

第 14 回 習志野市地域公共交通会議【議事録】

日 時：令和 5 年 2 月 7 日（火）午前 10 時 00 分～午前 11 時 00 分

場 所：市庁舎 G 階 会議室 A

【会議次第】

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 報告事項
 1. コミュニティバスの現状について
4. 審議事項
 1. ハッピーバス（京成津田沼駅ルート）の運行ダイヤの変更について
5. その他
6. 閉会

【委員の出欠状況】

● 出席委員

榛澤会長、富谷副会長、田中委員、三浦委員、遠藤委員、高山委員、毎熊委員、浅野委員、平田委員、佐々木委員、神崎委員、竹田委員、島本委員

● 欠席委員

渡辺委員、李委員、鈴木委員

【討議要旨】

| 発言内容 | 結論及び事務局からの説明 |
|---|---|
| ○コミュニティバスの現状について | |
| <p>【事務局】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの利用者数は新型コロナウイルスによる影響で、令和2年度に大きく減少している。事業ごとの状況は次のとおりである。 <p>(ナラシドバス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ前の令和元年度と比較すると、令和2年度は約23%減少、令和3年度は約15%の減少であった。 ・1日あたりの平均利用人数はコロナ前である令和元年度までは、1日あたり120人以上の利用があったが、令和2年度には96人、令和3年度が105.4人、今年度は現時点で118.2人となっている。 ・徐々に回復傾向は確認されており、令和2年度は約77%に減少したものの、令和3年度は約85%、今年度は約95%にまで回復してきている。 <p>(ハッピーバス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ前の令和元年度と比較すると、令和2年度は約3割の減少、令和3年度は少し回復したが、約22%の減少であった。 ・1日あたりの平均利用者数は、コロナ前が1日あたり1,300人以上の利用者であったが、令和2年度が960人、令和3年度が1,050人、今年度は現時点で1,153人となっている。 ・徐々に回復の傾向にあり、令和2年度は令和元年度の約71%に減少したものの、令和3年度は約78%、今年度は約85%まで回復している。 ・ルート別に見ると特に京成大久保駅ルートの回復が大きく、令和2年度に令和元年度の72%に減少したものが、今年度は95%まで回復してきている。 ・京成津田沼駅ルートについては、内陸ルートが令和2年度が前年比68%、令和4年度は78%、海浜ルートは令和2年度に71%、今年度は80%であり、京成津田沼駅ルートが京成大久保ルートに比べて、利用者の回復が伸び悩んでいる状況が、確認されている。 | <p>【委員一同】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状について承知した。 |

○ハッピーバス（京成津田沼駅ルート）の運行ダイヤの変更について

【事務局】

- ・ダイヤ変更の概要は、「京成津田沼駅ルート」の運行便数を1日あたり26便から22便に変更し、4便を減少しようとするものである。
- ・背景として運行事業者の乗務員不足が深刻であり、全社的なダイヤの見直し等の中でハッピーバス「京成津田沼駅ルート」について利用者の少ない土休日の減便を行おうとするものである。
- ・土休日の利用者数は、令和4年度は平日比で約70%、コロナ前の令和元年度においても約74%の状況であった。
- ・今回の減便は、26便から22便ということで85%の運行本数を残せているので、利用者数の平日比に対して、十分な便数を残せているものと考えている。
- ・一日当たり4便減少することで、現在1日7名で運行しているものが6名で運行可能になり、1名少ない体制で運行ができる。
- ・平均運行間隔（始発と終発の時間を便数で割った平均間隔）は、現状が約33分に1本のダイヤ、変更後は約38分に1本となる。
- ・土休日の利用者の傾向にあわせ8時前の朝の時間帯と夕方の時間帯で便を間引き、利用者の多い昼間の時間帯は、平日同等の35分間隔で運行する。
- ・各ルートの始発・終発の時刻の設定については、1日4便が減少するので、全体的には朝の始発時刻を少し遅らせ、夜の終発時刻は少し早めている。
- ・ダイヤの変更時期については、3月31日を考えている。
- ・ホームページやバス停への掲示などで、事前の周知をしっかりと行ない、利用者にご迷惑をかけないように対応する。

【富谷副会長】

- ・この内容について地域住民の意向を事前に聞かないのか。決まったことを一方的に通知して終わりにするのか。

【富谷副会長】

- ・会議が経営改善のための経営者会議になっている。私は経営者ではなく地域の代表である。全体的な公共交通のあり方をどうす

【委員一同】

- ・ハッピーバス京成津田沼駅ルートの運行ダイヤの変更について異議なし。

【事務局】

- ・意向を確認する予定はない。利用者数の少ないところの運行便数を減らすという軽微な運行計画の変更と考えている。事前にしっかりとホームページやバス停で周知していく。

