

第19回船橋市地域公共交通活性化協議会 会議録

日 時：平成24年8月31日(火)

15:00～16:00

場 所：船橋市役所 9階

第1会議室

出席者：別添名簿参照

事務局	0. 事務連絡 (委員の変更の件、会長職が空席であるため会長が選出されるまで副会長が議長を務める件など)
	1. 開 会
	2. 議 事
議 長 (副会長)	それでは、議事(1)会長の互選についてでございます。 会長につきましては「船橋市地域公共交通活性化協議会設置要綱」第6条第1項に定められていますとおり、委員の互選により定めるものとなっております。 何かご意見はございますでしょうか。
委員	当協議会の会長につきましては、このたび副市長に就任されました山口委員を推薦したいと思います。
議 長 (副会長)	只今、山口委員を推薦するご発言がありましたが、ご意見ございますでしょうか。
委 員	(異議なし)
議 長 (副会長)	それでは山口委員に協議会の会長をお願いするということでご承認いただきましたので山口委員には会長席に移動をお願いします。それではここで山口会長に一言ご挨拶をお願いします。
会 長	只今、会長を仰せつかりました副市長の山口でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。本日の審議テーマにつきましては地域の公共不便地域の解消に向けてこれまで3年に亘る実証実験の結果を踏まえまして来年度以降の本格運行へどのようにつなげていくかということを検討するという非常に大事な検討の段階に入っていきものと承知おきしております。ご出席の委員の皆様には引き続きご協力、お力添えをお願いしたいと思います。よろしくお願いいいたします。

議 長	それでは議長を引き継ぎまして議事を進めさせていただきます。それでは、本日の議事の2．公共交通不便地域解消へ向けて（バス導入編）（案）について事務局より説明願います。
事務局	<事務局より説明>
議 長	何かご質問や意見はございませんでしょうか
委 員	資料1の中で本格運行についてという中で評価基準の2行目に「収入等に地域組織からの負担金を含めることが出来る。」とありますが、地域組織とはどういうものを想定しているのでしょうか。
事務局	地域組織については、地元の町会、自治会などの地元組織を結成してほしいということでありまして、そこからの負担金で55%の収入が確保できるという担保がとれるということであれば、そのまま運行を続けるということでございます。
委 員	55%という基準が出ておりますが、丸山の場合では実験結果が想像よりも非常にいろいろな意味で良い傾向であると思っております。改善する余地はあると思っておりますが、その改善がある程度もう少しまくいけば、当初一日380人くらい乗れば業者としても採算が合うという話を聞いているんですが、それに近い数字、またはそれをオーバーする感じを今もっているわけです。というわけで、先程55%に足りない場合のことについての話がありましたが、例えば380人をオーバーするような乗車人員になった場合、現行の運賃について検討してもらえるのかどうか、例えば、20人、30人、50人オーバーした場合、その運賃分を今度還元してもらって運賃を安くするという方法は考えられるんですか。
事務局	運賃はバス事業者等と協議していく必要があると思うんですが、基本的に下げないという考えです。このような場合に補助がなくなるということは今のところは考えない話だと思うので、運賃を下げる考えは今のところありません。
委 員	基本的な考え方はわかりました。ただし今、ご存知のように東武線の馬込沢駅に桐畑から来るバス、それと鎌ヶ谷グリーンハイツから来るバス、それに比べて丸山線の運賃が高いんです。そのことから現在、地元からも安くないかという話が出ております。その話に対しては、我々としてはやるだけやってみて結果を見ないとわかりませんということをおっしゃっております。丸山の人は150円の場合と170円の場合で、とても差を感じているんですね。そういうことで現段階でもちょっと安くないかという話が出ておりますので念のため、お伺いしただけです。これ以上のお答えは必要ありません。
事務局	捕捉でご説明いたしますが、現在、市の方から補助金を出しています。そして先ほどお話しがありました380人ということにつきましては、今の目標値に対して

