

第65 回船橋市地域公共交通活性化協議会

会議録

日時:令和6年 11 月 6 日(水)午前 10 時00分～11 時15 分

場所:船橋市役所 9階 第1会議室

発言者	内容
事務局	本日はお忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。本日は、委員数 36 名のうち 29 名の方にご出席いただいておりますが、その中で欠席の 7 名の方から委任状の提出をいただいております。そのため、船橋市地域公共交通活性化協議会設置要綱第 10 条第 2 項に定められた成立要件の過半数を満たしていることをご報告申し上げます。 マイクの操作説明 会議の内容はホームページにて公開しておりますので会議内容の録音及び写真撮影をさせていただきますがホームページに公開する以外の用途には使用いたしませんのでご了承くださいますようお願いいたします。 配布資料の確認 なお本日の会議は会議室の使用予定の関係上、11 時 30 分までとなりますので、ご了承ください。それでは会議進行を会長にお願いいたします。よろしくをお願いします。
議長(会長)	それではただいまから第 65 回船橋市公共交通活性化協議会を開催いたします。本会議につきましては、運営規程の第 2 条第 1 項に基づき公開することといたします。それでは次第 2 より議事及び報告の一つ目、京成トランジットバス株式会社の路線バス原木線と海神線廃止について事務局から説明をお願いいたします。
事務局	事務局より説明
京成トランジットバス	弊社の原木線・海神線事業方針につきましてご報告させていただきます。事業方針につきましては、原木線は前運行事業者である市川ラインから平成 21 年、海神線は京成バス船橋営業所より平成 18 年にそれぞれ路線を譲受いたしました。営業状況はマイカー普及や健康志向の広がりもあり、路線譲受前から赤字となっており弊社譲受後も自助努力によって運行を継続してまい

	りました。しかしながら、コロナ禍による主力路線の打撃等もございまして、運行継続が困難になってきたという状況でございます。 事業方針決定に関わる理由につきまして、ご説明させていただきます。平均乗車人数につきましては、原木線が今年の 4 月 1 日にダイヤ改正を行っておりますが、ダイヤ改正前は 6.86 人、ダイヤ改正後は 6.85 人、平日の便数といたしましては、ダイヤ改正後 5 便まで減便をしておりますが、便あたりの乗降人数に大きな変化が見られず、市川市の二俣小学校の生徒様の利用も 1 名となっているという状況でございます。なお、原木線が船橋市に関わる部分につきましては、原木中山駅が当該船橋市の地域となります。 続きまして海神線でございますが、同じく 4 月 1 日のダイヤ改正を行いまして、改正前 9.45 人に対しまして、ダイヤ改正後が 1 便あたり 13.45 人と上昇している状況ではございましたが、収支率は向上しているものの、依然としてか、赤字は解消されない状況となっております。その他の要因といたしましては、コロナ禍によるテレワークの浸透や、先ほど申し上げましたが健康志向をはじめとした、徒歩・自転車移動の増加が収束後も続いたことや、改善基準告示に伴う減便による主要路線の減収でございます。その他、物価高騰による人件費、燃料費、車両維持費などの赤字拡大というところも大きくあるかと考えております。 路線に関しましては詳しく次のページの方にそれぞれの路線の方へ記載しておりますので、ご確認いただければと思います。 なお、本件につきましてはそれぞれ船橋市様よりご紹介いただきまして、近隣の自治会様につきましては、既に 9 月中に資料の方をご送付させていただきまして、必要に応じてご要望いただきました自治会様にはご説明に伺っている状況でございます。以上ご報告でございます。
事務局	京成トランジットバス様、ありがとうございました。なお、千葉県バス対策地域協議会葛南分科会にて今後の生活交通の確保については、沿線市の地域公共交通会議等で協議することとなりましたので、今後、必要に応じて本協議会で協議を実施いたします。事務局からの説明は以上となります。
議長	はい、ありがとうございました。京成トランジットバス様の説明について、何かご意見ご質問等あればお願いいたします。
委員	私から 2 点、お伺いしたいと思います。京成トランジットバス株式会社からご説明があった中で、沿線の自治会にもご案内をしたとありました。そして、要望があればご説明に行くというご説明でございました。ご要望があつて、説明した際にどのようなご要望があつたか伺えればと思います。 2 点目は、資料 5 のですね、今後の協議結果の中に今後の生活交通の確保については、地域公共交通会議等で協議するということになっており、今後

