

## 第29回 船橋市地域公共交通活性化協議会 会議録

日 時：平成28年2月18日(木)

15:00~15:30

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	事務局連絡
	1.開会
	2.議事
議長	それでは、1つめとして「平成28年度 船橋市地域公共交通活性化協議会予算(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>【資料1】
議長	質問ご意見等、ございますでしょうか。 それでは、お諮りいたします。 平成28年度 船橋市地域公共交通活性化協議会予算(案)についてご異議ございませんでしょうか。
委員	異議なし
議長	ありがとうございました。 質問ご意見等、ございますでしょうか。
議長	それでは、2つめとして「平成27年度 公共交通不便地域解消事業の実施状況について」事務局より説明願います。
事務局	<事務局より説明> 【資料2】
議長	どうもありがとうございます。 質問ご意見等、ございますでしょうか。
委員	田喜野井地区なのですが、利用者数、収支率とも八木が谷地区とそう変わらないが、乗り残し人数が720人となっている原因はあるのでしょうか？

事務局	この原因につきましては、田喜野井地区は道路状況が非常に狭隘な場所がありまして、小型バスが使用できずにワゴン車を使用しています。その関係で乗り残しが発生してしまっています。
委員	そうすると、今後すぐに道路事情が改善されるとは考えられないが乗り残し対策はどのようにするのでしょうか？
事務局	すぐに効果ができるものとして、続行便を1便増便することを検討しています。詳しいことはこの後説明いたします。 さらに抜本的な道路拡幅に関しましてもこの後ご説明いたします。
議長	ありがとうございました。 質問ご意見等、ございますでしょうか。
議長	それでは、3つめとして「平成28年度公共交通不便地域解消事業について」事務局より説明願います。
事務局	<事務局より説明> ・田喜野井線の乗り残し対策について【資料3】 ・(仮)二和グリーンハイツ線試験運行について
議長	ありがとうございました。 質問ご意見等、ございますでしょうか。
議長	ひとつ質問させていただきます。資料3の乗り残し対策について、資料をみると乗り残し率が比較的に高くない平日午前中の5便を増便するとのことですが、5便にした理由は为什么呢？
事務局	乗務員のシフトの関係で続行便を5便として検討しています。
議長	21便の乗り残し率は比較に高くなっており、20便までが続行便となっているため、20便と21便と連続して続行便を走らせることができるとおもうのですが。
委員	運行事業者の京成バス㈱の会沢です。確かに乗り残し率をみると21便のほうが多いですが、5便を続行便とする場合でしたら、現在の運転手の人員で対応は可能ですが、21便ですと乗務員シフトの関係で続行便は難しいと考えております。 続行便の可能性としては5便を考えております。

議 長	乗務員シフトの関係で難しいとは思いますが、事務局と協議して市民利便性が向上できるような時間帯にしてほしいと思います。
委 員	道路拡幅部分の説明を受けましたが、仮にその場所が拡幅されたらワゴン車から小型バスに切り替えると受け取ったのですが、小型バスに切り換わったら乗り残しが無くなると思いますが、収支率は向上するのでしょうか？
委 員	運行事業者の京成バス(株)の会沢です。小型バスになったら収支は改善されると考えております。現在は朝、夕と続行便の2台で乗務員2名体制で運行していますが、小型バスになると1台となるので京成バス(株)としては収支率は向上いたします。
事務局	道路拡幅についての補足説明ですが、所轄警察さんとの協議のなかで、この道路拡幅場所以外にも狭いところがありますが、まずはこの道路拡幅をおこなわないと協議の俎上にもものらないのが現状でございます。
委 員	収支率の点からいうと、八木ヶ谷地区が62.3%と低くなっていますが、事業を継続するための限界点は？何%の収支率ですか？
事務局	収支率は50%です。
委 員	(仮)二和グリーンハイツ線試験運行についてですが、説明にありましたバス導入編の中で、「1.地域について 町会や自治会が中心とした地域住民による地域組織が形成されること。」とあるが、その地域組織とはどのようなものをいうのでしょうか？
事務局	地域住民からの苦情にたいして対応をしていただく事から、自治会などで組織化されることが望ましいと考えていますが、町会や自治会と親密に連絡取れるような組織であれば、自治会に準じた組織として認識いたします。
委 員	利用者が少ないと試験運行の継続が難しくなると思います。一般利用者に対して運行促進をできるような組織なのでしょうか？
事務局	現在も地元への説明を実施していただいております、広く地元の方に周知していただいております。
議 長	どうもありがとうございます。 質問ご意見等、ございますでしょうか。
議 長	最後に、「その他」について事務局より説明願います。

事務局	<p>&lt;事務局より説明&gt;</p> <p>・公共交通不便地域解消へ向けて(バス導入編)改定について</p>
事務局	<p>最後に、今後の予定について事務局から説明させていただきたいと思います。</p> <p>二和グリーンハイツ線の試験運行の合意等につきまして、5月頃の開催を考えておりますので、よろしくお願いいたします。</p>
議長	<p>どうもありがとうございます。</p> <p>何か質問ご意見等、ございますでしょうか。</p>
委員	<p>運行事業者の京成バス(株)の会沢です。田喜野井線に関して、乗り残しがある一方で収支率が100%にならないことについて、乗り残しを無くすために車両を追加していくと収支率が悪化してしまう矛盾が発生しています。収支率向上のために、1つめは道路拡幅し小型バス化してもらうことが事業者としての要望になります。2つめはお願いになるのですが、バス導入編の最後のページにありますように、「運行経費とは路線ごとの見積もりの実車走行キロ当たり経常費用と国が示す地域キロ当たり標準経常費用の少ないほうから算出される額とする。」とあり事業者としては納得していますが、田喜野井線は京成バス(株)のほうが運行経費が高く、地域キロ当たりの経常費用との差が大きくなっています。</p> <p>現在の地域キロ当たりの経常費用は千葉県全体の平均値を取っておりますが、船橋市は東京地区に近いために人件費が高くなっている実情がありますので、バス事業者としては現実に合うようにしていただきたいとの要望です。</p>
事務局	<p>まずは近隣の状況を確認したいと思います。</p>
委員	<p>予算の関係で、二和グリーンハイツ線の試験運行ですが国からの補助は出るのでしょうか？</p> <p>また、本格運行している八木が谷線、丸山線についてですが、何%になったら本格運行を中止するのでしょうか？</p>
事務局	<p>国からの補助金は出ておりません。船橋市のほうからの補助金は出ております。本格運行に関しましては収支率50%までを上限として補助金を出しています。</p>
委員	<p>八木が谷、丸山、田喜野井の3地区を試験運行した時は国からの補助金が交付されたと認識しているのですが。</p>
事務局	<p>平成22年、平成23年、と3地区ともに国の補助金交付がありました。ただし本格運行に以降してからは、船橋市からの補助金を交付しております。</p>

委員	(仮)二和グリーンハイツ線の試験運行は国からの補助はでないのですね。
事務局	平成22年、平成23年、と3地区とも実証実験を行った時は、国からの補助金交付がありましたが、(仮)二和グリーンハイツ線は公共交通不便地域解消へ向けて(バス導入編)を仕組みでの試験運行となるので、国からの補助金はありませんが船橋市からの補助金はあります。
議長	<p>ほかに、何か委員の皆様より意見はございませんでしょうか。</p> <p>特に無いようでしたら、「第29回船橋市地域公共交通活性化協議会」につきまして終了させていただきたいと思います。</p> <p>本日は、お忙しい中ありがとうございました。</p>