

第9回船橋市地域公共交通活性化協議会 会議録

日 時：平成22年7月20日（火）

15:00～16:30

場 所：船橋市役所 9階

第1会議室

出席者：別添名簿参照

	0. 委嘱状交付及び副会長の指名
議 長	1. 開 会 2. 議 事 それでは、船橋市地域公共交通活性化協議会事業に係る実証実験の運行の態様及び運賃について、議論いただきたいと思います。まずは、八木が谷地区の について事務局から説明願います。
事務局	<事務局より説明>
議 長	何かご意見ご質問等がありますか。
委 員	この地区の関連するバス路線の状況を教えてください。また、環状ルートのようなものも考えられると思いますが、このルートを設定した根拠について、また、この運賃に設定した根拠について教えてください。
事務局	この地区については八木が谷1丁目～3丁目、及び咲が丘が対象なのですが、このなかでバスが走れるところというところを探しました。そのなかで、八木が谷と に分けたところでございます。こう分けましたのは道路の幅員でバスが走れるところを選んで決めております。この中を環状ルートでというお話なのですが、確かに幅員の回れるところがあるのですが、時間的に1時間に2本運行したいというところがありまして、このようなルートを決めさせていただきました。 あと、通常のバス路線につきましては、主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線には路線バスが走っていますが、道路から北の部分に関しては今現在路線バスが走っていないので、バス路線を設定いたしました。 運賃につきましては、運行をお願いしております船橋新京成バスさんにご協議させていただいた中で、通常のバス路線の運賃を基に設定いたしました。
委 員	最終的に八木が谷地区、それから田喜野井地区・丸山地区、これらに最終的に絞られた経緯を確認したいのですが。

事務局	<p>最初の計画の中では9地区のうちの5地区につきまして、新たな公共交通機関をという要望がございました。そのなかで松が丘地区及び高根台地区につきましては、主な目的地在医療センターでした。しかし、各地区の要望の度数を見ますと、丸山・八木が谷・田喜野井の3地区が、非常に地域の方々からの要望が強いということがございました。そこから、今回はこの3地区につきまして、行いたいと考えております。</p>
委員	<p>要望が強かったというのは、いちばん当初にやったアンケートの中での要望が強かったということでしょうか。</p>
事務局	<p>アンケートの要望が強かったということと、その人口の集積があった地域ということでございます。</p>
委員	<p>地元の方との調整状況についてお伺いしたいと思います。前回の会議において地元の方への説明を本日の会議の前に行うと伺っています。どんな状況でどんな方々に、どんな手法で地元の方々に説明したのかという点と、またその説明をしたときに地元から要望があって、本日指定されているルートや事業計画、運行計画に変更された部分があればお示しをいただきたいという点と、このようなスライドで車両をお示しになったのかどうかという点。最後に運行がいつごろからどのくらいの期間で、利用の状況によってはどうなるか、というような最終的な話まで地元のほうにお示しになったのか、という点についてご説明をしていただきたい。</p>
事務局	<p>3地区につきまして、それぞれ地元の方々に説明いたしました。各町会、議員の方、及び、その地域で交通問題といいますが、コミュニティバスの運行に向けて活動されている方々の代表をお呼びいたしました。議員の方につきましては各会派の代表の方から連絡しております。八木が谷地区につきましては約20町会程あって、来られたのは約半数程度でございます。来られなかった町会の方々には後ほど説明会資料を郵送しております。説明資料については、今回の協議会のような資料によって、ルート、運賃について提示して、皆様のご意見を伺いながら、八木が谷地区に関しては提示したルート、運賃で同意をいただきました。期間につきましては11月位から3ヵ月程度で行いたいというお話をさせていただいています。乗る方が少なければ、極端な話であるが今回で終了という話もしております。地域の方々の協力がなければ永続的な運行はなかなか難しいということもお話しさせていただきました。どういうものを運行するかということで写真や図面ではその場で示しておりませんが、25人乗りの小型バスであることをお話させていただきました。</p>
議長	<p>他にございますでしょうか。</p>
全委員	<p>(特になし)</p>

