

第46回小山市バス交通整備検討委員会 議事要旨

■開催の概要

1. 日 時：2018. 01. 18 14:00～15:30
2. 会 場：小山市役所本庁舎3階 大会議室
出席者：永井（委員長）、篠崎（副委員長）、高橋、阪田、山口、秋山、関口（栗田委員代理）、森戸（益子委員代理）、岡畑（菊池委員代理）（以上、委員） 計9名
3. 議題
 - (1) 国庫補助事業に係る事業評価について（協議）
 - (2) 道の駅線の延伸、思川駅線のダイヤ改正について（協議）
 - (3) 城東中久喜線の延伸について（協議）
 - (4) デマンドバスについて（協議）
 - ①大谷中南部・間々田東部エリアの運行時間及びエリアの変更について
 - ②主要施設追加について
 - (5) その他（協議）
4. 報告内容
 - (1) 小山地区定住自立圏共生ビジョン プロジェクト会議の経過報告について（報告）
 - (2) デマンドシステムの導入について（報告）
 - (3) 乗り継ぎ検索システムの導入状況について（報告）
 - (4) インバウンドに向けた時刻表の英語表記の進捗について（報告）
 - (5) 高齢者運転免許証自主返納者の生涯無料実施について（報告）
 - (6) その他（報告）

■議事要旨

(1) 国庫補助事業に係る事業評価について（報告）

- 資料1-1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について、総合的に設定されていた目標をほぼ達成している
 - デマンド型については利用者数よりも、登録者数の増加に重点を置いて説明会等のPRで利用拡大に取り組み、一定の成果を得られている
 - デマンド型の路線について、交通空白地域の解消は図られているものの、収支率は低水準となっている一方で、高齢者の利用登録率は増加している
 - 新市民病院が移転してから1年経過し、利用者の増加に対応するため次回に向けて大型化及びルート変更を実施する
 - 車両の大型化を次回に向けて実施する
 - デマンドバスの予約がより簡潔に行える様に、デマンドシステムの導入を検討する

[主な質疑応答]

（高橋委員）

デマンドバスの予約締切時間の短縮（2時間30分→30分）はいつ頃から実施する予定なのか

→（事務局）

この変更により、バスを運行するタクシー業者の運営を圧迫することにもなるので、タクシー業者と調整をしながら導入に向けて進めていくため、ある程度時間はかかる。

(委員)

予約を 30 分までに短縮する、というのはどういう形態での運行になるのか

→ (事務局)

これまでのように一定数の予約を集約して運行するのではなく、デマンドシステムを活用して、予約に応じて運行システムを設定、運転手にリアルタイムで通達する。同じ時間にルートでの予約が重複すれば、これまで通り相乗りスタイルでの運行になる。30 分に短縮するのはあくまでも受付時間の短縮である。

(委員)

「予約を入れれば 30 分後に配車される」という形ではタクシーと同じようなものになってしまうが、そのような形ではないのか。

→ (事務局)

「予約を入れれば 30 分後以降の時間帯の予約が取れる」ということで、これまでのデマンドバス利用と同じシステムである。

(委員)

利用者の中には「予約を入れれば 30 分後にバスがやってくる」と誤認してしまう場合があるので、システムについては利用者に誤解のないようしっかりと説明する必要がある。

また、もしデマンドバスの運用がタクシーのような運用になってしまうと、タクシー業界と競合することになるので、十分気をつけるべきである。

(委員長)

今回の予約時間短縮に伴って、予約受付から手配まで、どういう手続きが行われることになるのか。

→ (事務局)

予約センターが予約を受け付けると、それをデマンドシステムに登録、従来であればタクシー無線を通じて人手で運転手に伝えられていた配車ルートも、スマートフォン等を通じてデータで伝達される。

(委員)

業務中のタクシー運転手に次のデマンドバスの運行を伝達して配車するのか、営業所等で待機している運転手に伝達するのか、タクシー会社が混乱しないように明確にしておく必要がある。

