

■平成30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30年7月11日（水）14：00～15：50
開催場所	我孫子市役所 議事堂 第1委員会室
出席委員	23名 藤井委員、小松委員、会澤委員、吉村委員、靱山委員、篠崎委員、井上委員、早川委員、吉崎委員、豊島委員、児島委員、深澤（安藤委員代理）、秋元委員、渡邊委員、今井委員、木村委員（飯塚委員代理）、倉田委員、橋本委員、青木委員、長谷川委員、小笠原委員（三澤委員代理）、森委員、南川委員
欠席委員	1名 小川委員
事務局	古谷建設部長、宮本交通課長、高倍主幹、甲田主査長 吉岡主任、佐々木主任主事
公開の状況	公開
傍聴者	0人

議 題

- (1) 平成29年度我孫子市地域公共交通協議会 決算及び監査報告
- (2) 平成30年度我孫子市地域公共交通協議会 事業計画及び予算（案）について

報告事項

- (1) あびバス・ふれあいバス利用状況について
- (2) 運転免許証自主返納者優遇制度について
- (3) あびバス（船戸・台田、栄・泉・並木）試走について
- (4) シャトルバス運行の検討について
- (5) 平成29年度実施アンケート結果報告【日本大学】
- (6) アイバス運行事業改善検討

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（H30年7月1日現在）
- ③平成30年度第1回我孫子市地域公共交通協議会兼交通会議 次第
- ④平成30年度第1回我孫子市地域公共交通協議会兼交通会議 資料
- ⑤あびバスの運行に関する住民意識調査
- ⑥我孫子市新木地区・並木地区 現状評価
- ⑦アイバス運行事業改善検討書

■会議要録

(会長)

議題に進む前に、私からひと言お詫びを申し上げなければなりません。

本日、決算報告など通常予定していた議案・報告事項に合わせ、事業計画・予算を議案として提出しております。本来、新年度に入るまでに、委員皆様に事業計画・予算をご承認いただき事業を進めていかなければならないものとなっておりますが、私も含め、委員皆様のご都合が合わないこともあり、議案の提出が本日となってしまいました。その件について、私から皆様にお詫びを申し上げます。ただし、予算の支出が伴わないものについては、事務局に滞りなく進めるよう指示いたしましたので、その点については、ご安心いただければと思います。

それでは、議案（１）平成２９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)

(資料に沿って説明)

(会長)

続きまして、監査委員より報告をお願いします。

(今井委員)

我孫子市地域公共交通協議会の平成２９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、適性に処理され、決算報告のとおり相違ないことを確認しました。

我孫子市地域公共交通協議会、監査委員、今井滋。

(会長)

決算の説明及び監査報告について、ご質問、ご意見等があればよろしくをお願いします。

(会長)

質疑等が無いようですので、採決をさせていただきたいと思います。

平成２９年度決算について、承認するにご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」という声があがる)

(会長)

はい、異議なしと認め、平成２９年度決算は承認されました。

続いて、議題（２）平成３０年度我孫子市地域公共交通協議会事業計画及び予算（案）

について事務局の説明を求めます。

(事務局)

(資料に沿って説明)

(会長)

只今の事務局の説明について、ご意見ご質問等があればお願いします。

(委員)

事業計画の中で、新たな指針等の策定の調査研究という説明がありましたが、国等でガイドライン等はあるのでしょうか。また、財政状況も厳しくなっている昨今、そういった部分でのマネジメントという部分での研究もしていただければと考えますが、いかがでしょうか。

(事務局)

現在、国では交通網形成計画の策定を推奨していますが、当市のように最寄りの駅を中心に公共交通を繋いでいるという体系の中では、交通網形成計画に捉われず、我孫子市の地域性にあった独自の指針を策定していきたいと考えております。なお、市の限りある財源の中では、今後、市の負担に頼った交通政策の展開は難しいものと考えておりますので、地域主体・地域が汗をかきながら共に進めていけるような方法を、藤井先生の協力を得ながら研究していきたいと考えています。

(会長)

その他にご質問・ご意見等があればよろしくお願いします。

無いようなので、採決をさせていただきたいと思います。

平成30年度事業計画・予算について、承認するにご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」という声があがる)

(会長)

