

会 議 録

会 議 名	平成 3 0 年度第 3 回野田市コミュニティバス検討専門委員会 会議
議 題 及 び 議 題 毎 の 公開又は非公開の別	1 まめバス運行計画見直しについて（公開） 2 交通不便地域の対応策の進捗状況について（公開）
日 時	平成 3 1 年 2 月 2 6 日（火） 午後 1 時 3 0 分から午後 2 時 4 0 分まで
場 所	市役所低層棟 4 階 職員控室
出 席 委 員 氏 名	齊 藤 達 夫、中 村 恵美子、 原 正 之、谷田貝 しづ子
欠 席 委 員 氏 名	石 塚 一 男
事 務 局	中 沢 哲 夫（企画財政部長） 生 嶋 浩 幸（企画財政部次長(兼)企画調整課長） 中 村 正 則（企画調整課長補佐） 峯 崎 光 春（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	1 名
議 事	平成 3 0 年度第 3 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。
1 開会 原議長 本日は傍聴希望者が 1 名おり、傍聴を許可していることを報告する。 原議長 企画財政部長から御挨拶をお願いします。 2 企画財政部長挨拶 < 挨拶 > 3 議事 原議長 議事に入ります。議事（ 1 ）まめバス運行計画見直しについて、事務	

局から説明をお願いする。

(1) まめバス運行計画見直しについて (資料 1)

< 事務局説明 >

- ・ 前回の専門委員会議で説明したルート図・時刻表 (最終校正) を回覧した。
- ・ A 4 判の冊子タイプのもので、全 3 6 ページで、広告入りとして作成した。
- ・ 3 月 15 日号の市報と併せて全戸配布する予定。また、市役所及び支所、出張所においても配布をする。
- ・ ルート図・時刻表の冊子タイプのほかに、ルート図については、A 1 判のサイズで作成し公共施設等において掲示する予定である。
- ・ その他の周知方法として、既に 2 月 15 日号の市報に掲載し、3 月 15 日号、4 月 1 日号の市報において、まめバスのルートがどう変わったのかの変更のポイント等についても掲載する予定である (3 月 15 日号のみで全ルート説明が紙面確保できるようであれば 1 回で掲載する場合もある。) 。
- ・ バス車内の周知として、2 月中旬から、まめバス利用者に対して、ルート、ダイヤが変わり、時刻表が 3 月 15 日号の市報と併せて全戸配布されること、また、土、日、祝日の運休をなくし、全ルート毎日 (12/31 ~ 1/3 除く) 運行することをバス車内に掲示し周知している。
- ・ ホームページでもこのルート図・時刻表を掲載予定である。

原議長 事務局からの説明について、御質問・御意見等はあるか。

< 審議 >

中村委員 ルート図・時刻表の地図部分はこの大きさなのか。小さくて見えない部分がある。

事務局 校正段階のものをそのまま印刷したもので、隅が切れるためもっと大きくなる部分もある。

原議長 3 月 15 日号の市報と一緒に配布するとあったが、運行の認可はいつ頃か。

事務局 運行認可には、3 か月掛かると聞いており、昨年の 12 月上旬に申請し

ていることから、3月10日頃には認可されると考えている。

原議長 3月15日の配布に間に合うのか。

事務局 認可を待っての作成では間に合わないため、この形で進めさせていただいているものである。認可が出ないと時刻表を公開してはいけないことになっており、時刻等の部分で指摘があれば、事前に連絡があることになっている。現在までに何もないので、この内容で変更されることはないと考えている。

原議長 99パーセントは大丈夫であろうと考えられる。

中村委員 市民の方から、既存の運行が3月31日までで、4月1日に新たな運行ができるのか、大丈夫なのかとの意見を頂いた。1日、2日運行を止めて準備しても良いのではないかと心配である。

