

会 議 録

会 議 名	平成29年度第1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 平成28年度の運営状況について（公開） 2 まめバス運行に係る市民意見・要望について（公 開） 3 まめバス運行計画作成支援業務（アンケート調査） 報告について（公開）
日 時	平成29年5月31日（水） 午後1時30分から午後3時まで
場 所	市役所2階 中会議室2
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	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） 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1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。
<p>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</p> <p>1 平成28年度の運営状況について</p> <p><事務局説明></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成28年度1年間の全ルート合計の利用者数は298,331人で、平成27年度と比べると14,165人減少したこと。 	

- ・ ルート別では、新北ルートでは増加しているが、ほか5ルートは減少し、特に南ルート、北ルートの順に下回っていること。
- ・ 1日当たりで見ても、同様に新北ルートが増加し、ほか5ルートは減少したこと。
- ・ 1便の平均では、新北ルート、中ルートは増加しており、関宿城ルートは、同数であるものの、新南ルート、南ルート、北ルートは減少し、特に、新南ルートの平均については、大きくマイナスとなっていること。
- ・ 28年7月からの新たな運行計画では、利用の少ない便を見直しして運行し、本来であれば、1便平均の利用者数は増加すべきところが、減少している結果を見ると、見直した効果が全く現れていないこと。
- ・ 時間帯別で見ると、新南ルートの28年7月1日からの始発便については、平均が1.0人と大きく減少していることが、原因の一つとなっていること。
- ・ 平日の関宿城ルート、新南ルートを除く、夕方の時間帯の便と、南ルートの右回りや北ルートの関宿中央ターミナル発の朝の時間帯の便も大きく減少していること。
- ・ 土日祝日は、北ルートの市役所発、関宿中央ターミナル発ともに、日中の便が増加し、関宿中央ターミナル発の夕刻の便も増加していること。
- ・ 利用者数は、増加している時間帯はあるものの、全体として減少している時間帯が多くなっていることから、運行計画見直しによるダイヤ改正が大きく影響しているものではないかと考えていること。
- ・ 空車の発生状況については、関宿城ルートの空車便数が全体の空車便数の約55パーセントを占めており、運行日数が243日であることから、単純計算で運行日の1日の中で、1便の空車が発生していること。
- ・ 運行計画見直し後の関宿城ルートでは、関宿城博物館行きの1便及び中戸行きの3便と中戸から関宿中央ターミナルの4便が高くなっていること。
- ・ 中ルートでは、運行計画見直し後の8便の最終便が高くなっていること。

- ・ 新南ルートでは、計画見直しにより実施した、始発便、野田市駅から大利根温泉行きの朝の便が高く、2.2 回運行すれば1 回程度は空車になっていること。
- ・ 平成 28 年度の運賃等の収入は、平成 27 年度と比較して 97 万 5,760 円減少していること。
- ・ 平成 28 年度の補助金の実績は、運行経費 8,343 万 6,615 円に保険料、燃料費等実費分の 1,738 万 3,385 円を加え、ここから税抜き運賃収入等の 2,396 万 7,630 円を差し引いて、7,685 万 2,370 円となり、上限額 6,800 万円を 885 万 2,370 円超過したこと。
- ・ 平成 28 年度のみめバス利用促進策は、記載以外に 400 万人達成記念事業を実施したこと。

〈質疑・意見〉

(質疑・意見無し)

原議長 質疑・意見、ないようなので、次に、議事（2）みめバス運行に係る市民意見・要望について、事務局から説明をお願いします。

2 みめバス運行に係る市民意見・要望について

〈事務局説明〉

- ・ 前回の報告以降の平成 28 年 5 月 16 日から 29 年の 5 月 15 日までの市民意見・要望件数が 64 件であったこと。
- ・ ルート、運行時間帯については 18 件あったこと。
- ・ 運転士の運転、接遇に関するものが 25 件あったこと。
- ・ 御意見の内容については、茨城急行自動車においてドライブレコーダーをみめバスに設置しており、申出の内容とドライブレコーダーの内容が少々異なるケース、つまり運転士が悪いとは言えないケースも見受けられた。しかしながら、申出の内容のとおりのケースもあり、茨城急行自動車にはその都度、指導等を行っていること。
- ・ 運行ルートに関する意見、みめバスを通してほしいという要望は、4 件あったこと。
- ・ 運行頻度、運行時間等に関する意見は、10 件あったこと。

