7	6.8	11.7

≪平成22年度≫

単位：人

	関宿城(12便)	北(29便)	新北(7便)	中(10便)	南(16便)	新南(8便)	合計(82便)
総数	15,351	163,172	20,486	23,164	103,680	22,314	348,167
1日平均	43	455	57	65	289	62	970
1便平均	3.6	15.7	8.2	6.5	18.1	7.8	11.8

《平成23年度》

単位：人

	関宿城(12便)	北(平日26・休日24)	新北(8便)	中(9便)	南(16便)	新南(8便)	合計(平日79・休日40)
総数	9,751	149,898	18,174	14,033	98,857	14,698	305,411
1日平均 (平日)	39	447	74	58	299	60	977
1日平均 (土日祝日)	(1)※	353	—	—	224	—	578
1日平均 (全体)	27	416	50	39	275	41	848
1便平均 (平日)	3.3	17.2	9.3	6.4	18.7	7.5	12.4
1便平均 (土日祝日)	(15.3)※	14.7	—	—	14.0	—	14.4
1便平均 (全体)	3.3	16.4	9.3	6.4	17.2	7.5	12.8

※関宿城まつり時(10月23日)の臨時運行(10便)の利用者153人

《平成24年度》

単位：人

	関宿城(12便)	北(平日26・休日24)	新北(8便)	中(9便)	南(16便)	新南(8便)	合計(平日79・休日40)
総数	9,518	150,929	19,225	14,411	99,480	13,241	306,804
1日平均 (平日)	39	450	78	59	297	54	977
1日平均 (土日祝日)	(0.5)※	357	—	—	233	—	590
1日平均 (全体)	27	420	54	40	277	37	855
1便平均 (平日)	3.2	17.3	9.8	6.6	18.6	6.8	12.4
1便平均 (土日祝日)	(5.7)※	14.9	—	—	14.6	—	14.8
1便平均 (全体)	3.2	16.6	9.8	6.6	17.4	6.8	12.8

※関宿城まつり時(10月28日)の臨時運行(10便)の利用者57人

《平成25年度》

単位：人

	関宿城(12便)	北(平日26・休日24)	新北(8便)	中(9便)	南(16便)	新南(8便)	合計(平日79・休日40)
総数	8,939	151,433	18,933	15,497	98,363	13,600	306,765
1日平均 (平日)	36	462	78	64	297	56	992
1日平均 (土日祝日)	(0.9)※	336	—	—	226	—	563
1日平均 (全体)	25	442	53	43	274	38	854
1便平均 (平日)	3.0	17.8	9.7	7.1	18.6	7.0	12.6
1便平均 (土日祝日)	(10.2)※	14.0	—	—	14.1	—	14.0
1便平均 (全体)	3.0	16.6	9.7	7.1	17.1	7.0	12.8

※関宿城まつり時(4月14日)の臨時運行(10便)の利用者102人

《平成26年度》

単位：人

	関宿城(12便)	北(平日26・休日24)	新北(8便)	中(9便)	南(16便)	新南(8便)	合計(平日79・休日40)
総数	8,686	152,402	19,516	15,588	102,051	14,608	312,851
1日平均 (平日)	35	464	80	64	304	60	1,007
1日平均 (土日祝日)	(1.1)※	341	—	—	242	—	584
1日平均 (全体)	24	425	54	43	284	41	871
1便平均 (平日)	2.9	17.8	10.0	7.1	19.0	7.5	12.7
1便平均 (土日祝日)	(12.1)※	14.2	—	—	15.1	—	14.6
1便平均 (全体)	3.0	16.7	10.0	7.1	17.8	7.5	13.1