また、同時時間帯に複数の予約があった場合、相乗り形式で順番に向かうので 30 分ちょうどで着くことはできない。予約してから到着するまでおおよそ 30 分～1 時間半くらいかかるということを、利用者にとしっかりと説明しておくべきである。

(2) 道の駅線の延伸、思川駅線のダイヤ改正について (協議)

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。

○中地区の自治会等から説明会や地域懇談会にて、道の駅線延伸の要望がある

○延伸によって、道の駅線の運行時間は 30 分から 45 分となる

○現在 9.5 便が運行されているところ、延伸によって 5 便に減便されてしまうのが課題

○ディスティネーションキャンペーン(以下 DC)中に限り臨時便を増発し、同期間は毎時 1 往復を保てるように対応する

○市外、県外からの観光客のアクセスも考慮し、道の駅線は東北新幹線の列車と接続できるダイヤとする

○思川線についても、新市民病院へのアクセスが不十分なのを鑑みて、接続を図るべくダイヤ改正を行いたい

[主な質疑応答]

(委員長)

乗車予想人数はどの位を想定しているのか。

→ (事務局)

5月の連休前後はいちごの里も繁忙期に入るので増加が想定されるほか、サポーター・バス停オーナー等として利用していただくことで、利用客の増加を見込んでいる、これまでの実績をふまえて5人／1便ぐらいが理想である。

また、臨時便はあくまでも今回のDCに伴っての実験的な運行となるが、利用者数が多ければそれ以降でも運行を計画していく用意がある。

(委員)

4月以降はいちごの里が繁忙期であることによる臨時便で、需要によっては次年度以降でも同じ形態で運行するという事か。

→ (事務局)

実際の臨時便の利用者数と、延伸によって本数の減った通常期の利用者数にどのような変化が出るかも踏まえて検討していくことになる

(委員)

臨時便は現在のダイヤで使用しているバスを使うのか、あるいは新たに1台独立して設定するのか。

→ (事務局)

既存の台数では臨時便を賄いきれないので、新たに1台設定する。

(委員)

資料によると経費は150万円となっているが、1本新たに設定するにはもっとかかるのではないか。

→ (事務局)

150万円という金額で、運行業者にも了承を得ているので問題はない。

(委員長)

DCというのはどこが主体になって実施しているものなのか。

→ (事務局)

DCは、JR東日本が実施している事業で、JR路線沿線の自治体と共働して、観光客を誘致しようというもの。JRの利用客をいかにして各自自治体の観光地に呼び込むかが重要になる。

(委員)

JRは業務提携等という形で支援はしてくれないのか。

→ (事務局)

増便に対しての支援は行われませんが、PRに関しては協力してくれる。

また、いちごの里も、コミュニティバスの乗り入れは施設のPRや来場者増加につながるものとして期待している。

臨時便の増便に関しては、観光だけでなく周辺住民の利便性向上を兼ねているので、一概に観光対策に対してのみの経費というわけではない。

(委員)

市はどのような形でいちごの里繁栄に協力しているのか。

→ (事務局)

商業観光課がDC関連を担当しており、その中で二次交通としてのコミュニティバスに何が出来るのかということで今回の案となった。

(委員)

路線延長に伴って新たに路線バスのエリアに入った地域の住民は、デマンドバスは利用出来なくなるのか。

→ (事務局)

デマンドバスのエリアは変更等を行わないので、該当地域の住民もデマンドバスを利用することが出来る。

(委員)

本来、路線バス沿線でカバー出来ない部分を補えるようにデマンドバスのエリアを設定して棲み分けをしているはずである。路線バスが設定されている羽川地区はデマンドバスを使えないはずだ。

→ (事務局)

羽川地区の住民もデマンドバスを利用することは出来る。

(委員)

