

■平成27年度 第1回我孫子市地域公共交通協議会要録

会議の名称	第1回我孫子市地域公共交通協議会
開催日時	平成27年10月19日(月) 14:00～15:30
開催場所	我孫子市役所 議事堂 第1委員会室
出席委員	19名 小松委員・近藤(浩)委員・山田委員・宍戸委員・篠崎委員 今井委員・吉崎委員・安藤委員・豊島委員・栗原委員 青柳委員・秋元委員・渡邊(豊)委員・近藤委員・青木委員 大畑委員・渡辺(唯)委員・森委員(吉成委員代理)・星野委員
事務局	欠席委員 5名 (藤井委員・鳥居委員・小林委員・尾崎委員・小川委員) 大谷建設部長・田村交通課長・菅井主幹・星野主査長 吉岡主任・佐々木主任主事、他(日本大学理工学部)
公開の状況	公開
傍聴者	0人

議題

- (1) 副会長・監査委員(2名)の選出について
- (2) 平成26年度我孫子市地域公共交通協議会 決算及び監査報告

報告事項

- (1) あびバス利用状況について
- (2) ふれあいバス利用状況及び本格運行について
- (3) あびバス車両老朽化に伴う新車両導入について
- (4) 根戸ルート調査業務経過報告について(日本大学)

資料

- ①座席表(当日配付)
- ②我孫子市地域公共交通協議会委員名簿(H27年10月1日現在)
- ③平成27年度 第1回我孫子市地域公共交通協議会資料
- ③我孫子市地域公共交通協議会設置規程
- ④なくそう!バス車内での転倒
- ⑤根戸ルート調査業務中間報告について(当日配付)

■会議概要

(会長)

それでは、次第に沿って議事を進めて行きたいと思います。

議題の1番目、副会長、監査委員の選出について

規程では、会長が指名するということになっていますが、立候補する方はいらっしゃいますか。

(「議長一任」という声があがる)

はい、ありがとうございます。

それでは、私から指名をさせていただきます。

引き続き副会長に秋元委員。

監査委員は今井委員と鳥居委員を指名させていただきますので、皆様ご協力の程よろしくお願いいたします。

(会長)

それでは、議題の2番目に入りたいと思います。

「平成26年度我孫子市地域公共交通協議会決算及び監査報告について」事務局の説明を求めます。

(事務局)

(平成26年度我孫子市地域公共交通協議会決算について資料に沿って説明)

(会長)

続いて監査報告をお願いします。

(監査委員)

我孫子市地域公共交通協議会の平成26年度歳入歳出決算に関する会計書類について監査したところ、適正に処理され、決算報告書のとおり相違ないことを確認しました。

平成27年6月26日、今井滋。

(会長)

ありがとうございました。

それでは、決算全般について、ご意見ご質問があればお願いします。

(委員)

決算表の赤字で書いてある7,600円と22,000円がありますが(予算流用・充当項目)、どうしてこうなったのですか。

(事務局)

7,600円については、国交省から委員の交通費3,300円と銀行振込手数料の不足分が4,300円生じたので、あわせて7,600円を需用費から流用させていただいたものを記したものです。22,000円はあびバス根戸ルートの変更をした際、使用しなくなった東葛辻中病院バス停の撤去に要した費用で、当初予算計上しなかったため流用させていただいたものを記したものです。

(委員)

予算決算というものは、慎重かつ正確にやってもらわなければ困ります。したがって、流用するとか言うわけではありませんが、予算をしっかりと組んで、そして、収支決算をしっかりとやっていただくということをお願いします。

(会長)

わかりました。

今、事務局からも説明がありましたように、当初、見込めなかったという事情もあったとのことですが、極力当初予算に見込むよう指導していきたいと思います。また、決算書の振込手数料のところは、「銀行振込」と注釈を入れておいた方が分かりやすいと思いますので、今後はそのようにしてください。

