

会 議 録

会 議 名	平成２９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	まめバス運行計画見直しについて
日 時	平成２９年８月１７日（木） 午後３時から午後４時５５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	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	３名
議 事	平成２９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、次のとおりである。
原議長 本日は傍聴希望者が３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＞ ・ まめバス運行計画の変更案等について、平成３１年４月から新運行計画による運行を行うべく、次の視点により四つの運行計画案を作成したこと。	

- ・ 新たな運行のコンセプトとして、「それぞれの生活圏域に合った、より生活に密着した便利なまめバス」としたこと。
 - ・ 現状の運行計画の主な課題として関宿城ルートを除く全てのルートが櫛のホールや市役所等に集中しており、乗り換えずにこれらの施設に行ける反面、まめバスが連なって通過することがあるなど効率が良くないというような課題について整理したこと。
 - ・ 課題を見直す視点として、生活に密着した利便性の高いルートを設定し、できるだけ直線的なルートを設定し、目的地までの時間短縮を図るものとしていること。
 - ・ より便利なまめバスを目指すために、全ルート土日祝日も運行するものとしたこと。
 - ・ 利便性の向上策に対応するため、現行6,800万円で設定していた運行の上限額の目安を1億円としたこと。
 - ・ 今後の検討していただく課題として、運賃設定や障がい者、小学生等の割引制度の必要性等についても検討していくとともに、継続的な運行を行うために、市民全体で経費の負担を考えていただくことが重要であることから、その手法について検討していきたいこと。
 - ・ 一つの手法としては、ルートごとに基準とする収支率を設定し、ルートごとの収支状況を把握・公表することを行い、一定期間利用の少ないルートであれば、ルート見直しを行うなどの必要性についても議論していただきたいこと。
 - ・ まめバスが運行できない地域や今回見直し案により廃止されるルートについては、まめバス以外の交通手段についても検討していただくとともに、併せて観光等のイベント時の臨時便の運行について、運行の上限額、車両の空き具合等を勘案しつつ検討していきたいこと。
- (ルート案についての説明)
- ・ A案、B案の二つの案を基準にそれぞれの課題に対応する案として、A2案とB2案を作成したこと。
 - ・ 全案とも現在9台で運行しているものを2台追加して11台で運行する案としていること。
 - ・ A案、B案との違いについて、A案については、新たな運行のコンセプトにもある生活圏域に密着した運行ルート等を目指すべく、既存ル

ートから利用の多いルート短縮、分割させ、多くの便数を確保したこと。

- ・ B案については、現行のルートを踏襲しながら、廃止するバス停を極力抑えながら、生活圏域を見据え、増車に伴い、短縮ルートなどを加えていくものとしたこと。
- ・ 全案とも市役所からいちいのホール方面へ、16号を經由することで、時間短縮を図った急行ルートを設定していること。
- ・ 各ルートの中で、示した運行経費等については、最大の便数を走らせての距離により経費を算出したものとなっており、土日祝日は、通勤通学者等が少ないと思われるので、朝夕の運行はしない形にしていること。
- ・ A案については、全11ルート、平日134便、土日祝日108便となっており、年間運行距離数618,243kmで、運行に掛かる経費が129,833千円、収入見込額が38,627千円から53,430千円の範囲と試算し、市の支出見込額が76,403千円から91,206千円と予測したこと。
- ・ 経費及び収入の試算については、ルート説明終了後に説明させていただくこと。
- ・ 緑色で示している関宿城ルートは、現行ルートと同様のルートで、現行の中戸折り返しを廃止し、全便関宿城博物館と関宿中央ターミナル間を往復するものとしており、便数は平日12便、土日祝日8便を設定していること。
- ・ 茶色で示している急行ルートは、いちいのホールから関宿中央ターミナル、都市計画道路次木古布内線を通り、県道我孫子関宿線から野田病院、イオンタウンを經由して、国道16号においてはバス停を設けず市役所までを結び、便数は平日10便、土日祝日8便を設定していること。
- ・ 赤色で示している北ルート関宿の七光台経由は、現行北ルートを、川間駅を境に関宿方面と野田方面に分割したもので、関宿中央ターミナルからいちいのホール、向ノ内、県道我孫子関宿線から野田病院、七光台、川間駅南口までを結び、便数は平日13便、土日祝日11便を設定していること。
- ・ 紫色で示している新北ルートは、現行新北ルートを、川間駅を境に関