事務局 バス停の設置や撤去作業について進めているところであり、運行に当たっても新運行計画では、今までの茨城急行自動車に加え、新たに朝日自動車の2社で行うこととしている。3月中旬から運転士の研修、試験運行をすることも聞いている。また、ダイヤを作るに当たり、運行事業者と労働時間や運行時間などを調整しながら作成しているもので、その時点で、事業者は運行のシミュレーションをしている。今回のダイヤ作成に当たり、以前から指摘されているスピードの出しすぎの原因の一つである運行ダイヤが遅れてしまうことからの挽回運転などがなくなるよう余裕を持ったダイヤ作成をしているものである。

中村委員 サービスを追求することにより、安全性が欠けてしまっては困る。

また、そのことにより運転士の負担を大きくしてはならないものと考えている。

事務局 はい。そのとおりである。

(2) 交通不便地域の対応策の進捗状況について(資料2)

<事務局説明>

- ・第2回専門委員会議で御意見のあったファミリーサポートセンターについて聞き取り等を行った内容について説明する。
- ・ファミリーサポートセンターとは、育児のお手伝いをしてほしい人と育児のお手伝いをしたい方の会員組織による地域の中での相互援助活動である。

- ・ファミリーサポートセンターは、厚生労働省の推進事業であり、野田市の場合は、市が野田市社会福祉協議会へ委託をしている（別紙１を参照）。
- ・みどり市からの聞き取り内容については、育児の手伝いのほかに、介護を手伝ってほしい方と手伝える方について、実施しているもので、介護の利用対象者への事業内容については、高齢者の食事の準備や片付け、高齢者等の部屋の掃除や衣類の洗濯、高齢者等の通院や買物の付添い、高齢者の話し相手、身の回りの世話などを行うことをしている。
- ・みどり市は、事業を NPO わたらせライフサービスへ委託している。隣の桐生市も合わせて同 NPO に委託している。
- ・高齢者の利用者に対する事業は、介護制度が始まる前から桐生市で実施していた事業をみどり市においても継続して実施している。
- ・通院や買物への付添いについては、運転を伴うものは除くとされており、公共交通のタクシーやバスなどを利用した上での付添いとなる。
- ・野田市社会福祉協議会への子どもの送迎についての考え方について確認したところ、国の事務連絡において「ファミリーサポートセンターの送迎は保護者に代わって子どもの世話をする継続的・一連のサービスの一部であり、従属的な要素に過ぎない」としており、ファミリーサポートセンターの活動に限り、保育施設から自宅間などの送迎については、無償運送として位置付けられていることから実施している。（別紙３参照）
- ・このサービスを高齢者向けの事業として、子供向けサービスと同様にできるのか国土交通省へ確認したところ、高齢者を対象とする買物や病院等への車両による送迎サービスについては、目的地への送迎が主であることから、有償の場合は、送迎許可等が必要であり、子供を預かることは、見守りが主である。子供の送迎とは異なるものであるとの見解である。
- ・高齢者への送迎を主とするサービスは、有料で行う場合には、許可が必要になる。
- ・船橋市の高齢者支援事業の予算状況について確認した費用負担については、自動車学校、教習所送迎バスについては、年間約 25 万円の傷害保険料のみの負担で、各事業者は事業を無償で行っている。
- ・市の老人福祉センターの送迎バス 4 台については、運行を委託しており、年間 1 台当たり約 200 万円で、合計約 800 万円の費用負担をしている。