では同じ市街化区域の間々田地区や小山地区は使えないのに、羽川地区はデマンドバスを使えるのか。その基準とは何なのか。エリアを制定したときにはそんな話にはならなかったはずである。市街化区域、人口集中地区は路線バス、調整区域はデマンドバスでカバーするという話だったはず。

→ (事務局)

22年のエリア設定時から、おそらくこの設定となっている。

(委員)

記録に誤りがあるのではないか。バス停は周囲 300m 圏内、駅は周囲 1.5km 圏内と範囲を決めて、その範囲内は路線バスでの運行、範囲外の区域をデマンドバスでカバーするというので決めたはずである。

羽川地区だけ両方使えるというのは後々問題になりかねないので、整理する必要がある。

→ (事務局)

エリア設定の過程については、次回までに記録を確認する。

※資料 2 に添付されている道の駅線の時刻表にて訂正が行われた。

道の駅思川→小山駅行きの時刻表「停留所名」欄

16 生駒→大川島

17 生駒公民館→生駒

(3) 城東中久喜線の延伸について (協議)

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。

○小山運動公園にてBCリーグ・栃木ゴールデンブレーブスの試合が開催される際に、同線の運行ルートを延長した臨時便を運行する。

○同球場で行われる年間 11 試合の試合開始前、試合終了後にそれぞれ 2 便ずつ運行

○小山運動公園前の停留所、バスの回転場所については未定

○4月の試合日程は決定されているので対応は可能、それ以降は日程が決まり次第運行が出来るように調整をする

○現行の貸切バスではなく、路線バスとしてアクセスさせたい

[主な質疑応答]

(委員)

路線延伸ということは通常ダイヤも変わるということなのか。

→ (事務局)

既存のダイヤは変更せずに、新たにもう 1 台臨時便として城東中久喜線を運行し、その中で小山運動公園前へと向かう。

(委員)

なぜ 11 試合しかない予定のために既存路線を延伸させないといけないのか。観客動員を見込みたいのであればほかの停留所を経由せず、運動公園まで直行させればいい。

(委員)

城東中久喜線沿線の住民が試合を見に行くのであれば路線の延伸は有効と言えるが、実際は駅などから向かう人がほとんどではないのか。沿線等の地域住民の観戦も促して臨時便として運行するのであれば、小山駅やイオン等、人々の拠点となる箇所を経由して運行すべきではないか。

(委員)

試合会場へのアクセスは公共交通として走らせる必要はない。試合ごとに業者に依頼して直行便を出せばいい。

→ (事務局)

専用のシャトルバスも小山駅から運用されているが、鉄道で小山駅を經由してきた観客が運動公園まで向かう手段を増やす意味合いで、公共交通としてコミュニティバスのアクセスも整備したい。ただし城東中久喜線沿線の住民も考慮して、同線と同様に他の停留所にも停車する様に整備する。

正規のバス路線として申請をするのは、栃木ゴールデンプレブスへの支援の姿勢を見せるという意味合いもある。

(委員)

直通のシャトルバスがあるのならば、試合の観客はそちらを利用するはずなので、延伸しても利用されない。公共交通として運動公園へのアクセスを整備するのなら、別に市からも直通のシャトルバスを出せばいい。

コミュニティバスはあくまでも市民の足として機能させるべきであって、市政のアピールの材料として使用するべきではない。

現状としてシャトルバスが走っているのであればそれで十分。沿線住民にもメリットがない以上、それをコミュニティバスのルートとして組み込むべきではない。

→ (事務局)

引き続き検討していきたい。

(4) デマンドバスについて

資料4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。

① 大谷中南部・間々田東部エリアの運行時間及びエリアの変更について

- 新市民病院へのアクセスについて要望があり、始発より1本早い8時台の便を増発する。
- 大字乙女の市街化調整区域について既存のバス停留所から距離があることから、デマンドバスエリアに追加する

[主な質疑応答]

(委員)

