

第 16 回 習志野市地域公共交通会議【議事録】

日 時：令和 7 年 2 月 7 日（金）午後 2 時 00 分～午後 3 時 00 分

場 所：市庁舎 5 階 5-2 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利用状況について
 - ②ハッピーバスの運行経費補助率の考え方について
4. 審議事項
 - ①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
 - ②ナラシド♪バス追加バス停（実証運行）の利用状況と今後について
 - ③ナラシド♪バス運行事業者の会社名変更について
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、三浦委員、渡辺委員、遠藤委員、高山委員、毎熊委員
秋山委員（代理）、小林委員、吉井委員、森野委員、菅原委員、奥井委員（代理）

● 欠席委員

田中委員、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
報告事項① コミュニティバスの利用状況について	
【事務局】 - 各コミュニティバスの利用状況は、次の通りである。 (ハッピーバス) - 年間の利用者数は、新型コロナウイルスによる影響で、令和2年度は大きく減少した。その後、徐々に回復してきてはいるが、令和5年度時点では、コロナ前の令和元年度比で約83%回復状況である。 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。今年度は現時点で1,129人であり、令和元年度比で約84%回復状況である。 (ナラシド♫バス) - 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、徐々に回復し、令和5年度時点で約103%とコロナ前同等に回復してきている。 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、徐々に回復し、今年度は現時点で約140人と、コロナ前を上回る実績となっている。 【高山委員】 - ナラシド♫バスはコロナ前より回復しているが、ハッピーバスの回復度合いが8割程度と低いのは何か原因があるのか。地域の路線バスの傾向も含めて、把握していれば教えてほしい。	【事務局】 - 現役世代の通勤の利用が多いところは回復しきらないというイメージはある。企業のテレワークの浸透により、利用者数が戻らない状況であると考えている。 - ナラシド♫バスは、通勤よりも地域の高齢者の足としての活用が多く、生活がコロナ前に戻ってきているという印象で受け止めている。 【三浦委員】 - 路線バスの回復は良い状況であり、コロナ前の9割程度である。ハッピーバスと走行エリアが同じようなところでこのような状況であるため、理由を分析中である。 【委員一同】 - 報告事項①について、承知した。

報告事項② ハッピーバスの運行経費補助率の考え方について

【事務局】

- ・ハッピーバスの導入経過と現状、運行経費補助率の変更については、次の通りである。

（ハッピーバスの導入経過と現状について）

- ・平成 17 年度にコミュニティバス検討委員会を設置、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ている。
- ・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というもので、市の補助は最大で 2 分の 1 になると当初考えていた。
- ・運行経費の 2 分の 1 以上の運賃収入が確認できたことから本格移行したが、さらなる利用者の増加を目指して、運賃収入の目標を 3 分の 2、市の補助率を 3 分の 1 として運行をスタートし、これまで同じ補助率で運行している状況である。
- ・現状については、利用者数がコロナ前の 8 割強程度のまま回復しない状況が続いており、運賃収入が運行経費の 2 分の 1 を下回る状況で、事業の採算性の確保が困難な状況となっている。

（運行経費補助率の変更について）

- ・事業の採算性を改善していくためには、「運賃の値上げ」、「減便等による経費の削減」、「補助金の増加」という選択肢がある中で、市民の負担は増やさず、市民のサービスを維持するためには、市の補助金を増加する必要があると判断した。
- ・令和 7 年度以降については、本市の地域公共交通の維持を図るため、ハッピーバスの補助率を 2 分の 1 とする予算案としており、3 月議会の議決によって最終決定する予定である。

【委員一同】

- ・報告事項②について、承知した。

審議事項① 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

【事務局】

- ・ハッピーバスの京成大久保駅ルートの平日ダイヤについて、1 日 31 便から 26 便に 5 便の減便を行うものである。土休日の変更はない。
- ・減便の対象は、事業者が自主運行している便（市が補助対象としていないもの）である。

- ・自主運行便は、運行当初のダイヤにおいて、車両と運転手の余裕がある部分で、運行事業者が自主的に運行していたものである。
- ・今回のダイヤ変更は、厚生労働省の改善基準告示、運転手不足へ対応するためのものであり、運転手の余裕がない中で運行の継続が困難という事業者の申し出を受けてのダイヤ変更である。
- ・詳細は、京成バス(株)の三浦委員より説明願いたい。

【三浦委員】

- ・まず、ハッピーバスの運行経費補助率の見直しに市へ感謝申し上げる。
- ・利用者の回復は厳しい状況である。また、運転手確保のため待遇改善や、燃料費の高止まりが続く中、政府の原油に対する補助がなくなっているため、引き続き経営状況は厳しいと思われる。
- ・変更案のダイヤは、5便減らすものである。始発と終発の時間は、なるべく現状を維持し、間の便を間引いて調整した。平均運行間隔は、現在の約28分から、約34分に広がる。
- ・今後、運転手確保、厚生労働省の改善基準を順守し、より良い運用をしていきたい。赤字を圧縮した中で、運行できるようにしたいので、何卒ご理解いただきたい。

