

第 42 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：2016. 04. 21（木） 14:00～15:30
2. 会 場：小山市役所 別館3階 会議室
出席者：永井委員長、篠崎副委員長
高橋、山口、国分、柿崎、灰野、栗田、荒川（嶋田委員代理）（以上 計9名）
3. 議 題：（1）平成27年度運行状況について
（2）小山市生活交通確保維持改善計画について
（3）コミュニティバスの利便性向上（乗継検索システム）について
（4）その他
4. 報告事項：（1）小学生向け公共交通利活用副読本について
（2）デマンドバスの主要施設の追加について
（3）その他

■議事要旨

●開会・挨拶等

新委員へ委嘱状が交付された。
委員長からあいさつがあった。

●議 題

（1）平成27年度運行状況について

資料1に基づき、以下のとおり事務局より説明があり、質疑応答の後、了承された。

- 平成27年度は前年の57万人から増加し60万人を超えた。
- 羽川線の一部ルート変更については、国分寺支援学校の生徒が毎日2名利用しているが、交流センターへの利用はまだ少ない。
- 市民病院線については、ルート延長により経費も増加している。
- 高岳線について、予備車両の配置により経費が増加している。
- デマンド桑絹・大谷中南部間々田東部については、契約変更により経費が減少している。
- 全体として収支率は50%となっている。

[主な質疑応答]

- （委 員） 駅東循環線について、前回会議資料では収支率が100%であり、今回の資料では85%となった理由は？
- （事務局） この路線は関東自動車の自主運行路線であるが、運賃体系と乗り継ぎサービスをおーバスと同じにするように協定を結んでいる。
この路線については、単純計算では収支率100%であるが、高齢者割引と乗継割引の減収分を精算すると85%となる。
また、前回資料は補助事業対象期間である10～9月の集計であり、今回資料は事業年度である4～3月の集計であることから、その差違がある。
- （委 員） 割引措置に対する補助はその他の路線でも同様に行っており、その数も把握していると考えていいのか？
- （事務局） その通りであり、収支率もそれを含んでいる。

(委員) 評価の期間は統一できないのだろうか？

→ (委員) 国の活性化事業の補助の仕組みがそのようになっているので、統一は難しいかと思う。

(委員) 運行補助の1億5百万円のうち、実質的な市の負担は？

→ (事務局) 国からの補助は約1,600万円であり、市の負担は約9,600万円である。予算は約9,800万円を見込んでおり、その範囲内に収まっている。

(2) 小山市生活交通確保維持改善計画について

資料2に基づき、主な変更点について以下のとおり事務局より説明があり、質疑応答の後、了承された。

<運行ルートと時刻表などについて>

Op2 小山市総合計画が新たに策定されたことから、その内容と整合するように修正した。

Op11 新市民病院の移転開院に伴う再編成を実施したことを追記した。

Op13 運行の数値目標として、新たに目標運行回数を追加した。

Op43 補助積算の基礎になる人口等の数値を最新のものにした。

[主な質疑応答]

(委員) p3の「■ 個別施策・主要事業」の部分の「3. 地域間ネットワークの形成」の中で、「地域公共交通の連携」、「利便性の高い地域を形成するため、近隣市町と連携しながら、コミュニティバス・循環バス路線網の充実を図ります。」とは、具体的にどのようなことか？

