

第 15 回 習志野市地域公共交通会議【議事録】

日 時：令和 6 年 2 月 9 日（金）午前 10 時 30 分～午前 11 時 30 分

場 所：市庁舎 5 階 5-1 会議室

【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
 - ②前回会議における意見について（コミュニティバス・本会議の在り方）
 - ③ナラシド♪バス追加バス停の実証運行について
4. 審議事項
 - ①習志野市地域公共交通会議設置要綱の改定について
 - ②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
 - ③ハッピーバス（京成大久保駅ルート）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、坂本委員、渡辺委員、星山委員、高山委員、
每熊委員、浅野委員、鈴木委員、小林委員、神崎委員、竹田委員、小平委員

● 欠席委員

李委員、池崎委員

【討議要旨】

発言内容	結論及び事務局からの説明
報告事項① 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"> ・各コミュニティバスの利用者数の状況は、次の通りである。 <p>(ナラシド♪バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間の利用者数は、コロナ前の令和元年度と比較すると、令和2年度は約77%に減少したものの、令和3年度は約85%、令和4年度は約95%まで回復してきている。 ・1日あたりの平均利用者数は、コロナ前である令和元年度まで、1日あたり120人以上の利用があったが、令和2年度に96人と大きく減少した。その後、令和3年度は105人、令和4年度は117人、今年度は現時点で130人と回復してきている。 <p>(ハッピーバス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間の利用者数は、コロナ前の令和元年度と比較すると、令和2年度は約71%に減少したものの、令和3年度は約78%、令和4年度は約85%まで回復してきている。 ・1日あたりの平均利用者数は、コロナ前である令和元年度まで、1日あたり1,300人以上の利用があったが、令和2年度に960人と大きく減少した。その後、令和3年度は1,050人、令和4年度は1,133人、今年度は現時点で1,135人と回復傾向にあるものの、令和元年度の85%程度で伸び悩んでいる。 	<p>【委員一同】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・報告事項①について、承知した。
報告事項② 前回会議における意見について（コミュニティバス・本会議の在り方）	
<p>【事務局】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回会議における意見の1つ目については次の通りである。 <p>(意見① コミュニティバスの在り方)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初は福祉的な見地からバス運行を検討し採算性は二の次だった。途中から経営的な見地が強くなってきたように感じる。 ・市がお金を出さないとコミュニティバス事業は後退してしまう。市が交通不便者を救済する公共交通に対して、どのような基本的な方針を持っているかが大事。 	<p>【委員一同】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・報告事項②について、承知した。

(意見①に対する市の考え方)

- ・平成 8 年頃に循環バスの検討が始まり、平成 13 年度の「循環バス検討委員会」にて、定時性の確保、利用者ニーズへの合致や利便性に課題があったため、導入が見送られた。
- ・平成 17 年度に「コミュニティバス検討委員会」を立ち上げ、平成 19 年度から実証運行を開始、平成 21 年度から順次本格運行に移行し、現在のハッピーバスとなっている。
- ・東習志野・実籾のルートは、利用者が少なく本格運行には移行できなかった。引き続き検討を行うために、平成 24 年度に「地域公共交通会議」を立ち上げた。
その後、平成 25 年度から実証運行を開始、平成 28 年度から本格運行に移行し、現在のナラシド♪バスとなっている。
- ・平成 17 年度以降のハッピーバス及びナラシド♪バスを検討した際の方針については、次の通りである。
 - ① 実証運行における目標は、運行経費の 2 分の 1 以上を運賃収入で賄う。
 - ② 本格運行は民間事業者が運行主体で、市が運行経費の一部を補助する形態。
 - ③ 本格運行後の目標は、利用者と運賃収入の増加を目指して、最終的には市の補助なしでの運行を目標とした。
- ・このような中、現状は、コロナ禍における利用者の大幅減少により、当面は現状の運行を維持することが現実的な目標となっている。
- ・今後の在り方としては、これまでの導入経過や目標設定の考え方、市の補助金の在り方を踏まえると、急な方針の変更はできない。現在の運行原資をもとに運行の維持に努めることが当面の在り方と考えている。
- ・また、運転手不足の課題も運行事業者とともに引き続き取り組んでいく。
- ・前回会議における意見の 2 つ目については次の通りである。