その他、ご意見ございますか。

よろしいでしょうか。それでは、平成26年度の我孫子市地域公共交通協議会の決算について承認するにご異議ございませんでしょうか。

(一同、異議なし)

ありがとうございます。それでは、承認させていただきます。

(会長)

それでは、次は報告事項ということで、報告事項(1)あびバス利用状況について事務局の説明を求めます。

(事務局)

(あびバスの利用状況について資料に沿って説明)

(会長)

只今の事務局の報告に対して、ご意見ご質問がありましたらよろしくをお願いします。

(委員)

3月に行われた協議会の中で、利用率が24%削減されて、運賃収入が12%上がったという報告がありましたけれども、今回、そのようなデータをお持ちでしたらご説明いただきたい。

(事務局)

前年との対比ということになりますと、船戸・台田、栄・並木ルートの利用者が3%~4%位増え、布施ルートでも、布施新町通行により1割程度利用者が増え、回復傾向にあります。しかし、新木ルートでは、25年の10月に改正した直後に50%落ち込み、その後、現在に至るまで利用状況に変化はありません。運賃収入では、改正前に比べ、全体で1割程度増加している状況にあります。前年に比べ、大きく変わったのが、布施ルートで利用者増に伴い1割程度の増収がありました。根戸ルートでは、利用者数・運賃収入ともに2割強増えています。

(委員)

前回の議事録によりますと、運行負担金が2,300万円位との説明がありましたが、26年度は結局どのくらいの負担になったのでしょうか。

(事務局)

あびバス既存4ルートについては、市の運行負担金として24,403,380円となっています。

(委員)

この表の中では、新木ルートが低迷しています。運賃改正後の平成25年の10月時には、まだ利用者が多いように見えますが、この辺の分析はどうなっているのでしょうか。個人的には、新木近隣センター停留所を廃止したことが影響しているのではないかと思うのですがいかがでしょうか。その辺も含めて、新木ルートの利用者の落ち込みについて分析しているものがあればご説明いただきたい。

(事務局)

平成25年10月の運賃収入・利用者数については、前月までの回数券が残っていたなどの影響が少しあるものと分析しています。

元々、新木ルートについては、一年を通じて毎月の利用者数にあまり変化が無いことが特徴となっています。これは、他のルートに比べ、新木ルートは高齢者の利用が多く、通勤・通学者の利用が少ないことが理由となっていることが大きいものと考えます。直近のデータでは、7月に2,100人、8月に2,092人となっていますが、改正前の新木ルートは、4,000人程度利用者がいましたので、一番の利用者減の要因は、湖北駅への接続回数の減少ではないかと分析しています。

バス停廃止については、吾妻台バス停で、湖北駅行のみ通行となったことは、利用者数に大きな影響があったと考えていますが、ご指摘いただいた新木近隣センターバス停の廃止については、これまで、一人いるかないかという状況であったため、影響はほぼ無いと考えています。

(委員)

先程、ふれあいバスの利用者数が増えている旨の報告がありましたが、新木地区の利用者がふれあいバスの利用に移行したということはないでしょうか。

(事務局)

競合するバス停も無く、路線もかなり離れていますので、利用者が移行したということは無いと考えます。ふれあいバスの利用者が増えた要因は、ニュータウンの商業施設に手軽に行けるということと、まちづくり協議会等で、地域にいろいろなアピールをしていただいたということもあり、ふれあいバスの利用方法等が地域に浸透し、利用者が増えたものと考えています。

(委員)

新木ルートは、2年前にルートを湖北駅南口から北口にしました。利用者が減少した要因として、そういったこともあるのでは無いでしょうか。湖北駅南口にルートを戻せば、買い物などで湖北に来る人が多くなると思いますがいかがでしょうか。

(事務局)

