

## 第2回鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会議事録

1. 日 時 令和元年11月14日(木) 14:00~16:30
2. 場 所 鎌ヶ谷市役所 6階 第1・第2委員会室
3. 出席委員
  - ・鎌ヶ谷市地域公共交通会議委員(学識経験者)  
岡 秀明、布施 泰男
  - ・コミュニティバス運行会社の職員  
加藤 弘正、吉田 修一、徳永 昌子
  - ・関係行政機関の職員(鎌ヶ谷警察署交通課長)  
高戸 敦
  - ・関係団体から推薦された者(鎌ヶ谷市自治会連合協議会)  
横井 道男
  - ・本市の職員(道路河川管理課長)  
永束 昇
4. 欠席委員 井出 勝則(関係団体から推薦された者:鎌ヶ谷市商工会)
5. 事務局 高岡都市建設部長  
都市計画課:木島都市建設部副参事(事)都市計画課長  
都市計画課都市政策室:仲田室長、星野室長補佐、竹澤主査
6. 傍聴者 3人
7. 議 案 対応策の実施方法、運行経費等の検討
8. 配布資料 傍聴人に対して会議当日に配布した資料は、コミュニティバスの新しい運行ルート案を添付しており、今後の協議次第で運行ルートの変更もあるため、市民の誤解や憶測を招き、不当に市民の間に混乱を生じさせるおそれがあるとして会議終了後に回収した。
9. 議 事
  - 1 会議の開催について  
鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会設置要綱第6条第2項の規定により定足数に達していることを確認した。
  - 2 会議の公開及び傍聴について  
同要綱第7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。
  - 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。
    - \*コミュニティバス運営検討委員会の検討内容について
    - \*ききょう号運行の基本的な考え方について
    - \*検討内容の対応策について

- \*路線の見直し及び運行経費の算出について
- \*鎌ヶ谷市コミュニティバス新ルート案運行可能便数について
- \*市街化区域及び住宅用地と運行ルートについて
- \*鎌ヶ谷市コミュニティバス運行ルート模式図について
- \*ききょう号の乗継について
- \*対応策の検証について
- \*停留所の安全性について
- \*運行経費と補助率及び収支率について
- \*新ききょう号ルート案について

#### 4 質疑応答

事務局からの説明後、以下のとおり質疑応答が行われた。

A委員	前回の会議の時に、高齢者の免許返納に関して「運賃の補助や、軽減はできないか」という意見がありましたが、そのことについての回答が、本日の事務局からの説明になかったように思われますが如何でしょうか。
事務局	資料の12ページに「ノーカーアシスト制度」について記載しました。現在、ノーカーアシスト制度に関しては、運行事業者が、路線バスにおいて実施しております。 この制度は、免許証を返納後、バス会社に登録すると、登録証が交付されます。この登録証により路線バスの運賃が半額になる制度がありますが、その利点をコミュニティバスにも導入することで、運賃を半額に出来るという考え方から「ノーカーアシスト制度」というものを資料に記載しております。
A委員	それはバス会社ごとなのでしょうか。全国共通なのですか。
事務局	各バス会社の各グループで行っている取り組みであり、本資料は京成グループの内容で記載しています。
A委員	その制度は、すぐに導入できるのでしょうか。
事務局	免許を返納して、その後バス会社に申請手数料を払って申請をすると、登録証が交付され、その登録証を見せると運賃が半額になります。
A委員	そのようなシステム自体があるのですか。
事務局	既にあり、実施されています。
B委員	一般の路線バスでは相当前から実施していて、補足をすると免許証を返納すると、返納した旨の証明書が警察署で発行されます。それを持ってバス会社の窓口に行くと手数料を払ってノーカーアシスト優待証が発行されます。未来永劫使えるわけではなく、発行日から2年間で延長や更新はありません。