増発する8時の便に予約する際には、30分前の7時30分から予約出来るのか

→ (事務局)

予約センターが8時開始なので、8時発の便は前日までの予約が必要

(委員)

当日8時過ぎに予約をして8時台の便に乗る、ということはないのか。30分前より予約出来るとうたう以上、8時半以降の便に捨てるようにしないと意味がない

→ (事務局)

システム上は可能かと思うので、一度検討する。

(委員長)

とにかく利用者が誤解を招かないように、予約システムとその時間についてはきちんと説明出来るようにしておく必要がある。

② 主要施設追加について

- 要望の多かった医療施設のほか、証明書等を発行出来るようになったコンビニも公共施設として追加する

(5) その他（議論）

特になし

以下、報告事項に関して事務局より説明がされた。

(1) 小山地区定住自立圏共生ビジョン プロジェクト会議の経過報告について (資料5-1)

- 小山市、結城市、野木市のネットワーク強化に向けて、小山市-野木町間に定時定路線バスの運行を目指しているが、予算等に組み込まれていないため今後協議を続ける。
- 小山市、結城市、野木市間でデマンド交通の相互利用について、公共交通会議に申し入れ、承認後に運輸局に認可申請を出す運びとする。

(2) デマンドシステムの導入について (資料5-2)

- デマンドシステムの導入について、複数のシステム方式を候補として導入を目指す。

(3) 乗り継ぎ検索システムの導入について (資料5-3)

- ジョルダン、ナビタイム、駅すばあと、Yahoo!路線検索、おやまガイド等で、他の交通機関とリンクした乗り継ぎ検索が可能になる。

(4) インバウンドに向けた時刻表の英語表記の進捗について (資料5-4)

- コミュニティバスの時刻表に英語表記を追加、年度内での完成を目標に作成中である。

(5) 高齢者運転免許証自主返納者の生涯無料実施について (資料5-5)

- 65歳以上の運転免許証自主返納者に対して支給している1年間のおーバス無料定期券を、生涯無料にする。
- 認知症判定により免許証を取り消された方や、過去に自主返納した方も対象とする。
- 無料定期券利用時の運賃に関しては、運行事業者が定期券利用者数をカウントし、それに応じて生活安心課から事業者を支払う。

[主な質疑応答]

(委員)

(5)の、自主返納者に対するの施策について「生涯無料」とまで定めている自治体はごくわずかしかない上に規模もごく小さい規模に限られたものであり、小山市の規模ですべきではない。

免許をもともと所有していない人や、自主返納制度が制定される以前に結果的に運転をやめた人など、対象にならない人との不公平が生じる。生涯無料という形態は今後、長い目で見たときに対象にならない高齢者や障害者から不満が出るほか、自主返納者が急増したときなどに、無料利用者・有料利用者の差が浮き彫りとなり、コミュニティバスとしての公共性がなくなってしまう。

また、運転手が降車時に定期券をカウントするとなると、ほかの乗客の対応と平行して行うことになり、運転手の負担が大きくなり、バスの安全運転が脅かされる可能性がある。事業者にかウントさせるのであれば、ICカードを活用するなど、事業者には負担がかからないようにすることも検討していくべきであると、担当者に伝えてほしい。

(委員)

(4)について、追加する言語は英語だけなのか

→ (事務局)

とりあえず英語に対応させることで、中国・韓国などのアジア圏からの来訪者にも対応するものである。要望があれば他の言語にも検討したいが。

→ (事務局)

英語以外の言語に関しては、看板など市全体の看板表記などと整合性をとりながら検討していく。

(委員)

(2) について、デマンドシステムの方式は、どういう経緯で決定していくのか。方式に関しては今後もこの会議で議論していくべきではないのか。

→ (上原係長)

仕様も含めて、会議で議論していくようにする。

(6) その他(報告)

第7回おーバス絵画コンテストについて、事務局より応募状況や表彰式、展示会等の概要説明が行われた。

(以 上)