※関宿城まつり時(4月13日)の臨時運行(10便)の利用者121人

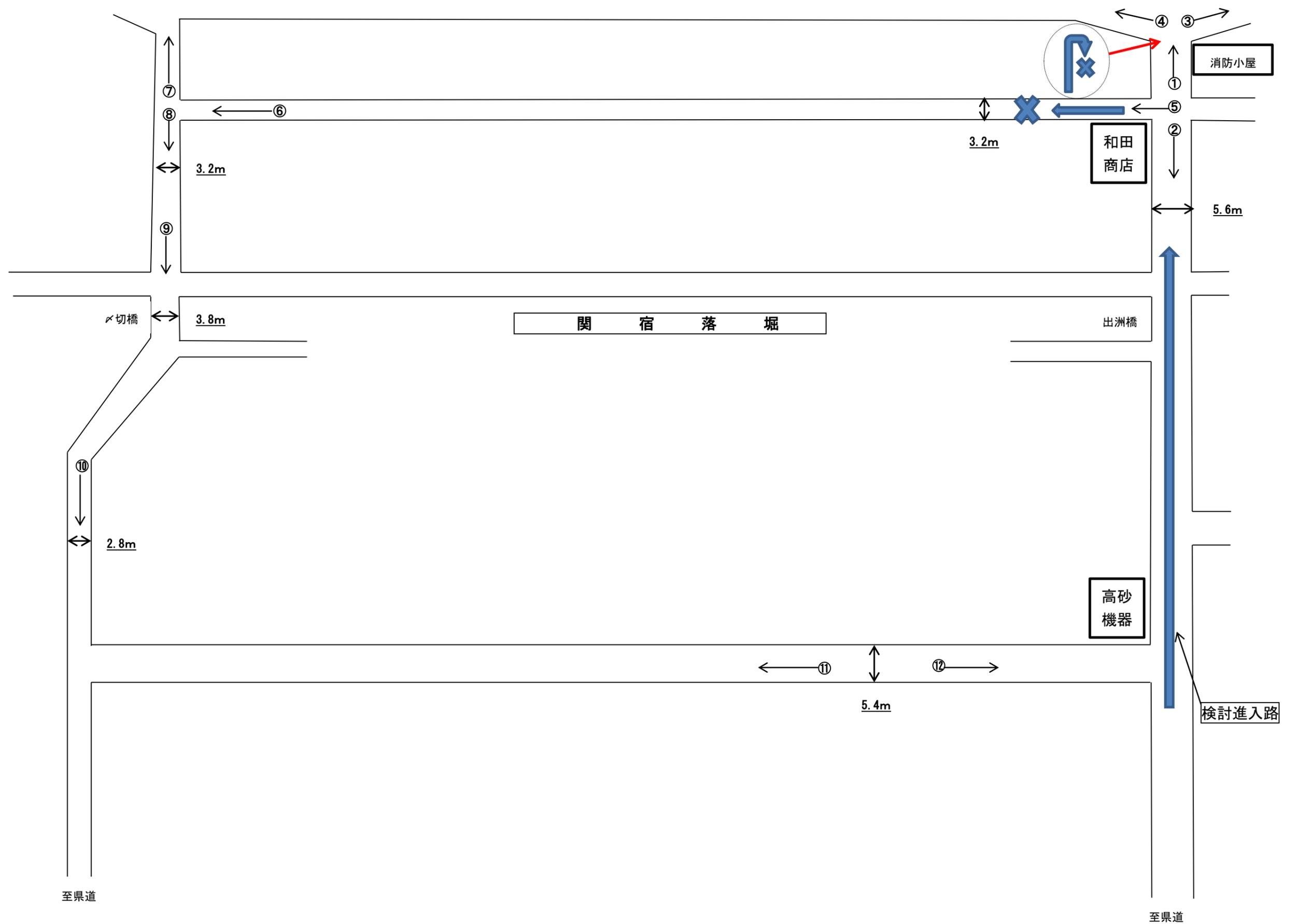
《平成27年度》

単位:人

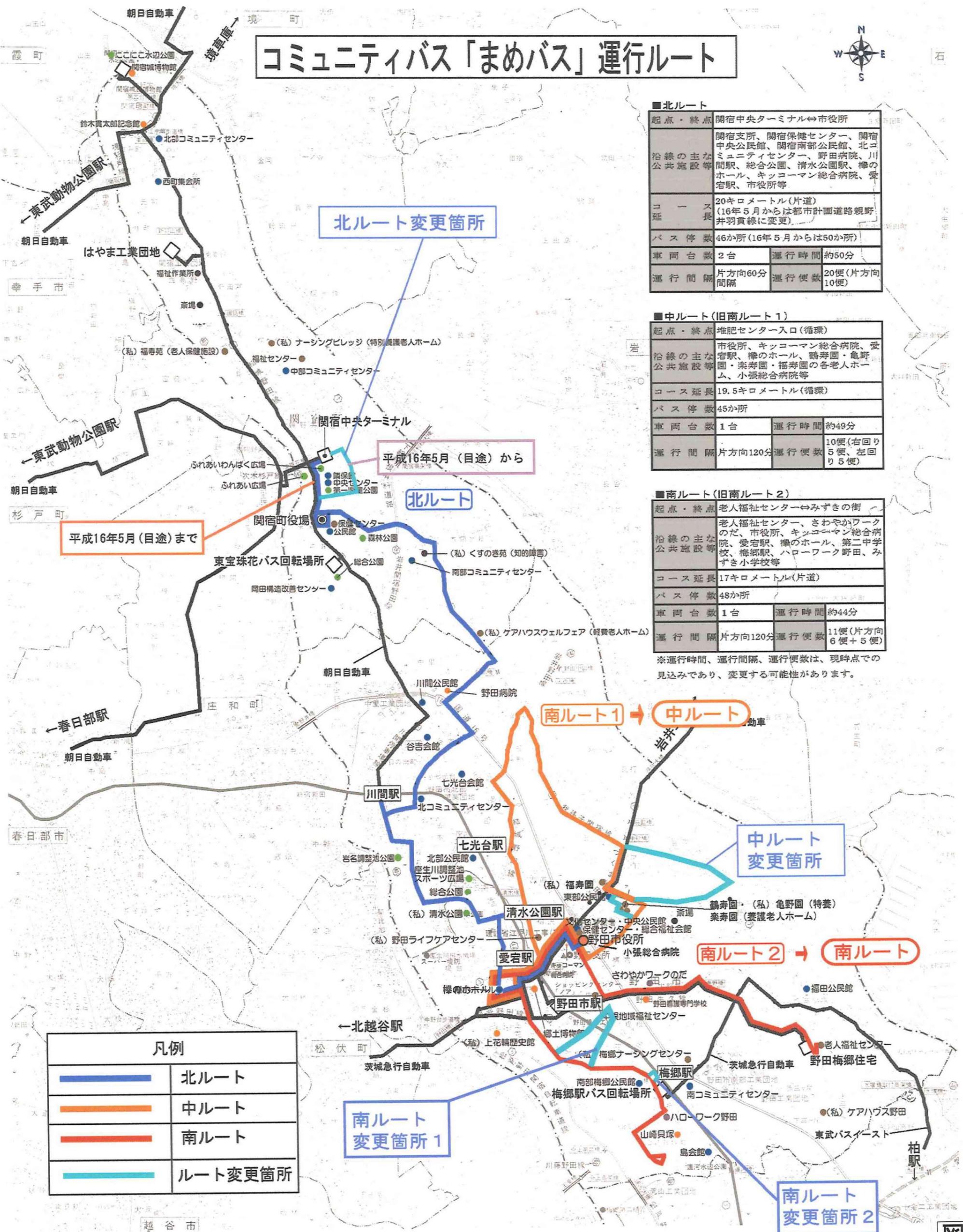
	関宿城(12便)	北(平日26・休日24)	新北(8便)	中(9便)	南(16便)	新南(8便)	合計(平日79・休日40)
総数	8,632	150,851	19,198	14,768	102,988	16,059	312,496
1日平均 (平日)	34	462	79	61	304	66	1,006
1日平均 (土日祝日)	(1.0)※	330	—	—	249	—	579
1日平均 (全体)	24	419	53	41	286	45	868
1便平均 (平日)	2.9	17.8	9.9	6.8	19.0	8.3	12.7
1便平均 (土日祝日)	(3.6)※	12.7	—	—	15.6	—	13.9
1便平均 (全体)	2.9	16.5	9.9	6.8	17.9	8.3	13.1