	協議されるということですが、船橋市においては地域公共交通計画が既に策定されておりまして、この協議について現時点で、交通不便地域の拡大のような話もあるのか、今後というのはどのようなタイミングで取り上げるのか。また市川市も入っておりますので、船橋市との調整はどのように行うのか、この辺の資料５の今後の公共交通会議で協議するという部分については、補足してご説明いただければと思うのですが、よろしくお願いします。
議長	はい、ありがとうございます。それでは、よろしいですか。お願いします。
京成トランジットバス	はい、ご説明させていただきます。船橋市の自治会におかれましては、現在まで２自治会から報告を求められておりまして、こちらにつきましては最短で来週１０日の日曜日に初めて対面での報告をさせていただく予定でございます。その前にお電話等で会長様にはお話をさせていただいておりますが、会長様からのご意見といたしましては、昨今、船橋市だけに限らず、各地域でバス事業の再編が実施されていることについては了承していると伺っております。旅客としては少ない点について、このような状況になるということはもう承知しているというところで一定のご理解をいただいているという状況でございます。
委員	ありがとうございます。１点目については、１１月１０日にその自治会にご説明に行くということですが、その説明には船橋市役所の方も一緒に行かれるのかどうか、教えていただければと思います。
事務局	はい。事務局でございます。船橋市としましては、現在参加する予定はございません。以上でございます。
議長	では、先ほどの今後の取り扱いについて市川市の状況も含めてどういうふうに考えているのか、事務局からお願いします。
事務局	はい、事務局でございます。今後の協議という点ですけれども、今回の京成トランジットバス様の廃線によって、公共交通不便地域が増えるかというところという現状にはございません。代替の路線が近傍にあり、京成バス様ですとか、新京成バス様、またちょっと遠くなりますが、東武鉄道様等の代替の公共交通機関がありますので、今回の廃線によって公共交通不便地域が増えるという現状ではございません。住民の方からご意見等をいただくようなことがあれば、協議の可能性としてはありますけれども、現在は協議を行うというような状況にはなっていないと考えております。 次に市川市との調整についてご説明させていただきます。資料５にもございます通り、千葉県バス対策地域協議会の葛南分科会、ワーキンググループ

	の中で市川市と調整はしております。市川市とは、立場が違って、船橋市については生活路線の路線廃止ですけど、市川市に関しては生活路線じゃない新規路線を開始しているので、その辺がちょっと市川市と立場が違うということは認識しております。以上です。
議長	ありがとうございます。それでは他にご意見、ご質問等ありますでしょうか。よろしいですかね。それでは、京成トランジット様ありがとうございました。本件の報告は以上になります。 (京成トランジットバス様退席)
議長	それでは議事および報告の二つ目、令和 7 年度の公共交通不便地域解消事業の運行等について事務局より説明をお願いいたします。
事務局	事務局より説明
議長	はい、ありがとうございました。それではただいまの事務局からの説明についてご意見ご質問等ありますでしょうか。
委員	ご質問ですが、制度設計の見直しを検討中とのことですが大体いつ頃まで検討されるのかというのを教えてください。収支率の改善のために運賃見直しや利用客の増加、運行経費の削減等についてとありますが、運行経費を削減というふうになるとまた運転手にどうしても負担がきてしまうので、労働組合としてこういうところはやめていただきたいと思っています。 あと、地域住民やバス事業者等で調整を図るというふうに記載されているのですが、こちらについてもぜひ労働組合も一緒にお話させていただきたいのでよろしくお願いいたします。
議長	はい。それでは事務局の方からお願いします。
事務局	はい、事務局でございます。運行経費見直し案の採用についての時期というところでございますが、事務局としましては、来年度は、事業者の見込む運行経費の方でいきたいと思っておるところでございますが、予算等の承認を考えますと、3月末という形になってしまいますので、確定という形ではございませんが、来年度から事業者見込みの運行経費で検討しますというような形にさせていただいております。 それから、事業者の運行経費の削減というふうなお話ですけれども、運行経費の削減は民間事業者で利益を出すというような目的があらうかと思いま