はい、異議なしと認め、平成30年度事業計画・予算は承認されました。

続いて、報告事項に移ります。報告事項(1)あびバス・ふれあいバス利用状況について事務局の説明を求めます。

(事務局)

(資料に沿って説明)

(会長)

只今の事務局の説明について、ご意見ご質問等があればお願いします。

(会長)

只今の事務局の説明について、ご意見ご質問等があればお願いします。

ご質問等無いようなので、続いて、報告事項（２）運転免許証自主返納者優遇制度について事務局の説明を求めます。

(事務局)

(資料に沿って説明)

(会長)

只今の事務局の説明について、ご意見ご質問等があればお願いします。

(委員)

先ほど、あびバスの利用状況の説明の中で、新木ルートが平成28年度の改正後、バス廃止などで、一旦利用客が減少し、ここ最近、改正前に戻ってきたという説明がありました。私自身、これは運転免許証返納者への優遇制度が始まったことが理由ではないかと考えていましたが、申請状況を見るとそういったことでも無いように見受けられます。新木ルートの利用者が戻ってきた理由について、分析したものがあれば説明をお願いします。

(事務局)

新木ルートでは、平成28年10月の新車両導入に伴い、やむを得ず新木野4丁目、吾妻台でバス停を廃止しました。廃止したバス停については、ルートの中でも多く利用いただいていたバス停でありますので、廃止したバス停の利用者減により、一旦利用者が減少したものとなっております。ただし、平成28年の改正は、地域の要望として、商業施設・お休み処などがある湖北駅中心に繋いでほしいとの要望を受け、それを反映し改善した経緯もありますので、そういった改善が少しずつ地域に根付いてきたことが利用増に繋がったものと考えております。廃止したバス停付近の方には、今もご不便をお掛けしているものと考えておりますが、湖北駅が利用しやすくなったことで便利になったと感じる方も多くいるものと考えております。免許返納については、新木野地区で返納した方がどれくらいあびバスをご利用いただいているのか、詳細な把握はできていませんが、新木地区の申請状況から少ないものと推察しています。今後、市としても、免許証返納を推進するため広報活動を通して、あびバス等の利用増に繋げていきたいと考えております。

(会長)

その他にご意見ご質問等があればお願いします。

ご質問等無いようなので、続いて、報告事項（３）あびバス船戸・台田、栄・泉・並木試走について事務局の説明を求めます。

（事務局）

（資料に沿って説明）

（会長）

只今の事務局の説明について、ご意見ご質問等があればお願いします。

（委員）

３点ご質問させていただきます。

１点目、ポンチョショートタイプを推奨とありますが、これは決定という認識でよろしいでしょうか。２点目、乗車定員２８人とありますが、乗れなくなる可能性が高いのでしょうか。また、そういった場合、満員の表示などをしていく予定はあるのでしょうか。３点目、道路の改善というところがありますが、既に地権者などの同意は得られているのでしょうか。

（事務局）

１点目について、現時点では構想段階でありますので、決定というものではありません。ただし、３車種の中では、ポンチョショートタイプが適正と判断しています。２点目、乗車定員については、あびバスの利用形態が天候や時間帯によって左右されることから、非常に難しい問題と考えております。ただし、船戸・台田ルートでは、我孫子・北柏駅を起点に船戸地区と台田地区を相互に運行していることから、利用が分散しており、乗れなくなることは無いのではないかと考えております。栄・泉・並木ルートについても、栄・泉と並木を天王台・我孫子駅を起点に相互に運行しているため同様であり、時刻設定の改良などによって、運行を行っていきけるのではないかと考えております。３点目、地権者の同意については、現時点では、構想段階であり同意を得ておりません。多少の改良で改善し地域にあまり影響が無いような方法を検討していきたいと考えております。

（委員）

私自身、連携計画策定に関わった身でありますので、あびバスの重要性というところについて、重々に理解しているところではあります。限られた財源の中で、最大の効果を狙っていくことは重要なものと考えております。平成２３年連携計画の中では、地域に支えてもらうサポーター制度、地域と協議し採算ラインなどを定めた協定を結ぶトリガー方式などの記載があります。策定から７年経ち、そういったものが主流となっているか分かりませんが、そういった部分で今後の指針等ではどういったものになっていくのか、何分、予算に絡むことなので、説明いただきたい。