- ・ 車両に対する意見は、車両の案内表示板が見にくいなどの意見があったこと。
- ・ バス停の新設、移設についての要望は、3件あったこと。

〈質疑・意見〉

中村委員 4ページの川間駅南口バス停において、違うルートが同じ発車時刻のため、誤って行き先の違うバスに乗車してしまった意見があったが、同様のことが多く起きている状況である。バスのルート図・時刻表も非常に見にくいことから、利用者も減少している一つの原因ではないのかと考えている。まめバスに乗りたい気持ちはあるのにどのように利用したらいいのか分からないのではないかと。ルート図・時刻表については、区分けをするなどして、分かりやすいものを検討すべきである。

原議長 例えば、現在の全ルートの記載からルート毎に分けるなどの検討も必要である。

中村委員 高齢者の方が、見て分かりやすいものが必要である。既存の時刻表は、情報量が多過ぎて、どこを見ればいいのか分からなくなっている。

原議長 今後、高齢化に伴い、ルートの表示方法の工夫や字を大きくするなどの配慮も必要である。

宮澤課長 ルート図については、同様の意見を頂いているところであり、この見直しに合わせて検討していきたい。

各バスのルート表示については、バスの側面にもルートごとに色分けして掲示しているものの、運転手の案内が大切であると考えている。

副市長 確かに分かりにくい部分が多いと実感はしている。運行計画を見直ししていく中で、皆様に御意見を伺いながらルート案と合わせて、詳細部分も決めていきたいと考えている。

齊藤委員 地元の意見として、自宅付近に2本ルート運行しているが、2ルートが近い時間で運行されている。利便性の良い運行計画をお願いしたい。

石塚委員 運転手に対する意見が25件あったが、ほんの一部の方からの意見と思っている。最近、短期間に2件のまめバスの危険運行を確認している。

1件目が、県道我孫子関宿線の制限速度40kmの所をかなりの速度超過で運行しており、遅延しているため急いで運行しているのではないかと思われた。遅延した場合の対応はどのようになっているのか伺いたい。

2件目は、イオンタウンの駐車場で、徐行又は停止すべきところを速度を落とさずに運行していたこと。日時（5月11日の17時50分頃）を控えてあるので指導願いたい。

また、バス停の新設要望の中で、船形第一公園バス停付近の多賀神社のバス停設置要望が挙げられている。以前は、多賀神社バス停があった場所で、その時点でのバス停数は1か所のみであり、現在のバス停設置箇所と比較すると2か所に増えていることから使い勝手は良くなっているものと考えられる。このような意見は、個人要望であり、一個人の意見であると読ませていただいた。

事務局 遅延に対する運行については、遅れを取り戻すような挽回運転はしてはいけないことになっており、バス会社からも指導していただいている。イオンタウンの駐車場の件については、バス会社に確認をしながら指導してまいりたい。ただし、ドライブレコーダーが3日間で更新されるため、駐車場であっても法令を遵守し、安全運転の励行を指導してまいりたい。

原議長 4ページ6番の中ルートのキッコーマン病院入口に11時27分着となっており、受付時間が11時30分であるため間に合う時間設定の要望については、次回の見直しでは、間に合うよう配慮の検討をお願いしたい。

アンケート調査の中でも、訪れる施設でキッコーマン病院は7番目になっていることもあり、病院乗り入れ便を運行して良かったと感じている。

齊藤委員 キッコーマン病院への乗り入れは、私もお願いしていたものでもあり、大変好評を頂いている。病院へのダイヤ設定については、受付時間に間に合わないことは、バスの運行に対して印象が悪くなるものである。現行では、終点のバス停に近付くにつれて遅延が増していくことから、その点も考慮した時刻設定の検討が必要である。