	<p>それを超えて、ご利用なさっている状況をお話しいただいたのかと思います。しかし、その状況でも市の補助が必要であるということには変わりはありませんので、例えばさらに乗る人が増えて市の補助がいらなくて、実際にその運賃だけで事業がまかなえるような状況になった時にその後それぞれのバス事業者が他の路線のことも考慮して運賃の議論をすることはありえるかもしれませんが、現時点では先ほどご説明した通り運賃を下げるといふことの考えには至っておりません。</p>
委員	<p>現段階の考え方はわかりました。地域のそのような声があるということは記録しておいていただきたい。よろしくお願いします。</p>
委員 (運輸支局)	<p>2点ほどお願いしたいことがございます。まず1点、公共交通不便地域の地域というのはこの導入編の中でいう地域というのはどういうものを想定されているのかというのが1点、それから導入検討の流れというなかで、これはある一定のスパンを定めていますか。たぶんこの導入というのは地域の方から声が上がるといふことを想定していると思います。あるいは交通事業者さんから声が上がるといふのかわかりませんが、いずれにしてもどこからか声が上がってからやるまでに半年間の検討期間を設けるとか1年間設けるとかというのはどのように考えているのか教えていただけますか</p>
事務局	<p>ここで言う不便地域というのは、連携計画の中で図面等で示されておりますが、不便地域として斜めのハッチが入った部分があり、そこを不便地域と考えております。2点目の検討の流れの中で地域からの声が上がった時にどれくらいの期間を考えているかということにつきましては、その55%という先ほどの収支が確保できるかどうかという判断をいろいろなところと協議しながら判断していくこととなりますので、特にその期間については考えておりません。</p>
委員	<p>この運行経費の55%という基準というのは、今までの議論の中では先ほどご意見が出たように私どもこの地域では利用人数が何人以上とかそういう議論をしてきたと記憶しております。運行経費の55%ということになると、総運行経費がどれくらいというのはルート別に違ってくるとは思いますが、どのくらいかかるのか、この中でもっと経費削減の努力が出来るか、というようないろいろ議論が出てくるといふ思います。しかもこの中で地域で負担をすれば55%をクリアできることになれば、余計にそういう議論になっていきますけれども、その辺も前提にしてこの55%というのが検討されるというように理解してよろしいのでしょうか。</p>
事務局	<p>この55%については先ほど少しご説明しましたが、バス事業者にしてみるとバス事業者の考えの経費がございまして、国からも示された経費等ございまして、これとの比較で安い方を取ります。この55%につきましては、いろんな方面からの55%という確保が必要になってくるところでございまして、この確保については各機関と調整していかなくてはならないところでございまして、現在、目標を人数とすることでわかりやすく示させていただいてきたところなんです、その裏返しとす</p>

	<p>るところで、実は収支率55%という設定はしております。それがこの3年間でやってきた結果の積み重ねを生かした中でこの経費率を55%を確保しながらというところで考えていければと思っております。</p>
委員	<p>ということは、現在の目標である380人くらいの利用者があれば、運行に必要な55%というのがクリアされるであろうと、このように理解してよろしいわけですね。</p>
事務局	<p>それについてですが、地域によって与えられた条件が多少違ってきておりますので、この55%が一概にいくらからいいよというわけでもなく、目標人数の設定も各会社の事業費による中の55%ということで目標人数が設定されておりますので、3年間やってきた実験の中で判断が出てくるかと思えます。今までこの実験の中で平成22年度には30%、平成23年度には50%、平成24年度は55%という目標人数を設定させていただいておりますので、これについてはまだ今年度の実証実験中でございますのでこの結果を見た中でさらに検討していく必要があると考えております。</p>
議長	<p>それでは、お諮りいたします。公共交通不便地域解消へ向けて(バス導入編)(案)については、只今ご説明ありました内容でご異議ございませんでしょうか。</p>
委員	<p>(異議なし)</p>
議長	<p>ありがとうございました。それでは、この案を市に対して報告したいと思えます。</p>
議長	<p>それでは続きまして、3.各地区の実証実験の実施状況について事務局より説明願います。</p>
事務局	<p><事務局より説明>【資料2】</p>
委員	<p>7月3日に田喜野井の小型バス導入実験に私も参加させていただきました。私も参加して分かったのですが、かなり問題があるなあと感じたんですが、これを業者と関係機関が協議をしたのかということをお聞きしたいのですが。</p>
事務局	<p>7月3日の運行で浮かび上がった問題を、まずバス事業者から上げていただいたのが先ほどご説明いたしましたこの大きな3点でございます。これの協議をさせていただきまして、この中で1番についてはガードマンを配置しないとイケないという大きな問題がございまして、運行する時間帯に必ずガードマンを配置することとなると、最低2名は配置しないと難しいと思われまして、それにより運行が可能となるのでしょうか、ただ、それは工事箇所ではありますが、バスを通すためというのは現実的ではないというところが結論的に行きついているところでございます。あと3番についての、道路勾配が非常にきついところがあり、現地で測定しました</p>