※関宿城まつり時(4月12日)の臨時運行(10便)の利用者82人、鈴木貫太郎記念館特別展(8月8日、9日、15日及び16日)の臨時運行(6便×4日)の利用者延べ40人

出洲ルート検討 (位置図)



コミュニティバス「まめバス」運行ルート



■北ルート

起点・終点	関宿中央ターミナル⇄市役所	
沿線の主な公共施設等	関宿支所、関宿保健センター、関宿中央公民館、関宿南部公民館、北コミュニティセンター、野田病院、川間駅、総合公園、清水公園駅、樺のホール、キッコーマン総合病院、愛宕駅、市役所等	
コース延長	20キロメートル(片道) (16年5月からは都市計画道路親野井羽貫線に変更)	
バス停数	46か所(16年5月からは50か所)	
車両台数	2台	運行時間 約50分
運行間隔	片方向60分間隔	運行便数 20便(片方向10便)

■中ルート(旧南ルート1)

起点・終点	推肥センター入口(循環)	
沿線の主な公共施設等	市役所、キッコーマン総合病院、愛宕駅、樺のホール、鶴寿園・亀野園・楽寿園・福寿園の各老人ホーム、小張総合病院等	
コース延長	19.5キロメートル(循環)	
バス停数	45か所	
車両台数	1台	運行時間 約49分
運行間隔	片方向120分	運行便数 10便(右回り5便、左回り5便)

■南ルート(旧南ルート2)

起点・終点	老人福祉センター⇄みずきの街	
沿線の主な公共施設等	老人福祉センター、さわやかワークのた、市役所、キッコーマン総合病院、愛宕駅、樺のホール、第二中学校、梅郷駅、ハローワーク野田、みずき小学校等	
コース延長	17キロメートル(片道)	
バス停数	48か所	
車両台数	1台	運行時間 約44分
運行間隔	片方向120分	運行便数 11便(片方向6便+5便)

