

## 会 議 録

|                   |  |
|-------------------|--|
| 会 議 名             | 令和元年度第1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 平成30年度及び令和元年度（運行計画見直し後）の運営状況について（公開）<br>2 まめバス運行に係る市民意見・要望について（公開）<br>3 交通不便地域の対応策の進捗状況について（公開）                            |
| 日 時               | 令和元年5月28日（火）<br>午後1時30分から午後2時30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、<br>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）<br>中 沢 哲 夫（企画財政部長）<br>生 嶋 浩 幸（企画財政部次長(兼)企画調整課長）<br>池 田 文 彦（企画調整課長補佐）<br>中 山 晶 博（企画調整課調整係長）<br>野 本 勝 大（企画調整課調整係主査） |
| 傍 聴 者             | 1名   |
| 議 事               | 令和元年度第1回野田市コミュニティバス検討専門委員会会議の会議結果（概要）は、次のとおりである。   |
| 1 開会              | <p>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。</p> <p>原議長 副市長から御挨拶をお願いします。</p>   |

## 2 副市長挨拶

<挨拶>

## 3 議事

原議長 議事に入ります。議事（１）平成 30 年度及び令和元年度（運行計画見直し後）の運営状況について、事務局から説明をお願いします。

（１）平成 30 年度及び令和元年度（運行計画見直し後）の運営状況について（資料 1）

<事務局説明>

- ・平成 30 年度 1 年間の全ルート合計の利用者数は 297,184 人で、平成 29 年度と比べると 337 人増加したこと。
- ・ルート別では、中、南ルートが増加しているが、関宿城、北、新北、新南ルートは、減少していること。
- ・南ルートについては大きく増加し、月別に見ても全ての月で増加している状況であり、バスの利用が定着してきたこと。
- ・北ルートについては大きく減少し、過去 3 年間の推移を見ても、毎年度約 3,000 人前後の減少となっていること。
- ・1 便平均利用者数は、中、南ルートは増加しているが、ほかの 4 ルートは減少している状況であり、全体は平成 29 年度と同様の数値であること。
- ・時間帯別で見ると、関宿城ルートは、昼の便が増加しているが、夕方の便が減少していること。
- ・北ルートについては、市役所から関宿中央ターミナル行きの朝の便は増加しているものの、昼から夕方にかけて一部を除き、大きく減少していること。関宿中央ターミナルから市役所行きの便は、朝一番の便が大きく減少していること。
- ・新北ルートについては、朝一番の便が大きく減少しているものの、便全体の平均は、若干増加していること。
- ・中ルートについては、朝の便、夕方の便が大きく増加していること。
- ・南ルート左回りについては、朝一番の便が減少しているものの、昼以降の便が増加していること。

- ・ 南ルート右回りについては、朝の便が増加しており、全体では増加していること。
- ・ 新南ルートについては、夕方以降の便が減少していること。
- ・ 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、一部の便を除き減少しており、全体平均においても平成 29 年度を下回る数値となっていること。
- ・ 南ルートについては、右回りの全ての便が増加しており、右回り、左回りともに全体平均の便が増加していること。
- ・ 平成 30 年度は、年間利用者数が 337 人増加しているが、平成 28 年 7 月の運行計画変更後、ダイヤ改正の影響も落ち着き利用者が戻ってくると予想し、期待していた年間利用者数 30 万人を平成 29 年度と同様に達成できず、伸び悩んでいる状況にあること。
- ・ 空車の発生状況については、関宿城ルートの空車便数 400 便が、全体の空車便数 543 便の約 74%を占めていること。運行日数が 244 日であり、単純計算では、運行日の 1 日の中で、1.6 便に空車が発生していること。
- ・ 空車率を便別で見ると、関宿城博物館行きの 1 便及び中戸行きの 3 便と関宿中央ターミナル行きの 8 便が高くなっていること。
- ・ 中ルートについては、最終便の 8 便が突出して高くなっている状況で、2.2 回に 1 回は空車になっていること。
- ・ 新南ルートについては、平成 29 年度の 1 便の大利根温泉行が突出して高く、2.6 回運行すれば 1 回程度は空車になっていたが、平成 30 年度の 1 便の空車率は 38.52%から 1.64%に減少し、ルート全体でも 5.1%から 0.59%に減少し大幅に改善されたこと。
- ・ 運行計画見直し後の令和元年度 4 月の全ルート合計の利用者数は 23,447 人で、平成 30 年度 4 月と比べると 125 人減少したこと。
- ・ ルート別では、関宿城、新北、中、新南ルートは、平成 30 年度 4 月を上回ったものの、令和元年度からそれぞれ 4 つのルートに分割した北、南ルートは、平成 30 年度 4 月を下回っていること。
- ・ 運行計画を見直した後は、ダイヤ改正の影響などにより、利用人数が減少する傾向にあるが、北、南ルートには大きく減少しており、ルートの分割による影響であると考えていること。