宿方面と野田方面に分割したもので、いちいのホールから向ノ内、県道我孫子関宿線、関宿高入口、関宿総合公園、関宿滑空場入口、江戸川左岸道路、尾崎小前、川間駅南口、イオンタウンまでを結び、便数は平日 12 便、土日祝日 10 便を設定していること。

- ・ 青色で示している北ルート清水は、現行北ルートを、川間駅を境に関宿方面と野田方面に分割したもので、イオンタウンから川間駅南口、プラタナス通り、岩名中前、総合公園、清水公園駅、清水中、櫛のホール、愛宕駅、市役所までを結び、便数は平日 14 便、土日祝日 12 便を設定していること。
- ・ 黄緑色で示している北ルート堤台は、現行新北ルートと現行中ルートの国道 16 号西側ルートを融合した循環ルートになり、市役所から一中前、清水公園駅東口、吉春上、県道結城野田線、北部幼稚園前、イオンタウン、川間駅南口、七光台駅、桜の里 2 丁目、都市計画道路山崎吉春線を通り、櫛のホール、愛宕駅から市役所までを結び循環させるルートで、便数は平日 9 便、土日祝日 7 便を設定していること。
- ・ ピンク色で示している中ルートは、現行中ルートと北ルート堤台経由を融合したもので、市役所から愛宕駅、上町、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、県道我孫子関宿線を通り、目吹前口道路、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結び循環させるルートで、便数は平日 9 便、土日祝日 7 便を設定していること。
- ・ 水色で示している南ルート中根は、現行南ルートを細分化したもので、市役所から旧日光街道を通り二中前、流山街道を通り、桜木神社入口、また、旧日光街道に出て、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、流山街道に出て、島会館入口から緑ヶ丘公園までを結びここで折り返すルートで、便数は平日 12 便、土日祝日 10 便を設定していること。
- ・ 緑色で示している南ルート愛宕駅は、現行南ルートを細分化したもので、市役所から愛宕駅、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、市役所方面へ折り返すルートで、便数は平日 16 便、土日祝日 14 便を設

定していること。

- ・ 焦げ茶色で示している南ルート大殿井は、現行南ルートを細分化したもので、市役所から旧日光街道を通り、大殿井、電建第一住宅、老人福祉センターまでを結び、便数は平日 18 便、土日祝日 16 便を設定していること。
- ・ 紫色で示している新南ルートは、現行新南ルートと南ルートを融合した循環ルートとしたもので、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、上花輪から今上地区を通り、梅郷駅、流山街道を通り、島会館入口、老人福祉センター、大利根温泉までを結び循環させるルートで、便数は平日 9 便、土日祝日 5 便を設定していること。
- ・ A 案の特長としては、全ルート土日祝日も運行することにより、利便性を向上させていること。
- ・ 関宿城ルートは、観光客も意識して増便しつつ、全便を関宿城博物館までの運行としていること。
- ・ 新たに急行便を設定し、いちいのホールから市役所までの所要時間の短縮も図っていること。
- ・ 各ルート、イオンタウン、川間駅南口への乗り入れを充実させ、買物や通院、電車の利用者の利便性の向上を図っていること。
- ・ イオンタウンには、新たに関宿岡田地区や野田東金野井地区方面からのアクセスを確保していること。
- ・ 中ルートについては、船形方面からの川間駅へのアクセスを新たに確保していること。
- ・ 南ルート愛宕駅について、現行ルートを分割することにより、平成やよい通りと二中前通りのジグザグ運行をしないルートを設定し、目的地までの所要時間の短縮を図っていること。
- ・ 南ルート中根によるジグザグ運行ルートも残しつつ、回り方を見直すことにより、目的地までの所要時間を短縮させていること。
- ・ 新南ルートについては、現行南ルートと新南ルートを融合することにより、効率化を図りつつ、地域に見合った便数を確保していること。
- ・ ノア、いなげや、梅郷駅へのアクセスを充実させることにより、買物や通院、電車の利用者の利便性を向上したのとなっていること。

