

令和4年度鎌ヶ谷市地域公共交通会議会議録

- 1 日 時 令和5年1月31日（火） 午後3時から午後4時30分まで
- 2 場 所 鎌ヶ谷市役所 6階 第1第2委員会室
- 3 議 題
 - (1) 鎌ヶ谷市地域公共交通会議会長の選任について
報告事項
 - (1) 鎌ヶ谷市コミュニティバスの現運行の継続について
(令和5年度から令和7年度まで)
 - (2) 鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会について
 - (3) 利用者アンケートについて
 - (4) バス停上屋の設置について
- 4 出席委員 一般乗合旅客自動車運送事業者：
中村 啓介（船橋新京成バス(株)）
檜山 雅紀（ちばレインボーバス(株)）
徳永 昌子（鎌ヶ谷観光バス(有)）
一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者：
小池 満尚（一般社団法人千葉県タクシー協会京葉支部）
一般社団法人千葉県バス協会が推薦する者：
成田 斉（千葉県バス協会）
住民又は利用者：
坂本 康政（鎌ヶ谷市商工会）
吉崎 勇（鎌ヶ谷市自治会連合協議会）
関東運輸局長若しくは千葉県運輸支局長又はその指名する者：
平田 伸一（千葉県運輸支局）
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体が
推薦する者：吉田 英樹（新京成バス労働組合）
千葉県警察が指名する者：
秋田 武俊（鎌ヶ谷警察）
学識経験者：
小早川 悟
鎌ヶ谷市の職員：
葛山 順一（都市建設部長）
白倉 栄太郎（道路河川管理課長）
- 5 欠席委員 道路管理者が指名する者：
木下 博道（千葉県東葛飾土木事務所）

- 6 事務局 都市計画課：浅野都市建設部副参事（事）都市計画課長
都市計画課都市政策室：浜田主幹、佐藤主査補
- 7 傍聴者 3名
- 8 配布資料 傍聴人に対して会議当日に配布した資料は、意思決定前の事項も記載しているため会議終了後に回収した。

9 議 事

（1）会長及び職務代理人について

鎌ヶ谷市地域公共交通会議設置要綱第4条第1項の規定に基づき、委員の互選により会長を小早川悟委員とし、同要綱第4条第3項に規定する会長の職務代理人は、会長の指名により中村啓介委員とした。

（2）会議の公開及び傍聴について

同要綱第6条の規定により会議を公開とし、傍聴者に対しては当日配布した資料は、意思決定前のものであるため会議終了後に回収することとした。同施行規則第25条第6項の規定により、定足数に達していることを確認した。

（3）事務局からの説明

当日配布した資料を基に事務局から説明を行なった。その概要は以下のとおり。

- （ア）鎌ヶ谷市コミュニティバスの現運行の継続について
- （イ）鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会について
- （ウ）利用者アンケートの実施について
- （エ）バス停上屋の設置について
- （オ）停留所の移設について

（4）質疑応答

事務局から資料に基づき報告後に、以下のとおり質疑応答が行われた。

A委員：事務局資料のコミュニティバス利用者人数の推移について、回復基調となっているが、バス事業者の経営実感としては都心部エリアにて数字が良く、都心部から遠くなればなるほど、数字が悪化している。コロナ禍の前と後で利用者の意識が変わっており、新しい生活様式やテレワークによってバスの利用動向が変わっており、それを前提に経営計画を定めている。来年4月からは、働き方改革にバス事業が本格的に取り組むことになっており、運転手を確保して法規制に対応しないといけないため財務が大変厳しい状況となっている。また、本会議はコミュニティバス限定の議論をする場ではないと思いますので、一般路線バスとコミュニティバスが相互補完し合ってシナジー効果を生むような交通計画を定めてはいかがでしょうか。

事務局：公共交通を取り巻く厳しい環境については、事務局としても認識しておりますので、今後コミュニティバスのみならず、持続可能な公共交通について地域公共交通会議の場で、鎌ヶ谷市にとってどういうものが良いかを議論をさせていただければと思います。

会 長：鎌ヶ谷市のコミュニティバスの状況は良い方ですが、一定数の戻ってこない人も
いるということ踏まえて、どのように考えるかと路線バスとの関係について、
両方考えていかないといけないということと、ドライバー不足の問題について話
がありました。コミュニティバス運営検討委員会の立上げの際に、課題として挙
げて整理し、運営検討委員会の中で揉んでいただけるようにしてもらいたいと思
います。