ルートの改正は、通勤者等の利便性向上ため、成田線へのアクセスの向上に重点を置き実施したものです。湖北駅南口への接続については、日秀地区住宅地の道路が狭隘で線路を渡るといった経路に危険があったことに加え、湖北台1丁目付近では、振動による相談が寄せられていたことが問題としてあったため、それらを考慮し乗入を止めたものです。また、地域からは、湖北地区公民館への接続の要望が多く寄せられましたので、その要望に合わせ、北口を発着するルートへ改正を行いました。

(委員)

そういう事情があったということを理解しました。但し、買い物難民を救うためでしたら、多少の無理をする必要があると考えます。現在、北口のみを発着場所としているあびバスを、北口と南口双方に乗入れるやり方はできないでしょうか。

(事務局)

現在、使用している三菱のエアロミディは、踏切を渡ることが可能な車両となっていますが、現状においても踏切を渡る経路を設定していることは、危険だと考えています。現在、新木ルートについては、車両老朽化に伴い新車両を導入することを検討していますが、現在販売している車両は車高が低いものとなっており、踏切を渡ることが不可能となります。また、実際に運行していたとき、日秀地区が駅に近接していることや356号に民間路線バスの停留所があったことで、あびバスの利用者はさほど多いものではありませんでした。そういった経緯も踏まえ、地域の要望に合わせ湖北地区公民館に接続可能な経路に変更したものです。そのため、現状では南口の乗入れする計画はありません。

(委員)

はい、納得しました。

(会長)

他、いかがでしょうか。

なければ、報告の2つ目に入ります。

「ふれあいバス利用状況及び本格運行について」説明をお願いします。

(事務局)

(ふれあいバスの利用状況及び本格運行について資料に沿って説明)

(会長)

ただ今、ふれあいバスの利用状況及び本格運行の説明について、ご意見ご質問があればよろしくをお願いします。

(委員)

ふれあいバスには、どのような補助をしているのでしょうか。

(事務局)

ふれあいバス布佐ルートの運行主体は印西市となっていますが、双方の交通不便地域、空白地域の解消を図るため共同運行という形式をとっています。費用については、

負担金という形で支出し、負担額については、経路で按分し、全体経路の22%が我孫子市布佐地区となっていますので、運行経費の22%を負担しています。利用実績としては、全体の利用者数の35%を我孫子市内バス停の利用者が占めており、負担額としては昨年度270万円程度を負担しています。

(委員)

ふれあいバスですが、布佐地区の商店の方々のお話を聞くと、みんなこのバスに乗って、ニュータウンに買い物に行くのではないかという意見が出されます。逆に、ニュータウンの方から我孫子市に来てもらうような、何か手だてを考えていただければと思います。

(事務局)

現在、竹内神社祭礼やもみじ祭り、新緑祭りの際、バス停にお祭りの案内をしています。印西市から我孫子市に来ていただくことは、地域の活性化に重要な事だと思っていますので、今後とも努力していきたいと考えています。

(会長)

他にいかがでしょうか。

それでは、報告事項(3)あびバス車両老朽化に伴う新車両導入について事務局より、説明をお願いします。

(事務局)

(あびバス車両老朽化に伴う新車両導入について資料に沿って説明)

(会長)

只今の事務局の説明について、実際に運行をしている阪東自動車委員から、補足等があればお願いします。

(委員・阪東自動車)

現在使用している車両エアロミディは、前タイヤと後タイヤの幅が短いことによって回転半径5.7メートルを確保しています。ポンチョ2ドアは、前後のタイヤの幅が長く、回転半径が7.7m有り、狭隘な所は通行できません。そのため、現状と同じ経路を通行しようとする、エアロミディしかありませんが、既に生産は終了しており、修理に出しても部品が無いものとなっています。部品については、ロード単位で作っていますので、一定の数がまとまらないと、部品を作ってもらえないといった状況になっています。最近では、車を修理に出すと3カ月待ちということもありますので、可能な限りメンテナンスをして使用していくつもりですが、小型バスだと10年使用すると重大な故障が多々発生してきますので、早期の代替をお願いしたいと思います。

(会長)