C委員	<p>鎌ヶ谷市のコミュニティバスにもノーカーアシスト制度を導入していただきたいと思います。</p> <p>警察に運転免許証を返納すると「運転経歴証明書」が交付されます。可能であれば、この「運転経歴証明書」を見せれば運賃が半額になるようにして頂ければと思います。</p> <p>また、100円の運賃の場合でもノーカーアシスト制度を実施するのでしょうか。</p>
事務局	<p>基本的には通常運賃の半額になりますので、100円の場合であれば50円、150円の場合は75円で切り上げて80円となります。</p>
委員長	<p>検討委員会の提言としましては、ノーカーアシスト制度を導入することとします。他にございますか。</p>
D委員	<p>資料4ページについて、前回の会議の際、コミュニティバスの路線名が分かりにくいとの意見がありましたが、それが改善され非常に分かり易くととてもいい案だと思います。7ページの時刻表の部分で最寄りの公共施設等を記載したところがとても良いと思います。これだと利用者も時刻表を見ながら、ルートを考えやすく良いと思います。</p>
A委員	<p>今の意見に追加します。資料に記載している時刻表の行き先の候補地として記載されているのは公共機関であり、これはこれで良いと思います。さらに医療機関や金融機関、商業施設等も、「この停留所が最寄りである」と示したら利用者が増えると思います。</p> <p>さらに、もう一つ利用者増の方法として、新たに転入してきた市民は分からないことが多いので、住民票の登録に行った時に「ごみの出し方の一覧表」等を貰うように、コミュニティバスのパンフレットを配って貰うと良いと思います。</p> <p>また、町内会の集まりで年1回くらい、市の方や運行事業者の運転手が行って、コミュニティバスの話をして貰えると、町内会の集まりに参加された方の理解が深まり利用者も増えると思います。</p>
B委員	<p>今の意見に対しまして、各停留所においてランドマークを沢山載せるということは、利用者にとって非常に分かりやすく良いと思います。</p> <p>それとは別に、今回の資料の中に「運行事業者の広告収入制度導入」という項目がありますが、実際には問題があると思います。</p> <p>例えばバスの車内に沢山の広告が貼り収入を得るということですが、現在、ききょう号南線は2台で運行しています。この2台の車両で広告の注文が取れるか難しいと思います。</p> <p>そこでランドマークを一般の店舗等から公募をして、採用するごとに料金を頂く方法も収入増の一つであると思います。</p> <p>路線バスでは既に実施していますが、停留所の名前もネーミングライ</p>

	<p>ツとして収入にする方法もあるので、コミュニティバスでも収入増の一つの方法として考えられると思います。</p>
事務局	<p>時刻表中の公共公益施設の欄に、医療機関や金融機関、商業施設等を載せて広告収入を得るのは方法として考えられますが、時刻表の余剰スペースは少ないので、掲載希望者が多くても困ってしまいます。</p>
B委員	<p>ノーカーアシスト制度の件につきまして、ききょう号を運行している船橋新京成バス、ちばレインボーバスは、京成グループとして本制度を現在、取り扱っておりますが、同じききょう号を運行している鎌ヶ谷観光バスは、当該制度を実施していません。今後、ききょう号として、ノーカーアシスト制度を導入するのであれば、どのように取り扱うのが問題であると思います。</p> <p>更にもう一つ問題があると思うのですが、今回、新たに環状線というルートを設定しました。これも考え方として良いと思いますが、各バス運行事業者が、均等に環状線の運行にあたった場合、船橋新京成バスとレインボーバスはICカードで支払が可能ですが、鎌ヶ谷観光の車両はICが導入されていないので、利用者の利便性を考えると、差が生じてしまうのでどのように取り扱うのが問題であると思います。</p>
事務局	<p>環状線についても、一つのバス運行事業者が運行していただければ良いのですが、運転手や車両の確保が難しいという観点から、今回は利便性の向上を前提に環状線の新設を考えておりますので、新たな6路線の中から、1便ずつを環状線の運行に当てていただけるような形で運行したいと考えております。利用者にとって新しい環状線の運行により利便性が向上されるのであれば、ICの問題は今後の課題として考えていきます。</p>
B委員	<p>補助率の目安としまして、運賃を値上げした案として200円の場合、資料12ページでは「補助率」が目安50パーセントとなっています。</p> <p>一方、お客様の方から現金でお支払頂く運賃収入が運行経費の50パーセントに達すれば、運行事業者も経営していける数値になっていくと思います。</p> <p>そこで事務局に質問ですが、補助率が50パーセントと決まった際は2～3年間は補助率50パーセントで運行するのでしょうか。それとも、新しい運行形態で運賃を値上げして運行を始めた際、値上げをしたことで利用者少なくなってしまう場合もあるかもしれません。そのような状況になった場合、運賃収入が落ちたから補助率を上げようといった協定内容の見直しの機会はあるのでしょうか。</p>
委員長	<p>今の質問についての回答は、事務局ではなく我々検討委員会で考えるべきだと思います。事務局は資料の中で「補助率は50パーセントまで」</p>

