

## 第6回船橋市地域公共交通活性化協議会 会議録

日 時：平成21年12月18日（金）

10:00～11:10

場 所：船橋市役所 9階 第一会議室

出席者：別添名簿参照

議 長	1. 開会
議 長	2. 議事 それでは議事に移りたいと思います。
委 員	議事に入る前に、質問があります。 今、事業仕分けがマスコミで取り上げられていますが、この地域公共交通活性化再生総合事業も仕分けの対象になるのでしょうか。
議 長	平成13年にコミュニティバス導入検討を行いました。予算の関係で導入が中止になった背景があります。来年度は、実証運行を行う予定になっていますが、予算が削減され運行への影響はありますか。
議 長	事業仕分けでは、この事業の関係は自治体に任せることになっていますが、予算配分は、分からない状況です。 しかし、船橋市としては財源を確保し、検討している連携計画を基に、来年度以降の実証運行を行うよう努力します。
ワザバ- (運輸支局)	予算の折衝に関して直接情報は来ていませんが、地域公共交通の活性化・再生という枠組みは法律に基づいて行われており、その枠組みに基づいてお手伝いをしていきたいと考えています。
委 員	分かりました。ありがとうございます。
議 長	それでは、本日の議事に入ります。事務局より船橋市地域公共交通総合連携計画（素案）の第1章について、説明をお願いします。
事務局	<事務局より説明>
議 長	何か質問は、ありますか。
委 員	数点意見があります。 1点目ですが、P7の地図の駅名が小さく見にくいので、船橋市以外の方が、連携計画素案を閲覧した場合でも、地理的な関係が把握し易いように駅名は見やすく表示してください。 2点目に、P8の自動車登録台数について、グラフの題名は「車種別自動車登録台数」となっていますが、グラフは車種別になっていません。正しく表記してください。 3点目に、P12の船橋市内の各鉄道会社の利用者推移について、路線別で見ると京成や新京成、北総線等は減少しています。その中でも、北総線小室駅の

事務局	<p>乗降人員は、船橋市内の他の駅に比べて、かなり減少しています。このことについて詳しく教えてください。</p> <p>4点目に、P17の住民アンケート結果について、この中で、路線バスに対する不満の結果がまとめられています。これには、過去にバス路線があったが、路線が廃止されて不便になったというケースは、どう解釈をすればよいのでしょうか。</p> <p>最後に、P48の事業の方針について、船橋市内でも住宅地整備が途中の地域があります。今後、公共交通整備を行うのであれば、現在開発が進んでいる地域についても考慮していただきたいと思います。</p> <p>1点目の意見については、図面の凡例や表示を見やすく修正します。</p> <p>2点目の意見については、表記が誤っておりますので修正します。</p> <p>3点目の意見については、小室駅の数値は誤っておりますので修正します。</p> <p>4点目のP17の意見については、住民アンケートの項目の中に、「過去にバス路線があったが無くなったため不便と感じる」という選択肢が無いため、推測になりますが、住民アンケートの回答者は「バスが自宅近くを運行していない」という項目を選択していると考えられます。</p> <p>5点目のP48の意見については、連携計画の中では来年度以降、3年間で実証運行を行う予定です。実証期間中に、都市計画道路の整備や住宅地の開発が進むことが予想されますので、状況によって、公共交通不便地域を見直す場合もあると考えられます。</p>
議長	他に質問はありますか。
委員	<p>P42の公共交通不便地域の設定において、全くバス路線が運行されていない地域と、例えば80本/日・往復程度運行されている地域が同じ基準とされることに、疑問を感じます。</p> <p>また、設定基準がバスの運行本数100本/日・往復未満とありますが、この基準は厳しくないでしょうか。</p>
議長	具体的に、どのくらいの設定基準が適当だと考えられますか。
委員	適当と考えられる具体的な数値はありませんが、隣接する習志野市では、2年前からコミュニティバスを52本/日・往復で運行していますが、不便地域を設定していく上での基準の半分にも関わらず、沿線住民からは不便という意見はでていません。
議長	100本/日・往復という基準は、アンケート結果から出ているのでご理解をいただきたいと思います。各地区の施策については、後ほど個別に検討することによろしいでしょうか。
委員	<p>今後、具体的に対策を講じていくべき地域を抽出する過程で100本/日・往復と設定したと承知しました。個別の地域については、後ほど検討を進めるという考え方も承知しました。</p> <p>P42の公共交通不便地域図では、バスが運行されている地域と全く運行されていない地域との違いが明確になるように、バスが100本/日・往復未満の路線についても着色し、目立つようにしてください。</p>