- ・ 柏市で実施しているデマンドタクシー（カシワニクル）及びジャンボタクシーについて視察を行った。
- ・ デマンドタクシーの導入の経緯については、市町村合併における新市の一体性を確保するため旧沼南町の移動しやすさの向上を課題として、平成 24 年度からデマンドタクシーの実証実験を開始した。
- ・ この実証実験に当たっては、東京大学が柏市の北部に東京大学柏キャンパスがあることから、北部エリアを中心にオンデマンド交通実証実験など研究開発に取り組んでいた経緯により、研究開発をしていた段階と地域でコミュニティバスが不採算になってしまったというタイミングが重なって、このオンデマンド交通を沼南地域の新しい交通として取組を進めた。
- ・ コミュニティバスは、合併後の平成 19 年 11 月から、民間バスの撤退により、沼南地域にコミュニティバスを運行させていた経緯があるが、収支率が 8 %であったことにより、平成 25 年 3 月 31 日をもって運行を終了している。
- ・ 高齢者は昼間に通院目的等で外出するが利用頻度はそれほど高くなく、コミュニティバスでは、多くの地区をカバーしようとするため、かえって時間が掛かり不便になる場合もあることから、乗りたい方が必要な区間だけ乗車する乗合い型のオンデマンド交通を導入した。
- ・ デマンドタクシー利用方法については、会員登録を電話でしていただき、利用の 1 時間前までに予約センターに電話を掛け、利用日時と乗降場所を伝え、予約日時に乗車場所まで車が迎えにくるシステムとなる。
- ・ このデマンドタクシーは、自宅から目的地までのドアツードアではなく、タク停と呼ばれる乗降場所を約 440 か所設置している。
- ・ 設置場所としては、ゴミステーションなどの最小単位で位置付けているものから、公共施設、病院、商業施設となっている。
- ・ 新規でタク停を設置することも可能であるが、利用者宅の前には、同乗者に個人宅が分かってしまうことを避けるため、タク停を設置しないこととしている。
- ・ 運賃については、通常のタクシーや路線バスに負担のないよう 300 円と 500 円の 2 種類となり、A 区域と B 区域とに区域を分けて、区域内と区域外への運行内容により運賃額が異なる設定をしている。
- ・ デマンドタクシーの利用者の推移としては、平成 26 年度 3,601 人、平成 27

年度 4,513 人、平成 28 年度 6,370 人、年々利用者が増えている。

- ・ 主な要因としては、旧沼南地区に平成 28 年 4 月に開業したセブンパークアリオ柏によるものがある。
- ・ 広報的なものは、平成 28 年 7 月に全戸回覧を行ったのみである。担当者は、利用者は口コミで広がっていったものではないかと考えている。
- ・ 費用については、システムに対する経費として年間約 90 万円、運行事業者は、タクシー 2 台を配置し、運行委託料として約 810 万円、計約 900 万円が掛かっている。
- ・ 柏ジャンボタクシーは、平成 17 年から公共交通の不便地域における交通確保のために導入している。
- ・ 当初「南増尾コース」、「逆井コース」の 2 コースで開始し、民間バス廃止に伴い 19 年から沼南コースを加え、3 コースで運行している。まめバスと同様に定時定路線で運行している。
- ・ 料金は 200 円、小学生、障がい者は半額、利用者は 29 年度実績で 41,135 人、市からの補助金として 23,000 千円を支出している。
- ・ ジャンボタクシーには、バスロケーションシステムが導入されており、ジャンボタクシーが運行している場所が、柏市の HP からリアルタイムで確認できる。
- ・ ジャンボタクシーは高齢者の利用者が多く、バスロケーションシステムがどの程度使われているか不明であるが、市の担当職員は、渋滞等による遅延時の問合せに有効活用している。
- ・ 工業団地企業バスの活用について、市内の工業団地の従業員送迎を行っている主な企業について、電話照会を行いながら、協力していただける可能性のある事業者を訪問し、聞き取り調査を行った。
- ・ 前回報告したグリコピアのような、この時間帯は空いているので利用可能などの具体的な回答は頂けなかった。しかし、朝夕の従業員送迎以外での空き時間は、研修や会議等による臨時送迎もあり、バスを活用できる時間は一定ではないが、それを前提に何か協力できることがあれば協力したいとの回答を頂いた事業者があった。
- ・ 従業員送迎車両の空き時間を使った協力は、運転手の拘束時間が増えるなどの負担が多くなるなど、課題を解決するために、まめバスを工業団地内まで運行し、企業バスの負担を減らすことやそれぞれのバスの運行を時間