- ・ 1便平均利用者数は、関宿城、中、新南ルートは増加しているが、新北、北、南ルートは減少している状況であり、全体は平成 30 年度 4 月を下回っていること。
- ・ 空車の発生状況については、関宿城ルートの空車便数 70 便が、全体の空車便数 181 便の約 39%を占めていること。運行日数が 30 日であり、単純計算では、運行日の 1 日の中で、2.3 便に空車が発生していること。
- ・ 便別で見ると、関宿城ルートは、平日の 1 便及び 2 便がそれぞれ 1.5 回に 1 回空車となっており、11 便、12 便がそれぞれ、2.2 回に 1 回、2.9 回に 1 回空車となっていること。土日祝日の 1 便が 2 回に 1 回、8 便が 2.5 回に 1 回が空車となっていること。
- ・ 北ルート清水については、平日、土日祝日ともに最終便の空車率が高く、それぞれ 1.3 回に 1 回、3.3 回に 1 回が空車となっていること。
- ・ 南ルート大殿井については、平日の 7 便の空車率が 50%と高く、2 回に 1 回が空車となっていること。
- ・ 平成 30 年度の運賃等の収入の状況については、全体としては、平成 29 年度の 2,613 万 9,080 円に対して、30 年度は 2,604 万 9,420 円と 8 万 9,660 円減少していること。
- ・ ルート別では、中ルート及び南ルートが増加しているが、その他のルートは減少し、特に北ルートが大きく減少していること。
- ・ 平成 30 年度の補助金の実績については、運行経費 9,015 万 7,185 円に保険料や燃料費等実費分の 1,991 万 8,329 円を加えた額から、税抜きの運賃収入等 2,411 万 9,833 円を差し引き、8,595 万 5,681 円となっていること。
- ・ 平成 29 年度に比べて、利用人数は若干増加しているが、運行経費等が増加し、回数券等の販売や広告収入が減少したため、補助金額は増加していること。
- ・ まめバス利用促進策等については、令和元年度実施予定の新規に行うものであり、バスロケーションシステムの導入については、6 月から各停留所にある QR コードをスマートフォンで読み取る等インターネットを使って、まめバスの遅延などの運行状況や到着予定時間をリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムを導入すること。

- ・ まめバスのキャラクターの名称を募集する予定であり、キャラクターの名称の決定方法は、市職員から名称を募集し、次回のコミュニティバス検討専門委員の会議において、数点に絞った上で、市内の小学生に投票により決定すること。

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

原議長 まめバスのキャラクター名称募集について、市職員から募集する時期はいつなのか。

事務局 現在、調整中であり、時期については未定である。

原議長 ほかになければ、議事（２）ま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） まめバス運行に係る市民意見・要望について（資料２）