はい、ありがとうございました。それでは、ご意見いただけたらと思います。

(委員)

今の説明で、ある程度の数そろわないと部品の調達もできないということですが、それは、どのくらいなのか教えていただきたい。

(委員・阪東自動車)

製造は三菱になりますが、部品によって、作りやすいものと作りにくいものがあるそうです。最小は10台とか、そういう単位になります。

(委員)

他の地域で、エアロミディを使っているところもあると思いますが、基本的にコミュニティバスを運行するには、住民の利便性を第一にすることだと思います。実際に費用の面もありますので、全て利用者の希望に添った運行はできないものと考えますが、様々な検討を経て、地域の意見を反映した運行ルートにしている部分が大きいものと考えます。そういった過程を踏まえて決めたルートであるにもかかわらず、バスの変更による運行の不具合ということで、それを変えるのは若干心苦しさを感じます。エアロミディ以外の車両で曲がれないところも、何か他に通行できる方法があるのではないかと思います。そうで無ければ、現状の車両を今後使うためにどうするかということを考えなければならないと思います。バス車両の問題だけで、ルートを変えてしまうのは、いかがなものかと考えますので、是非、そこは検討して頂きたいと考えます。

(委員・阪東自動車)

現状のエアロミディを保つために頻繁にメンテナンスをしていますが、なにしろ部品がありません。我々も修理ができれば、そのまま運行することがベストであると考えています。現在、部品が無いので、バスを修理するため中古部品を使用しています。つまり、他のコミュニティバスが廃車したから部品を調達できるわけです。我々もバス車両の寿命を延ばすことには、かなり気を使っていますが、やはり部品がないとなると、バスが故障したので、明日運行できませんというわけにはいきません。その辺をご理解いただきたいと思います。

(会長)

事務局からなにかありますか。

(事務局)

バスが通れる道路が数多く有り、その中で最適なルートを検討する作業が実証実験となっています。本来であれば、そういったことを過程として取り入れていくことが最善であると考えますが、今回の車両老朽化の問題については、通行できるルートがこれ以外に無いというものです。事務局としても、今回の協議会でルートまで提示するかどうか迷いましたが、問題は深刻であり、いつ故障して修理ができなくなるかもしれないという事態に陥ることを考えますと、早めに提案し事務を進めていくことが必要と考え、提示させていただいたものです。

(委員)

車両の構造的な問題に底面接触とありますが、底面接触の改造であれば何かできるような気がします、その辺はどうでしょうか。

(会長)

バリアフリーという観点から、低床は重要なものと考えますが、走行のために、車両を改造することはできるのでしょうか。

(委員・阪東自動車)

法令上公共交通に適するものとして、生産された専用車両であるため、重要部分の改造はできません。

(事務局)

バス車両については、現在販売している車両を利用する以外に方法はありません。仮に、特注して製造する場合、莫大な費用を要することから、そういった手段をとることは難しいものと考えます。エアロミディの老朽化問題については、以前より重大な問題と捉え、国に対し、エアロミディに代わる同様の機能を備えたバス車両をメーカーに製造させるよう要望を出しています。さらに、トヨタ、いすゞ自動車など、個別のメーカーにも直接問い合わせを行ってきましたが、代替となる車両やその他の方法は見つかりませんでした。現状では、今回のルート変更以外に手段はないものと考えています。

(委員)

説明については理解しましたが、住民の方、買い物難民などの利便性を考えるのが第一だと考えます。そういう面を考えると、改造が可能であれば対応が必要と考えます。住民の利便性に重きを置いていただければと思います。

(会長)

我孫子市だけでなく、全国的に狭隘な道路はたくさんあります。そういったことから、通常であれば、回転半径の少ないバスを作れば売れる気がしますが、生産が無いということは、需要が少ないことが一番の理由と考えます。バリアフリーを含め、さまざまな施策の基本は、国が推進しているところもありますので、個人的には、バス車両の製造に補助金を出すなりして、利用しやすいバスを製造することを推進することがいいのではないかと考えます。しかし、現状では、今あるものを利用しなければならないという制約がありますので、ご理解いただきたいと思います。今後も何かより良い方策はないか、行政として考えて行きたいと思います。

