

# 令和元年度第5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 令和2年2月25日(火)

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 副市長あいさつ

3 議事

(1) 令和元年度(運行計画見直し後)の利用状況について(資料1)

(2) 交通不便地域の対応策の進捗状況について(資料2)

(3) その他

・提言書の提出について(資料3)

4 閉会

## 議事 ( 1 ) 令和元年度(運行計画見直し後)の利用状況について

## 1 令和元年度の利用状況 (平成30年度の利用状況との比較)

- (1) 利用者数 (4月1日～1月31日の全302日間、平成30年度は4月1日～1月31日全300日間) 12月31日から1月3日は運休  
 全302日間の内訳:(令和元年度) 平日201日、土日祝日101日  
 全300日間の内訳:(平成30年度) 平日205日、土日祝日95日

## 平日土日祝日別1便平均利用者数

(単位:人)

	関宿城	新北	北関宿 七光台	北関宿 イオン	北清水	北堤台	中	南中根	南 大殿井 愛宕駅	南循環	新南	合計
R1 平日1便 平均	2.3	10.7	7.9	9.5	7.5	6.8	9.7	14.0	6.9	12.5	8.4	8.2
			合計 7.9					合計 10.3				
H30 平日1便 平均	2.3	10.2	16.2				8.0	19.3			7.0	12.8
増減	0.0	0.5	8.3				1.7	9.0			1.4	4.6
R1 土日祝日 1便平均	1.9	6.4	5.9	6.9	6.0	4.4	5.8	12.1	5.2	11.2	5.2	6.1
			合計 5.7					合計 9.0				
H30 土日祝日 1便平均	2.8	-	13.3				-	16.7			-	14.5
増減	0.9	6.4	7.6				5.8	7.7			5.2	8.4

1 関宿城まつり時の臨時運行(10便)の利用者28人から算出

## 運行計画の変更による便数の増減

R1	関宿城	新北	北関宿 七光台	北関宿 イオン	北清水	北堤台	中	南中根	南 大殿井 愛宕駅	南循環	新南	合計
H30	関宿城	新北	北				中	南			新南	合計
平日	R1	8	13	12	14	15	8	6	12	9	8	117
		12	合計 54					(7・5) 合計 27				
H30	8	8	26				8	16			9	75
休日	R1	6	11	10	12	13	5	5	8	7	6	91
		8	合計 46					(4・4) 合計 20				
H30	-	-	24				-	14			-	38

平日土日祝日別 ルート別利用者数

(単位：人)

	関宿城	新北	北関宿 七光台	北関宿 イオン	北清水	北堤台	中	南中根	南 大殿井 愛宕駅	南循環	新南	合計
R1 利用者数	7,073	21,026	27,319	29,957	28,229	26,309	18,504	23,061	20,729	30,438	16,648	249,293
			合計 111,814					合計 74,228				
H30 利用者数	13,730	16,702	116,897				13,051	85,349			12,964	248,693
<b>増減</b>	<b>3,343</b>	<b>4,324</b>	<b>5,083</b>				<b>5,453</b>	<b>11,121</b>			<b>3,684</b>	<b>600</b>
R1 平日	5,503	17,158	20,734	22,987	21,000	20,577	15,553	16,935	16,535	22,523	13,503	193,008
			合計 85,298					合計 55,993				
H30 平日	3,702	16,702	86,591				13,051	63,190			12,964	196,200
<b>増減</b>	<b>1,801</b>	<b>456</b>	<b>1,293</b>				<b>2,502</b>	<b>7,197</b>			<b>539</b>	<b>3,192</b>
R1 土日祝日	1,570	3,868	6,585	6,970	7,229	5,732	2,951	6,126	4,194	7,915	3,145	56,285
			合計 26,516					合計 18,235				
H30 土日祝日	1(28)	-	30,306				-	22,159			-	52,493
<b>増減</b>	<b>1,542</b>	<b>3,868</b>	<b>3,790</b>				<b>2,951</b>	<b>3,924</b>			<b>3,145</b>	<b>3,792</b>