事務局説明

- ・ 前回の報告以降の平成 30 年 11 月 1 日から令和元年 5 月 15 日までの市民意見・要望が 60 件であったこと。
- ・ 運行頻度・運行時間等、バス停新設については 5 件あったこと。
- ・ 新運行計画に関するものが 26 件、運転士の運転・接遇に関するものが 16 件あったこと。
- ・ 意見の内容については、運行頻度・運行時間等に関するものが、便数を増やしてほしいというものやダイヤの確認など、4 件あったこと。
- ・ バス停新設に関する意見は 1 件あったこと。
- ・ 新運行計画に関するものは、今まで利用していた時間の便がなくなってしまったこと、目的地まで乗り継ぎなく行くことができたが、ルート分割により、乗り継いで行かなくてはならないため不便であること、便数が減り不便であるため増便してほしいこと、乗り継ぎ時間が合わず不便である等の意見があったこと。
- ・ 新運行計画は 5 年間の運行を予定しており、ダイヤの改正は、便数の確

保や運転士の勤務条件から調整し、ルートへの分割は、渋滞などによる大幅な遅延運行の影響を抑えるため行ったものであることを説明し、乗り継ぎに関しては、次回の見直しの参考にすると回答をしていること。

- ・ 運転士の運転・接遇に関することは、朝日バス及び茨城急行バスにおいて、ドライブレコーダーをま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を確認した上で対応し、両バス会社にはその都度、指導等を行っていること。

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 南ルート（循環）の便数が半減したため、意見が多いと思われる。周辺住民にとっては不便になってしまったと感じる。南ルートの利用者数が大きく減少したのは、大殿井の乗降の減少と新しいルートが出来たためと考えられるが、新しいルートに関しては住民も増えてきているので、これから慣れていけば利用者数が増加すると思われるが、半減ルートの区域の人たちに対するフォローがどこまでできるのかが課題である。意見があったときに、例えばこういう乗り方がありますと提案しているケースもあるため、ここまで行ったらこのバスとこのバスに乗り継げるといった提案をすることが、次につながると感じる。自分でルート図を見てどうやって行こうというのは難しいため、電話対応時にコンシェルジュのように組合せ方を全て把握している人が的確に教えてあげることや聞きやすい状態を作る等、今のルートに慣れていただくため、誰かに聞かなければ分からないときには、5年後までしょうがないということではなく、代替案を出してあげられるようにいろいろなルートを提案してもらおうようにしてほしい。これからは新しく便利になった部分をアピールして定着を図ってほしい。やはり変えることは大きなダメージだと思うが、自分は5年後まで乗れるようになったとしても、また見直しがあると使いこなせるかどうかという不安がある。

事務局 ルートの変更やダイヤの改正があったため、問合せはたくさんあった。顔を合わせて話さない電話だとうまく伝わらない状況もあり、窓口で

言えば伝わりやすいが、また高齢者や若い方もいるため、職員の方で良く聞き取りをして分かりやすい対応を心掛けていきたい。また、野田梅郷の区域、二ツ塚小の前の通りは、もともと茨城急行の路線バスが一日49本運行しており、路線バスが走っていることもあり、その分バスが走っていない地域に振り分けるといふこともあるため、どうしても周辺住民には減ってしまったとなってしまうが、全体を見ながら見直しする必要があると考える。

原議長 ルートを分割したことについて、まだ分からない人がいるようだ。慣れてくれば利用が戻ってくると思われるが、5月、6月と利用者の定着を期待し、分割して利便性を図ったことが、逆にとらわれてしまうと残念に思うので、PRしながら利用者を増やしていく努力をしていくことが必要である。

中村委員 私も今回新しく三つのルートになったため、バスに乗ろうとしたがやはり間違えてしまった。大殿井の方に行くつもりはなく、Uターンすると思って乗ったが、Uターンしないで大殿井の方に行ってしまったことがあった。時刻表が1分、2分の差でバスが来てくれて、うれしいと思い乗ったところ間違ってしまった。行き先を自分でしっかり見ればよいのですが、乗るという意識で緊張し、見るべきところを見そびれてしまうことがあるため、目、耳といろいろなところから情報を得ることが必要だと感じたため、運転手に「このバスは〇〇行きです」と行き先を大きな声で言っていたきたい。運転手からすれば毎回言うことになるが、乗る人は初めてであるため、要望したい。