で分割するなどして共存できる形が取れると良いなどの御意見も頂いた。

- ・運行形態の整理については、調査した病院送迎バス、デイサービス送迎バス、工業団地の企業送迎バスの活用について、聞取りした内容を踏まえ、具体的な運行形態の（案）を事業者に提示しながら協力していただける運行手法がないか、また、柏市で行っているデマンド交通事業について、タクシー事業者等へ運行手法の可能性も伺いながら運行可能な手法を整理したいと考えている。
- ・モデル地区の設定については、実現の可能性のある形態の中から、地域の意見を伺いながら利用していただけるものを選別していくことが必要であると考えている。
- ・行政主導で決めた運行形態で行った場合、地域で実際に行ってみたら誰も利用者がいなかったなどを防ぐためにも、地域で利用していただける運行形態を見極めた上で、モデル地区を定めて、実証実験を進めて行くこととしたいと考えている。
- ・モデル地区設定に当たっては、今回まめバスの運行ルートから外れた地域、「小山地区」と「木野崎地区」として、地元のニーズ等を確認し、費用額を含め可能な交通手法での導入を進めていきたいと考えている。

原議長 事務局からの説明について、御質問・御意見等があるか。

< 審議 >

中村委員 いろいろファミリーサポートセンター等について調べていただき有り難い。いろいろと規制があることが分かったが、子供の送迎についての考え方について、国土交通省の考えでファミリーサポートセンターの送迎は、子供の見守りが主であり、保護者に代わって子供の世話をすることでの送迎が一部とされているが、送迎がメインとなっている部分もある。国土交通省も分かっているであろうと思われるが、国民にとって大切な子供を育てるためのサポートであるため許していただいていると思われる。高齢者に対しても交通不便地域に対しても、バス等がない地域に対しては、このようなことを確認・企画していくことにより規制も緩和されていくのではないかとと思われる。諦めないで、野田から発信していただきたい。ファミリーサポートセンターは子供に特化しているものであるが、利用者は増えてきており、ただ

のサポートだけではなくて、仕事を退いた方が、多少なりともということでの仕事になっており、子供に対しても、心のつながりでのサポートが行われているものである。ファミリーサポートセンター事業は、高齢者や交通不便地域の場合においても、サポート側と利用者との心のつながるものが見えてくる制度である。また、市が大きな負担をせずに出来る制度である。

原議長 資料によると、有償ケースも含めて、子供の送迎については無償扱いにしますとのことになっているが。

事務局 野田市の例で申し上げますと、子供のサポートについては、現在 700 円を頂いている。このことが有償に当たり、本来であれば、運送に対する許可等が必要になってくるところを子供の見守りが主であるとのことから無償扱いとして、ファミリーサポートセンターの事業については認められているものである。高齢者の買物支援等については、買物や病院までの目的地まで行くことが主であることから、送迎部分が主となり有償扱いになり許可が必要になってくるものである。ボランティアなどが行う無償での送迎であれば許可等は必要ないものである。高齢者に対する見守りという考え方が今後出てくれば、緩和される可能性もあるのではないかとと思われる。また、前回の会議で申し上げた、自治会などが無償で行う送迎で、運賃は設定されていなく、自発的に謝礼を払う部分については、緩和され許可等が必要でないという解釈も出てきている。

原議長 企業バスについては、使用時間が流動的など、いろいろと制約があり難しいものと思われるが。

事務局 聞取りをしていく企業の中で、今までマイクロバスで行っていたところが、ワゴン車やセダンタイプのものへと、利用者の規模や経費縮小に合わせて変えてきている事例もあった。また、まめバスを工業団地内へ運行していただき企業バスと共存ができればとの御意見も頂いている企業もあったが、企業経費を考えると企業バス送迎をやめてしまうきっかけ作りになる。

