

第43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. 12. 16（金） 14:00～16:00
2. 会 場：小山市役所 別館2階 会議室
出席者：永井委員長、篠崎副委員長
阪田、山口、秋山、灰野、国分、片柳、駒村（栗田委員代理）（随員：加藤）
伊勢（嶋田委員代理）、岡畑（相田委員代理）（以上 計12名）
3. 議 題：（1） 国庫補助事業に係る事業評価について
（2） デマンドバスの予備車両の追加について
（3） デマンドバスの主要施設追加について
（4） 大谷中央線・土塔平成通り線再編の検討について
（5） 間々田東西線再編の検討について
（6） その他
4. 報告事項：（1） 乗り継ぎアプリの供用開始について
（2） その他

■議事要旨

●開会・挨拶等

永井委員長の到着が15分程遅れる為、篠崎副委員長よりあいさつがあった。また、篠崎副委員長に議事進行が委嘱された。

●議 題

（1）国庫補助事業に係る事業評価について

資料1-2、1-1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。

- 新市民病院、桑市民交流センターが開設されたことに伴い、一部路線の再編成が行われた。
- 「④城東中久喜線」の雨天時の自転車通学の高専学生の利用が急増することによる混雑は解決されていない課題である。
- 「⑤土塔平成通り線」も同様、雨天時の利用者増加の対策が必要な路線である。
- 「⑦思川駅線」、「⑧道の駅線」については、利用者数（人／日）、収支率ともに目標に達していないので、対策を講じ利用者増を図りたい。
- 「⑩間々田東西線」は、利用者数（人／日）、収支率ともに目標値の半分以下となっている路線である。また、資料P42の通り、「E. 新バス停の設置要望」、「F. 光南病院への路線の増便要望」、「G. 新市民病院への運行経路の変更及び増便要望」がある。
- デマンドバスの状況については、年間稼働率は、「㉓-2中・穂積地区エリア」のみ目標に達していない状況である。
- 65歳以上のデマンドバス登録率は、全体としては0.8%増加している。

[主な質疑応答]

（委員）デマンドバスの年間稼働率の目標設定の根拠はどうなっているか？

→（事務局）H27の実績値をベースとして、目標値を設定している。例えば「㉒桑・絹地区エリア」ではH27の実績値が63.9%だったので、目標値を67.0%に設定した。

(委員) 個人的な意見としては、路線バスの中で実績値と目標値がかけ離れているものは、実績値をベースに目標値を見直した方が良いと思う。

→ (事務局) 路線バスの目標値については、バス停から半径 300m以内の人口統計や、高齢化率(65歳以上の人が地域にどれくらいいるか)によって設定している。一定程度の人口の増減があれば、変更する可能性はある。人口の動きがさほどない場合は、目標値は変えていない。

また、評価が良好でない「⑩間々田東西線」や「⑨市民病院線」については、住宅街のほか、会社、学校、病院ができたことに伴い、開設された路線である。運賃が100円だった時は利用者が割と多かったが、運賃が200円になった時には、利用者数が減少しているため、PRをして、利用者数増、収益増を図っていききたい。

尚、「⑩間々田東西線」だけが小山駅を経由しない路線であり、地域特性を考慮しながら目標値を検討していききたい。

「⑦思川駅線」、「⑧道の駅線」の沿線の人口はあまり変わっていないが、自動車の依存率が比較的高い地域であるため、利用者数が伸び悩んでいることが考えられる。

「⑦思川駅線」は、学生がスクールバスとして活用している。有効にPRを行い、利用者数増を図っていききたい。ご指摘の通り、状況に変化があれば目標値の見直しを行いたいと考えている。

(委員) 資料1-2、P30「⑦思川駅線」では車両のエンジン不調により停止時間があるとのことだが、車両の取替えは可能か？

→ (事務局) 車両は更新されているが、定期的に停止があると聞いている。道の駅線の車両と同時期(平成22年、28年)に変更した車両であり、マイクロバスの車両に車いすが乗せられるよう、リフト付きのバスとしている。一昨年には車両全体の部品交換をしている。

車両の取り扱いの状況や、走行前後のある程度のメンテナンス等で対応できる部分もあると思われる。

低床型で車両変更をする場合、本体が1800万円、付属品を含めると計2100万円となる。国の補助金が700万円程度で業者が3分の1程度負担することとなる。時期を鑑み、修繕や新車両への変更等の改善をしていききたいと考えている。