B委員：事務局から説明があったプロポーザル実施の流れについて、通常のバス路線では
申請の30日前の手続きで公共交通会議の確認があるので、あらかじめ委員の方
に知らせておいてから手続きに入った方がいいのではないかと思います。

事務局：今年度実施しました事業者選定プロポーザルについて、事業者が変わったり、運
行ルートが変わったりした場合は、もちろん地域公共交通会議の議決を経る必要
があると話を伺っておりましたが、令和5年度から7年度までの3年間につきま
しては、現運行を継続する形であることと、運賃を変える予定がなかったので、
事業者が変わった場合のみ、公共交通会議を行う予定でした。事業者が変わった
場合には手続きに、約半年の期間を要するということでしたので、当初の予定は
地域公共交通会議を8月に予定していたのですが、事業者が変わらなかったの
で、改めて今回の公共交通会議にて報告を行ないました。

B委員：警察署で運転経歴証明書の交付を受けた鎌ヶ谷市民が、市役所で別に証明書を発
行して受ける割引サービスについて、隣の白井市や印西市に引っ越しをされて証
明書が手元に残っている場合に不正に利用することは想定されていますか。バス
運転手は不正利用について、利用者へのヒアリングを運転操作の合間に行なうこ
とは大変難しく、性善説に立って証明書を出さないといけない。

事務局：不正利用については、どこまで対策ができるかわかりませんが注意をして要綱を
作成していきたいと考えています。

B委員：利用者アンケートの実施について、利用される方の意見は計画の策定や地域公共
交通に関する政策を実現するために非常に有効なツールであると同時に聞き方を
誤ると間違った方向に行く場合もあるため、予算を考えアンケートをどのように
配布して、どのように回収して、どのように分析するか地域公共交通会議にアン
ケートの内容及び収集の方法について、提案をしていただいて、意見調整、合意
形成を図ってから実施するのが良いのではないのでしょうか。

事務局：コミュニティバス運営検討委員会には、委員の方からご参加をいただきたいと考
えておりますので、そちらの方で利用者アンケートについての意見調整ができれ
ばと思います。地域公共交通会議への提案ということは予定をしていないので、
もし地域公共交通会議での合意形成が必要ということであれば、ご報告という形
を考えております。

会 長：アンケートについては、私からも慎重に実施するようにお願いしたいと思いま
す。市の方で先走ったアンケートをしないように皆様のご意見を聞いた上で、ア
ンケートを作成して、回収作業をしていただければと思います。

- B委員：新鎌ヶ谷駅停留所に設置する予定のバス停上屋について、利用者の多さについて教えていただきたい。また、夕方や夜間にバスが走ることもあるので時刻表が見えるように照明を設置する予定はあるのか教えて欲しい。
- 事務局：利用者が多いところは、結節点である新鎌ヶ谷駅や東武鎌ヶ谷駅になります。駅で鉄道が利用できる場所、またコミュニティバスの路線が多く乗り入れているためデータ上でも新鎌ヶ谷駅が一番利用者の多い場所です。上屋は道路上に設置をするため様々な手続きを伴い、また予算的な問題もあるため、まずは1箇所来年度に設計を考えております。照明については頂戴したご意見を参考にさせていただきます。
- B委員：バス停留所の移設について、地権者、道路管理者や警察等と調整をした結果、移設をしても良いということであれば、その後地域公共交通会議にかけた結果を運輸局から聞かれると思います。
- 事務局：具体的なスケジュールはまだ明らかになっていないのですが、公共交通会議に諮るべき事案が生じた場合は、まとめてやるのか、それとも1件ずつやった方がいいのかということも含めて検討して取り組んでいきたいと思っております。
- B委員：地方自治体の地域公共交通に関する計画を策定すると地域間幹線系統はもとより、大きな拠点駅を結ぶフィーダー系統に関しても補助制度の利用ができるということがあります。また、その計画を策定するための調査経費についても、国から財政上の支援が鎌ヶ谷市に対して行われ、非常にメリットの多いことですので、この地域公共交通会議を母体にして協議会を作って、地域公共交通計画を、策定していただくことをご検討していただければと思います。
- 事務局：地域公共交通計画については、市としても十分認識をしているところでございます。頂戴したご意見を参考に、調査研究を進めて参りたいと思っておりますので、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。
- C委員：市内の公共交通網をどう考えていくかということについて、これからコミュニティバス運営検討委員会が設置されるということですが、この地域公共交通会議の要綱を見ると、コミュニティバスに限らず、公共交通全般のことを議論する必要があると思います。このコミュニティバスに限らず、路線バスもありますし、タクシーもありますし、いろいろな交通モードがありますので、全体的な議論が必要になってくると思います。
- バス事業の話については、事業を行う上で三つの制約があります。一つ目は需要についてですが、走らせても乗っていただけのお客様がいらっしゃらないところには運行ができませんので、需要があるのかどうかということです。二つ目は労働力についてですが、運行したくてもドライバーがいなければ、運行できないので、別の委員の方からドライバーの確保の話がありましたが、これが制約の二つ目としてあります。三つ目として改善基準告示となりますが、ドライバーの拘束時間、或いは休憩時間、或いはハンドル時間を定めることとなります。バス、タクシーやトラックについてですが、労働条件を定める基準があり、普通のサラ