	と、目標値を定め検討委員会に提案しているのだから、このメンバーで決めることと思います。提言を50パーセントに設定するのであれば、どのような方法、手段があるのかを検討する必要があります。
事務局	「収支率50パーセント」は、難しい目標であると思います。しかし、達成できなかった際、不足分の全額を市が補助として支出できるかという、それも難しい状況です。目標値の設定について、船橋市では運賃収入50パーセントで運行しているので、これを目安に鎌ヶ谷市でも50パーセントは確保したいということから参考事例をもとに今回の提案に至りました。
委員長	船橋市が収支率50パーセントで運行しているので、事務局としては船橋市の事例を一つの目安として捉えるということです。事務局の提案では、収支率の目標値を50パーセントに設定したいとしているので、検討委員会としては、事務局提案の50パーセントでは厳しいと判断するのか、または目標値を下げるという考え方もあります。また、事務局が提案している50パーセントは、船橋市を参考にしているとのことですが、この考え方で良いのかということも検討する必要があると思います。
B委員	資料の12ページの表の中で、現在のききょう号は補助率が65.1パーセントであり、この数値は高いとの説明がありました。収支率を合わせると実質収支率81.9パーセントとなります。 これが一番右の欄にいくと実質で68.5パーセントに落ちる想定になっています。そういった中で、車両を新規で購入する必要があり、経費が嵩む状況で実質の収支率が落ちるとい話になると、この内容で協定を締結するのは難しいと思います。運賃を値上げすることで収支率が改善するかもしれませんが、不確定要素が多い状況の中で、一度結んだ協定を、期間内に見直す機会を設けるべきだと思います。
事務局	今回の提言の中で、補助率を50パーセントに決めただけ、実際に運行を開始したら、想定通りにはいかなかったので補助率を55パーセントや60パーセントに変更するということは考えられると思います。 ただし、それは例えば、バス運行事業者が利用者数を増やす取り組みを行っているがそれでも運賃収入が増えない様な場合であり、色々な方策を実施しても上手くいかない時は、見直す必要もあると思います。
E委員	鎌ヶ谷市内全体の土地を見た時に、西線は市街化調整区域を走っている状況です。この地区は中心市街地に比べて住宅が少なく、今後も市街化調整区域は大幅に人口が増えることはないと思います。 配布資料では、昨年度の年間利用者数は12万9千人となっており、利便性の向上を図り目標とする利用者数は18万人で設定していますが、西線が運行する市街化調整区域では、頑張ったとしても住宅も少ないので利用者を増やすのは難しいと思います。そのような中で西線とし

	<p>て利用者を増やすのであれば、子ども達の通学に利用して貰う方法があると思います。しかし中学生は、自転車通学をする子どももいるので、期待するほど利用者増にはならないかもしれません。</p> <p>それでも利用者増のために、通学する子どもを乗せるため朝の運行を開始すると提言に上げ運行を開始したら、想定と異なり通学の子ども達が少ない状況になった場合でも、見直しができず少ない利用者の中で早朝運行を続けるのは経費的にも厳しいと思います。</p>
事務局	<p>利用者数の少ない便はなくす方向にする等、収入が上がらないのであれば経費を減らし支出を減らすしかないと思います。しかし、その基準の設定が難しいと思います。</p>
E委員	<p>今回の事務局の提案で環状線という新たな運行ルートが示されています。環状線のルートを検証すると、現行ルートと重複する部分があります。また、環状線の運行についても、各社が担当する路線の運行の中で、空いた時間帯に1便を回して運行するという提案ですが、各路線とも混雑する時間帯は同じなので、環状線ルートも混雑する時間帯は他の路線と同じだと思います。そのような中で、各路線の空いた時間にバスを回して運行しても、他線と重複する部分が多い環状線の利用数は期待ほど増えないと思います。</p>
委員長	<p>今回、事務局は新しいルートを提案していますが、委員の皆様は環状線という個別の路線ではなく、路線全体で検討していただきたいと思います。委員の皆様は、それぞれ立場は異なり実際にバスを運行する運行事業者は、会社の利益も考える必要があると思いますが、ききょう号を育てていくつもりで考えてください。</p>
B委員	<p>地元で商売をさせていただいて、正直申し上げれば一緒に作り上げていきたいという思いは当然ございます。しかしながらこの場で何度も申し上げていますが、民間の事業者とすると、やはり利益を出さないとはいけません。そのような側面を持ちながら実質収支率が下がるという資料が示され、それを分かったうえで協定を締結し、締結後は協定内容を5年間は変えられないという条件では、民間事業者としては難しいと思います。協定締結後も協定内容を見直す機会をいただきたいと思います。</p>
事務局	<p>現在の運行では実質収支率が81.9パーセントです。それを今後、運賃や運行ルートの見直しを行い、運賃150円の場合、実質収支率が68.5パーセント。運賃200円の場合、実質収支率74.6パーセントとなります。現状より実質収支率よりは下がってしまう試算なので、その分、バス事業者は、広告収入などで収益増を行ってくださいと提案したいと思いますが、その広告収入については、現状、それほど大きな収入が見込めないとの回答でした。しかし、そのような収入増となる取り組みを行っていただいたうえで、市側としましては補助率50パーセント</p>