(意見② 地域公共交通会議の在り方)

- ・この会議が経営者会議であれば、市民が出席する意味がない。公共交通について市民代表の意見も含めて議論する会議であるべき。
- ・コミュニティバスのための議論ではなく、公共交通について広く自由な意見交換ができる場としてほしい。
- ・会議の設置要綱について、国のガイドライ

ンに示されるモデル要綱を参考に修正を検討した方が良い。

(意見②に対する市の考え方)

- ・この会議が経営者会議という考えはなく、会議の所掌事務である「地域公共交通の検証」に基づき、本格運行しているコミュニティバスの現状報告や運行計画の変更について審議をお願いしているもの。
- ・「自由な意見交換できる場」については、会議次第の「5. その他」の中で、委員から市民の声、業界の現状、課題など自由に発言してもらい、意見交換や情報共有の場としてもらいたい。
- ・会議の設置要綱については、国のモデル要綱に沿ったものに変更する案を、次の審議事項にて説明する。

報告事項③ ナラシド♪バス 追加バス停の実証運行について

【事務局】

- ・ナラシド♪バス 追加バス停の実証運行については、次の通りである。
- ・実籾1丁目東町会から『地域住民の高齢化により、ナラシド♪バスのバス停「日大実籾」まで徒歩で利用するのが困難となり、町会区域の近くにバス停を追加してほしい』と要望があった。
- ・バス停を徒歩で利用できる範囲は、直線距離で300mを目安としており、この地区はバス利用が可能な区域と考えているが、町会の南端から「日大実籾」までは、道なりに約400mあること、「日大実籾」の隣のバス停「実籾本郷公園」まで約700mあり、他の区間よりも距離が長いこと、運行ルートを変更することなくバス停を追加できることから、試験的に運行を行い、利用者数の増加等が確認できた場合は、本格運行に移行したいと考えている。
- ・実証運行のスケジュールは、令和6年6月から令和7年5月末までの1年間を考えている。

【委員一同】

- ・報告事項③について、承知した。

審議事項① 習志野市地域公共交通会議設置要綱の改定について

【事務局】

- ・ 現行の要綱は、この会議を設立した時の当初の目的、所掌事務が残っており、東習志野・実籾地区に地域バスを運行するために必要な取り組み内容が記載されている。
- ・ 現在、ナラシド♪バスは本格運行しているため、今回の変更案は既に完了している内容を削除し、一般的な国のモデル要綱になった内容に置き換えるものである。

【高山委員】

- ・ 第1条は「地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保」とあり、この「バス等」にタクシーの意味も含まれていると思うが、「バス・タクシー等」と明確に記載してほしい。

【榛澤会長】

- ・ そのほかに無ければ、承認してよいか。

【事務局】

- ・ 第1条の「バス等」の記載を「バス・タクシー等」に改める。

【委員一同】

- ・ 審議事項①について、異議なし。

審議事項② 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】

- ・ 厚生労働省の働き方改革の一環で、令和6年4月から「自動車運転者の労働時間等の基準（改善基準告示）」が改正され、新たな基準に対応するためのダイヤ変更である。
- ・ ダイヤ変更の対象は、京成津田沼駅（内陸・海浜）ルートで、平日ダイヤを26便から24便に減便するものである。

（内陸ルート）

- ・ 京成津田沼駅を出発する始発6時15分、終発20時7分は現行と同時刻とし、平均運行間隔を33分から36分に調整した。

（海浜ルート）

- ・ 京成津田沼駅を出発する始発6時4分は現行と同時刻とし、終発は現行の20時2分から7分早めて19時55分とした。
- ・ 海浜方面を出発する始発6時25分、終発20時8分は現行と同時刻とし、平均運行間隔を32分から35分に調整した。

【鈴木委員】

- ・ 内陸及び海浜ルートの6時台、7時台の乗客はどのくらいか？需要はあるか？この時間帯は高齢者や子連れの利用者が少ないように考える。

【事務局】

- ・ 内陸ルートにおける昨年10月の乗車実績は、1か月あたり1便(6時15分発)183名、2便(6時54分発)308名、3便(7時22分発)319名であった。通勤の利用が多いと考える。