R1 平日1日 平均	27.4	85.4	103.2	114.4	104.5	102.4	77.4	84.3	82.3	112.1	67.2	960.2
			合計 424.4					合計 278.6				
H30 平日1日 平均	18.1	81.5	422.4				63.7	308.2			63.2	957.1
<b>増減</b>	<b>9.3</b>	<b>3.9</b>	<b>20</b>				<b>13.7</b>	<b>29.6</b>			<b>4.0</b>	<b>3.1</b>
R1 土日祝日 1日平均	15.5	38.3	65.2	69.0	71.6	56.8	29.2	60.7	41.5	78.4	31.1	557.3
			合計 262.5					合計 180.5				
H30 土日祝日 1日平均	1(28)	-	319.0				-	233.3			-	552.6
<b>増減</b>	<b>125</b>	<b>38.3</b>	<b>56.5</b>				<b>29.2</b>	<b>52.8</b>			<b>31.1</b>	<b>4.7</b>

1 関宿城まつり時の臨時運行(10便)の利用者28人

月別利用者数

(単位：人)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	合計
R1	23,447	23,149	24,576	27,044	26,320	25,634	25,808	25,872	25,090	22,353	249,293
H30	23,572	24,699	25,350	26,514	27,429	24,455	26,562	25,062	23,667	21,383	248,693
<b>増減</b>	<b>125</b>	<b>1,550</b>	<b>774</b>	<b>530</b>	<b>1,109</b>	<b>1,179</b>	<b>754</b>	<b>810</b>	<b>1,423</b>	<b>970</b>	<b>600</b>

(2) 令和元年度1月31日までの空車発生状況  
空車便数

	関宿城	新北	北関宿 七光台	北関宿 イオン	北清水	北堤台	中	南中根	南 大殿井 愛宕駅	南循環	新南	合計
空車便数(A)	654	14	46	16	210	140	18	4	188 4	118	106	1,518
運行便数(B)	3,220	2,214	3,724	3,422	4,026	4,328	2,113	1,711	1,811 1,409	2,516	2,214	32,708
空車率 (A/B(%))	20.3	0.6	1.2	0.5	5.2	3.2	0.9	0.2	10.4 0.3	4.7	4.8	4.6
(参考)H30 空車便数	351	6	10				92	1			7	467

関宿城ルート、北ルート清水、北ルート堤台、南ルート大殿井及び南ルート循環の便別空車便数

ア 関宿城ルート

平日

	発時刻	行先	空車便数	空車率(%)
1便	7:40	関宿中央ターミナル	130	64.7
2便	8:25	関宿城博物館	41	20.4
3便	9:10	関宿中央ターミナル	3	1.5
4便	10:30	関宿城博物館	28	13.9
5便	11:15	関宿中央ターミナル	16	8.0
6便	12:35	関宿城博物館	9	4.5
7便	13:20	関宿中央ターミナル	13	6.5
8便	14:20	関宿城博物館	16	8.0
9便	15:05	関宿中央ターミナル	60	29.9
10便	16:25	関宿城博物館	30	14.9
11便	17:10	関宿中央ターミナル	51	25.4
12便	17:55	関宿城博物館	50	24.9
計			447	18.5

土日祝日

	発時刻	行先	空車便数	空車率(%)
1便	9:00	関宿城博物館	50	49.5
2便	9:50	関宿中央ターミナル	8	7.9
3便	11:20	関宿城博物館	8	7.9
4便	12:05	関宿中央ターミナル	25	24.8
5便	13:35	関宿城博物館	17	16.8
6便	14:20	関宿中央ターミナル	26	25.7
7便	15:10	関宿城博物館	33	32.7
8便	15:55	関宿中央ターミナル	40	39.6
計			207	25.6