(事務局)

予算という部分でお答えします。ポンチョショートタイプは、1車両2,000万円以上します。仮に両ルートで導入する場合、予備車も含め、6,000～7,000万円近い負担があることとなります。ただし、トリガー方式での採算ラインという部分だけで考えれば、両ルートはあびバスでも利用者が最も多いルートとなっていますので、車両導入などの運行継続のための措置を行う必要性は高いと考えております。

(日本大学・藤井委員)

事務局説明について補足させていただきます。

現在、全国のような自治体では、交通網形成計画を策定するところと地域の中で独自の計画を策定していくところの大きく2つに分かれていくものとなっています。その中で、最近、交通網形成計画を策定する自治体でトリガー方式という考え方を入れているところは、ほとんど無いものとなっています。我孫子市でも、以前、35%を運賃収入で補うなどの目標を検討していたときもありましたが、他の自治体でも1/3を運賃収入、2/3を自治体負担で補うなどの目標を掲げているところがありました。この考えが何故外れてきているかと言えば、交通網形成計画ではPDCAサイクル(Plan→Do→Check→Act)の中で、改善を図っていくという方向性に変わったためです。私が関わっているところでは、東金市さんや茂原市さんで収支率約10～12%で運行を行いながら改善を図っているところもあります。また、八千代市などでは、自治体では珍しいものとなりますが、6路線あったバスの内5路線を廃止し、残る1路線で全体の公共交通を考えていくという方法で展開しています。実際、廃止した路線は12%程度の収支率で、残した路線は35%程度の収支率となっていました。それが運行改善を行って45～50%の収支率に改善しているところがあります。その中で、八千代市ではどういった考え方で進めているかという、収支率が50%となれば、市の負担も50%となり、地域の足として、自治体主体から民間主体へと切り替えていき、切り替え後は民間を補助することで支えていくという手法を目指しているところがあります。考え方としては、収支率50%になれば、そういった手法をとっていくというものです。市原市などでは、既に80%を超えるところもあります。こういったように収支率は地域によって様々です。PDCAというサイクルの中で、どのようなチェックをするかということが大事になってきます。チェックを行った後、次期プランの中で改善を図っていく、それを複数回繰り返していった中で、改善されなければ、廃止するという選択をするところもあります。そういったプランニングを活用した継続評価を富士宮市などでは、複数年の計画で実施しています。さて、そういった様々な計画の進め方がある中で、我孫子市としては、どういった手法を選択していくことが望ましいのかということを考える必要があります。公共交通に充てる潤沢な予算が無い中では、民間路線バス事業者が支えるエリア、空白地区として自治体が支えるエリア、それでも救えないエリアについては、住民協働という考え方の基に住民の方にも汗をかいていただきながら、地域の外出移動を支えていただかなければ、立ち行かない時代になってきていると考えます。そういった状況

下においては、我孫子市においても、トリガー方式という言葉は残らないものになってくると考えます。

その中で、我孫子らしい運用方法を考えていく必要があると考えております。

(会長)

参考までにあびバスの収支率について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

概算となりますが、新木ルートで20%、船戸・台田ルートで80%、栄・泉・並木ルートで70%、布施・根戸ルートで30%となっています。収支率からも船戸・台田、栄・泉・並木ルートが他に比べて、数多く市民の方に利用されているものとなっています。

(会長)

収支については、いいところ・悪いところもあるという状況です。今、藤井先生にまとめていただきましたが、ここでトリガー方式やサポーター方式をどうしようかという議論では無く、あくまで今後の指針の中で検討を進めていく事項と考えております。

他にご質問ありませんか。

(委員)