議 長	事務局は、100 本/日・往復未満のバス路線について、目立つように修正出来ますか。
事務局	100 本/日・往復未満のバス路線を着色するようにします。
オブザーバー	<p>P48 の 公共交通の利用促進に対する意見です。</p> <p>自家用車利用からバス利用への転換に取り組むこととありますが、バス利用については、住民アンケートでタクシーを利用した乗合などが挙げられている通り、様々な活用方法があると思います。</p> <p>公共交通利用促進策は、バスに限らず多くの公共交通の種類について検討可能なため、表現を「バス等公共交通利用」など柔軟に対応できる表現に改めたほうがよいと思います。</p>
事務局	タクシーの活用方法としては、交通不便地域対策の中で活用していければと考えていますが、公共交通の利用促進の点から考えますと、表現を「バス等公共交通の利用」と修正したいと思います。
議 長	<p>事務局は修正をお願いします。</p> <p>その他、特に質問が無いようですので、事務局は、素案 2 章～5 章について、説明をお願いします。</p>
事務局	<事務局より、素案の説明>
議 長	何か、質問はありますか。
委 員	<p>P73 のスケジュールについて、平成 22 年度に新たな公共交通サービスの実証運行期間を設けていますが、いつごろの運行開始を想定していますか。</p> <p>また、素案のスケジュールを見ると、実証運行場所は 3～4 地区となっているが、この地区も決定しているのでしょうか。</p>
事務局	平成 22 年度内の具体的な実証実験の開始時期は、国への事業申請、事業者や住民との調整を考えると、平成 22 年の秋口になると考えています。
議 長	検討を行う重点地区は 9 箇所抽出されており、その中で住民ニーズに関して分析すると、重点地区でも住民の要望の高い地区や低い地区がみられます。実証運行地域の決定は、最終的に地元住民や運行事業者との調整を踏まえて決定することを考えています。
委 員	P73 スケジュールについて、平成 22 年度以降の実証運行の仕組み作りの主体が活性化協議会となっています。活性化協議会は、3 カ年継続して設置されるものなのでしょうか。
事務局	活性化協議会は、連携計画に対する協議及びその後の事業についての協議も目的としていますので、3 カ年についても継続して設置されます。
委 員	第 5 回協議会では各地区の具体的な施策が掲載されていましたが、連携計画素案から削除されています。施策はこれからこの協議会で検討を進めていくこ

	とでよろしいですね。
議 長	<p>今回、各地区の具体的な施策を削除した背景は、決めうちで施策を記載するのではなく、もっと深く検討し、協議をしていくためです。</p> <p>他に、何か質問はありますか。</p>
委 員	<p>要望が2つあります。</p> <p>1つ目は、不便地区の中には過去にバス路線があったが廃止された地域や、現在宅地の開発が進行し、今後人口が予想される地域があるので、こうした地域について沿線住民の意見を十分に反映する施策となって欲しい。</p> <p>2つ目は、素案 P6、船橋市内の都市計画道路の整備率が国や千葉県より遅れているので、今後の道路行政の努力に期待したいと思います。</p>
議 長	<p>1つ目の意見は、パブリックコメントの実施や、説明会を行います。また、協議会も3カ年ありますので、住民・事業者と調整をしていく予定です。</p> <p>2つ目の都市計画道路に関しては、道路部長が出席しておりますので、意見などがありましたら、お願いします。</p>
委 員	<p>市政懇談会でも、話題が取り上げられているように、現在船橋市内の都市計画道路は52路線、128kmで計画されていますが、財政面を考慮すると一度に整備することは困難です。そのため、現在、効果がある路線6路線9箇所について重点的に整備を進めているところであり、今後も進めてまいりたいと考えています。</p>
オブザーバー	<p>P68で、2点ほど発言させていただきます。</p> <p>1つ目は、新たな公共交通の運行形態の考え方について、平成18年度の道路運送法の改訂により、不定期路線の整備という考え方もあるので、運行を検討する際は、このような事例があることも申しておきたいと思います。</p> <p>2つ目は、P68のデマンド交通や定時定路線型の交通システムの長所や短所を示した表中のデマンド型交通の長所の中に、「運行経費の削減が可能である」と表現されていますが、需要が無いときでも、待機している運転手の経費は必要であるため、必ずしも運行経費が削減されるとは言えません。</p> <p>逆にデマンド型の長所としては、需要が少ないエリアにも柔軟に対応できる点であります。定時定路線型の公共交通として認可を取得し、運行を開始してしまうと、将来的に需要が小さくなった場合、路線を廃止することは難しくなりますが、デマンド交通は、運行が認可された地域を一体的に運行する形態のため、小規模の需要にも合理的に対応できることができ、この点が、デマンド型の特徴だろうと考えられます。</p> <p>まとめると、素案の本文中で、デマンド型の長所を「小規模などの需要にも柔軟に対応が可能である」とし、定時定路線型の長所として「一定の需要規模に対し、合理的な輸送ができる」などと表記してはどうでしょうか。</p>
議 長	事務局は、何か意見はありますか。
事務局	ご指摘いただいた内容について、事務局内で再検討を行います。

議 長	船橋市地域公共交通総合連携計画（素案）の今後の作業の流れについて、事務局から説明をお願いします。
事務局	<p><b>3.その他</b></p> <p>議事（2）の前に、3.その他の今後のスケジュールについて説明します。</p> <p>本日の協議会で承認をいただければ、船橋市総合交通連携計画（素案）を船橋市に提出します。</p> <p>その後、市の計画素案として確定された後、住民からの意見を広く収集するためパブリックコメントを1ヶ月間行います。この間に平行して、来年度の事業予定について詰めていく予定です。</p> <p>次回の協議会は2月を予定しております。</p>
議 長	<p>次の議題へ、移ります。</p> <p>国へ提出する事後評価（案）について事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p>&lt;議事2.国へ提出する事後評価（案）について&gt;</p> <p>事務局より説明</p>
議 長	何か質問はありますか。
議 長	<p>特に、事後評価（案）について意見が無ければ、資料の通り提出するものとします。</p> <p>事務局におきましては、本日の協議会で指摘されたグラフや表、字句の修正を行い、素案を委員の方へ送付して下さい。</p>
議 長	<p>最後に、何か意見や質問などはありますか。</p> <p><b>4.閉会</b></p> <p>無いようであれば、第6回船橋市地域公共交通活性化協議会を閉会します。</p>