議 長	<p>それでは八木が谷地区 については今ご説明した実証実験の運行を、この形で3カ月程度やらせていただきたいと思います但異論ございますでしょうか。</p>
全委員	<p>(異議無し)</p>
議 長	<p>それでは八木が谷地区 に関しましてはこの形で申請させていただきます。次に八木が谷地区 について事務局から説明願います。</p>
事務局	<p><事務局より説明></p>
議 長	<p>何かご意見ご質問等がありますか。</p>
委 員	<p>まず先ほどの件と関連してですが、先ほどのバスルートと一部重なっている部分があるのではないかと思います。つまり、需要が分散してしまう可能性があり、採算が悪くなる可能性があります。お互いに共倒れになってしまう。そのところをどう考えているのでしょうか。</p> <p>それから、運賃を少し高めに設定しているのでどれほどの利用があるか分かりませんが、朝の6時から22時という、通勤にも使われる可能性があり、こうなってくると、車を何台使うのかというのが気になります。</p> <p>それから、セダン型よりもむしろワゴン型のほうがよいのではないのでしょうか。セダン型というのは狭く、乗り降りが大変で、デマンドタクシーではあまり他の地域の評価がよくありません。なので、ワゴン型のほうがいいのではないかと思います。</p> <p>もう1点。デマンド形式なので予約が必要になります。よってシステムやオペレーターが必要になるが、これはどこで対応するのでしょうか。</p>
事務局	<p>1点目、区域が重なってしまうのではないかとのお話がありました。これにつきましては、今デマンドを考えているこの地区につきましては、通常の定時定路線型の運行も考えましたが、道が狭いということ、この中の道路は私道が多いということで、定時定路線運行には向かない為、デマンド運行を考えました。その中で、運行が重なるところがありますが、この区域型の運行につきましては、運行の申請を行う際には町丁目での申請という形になりますので重なるところが出てきてしまいます。これにつきまして、金額で差をつけることで利用者の方々に判断していただいて、どちらかを使っていただくという形を考えているのですが、実際のところ、実験してみた中で検証していかなくてはならないと考えております。</p> <p>続きまして、運行する車両についてなのですが、現在、このセダン型の車1台、予備車として1台を考えております。セダン型だと乗り降りに抵抗があるということはいろいろな実験からの結果として私どもも確認しております。しかし、ワゴン型の車を所有しているタクシー事業者様がないということもありまして、今ある車を使って実験をしたいと考えております。よって今回はセダン型を採用させていただきたいと考えております。</p>

	<p>続きまして、デマンドのオペレーター関係ですが、オペレーターにつきましては只今運行をお願いしております協進交通様にご協力いただきたいと思いますと考えております。また、システムにつきましては東大のシステムを利用いたしますので、登録の関係は東大にお願いしたいということで協議を進めております。</p>
委員	<p>やはり重なるところが気になります。町丁目ということでしたがこれは実験の結果、利用者の動向をみながらどのようにすみわけなのか、あるいは一本化でいくのか、こういうことを検討していただければと思います。</p>
	<p>それにあたっては只今目標人数を定めていますが、今これは両システムが動くという前提でこういう数字を挙げていると思いますが、このあたりもきちんと確認をしながら、実験を進めていただきたいと思います。</p>
事務局	<p>了解いたしました。</p>
委員	<p>2点ほど確認させていただきます。</p> <p>実験運行ということで、市民はこのタイプのデマンド運行は始めてだと思えますが、この3カ月の運行を有効に課題などを抽出するために、利用者の方の意向を調査するという意味でどのような方法をお考えになっているのか。アンケートを行うのか、乗車時の聞き取りを行うのか、それは誰が行うのかという点などについてお示しいただきたいと思えます。</p> <p>それから2点目として事業計画についてですが、利用者の事前登録ということですが、この地区内に居住されている方のみが登録対象なのか、ある程度定期的に来る方も登録対象として、申し込みをすれば登録ができるのでしょうか。これはなぜかということ、地元にはこの資料ですすでにご説明になったとのことでしたが、この東京大学のオンデマンドシステムは非常に画期的なシステムですが、申し込みが多く入った場合に、車両が1台ということで予約が成立しない可能性があります。そのようなことも地区の方に説明できているのでしょうか。また、すでに他の地区で行われているところで、乗合率のようなものが出ていますが、タクシーと違って知らない方と一緒にいる、というような他の地区での現状を示したうえで、このような計画になっているのでしょうか。また、二和向台駅のほうに出られるということですが、バス停のようなものは設置する予定があるのでしょうか。それから、当該車両には船橋市の実証運行で行うタクシーである事の、表示を出すのでしょうか。</p>
事務局	<p>1点目、利用者の方々の意向をどのように受けるかということについてですが、デマンドというのは特殊な方法でありますので地元に対して説明会を開く予定です。先日行った説明会では自治会の代表の方々等が対象でしたが、実際に運行する前には地域住民を対象に説明会を実施すると同時に自治会の方々にもご協力いただいて、ピラ配りなどをやっていきたいと考えております。こちらについては先日の説明会の時に自治会の代表の方にお集まりいただいた中でお願いしました。あと、利用動向については、利用者からのアンケートも考えているのと同時にこの地</p>