	すので、そこはそういった目的の中で適切にやっていただけるものと思っておりますので、田喜野井線に限らずということで、考えていただければと思います。 最後にその住民の説明会にご一緒させていただきたいというようなお話だったかと思いますが、そういったようなご意見があるということです。次回の説明会とかそういった際には、こちらの方で検討させていただきまして、参加していただきたいということでしたら、別途ご連絡差し上げますのでよろしくお願いいたします。事務局からは以上でございます。
議長	はい。よろしいでしょうか。
委員	はい、ありがとうございます。
議長	はい。その他にご意見ご質問等ありますでしょうか。
委員	私から２点ほどありますが、まず承認事項の審議で令和７年度も運行継続することについては、異論はないことを述べた上で質問に入らせていただきます。 まず、今回１２ページにある、来年度の運行経費の見直しを検討することですので、今日時点でお伺いできればというのは、この新たな制度設計による見直しによって、公共交通不便地域における運行する３路線がいわゆる運行の可否、または運行に要するバス事業へ市の方からの財源を運行経費として補填する予定だと思われそうですが、いわゆるその事業者の見込む運行経費をもとにした補助金の算定という部分は、民営バス事業について全て細かく情報公開されているかということ、それぞれの会社の経営方針もありますので、船橋市で、これに基づいて政策に基づく財源を財政的な調整を図るのであれば、ある程度ブラックボックスみたいなものがない方が円滑にご理解いただけるのではないかと。 そういう意味で国土交通省でも認可に当たっては、一定の台数以上の事業者の全国からの報告を求めて、それに基づいて、キロ当たりの単価をご案内の武蔵相模ブロックもこのように公表しているところであります。船橋市においてもバス事業者と十分に調整をした上で、こうした情報を公表することを前提に、制度設計を進めないと、なかなか財政的なご支援をいただくような部分でご理解いただくのは難しくなるのでそうした面については、バス事業者から出せる情報と出せない情報がございますので、十分にこの制度設計の見直しでは調整を図っていただきたいと思います。これが一点。これ要望でありますので、もしこれについて現時点でお考えがあればお伺いできればと思います。

	2 点目については、今後の課題として 12 ページにあります。八木が谷線と丸山循環線は、事業者の見込む経費の 50%以上の収支率ということですが、田喜野井線については既にもう 41.9%ということがあります。地元の田喜野井線の沿線の住民の方については、今までの既にあるルールで、長年続いてきた路線でもございますので、このルールを、制度設計の見直しをして、はい、これで廃止ですってことになりますと、沿線の方も大変不安に思いますので、こうしたこの協議会で決める内容によって運行の可否が決まるということであれば、ある程度経過的な措置も含めてご検討いただくことが、非常に重要だと思いますので、2 点目の話はこれについてはもしお考えがあれば伺えればと思います。以上です。よろしくお願いします。
議長	はい。ありがとうございます。それでは事務局の方からお願いします。運行経費の透明性として何か見通しが現時点であれば、また経過措置について今後どういうふうに進めていくのかお願いいたします。
事務局	はい、事務局でございます。透明性というところですけども、国土交通省に各バス事業者が提出しております要素別原価報告書ですとか、そういったところを拝見させていただきまして、そこから、運行の距離数ですとか、運行している仕様のバスの台数ですとかそういったところで、按分して求めていくというような形での透明性の確保というところを考えているところでございます。 あと田喜野井線はその 50%切ってしまうというところで、経過的措置というようなお話ですけども、以前その沿線の住民の方とお話させていただいたときには、運賃が上がっても、存続してほしいみたいな話も聞かれているところではありまして、現在その経過的措置については、適用することは考えていないですけども、この路線自体が路線バス事業者と船橋市と住民の方3者で協力して、いろいろ考えながらやっていくというところでもございますので、まずは船橋市と沿線住民との協力によって乗客数を上げていく。あとは、ちょっと申し訳ないですが運賃の負担をしていただくというようなところで、50%にいくような形での運行継続を考えているところです。以上でございます。
委員	要望という形で現時点のお考えを伺えればということで申し上げたのですが、一部ご回答がありましたので、さらに要望させていただきたいと思えます。まず1点目のですね、透明性の確保のためのバス事業者との十分な調整を図ってほしいという要望をしましたが、透明性ということでご発言がありましたが、あくまでも要素別原価報告書というのが、一般路線バスの運賃を認可するにあたって国が使うデータでございまして、それを前提にして出しているものでございますので、それぞれバス事業者がそのデータをそのまま公表

	されていいかどうかということについては、市内のバス事業者とも十分な調整が必要です。そこについては、透明性を確保することを前提として、進めていただければありがたいと思っておりますのでよろしくお願いします。 それから 2 点目について、経過措置は考えてないというふうに事務局からお話がありましたが、経過措置を考えていないのであれば、以前のルールで、その収支率 50%を切るとやめるということですので、まずやめるありきではなくて、先ほどの資料にあります通り収支率の改善のための運賃見直しや、利用者増加、運行経費の削減等の対策、こうしたものについて十分に沿線の方々と、またバス事業者の理解を得ながら円滑に進めていただければと思っておりますので、それについては、私は経過措置があった方がいいと思いますけれども、ないということですので、十分な調整をお願いいたします。以上、答弁は結構です。
議長	事務局お願いいたします。
事務局	事務局でございます。ご意見ありがとうございます。今おっしゃられたことを念頭に置きまして調整等を図っていきたいと思います。
議長	はい。それではその他にご意見ご質問等ありますでしょうか。
委員	私からの意見として、運行経費の見直しについては、あのバス事業者としては、どうしても実現していただきたい内容としてこれまでお願いをして参りました。そういったことを船橋市さんがここまで検討していただいたことは、バス事業者として非常にありがたく思っております。ただ詳細制度についてはまだ検討中ということでございますのでこちらについては引き続き可能であれば来年度からの実施に向けて、引き続きお願いできればと思っております。 また運行経費の削減について少しお話がございましたが、なかなか人件費に踏み込んでの経費の削減っていうのは現在の運転手の状況からしますとなかなか難しいのかなというふうに思っております。そのため、運行経費の削減となってくると、どうしても運行便数ですとかそういったところの調整が必要になってくるのかなと思っておりますので、バス事業者の意見として述べさせていただきます。
議長	特に回答は不要でご意見ということですので、事務局よろしいですか。
事務局	はい。
議長	その他ご意見ご質問等ありますでしょうか。特にないようであれば、質疑は以上にしたいと思います。