<空車便の特定>

- ・平日では、第1便及び第9便がそれぞれ1.5回に1回、3.3回に1回空車となっており、土日祝日では、第1便が2.0回に1回、最終便が2.5回に1回空車となっている。

イ 北ルート清水  
平日

	発時刻	行先	空車便数	空車率(%)
1 便	7:30	イオンタウン	0	0.0
2 便	8:19	市役所	0	0.0
3 便	9:32	イオンタウン	1	0.5
4 便	10:21	市役所	0	0.0
5 便	11:39	イオンタウン	0	0.0
6 便	12:28	市役所	0	0.0
7 便	13:22	イオンタウン	0	0.0
8 便	14:15	市役所	0	0.0
9 便	15:34	イオンタウン	1	0.5
10 便	16:23	市役所	1	0.5
11 便	17:27	イオンタウン	1	0.5
12 便	18:21	市役所	6	3.0
13 便	19:20	イオンタウン	52	25.9
14 便	20:04	川間駅南口	118	58.7
計			180	6.4

土日祝日

	発時刻	行先	空車便数	空車率(%)
1 便	8:30	イオンタウン	0	0.0
2 便	9:19	市役所	2	2.0
3 便	10:13	イオンタウン	2	2.0
4 便	11:02	市役所	0	0.0
5 便	12:16	イオンタウン	2	2.0
6 便	13:05	市役所	3	3.0
7 便	13:59	イオンタウン	3	3.0
8 便	14:48	市役所	1	1.0
9 便	16:02	イオンタウン	1	1.0
10 便	16:51	市役所	4	4.0
11 便	17:45	イオンタウン	4	4.0
12 便	18:34	市役所	8	8.0
計			30	2.5

< 空車便の特定 >

- ・ 平日、土日祝日ともに最終便の空車率が高く、それぞれ 1.7 回に 1 回、12.5 回に 1 回が空車となっている。

ウ 北ルート堤台  
平日

	発時刻	行先	空車便数	空車率(%)
1 便	7:30	市役所	3	1.5
2 便	8:17	川間駅南口	1	0.5
3 便	8:56	市役所	1	0.5
4 便	10:07	川間駅南口	0	0.0
5 便	10:46	市役所	0	0.0
6 便	11:33	川間駅南口	0	0.0
7 便	12:12	市役所	1	0.5
8 便	13:28	川間駅南口	1	0.5
9 便	14:11	市役所	0	0.0
10 便	15:13	川間駅南口	1	0.5
11 便	15:56	市役所	1	0.5
12 便	16:58	川間駅南口	0	0.0
13 便	17:42	市役所	5	2.5
14 便	18:39	川間駅南口	7	3.5
15 便	19:18	市役所	31	15.4
計			52	1.7

土日祝日

	発時刻	行先	空車便数	空車率(%)
1 便	8:30	市役所	4	4.0
2 便	9:17	川間駅南口	4	4.0
3 便	9:56	市役所	2	2.0
4 便	11:03	川間駅南口	9	8.9
5 便	11:42	市役所	4	4.0
6 便	12:34	川間駅南口	5	5.0
7 便	13:13	市役所	4	4.0
8 便	14:20	川間駅南口	3	3.0
9 便	14:59	市役所	7	6.9
10 便	15:56	川間駅南口	1	1.0
11 便	16:35	市役所	13	12.9
12 便	17:27	川間駅南口	1	1.0
13 便	18:06	市役所	31	30.7
計			88	6.7

< 空車便の特定 >

- ・平日、土日祝日ともに最終便の空車率が高く、それぞれ 6.5 回に 1 回、3.3 回に 1 回が空車となっている。

エ 南ルート大殿井  
平日

	発時刻	行先	空車便数	空車率(%)
1 便	7 : 30	市役所発着(新橋周辺折り返し)	11	5.5
2 便	8 : 50	同	1	0.5
3 便	11 : 11	同	12	6.0
4 便	13 : 42	同	11	5.5
5 便	16 : 13	同	5	2.5
6 便	18 : 39	同	34	16.9
7 便	19 : 37	同	71	35.3
計			145	10.3

