

第 48 回小山市バス交通整備検討委員会 議事要旨

■開催の概要

- 日 時 : 2018. 01. 11 14:00~15:30
- 会 場 : 保健福祉センター 旧たんぼぼ園
- 出席者 : 永井護(委員長)、高橋栄、山口忠保、国分幸雄、大出晴二、大橋行子、関口達也(栗田英樹委員代理)、山口裕也(益子崇委員代理)、大久保幸子(以上、委員) 計9名
- 議 事 : (1)国庫補助事業に係る事業評価について
(2)地域間連携バスの運行について
(3)小山市エコ通勤時のおーバス運賃サービスの実施について
(4)その他
- 報告内容 : (1)バスロケーションシステム・乗降センサーの導入について
(2)モビリティ・マネジメントの実施について
(3)アフターDCに向けた臨時バスの運行について
(4)第8回おーバス絵画コンテストについて
(5)その他

■議事要旨

1. 開 会

事務局から、委員の変更に関する報告と新委員の紹介があった。

- 小山農業協同組合 : 秋山委員 → 大出委員
- 小山市男女共同参画推進協議会 : 林委員 → 大久保委員

2. 委員長あいさつ

3. 議 題

(1)国庫補助事業に係る事業評価について

資料1-1、資料1-2に基づいて事務局より説明があり、質疑応答の後、了承された。

- 路線型で運行されている路線の一部では、利用者数については目標を達成しているものの、車両の大型化等により経費が増加したため、収支率が低下した。
- 新設及び交互運行から分離単独運行化した路線については、周知PRを含めた利用者促進施策が必要である。
- デマンド型で運行されている路線では、エリア内地域での説明会等の効果もあり高齢者の登録者数は増加している。利用者は全体的に横ばいまたは減少の傾向にある。

[主な質疑応答]

- (委員) 補助金は昨年度より減額されているのか。今年ほどの路線が補助対象になるのか。
→ (事務局) 昨年度より減額されており、今後もその傾向は続くと思われる。補助金支給の対象は路線毎ではなく、デマンドバスを除くバス停1km圏外の不便地域の人口(5万人)を基に算出される。
- (委員) 半径1kmで計算する場合、実際はデマンドバスを利用している市民も路線バス利用可能者として扱われて、補助対象となる人口が減ってしまうということか。
→ (事務局) 道の駅線沿線等はデマンドバスエリアがメインの地域であるが路線バスが走行していることから補助対象にならない場合がある。また、補助の趣旨からすれば経費や実績などを基に支給額を決めるべき

だが、そうすると支給額が大きくなってしまうので、「対象人口×単価×0.7+基準ベース額」という基準で上限額が定められている。小山市の場合は上限額が適用されることで、希望額全額はもらえない。また、平成29年度から比べると150円→120円と単価が下がり、基準ベース額も250万円から200万円に下がったこともあり、昨年の783万円が今年は475万円に下がってしまった。

(委員) 他の自治体の場合では実績が補助金の金額に反映されていると聞けるが、路線毎の実績は補助金の支給額には影響しないということか。国も予算の上限額があるし。昔は路線ごとに補助があったが、今はそうではなくなっているということか。

(委員) 幹線系統の場合は実績も反映されるが、フィーダー路線では反映されない。おーバスは全路線がフィーダー路線として扱われているのではないか。

→ (事務局) おーバスの路線はすべてフィーダー路線として扱われている。

(委員) つまり収支率の向上は必ずしも補助金の増額につながるのではないが、市の負担を減らすためには収支を改善していくことが必要だということか。

→ (事務局) その通りである。

(2) 地域間連携バスの運行について

資料2に基づいて事務局より説明があり、質疑応答の後、了承された。

○国の地方創生推進交付金を活用し、間々田 - 野木 - 渡良瀬遊水地 - 栃木市間にコミュニティバスを運行し、交流人口の増加、渡良瀬遊水地の観光地化の推進を図る。

○栃木市のコミュニティバス（皆川樋ノ口線）を小山西高校へ延伸する。

[主な質疑応答]