→ (事務局) 近隣市町との連携については、以下の4点を検討している。

① 結城市との連携（※結城市は公共交通会議が未設置であるので、立ち上げをまっている状況）

② デマンドバスの桑・絹地区から結城への乗り入れ（①完了後）

③ 桑・絹地区～結城市間の路線バスの今後の運行についての検討（※以前、路線バスである関東バスが結城まで走行していた経緯があるため検討するもの）、

④ 寒川・生井地区～野木町間のデマンドバス運行に向けての協議検討（※要望が一定数あるため、協議をしていきたい。）

(委員) 近隣市町で、他市町村へのデマンドバスの乗り入れを行っている自治体はあるか？

→ (委員) 足利市や那須塩原市など、色々な場所で行われている。

(委員) その時は協定を結んだ上で、行われているものなのか？

→ (委員) 当該公共交通会議に他市町村が参加した上で決定されているようだ。

(委員) 料金体系についてはどのような話し合いになるのか。

→ (委員) 例えば、小山市のバスを結城市へ乗り入れる場合は、小山市の公共交通会議にて決定するものだと思う。

(委員) お互いの市民がバスを使用できるのであれば、結城市にも負担をお願いしてもよろしいかと思うが、負担額の割合はどうなるのか？

→ (委員) 例えば、一方的に小山市から、結城市に行きたいという希望者が多かったら、小山市の負担額が多くなると思う。結城市の人がおーバスを使用し、小山市に行く場合だったら、結城市の負担額が多くなるだろう。ニーズに応じて、考えるものだと思う。また、小山市のバスで他市に乗り入れを行うとすれば、小山市の公共交通会議でバスが走行する距離やルートなどを判断し、決定する必要があると思う。

(委員) 2つの市相互でバスの乗り入れを行う場合で、お互いの市民の利便性が増すのであれば、2つの市で話し合いを行い、負担し合いながらバスを運行するのが良いと思う。

- (委員) 結城市との連携により、バスを運行開始させる時期はいつぐらいか？
→ (事務局) 結城市では現在、無料のバスが市内の主要な施設を廻る路線で運行されているが、有料のコミュニティバスは運行していない。結城市の公共交通会議が立ち上がった後に協議を行い、公共交通について話し合いを行う予定である。
- (委員) p43、「7、地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」の中で「国庫補助上限額の算定」について、地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）を作成すると、補助の上限額が上がる仕組みになっている。今後、網形成計画を作成する予定はあるか？
→ (事務局) 現時点ではないが、他市町村との連携等について整理した後に検討する。
- (委員) 那須塩原市の那須地域での定住自立圏構想で交通部会が立ち上がっていることや、那須町、那珂川町の各市町の事例を参考に、ネットワーク・連携体制をつくり、小山市でも核となる交通計画ができれば良いと考えている。
- (委員) 国交省が策定している網形成計画が上位関連計画となると思うが、変更が度々行われているようだ。その中では、基本的には各自自治体の公共交通計画に基づく公共交通とすることとされている。
また、全国で網形成計画に取り組んでいる自治体は120を超える。網形成計画と広域連携計画とで連携を取らなくてはならないと思う。
交通網形成計画については、小山市の定住自立圏構想とも関連できれば良いと思う。
- (委員) 網形成計画も市単独でつくらなくてはならないものでもないと思う。交通ネットワークが設定される前に網形成計画で計画するということもあり得ると思う。
- (委員) 小山市の場合、例えば近隣市である結城市との交通ネットワークをつくるにあたり、1日に2、3便運行させられれば良いと思う。
また、各市町村のレベルで会議の運営・話し合いがしっかり行われなければならないと思う。加えて、定住自立圏構想の会議等に公共交通会議の内容を織り込んでいければ良いと思う。
- (委員) いくつかの市町村ではそういう協議は進み始めていると聞いている。
- (委員) 県内では宇都宮市と芳賀町が共同で、真岡市と茂木町がそれぞれ、地域公共交通網形成計画を策定している。

(3) コミュニティバスの利便性向上（乗継検索システム）について

資料3に基づき、事務局より説明があり、質疑応答の後、了承された。

[主な質疑応答]

- (委員) この検索システムはいつから実施できるのか？
→ (事務局) 準備は整っているので、当会議で了承されれば早急に実施が可能な状態にある。
- (委員) この検索システムを運用する事業者は決まっているのか？
→ (事務局) ジョルダンとナビタイムがすぐに対応できることになっている。
- (委員) バス利用者の多くが高齢者なので、使いやすいように配慮していただきたい。

(4) その他

特になし

● 報告事項

4. 報告事項：(1) 小学生向け公共交通利活用副読本について
- (2) デマンドバスの主要施設の追加について
- (3) その他

(1) 小学生向け公共交通利活用副読本について

資料4に基づき、「毎年実施されているものであり、平成28年度版の作成に向けて準備中である旨」事務局より説明があった。

(2) デマンドバスの主要施設の追加について

デマンドバス生井寒川地区について、生井さくら堤を乗降できる主要施設に追加したく設置準備中である旨、事務局より説明があった。

(3) その他

おーバスまつりを、今年度も5/3に開催する旨、事務局より説明があった。

(以 上)