- ・ このルート設定による懸念事項については、関宿地域の現行北ルートの現在の利用状況から川間駅への利用者が多いところであるが、A案では、砂南（関宿）から木戸口（野田）までの区間からの川間駅へのアクセスが悪化し、現行で 26 便川間駅南口へアクセスしていたものが 13 便に減便されてしまうことなどが挙げられること。
- ・ 現行ルートから廃止される区間、バス停や減便されてしまう区間を整理したものが、資料 1 - 1 となっていること。
- ・ 廃止されるルートとしては、中ルート乳児保育所入口は、新たなルート設定により、利便性を考慮し、樺のホールを通るルートとしたことにより廃止しており、バス停が廃止されても、他ルートのバス停が近くにあることから廃止すること。
- ・ 船形駐在所から小山方面について、廃止するものについては、利用者のいない日が連続 40 日以上となるなど、利用者が極端に少ないことが挙げられ、小山地区に限らずこのような地域については、他の交通手段による検討も必要であると考えていること。
- ・ 木野崎、目吹地域の上中山から北大山までの区間と目吹二ツ塚から 1 部消防団前までの区間を廃止するもので、この地域は、現行経路は斎場前等をカバーするため、遠回りする経路となっており、住宅の張り付きもそれほどなく、利用者も少ない状況から利便性向上から短縮するルートを設定したこと。
- ・ 七光台南、北部中前については新たなルート設定により、利便性を考慮したもので、バス停が廃止されても、他ルートやイオンタウン付近等のバス停が近くにあることから廃止したこと。
- ・ 南ルートの花井ポンプ場前については、ジクザグ運行を解消するためのルート設定により影響が出たもので、新ルート上にバス停を移設して対応可能であること。
- ・ 減便により大きな影響のあるバス停は、現行北ルートの砂南方面から川間駅への運行便数について 13 便の減になるもので、バス停ごとの本数でみると 26 便から 23 便で 3 便の減であるが、23 便の内 13 便しか川間駅方面に行かないことになっており、この解決策として、関宿地域からの急行ルートを老人福祉センターまでの運行とし、浮いた 1 台を川間駅からイオンタウン経由関宿中央ターミナルまでのバスを 1 台

追加することにより課題は解消するルート案がA 2 案であること。

- ・ 減便数が多い区間は、櫛のホール、中野台のバス停となるが、現行で連なって運行するルートを見直し、効率の良いルート設定としたことによるもので、トータル 39 便が運行するので、利便性は確保されていること。
- ・ 辻前、仲町についても櫛のホール同様に効率の良いルート設定によるものであり、周辺に利用可能な他ルートのバス停があり、利便性は確保されていること。
- ・ 二中前、桜木神社入口バス停については、現行南ルートのジグザグ運行を見直し、効率の良いルート設定としたことにより、減便にはなったものの、拠点となる商業施設等へ時間短縮されるなど、利便性を向上させていること。
- ・ その他の減便になるバス停については、利用者の少ないもので利用に見合った運行便数としていること。
- ・ A 2 案については、A 案で設定していた南ルート大殿井で設定していた 1 台を北ルート関宿のイオンタウン経由に回して新設したもので、設定をやめた南ルート大殿井については、急行ルートを市役所から更に老人福祉センターまで延伸することで、南ルート大殿井をカバーするものとしていること。
- ・ A 2 案については、全 11 ルート、平日 126 便、土日祝日 94 便となり、年間運行距離数は 621,788 k mで、運行にかかる経費が 130,531 千円、収入見込額が 33,024 千円から 48,850 千円の範囲と試算し、市の支出見込額が 81,681 千円から 97,507 千円と予測したこと。
- ・ A 案からの変更について、急行ルートのいちいのホールから関宿中央ターミナル、都市計画道路次木古布内線を通り、県道我孫子関宿線を通って野田病院までは同じであるが、A 案では 16 号を通り、都市計画道路山崎吉春線に入りイオンタウンを経由するところ、16 号を直進し市役所へ直行し、市役所から、A 案の南ルート大殿井を設定し、老人福祉センターまでを結び、便数は平日 8 便、土日祝日 6 便を設定していること。
- ・ 直行の便数は減ったものの、関宿地域から老人福祉センターやこの通りの里まで 1 ルートで行くことができること。