	それでは、お諮りをいたします。令和 7 年度の公共交通不便地域解消事業の運行承認について、事務局の提案の通り承認することとし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す。それでは以上の内容で承認することといたします。それでは続きまして議事および報告の3つ目、船橋市地域公共交通活性化協議会委員およびオブザーバーに対する報償費の支払いと交通費の廃止について事務局より説明をお願いします。
事務局	事務局より説明
議長	はい、ありがとうございます。それでは事務局からの説明について何かご意見ご質問等ありますでしょうか。
委員	私も 1000 円以内の交通費をいただいておりますので、全くそこについては別に異論はございません。それでちょっとお伺いしたいのは報告事項ですから、外部からの意見を受けて、報償費を支払うことを検討中ということがあって、この 16 ページに報償費を支払うことを検討しようっていうのと、赤い枠で、無報酬とするっていうのが、相反するので資料の上で欠席の方もいらっしゃるの今日会議は報告事項ですけど、あの報償費を支払うことで検討中という 16 条改正があって、赤枠になっていて、実際どっちなのかというのは多分この紙だけを見たら、口頭で説明されたのは、どっちなのかと思うので明確に言っていた方がいいかなと思っております。報告であります、よろしくお願いします。
議長	はい。それでは事務局の方から説明をお願いします。
事務局	はい。事務局でございます。16 ページにございます赤枠で囲んでおりますこの協議会の設置要綱ですけれども、こちらの現行の要綱の内容を書いているところでございます。現行版の無報酬となっているところでございます。包括外部監査の意見を受けまして、こちら 16 条を改正して、報償費を支払うという方向で検討していくということでございます。 資料 8 に、要綱をつけておりますので、この資料 8 の中の第 16 条に、現行の今も無報酬というところが書いてあります。

	現時点ではまだ 16 条の改定する前の現行規定でこれを改正して報酬を支払うことができるようにするという内容を現在検討しているという、そういう内容となります。
委員	わかりました。
議長	明確にさせていただきありがとうございます。その他ご意見、ご質問等ありますでしょうか。
委員	はい。今回の報償費を検討するという話ですけど、先ほどにもあった通り、資料の 12 ページですか。運行経費の削減等について話し合うとか、事業者に対してお金を削減させるようにするのも私達の懐にお金が入ってくるようにするのはちょっといかがなものかなのかなと思うので、その分こういうところにお金を費やしていただきたいというのが私達の意見です。
議長	ただいまのご意見に対して事務局の方からございますか。
事務局	はい。事務局でございます。基本的にその報償費につきましては、公務員の方はそれぞれの部署からの来所となるかと思えます。民間企業からお越しになっている委員の方については、そちらについてもそれぞれの仕事に関連してお越しいただいていると事務局としては認識しております。そういった場合には、報償費につきましてはこちらから報償費がいりますかいらせんかみたいな形での届けを出していただくような形を考えておりまして他の市町村でもそのようですが、報償費の辞退届を出していただいた方以外に報償費を支払うということを考えております。 包括外部監査の意見でも、そういった顧問とか、民間企業に勤めている方以外の市民の方ですとか、学識経験者でいらしている方ですとか、そういった方を対象に無報酬はいかがなものかというようなご意見でしたので、そういったところで事務局としては考えてございます。以上でございます。
議長	よろしいでしょうか。はい。その他ご意見ご質問等ありますでしょうか。
委員	報償費に関してはこういう指摘があったということで検討いただければと思いますが、もう一つの交通費に関しても指摘がありましたが、報償費を支払う場合に交通費を廃止するというのがどういう理由なのかという、やはりこれは実費なので、支払った方がいいのではないかと私は思うのですが、この点はいかがでしょう。