谷田貝委員 そうなった場合、企業には広告費等を出していただくのも良いではないか。

事務局 柏市の視察で感じたが、公共のバスやデマンド交通事業を共存させる難しさがある。例えば、まめバスの運行を行いながらデマンド交通を行うと安くて便利なものにどんどん移行し、二つの交通事業を継続していくことが困難になっていくものと感じた。できればすみ分けをしながら、特に民間バ

スが同じ場所を走っている部分があるため、利用者を取り合い、結果的に共倒れになってしまうことがないように整理が必要である。

谷田貝委員 デマンドのモデル地区については、小山地区と木野崎地区が入っているが、関宿城ルートは朝日バス（法人名称「朝日自動車株式会社」のことをいう。以下同じ。）の路線と重なっている部分があって、朝日バスの反応はどうか。朝日バスの路線が撤退されては困る。

事務局 朝日バスには、まめバスの運行を川間駅から北の３路線、関宿城ルート、北ルート関宿の七光台経由とイオンタウン経由をお願いしている。

今まで茨急バス（法人名称「茨城急行自動車株式会社」のことをいう。以下同じ。）の１社のみで運行していたが、今回の新運行計画によるルート増は、運転士の人員確保等の関係で対応するのが難しいとの回答であった。そのため、朝日バスにこの３ルートをお願いした経緯がある。朝日バスとの調整の中では、そもそもコミュニティバスは、路線バスなどが撤退した後に運行するものであって、同時に走らすものではない。100 円という運賃も大きく影響を受けているとのことであった。

谷田貝委員 停留所についても朝日バスとまめバス関宿城ルートは同じ位置であり、朝日バスはきつい状況で運行していただいていると思われた。この区間は、まめバスも空車率が多く、朝日バスも同様に空車が多い状況であるができれば、関宿地域にもデマンド交通の検討地区を設けていただければと思っている。

事務局 今回はモデル地区であるため、市が整理したものと、地元が要望されるものがうまく擦り合わされるかという部分もあり、まだ地元（地区）には、入っていないのでどのようになるか分からない。まめバスの過去の利用状況等を確認しながら、利用されない問題点を検証し、どのような交通手法であれば使っていただけるのかをこのモデル地区でやってみたいと考えている。この地区で実験的にいき、その後、ほかの地域で行っていくものとしたい。まめバスや路線バスが運行している地域に対して、このモデル事業を行って、共倒れしてしまうことがないように慎重に実施していきたい。

谷田貝委員 関宿城ルートは重なっている区間があるため、朝日バスから意見を聴いてみることで、良いアイデアが出るかもしれない。また、県道は朝日バスに任せて、それ以外の部分については、デマンド交通を投入することもある。県道と重なって運行している区間がもったいないと思われ

る。

原議長 モデル地区については、小山地区と木野崎地区とあるが、この地域からどこへ向かうものなのか。まめバスの停留所等へ接続させるものなのか。

事務局 現在、企業バスの調査をしていく中で、小山地区であれば、北部地域の企業に対しては、例えば、小山地区から七光台地区のイオンタウンまで送迎していただくなどの例を上げて説明させていただいている。また、まめバス以上のものにするつもりはない。一つのやり方として、1日1便、1往復でもできればということである。

事務局 それが地域性であり、この地域はどこに行くか、ニーズによって交通手法を整理していくものであり、小山地区で申し上げると、小山の拠点をどのように決めていくのか、例えば、2か所程度停留所を決めてイオンタウンまで送迎を行うのか、柏市のようにごみの集積場を起点とするか、自宅の前まで行くのかなど、地元のニーズなども確認・協議しながら進めていきたいと考えている。