【小林委員】

- ・市として、バス・タクシー事業者への運転手不足対策は何か考えているか。

【小林委員】

- ・ありがたい計画である。千葉運輸支局においても、運転手の魅力を発信している。自治体による支援が増えてきているので、運輸支局のホームページとリンクを貼らせてもらい、周知を広げていきたい。

【榛澤会長】

- ・利用者側として副会長から何か意見はないか。

【森野委員】

- ・都市環境部は、地域公共交通を下支えし、計画している部署である。市民にとっては、バス等はたくさん便数がある方が良いと認識している。

【事務局】

- ・令和7年度に、バス事業者への大型二種免許取得支援と、バス・タクシー事業者の運転手募集説明会の開催を検討している。

【富谷委員】

- ・利用者、関係する地域住民に対して、誤解のないように予め周知することが大事である。

- ・昨今、京成バス(株)より、運転手不足や運行経費の上昇、運行するほど赤字になるなどの切実な思いは伺っていた。
- ・そういった中で、行政として何ができるか考え、今回は資金的な支えとして、補助金の見直しを提案させていただいた。
- ・また、運転手不足については、二種免許取得への支援を、来年度から新たに取り組んでいく。
- ・こうした取組みの一方で、この審議事項については、利用者の利便性が低下するものなので、反対はしないが、立場的に賛成はできないことをお含みおきいただきたい。

【富谷委員】

- ・二種免許取得支援は継続的なものか。

【富谷委員】

- ・経済情勢が好転するとは思えないので、継続的な要素は持っていると考え。単年度だけでなく、将来も景気が好転しない限りは継続していくという方針を示した方が、事業者としても安堵できると考える。

【事務局】

- ・あと一点、先ほど説明した免許取得支援について補足したい。市内で特に影響を受けているのがバスの運行であり、市内にはバス、タクシー等の様々な交通事業者がいるが、令和7年度については、まず路線バスとコミュニティバスの事業者を対象に、免許取得支援を始めていこうと考えているので、タクシー事業者には大変申し訳ないが、ご理解いただきたい。

【榛澤会長】

- ・委員からの意見を踏まえ、審議事項①について原案のとおり承認してよいか。

【事務局】

- ・まずは令和7年度に実施するものである。令和8年度以降については、担当課としては継続していきたいと考えているが、庁内で調整しながらの検討となる。

【高山委員】

- ・バスも大切だが、個別輸送の需要もあり、タクシーも地域の足として日々頑張っている。機会があったら、普通二種免許取得についても、補助の検討をお願いしたい。
- ・運転手募集説明会については、タクシー協会京葉支部（市川市、船橋市、習志野市等）にて、労働局や各市からの支援を受けながら、説明会を開催し、令和7年度も予定している。おかげ様でなんとか運転手を順次確保できている状況である。今後も地域の足のため、頑張っていきたいので、よろしくをお願いしたい。

【委員一同】

- ・審議事項①について、異議なし。

審議事項② ナラシド♪バス追加バス停（実証運行）の利用状況と今後について

【事務局】

- ・実叡1丁目東町会からの要望で、「日大実叡」と「実叡本郷公園」の間にバス停を追加し、令和6年6月から現在まで8ヵ月間、実証運行を行っている。
- ・前回の交通会議では、令和7年5月末まで12ヵ月間の実証運行を行い、利用者の増加が確認できた場合は本格運行とすることを提案していたが、現時点で十分な利用者が確認されているため、実証運行期間を令和6年12月末までの7ヵ月間に短縮し、バス停を本設としてよいかの審議をしていただきたい。
- ・承認いただければ、令和7年4月以降、本設のバス停設置や時刻表・ルート図の刷新を行っていきたいと考えている。

（利用者数について）

- ・実証運行前の「日大実叡」と「偕生園」の過去8年間の月平均乗降者数は、2箇所計で163.9人/月である。
- ・実証運行後の7ヵ月間の月平均乗降者数は、「日大実叡」と「偕生園」の2箇所計で164.6人/月、追加バス停を加えた3箇所計で191.3人/月である。
- ・2箇所計の163.9人/月と、3箇所計の191.3人/月を比較すると27.4人の増加である。
- ・追加バス停は、平均26.7人/月の利用がある。
- ・以上のことから、この地区で純粋に毎月約27人の利用者増加が確認できる。また、毎月コンスタントに利用があるため、バス停の本設は、高齢化している地域住民の生活の足として十分に有効なバス停として今後も利用してもらえ则认为る。