(委員) ①は小山市のバスが栃木市に乗り入れ、②は栃木市のバスが小山市に乗り入れるというような形になるのか。栃木市からの合意は得られたのか。

→ (事務局) その通りである。栃木市には1月9日開催の栃木市地域公共交通会議で合意を得ている。一方で①の路線が経由する野木町では現在協議中である。

(委員) 野木町から新市民病院へ行けるようにしてほしいという要望が以前から出ていたが、調整できなかったということか。①の路線整備と並行して、野木町のデマンドバスを新市民病医院へ乗り入れ出来るようにして互いに利便性を高めるようにしてはどうか。

→ (事務局) 野木町ではタクシー事業者との調整が整ってから協議したいとのことで今回は間に合わないことから①の路線について野木町内は停車しない形で運行を開始することとなった。野木町とは引き続き協議を続けたい。

(委員) 協議を円滑に進めるために、小山市が直接事業者を説得してもいいのではないか。

→ (事務局) 基本的には野木町と連携して事業者と調整を図るなどしていく。

(委員) 野木町には小山市のような検討委員会等はないのか。

(委員) 委員会は設置されておらず公共交通会議しかないもので、役所内で検討したものを事業者へ直接提示し調整するものと思われる。野木町にはバス事業の担当課はあるのだろうか。

- (事務局) 小山市のような専属ではなく、他の業務と兼務している。
(委員) 野木町との合意が整った場合のルートはどうなるのか？
- (事務局) 野木町内に停留所を設置するとともに、野木駅へ乗り入れる予定である。
(委員) 運行に係る経費負担はどのように行うのか。
- (事務局) 野木町の合意が得られていないこともあり、今回は①は小山市の負担、②は栃木市のそれぞれの負担で行う予定である。
(委員) 連携にあたって、協議の参考になるような前例はないのか。
- (事務局) 今回は、小山市からは栃木市の部屋南部桜つつみ公園まで、栃木市からは小山西高校まで相互に乗り入れることから、運賃や費用の按分は行わない。
(委員) ①について、栃木市内の東武鉄道の駅～渡良瀬遊水地～JR宇都宮線の駅を結ぶネットワークができあがるというPRをしたほうがJR利用者だけでなく東武鉄道利用者にも認知してもらえるのではないか。一方で、観光利用の促進という観点からは「間々田駅-新市民病院-小山駅西口」のルートとは別体系として渡良瀬遊水地へアクセスを全面的にPRしたほうが、他府県からの利用者には分かり易いのではないかと思う。
②について、小山西高校は思川駅から徒歩圏内ということもあり、それほど需要は見込めないのではないか。あるいは、これまで両毛線やおーバスを利用して利用していた学生がふれあいバスに流れてしまい、JR、おーバスの収支に影響が出るのではないか。小山西高校に乗り入れした際の運賃はどのように設定されるのか。乗り入れる便についておーバスと接続を図るとのことだが、定時運行の難しいバス輸送で、遅延があってもしっかりと接続を確保出来るのだろうか。
- (委員) そもそも①については、どの程度観光需要を見込んでいるのか。経由する停留所の沿線から新市民病院・光南病院への需要も担うとあったが、野木町はどのように考えているのか。
- (事務局) 渡良瀬遊水地観光地化はこれから進めるため、すぐ需要があるわけではないが、駅からのアクセスがデマンドバスのみでは脆弱なので、本路線を整備するものである。沿線住民の利用や、野木町-小山市の人口交流などのねらいもあるので、地域住民の足としての機能も考えている。
また、②の運賃については栃木市のふれあいバスの現行の運賃制度に従ったゾーン制(100円。乗り継ぎの取り扱いはない)を検討している。
- (委員) つまり②の路線によって、栃木市からは両毛線を利用するよりも安く使用できるため、利用者がふれあいバスに流れることも想定されるだろう。
- (委員) 総合的に見ると両毛線を通う方が利便性は高く、それほど需要はないようにも思える。
- (委員) 需要については栃木市でも一定数確保できると見込んでいるのではないだろうか。②については栃木市の要望によるものが多いのか。
- (事務局) その通りである。
(委員) ②を運行することについて、小山市民にはどのようなメリットがある