	<p>区の方々へのアンケートもとってみないといけないとも考えております。</p> <p>利用者についてはこの区域の方々もそうなのですが、区域から外れている方々にもご登録いただいて、この区域の中まで来ていただけるのであれば利用は可能ですという形のご説明を前回の説明会でさせていただいております。</p> <p>続きまして、二和向台駅ですが、駅前はかなり路上駐車がある所です。よって、八木が谷 のバスと合わせまして、この八木が谷 の部分についても路面表示をさせていただき等して一般の路上駐車を排除する様な形で考えております。</p> <p>また、運行の車につきましても何らかの表示をしないとタクシーとの見た目の違いが分からないので、マグネットシートが何かで表示していかなければならないと考えています。</p>
委員	<p>説明会の中で、予約がたくさん入った場合は予約が成立しないという点も示しているか。</p>
事務局	<p>それにつきましては今回の説明会ではお話ししておりません。具体的に住民に説明するときに話しなくてはならない事と考えております。</p>
議長	<p>デマンド交通のほうは実際、一回の説明会では、わかったというところまで説明しきれていないので、これはまた改めて説明させていただかないと難しいと感じております。他にご質問、ご意見は御座いますでしょうか。</p>
委員	<p>出発点から二和向台駅まで利用する、その中間というのはありうるのでしょうか。それからもう一つは、たとえば八木が谷1丁目の実家へ母の看病に行くので他の地域の人がときどき行かなければならないときに、二和向台の駅で新京成を降りて利用するというのは可能なのでしょうか。</p>
事務局	<p>区域内から二和向台駅へという利用は可能です。それから、二和向台駅から区域内に行く場合も利用可能です。利用する前に二和向台の駅に、例えば15:30くらいに着くということであれば15:30位から二和向台で利用したいというようなご予約をさせていただいて、二和向台につくと既に駅でタクシーが待っているという形になるかと思えます。</p>
議長	<p>他にご質問、ご意見は御座いますでしょうか。</p>
全委員	<p>(特になし)</p>
議長	<p>それでは八木が谷地区 については、今ご説明した実証実験の運行の態様で事業を進めていくということによろしいでしょうか。</p>
全委員	<p>(異議無し)</p>
事務局	<p>つづいて、それでは田喜野井地区について事務局から説明願います。</p>