事務局	はい、事務局です。交通費についてですけれども、報償費の中に交通費は内包されているという考えでございますので、報償費を出す場合は交通費の方はお支払いしないというような考えでございます。以上でございます。
委員	はい、そういう考え方もあろうかと思えますけど、遠くから来られる方もいらっしゃるので、あるいは例えば、身体障害を持たれている方とか、タクシーを使われる方もいらっしゃるって、こういうようなパターンだと、やはり費用がかかってしまうのでそういう場合には手当があってもいいのではないかと私はちょっと思ったので発言させていただきました。
議長	ありがとうございます。取り扱いについては事務局の方で改めてよく検討いただければと思います。その他、ご意見ご質問等ありますでしょうか。特にないようであれば報告は以上としたいと思います。 それでは議事及び報告の4つ目船橋市公共交通計画の取り組みについて事務局より説明いたします。
事務局	事務局より説明
議長	はい、ありがとうございました。それでは事務局からの説明についてご意見ご質問等ありますでしょうか。
委員	この1点目、グリーンスローモビリティの実証運行の話でございますが、1日当たりの便数とあと1便当たりどれぐらいの実績があるか、どれぐらいの利用があったかお伺いしたいのですがよろしいでしょうか。
事務局	はい、事務局でございます。こちらのグリーンスローモビリティ実証運行ですけれども、坪井町松ヶ丘自治会館というところからスタートしまして、船橋日大前駅の東口との往復になりますが、2ルートございまして、それぞれのルートを1日2便運行で合計4便運行している形になります。 現在のところ、乗客数ですが、報告を受けているところで全て満車に近い6名から5名ぐらいが1便あたりに乗って運行している状況でございます。以上でございます。
委員	すみません、ありがとうございました。ちなみになんですが、満車というのは、座れないということなのでしょうか。積み残しが出ているということでしょうか。
事務局	事務局でございます。こちらの車両については、立って乗ることができませんので皆さん座っている形になります。積み残しは今のところありません。

	ん。ただ乗られている方については地元の方限定で予約を取っておりまして、その予約の人数で埋まっているという形で運行しております。以上でございます。
委員	はい、ありがとうございます。これは地元の方がご利用されているという認識でよろしいですか。
事務局	はい、事務局です。基本的に地元の方がご利用されているという形で、ごく稀に地域外の地元でない方が来られて、船橋日大前駅から乗車されることは確認しておりますが、ほとんどが地元の方々でございます。以上です。
議長	はい。他にご意見等ありますでしょうか。
委員	はい。19 ページのJR船橋駅南口駅前の京成乗換案内の設置がございました。この写真でいいますと人がおりませんが、平休日でちょうどこの前辺りで、いろんなイベントがあったり、人が立ったり、チラシを配ったりということで、この高さ的に言うとちょうど人間の腰あたりで隠れてしまって、せっかく張ったけれど、意外に見づらいのではないかなというふうには思っているのですが、これはシール式で張られたのかどうなのか。 せっかくいい看板ができていてもなかなか目立たなくなってしまうとちょっとどうかなのかなと思いましたので、ご質問させていただきます。以上です。
議長	ありがとうございます。それでは事務局の方から、お願いします。
事務局	はい、事務局でございます。こちらの案内については、アルミの板にシールを貼ったような形のものです。それを両面テープのような形でこの壁に貼っているような形状でございます。設置箇所につきましては委員ご指摘の通りそういった懸念は確かにあるのですが、場所的には設置のしやすさという面と、JRの船橋駅から出てきた場合、目線と同じような高さになってくるかなというところで、見やすさというところでこちらに設置させていただいております。確かに朝の時間帯ですとか、夜の時間帯とかでこちらに人が立って、ご案内しているというような光景はあるところではありますが、昼間の時間帯においてはそのようなことも少ないですので、一定の効果はあろうかと思っております。以上でございます。
議長	ありがとうございます。他にご意見ありますでしょうか。