	<p>ら12%ほどの勾配がございまして、立って乗車している方が仮に高齢者だとすると、急に坂道に差し掛かった時に非常に危ないというところがありまして、転倒等が考えられるというところがございます。これを解消するには迂回して坂道を回避するしかないという結果が出てきまして、今の実証実験からルートが大きく外れることとなりますので、今のワゴン車での運転がやむなしという結論に至ったというところがございます。</p>
<p>委員</p>	<p>そうすると、今の段階では乗り残しというのがありますが、これについては何か別の解消策は考えているのでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>具体的になんですが、今、時間帯で朝と夕方には予備車を使って2台で運行している時間帯がございます。この予備車の使い方を、現在、2台連なって運行しているのを少し時間をあけて1台ずつ運行することも考えております。現在、運行しているのが40分くらいの間隔ですが、この間隔を20分間隔で1台ずつ運行させることも考えられるということで、ワゴン車での運行のお話ではございますが、こういったことも行ってみる必要があるかと考えております。このようなことで乗り残しが低減できればと事務局では考えている次第であります。</p>
<p>委員 (京成バス)</p>	<p>7月3日の調査につきましては、関係住民の皆様、警察の方、船橋市には大変お世話になりありがとうございました。私どもとしましても現状のワゴン車での運行が必ずしもベストとは思っておりませんが、現実、道路状況等々からして、これしか方法がないというのが現状であります。先ほど委員の方から恒常的に発生している乗り残し対策をというご意見をいただいているところではございまして、私どもといたしましては只今事務局から説明があったとおり、現在は予備車両を臨時便という形で運行させているのですけれども、いかんせん予備車両でございますので、法定点検等、あとは常用車両に万が一のことがあった場合は予備車を使わなくてはいいけない等々で、毎日これがこの時間で運行できるというお約束ができないという中で、臨時便という位置づけをさせていただいているところがございます。乗り残し対策の解消といたしましては一番いいのは、車両と運転手を増やして運行便数を増やすというのが最も効果的な策だと認識はしておりますが、現状のまま単に車と人を増やすということになりますと、やはり採算ラインの目標の人員がそれだけ上がってしまうという、ハードルが上がってしまうこととなります。こういうことなので、今後55%という採算ラインを満たしていくためには、持続可能という点でやはりどうしても制約などの問題が出てきてしまうのが現実でございます。そこで車両の大型化には道路の改良が不可欠ではありますが、全面的な道路の改良に頼らないような、何か車両の大型化につきまして関係各位のいろいろなお知恵を拝借しながら、田喜野井方式といったような住民の方々との協働でやるようなこういったスタイルが出来上がればという思いを描いているところがございます。これを一例で申し上げますと、部分的な車両の待合が出来るような所を 番のところに作っていただいて、対向車が来た時にはそこに退避をしてやりすぞすということもありますが、地元の住民の皆様とご協力いただきながら、バスが来たらバスを見かけたら</p>

	<p>必ず待避所に避難してバスを先に行かせようとか、バスが見えた時には無理して番のところに突っ込まないで手前で待ってようとか、警察の方のご理解もいただかないといけない部分もあるんですけども、何かそういう狭隘な中での独自の地域のルール、このようなものができれば、より車両の大型化ということにつきましても実現の可能性が見えてくるのではなからうかと、こんなことも考えている次第でございますので、引き続き同協議会におきましてもいろいろさまざまなご議論を頂戴できればとというように思っております。以上でございます。</p>
<p>委員</p>	<p>八木が谷地区と丸山地区との比較でございますが、八木が谷地区は平成22年度の実験時は丸山地区よりは利用者が少し多かったわけですが、今は逆転しているような状況でございます。本日の資料にも書かれておりますが、6月20日に地域の代表者の方と協議する場が設けられまして、その場に私も同行したわけですが、その時に私が述べたのが、あまり伸びない状況にあり、それはその地域の人口の増加ということもあまりあてにならないという状況にあるということを示したわけでございます。そのことを考えた場合、その地域の方の利用の促進だけではなく、地域外、特にこの八木が谷地区は立派な公園もあります。そして歴史的な遺跡等もございますので、地域外のお客さんの利用ということも考える必要性はあるのではないかと示したわけでございます。丸山地区は逆に非常に伸びてきておりますが、丸山地区と八木が谷地区のちがい、地域性と申しますか、なんか特殊な何かがあるのかどうか、それを市職員の方で感じたことがありましたら述べていただければと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>今、ご発言いただいた内容は八木が谷地区の人数が目標に達していないというところでございます。委員に来ていただき地元の方とお話したところでございます。地元の方もいろいろ努力されている中でありますが、やはり人数を伸ばすことは難しいというお話でございました。そこで地域の商店とかいろいろなつながりがある中で、何とかしたいというところはあるということですが、やはり伸びないという実情がございました。違いがどこにあるかというところと一概には言えないですが人口密度の差もあるかと思っております。バス路線の設定についても、それぞれの地区の特色があります。丸山地区については循環ルートとなっております。地形的には非常に良いところがあるのと、八木が谷地区については一部運行したい箇所が道路が狭いことで運行できないなどの各地域の問題点があります。そのような違いが影響してきているのではないかと思います。その中で、やはりその地域の利用者の延ばし方ということで、委員からご発言していただいた、地域の特性を生かして地域外の利用を促進させるべく考えていったらどうかというご助言をいただいた次第でございます。そういうところも視野に入れながら地元の方に頑張ってもらいたくしかないというところがございますので、今後ともよろしく願いいたします。また丸山地区の利用者が大分伸びたというお話がございましたが、実は丸山地区は当初の運行の便数の間隔が当初と現在では違っておりまして、当初は45分間隔ぐらいでしたが、今は八木が谷地区と同じように30分間隔という短い間隔になっているのが利用者が伸びた要因の一つかと思っております。それと、丸山地区は単独の町会</p>