原議長 25 ページ 13 番に「まめバス回数券を買おうとしたら無視された」とあるが本当にこんなことがあるのか。

事務局 この件については、メールによるもので、この内容のみ表記であった。バス内でのことなのか、市役所、出張所等なのか、この内容では分からなかったため、この方に対して、何度か電話により内容確認を試みたが連絡が取れず、対応内容のとおり回答をしたものである。

石塚委員 バス停のベンチ要望が多くあるが、設置については、予算の兼ね合いもあり、また、バス停数や歩道の状況を鑑みても設置できないことは分かっている。断り方に苦慮されていると考えている。

中村委員 9 ページの 4 番新南ルートの東町通り東で 30 分待ってもこないとあるが、バスの不具合により代車となり 25 分遅れて出発したとなっているがこの情報については、市役所に連絡されていなかったのか。

事務局 苦情を頂いてから、バス会社に連絡して確認したものである。

中村委員 このようなケースのルール決めが必要ではないか。

事務局 何かあれば連絡は頂くようにはなっている。

宮澤課長 まめバスは、リアルタイムに遅延情報が分かるものではなく、バスの終点に来て、運転手が事業者へ連絡が取れるため報告が遅くなっているのが現状である。

中村委員 これはスタート時点での話であり、連絡ができていなかったことから、連絡のルールは、決めておいていただきたい。

齊藤委員 電車のように遅延情報を各駅に対応するようなことは、バス運行では難しいものとする。

宮澤課長 新しい運行計画と合わせて、バスが何処を走っているのかが分かるバスロケーションシステムの導入を検討したいと考えている。

また、バス会社から 40 分以上遅れている場合には、防災無線において放送することになっている。

石塚委員 今の交通事情を考えると、車両台数も多く、遅れるのが日常となっている。また、早発は許されないため、やはり運転手の対応、御迷惑をお掛けしますが、遅れていますなどの一言が重要になってくると考えられる。

谷田貝委員 まめバスの運行は予算が限られているが、一番御意見が多かった、運転手の接遇については、予算も掛からない部分であるため改善してもらいたい。

原議長 ほかに質疑・意見、無いようなので、次に、議事（3）まめバス運行計画作成支援業務（アンケート調査）報告について、事務局から説明をお願いします。

3 まめバス運行計画作成支援業務（アンケート調査）報告について

〈事務局説明〉

- ・ 当初予定していた OD 調査から費用対効果を考えた場合、アンケート調査を実施した方が効果的であることから、契約内容を変更し、アンケート調査を実施したこと。
- ・ アンケート調査と合わせて、乗降調査を実施したこと。
- ・ 乗降調査については、平日 1 日全ての便に、市職員、茨城急行自動車

の運転手がバス停ごとの乗降人数を把握したこと。

- ・ アンケート調査は、コンサルタント事業者により、調査用紙を一人一人手渡しにより配布し、後日郵送により回収する形で実施したこと。
- ・ アンケート調査用紙は、848 人に配布し、454 人から回収し、回収率は 53.5%であったこと。
- ・ アンケート当日のまめバスの行き帰りの利用について、全体の 56.6% が「往復での利用」となっており、関宿城ルートは、ほかのルートに比べて、「往復での利用」が低くなっていること。
- ・ 関宿城ルートは、アンケート調査からバス停間の利用を見ると、納谷から関宿中央ターミナル等の比較的移動距離の長い利用をする人がいる結果で、乗降調査によるバスの乗降客数は、いちいのホール 11 人、関宿中央ターミナル 9 人、中戸 6 人、関宿台町 5 人の順で多くなっていること。
- ・ 北ルートは、アンケート調査からバス停間の利用を見ると、関宿中央ターミナルから市役所、川間駅南口から市役所、下根から川間駅南口が多くなっており、乗降調査によるバスの乗降客数は、川間駅南口 175 人、市役所 71 人、関宿中央ターミナル 59 人、イオンタウン 47 人、愛宕駅 36 人、いちいのホール 32 人の順で多くなっていること。
- ・ 新北ルートは、市役所の利用は、アンケート調査から川間駅南口と市役所間にあるバス停との利用が多くなっており、乗降調査によるバスの乗降客数は、川間駅南口 38 人、市役所 28 人、愛宕駅 16 人の順で多くなっていること。
- ・ 中ルートは、アンケート調査からバス停間の利用を見ると、愛宕駅や市役所間への東西方向と、船形方面から市役所方面への利用が多くなっており、乗降調査によるバスの乗降客数は、イオンタウン 10 人、清水公園駅東口 10 人、野田特別支援学校前 9 人、旧法務局入口 9 人の順で多くなっていること。
- ・ 南ルートは、アンケート調査からバス停間の利用を見ると、ノア前は、三ツ堀、大殿井からの利用が多く、梅郷駅は、福田地区からの利用は少なくなっており、乗降調査によるバスの乗降客数は、梅郷駅 119 人、市役所 53 人、ノア前 43 人、愛宕駅 28 人、西大和田団地入口 26 人の順で多くなっていること。

