

第 29 回 バス交通整備検討委員会 議事要旨

開催の概要

日 時：2011.11.25 10:00～11:30

会 場：小山市役所本庁舎 3 階 会議室 4

出席者：山口、永井、石川、阪田、大森、鈴木、柿崎、岸、高山、寺内（委員代理）、小井
（以上、計 11 名）

内 容：（1）10 月再編後の利用状況について
（2）平成 23 年度事業計画の評価について
（3）今後の予定について
（4）その他、小山市コミュニティバス危機管理マニュアルについて

議事要旨

（1）10 月再編後の利用状況について

資料に基づき、以下のとおり事務局より説明があり、質疑応答ののち了承された。

- ・平成 22 年 10 月の再編時と比較すると、全体で利用者数は増加し、かつ補助額が減少しており、一定の効果が得られている。
- ・昨年度の東部地区に続き、西部地区のデマンド化を実施したが、運用開始直後であることから、今後の周知等を継続し利用者の増加を図っていくこととしている。

[主な質疑応答]

（委員）城東中久喜線は利用者がかかり伸びているが、経費も増えているのは何故か？

（事務局）再編成に際して便数を増やした分が増加している。

（委員）高岳線はかなり経費が減少しているが、その理由は？

（事務局）当路線は、再編成に際してポンチョのロングを新たに導入した。その減価償却費が初年度と比較して今年度は少なくなったためである。

（委員）資料に記載されているデマンドバスの稼働率の定義は？

（事務局）【実際の稼働便数】 / 【契約の運行便数】である。

これまで東部地区は車両借り上げ契約であったが、今回の西部地区は便ごと借り上げ契約にして、さらに稼働率の上昇と経費削減を図った。東部地区についても、契約更改時に便数借り上げにしていきたいと考えている。

（委員）それについて事業者の反応は？

（事務局）今回、新たに西部地区の運行契約を結んだ事業者が、東部地区の事業者と同じなので、理解してもらえると考えている。また、それに先だって、東部地区は借り上げ単価を下げている。

（委員）デマンドバスの経営効率化については、臨機応変な対応が一層必要だと思うが？

（事務局）東部地区の桑絹エリアでは各 1.5 台（計 3 台）の契約とし、需要に応じて配車ができるようにしている。また西部地区も、3 エリア全部で需要に応じた配車ができるようにしている。

（委員）今回のデマンド化によって、これまで 1 本で目的地に行けたのに乗り継ぎになって不便になってしまった人はどのくらいいるか？

（事務局）詳しい人数は把握できていないが、乗り継ぎだけを考えると地域によっては不便になったところはある。ただし、今回の再編成によって該当地区全体としての便数が増えて便利になっている。

エリアを越えの運行は、タクシー業務を圧迫することになるので調整が必要だが、目的地を増やすことや別料金によるエリア外運行の可能性は検討して行きたい。

（委員）平均乗車密度のデータはあるのか？

（事務局）羽川線 2.63(昨年度 2.63)、間々田線 2.03(2.24)、市民病院線 0.97(1.03)、高岳線 1.81(1.26)、城東中久喜線 1.80(1.45)、土塔平成通り線 + 大谷中央線 1.39(1.18)、間々田東西線 0.45(0.68)、思川駅線 + 道の駅線 0.48(-)となっている。

（委員）デマンドバスの豊田エリアは稼働率 5 % と低くなっているが、理由があるのか？

（事務局）資料 2 にデマンドバスについての登録率、区間別の利用頻度、利用者へのアンケートなどを整理してある（事務局より一通り説明）。

地域の状況（自家用車依存度、デマンドの周知度、生活上の移動需要など）によって利

用者数に差が生じて来る。

需要が少ないのか周知度が低いのかなど確認しながら継続的に対応を検討していきたい。

(2) 平成 23 年度事業計画の評価について

資料に基づき、以下のとおり事務局より説明があり、質疑応答ののち了承された。

- ・今年度の再編成に伴い、各路線の乗り込み調査や収支のデータをもとに、現況や評価をとりまとめた。
- ・概ね、利用者の増加及び収支の改善などの再編成の効果が表れてきている。
- ・ただし、一部の路線については引き続き厳しい状況にあるため、抜本的な又は廃止を含めた判断をしていかなければならないと考えている。
- ・今回の調査をもとに事業評価書を取りまとめ、関係機関に提出する予定である。

[主な質疑応答]

(委員)一部の路線で、利用者が増加しているのに、グラフ上は少なくなっているなどの相違があるのは何故か？

(事務局)利用者と収支については一定期間の平均として算出し評価をしている。それに對しグラフは、乗り込み調査をしたある1日のデータであり、始点から終点までにどのような乗降傾向があるのかを示した参考資料と見てほしい。

(委員)西部地区の利用者が少ないのは再編直後という背景があるが、東部地区は1年を経過しても伸び悩んでいるエリアもあるようだが？

(事務局)小山市はまだまだ自家用車依存度の高い地域である。しかし自家用車はあっても、家族が仕事で忙しく高齢者を送迎できないケースが増えて来ているので、これからそういう需要が多くなってくるとも考えられる。経費については十分留意しつつ、まずはデマンドシステムを普及させていきたい。

(委員)ただ、一人あたり4～6千円もかかるような状態であれば、タクシー券の発行も検討すべきではと思うが？

(事務局)そうすると非常に希望者は多くなると予想され財政をより圧迫すると考えられる。

(委員)免許を持つ同居者がいないなどの条件を定めて、線引きすればいいのでは？

(事務局)なかなか全員が納得する公平で妥当な条件を考えるのは、非常に難しい。しばらくは利用者の動向を見守りながら、改善をしていきたい。

(委員)再編後の1ヶ月という短期間なのにきちんとした調査と整理ができていると思う。市内全域カバーが市長の基本的な方針だと思うが、最終的なとりまとめの時期や評価の考え方は？また、来年度の方針なども盛り込めるといい。

行政、市民、事業者の課題を一覧に整理し、評価の基準と照らし合わせながら、継続した改善作業を進めていけるといい。

(委員)駅東循環バスは他の路線とは運営の経緯が違うことはあるが、そもそも最初に実験運行を開始したところでもある。とりまとめにあたっては駅東循環バスも小山市バスネットワークの一員であるという認識で整理をお願いしたい。

(事務局)指摘いただいた事項も含めて、整理をしていきたい。

(3) 今後の予定について

資料に基づき、事務局より説明があり、質疑応答は特になく了承された。

- ・事業評価については、地域公共交通会議に諮ったうえで、1月に事後評価報告、4月に実績報告を行う予定である。
- ・現在の「地域公共交通活性化・再生総合事業」は来年度より「地域公共交通確保維持改善事業」に移行するため、関係機関と協議のうえ、準備を進めていく。

(4) その他

事務局より以下の報告があった。

- ・「小山市コミュニティバス危機管理マニュアル」について運行事業者と協議中である。
- ・バス事業の経営に関して事業者から課題や対応方法を提出してもらったが、さらに経営改善と安全性向上を図っていきたい。
- ・「おーバス写真・絵画コンテスト」の入賞作により、クリアファイルを作成したので、周知活動に活用していきたい。

(以上)