委員	19 ページおよび 20 ページに、船橋駅南口前の京成線の案内板ですとか、地域公共交通計画の主な取り組みとして、既にこういう取り組みが始まっているということで、私は大変素晴らしいことだと思いますが、それでちょっとお伺いしたいのは、こうしたわかりやすく来訪者への案内の充実が、これで今年度は終わりなのか、またこれが出発点で、先ほど委員からもあった通り、ちょっと前に人がいるとか、改善みたいなもので取り組んでいくような予定みたいなもの、既にもう準備が入っているのであれば、そういう部分をご紹介ください。ちなみにバスの乗り場とかもですね、こういうちょっと工夫をすることによって、本来来訪者に伝わるっていうのがもう少しご検討いただくとありがたいなと思いましたので、これで今年度終わりなのかある程度、ちょっとまだ、準備中のものがあればご紹介いただければと思うんですけど、よろしくお願いします。
議長	はい、ありがとうございます。事務局の方から今後についてお願いします。
事務局	はい、事務局でございます。今年度につきましては、船橋新京成バス様が実施しているものがございまして、船橋駅北口のバスロータリーですね、そちらの方のバス停をデジタル表示可能なものにするというところと、バスの案内表示、行き先案内表示についてデジタルサイネージ、そちらの方を設置するというような、船橋新京成バス様がやっているものに対して、船橋市としまして支援をしているところでございます。 こういった案内について今年度予定されているところは、その1点のみでございます。以上でございます。
委員	来年度も含めて、これは継続して進むという、いろいろと検討して、バス・タクシー事業者、鉄道の事業者からもご意見いただきながらこの方向は進めていくってこと、来年度以降もあるということでよろしいのかどうか確認させてください。
事務局	事務局でございます。もちろん来年度以降も公共交通で使いやすいような形の表示・案内等は考えていきたいと思えます。以上でございます。
議長	はい、それではその他ご意見ご質問ありますでしょうか。どうぞ。
委員	18 ページのグリーンスローモビリティは我々のキャンパスの周辺の実証運行ということで、先週の連休には我々の学園祭に展示をしていただきましてありがとうございました。私も試乗をさせていただきまして、大変静かで、それからドライバーさんもボランティアの方にお話を伺うと、運転も決して難しいものではなくて、車体の前が落ちているので非常に見やすく、そして小回

	りも結構効きますのでというようなお話もあって、そして乗っている方々も、快適ですというお話もあり、それから、こういったものがやはり地域の中にあることが、非常にいいことですねというようなこんなご意見も言うておられました。すごく沢山の方が実は展示のところが少し離れた奥の方だったのですが、それでも大勢の方が来て、もうずっと引切り無しに運行しているような形でしたので、評判は非常に良かったと思います。 私の感想で言えばあの 20 キロ未満の最高速度ですけど実は意外と早くなって感じはしまして、路地を通っていく分には、十分かなと思ひまして幹線道路はちょっとあの、一般車両に少し影響があるかなと思ひますけど、それでもあの幹線道路はほとんど通りませんので、大丈夫かなと思ひておりました。ただこれがしっかりと根付いていくには、どのようにしていったら本格運行にするにはどうしたらいいかっていうのはまだまだ課題もあろうかと思ひますので、我校の学生たちも大変興味を持てておりましたので、引き続きいろんな意味で協力をさせていただきたいとこのように思ひているところです。感想に少し補足をさせていただきました。
議長	貴重な経験を共有していただきありがとうございました。私も近いうちに乗せて頂きたいと思ひております。その他ご意見ご質問等ありますでしょうか。よろしいですか。 それでは報告は以上となります。続いて次第の3. 委員からの話題について、事務局の方からお願いします。
事務局	事務局より説明
委員	お手元に資料 9 ということでご用意をさせていただきましたのでご報告をさせていただきます。今回いろいろと日本型ライドシェアということで話題になっておりましたので、自家用車活用事業ということでまず 1 番目のところに経過ということで記載しております。もう既に本年の 4 月から国が指定しました 4 地域でスタートしその後、新たに札幌から福岡までの 8 市で実施がされています。前回の会議のときには、千葉交通圏ということで千葉市とか四街道で 6 月 8 日からスタートしますということで話が終わっていたところがあります。ただ千葉交通圏におきましては、記載のとおり、土曜日と日曜日の午前 0 時台から午前 3 時台においてということで許可を受けた全体の車両 55 両が運行可能になっているところでございます。 ちなみに京成タクシーですと今、8 人のドライバーさんを抱えておりますけれども、すべからく運行しているという状況ではございません。例えばその後は気温が高くなったときとか雨が降ったときに、昼間も運行できる状況になりますけれども、なかなか GO アプリというアプリを用いないと、実際にはそのライドシェアができないというようなこともありまして、なかなか思ったほどで

はありません。むしろ私ども事業者としては、皆さんからもご指摘いただいております、タクシードライバーの乗務員の確保と、それから本業のタクシーの方の台数を確保しようということで、今日もお集まりになっております、京葉エリアなんかも含めて、各社がそれぞれ今ドライバーの採用の強化に向けて取り組んでいるところでございます。

その後、一応ご承知のように、京葉交通圏、船橋市含めたところで、新たにライドシェアをやっていいよ、やりましょうということで、国から指定がありました。京葉交通圏は船橋市、浦安市、市川市ですね。