- ・ 浮いた 1 台により、北ルート関宿イオンタウン経由便ルートを設定し、イオンタウン経由で、関宿中央ターミナルから川間駅南口を結び、便数は平日 12 便、土日祝日 8 便を設定していること。
- ・ これにより、A 案の懸念事項であった、砂南方面からの川間駅へのアクセスが 25 便となり、現行とほぼ同様になり、関宿地域の全体便数が増加し、イオンタウンなど各施設への利便性が向上したこと。
- ・ その変更に伴い、南方面の一部が減便となり、影響を受けている所を資料 1 - 2 でまとめている。
- ・ A 案の南ルートで 16 便設定されていたものが 8 便に減便されているが、大きく影響を受けているみどり橋から梅郷 11 号公園については、路線バスや他のルートのバス停を利用できることから利便性は確保されていること。
- ・ B 案については、全 11 ルート、平日 109 便、土日祝日 84 便となっており、年間運行距離数は 621,591 km で、運行に掛かる経費が 130,492 千円、収入見込み額が 28,673 千円から 41,510 千円の範囲と試算し、市の支出見込み額が 88,982 千円から 101,819 千円と予測したこと。
- ・ A 案同様に全ルート土日祝日運行し、新たに関宿中央ターミナルから市役所までの急行ルートを新設したもので、車両台数についても 2 台投入し 11 台での運行としていること。
- ・ 緑色で示している関宿城ルートは、A 案と同様で、現行ルートと同じルート、同じ便数を設定していること。
- ・ 茶色で示している急行ルートは、関宿中央ターミナルからいちいのホール、向ノ内、県道我孫子関宿線から野田病院、木戸口、イオンタウンを経由して国道 16 号においてはバス停を設けず市役所までを結び、便数は平日 12 便、土日祝日 8 便を設定していること。
- ・ 赤色で示している北ルート関宿七光台経由は、A 案と同様のルートで、便数も同様に、平日 13 便、土日祝日 11 便を設定していること。
- ・ 紫色で示している新北ルートは、現行新北ルートの関宿地域と現行中ルートの国道 16 号西側ルートを融合したもので、いちいのホールから立山入口、県道我孫子関宿線から関宿高入口、関宿総合公園、関宿滑空場入口、江戸川左岸道路、尾崎小前、川間駅南口、イオンタウン、北部幼稚園前、県道結城野田線を通り、吉春上、清水公園駅東口、市