我孫子らしいという考え方についてですが、私自身、70歳を超えて高齢者となり、考えるところがありますが、高齢化が進んできた我孫子市で我孫子らしいというところはどういったものになるのでしょうか。通勤・通学世代が減少すると、あびバスを含め公共交通の利用形態も変わってきます。マイカー移動者を別として、高齢者の利用としては、最寄りの駅に繋ぐことよりも、病院に行きたい、遠方に買い物に行きたいなどの目的に利用用途が変わってきているものと考えます。JRを利用するにも成田線は本数が少なく、中々、利用しづらい面もあります。あびバスが目指す方向として、通勤通学者を念頭にJRを併用するための運行から、高齢者の移動という割合が増えてきているのではないかと思います。先ほど、新木ルートの収支率が20%という説明がありましたが、私自身、それを聞いて驚いているところです。こういった状況のルートで、あくまで現状のまま利用者を増やしていくようにするのか。それとも別の方法か。これからの方向性について考えがありましたらお聞かせいただきたい。

(事務局)

あびバスが既存公共交通を補完する存在であるというコンセプトは、これからも必要なものと考えております。船戸・台田、栄・泉・並木などのルートでは、現在も通勤通学での利用も多いことから、引き続き最寄りの駅に繋いでいくことが必要と考えますが、東地区の交通に関しては、この後、シャトルバスの検討という部分での報告もありますが、地

域の利用に合わせた交通体系を考えていければと思っております。

(委員)

車両更新のタイミングなど、スケジュールは決まっているのでしょうか。

(事務局)

具体的には決まっていますが、本年度に更新するということはありません。早くても来年度の更新となる予定です。ただし、車両の更新にあたっては、事業者の選定なども関わることであり、両ルート同時に更新するのか又は片方ずつ更新するのかなどの面からも考察する必要があります。一番は、既存車両をより長く利用することと考えておりますので、ご理解いただければと思います。

(会長)

その他にご意見ご質問等があればお願いします。

ご質問等無いようなので、続いて、報告事項（４）シャトルバス運行について事務局の説明を求めます。

(事務局)

(資料に沿って説明)

(会長)

只今の事務局の説明にご意見ご質問等があればお願いします。

(委員)

シャトルバスとは関係ありませんが、日秀工区以外は既に整備が完了しているにも関わらず、印西市の手賀川の部分でガードレール規制をしています。どうしてああいった状況となっているのか、説明いただきたい。あそこが規制されていることで、先日も大型車進入による渋滞が発生していた。

(事務局)

千葉県の説明では、日秀工区の工事が完了していないため、ガードレールで進入を防いでいる状況となっています。なお、今回の意見も含め、千葉県には地域の実情を説明していきたい。

(会長)

その他にご意見ご質問等があればお願いします。

ご質問等無いようなので、続いて、報告事項（５）平成29年度実施アンケート結果報告

について説明を求めます。藤井先生よろしく申し上げます。

(日本大学・藤井委員)

(資料に沿って説明)

(会長)

只今の説明について、ご意見ご質問等があればお願いします。

ご質問等無いようなので、続いて、報告事項(6)アイバス運行事業改善検討について説明を求めます。

(今井タクシー・児島委員)

(資料に沿って説明)

(事務局)

只今の説明にもありましたが、アイバスの運行については、非常に厳しいものとなっています。久しぶりに我孫子市に生まれた新たな公共交通でありますので、金銭面での支援はできませんが、それ以外については、運行改善に向け全面的に支援していきたいと考えています。委員皆様におかれましても、様々な面でご協力いただきますようお願い申し上げます。

(会長)

最大で一日14人乗車した日があったとの報告がありましたが、それはどういった乗客の方であったのでしょうか。

(今井タクシー・児島委員)

柴崎台地区の保育園の遠足で水の館に行く際、ご利用いただいたものとなっています。

(委員)

商工会では、水の館に何故公共交通が無いのかという意見が以前からありました。今井タクシーさんで運行を開始した際、非常に喜んだ方も多くいたと思います。只今の説明でも、ルートなどの改善要望が多いとの報告がありましたが、それだけ潜在的に利用したい方がいるという表れだと思います。今後、少しずつ人数が増え、改善していくことを期待しています。

(会長)

その他にご意見ご質問等があればお願いします。

ご質問等無いようなので、報告事項を終わります。続いて、その他となりますが、事務

局から何かありますか。

(事務局)

(我孫子駅ホームエレベーター整備について進捗状況を報告。)

(我孫子警察・橋本委員)

(電話で詐欺の防止について、委員に協力を依頼する。)

(会長)

只今をもちまして、第1回我孫子市地域公共交通協議会を閉会します。

長時間に渡り、ありがとうございました。