- のだろうか。
- (事務局) 豊田地区内で高齢者を中心に要望の多い「とちぎメディカルセンターしもつが」に行くことができる。
- (委員) 利便性を考えるのであれば、②は小山西高校だけでなく思川駅まで乗り入れる方がよいのではないか。
- (事務局) その点も協議したが、思川駅での折り返しや迂回によって、運転手の拘束時間が長くなってしまうため難しいとのことだ。
- (委員) 一先ず今回はこの計画で進めようということだろう。先ずは実施して様子を見るのがいいかと思う。

(3) 小山市エコ通勤時のおーバス運賃サービスの実施について

資料3に基づいて事務局より説明があり、質疑応答の後、了承された。

○モビリティ・マネジメントの一環として、エコ通勤日である毎週水曜日におーバスの利用促進施策を行う。

○具体的には、市内外の事業所等の自家用車通勤の職員等を対象に、毎週水曜日におーバスを利用すると運賃が半額になる割引証を交付する。

○割引証は事業者を介して通勤者に交付し、通勤者は利用実績を定期的に事業者を介して市に報告する形で、事業の実績を把握する。

[主な質疑応答]

- (委員) 当制度の利用者から事業者への利用実績の報告は、どのように行われるのか。
- (事務局) 栃木県で行われている同様の施策に倣って、通勤者が事業者におーバスに乗車した日付を報告し、それを事業者が市に報告する。報告の頻度は年に1回を想定している。
- (委員) 利用者が事業者に報告する必要があるシステムでは面倒で利用は増えないだろう。割引証を発行して乗車するのであれば、乗車の際に運転手の方で把握するなど、もう少し工夫することはできないのか。
- (委員) 栃木県の施策では、期間を1週間に限定して施行しているため、報告もそれほど負担にはならないと思うが、通年で行うのであれば同じしくみでは難しいだろう。
- (委員) 通勤者が乗車日を正確に把握しておくのは難しい上に、実際とは異なる報告がなされる可能性もある。通年で行うのであれば、違うシステムを考案すべきだ。
- (委員) エコ通勤の事業については過去の実績はないのか。あれば、その際に参加した人数を見て今回の事業を検討するのが良いのではないか。
- (事務局) 過去に環境課で行った施策があるので、環境課で把握しているかと思う。
- (委員) 割引分の運賃と収支上の位置づけはどのように考えているのか。
- (事務局) これについては普段は乗車しない通勤客が、促進策の効果として利用者が増加ことになるため、その分が結果として収入増になり、日常的におーバスを利用するきっかけにして頂けるととらえている。

(4) その他

特になし

5. 報告事項

資料に基づいて事務局より以下の説明があった。

(1) バスロケーションシステム・乗降センサーの導入について

○地方創生推進交付金を活用した路線バスへのICT技術の活用の一環として、スマートフォン、タブレットで利用できる路線バスの位置情報、遅延情報を提供するロケーションシステム、乗降センサーを設置する。

(2) モビリティ・マネジメントの実施について

○自家用車から公共交通、徒歩など多様な交通手段の利用転換を図るモビリティ・マネジメントを実施する。

○具体的な計画としては、おーバスの乗り方、路線図、時刻表などの全戸配布、アンケート、観光、通勤といった目的ごとの冊子の作成などを検討している。

(3) アフターDCに向けた臨時バスの運行について

○平成31年度において実施した栃木ゴールデンブレーブスの試合に伴う城東中久喜線の臨時便、道の駅線の臨時便の運行を、平成31年度も同様に運行する。

(4) 第8回おーバス絵画コンテストについて

○800点の作品の応募があり、11月3日の表彰式では2日間で561名が訪れた。

(5) その他

小学生向け公共交通利用促進副読本について

○公共交通の啓発のための副読本を栃木県が作成し、小学校2年生に配布する。小山市では、副読本におーバスの無料券（大人が同乗する際のみ有効）を添付する。

○無料券利用による運賃収入の補填は行わないが、普段は乗車しない同乗の保護者の分が結果的に増収になると考えている。

(以 上)