【榛沢会長】

- ・この発言について今後、協議していく。今回は地域交通の観点から進めていければと思う。福祉の問題は、また検討して提案を

るかを議論するのがこの会議だと思っている。一方的に決まったことを市民に承知させるのは、この会議の存在感がない。経営者会議なら、私が出席する意味はない。

- ・習志野市の公共交通に対する基本的な方針が、運行会社の経営ありきではよくない。
- ・補助金をこれ以上は出せないと思うが、運行会社は補助金の増額か事業を縮小しないと、この先撤退せざるを得ないだろう。
- ・公共交通の原点は、交通不便者の救済であり、必要な地域に対して市がどういう施策を持つかが重要である。交通弱者である高齢者、障がい者の日常生活の利便性を図るためには、公共的な救済措置が必要である。
- ・当初は健康福祉部が所管で、交通弱者救済のため採算性は二の次であったが、都市政策課になり、経営的な見地が強くなった。

【富谷副会長】

- ・地域に対してどういう周知をしていくか、タイムスケジュールも含めて考えてほしい。

【高山委員】

- ・今回のダイヤ変更は、コロナの影響が大きいと思う。会議のあり方について意見があったが、将来を見据えて利用者を増やし、地域の足をいかに確保していくかを考えることが大事だと考える。今回のダイヤ変更は、乗務員不足というより、利用者の実態に合わせるためのものであると思う。ダイヤ変更は、電車の発着時刻との調整をしているのか。

いただきたい。

【事務局】

- ・地域への周知方法は、ホームページとバス停でのご案内以外に何かあるか検討する。

【三浦委員】

- ・京成津田沼駅は、京成本線、京成千葉線、新京成線の上り、下りの電車があり、全線の発着時刻を加味したダイヤ設定は難しい。そのため、現状の利用実態に合わせて、市と調整したダイヤとなっている。

○その他

【三浦委員】

- ・本日はこういったダイヤ変更の提案となり、お詫び申し上げます。
バス事業の利用者の現状としては、コロナ前と比べてマイナス15～20%であり、これ以上は回復しないと思われる。
また、運転手不足が顕著な中、令和6年4月1日に厚労省の運転手に関する基準の見直しがあり、拘束時間を短く休息時間を長くする必要が出てくる。今の運転手数では対応できないことが見えており苦慮している。
その中で、富谷委員の発言は重みがある。公共交通としてコミュニティバス以外にも路線バスやタクシーがある中で、この会議

【事務局】

- ・検討する。

ではコミュニティバスのための議論となっている。

今後、市民目線で忌憚のない意見交換する場として機能させるのが、本来の公共交通会議の位置付けだと思う。意見を出し合い、一つでも達成できるものがあればいいと考えるので、自由に議論する場の提供を検討していただきたい。

【平田委員】

- ・ 設置要綱を修正していく必要があると感じた。国交省のガイドラインでは地域公共交通会議の目的として、「道路運送法の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバスやタクシー等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の推進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。」とある。協議事項は、「地域の実情に応じた適切な乗合一般旅客の対応、運賃及び料金等」となっている。交通会議は、富谷委員や三浦委員から意見のあったようなことを話し合う場として、設置するものとする。

【高木委員】

- ・ 様々な意見があったので国のガイドラインに沿った形の設置要綱への変更を検討いただきたい。変更の報告については、皆様、多忙と思われるので要綱がある程度ガイドラインに沿ったものであれば書面等の報告でも良いと考える。

【遠藤委員】

- ・ ハッピーバスの朝の6時台と夜の20時台に利用者が少ない状況である。今後、乗務員の労働時間が短くなることもあるため、利用実態に合わせて更に減便してほしいと考える。

【事務局】

- ・ 報告事項が2点ある。
- ・ 1点目は、ハッピーバスの乗車方法と料金収受方法の変更について、現在の前乗り・前払いから中乗り後払いに変更する予定となっている。
- ・ 2点目はダイヤ変更案について、パークゴルフ協会に現在、意見照会をしており、場合によってはダイヤの微調整を行う可能性がある。

【事務局】

- ・ この会議は平成24年度に東習志野地区の地域バス運行を検討するためにつくられた。本格運行後に設置要綱第2条4項（所掌事務）に「地域公共交通の検証に関すること」を追記して、この組織を残し、本市のコミュニティバスを検証していくこととした。そのため法定協議会の要綱とは違うつくりこみとなっているが、今回の意見を参考にして検討する。

【榛沢会長】

- ・ 提案のあった要綱について、次回会議までに各委員にご報告いただきたい。

【事務局】

- ・ 検討する。

【事務局】

- ・ 今回の審議事項とは別に、今後の更なる減便のご意見として、今後の検討事項とさせていただきます。

以上