- ・ 新南ルートは、アンケート調査からバス停間の利用を見ると、野田市駅と市役所間の利用が多く、乗降調査によるバスの乗降客数は、野田市駅 24 人、市役所 19 人、梅郷駅 10 人、愛宕駅 9 人、東町通り東 8 人の順で多くなっており、利用の少ないバス停が、今上地区、スポーツ公園付近、花井、桜台地区となっていること。
- ・ 記述式による訪れた施設について、市役所が多く、次に商業施設のイオンであったこと。
- ・ まめバスの利用目的について、買物、趣味・娯楽、通院の利用が多く、通勤・通学の利用はそれほど多くなかったこと。
- ・ 外出時のまめバスの利用状況について、外出の頻度については、全体で「ほぼ毎日」が「21.4%」「週に 2 回～4 回」が「41.6%」で、まめバスの利用頻度は、「ほぼ毎回」が「31.7%」、「半分くらい」が「24.2%」、「たまに使う」が「26.2%」になっていること。
- ・ 関宿城ルートは外出時の利用頻度は、ほかに比べ「ほぼ毎回」の割合が高く、中ルートは逆に「ほぼ毎回」の割合が低くなっていること。
- ・ 「まめバス」を使わない時の交通手段について、全体では、「徒歩」の割合が最も高く、次に「自ら運転する自動車等」の割合が多くなっており、ほかのルートに比べて、関宿城ルートは、「路線バス」の割合、新南ルートは「徒歩」の割合が多くなっていること。
- ・ 運賃の値上げについて、全体では、「運賃の値上げはやむを得ない」が 48.7%、「利用の少ない運行ルートを廃止・短縮する」の割合が 31.1%となっており、関宿城ルート、新北ルート、新南ルートはほかに比べて「運賃の値上げはやむを得ない」割合が高くなっていること。
- ・ 値上げに対する、そのほかの記述内容について、値上げ反対、現状維持、値上げ仕方がないとの意見のほかに、運行本数を増やしてほしい意見を多く頂いたこと。
- ・ 「値上げはやむを得ない」の回答をした方の中で、全体で「150 円以下であれば利用する」の割合が 53.8%、「200 円以下であれば利用する」の割合が 38.9%となり、関宿城ルート、中ルート、新南ルートはほかに比べて「200 円以下であれば利用する」の割合が高くなっていること。

- ・ 「運賃がいくらまでであったら利用するか」のそのほかの回答の内容について、定額制でなく距離に応じての金額設定や 200 円にしてもいいから高齢者、妊婦などは無料にするなどといった回答を頂いていること。
- ・ 「性別」、「年齢」について、全体で、「女性」が 65.6%となっており、男性は 29.3%で、女性の利用者が多くなっていること。
- ・ 「家族構成」と「家族構成別に見た年齢の状況」について、「単身世帯」のうち 60 代以上の方の割合が約 7 割、「夫婦のみ」のうち 60 代以上の割合が 8 割を超えていること。
- ・ 「お住まい」について、全体の 85%が野田市在住の方で、9.7%がそのほか市外となって、市内の内訳では、木間ヶ瀬、岩名、山崎地区が多くなっていること。
- ・ 今回のアンケートでは、自由記述欄は設けていなかったが、余白に御意見、要望等を多く頂き、苦情・要望以外に、まめバスへの感謝、運転手に対してもお礼などもあったこと。