役所までを結び、便数は平日 8 便、土日祝日 6 便を設定していること。

- ・ 黄緑色で示している北ルート循環は、野田地域について、現行北ルートと新北ルートを融合したもので、市役所から上町、櫛のホール、都市計画道路山崎吉春線を通り、桜の里 2 丁目、七光台駅、川間駅南口、プラタナス通り、岩名中前、総合公園、清水公園駅、清水中、愛宕駅、市役所を結び循環させるルートで、便数は、車両を 2 台投入することで、平日 18 便、土日祝日 16 便を設定していること。
- ・ 灰色で示している中ルート堤台は、野田地域において、現行北ルート（堤台経由）と現行中ルートを融合したもので、小山から田端、イオンタウン、川間駅南口、プラタナス通り、都市計画道路山崎吉春線を通り、櫛のホール、愛宕駅、市役所を結び、便数は平日 12 便、土日祝日 8 便を設定していること。
- ・ 桃色で示している中ルート堆肥センター・大利根温泉は、現行中ルートと新南ルートを融合したもので、堆肥センター入口から県道我孫子関宿線を通り、目吹二ツ塚、東部小前、野田特別支援学校前、小張病院前、国道 16 号を通り、市役所から野田市駅、木野崎入口、下鹿野、福田保育所入口、スポーツ公園、大利根温泉を結び、便数は平日 8 便、土日祝日 6 便を設定していること。
- ・ 青色で示している南ルート（右）（左）は、現行南ルートを基に、桜木神社入口から上花輪太子前までの間のジグザグ運行を是正し、梅郷駅から流山街道を直進し、長命寺前方面へ運行するもので、便数は右、左共に、平日 8 便、土日祝日 6 便を設定していること。
- ・ 焦げ茶色と焦げ茶色の白抜きで示している新南ルート西新田折り返しは、現行南ルートを細分化し、桜木神社入口から上花輪太子前までの間のジグザグ運行区間をカバーするもので、市役所から旧日光街道を通り、中根八幡公園、流山街道に出て、桜木神社入口、旧日光街道を通り、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、西新田自治会館前から流山街道に出て、梅郷駅、旧日光街道を通り、桜木神社入口、流山街道に出て、中根八幡公園、旧日光街道を通り市役所へ戻るルートで、便数は平日 8 便、土日祝日 6 便を設定していること。

- ・ 同じ色の焦げ茶色で示している新南ルート今上は、先に説明した新南ルートの西新田折り返しと車両 1 台で交互運転を行うもので、現行新南ルート今上方面と南ルートの国道 16 号の西側ルートを融合した循環ルートとし、桜木神社入口から上花輪太子前までの間のジグザグ運行区間をカバーするもので、市役所から愛宕駅、辻前、櫛のホール、琴平通り入口、今上地域から都市計画道路山崎吉春線を通り、みずき 4 丁目公園、西新田自治会館前、梅郷駅、旧日光街道を通り、桜木神社入口、流山街道に出て、中根八幡公園、旧日光街道を通り、市役所までを結び循環させるルートで、便数は平日 4 便、土日祝日 3 便を設定していること。
- ・ B 案の特長としては、A 案と同様に、全ルート土日祝日も運行すること。
- ・ 関宿城ルートについても観光客も意識して増便しつつ、全便を関宿城博物館まで運行することとし、新たに急行便を設定し、いちいのホールから市役所までの所要時間を短縮していること。
- ・ 各ルート、イオンタウン、川間駅南口への乗り入れを充実させ、買物や通院、電車の利用者の利便性を向上させ、特に、イオンタウンには、新たに関宿岡田地区や野田東金野井地区方面からのアクセスを確保し、当該地区の利便性を一層向上させていること。
- ・ 中ルート堤台については、小山からの川間駅へのアクセスを新たに確保しつつ、小山からイオンタウンまでの間は、3 便から 12 便と大幅増便させていること。
- ・ 南ルートの右・左については、平成やよい通りと二中前通りのジグザグ運行をしないルートを設定し、目的地までの所要時間を短縮させていること。
- ・ 現行南ルートと新南ルートを融合した新南ルート西新田折り返しと新南ルート今上を設定し、1 台の車両で対応することにより、効率化を図りつつ、地域に見合った便数を確保し、さらに、ジグザグ運行ルートにも対応しつつ、回り方を見直すことにより、目的地までの所要時間を短縮させていること。
- ・ このルート設定による懸念事項は、関宿地域の現行北ルートの現在の利用状況から川間駅への利用者が多いところ、B 案では、下羽貫（関