(委員) 資料1-1、地域内フィーダー系統確保維持事業の「⑤土塔平成通り線」、「⑥大谷中央線」の、「⑤目標・効果達成状況」がBとAと違いがあるのは何故か？「⑤土塔平成通り線」はAでも良いのではないか。

→ (事務局) ご指摘の通りです。合同運行の路線であるので、Aに訂正をお願いします。

(委員) 何故デマンドバスの利用者登録率の差が出るのかが疑問である。路線バスとデマンドエリアが重なっており、路線バスが運行されている地域において、登録率が低いことが考えられるとは思いますが、利用したいのに利用できない人がいる場合もあるので、その理由等を整理して、目標値を現状に合わせてほしい。

(2) デマンドバスの予備車両の追加について

資料に基づき、事務局より説明があり、質疑応答の後、了承された。

○大山タクシー有限会社により、各デマンドエリアにおいて利用者の増加により予約に対応できない事例が発生しているため、予備車両1台追加の提案があった。

[主な質疑応答]

(委員) 予備車両を追加することにより、費用は変わるか？

→ (事務局) 経費が余計に掛かるということではない。予備車両は必要に応じて使用するものであり、1便当たりの経費は変わらない。

(3) デマンドバスの主要施設追加について

資料に基づき、事務局より説明があり、質疑応答の後、了承された。

○各小学校で、集団登下校をしているが、下校時に低学年児童が先に帰る場合があり、1、2人で帰るのは危険であるとの父兄の意見がある。そのため、場所によっては父兄が車で迎えに行っており、必要に応じてデマンドバスを利用したいとの要望があることからの提案である。

[主な質疑応答]

(委員) 例えば羽川小学校において、デマンドバスを利用できるエリアはどうか?

→ (事務局) 資料1-2、P1の路線図にあるように、羽川小学校は桑・絹地区エリアに入っているのでデマンドバスを利用することができる。

(委員) 当時は、路線バスが走っている所はデマンドバスが利用できなかったが、両方利用できるようになったのは、いつからか?

→ (事務局) 当時は桑地区と、絹地区でデマンドエリアを分けていたが、桑地区の住民が絹地区の病院に行く等の要望や、いくつかの経緯があり、桑・絹地区エリアとして1つにまとめたことで、現在の路線図のような形態となり、バス停から半径300m以内のエリアをデマンドエリアにはしないという条件は除外とした。

(委員) 今までは、路線バスが走っていない地域へデマンドバスの説明をしていたと思うが、路線バスが走っている自治会には説明がないので、説明してほしい。多くの人がデマンドバスを利用したいと思う。

→ (事務局) デマンドエリアを桑地区と絹地区で統合した時に説明はしている。デマンドバスの利用方法については、平成24年度からは、各老人クラブや高齢者が集まる場所で行っている。

あくまで路線バスについては駅前等に行くためのバスという位置づけであり、デマンドバスについては、デマンドエリア内で運行するものである。

例えばデマンドバスを利用し、小山駅に行きたい場合は、デマンドバスで路線バスのバス停まで行き、そこから路線バスを利用する方法を説明をしている。

(委員) 新たなデマンドバスの主要施設として学校を追加する場合、路線バスより、デマンドバスの方が利用しやすいと思うので、目標や登録率等が大きく変わってくるのではないか?

(委員) 事務局としては、その場合において、デマンドバスの利用者の増加等はある程度想定しているか?

→ (事務局) ある程度の大規模校の場合は、児童・生徒の下校時刻は複数人で概ね同一となり、数名で下校することができるので、デマンドバスの利用要望が無いと思われる。

一方で、小規模校においては、下校時刻が不揃いになる場合でのデマンドバス利用を対象として考えている。

これらのことから、大規模校である羽川小学校等ではデマンドバス利用の想定をしていないのが実情である。採用の是非については、ご意見を頂いた上で考えていきたい。

(委員) 羽川小学校では、通常の通学エリア外から通学している児童もデマンドバス利用の対象になり得るとと思われる。各所から不満の意見が出てこないよう、利用対象者をどこまでとするのか慎重に整理しておく必要があると思う。

(委員) 絹地区義務教育学校が開校した際、コミュニティバスを定期運行してほしいという要望が出てくるのが予想されるが、対応は考えているか?

