

第2回船橋市地域公共交通活性化協議会 議事録

日 時：平成21年2月18日（水）

午前10時00分～11時40分

場 所：船橋市役所 9階 第一会議室

傍聴者：3名

議 長	<p>1．開会</p> <p>それでは、ただいまから「第2回船橋市地域公共交通活性化協議会」を開催いたします。</p> <p>本日は、ご多忙にもかかわらず、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。</p> <p>第1回会議でご承認いただきました「船橋市地域公共交通活性化協議会会議運営規程」第2条第1項に基づきまして、本会議を公開することとします。</p>
議 長	<p>2．議事</p> <p>それでは議事に移らせていただきます。1つ目の議事でございますが、平成21年度事業計画につきまして事務局より説明をお願いします。</p> <p>（1）平成21年度事業計画について【資料1】</p> <p>（事務局より説明）</p> <p>今の説明に関しまして、ご質問、またそれぞれの立場からのご意見がございましたらお願いします。</p>
委 員	<p>基本的にはこの事業計画で良いと思いますが、いくつかこれからの論議にあたりまして確認をしておきたいことがあります。</p> <p>まずは、【資料1】の3ページですが、市内バス利用状況では平成17年まで下降線を辿ってきておりますが、平成19年では増加しています。今後5年くらいの間でどのように推移していくと考えたらよろしいのか。</p> <p>次に、【資料1】の4ページに交通不便地域が記載されており、この資料の凡例に鉄道駅、バス停勢圏半径300mと記されていますが、65歳以上の高齢者密度との関係はどのように考えたらよろしいのか、CO₂などの環境問題も視野に入れて考えれば、高齢者だけの移動を考えれば良いとはならないと思うのですが、その辺の確認をしておきたいと思います。</p> <p>それから、【資料1】の7ページですが、この資料は慢性的混雑度を赤いルートで示してありますが、この道路がどういう道路なのか、交差点の部分に交差点名を入れていただければ分かりやすいと思いました。</p>

<p>議長</p>	<p>それから、この計画の中によくサービス目標とか水準という言葉が出てきているのですが、これはバス停、又は鉄道駅勢圏300m以上を交通不便地域と位置付けているとすれば、サービス目標はどれくらいに設定すればいいのか、確認しておきたいです。</p>
<p>委員 (バス事業者)</p>	<p>1つ目の質問はバス事業者の方にお答えいただいた方がよろしいでしょうか。</p> <p>バスの利用者数の件ですが、私どもの分析ですが、平成19年の増加については1つが景気回復、もう1つは19年ごろからガソリン価格の上昇したことにより公共交通にシフトする現象が見られましたので、その2つで上がったのではないかと分析しております。</p> <p>また、今後の現象ですが、バスの利用者数は20年度の前半までは利用者が伸びていました。これも同様の理由で、景気が比較的安定して良かったのと、燃料高騰で自家用車から公共交通に利用が移ってきたという流れがありました。</p> <p>しかしながら、特にここ3か月程度の話ですが、急激な不景気になりまして、またそれに併せましてガソリンの価格が元に戻ったということで、去年の11月あたりからまたマイナスに転じております。今の景気の動向を観察するとバス利用者の減少傾向は、これからもしばらくは続くのではないかと予想しているところでございます。</p>
<p>議長</p>	<p>ではあとの3点につきましては事務局からお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>4ページの地図はコミュニティバス導入計画検討調査報告書に基づく交通不便地域の地図でございます。この表にございます鉄道駅、バス停勢圏300mというものにつきましては、65歳以上の高齢者が、鉄道駅、バス停から半径300mの範囲であれば徒歩圏であることを表したものでございます。ただし、このような基準、サービス目標につきましても、本協議会の中で、改めて協議していくものであると思っております。</p> <p>7ページの図の道路名、交差点名につきましては今後、明記するよう対応させていただきます。</p>
<p>委員 (バス事業者)</p>	<p>交通不便地域に関連した要望ですが、半径300mを基準にしている点について、目安として1つのバス停間を300mとしていますので、この基準は妥当ではないかと思えます。</p> <p>しかし、鉄道駅も半径300mですと、船橋市内の場合、鉄道のサービス水準が高いので、鉄道駅の場合は半径1km程度は、交通不便地域ではないと思っております。</p>