【鈴木委員】

- ・一定数の利用があることは認識した。働き方改革を意識したダイヤ設定を、今後の検討課題としていただきたい。

【星山委員】

- ・令和6年4月からの自動車運転者の労働時間等の基準改正により、朝と夜の運行が難しくなっているため、鈴木委員の発言の通り、乗車が少ない便はさらに減便していきたい。(すぐには実施できないと思うので、今後の課題でよい)

【高山委員】

- ・労働時間等の基準改正によるダイヤ改正が、始発が遅くなり終発が早くなるのであれば、利用者は理解できると思うが、今回のように始発と終発の時間は変えずに間の便を間引くようなダイヤは、利用者に上手く説明できるだろうか。

【榛澤会長】

- ・利用者への説明はどのように行う予定か。

【富谷副会長】

- ・今回のダイヤ改正は、学生、サラリーマン、交通弱者である高齢者、どこに焦点を当てたものか。
- ・交通弱者は朝早くは利用しないが、学生やサラリーマンは朝早い時間に利用すると思う。もともとハッピーバスは、交通弱者への配慮と学生やサラリーマンへの利便性との二面性があるものである。そのため、今回のダイヤ改正は、どちらに焦点を当てたものか教えてほしい。

【事務局】

- ・承知した。

【坂本委員】

- ・鈴木委員、星山委員の発言の通り、労働時間等の基準改正によって、朝と夜の運行の改善は重要であるが、この改善には時間を要する。そのため、まずは今回のダイヤ改正を行い、今後については、コミュニティバスの在り方も含めて長期的に検討していく必要がある。

【事務局】

- ・京成津田沼駅ルートは7人の乗務員でシフトを組んで運行している。改善基準告示の「1日の拘束時間13時間以内」「休息時間は9時間を下回らない」という基準を満たすように調整した結果、2便を減らすことで成り立ったものである。利用者及び対市民への説明の仕方は検討していく。

【坂本委員】

- ・利用者に迷惑がかからないような形で、改正後の労働基準を満たすために、始発と終発の時間を変えずに間の便を間引くことで乗務員の拘束時間短縮を図ったものである。ただ、利用者への説明の仕方は課題として、市と共に考えていきたい。

【事務局】

- ・ホームページとバス停における貼紙にて、周知する予定である。その際、ダイヤ改正とその理由(改善基準告示)を記載する。

【事務局】

- ・今回のダイヤ改正は、特定の利用者に焦点を当てたものではなく、特別な需要がある始発と終発は残して、あとは満遍なく均すという考えのもと行っている。
- ・その中で、利用実態を参考に、利用者が多いところは35分、少ないところは42分、48分の間隔になるように間引いているものである。

<p>【榛澤会長】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委員からの意見を踏まえ、原案の変更が事務局で不要であれば、原案のとおり承認してよいか。 	<p>【事務局】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・変更不要。 <p>【委員一同】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・審議事項②について、異議なし。
<p>審議事項③ ハッピーバス（京成大久保駅ルート）の運行ダイヤの変更について</p>	
<p>【事務局】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「京成大久保駅ルート」の土休日ダイヤについて、運行時間の変更を行うものである（減便は行わない）。 ・利用者より、京成大久保駅南口バス停留所で「東部保健福祉センター行き」と「新津田沼駅行き」の出発時刻が近く、遅延による出発順の逆転が生じ、乗り間違えることが複数回あったため、ダイヤを見直してほしいとの要望があった。 ・京成大久保駅南口バス停留所は、駅のロータリー内にあるため、同じバス停から反対方向のバスが発着している。 ・現行の土休日ダイヤは、「東部保健福祉センター行き」と「新津田沼駅行き」の出発時刻が1分差で出発時刻が近い。また、「東部保健福祉センター行き」が先発だが、津田沼駅周辺からの渋滞等で遅延した場合、出発順が逆転することがある。 ・変更ダイヤは、現行で先行出発する「東部保健福祉センター行き」を後発にすることで、遅延による出発順の逆転を防ぎ、さらに出発時刻の差を1分から3分に設定するものである。 	<p>【委員一同】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・審議事項③について、異議なし。