土日祝日

	発時刻	行先	空車便数	空車率(%)
1 便	9 : 35	市役所発着(新橋周辺折り返し)	15	14.9
2 便	11 : 58	同	11	10.9
3 便	14 : 21	同	9	8.9
4 便	16 : 44	同	8	7.9
計			43	10.6

< 空車便の特定 >

- ・平日の最終便の空車率が 2.8 回に 1 回と高く、土日祝日は第 1 便が最も空車率が高く、6.7 回に 1 回となっている。

オ 南ルート循環  
平日

	発時刻	行先	空車便数	空車率(%)
1 便	7:20	老人福祉センター発着 (右周り)	0	0.0
2 便	8:45	老人福祉センター発着 (左周り)	0	0.0
3 便	10:22	老人福祉センター発着 (右周り)	0	0.0
4 便	12:03	老人福祉センター発着 (左周り)	0	0.0
5 便	13:31	老人福祉センター発着 (右周り)	0	0.0
6 便	15:16	老人福祉センター発着 (左周り)	0	0.0
7 便	16:48	老人福祉センター発着 (右周り)	0	0.0
8 便	18:19	老人福祉センター発着 (左周り)	3	1.5
9 便	19:42	老人福祉センター発 梅郷駅止まり(右周り)	110	54.7
計			113	6.2

土日祝日

	発時刻	行先	空車便数	空車率(%)
1 便	8:20	老人福祉センター発着 (右周り)	1	1.0
2 便	9:46	老人福祉センター発着 (左周り)	1	1.0
3 便	11:29	老人福祉センター発着 (右周り)	0	0.0
4 便	12:55	老人福祉センター発着 (左周り)	2	2.0
5 便	14:38	老人福祉センター発着 (右周り)	1	1.0
6 便	16:04	老人福祉センター発着 (左周り)	0	0.0
7 便	17:37	老人福祉センター発着 (右周り)	0	0.0
計			5	0.7

<空車便の特定>

- ・平日の最終便の空車率が54.7%と高く、1.8回に1回が空車となっている。

< 小山地区 >

運行ルート（停発車場所）：小山自治会館、野田病院、イオンタウン野田七光台、  
川間駅南口

運行時間：平日火曜日・木曜日 8：30～10：30、11：30～13：30 の 4 便

< 木野崎地区 >

運行ルート（停発車場所）：高根自治会館、下町 1、下町 2、新村医院、  
小張総合クリニック、イオンノア店、梅郷駅西口

運行時間：平日水曜日・金曜日 8：30～10：48、11：30～13：48 の 4 便

1 小山地区ルート（火曜日、木曜日）

	1便	2便	3便	4便
小山自治会館	8 : 3 0	9 : 3 0	1 1 : 3 0	1 2 : 3 0
野田病院	8 : 3 7	9 : 3 7	1 1 : 3 7	1 2 : 3 7
イオンタウン野田七光台	8 : 5 0	9 : 5 0	1 1 : 5 0	1 2 : 5 0
川間駅南口	9 : 0 0	1 0 : 0 0	1 2 : 0 0	1 3 : 0 0
イオンタウン野田七光台	9 : 1 0	1 0 : 1 0	1 2 : 1 0	1 3 : 1 0
野田病院	9 : 2 3	1 0 : 2 3	1 2 : 2 3	1 3 : 2 3
小山自治会館	9 : 3 0	1 0 : 3 0	1 2 : 3 0	1 3 : 3 0