(会長)

報告事項（４）根戸ルート調査業務経過報告について事務局より説明をお願いします。

(事務局)

根戸ルートは、平成23年10月から運行開始し、約5年が経過しました。これまで、アンケートなどの調査やその分析をしまいましたが、それらを踏まえ、今回最終的なアンケート調査を実施し、今後、根戸ルートを本格運行化するのかどうかを検討したいと考えています。今回の調査目的等詳細については、日本大学理工学部 藤澤さんと岡野さんに説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

(日大)

ご紹介にあずかりました藤澤と申します。本日、当方教授の藤井が欠席いただいていますので、代わりに説明させていただきます。

(根戸ルート調査業務中間経過について資料に沿って説明を行う)

(会長)

どうもありがとうございました。ご質問ご意見があればどうぞ。

(委員)

市の負担額について、ゴールデンウィークや夏季休暇の時は、負担額が5～10%多いという点について、詳しく説明いただけますか。

(日大)

今回は市の負担額合計を示した形式でグラフを作成しました青い部分が平日の運行経費、赤い部分が土休日の市の負担額となっています。土日祝日の日数は平日に比べ少ないため、全ての月で土日祝日の合計額が平日の合計額を下回っていますが、その中で、1・2・5・7・8・9月の夏休みやゴールデンウィークなどの長期休暇があるところは、それ以外の月と比べて、通勤・通学者が減少しており市の負担額が5～10%増加している状況となっています。

(委員)

青い棒グラフは、平日の市の負担額ですよ。

(日大)

はい。

(委員)

赤が、土休日の負担額ということですよ。

(日大)

はい。

(委員)

それを足しますと、だいたい60万(円)プラス22万円で、82万円ぐらいが月の負担額という認識でよろしいですか。

(日大)

はい。今回は、分けさせていただきましたが、すべて合わせた場合には、その位の額になります。

(委員)

土休日の1日当たりの負担額が、5～10%多いというのは、土日祝日の日数が多い月で他の月に比べ市の負担額が多いという認識でよろしいでしょうか。

(日大)

その通りです。

(委員)

分かりました。ありがとうございました。

(会長)

他、いかがでしょうか。無いようでしたら、ここで、終了させていただきます。どうもありがとうございました。

(会長)

これで、予定していた議題等は終わりですが、他に配付した資料もありますので、事務局の方から説明をお願いします。

(事務局)

(資料：「あびバス散策マップ」「なくそう！バス車内での転倒（ポスター）」について説明を行う。)

(会長)

それでは、皆様の方から、議題に関わらずとも結構ですので、何かあれば発言をお願いします。

(委員)

只今、事務局から説明のあった「なくそう！バス車内での転倒」について発言させていただきます。私は阪東バスの労働組合の委員長として活動しています。バス乗務員は、停車をするときと、発車をするときで、通常よりかなり神経を使って運転をしております。万が一お客様が立たれて怪我等されますと、当然、会社だけで無く、運転手も行政処分を受けることとなります。先ほどあえて組合員という立場を強調したのは、誰に非があるかどうかは関係無く、そういった場合、運転手はバス運行乗務ができなくなります。また、バス運転手の不足が社会問題となっている昨今、普段の運行に支障がでる恐れがあります。是非、地域の方に、運転手の指示に従わずに転倒すれば、お客様も怪我をされるし、運転手も処分を受けて、通常のバス運行に影響がでる可能性があるということを周知いただきますようお願い申し上げます。

(会長)

貴重なご意見ありがとうございます。

他、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

(会長)

それでは、以上をもちまして、平成27年度第1回我孫子市地域公共交通協議会を閉じさせていただきます。長時間ありがとうございました。