【委員一同】

- ・審議事項②について、異議なし。

審議事項③ ナラシド♪バス運行事業者の会社名変更について

【事務局】

- ・ナラシド♪バスは、現在、京成タクシー習志野(株)が運行している。
- ・令和7年3月1日に、京成電鉄グループにおけるタクシー事業の再編で、グループ内の会社を3社に再編する予定とのことである。
- ・京成タクシー習志野(株)は、関連会社の5社が合併して、「京成タクシーセントラル(株)」という会社になる。
- ・運行する事業所、体制は変わらないが、会社名、本社の住所、代表者名等が変わることになる。
- ・会社名等の変更後も、引き続きナラシド♪バスを運行することを審議いただきたい。
- ・運行事業者の京成タクシー習志野(株)が委員として出席しているため、補足説明等があればお願いしたい。

【秋山委員】

- ・現在の県内12社を、3社に集約するものであり、京成タクシーセントラル(株)、京成タクシーイースト(株)、京成タクシーウエスト(株)となる。
- ・事業再編の目的は、営業力の強化と、営業資源の集約、採用の強化である。
- ・本社所在地は船橋市湊町となる予定。
- ・合併後、当社は、京成タクシーセントラル(株)の習志野営業所となり、所在地や運行内容は変わらない。

【富谷会長】

- ・その前に、この内容は審議事項なのか。私たちが反対したらどうなるのか。社名の変更について、この会議で審議する権限はないのではないか。報告事項で良いのではないかと考える。

【事務局】

- ・当初報告事項と考えていたが、運行事業者から国土交通省関東運輸局に確認したところ、審議事項として会議で承認をいただいた方が良いとの意見があった。

【秋山委員】

- ・補足だが、まず千葉運輸支局に申請を出すと、関東運輸局に申請があがる。その際、関東運輸局から、申請書の添付資料として、交通会議で協議が調った旨の証明を付けてほしいとの話があった。そのため、審議事項として挙げている。

【小林委員】 ・この会議資料だと社名変更自体が審議事項に見えるが、合併後も京成タクシーセントラル(株)が引き続き運行することを審議するということで宜しいか。 【榛澤会長】 ・委員からの意見を踏まえ、審議事項③について原案のとおり承認してよいか。	【事務局】 ・審議の趣旨としては、意見いただいた通りで、社名変更自体を審議するものではなく、社名変更後においてもナラシド♪バスを引き続き運行することを審議するものである。 【委員一同】 ・審議事項③について、異議なし。
その他	
【遠藤委員】 ・来年度に向けて、以下のとおり、ハッピーバスのルート変更と、朝と夜の減便を検討してほしい。 (ルート変更案) ・京成津田沼駅内陸ルートのバス停③④⑤⑥を廃止し、新津田沼駅から藤崎方面へ往復するルートと、京成津田沼駅ロータリーから新習志野駅・海浜公園方面へ往復するルートにしてほしい。 ・京成津田沼駅内陸ルートのバス停③④⑤⑥は、年間を通して利用者が少ないバス停である。 ・藤崎から新津田沼駅方面を自転車で走っている人を現場サイドで確認しており、藤崎-新津田沼間を直通運行としたとき、需要はあると思う。 【森野委員】 ・ルート変更案は ①新津田沼駅から藤崎方面の往復 ②京成津田沼駅ロータリーから海浜方面の往復 という認識で良いか。 【森野委員】 ・京成大久保駅ルートは、実証運行の際、新津田沼駅までルートを延ばしたことで、運賃収入が2分の1となり、本格運行できるようになったが、京成大久保駅ルートが新津田沼駅まで行かなくなった場合の感覚はどうか。 【事務局】 ・このルート変更案は、本日初めて聞く内容であるため、この場で決めることはできない。今後、利用状況を数字で示してもらい、	【遠藤委員】 ・その認識で良い。 【遠藤委員】 ・新津田沼駅に向かう利用者はほとんどいない感覚である。 【遠藤委員】 ・承知した。

意見交換をしていきたい。

(朝と夜の減便)

【遠藤委員】

- ・改善基準告示の兼ね合いもあり、京成津田沼駅内陸ルートについて、朝と夜の２便ずつ（始発とその次の便、終発とその前の便）を減便したい。
- ・減便することで、その分他の営業所に人員をまわせるので、相乗効果がある。
- ・八千代市のバスも大幅に朝と夜の便を減便したので、習志野市も検討してほしい。現場サイドとしての意見である。

【富谷副会長】

- ・検討する場合は、現場の声に耳を傾けることも重要である。

【事務局】

(報告事項について)

- ・本日欠席の鈴木委員より意見があったのでこの場をかりてお伝えする。
- ・「現在、高齢者の外出支援事業で行っているタクシーチケットの配布は、特定の人を対象のものである。今は免許を取得しない若者も増えているため、子育て世代も交通の足に困っている人がいる。市がタクシー事業者に補助金を出し、若者から高齢者の全市民がタクシーをワンコインで利用できるように支援してほしい」とのご意見であった。
- ・このように若者から高齢者までの幅広い支援をとのご意見をいただいたが、全市民を対象とした制度を作るのは、現時点ではなかなか難しいため、貴重なご意見として承り、高齢者の足の確保の対策としては、福祉部門と連携して行っていく。

【事務局】

- ・利用状況を確認しながら、今後意見交換をしていく。

以 上