2 木野崎地区ルート（水曜日、金曜日）

	1便	2便	3便	4便
高根自治会館	8 : 3 0	9 : 3 9	1 1 : 3 0	1 2 : 3 9
下町 1	8 : 3 3	9 : 4 2	1 1 : 3 3	1 2 : 4 2
下町 2	8 : 3 5	9 : 4 4	1 1 : 3 5	1 2 : 4 4
新村医院	8 : 4 3	9 : 5 2	1 1 : 4 3	1 2 : 5 2
小張総合クリニック	8 : 5 0	9 : 5 9	1 1 : 5 0	1 2 : 5 9
イオンノア店	8 : 5 6	1 0 : 0 5	1 1 : 5 6	1 3 : 0 5
梅郷駅西口	9 : 1 0	1 0 : 1 9	1 2 : 1 0	1 3 : 1 9
新村医院	9 : 2 6	1 0 : 3 5	1 2 : 2 6	1 3 : 3 5
下町 1	9 : 3 2	1 0 : 4 1	1 2 : 3 2	1 3 : 4 1
下町 2	9 : 3 4	1 0 : 4 3	1 2 : 3 4	1 3 : 4 3
高根自治会館	9 : 3 9	1 0 : 4 8	1 2 : 3 9	1 3 : 4 8



## (案)

## 野田市の公共交通政策を検討する会議への移行に向けての提言書

## 1 はじめに

野田市では、少子高齢化が進み、既存の民間路線バスの縮小等の影響から、地域公共交通の在り方を検討する中、「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」をコンセプトに、コミュニティバス（まめバス）の運行事業を行っている。

野田市コミュニティバス検討専門委員は、これまでまめバスを主な交通施策とし、運行及び利用促進、また、運行区域外の対応策等に関し、必要な事項について調査し、市長に提言してきた。

今後は、コミュニティバスの円滑な実施に加え、財政の健全化のため利用促進を図りつつ、また、路線バスやコミュニティバスが運行しない交通不便地域の対応策については、市民との協働や民間活力の有効活用が求められ、行政サービスの在り方に関わることから、行財政運営の健全化・効率化等を含め、市の交通施策を調査審議する会議へ移行し、検討することが必要であると考えます。

そのため、本提言書を提出し、今後の野田市の交通施策の充実を図るため、現在のコミュニティバス検討専門委員会会議から交通政策を協議する会議へ移行することを希望する。

## 2 提言

## &lt;まめバスについて&gt;

## (1) 現状

まめバスは、新たなコンセプトにより運行ルートとダイヤの大幅な見直しを行い、平成31年4月1日から新たな運行計画により実施しているところである。

バス利用者の状況を見ると、見直し後しばらくの間、利用がなかなか進まない状況の中、令和2年1月現在の利用人数は、前年度と比べると若干増加しており、利用の定着が徐々に進んできた状況となっているものの、1便当たりの利用人数をみると、大幅に落ち込んでいる。

## (2) 課題

まめバスをより便利にという考えと財政の健全化の観点から、利用者の増を図るため、利用が進まない原因を、調査及び分析し、改善策を講じる必要がある。

### (3) 対応策

病院や大型商業施設等の営業時間外は、経路を省く等、時間の短縮を図り、特に利用が多いと見込まれる通勤通学者の利便性を図る。

川間駅を起終点とした北ルートへの分割によるダイヤ改正については、特に乗り継ぎの点で使い勝手が悪いとの声が多い。実際は川間駅で途中の乗降をせず、通しでの利用者を考慮して、次回のダイヤ改正の際は、有効な資料収集に基づく見直しを求める。

まめバスの利用方法を積極的に周知するため、市報のほか、折り込み広告のように、市報に挟み、ルートごとに駅名、銀行、病院、大型商業施設等に活用できることを周知する。折り込みに要する財源は、広告等の収入を充てる。また、ゴールデンウィーク時期等の迂回ルートは早めに周知するとともにイベント会場へまめバスの利用が可能な場合は、その旨周知し利用者の促進を図る。

まめバスのキャラクターの愛称が小学生の協力で「まめ太郎」に決定したことから、バスの利用促進につながるよう周知徹底に積極的に活用する。まめバスの利用の周知について、自治会に限らず、地区社協、いきいきクラブ、子供会等へも働きかけ一層の利用促進を図る。