〈質疑・意見〉

石塚委員 運転手に感謝しているとあったが、もっと多くいるのではないかと考えられる。情報として、悪い部分だけが出てくるものであり、良い部分は出てこないものである。委員として嬉しいことである。

事務局 頂いた御意見については、茨城急行自動車へは、お礼のお手紙を含め感謝している利用者も多くいるので、今後の運行の励みにしてもらいたいこと。また、苦情の意見も頂いていることも合わせて周知していただくようお願いしているものである。

原議長 アンケート調査の図の線上に書かれている横になっている数字は何を表しているのか。

事務局 例えば関宿城ルートの新町のバス停で乗った方がいちいのホールまで行って降りた方が 2 名であること。

補足させていただくと、右のアンケート調査は、アンケート調査に答えていただいた 53.5%を対象とするもので、左の乗降調査は別の日に実施したもので、各バス停の乗り降りのみを○の中に表記したものになっていること。

石塚委員 運賃値上げについて、前の実績の資料からみても、運賃を倍にしても余計に 2 千万円程度しか入ってこない。赤字の約 800 万円を補填しても、改善に当てる費用が 1 千万円程度しかないものである。その中で、運行本数の増加希望などを含めて検討しなくてはならない。値上げしても乗りたいという回答がこれだけあるのは良いと考えられる。ただし、簡単には値上げはできない。同じ内容の運行では、値上げはできない大変厳しい状況であると考えている。

原議長 上げるのはいいが、本数を増やしていただきたい意見が多い。この表を見ると 5 割以上が肯定的な意見である。

齊藤委員 まめバス利用者は、割安感を持っていると思われる。また、有り難い気持ちで利用しているものと思われる。

原議長 これから高齢者が増えることにより、自家用車の利用者が免許を返納し、バス利用が増えることも予想される。値上げをして本数を増やすのか、現状維持の 100 円で運行を続けるのか難しいところである。

石塚委員 行政サービスのまめバスである。サービスには限界がある。

齊藤委員 6,800 万円の上限額について、鈴木市長の考えはどのようなものか。

宮澤課長 上限額の見直しも含めて考えている。便数についても費用を掛ければ本数も増えるものである。上限額については、ほかの市事業との兼ね合いもあり、費用の掛け方については、バランスを取って行うことになる。

現在の既存ルートについては、梯子状になっている部分を直線ルートに

することによりルートが短縮され、結果的に便数が増えるようなことを検討し、ルート案をお示ししたいと考えている。

副市長 6,800万円については、行政改革効果により運行しているものである。努力により生み出した予算である。昨年の運行状況を見ても上限額を大きく上回っているものである。市長はもっと便利なまめバスにと言っている。6,800万円にこだわっているものではないが、際限なくというわけではない。限られた財源の中で、いかに市民サービスの向上が求められるかによるものとなる。今までは、行政改革効果の部分のみを活用して行っていたものを、改めて市民サービス部分をプラスして、必要なのかを含めて検討していただきたい。

石塚委員 まめバスのコンセプトの中で、交通不便地域のアクセスの向上と合わせて、高齢者対応をどうするかが今後の課題であると考えられる。

齊藤委員 まめバス導入時のコンセプトについても、考え直さなければならぬと考えている。費用も限りなくあるものではなく、簡単に値上げをして対応するものでもない。利用者、ルート、サービスなど総合的に判断して行かなくてはならない。

谷田貝委員 資料の中で、関宿城博物館の館長からの意見もあったが、観光も利用できるバスであったらと考える。

齊藤委員 関宿城ルートを考えると、ライトバンなどで対応できる利用者数である。

谷田貝委員 小回りが利いて別のルート設定も可能になる。路線バスと同じルートを通らなくて良いことも考えられる。

石塚委員 ライトバンであると、以前に車椅子の問題もあげられていた。

齊藤委員 ライトバンでも車椅子対応はある。

石塚委員 ただし、ライトバンにしてもバスにしても運行にかかる経費（人件費）は変わらない。

谷田貝委員 今回のこのアンケート調査は、プロに行っていたらとても参考になった。

原議長 ほかに質疑・意見、ないようなので、次に事務局から何かあるか。

事務局 次回開催について、8月に予定している。

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議を閉会する。