<p>委員</p>	<p>を中心にバスのルートが設定されておりますので、その関係からかなり町会の方が力を入れてご努力されているというところも一つの違いと思っております。</p> <p>今、八木が谷地区のようにもっと利用者を増やそうかというのがある反面、田喜野井地区は、一番不便地域の解消のための試作の原点に関わっているような気がいたします。この現実、つまり、延べ乗り残し乗客が763人、一日にすると23人（実際は一日約5人）くらいの乗り残しが出ているということは、やはり不便地域であり利用したいという人がこれだけいるというように理解できます。ではこの道路拡幅の問題とか交差点改良の問題を解消しなければならない。こういう状況の中でどうするかということは、この不便地域の解消という事を目的とした施策であるだけに、やはり積極的に住民と行政も含めて考えていかなければならない問題だと思えます。これは今も運行している運行を担当している京成バスさんだけの話ではないので、ぜひその辺については原点に戻ってご検討いただく事を一市民として希望します。以上です。</p>
<p>委員</p>	<p>議事の2項に戻ってしまうのですが、行政の方をお願いしたいのですが、この役割分担のところ、前の資料1の中で関係機関との調整を行うことということがありますが、丸山地区のちょうど駅から中心部に入るところの約400から500メートルくらいの道路を、今度工事をするということが道路建設課から話がありました。そのときに、路線バスが運行しているために、夜間工事以外考えられないというような話が来て、町会で約2週間の工事とのことですが、工事する近隣の人に町会から説明してもらい、了解をもらってほしいという話が来たわけでございます。これについてもいろいろ検討したんですが、まず役所の方から書類を出していただきそれによって近隣を回って説得したいという話になりました。今、実際問題として、夜間工事を2週間続けられると、住民は反対するのではないかなと思います。もし反対でも夜間工事が出来なくなった場合に、道路建設課では路線バスがあるから昼間できないということなので、道路建設課として前もって地元と話をしていただきたいと思えます。工事の時期の問題ですが、道路建設課の話ですと9月いっぱい業者に発注をして、実際の工事は年末にかけて2週間くらいということですが、時間もあんまりありませんので三角関係で話をするよりは、まず行政の方で事前に地元と話していただきたいなと思えます。行政の方にひとつよろしく願います。</p>
<p>事務局</p>	<p>今のお話は道路建設課のお話ですので、私共からお伝えさせていただきます。</p>
<p>委員</p>	<p>よろしく願います。丸山地区もこの実験について、モデルケースになるように現在努力しておりますので併せてよろしく願います。</p>

議 長	<p>他に無いようでしたら実証実験の実施状況につきましては以上とさせていただきますと思います。</p> <p>最後にその他のところでありますけれども、まず今後のスケジュールにつきまして事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>スケジュールについてご説明いたします。現在、バス利用ガイドの作成を進めているところでございますが、校正段階になった際には委員の皆様にお送りさせていただきますましてご意見をいただけたらと考えております。その際には、よろしくお願ひしたいと思います。また、会議としましては来年の1月か2月頃の開催を考えております。よろしくお願ひします。以上でございます。</p>
委 員	<p>最近の協議会の開催日について振り返ってみると、月末、今日も31日ですが、7月も31日でありました。それで業者の方々はみなさん月末というと非常に忙しい時期だと思うのですが、我々も、まだ現役並みに働いている人もおりますので、この31日、月末の日だけはこれから避けていただければありがたいと思います。その辺、考慮いただきたいと思います。</p>
議 長	<p>他によろしいでしょうか。それではこれをもちまして第19回船橋市地域公共交通活性化協議会を閉会とさせていただきますと思います。本日はどうもありがとうございました。</p>