	<p>を基本的な考え方としてもっています。確かに今後、運賃収入が減少し、運行事業者から「このままでは運行できません。」と言われたら、補助率の見直しも必要かもしれません。現時点では、新しい運行ルートや運賃収入等は試算なので、補助率も何かを参考にして設定する必要があると思います。また、前回の検討委員会の中で、他市のコミュニティバスと比較をした際、鎌ヶ谷市の補助率65.1パーセントは高い数値です。そのため近隣市と比較し目安として補助率50パーセントを設定しています。不足分は収益増となる取り組みを行い、実質収支率を上げて頂ければと考えています。</p>
F委員	<p>運行事業者としては、協定内容を毎年精査するような形をとっていただきたいと思います。</p>
A委員	<p>資料12ページの表では、「新ききょう号（見積調整）」では、ききょう号の利用者数を18万人と設定していますが、現状の利用者数の約12万人から増えています。どのような試算をしているのでしょうか。</p> <p>また、同じ表の「新ききょう号（見積額から）」では12万9千人と、値上げしても利用者数は変わらない想定で計算しています。このケースでの年間運行経費は1億4千4百万円としています。これは「現ききょう号」の運行便数を増やした結果、運行経費が約倍の額になったということでしょうが、「新ききょう号（見積調整）」では、年間運行経費が1億3千百万円というように下がっているのはなぜですか。</p>
事務局	<p>説明致します。表中の「現ききょう号」の「1キロメートル当たりの運行費」は346円ですが、カッコ書きで455円と記載しています。</p> <p>まず346円というのは西線と西線2が現在のハイエースで運行しているのを合わせた平均の金額です。小型ノンステップバスを導入した場合は455円です。バス運行事業者から事業見積として提供していただいた資料の平均で算出すると563円です。そのため現在運行している額と比べると見積は高めになるので、455円と563円の平均が、「新ききょう号（見積調整）」部分金額で510円になります。</p> <p>この1キロメートル当たりの運行費510円と、年間運行距離25万7千485キロメートルから年間運行経費を算出しています。「新ききょう号（見積額から）」の年間運行経費は1億4千488万4千円となりましたが、調整を行い「新ききょう号（見積調整）」では1億3千131万7千円となりました。</p> <p>ききょう号の利用者数18万人に関する算出につきましては、現在の利用者数は約13万人ですが、平日しか運行していない時の利用者数は約7万人でした。</p> <p>運行見直しを行い、土曜日・日曜日・祝日の運行を開始したら約5万人増えました。今回も運行の見直しを行うことで過去の例に併せて単純に</p>

	5万人増で設定しました。実際に運行しないと分かりませんが、18万人を上回るかもしれませんし、下回るかもしれません。
委員長	委員長からの提案ですが、運行事業者は「運賃200円、補助率50パーセント」で運行可能かを検討してください。また、運行事業者から提案のあった協定締結後の対応についても、事務局は運行事業者とヒアリングを行ってください。
A委員	協定書の中に、「協定内容の見直しは毎年行う。」という一文を加えれば良いと思います。
委員長	毎年の見直しではなく、ほかにも方法があると思います。
A委員	協定見直しは、毎年ではなく定期的に行えるシステムが整っていれば良いと思います。
B委員	協定見直しの方法については事務局とヒアリングを行いたいと思います。一般的には、新しい運行を1年間実施し、運行経費や運賃収入等の評価を行うことになるとと思いますが、その場合、運行1年目で運賃収入が減った場合でも、運行2年目の4月当初から補助率を見直すことはできないと思います。そのため新しい運行開始後、次年度の予算要望時までには評価をしないと、2年目は1年間、厳しい状態での運行となります。
委員長	事務局に提案です。先ほど委員長の提案として「新ききょう号の運賃を200円、補助率50パーセント」で運行事業者に運行可能か検討を依頼しましたが、事務局とのヒアリング等の結果、この数値には拘わらないで下さい。運賃200円という提案は、持続可能な運行を行う上で算出した案なので今後のヒアリングでは変わる可能性もあります。 そのような中で本日の結論としましては「新ききょう号の運賃を200円、補助率50パーセント」とします。 運賃以外に、例えば運行ルート等について何か意見等がありますか。
D委員	ルートについては、市内の目的地に向かうにあたり、道路幅員等を検証した結果示された案なので問題ないと思います。
委員長	運行事業者と事務局で、今日の検討委員会での意見等についてヒアリングを行い、その結果を踏まえて検討委員会の開催を決めていきましょう。ヒアリングがまとまれば、次回の検討委員会で最終的な提言としても良いですし、ヒアリングの結果、まとまらないようであれば、次回の検討委員会で再度検討を行うことにしたいと思います。
事務局	次回の開催は12月17日を予定しています。予備日は2月4日です。

会議議事録署名人の署名

以上、会議の経緯を記載し、相違ないことを証するため次に署名する。

令和2年2月14日

氏名 徳永 昌子

令和2年2月12日

氏名 高戸 敦