→ (事務局) スクールバスとの兼ね合いもあるので、状況を確認し、運用について制約や詳細を検討し、ご報告できるようにしたい。

(委員) 子どもだけでデマンドバスに乗車することは可能か?

→ (事務局) 未就学児を除く児童以上が乗車可能である。

(委員) 実際に、下校時にデマンドバスを利用する場合は、どうするのか?保護者が電話し、予約をするのか?

→(事務局) 学校では、集団下校の日と、そうでない日を曜日ごとに取り決めており、週に1回程である集団下校をしない日がデマンドバスを利用する機会となると思う。デマンドバスを利用する場合は、事前に保護者が電話し、児童の名前等をデマンドバス予約の窓口伝えるという手順を想定している。

(委員) デマンドエリアと学区エリアがずれている場合はどうなるか?

→(事務局) 教育委員会等とも相談しながら、それぞれのエリアについて調査、確認し、ご提案をさせていただく形となると思う。

(委員) 羽川地区と間々田地区は似たような市街を形成しているが、デマンドエリアの関係上、羽川地区ではデマンドバスが利用でき、間々田地区では利用できないという状況になっているので、各所で不満の意見が出ないようにしていただきたい。

(委員) 事務局は、これらの課題について精査するようお願い致します。

(委員) 交通弱者への対応は、バスの運行政策の根幹になる部分でもあると思うので、補助金の利用や費用対効果をしっかりと検討してほしい。

(委員) 福良小学校が平成29年4月から絹地区義務教育学校になるので、スクールバスの利用とも整合を取りながら、デマンドバスの利用も含め、下校時の利便性の充実に努めたいと思う。

(4) 大谷中央線・土塔平成通り線再編の検討について

資料2に基づき、事務局より説明があり、質疑応答の後、A案で了承された。

○「⑤土塔平成通り線」と「⑥大谷中央線」の利用者が増加していること、特に雨天時の始発(⑤6:40発、⑥6:30発)において利用者がバスに乗り切れないこと、その他の時間の増便要望があること等から、対策として以下の2つの方法が考えられる。

A: 双方の路線を単独路線とする方法: 平成29年10月運行開始を目途

B: 始発の1便のみを増便する方法: 平成29年4月運行開始が可能

○尚、ダイヤ改正の是非についてのアンケート調査では、賛成が86%、反対が14%となっている。

[主な質疑応答]

→(事務局) 補足として、「⑤土塔平成通り線」と「⑥大谷中央線」は目標を達成しており、利用者が経年的に増えている。「⑥大谷中央線」については、一昨年に26人乗りのバスから27人乗りのバスに変更したが、「⑥大谷中央線」は狭い道が多いので、より大きな車両の導入は考えにくい。このことから、「⑤土塔平成通り線」に1台導入し、単独路線として運行し、利用客の分散を図る方が、利便性が高まると思っている。

また、車両を1台増やすことによる負担はあるが、城南地区に新しく住まわれた方の利用も想定できるので、利用者の意見も伺いながら、検討していきたいと思っている。

(委員) 十分納得のいく説明であり、個人的にはA案が妥当だと感じた。運行ダイヤはどのようになるか?

→(事務局) 双方の路線で1~1.5時間に1本くらいの頻度で運行することを想定している。

(委員) 「⑥大谷中央線」は27人乗りの車両となり、「⑤土塔平成通り線」は27人乗りより小さいワゴンタイプの車両となるのか?

→(事務局) 大山タクシー(有)からは、せっかく「⑤土塔平成通り線」を路線再編するのであれば、車両を新たに導入し、単独路線として運行する提案を頂いたので、それを鑑み、路線や運行ダイヤのことを考えていきたい。

(委員) 利用者数のことも鑑み、路線を充実させてほしいと思う。

(委員) 事務局提案であるA案で進めていくということによろしいか?