	<p>余談になりますが、当社では総武線の駅からおおむね半径1 km以内のバス停までの運賃を100円まで下げております。駅から1 km以内ですと、正規の運賃は160円ですが、その金額だとお客様にほとんど乗っていただけないという現状があります。このようなことから考えても、鉄道駅から1 kmくらいは交通不便地域ではないという捉え方をしていたければという要望です。</p>
事務局	<p>この件につきましては今後、検討していく数値だと考えております。</p>
オブザーバー	<p>資料を見させていただきまして、これまでの様々な検討に基づいたデータが出ておりますし、さらに今後も客観的なデータを集めて分析をした上で、様々な検討をしていくことについては、私は非常に賛同しております。</p> <p>交通不便地域についてどうするかというのが大きな課題であるということも認識しておりますが、もう一つ7ページにあったような道路混雑状況については、船橋は決して良いとは言えません。これが公共交通に与える影響というのは非常に大きいと思っております。公共交通を活性化していく上で、バスの走行環境というものを改善しないと、どうしても渋滞に巻き込まれてしまい、不便で定時性がつかめず、電車に乗り遅れてしまうのではないかという不安が付きまとうなどの状況が、過疎地でのバス対策とは違った、人口集中地域での課題かと思っております。</p> <p>資料を見るとバスの再編のところにもそのような内容が記載してありますが、施策のなかには記載されていないので、今後もう少しバスの走行環境をアップするような、具体的にいえば信号の制御、道路の改良等、これはなかなかすぐに来ることではないのですが、そのような内容の検討を盛り込んでいただきたいと思います。</p> <p>その関係で言うと、利便性が確保されない限りはモビリティマネジメントを実施しても、不便なものは使われません。よって、その辺のサービス水準を上げていかなければいけないと思っております。</p> <p>モビリティマネジメントについてですが、公共交通に対するモビリティマネジメントとして、地図などでバス路線を周知するのが一番効果的であります。どうしてもバスの場合には路線図が複雑でわかりにくい、運行表もわかりにくいですので、こういったところをサポートするのも重要になってくると思っております。今申し上げたことは今後、連携計画の作成にあたり、調査し課題を抽出する中で、ぜひ集中的に取り上げていただきたいと思いますという要望です。</p>
事務局	<p>今の意見につきましては、しっかりと受け止め連携計画に反映させていきたいと思っております。</p>

オブザーバー	<p>19ページの活性化協議会のスケジュールの件ですが、国庫補助申請が4月から5月となっておりますが、国の方でまだ補助申請の時期が決定していないので、スケジュールが若干左右するということをご承知おきいただければと思います。</p>
委員	<p>15ページですが、利用促進策の検討の中にコミュニケーション手法や学校教育を活用してということが記載されているのですが、学校には小中高校がありますがどの辺を対象にと考えればよろしいのでしょうか。公共交通の関係で、長期的展望に立てば学校教育ももちろん必要なことではありますが、市民教育という視線から行くと学校教育だけでいいのかと思うのですがいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>学校教育につきましては、事例を見ますと小学生を対象にしている場合が多く見受けられます。また中学生ではワークショップといった形で進めているケースもあるようです。小学校の場合につきましては、将来の交通需要発生者ということで教育対象とさせていただくようです。加えまして保護者の方についても一緒に、このモビリティマネジメントを通じた利用促進というものについて、関心を持っていただきながら進めているようです。</p> <p>学校教育だけでは足りないのではないかというご指摘がございましたが、このほかに船橋市の転入者に対して、バスマップを配布したり、あるいは時刻表を添付したりと、機会を捉えて公共交通を紹介していくといった手法もございます。</p> <p>この資料につきましては、あくまで例示ということで、対象につきましては今後、皆様との協議を含めて検討してまいりたいと考えております。</p>
オブザーバー	<p>はじめに、既存のODという言葉がありましたが、既存のOD、既存の資料をどのように想定しているのかをお尋ねします。</p> <p>2点目ですが11ページに需要の想定という項目があります。この中で公共交通の潜在需要を推定するという部分で、需要推計の手法を事務局が把握しているのかという点をご説明いただければと思います。</p> <p>3点目ですが、需要が変わるケース(新規路線を開業した結果、既存路線の需要が落ち込むなどのケース)も想定されますことから、短期間でバス路線網の見直しまで連携計画の中で位置づけられるのかということをお尋ねします。</p> <p>4点目ですが14ページのZOCにつきましては、参考事例でお示しになったと考えますが、ZOCというのは九州で行われていまして、どちらかというとハイヤーの形式であり、報道等で見るとこのシステムを広げたいという動きもありますが、一方でいろいろ課題も多いようです。</p>