宿)から木戸口(野田)までの間からの川間駅へのアクセスが悪化し、現行で 26 便川間駅南口へアクセスしていたものが 13 便に減便されてしまうこと。

- ・ 現行ルートから廃止される区間、バス停や減便されてしまう区間を整理したものが、資料 1 - 3 のとおりとなっており、廃止されるルートとしては、中ルート乳児保育所入口は、A 案同様に、新たなルート設定により、利便性を考慮し、櫛のホールを通るルートとしたことにより廃止しているが、バス停が廃止されても、他ルートのバス停が近くにあることから利便性は確保されていると考えていること。
- ・ 中ルートの富蔵院バス停をルート見直しにより、既存のバス停から北側の富蔵院駐車場付近へバス停移設により利便性を確保することを考えていること。
- ・ 木野崎、目吹地区では、目吹高根から北大山までの区間を廃止するもので、廃止されるバス停付近には他のバス停があり、利便性は確保されていると考えていること。
- ・ 七光台南、北部中前については、A 案同様に、新たなルート設定により、利便性を考慮したもので、バス停が廃止されても、他ルート、イオンタウン付近等のバス停が近くにあることから廃止すること。
- ・ 南ルートの花井ポンプ場前については、ジグザグ運行を解消するためのルート設定により影響が出たもので、新ルート上にバス停を移設して対応可能であるものと考えていること。
- ・ 新南ルートの里区自治会館入口バス停については、他ルートのバス停があり、利便性は確保され、新ルート上にバス停を移設して対応可能であるものと考えていること。
- ・ 減便により大きな影響のあるバス停は、現行北ルートの下羽貫方面から川間駅へのアクセスの減少について 13 便の減になるもので、バス停ごとの本数でみると 26 便から 23 便で 3 便の減となるが、23 便の内 13 便しか川間駅方面に行かないことになっており、この解決策として、北ルート循環の 2 台運行を 1 台とし、浮いた 1 台を現行の北ルート清水経由を充てて対応することで、課題は緩和すると考えていること。
- ・ 連なって通過する櫛のホール付近の辻前や上町などのバス停については、効率の良いルート設定としたことによるもので、周辺に他ルート

のバス停があり、利便性は確保されているものと考えていること。

- ・ 二中前や桜木神社入口のバス停においてもジグザク運行の見直しによるもので、減便にはなっているものの拠点となる商業施設等へ時間短縮されるなど利便性は向上させていること。
- ・ B 2 案については、全 12 ルート、平日 108 便、土日祝日 81 便となっており、年間運行距離数は 621,354 k m で、運行に掛かる経費が 130,445 千円、収入見込み額が 26,517 千円から 39,550 千円の範囲と試算し、市の支出見込み額が 90,895 千円から 103,929 千円と予測したこと。
- ・ B 案で黄緑色の北ルート循環を車両 2 台で運行していたものを 1 台にしたことにより、便数は平日 8 便、土日祝日 6 便を設定していること。
- ・ 青色で示している北ルート清水・谷津は、北ルート循環で浮いた 1 台を現行の北ルート清水経由を設定したもので、関宿中央ターミナルからいちいのホール、向ノ内、県道我孫子関宿線を通り、野田病院、谷津、川間駅南口、プラタナス通り、岩名中前、総合公園、清水公園駅、清水中、愛宕駅、市役所までを結び、便数は平日 8 便、土日祝日 6 便を設定していること。
- ・ これにより、B 案の下羽貫（関宿）から木戸口（野田）までの間からの川間駅へのアクセスの悪化については、解消はされないものの相当程度緩和され、B 2 案では 26 便から 21 便と 5 便の減にとどまること。
- ・ B 案で北ルート循環に 2 台投入していたものを 1 台としていることから、樺のホール付近の便数が減少しているが、資料 1－4 の減便理由にも記載のとおり、ある程度の便数は確保されているものと考えていること。

（運行経費の算定方法について）

- ・ 各案の運行経費の算定は、平成 28 年度に国が公表した乗合バスの原価算定表等を基に行っており、この表から、まめバスの運行を行っている茨城急行自動車に関する、運転士や運行管理者等の人件費、営業所等の施設に要する経費などの実車走行キロ当たりの単価が分かり、まめバスの経費は、それぞれの単価に、各案の年間実車走行距離を掛け

て積み上げており、さらに、燃料費や任意保険料、修繕費を加え、各案の運行経費を算定していること。

(収入見込額について)