※運行時間、運行間隔、運行便数は、現時点での見込みであり、変更する可能性があります。

平成16年5月(目途)まで

平成16年5月(目途)から

北ルート変更箇所

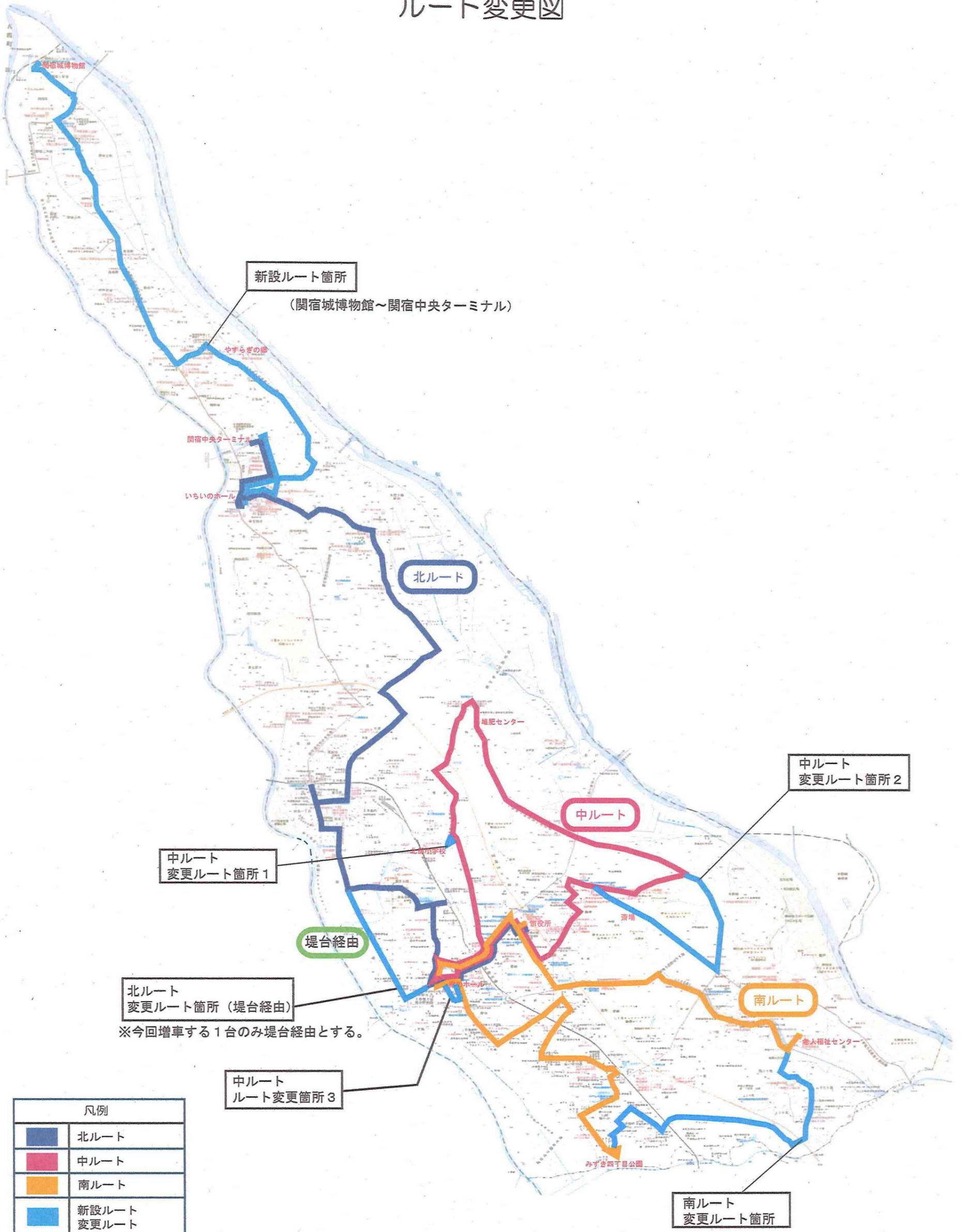
中ルート変更箇所

南ルート変更箇所1

南ルート変更箇所2

凡例	
	北ルート
	中ルート
	南ルート
	ルート変更箇所

ルート変更図



凡例	
	北ルート
	中ルート
	南ルート
	新設ルート 変更ルート

【前回会議でのご意見の検証及び報告】

1 出洲地域への運行ルート変更の検討について

6月1日に行われた第1回検討専門会議の中で検討のご意見があった出洲地域へのルート変更について、出洲地域を確認した内容については別紙の図のとおりです。

県道我孫子関宿線の木間ヶ瀬郵便局付近交差点から進入路し、利根川堤防突き当たりの手前交差点（和田商店）を右折するルートを検証してまいりましたが、進入してまもなく、現状の幅員が3.2mのみであること、また、×切地区方面から県道方面へ向かう道路が更に幅員が狭くなることからバス車両の進入は出来ない状況を確認しました。

なお、消防小屋付近で転回しての運行も検討しましたが、現事業者から運行中の転回が行うことが出来ないことから当該地区への運行については困難なものと判断しました。

2 野田観光カイドの会への確認について

前回の会議において、野田観光ガイドの会案内時に、まめバスの利用促進ができないかのご意見いただいたことから、野田観光カイドの会の会長及び事務局長とお会いし、ガイドの会において、まめバス利用に繋げるものがあるものかを相談いたしました。

【野田ガイドの会より】

最初の一言目で「まめバスの利用は難しい」との回答をいただいた。
以前関宿城ルート（土日祝日運行時）は利用していたこともあった（関根名人記念館の見学を組み入れていた時期もあった。）。

今は、自家用車又は民間バスによる移動となる。関宿城は朝日バス一本で移動できることから、申込み時に自家用車か公共交通機関で電車の場合は、川間駅からのアクセスとなることを説明することとなる。そのためまめバスの話しは出てこなくなってしまう。また、他の市街地コースや清水公園コース等について、清水公園の見学の後にまめバスを使って他の市街地コースへとの流れはないとのことであった。申込み時点である程度の基本コース・時間を基に申込み団体と事前打合せによりコース、滞在時間等を決めてしまうものであった。