	<p>で、資料にある乗り合いタクシー、デマンドタクシーとはちょっと性格が違うという気がしますのでコメントします。</p> <p>参考までに船橋市については、タクシー事業が非常に厳しい状況です。タクシー台数が多く、タクシー労働者の賃金も充分確保できないほど需要が落ちているという状況であり、また政府の方針で試行的な措置として特定特別監視地域に指定され、車の台数も増やせないという非常に厳しい状況あります。また、運賃については現在、国土交通省の交通政策審議会の中でも今後のタクシーの運賃のあり方が議論されておりまして、この部分については確定した結論が出てない状況です。それらを踏まえて調査を進めたほうがいいのではないかと思います。</p> <p>5点目としましては、交通不便地域というキーワードがあり、サービス水準というものを検討していくということですが、協議会の中で交通不便地域のサービス水準を十分議論すべきと考えており、これらの議論を経ることにより、市民（利用者）の理解も得やすいと思います。交通不便地域の定義は、今まではバスだけでしたが、これからは鉄道の利用もあるし、マイカーの方もいますので、多面的な交通機関の検討が非常に大切になってくると思います。</p> <p>総合していいますとこの進め方でよろしいと思います。</p>
議 長	<p>いくつかご指摘を受けておりますが、事務局にて現段階で回答できるものがあればお願いします。</p>
事務局	<p>まず1点目の既存のODデータはどのようなものと考えているかということについてですが、事務局が把握しておりますODデータは平成10年に実施されました第4回パーソントリップ調査のデータになります。このデータを整理して、ご提示したいと考えております。</p> <p>また、需要の想定ということにつきましては、既存のODデータに加えまして、将来ODをいかに実情にあったものとして把握できるかというところが、今回の調査の一番大事な部分になってくると思っております。つきましては、コンサルタントと委託業務契約を締結して、プロのテクニックを借りながら進めていきたいと考えております。</p> <p>需要の推定方法につきましては、様々な手法があると思いますが、需要推定方法を見込んだアンケート設計等を行う必要もありますことから、コンサルタントと共に検討していきたいと考えております。</p> <p>3点目ですが、需要の変化を想定した場合、短期間でバス路線網の見直しまで連携計画の中で位置づけられるのかというご質問ですが、事務局としては、まず交通不便地域を明らかにしていくことが重要であると考えております。これら交通不便地域は、何箇所が設定されると思いますが、この交通不便地域に対して講じる施策というものは画一的なものではない</p>

	<p>と考えております。それぞれの交通不便地域対策におきまして、例えばインフラ整備が整っている、需要も見込めるというような状況であればバス路線を設定していくという手段を選択していきます(連携計画では各交通不便地域での対策方針を決定)。その他、バス路線が入っていけないところでは、新しい公共交通のシステムを構築していきたいと考えております。</p> <p>4点目のZOCシステムにつきましては、特異な事例ではございますが、皆様に面白い事例をとということでご紹介いたしました。ZOCシステムとデマンドシステム、この両者が同じシステムの中で共存できるかという点と難しいと考えております。このようなシステムが導入出来るのかという検討は、これからの協議の中で進めていきたいと考えております。</p> <p>最後に5点目のサービス水準の検討については、ご指摘のとおり事務局も非常に重要な部分であると考えております。当然、協議会の中でこれらを諮問することは必要となりますので、事務局としてはスケジュールの第5回協議会で協議いたします基本方針の中で、サービス水準を定めてまいりたいと考えております。</p>
議 長	<p>お二人の方からご指摘があったのですが、交通不便地域とは何かということについて先にある程度この場で意識統一しておかないと進まないのではないかと思います、そこはいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>交通不便地域の定義につきましては10ページにありますが、まず現在ある17箇所の交通不便地域につきましては、コミュニティバスを検討する際に位置付けたものであります。事務局としましては、平成13年の検討時期からかなり時間も経過しておりますので、これらの推移を確認する必要があると考えております。</p> <p>また、交通不便地域の設定につきましては、2段階で考えております。まず、アンケート調査を実施する上で、その調査対象はやはり当事者であります交通不便地域在住者を対象に行うのが効率的ではないかと考えております。このアンケート調査を実施するにあたりまして、まず定量的に例えば、バス停から300mを外れた部分、バスの運行本数が少ない部分、かつ高齢者の密度が高い部分といったエリアを暫定的に交通不便地域として位置づけます。その後、アンケートを実施し、その結果を受けて、暫定交通不便地域の方々が不便と感じていないことが認められた場合は、その地域は対象外としていくといった見直しを含めて、最終的に交通不便地域とは何かということを決定的にしていきたいと考えております。</p>
議 長	<p>それでは、調査を行った上で、また協議会の中で検討していくということによろしいでしょうか。</p>