- ・ まめバスの収入見込額については、運行支援業務委託をしているコンサルタント事業者の国際開発コンサルタントが試算を行い、その試算方法の内容については、この後事業者から説明すること。
- ・ 収入見込額等に幅があることについては、この試算はルート上の沿線の人口と便数を基にした試算となっており、沿線の人口は、ルートによって重複している部分があることから、重複している距離の割合を算出し、試算された見込額から、重複割合率分を差し引いた額を下限としており、試算値については、あくまでも機械的に算出した参考値としていること。

(コンサルタント事業者試算説明について)

- ・ 「運行ルート見直しに伴う利用者の試算資料」に基づき、現状のまめバスの概況から、現況の利用者数から便数が多く沿線人口が高いところは利用者が多い傾向があり、この傾向から便数と沿線人口の関係のモデル式を推計し、新たな運行計画の見直しによる便数、ルート変更による沿線人口をモデル式に当てはめて試算したこと。

宮澤課長 本日、どのルート案に決定するということではなく、説明した四つの案を基に御意見を伺いたい。頂いた意見を基に修正等を行った上で、次回に改めてルート図をお示しし、素案としたい。

〈質疑・意見〉

中村委員 B案の南ルートのように右回り、左回りとなるが、ほかの循環ルートの場合はどのように運行するのか。例えばA案の紫色の新南ルートで言えば同様の回り方になるのか。また、循環でないルートは、同じルートを戻ることによりか。

事務局 A案の新南ルートで説明すると、1台のみの投入であるため、右回り、左回り交互に行うものである。循環でない往復ルートは同じルートを戻るものになる。

石塚委員 関宿地域から見た北ルート、新北ルートについてであるが、新北ルートについては、説明のとおり岡田方面からは便利になり充実がされているが、問題は北ルートで、利用者が多いルートであり、よく理解できないのが、急行ルートである。その設定により大きく影響が出ていると考えられる。コンセプトの説明であった生活圏域に合った便利なまめバスが逆になってしまい不便なまめバスとなってしまう。通常の利用者であれば、イオンタウン又はその先の川間駅に行く方がほとんどである。このルート設定では、川間駅に行く利用者が不安になる。急行ルートをこのまま設定するのであれば、川間駅を経由するルート設定としていただきたい。

谷田貝委員 関宿方面からの利用者は川間駅である。市役所まで急いで行きたい方は、川間駅から電車を利用して愛宕駅からまめバス利用との考えもある。16号を走る必要はないと考える。また、土日祝日も運行とあったが、市役所が閉庁していることを考えれば、土日祝日は走らせる必要はないと考えられる。

また、上限額を6,800万円から1億円にとあった。有り難いことであると考えられるが、最初は5,000万円、関宿城ルートなどを加えていただくために予算を捻出していただき6,800万円となったが、今回の1億円に上げていただく理由については。議会等において認められているものなのか。

宮澤課長 1億円については、あくまでも目安である。これまでは、合併による行政改革効果によるものとして、当初5,000万円だったものを、再計算したところ6,800万円までとしていたが、今回お示ししているとおり、人件費の増嵩等により6,800万円のままでは、運行ルートを縮小していくほか、方法はないことから、結果的には市民サービスの低下を招くことになると考えられる。一方で、6,800万円の上限を外すのみであると際限なく経費が膨らむおそれがあり、この辺は、サービス水準との兼ね合いもある。この1億円については、議会の承認を得たものではなく、一つの目安として考えた案が今回お示ししたルートである。

谷田貝委員 このルート案とするには、現在の上限額を超えた3,200万円を何処からか持ってこなくてはならない。

副市長 最初は行政改革効果であり、削減した効果により運行を始めたもので、まめバスは現在市民の足として定着しているものである。市民サービ

スの充実の観点からこの 6,800 万円という削減した効果だけでやっていくことだけでなく、市民サービスの充実であればどこまで上限を引き上げられるかを考えた場合にもっと便利にするには、経費をそのままにという訳にはいかないため 1 億円を目安として検討していかなければ利便性を上げることはできない。委員の皆さんにはこの金額についても含めて検討いただきたい。