リーマンの方については、働き方改革ということで、時間外の上限規制がすでに強化されて適用されていますが、ドライバーも例外ではないということです。この見直しが2024年度の4月から行われます。バス事業の主な需要は朝の通勤ラッシュ時間帯と帰宅時間帯となりますので、朝から夜までドライバーを押さえていないといけなくなり、必然的に拘束時間が長くなりますが、今後はそれができなくなります。また、改善基準告示の見直しへの対応で、ダイヤ改正をする必要が出た時にドライバーがハンドルを握る時間が短くなれば賃金が減ることになり、ドライバーが不足している状況から更にドライバーが流出してしまいます。そのようなことから、需要が少ない路線については、1人2人であっても大切なお客様で、非常に心苦しいのですが、減便のダイヤ改正が必要になります。また、1パーセント2パーセントの利益で事業を行っていたところ、コロナ禍で10パーセントを超える減少があると維持することが大変厳しくなってきます。これから、コミュニティバスの運行内容について検討をしていきますが、一般乗合バスについても現在の状況を踏まえて、公共交通としてのあり方を議論していくべきだと思います。

事務局：公共交通を取り巻く厳しい環境については事務局としても認識をしております。本日、公共交通会議でたくさんの意見をいただきましたので鎌ヶ谷市にとって、こういった形の公共交通が本当にいいものになるのか議論を深めていく必要があると感じました。本日、いただきましたご意見を参考に調査研究を進めて参りたいと思います。

D委員：令和5年度から令和7年度の運行内容が変わらないということについて、これまで令和3年度から令和4年度と単年ごとに継続ということでしたが、今回3年間とした理由について教えてください。

事務局：本来、運行協定をバス事業者と5年刻みで結んでおりますので、令和3年から5年間という形で協定を結びたかったのですが、コロナ禍の影響を受けまして、単年度の形を2年間と、残りの3年間について運行協定を結んだということになります。

D委員：前回のコミュニティバス運営検討委員会の令和元年の提言をもとに、新たなコミュニティバス運営検討委員会を設置して運行計画を策定するという流れについて、どのくらいの人数で委員会を設置し、前回の令和元年の提言について取扱いをどう考えているか確認したいです。

事務局：新たな運営検討委員会については、前回程度の人数を考えております。前回の提言の取扱いについては、コロナ禍により公共交通を取り巻く様々な状況変化がありましたので、一度整理を行なって、コロナ禍の後の公共交通を取り巻く課題について議論ができたらと思っております。

D委員：コロナ禍における社会の状況変化が大きいため前回の提言を見直して、新たに検討をやり直すということですね。最後に、前回の運営検討委員会は1年間の中で提言をまとめていましたが、今回は令和5年度と令和6年度の2年間を検討期間

として、令和7年度は準備期間として、令和8年度から新運行計画の実施ということによろしいでしょうか。

事務局：その通りです。議論を急いでしまって、しっかりと議論をしない中では提言はいただけないと思いますので、コミュニティバス運営検討委員会の中で2年間の議論の時間に充てて3年目は準備期間という形を考えております。

会長：非常に貴重で有意義なご意見を頂きまして、本当にありがとうございました。これからコミュニティバス運営検討委員会が立ち上がり、新運行計画について検討をしていくことと思いますが、地域公共交通会議としてはコミュニティバスだけではなく路線バスやタクシーなども含めて、市の公共交通について全体をどうするかということや手続きやスケジュールなども含めて地域公共交通会議の役割分担や位置付けを整理して進めていくといいのかなと思います。

会議録署名人の署名

以上、会議の経緯を記載し、相違ないことを証するために次に署名する。

令和 5年 3月 30日

氏名 成田 斉

令和 5年 3月 30日

氏名 吉崎 勇