運転手の接客態度や運転の仕方等については、利用者等からの苦情があることから、運転手への教育を徹底し、プロ意識の強化や接客対応の向上等のために、運転手、事業者、市が緊張感を持って取り組むこと。

まめバスの料金については、適切に設定し、状況に応じて検討していくこと。

### <交通不便地域の対応策について>

#### (1) 現状

まめバスの運行計画見直しにより、まめバスの運行ルートから外れた「小山地区」と「木野崎地区」をモデル地区として指定し、両地区の全世帯アンケート調査を実施後、結果をもとに、地域のニーズに対応した企業や病院、学校の送迎バス等、可能性のあるデマンド交通手法を検討してきた。

さまざまな事業者と検討してきたところ、野田自動車教習所が社会貢献の一環として、送迎運行事業の実施に手を挙げており、調整を進めている。

#### (2) 課題

高齢化の進展、加速する運転免許証の返納の動き等を考えると、特に高齢者の日常生活における移動手段を確保することは急務であるが、企業や病院、学校の送迎バスの空き時間を利用した送迎事業は、運転手の人材不足や高齢化、雇用形態に合致しないこと等から送迎運行実施の可能性が低い傾向にある。

市が事業者へ距離運賃や時間運賃等の費用を負担する場合、国への許可登録の申請手続が必要となり、国の基準に基づく費用の算出により高額になることから、厳しい財政事情を考慮すると費用負担が困難である。

地域ごとに世帯構成、日常の交通手段、道路事情等が異なり、一貫したデマンド交通を導入することが困難であるため、地域のニーズに応じた交通手法が必要である。

### (3) 対応策

交通不便地域の対応策は、どの自治体においても成功への方法がない中で、暗中模索の段階である。その地域の特性に合った解決策が、成果を生み出すものと信じて取り組む必要があると考える。自動車教習所の試行運行は、通院や買物の状況等、実態がつかみやすく今後の対応への足掛かりとなり、詳細な情報を得ることにより、運行する地域の拡大の基礎を作ることができるため、市は自治会、教習所と協議・連携を十分行い、事業を進めること。

今回、自動車教習所の厚意による試行運行の実施は、大変期待できるものであるが、企業等のバスによる従業員や患者等の送迎を実施している事業者はほかにもあるため、市から積極的に協力の依頼を実施し、理解と協力が得られるよう継続し、事業展開を行うこと。

限られた予算の中で費用を捻出するには、まめバスの空車の多いダイヤの見直しによる経費節減を検討し、それにより発生した予算を交通不便地域の運営費用に充て、送迎運行実施につなげる等、総合的な交通施策を行うこと。

企業等による運行は、人員確保及び継続性が長い期間担保されるのかが懸念されるため、運転手が急用で乗務できない場合に備えて、常に乗務員が確保されているタクシー会社に協力していただくことも考える必要があることから、将来的にデマンドタクシーの導入を検討する必要がある。

### < 将来の市の交通政策について >

関宿地域における観光用としてのまめバスの利用の検討等、まめバスの適正な縮小と利用促進策を図り、まめバスの赤字縮小による交通不便地域への財源の配分を検討していただきたい。

関宿地域等市内数カ所の交通不便地域の対応を緊急に図る必要がある。鉄道の誘致や既存の路線バスやタクシーの利用促進に加えて、まめバスの適正な運行や交通不便地域の対応策を含めた交通施策について、他市との情報交換や視察の実施等、専門的な情報を広域的に収集し、交通事業者・市民・行政の協働により、将来の市の交通施策について取り組んでいただきたい。

令和2年 月 日

野田市長 鈴木 有 様

野田市コミュニティバス検討専門委員会議

原 正之

石塚 一男

齊藤 達夫

中村 恵美子

谷田貝 しづ子