それからあと東葛交通圏、柏とか松戸においても、事業者から申し出があったことを受けてご指定があるかどうかでことですね。受けながら意向調査が許可されたということでございます。事業者がうちがやりますよということで手を上げると、いわゆる手挙げ方式でライドシェアに取り組むことが出来る訳であります。

今もう既に船橋も始まっておりますけども、両方の交通圏、東葛と京葉で京葉は 38 台、東葛が 26 台をうちもライドシェアをやるという事業者に対し割り当てられたということですので、船橋 4 台で、許可を受けてやっておりますけども、なかなかライドシェア専属ドライバーさんが集まってこないということで、隙間時間とか、それから、副業としてやられる方もいらっしゃいますけども、例えばお寿司屋さんが仕事を始めたいという申し込みがありました。実際にタクシーが多くなる 22 時以降になりますので、あの 22 時以降って大体お寿司屋さんも非常に繁忙で忙しいというときなので、お寿司屋さんの仕事をしながら、ライドシェアをやるということはなかなか難しいということもありまして、なかなかその辺のミスマッチといいますか、なかなか働きたいって人と自分のところがうまくマッチしてないのが実情であります。

今乗務員もだいぶ増えてきておりまして、通常の手もほぼ運行できていますので、ただそうは言っても急遽雨が降った場合など、天候だとかいろんな状況で言いますと、なかなか駅のタクシー待合いに、タクシーがないということで、タクシーが無いじゃないかということでお叱りいただくこともございますが、まだまだライドシェアというものの、通常のタクシーの方が多く走り回っているところであります。今申し上げたことはあくまでも京成タクシーグループの話でございますので、実際には他社様でも、もう結構実際に動いておりますので、その辺の状況は弊社としても把握はしておりませんけども、京葉交通圏におけるライドシェアの状況については、簡単に御報告をさせていただきました。

続きまして、2 番目のところですけども、京成タクシーグループの再編ということで、実は 2019 年の 3 月にそれまでは例えば船橋ですと船橋交通それから市川ですと市川交通という名前の京成グループタクシーが入っていたのですが、2019 年 3 月に京成タクシーホールディングスという会社を立ち上げまして、その下に、タクシー会社 13 社がぶら下がるような方式になりま

した。その際に、地域名を社名のところにつけるということで、船橋ですと、京成タクシー船橋株式会社という形で、この間事業を進めてまいりました。それが先般改めてまたタクシー事業の再編ということで、京成電鉄の方から話がございます、資料9の2枚目、これが京成電鉄から発表されたタクシー事業における事業再編に関するお知らせということでございます。

資料の文章で若干補足してありますので、もう一度1ページに戻っていただきますと、取締役会でこういうことをやりますということを決議しました。今ある京成タクシーホールディングスの会社を来年の3月1日より、京成電鉄タクシーホールディングスということで商号変更した上で、今、京成電鉄グループがございます、帝都自動車交通株式会社、株式会社舞浜リゾートキャブという会社、それから京成オートサービス、これ整備関係のところですけども、その株式を全てタクシーホールディングスに移管をしますということです。

帝都自動車の場合は東京でして、今は京成電鉄グループで、私達京成タクシーに入っておりませんけども、規模も大きい会社ですしそういうところと一緒にすると。それから舞浜リゾートキャブというのはご存知の方もいらっしゃると思いますけども、京成電鉄とオリエンタルランドが、出資する会社でございます、会社名も違っておりますし、そういう意味でちょっと別会社のところがありますけども、そういう会社も、今度は京成電鉄タクシーホールディングスという会社に移管をするということです。

併せて、千葉県下に12社がございます。その会社を京成タクシーウエスト・セントラル・イーストという形に変更いたします。従いまして船橋は3月1日以降、京成タクシー習志野、京成タクシー市川、それから舞浜リゾートキャブが合併しまして、京成タクシーセントラルという形に変わります。タクシー事業は基本的に変わりありませんけども、経営を強化して、一体経営をしていくというのが、今回のタクシー事業などにおける事業再編ということになりました。3月1日からぱっと変わりますけどいろんな課題がある中で、今そこに向けて準備を進めています。今後は京成タクシーセントラルというような名称に変わって、今申し上げました5社全ての横には京成タクシーセントラルの名称が入るということでございます。

ただお客様からご利用いただく場合は、全く事業形態変わりありませんし、無線配車等についても変わりございません。千葉はですね、ちょっと地域が違いますけども、たまたま今弊社で行っております無線の取り扱いが千葉を含めて、担当しておりますので、無線の関係で今回は千葉も含めて、京成タクシーセントラルという名称にさせていただくということでございますので、大きく変わりますけども、先ほど申し上げましたように、お客様から利用する立場から見ますと全く変わりありませんので、また引き続きいろんな形で私どもも乗りやすい、安全安心のタクシーを目指してまいりますので、またご愛顧の程お願いしたいと思っております。簡単ですけど以上でございます。ありがとうございました。