原議長 A 案の 4 ページ目になるが、南ルート中根は終点が緑ヶ丘公園、南ルート愛宕駅は西新田自治会館前となっているが、南ルート愛宕駅についても緑ヶ丘公園まで行った方が良いのではないか。

事務局 沿線人口及び利便性を考えて便数確保のため西新田自治会館前としたものである。

宮澤課長 便数確保のほかに、図 1 ③になるが長明寺付近のバス停が緑ヶ丘公園まで行くことにより原案 16 便が 12 便になってしまうため西新田自治会館前と短縮したものである。

中村委員 南部地域の利用される方々に聞くと駅、病院、商業施設である。この A 案は、水色（南ルート中根）で主な商業施設等（みずきの商業施設、ノア）も網羅されているため良いルートと考えられる。以前の運行ルートから比較しても時間短縮もされて利用しやすいものとなっている。緑ヶ丘公園先の折り返しの点線部分について、理科大方面に行っていただくことにより運河駅の利便性が上がると考えられるが、道が狭いなどの道路条件が出てくるものか。

事務局 こちらの地域については、まめバスを通してほしいとの要望を頂いている箇所でもあり、道幅も狭くバス車両が進入できない地域となっているものである。

原議長 その地域は U ターンするスペースはないと考えられる。

宮澤課長 水色の点線部分については、案ということで引かせていただいているもので、違った手法について、今後工夫していく余地はある。

原議長 A 案の懸案事項にもあるように、既存北ルートの砂南方面からの利用者が多いところもあり駅へのアクセスが必要である。

石塚委員 利用者としては川間駅に行かないと意味がない。

遠山部長 今年の冬に乗降調査を行ったところ、いちいのホールから市役所まで来るという利用者が複数いたものである。遠回りして市役所へ来庁す

るよりは、時間短縮を図ることができるため、急行ルートを提案させていただいたものである。通常のバス停のルート上を急行で通過する訳にはいかないため、16号を利用した案としたものである。

今回のコンセプトは、生活圏域に合ったものとしているため、便数の減った分については、次回までに見直しさせていただきたい。

石塚委員 市役所へたまたまの利用者であったのかもしれない。

谷田貝委員 いちいのホールでの事務処理で市役所（本庁舎）に行かなければならないケースも考えられる。

齊藤委員 地域の事情は分からないが、急いで行きたいニーズもあるのではと思われた。その利用者にとっては、意味のあるルート案と考えたがいかがか。

原議長 しかし既存のルートは通れない。間違いがある可能性がある。ルートを設定するのであれば16号となる。

齊藤委員 既存のルートを通過するわけにはいかないことは当然である。16号や停留所のないルートとするべきである。これからの高齢化社会に伴い急いで市役所へ行きたいなどのことを考えると、急行ルートの設定も考えたルート案と思われた。

石塚委員 どうしても急行ルートを設定したいのであれば、川間駅を経由していただきたい。

齊藤委員 川間駅を経由するとどのくらい時間がかかるものなのか。

原議長 16号に戻るにはかなり時間がかかる。15分程度。

石塚委員 川間駅を経由することにより、時間が掛かり戻って市役所へ行く意味がなくなる。

原議長 乗降調査をした際に、市役所までの利用者がいたとのことだったので、この調査をもう一度行ってみたらどうか。

谷田貝委員 いちいのホールから市役所への利用者についての調査を。

遠山部長 調査の実施については、検討させていただきたい。

宮澤課長 お示しした4案について、短い時間での検討であったことから、この案を持ち帰って再度確認していただき、気付いた点があった場合は、9月15日までに事務局へ連絡を頂きたい。次回は10月に開催する予定であり、頂いた意見を基に修正案をお示ししたい。

中村委員 南部地区の端の方は分からないため、この資料を見せてほかの方

の御意見を頂くことは良いのか。

宮澤課長 資料については、案の段階なので、御意見を頂くことは可能である。資料についても公開している。

この後に、市民の方にはパブリック・コメント手続を実施して、意見を頂く形となる。

次回の10月会議の日程については、改めて連絡させていただきたい。

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。