事務局 今回茨城急行バスと朝日バスが入っているが、両事業者と打ち合わせを密に行い、市民から頂いた意見について改善できる部分は改善していきたい。

原議長 やはり、急ブレーキやスピードの出しすぎに関することがまだあり、資料2の13ページの中ルートの野田特別支援学校に通う生徒に関して、ドライブレコーダーで確認したが人がいなかったということだが、い

つもは学校に通うため、同じ時間帯に乗っていると思われるが、毎回この生徒は乗るはずであることから、気を付けていただきたい。

事務局 バス停から多少離れたところにいる場合や建物の死角に入ってしまう場合は、見落としてしまうこともあると考えられるが、特に、特別支援学校に通う生徒については、少し待つように運転手も気を付けているようだが、できる範囲で運転手も待つ形をとっている。

原議長 資料2の12ページの新北ルートに関して、西日がまぶしく、お客様を見落としてしまったということだが、いずれにしてもバスの運転手だけではなく、個人でも自家用車に乗った時に西日が当たると直接目に当たらないように遮る行動をするため、プロの運転手もしていると思うが、プロの運転手であることから、常識的にはあってはならないことである。

事務局 停留所という場所でお客様を乗せるため、少しスピードを落とし、西日の時間帯は特に気を付けるようバス事業者に指導していきたい。

中村委員 新しいルートに変わり、乗る側の立場ではなく、運行する側にとって運転手から危ないことがある等、困っていることはあるか。

事務局 特に北ルート等の距離が短くなったため、運転手からすればずっと始発の市役所からいちいのホールに行くということがなくなったので、時間の調整がうまくできている。

谷田貝委員 朝日バス管内で、関宿城ルートということか。今までは茨城急行バスだったが、まめバスと重複することについて、朝日バスから意見があったのか。

事務局 路線バスのルートと重複し、慣れた道路となるため、支障は出ていないと聞いている。

谷田貝委員 運転手は路線バスとまめバスで交代するのか。それともまめバ



ス専門なのか。

事務局 運転の形態は不明である。茨城急行バスも同様だが、毎回同じルートを走っているわけではなく、シフトを組んで行っている。

谷田貝委員 特に、関宿城ルート你真冬の朝一番と最終便の暗い時間帯については、利用者が少なくもったいないという意見がある。

原議長 今後の検討事項になると考える。

原議長 ほかになければ、議事（３）交通不便地域の対応策の進捗状況について、事務局から説明をお願いします。

### （３） 交通不便地域の対応策の進捗状況について（資料３）

#### 事務局説明

- ・ 前回の会議で、意見のあったデイサービスの送迎車両の空いている時間等について、協力的に前向きであった１事業者が高齢者支援課の職員とともに、聞き取り調査を行った。
- ・ 送迎時間帯は午前８時３０分から午前１０時３０分まで、午後３時３０分から午後５時３０分までとなっており、４名の運転手によるワゴン車２台、軽自動車２台の送迎を行っているため、送迎の空き時間を活用した午前中の利用が望ましいということであった。
- ・ ただし、事業者は運転手の確保が難しく、６８歳までの運転手を送迎時間帯のみ雇用している状況であるため、事業者が雇用している運転手による交通不便地域の送迎は難しく、事業者の車両のみを貸し出す方法により協力できるということであったことから、今後は、運転手による送迎協力の可能性があるほかの事業者を引き続き、探っていきたいと考えている。
- ・ 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することが必要であり、まめバスの運行ルートで外れた地域である小山地区と木野崎地区をモデル地区として設定し、地元のニーズ等を確認して費用額を含め、可能な交通手法の導入を進めていくということであったため、今後