※一同了承

(5) 間々田東西線再編の検討について

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。

○今後の会議等で何回か議論を重ねて検討したい。内容は以下の通り。

- 1) 光南病院への増便・・・「光南病院」発の便は16便(12:10)と19便(15:20)の間が3時間10分あるので、その間の便がほしいとの要望について。

→対策

- ・昼の車両整備等の時間の短縮

[1時間(12:40~13:40) ←1.5時間(12:40~14:10)]

(※車両の給油等や乗務員の交代を含む。乗務員の休憩時間は含まない。)

- ・16便と17便の間に以下の便を増便

「間々田駅西口」発13:50 — 「光南病院」着13:55

「光南病院」発14:10 — 間々田駅西口着14:05

- 2) 「②間々田線」との乗り継ぎ時間調整・・・「②間々田線」の遅延により、間々田駅西口で、「⑩間々田東西線」に乗り継げなかったケースがあること。

→対策

- ・間々田駅西口での車両の待機時間の確保

以下の通り、16便の光南病院発を2分早め、間々田駅西口での待機時間を2分確保することで「②間々田線」との接続を改善する。

<現行>

「光南病院前」発12:10 — 「間々田駅西口」着12:15

<改正案>

「光南病院前」発12:08 — 「間々田駅西口」着12:13 → 発12:15

- 3) しらさぎ館経由便の実験運行(3カ月程度)

- ・国道4号線沿線の方々からの新市民病院にバスで行きたいとの要望や、しらさぎ館へのルート復活要望があったことから、3カ月程度ハイエースワゴン車両で実験運行する。

- 4) バス停の増設

- ・以下のバス停を増設し、利便性の向上を図る。但し、現在のダイヤの影響を最小限とする。
[・美しが丘整骨院、・西黒田下、・美しが丘1丁目(第二くわの実)、・五料、間々田小前、しらさぎ館]

- 5) 定期券売り場の増設

- ・「⑩間々田東西線」の定期券を間々田駅前で購入できるようにするため、間々田駅前の自転車置き場(シルバー人材センター・民間事業者)と民間商店等を売り場とすることを検討。現状では、小山駅前の「まちの駅思季彩館」が売り場となっている。

[主な質疑応答]

(委員) 実験運行で使用するハイエースワゴン車両は何人乗りか?

→(事務局) 13人乗りです。

(委員) 要望はあるが、実際運行してみたら、効果がなかったという事例もあるので、実験運行を行った後の事後評価をしっかりと確認してほしいと思っている。

→(事務局) 「しらさぎ館」へバスで行く利用者は廃止前で月に1人、2人程度の利用なので、その分を新市民病院への運行へ変更した方が良いと考え、「しらさぎ館」のバス停を廃止したという経緯がある。

その点に関して残念に思う方はいるものの、お叱りの言葉はありません。

また、「⑩間々田東西線」については、利用者数(人/日)や収支率が目標値に達していないこともあるので、利用者の意見を聞きつつ、抜本的な見直しや再編をすることも考えながら、改善を図っていきたいと思い、提案させていただいた。

(委員) 私が聞いた意見ではあるが、「しらさぎ館」への路線がなくなったことで、いきいきふれあい事業に参加できなくなったという声や、新市民病院の朝一番の受付に間に合うように運行ダイヤを設定してほしいとの声もあるので、検討してほしい。

(委員) 間々田駅前定期券販売するとはどういうことか？

→ (事務局) 今までは、コミュニティバスの定期券販売を間々田駅前で行っていなかったということである。本来は事業者や市役所の事務局や商工会議所等で販売するものだと思うが、これらの場所は基本的に土日が休みとなるので、土日にコミュニティバスの定期券が買えるよう、まちの駅に販売委託している。

「⑩間々田東西線」においては、間々田駅の近くにコミュニティバスの定期券売り場があった方が、利便性が良いことや、設置要望があったことを踏まえ、提案させていただいた。

(6) その他

4. 報告事項：

(1) 乗り継ぎアプリの供用開始について

○ジョルダン株式会社のアプリ [平成 28 年 11 月 1 日供用開始]

○ナビタイムのアプリ [平成 29 年 3 月 31 日供用開始目途]

[主な質疑応答]

(委員) 鉄道とコミュニティバスの乗り換え案内が利用できるということか？

→ (事務局) そうです。

(委員) ジョルダン株式会社のアプリの供用開始はいつからか？

→ (事務局) 平成 28 年 11 月 1 日に供用開始されました。

(2) その他

①第 6 回おーバス絵画コンテストについて

(事務局) 今回の検討事項については整理し、報告させていただきたい。今後 1、2 度は協議する場があるので、宜しくお願い致します。また、会議のご案内は後日改めてさせていただきます。

(以 上)