事務局	事務局より説明
委員	先程タクシーの方の再編ということで、委員の方からですね、ご説明いただきましたが、その 1 ヶ月後になります来年の 4 月 1 日からですが、バスも再編するというような方針が発表されたというところでございます。タクシーさんと同様ですね、イースト・ウエスト・セントラルというような名前の体系として、現在ですね京成グループでは 17 社の会社がございますが、バス事業者がですね、そのバス会社を最終的には 4 事業者に統合するというところでございます。 資料10の 3 ページ目をご覧くださいと思いますが、本再編に係る当社グループ体制予定と書いてございますが、現在の時点では、船橋市のバス事業者の中では我々船橋新京成バスが左側でございます。これが新京成電鉄の下になってございますが、千葉レインボーバスさん、京成トランジットバスさん、京成バスシステムさんについても、京成バスさんと電鉄の下にあるような形になってございます。その体制ですが、来年の 4 月 1 日こちらステップ 1 というふうに我々呼んでございますが、2 段階に分けて再編をします。1 段階目のステップは来年 4 月 1 日ですが、京成バス以外の会社、京成バス以外のバス事業者がまず再編をしまして、こちら、タクシー会社と違しまして、東京の事業者も入ることですから、京成バス東京という会社と、京成バス千葉ウエスト、ウエストの前に千葉が入ります。あと京成バス千葉セントラル、千葉の中のセントラルなので、千葉セントラル。そして千葉イーストの 4 社と京成バスさんという形になります。 船橋の事業者につきましては、京成バス千葉ウエストに船橋新京成バスの鎌ヶ谷営業所と京成トランジットバスが入ります。営業所ごとに分断されるというかですね、分かれる形になります。あと残りの事業者については京成バス千葉セントラルになります。我々船橋新京成バスの習志野営業所と、あと千葉レインボーバス、京成バスシステムの会社が京成バス千葉セントラルに入るといような再編になります。先ほどタクシー事業者の再編にもございましたが、営業所については同じでございますので、運行については 4 月 1 日以降も継続して運行しますので、何ら変わりはないという形でございますので、4 月 1 日をまたいで運賃が変わるとか、そういうことはございませんので、運行ダイヤ、運賃については、4 月 1 日以降も基本は同じという形になってございます。 その翌年、2026 年 4 月 1 日ステップ 2 でございますが、こちらは京成バスさんが、ステップ 1 で別れました 4 社に統合されるというような形になります。営業所ごとにわかれますので、江戸川から向こう側については京成バス東京に併合、京成バス千葉ウエストについては、京成バス松戸営業所、一部路線については、西船橋の方については、市川営業所になりますので、ウエスト

	に入るといところと、あと新都心営業所のエリア習志野出張所のエリア、船橋市も入っておりますが、こちらについては京成バス千葉セントラルになりますので、船橋のエリアについては、ウエストとセントラルが混合するという形になるということでございます。あとは京成バス千葉イーストと京成自動車整備という形になります。 我々が運行させていただいております交通不便地域の路線についてですが、こちらについては、丸山循環線と八木が谷線については、京成バス千葉ウエストになります。新京成バスの鎌ヶ谷営業所で運行しておりますのでこちらについては京成バス千葉ウエストになります。田喜野井線については、ステップ 1 までは京成バスが継続しますが、ステップ 2 以降については、京成バス千葉セントラルの運行になりますので、運行については 2 社にわかれるという形になりますので、今まで通りという形かなというところでございます。基本的にはですね、タクシー同様、運行等今まで通りでございますので、ご安心してご乗車いただければと思いますので、京成グループのバスを引き続きよろしく願いいたします。以上です。
議長	はい、ありがとうございました。大変貴重なお話ありがとうございました。ただいまの報告に対して何かご質問等あれば、よろしいですか。改めてどうもありがとうございました。最後に次第の 4、その他として次回の開催について、事務局よりお願いします。
事務局	はい、事務局でございます。それでは最後に第 66 回協議会についてご案内いたします。次回は令和 7 年 2 月初旬ごろを予定しております。議題案としましては、掲載しております内容を予定しております。開催近くなりましたらご連絡いたしますので、ご出席のほどよろしくお願いいたします。事務局からは以上でございます。
議長	はい、ありがとうございました。それでは最後に全体を通して委員の皆様方から何かございますか。特にないようでしたら以上をもちまして第 65 回船橋市地域公共交通活性化協議会を閉会いたします。ありがとうございました。 以上