は、地元のアンケート調査の実施を考えている。

- ・ アンケート調査のスケジュールとしては、6月下旬に自治会長へアンケート調査の内容を伝え、各世帯へのアンケート調査票の配布と回収の協力をお願いする。
- ・ 7月に自治会長へアンケート調査票を渡し、各世帯への調査票の配布と回収をしていただく。
- ・ 8月上旬にアンケート調査の結果を集計し、分析する。
- ・ 8月中旬から9月中旬までにアンケート調査の結果により、病院・デイサービス・企業の送迎バス、タクシー等の可能性のある交通手法の中から、関係者への聞き取り等を行い調整する。
- ・ 9月下旬に第2回コミュニティバス検討専門委員会議を開催し、アンケート調査の内容を協議する。
- ・ 二つのモデル地区のうち、小山地区の住民がよく利用する目的地、目的地に行く時間帯等のニーズを資料3のアンケート調査票案により、確認したいと考えているため、アンケートの内容について協議していただきたい。

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

原議長 運転手に関することが問題となっている。時間による雇用であり、車両のみを貸し出すと言われても、運転手の手配が困難であり、バス会社に頼むのも無理である。

事務局 高齢者の運転が社会的な問題となっていることもあり、事業者が雇用している運転手は高齢者であるため、事業者もより一層運転手の確保が難しい状況にある。

中村委員 資料3の問13の内容は、例えば、高齢者ではない50代の人等が交通手段があれば免許証を返納しようとしている場合も対象と考えているのか。高齢者が運転する車の事故が多発している中、私は便利であれば車を乗らなくてもいいと思うが、今後という表示の意味は、今後10年以内

等、年齢は関係ないという意味なのか。

事務局 交通不便地域という形では、交通手段という点から見て、年齢は問わず運転が不得手の人がいて、運転が苦手な若い人も増えていることから、不安だから運転はやめたいという人がいると考えるため、交通不便地域においては、年齢等は関係なく考えていかなければならない。また、現在は周りに家族等、運転できる人がいるけど、自分で運転するのは厳しくなっていくというところがあるので、先を見据えたところも含めてアンケートをとりたい。今は交通不便と言われる人が10%くらいだが、5年後、10年後を考えると割合が増えてくると考えるため、聞き取りをしていきたい。

谷田貝委員 今回はまず、小山地区と木野崎地区のみのアンケートということではよろしいか。

事務局 モデル地区はこの2地区であるが、アンケートを取ってその地域に合うかどうかは手探りであるため、ある程度絞り、小山地区で良い方法が見つけることができれば、全体の見直しの中で地域を広げていく考えである。また、木野崎地区で調査する場合は、調査票案の医療機関や買い物場所の名称の表記を修正し、アンケート調査を行う予定である。

原議長 名称以外の表記は今回の調査票案と同様なのか。

事務局 質問内容は同様である。

中村委員 この調査票案のほかに、調査目的を示したものも添付するのか。

事務局 自治会長に依頼するときに説明し、依頼文書も添付する予定である。

原議長 それでは、特に資料3のアンケート調査案の訂正がないため、小山地区のアンケート調査については、資料3の様式のとおり、事務局のほう

で調査を実施するようお願いする。

原議長 ほかになければ、議事（４）その他、今後の検討専門委員会議のスケジュールについて、事務局から説明をお願いする。

（４） その他、今後の検討専門委員会議のスケジュールについて

事務局説明

- ・ 次回の検討専門委員会議は、交通不便地域モデル地区である小山地区のアンケート調査の結果及び分析の報告を行う。
- ・ 市職員から募集したまめバスのキャラクター名称について、絞り込みを行う。
- ・ 令和元年９月３０日に委員の任期が満了となるため、満了以降の検討専門委員会議の方向性として、今後、交通不便地域の対応策を協議していく中では、各種送迎バスの活用やデマンドタクシー利用の可能性等を協議する際に、あらゆる分野の広域的な専門性が必要と考える。
- ・ このため、コミュニティバス検討専門委員会議を地域公共交通会議に変えて設置し、交通政策の観点から検討していくことにより、各分野の専門知識をもった委員による協議が可能となり、送迎車両の運行認可取得や他の交通事業者との調整等、より詳細な情報の取得や共有ができるというメリットがあり有効的であると考え、今後の検討専門委員会議の方向性を協議していきたい。

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。

原議長 なければ、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。