事務局	<事務局より説明>
議長	何かご意見ご質問等がありますか。
委員	運行時間が6時から22時になっていますが、これは当然通勤の方も利用されると思います。その中でワゴン車を利用して、現在では15人乗りということですが、乗り切れないときの対応はどうお考えでしょうか。
事務局	実証運行の段階ですので、乗り切れない・積み残しが出るということがあるとすれば、私どもからすれば非常に嬉しいことと考えております。しかし、積み残しが出た場合の対応といたしましては京成バスと協議させていただきながら、たとえばタクシー車両をその場に追加で持っていくというふうに考えていかななくてはならないと思っております。
委員	2点お伺いしたいのですが、地図を見ますと習志野市のハッピーバスとかなり重なっていて、この部分につきましてはバス停を置かずに通過していくというお考えなのかもしれませんが、このあたり、何かうまく両方が協力してできないのかと思うのですが、この可能性を探られたのかどうか、また今後探っていく可能性があるのかどうかお聞かせ願いたいのが1点。市も協議会も違うので、そのところは困難が付きまとうと思うのですが、両方乗れたら利用者にとっては非常に良いわけですからよい連携ができないのかと思います。 それからもう1点は、これは田喜野井地区や三山の場合に、少し歩くとバス停が近いのではないかと思います。 成田街道などの通りをバスが通っていると思うのですが、そこに影響はないのでしょうか。そちらのバスの運賃はいくらなのか。これが非常に気になりました。教えていただければと思います。
議長	それでは事務局から説明していただきます。あと、実際にハッピーバスを運行しているのは京成バスさんなので、何か補足説明等ございましたらお願いします。
事務局	まず一点目、ハッピーバスとの連携ですが、習志野市と、京成バスさんが事業主体となっているので、京成バスさんともお話しをさせていただいております。そのなかでハッピーバスを延伸して田喜野井地区に入れるということを考えさせていただきました。このことにつきましては警察へ相談に行ったんですけれども、道路幅員が狭いということはどうしても難しいということでした。 あと、ハッピーバスの「住宅前」という一番田喜野井に近いバス停までの間を、私どものバスを走らせるということも少し考えましたけれども、そうすると、協議に非常に時間がかかるということと、当然、習志野市さんのお話が出てまいります。また、そこで乗り換えるということの不便さもございます。乗り換えに伴う接続の問題等もございますので、なかなか難しいということで、今回、田喜野井地区

	<p>からご要望されている津田沼駅までルートを考えております。</p> <p>2点目の、この周りのその他のバス路線とその運賃についてですが、まず一つ目は津田沼グリーンハイツというバス停になります。この津田沼グリーンハイツからJR津田沼駅までのバスの運賃は170円で運行しております。</p> <p>続きまして南側に済生会習志野病院というところがございます。ここからのバスがJR津田沼駅まで180円で運行しております。</p> <p>あともうひとつ、北側にあります二宮神社からもJR津田沼駅までのバスが運行しております。これにつきましては230円で運行しているというところがございます。その辺を見た中で、また地元の方々と協議を行い200円という運賃を決めさせていただきました。以上でございます。</p>
<p>委員 (バス事業者)</p>	<p>補足というほどではありませんが、習志野市のハッピーバスについて簡単にご説明させていただきますと、平成19年11月に習志野市内の3ルートで実証運行ということで運行開始になりました。このスキームは運行経費の半分を運賃収入で賄えればまず実証運行としては及第点、というような数値目標を定めまして実証運行を始めたわけでございます。3ルートのうち1ルートは目標点をクリアしましたので昨年本格運行に切り替わっております。この本格運行とはどういうかたちかというと、実証運行では習志野市さんが事業主体となるのですが本格運行時にはバス事業者が運行主体となる、というものでございますので私たちの会社の中の経営責任の中で維持・運営をしていくということでございます。ただ、運行経費の三分の一は習志野市さんから頂戴しております。今年度の5月に、残る二つのうちのひとつが、本格運行化いたしました。残りのひとつは基準値に満たなかったということで実証運行のまま終了ということでございます。</p> <p>従いまして現在は2路線が当社で本格運行という形でございます。ご承知の通り運賃が150円と均一であるということでございまして、運行させていただいておりますが、今回の田喜野井地区のルート等につきましては、もう一つの判断材料としてハッピーバスの150円というものもあったということをご紹介させていただきたいと思っております。</p>
<p>委員</p>	<p>一点だけ確認をさせていただきたいと思っております。今回のこの田喜野井地区のルート図を拝見しますと、小田急団地から先はかなり狭隘な道路へ15人乗りのワゴン車が入っていきます。そしてこの団地の中に入ってきて右折左折かなり多くありますが、こうしたところをワンマンで運転する予定だと思っておりますので、事故がないようにするためにカーブなどにミラーなどの安全のためにこの実験期間中に講じる措置等で、ご検討されているようなことがあればお示しをさせていただきたいとおもいます。</p>
<p>事務局</p>	<p>安全対策につきましてはまだ具体的なことはありませんが、説明会の際にもそういうお話は町会の方から出ておりました。当然、このような公共交通については安全第一が非常に大事なことでございますので、これにつきましては実証運行などの機会にしっかりルートの安全対策としてどういうものができるかというのを検討してい</p>