原議長 その地域に住んでいる方のニーズ、駅や商業施設、病院などの要望があると思うので、その部分を擦り合わせていくことが必要である。

その他では、柏市のジャンボタクシーがあるが、まめバスと同じように定時定路線になってしまうと思われるが。

事務局 狭いところに入っていける利点はある。

原議長 今後、大変な作業になると思われる。

事務局 今後聞取りを行った場合には、小山地区、木野崎地区、それぞれ違う回答が返ってくると思われる。また、谷田貝委員の発言があった関宿地域においても違った回答が返ってくると思われ、地域によってニーズは変わってくるであろうと考えている。実施した結果が良くて、他の地区で行ってもその手法が当てはまるとは限らない。

谷田貝委員 関宿地域は、朝日バスは、川間駅から県道結城野田線を北上して関宿城や、境の方へも行っているが、関宿城へは、便数は少なく、はやま工業団地で止まってしまっているのがほとんどであり、ニーズが変わってくるものと考えられる。

原議長 柏市のデマンド交通のタクシー事業者は、染谷タクシーのみ1社との話であったが、木野崎地区、小山地区の野田市タクシー事業者はどうか。

事務局 木野崎地区は、朝日タクシー、小山地区であれば、丸川タクシーがあ

る。野田市内のタクシー台数については、全体的に少ない状況であると聞いている。

谷田貝委員 市内を多く走っているのは、やはりデイサービスの車両である。

事務局 デイサービスの車両については、前回報告させていただいたが、企業バスの中では、社会福祉法人のデイサービス事業者であったこともあり、利用できる可能性があると感じている。再度空いている時間について再確認しながら利用の可能性を伺ってまいりたいと考えている。

斎藤委員 企業のバスについては、現実的な費用負担や事故対応など、他市のモデルケースはあるのか。

事務局 前回説明させていただいた、我孫子市の企業バスについては、病院バス等の運行ルートが決まっている、ルート途中で乗降させるものであり、費用については、座席数に対する傷害保険負担のみである。企業には無償（善意）で事業を行っていただいている。

企業も何かしらのメリットがないとできないものであると考えている。何か企業でプラスになることを市で行うことにより企業も協力していただけるものと考えている。

事務局 我孫子市は、今行っている事業者全てで始めたものではなく、協力した事業者が問題なく行っている姿を見て、他の事業者も市に協力している姿がアピールとなることから、徐々に協力いただける事業者が増えていったものであった。そういったことで、事業者が協力していただけるようなものを作って、協力事業者が広がっていく手法も一つと考えている。

原議長 ほかにないか。

中村委員 前の議事に戻って、ルート図・時刻表になるが、時刻表に写真が掲載され、関宿城などはきれいに掲載されており、行きたくなる感じである。また、こうのとりの里が4枚で多いが、これは、最終のものでも全て掲載されるものなのか。

事務局 当初時刻表を配置した際に、イラストなどを入れる想定をしていたが、思いのほか、スペースが空いてしまうところがいくつかあった。関宿城博物館などの関宿地域の施設、行事については、関宿城ルートのページにスペースがなかったため、関宿地域に誘導させるため新北ルートに入れたものである。中ルート、南ルート部分も同様に近くの施設や行事を入れたものである。また、当初予定していたイラストについては、まめバスの新デザイン

のもので、関宿城ルート、北ルート関宿の３台に配車するものである。

原議長 ほかにないか。なければ、当専門委員会議では交通不便地域の対応策について、協力していきたいと思いますので、皆様よろしくお願いしたい。ほかに何かあるか。

ないようなので事務局から何かあるか。

事務局 ３月議会が告示され、３月１日金曜日が開会となる。来年度の当初予算において、バスロケーションシステムを導入するための費用を予算計上させていただいている。６月には使用できるように考えている。リピーターの方や市役所等に来る方など、このシステムを新規の方にも使っていて、利用促進につなげたいと考えている。

事務局 本年度の開催はこの会で終了となる。来年度の開催時期については、例年、５月から６月頃としていることから、同じ時期に、平成 30 年度の利用状況と、本日御説明した不便地域のスケジュール等の内容について報告させていただきたい。

原議長 了解した。

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。