その他

【小林委員】

- ・審議事項②、③どちらにも言えることだが、利用者利便に影響がないよう考慮したものであるため、今回のダイヤ変更に支障はないと考える。あとは、利用者への周知が大事なので、運行事業者と市は協力して行っていただきたい。

【富谷副会長】

- ・バスまたはタクシー事業者から、市への陳情要望はあるか。

【富谷副会長】

- ・資料の5ページ目と8ページ目について、利用者数が目標値を下回っている年度がある。市からの運行経費の補助率が、ハッピーバス 1/3、ナラシドバス 1/2 の中、目標値を下回っていると赤字ではないのか。

【榛澤会長】

- ・国からの臨時交付金は、期限は決まっているのか。

【富谷副会長】

- ・新型コロナウイルスは解消したが、以降はどうするのか。

【富谷副会長】

- ・(京成) タクシーの運転手より、「乗客が少ないと廃止になる」とよく聞く。(ナラシドバスの) 廃止は住民にとって困るため、乗車を呼び掛けているが、需要と供給が合っていないようだ。1/2 の受益者負担の物差しを当てはめるのは無理があるように感じる。将来的には、交通弱者と市民生活の利便性を図るための公共交通として、配慮してほしい。

【事務局】

- ・承知した。

【事務局】

- ・利用者数の落ち込みが続いているため、収支が厳しいとの声がある。その中で、ハッピーバスは運賃改定を検討しており、来年度の地域公共交通会議に合わせて、運賃協議会の開催を考えている。

【事務局】

- ・補助金以外にも、国からの新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した運行事業者への支援金にて赤字を補填している。

【事務局】

- ・年度ごとに国が臨時で予算化できたときに、その都度、各自治体が希望を出して活用しているものである。令和2～5年度の4年間は、国がこの臨時交付金事業を行っているため、活用した支援を行っている。

【事務局】

- ・国の方針にもよるが、燃料高騰対策等の別の形で、継続される可能性がある。令和6年度以降は、国の動向を見ながら、臨時交付金を活用できるか検討していく。

【事務局】

- ・引き続き、検討課題として受け止める。

【鈴木委員】

- ・タクシーに関する施策について、福祉の非課税世帯へのタクシー券配布は認識しているが、公共交通でタクシーに関する施策をこの会議で議論できないのか。例えば、藤崎や谷津の道が狭いところは、高齢者の移動が大変なのでタクシーをワンコインで利用できるようにする等の話をこの会議で議論できないか確認したい。

【榛澤会長】

- ・国の方でタクシーに対する補助はないのか。

【榛澤会長】

- ・タクシー券の何割かを市で負担するということは考えていないのか。

【高山委員】

- ・タクシーとしても、地域の足として頑張りたいと考えている。路線バスやコミュニティバス等がある中で、今後タクシーが活躍するには、地域を限定したデマンド交通やタクシー券の補助等が考えられる。
- ・習志野市では、タクシー券の配布を高齢者外出支援として行っているが、他市では地域の足の確保として行っているところもある。
- ・今後、タクシーを応援してもらえるようなことについても議論してもらえたらと思う。

【事務局】

(報告事項について)

- ・ハッピーバスの運賃改定について、令和5年10月の道路運送法改定に伴い、本会議とは別に運賃の改定に関わる会議を別途設置する必要がある。来年度の地域公共交通会議と同日開催を考えており、詳細は後日連絡する。

【事務局】

- ・現時点では、高齢者支援に関わるようなタクシーの利用制度について、この会議で提示するものはない。ただ、各地域で高齢者の足が不足しているとの話は聞いているため、今後の課題として取組みを考えていく必要はあると考えている。

【小林委員】

- ・タクシーに限らず、運転手不足の対策として、二種免許を取得するための費用補助は行っているが、タクシー会社の収支に対する補助は行っていない。

【事務局】

- ・高齢者支援課にて、高齢者外出支援事業として、高齢者のみで構成されている非課税世帯へのタクシー券の配布は行っている。公共交通での支援は、現時点では行っていない。

【事務局】

- ・承知した。

以上