<p>委員 (バス事業者)</p>	<p>意見になりますが、16ページのアンケート後の話ですが、公共交通事業内容の検討で、まず路線バスの再編での対応を検討することですが、路線バスだけで市内全域すべてを網羅するのは物理上難しいと思います。</p> <p>そこで、新たな公共交通システムということですが、まずこれは自動車での移動を考えていると思うのですが、資料16ページを見ますと、ドライバーについても、市民ボランティアやシルバー人材制度等の活用など事業費の縮減を意識した方策について検討するとなっております。これについては、バス業界、タクシー業界も一緒だと思うのですが、現在、慢性的な人手不足の状況で、なかなか人が集まらない状況です。この不況の中にあって、私どもが雇用の受け皿になっていこうという意志もあり、これから大量採用を行っていく予定でございます。</p> <p>しかしながら、人が集まらないというのは仕事のきつさに比べて十分な給与を与えられないというのが原因としてあげられます。バスの運転手の賃金水準というのは10年前と比べると下がっている傾向にあります。そのような中で、この協議会で検討する新たな交通システムが、ドライバーの件費の値下げ競争を促すようなことにならないでもらいたいと思っております。理想としては、公共交通の利用者が増えて、事業者の収入も増える、それに伴ってドライバーの給料も上がっていくというような結果になっていくのが望ましいことと考えております。</p> <p>あと、質問ですが17ページのインセンティブの中にボーナス、ペナルティについて内容をご説明いただければありがたいと考えております。</p>
<p>事務局</p>	<p>インセンティブについてご説明させていただきます。私どもは、バス事業者やタクシー事業者等の民業を圧迫するような新しい交通システムを導入しようとは全く考えておりません。公共交通事業者、行政および利用者の方々の関係を構築する上で、行政も利用者も事業者も喜ぶといった、win-winの関係というお互いが成果を挙げられるというような施策を講じていきたいと考えております。</p> <p>よって、インセンティブというと例えば船橋市がバス事業者に補助をするにしても、がんばった分だけ補助するといったシステムにしていかないと、将来的に持続性のある交通サービスにならないと考えております。</p>
<p>委員 (バス事業者)</p>	<p>それでペナルティというのはどういうものが教えていただければと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>インセンティブのあり方について、現段階では具体的なイメージを持っておりません。インセンティブをご理解いただく上で、ボーナス、ペナルティという表現を便宜上させていただいたということでご理解いただけ</p>

	ればと思います。
議 長	それではおおむね平成21年度の事業計画につきましては、いろいろご指摘を賜りましたが、このような形で進めさせていただくということによろしいでしょうか。
委 員	異議なし
議 長	それでは、このような形で進めさせていただきたいと思います。続きまして議事の2番目の平成21年度予算について事務局より説明をお願いします。 (2)平成21年度予算について【資料2】 (事務局より説明) 今の説明につきまして何かご意見はありますでしょうか。
委 員	協議会要綱の16条では、報奨金はなく無償であると決められておりますが、予算案の中に報償費という項目があるのですが、これはどのように理解したらよろしいのでしょうか。
事務局	報償費につきましては、現在の委員以外の方をお呼びした時の報償費として予算計上しております。
議 長	それでは21年度予算につきましてご異議ありませんでしょうか。
委 員	異議なし
議 長	それでは、この予算案のとおり進めてまいります。最後の議事でございますが、地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画につきまして事務局より説明をお願いします。 (3)地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画について【資料3】 (事務局より説明) この議事につきまして何かご質問はありますでしょうか。
議 長	それでは、この形で認定の申請を行ってよろしいでしょうか。
委 員	異議なし
議 長	それでは、この形で申請を行います。それではこれもちまして第2回船橋市地域公共交通活性化協議会を閉会いたします。