	きたいと思っております。
議 長	他にご質問、ご意見は御座いますでしょうか。
全委員	(特になし)
議 長	それでは田喜野井地区については今ご説明した実証実験の運行の態様で事業を進めていくということによろしいでしょうか。
全委員	(異議無し)
議 長	ありがとうございます。最後に丸山地区について事務局から説明お願いいたします。
事務局	<事務局より説明>
議 長	丸山地区につきまして只今事務局から説明がありました通り地元にもある程度ルートや運賃ということでご説明させていただいたのですが、事業者について目処が立っていないということをごさいます、この事業をやっていただく方を検討していくということをごさいます、この件についてなにかごさいますでしょうか。
委 員	先日、説明会を実施していただいて、今日会議があるということで地元では今日の結果を待っている状況でございます。今日、一つには業者の問題というのをごさいました。それだけで今日ここに資料がない。説明会の時の資料を多少でも紹介していただきたかった。最後に、業者が決まった場合には、次の協議会で検討するというごさいます、次回の協議会がいつごろ開催されるのかということと、また、その時までには決まらなければまた先送りという形になると思うのですが、そのへんの実現化への見通しをお教えいただきたい。
事務局	今後のスケジュールを説明させていただきます。 協議会の今年度の開催回数でございますけれども、当初5回としておりましたが6回とさせていただきたいと考えております。理由といたしまして現在会長を務めております、船橋市の松本副市長が8月10日付けで退職することになりました。後任の委員は8月11日付けで船橋市の副市長となります水野靖彦氏が就任する予定でございます。そういうこともございまして会議を6回とさせていただいております。また8月の下旬に10回目の会議を考えておりますが、それまでに業者の選定をなんとかしてしていきたいと考えております。
議 長	いずれにしましても業者の選定や車両を含めましても今問題になっております。速やかに進めさせていただいて、できれば次回までにと考えております。

	<p>事務局から、今のところご承認いただいているものについては今後どうなるのか説明をお願い致します。</p>
事務局	<p>ご承認をいただきました八木が谷地区、田喜野井地区につきましては、今回、公共交通会議という形で、この会議を経たということになりますので、今後は事業者のほうで、申請を関東運輸局にさせていただく形になります。その申請については今回の会議を経たということで、期間を短縮した形で許可が下りるという状況が見えてきたわけでございます。今後事業者のほうで申請に必要な手続きを整えていただきまして、先ほどお話ししたように実証実験の開始時期を11月からということを一つの目安にしておりますので、11月の実証運行に間に合うように申請を出していただくということになるかと思えます。</p>
議長	<p>この件については何かございますか。</p>
全委員	<p>(特になし)</p>
議長	<p>それでは特にご質問ご意見はないようでしたらこれで第9回船橋市地域公共交通活性化協議会を閉会します。</p> <p>また先ほど紹介されたのですが、8月10日付けで、私が退職ということになりました。この会議を通じて皆様には大変お世話になりました。できれば丸山地区の実証実験まで道筋を付けていけたらよかったのですが、皆さんには、ご協力いただきましてありがとうございました。</p> <p>本日はお疲れさまでした。</p>