

第3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 平成27年8月24日（月） 午後2時～午後4時
- 2 場 所 鎌ヶ谷市総合福祉保健センター4階 研修室
- 3 出席委員 岡秀明委員長、八木沼良介副委員長、布施泰男委員、田中修委員、菅野勝利委員、白石誠子委員、小笠原直樹委員（鎌ヶ谷市こども支援課長）、桂本弘明委員（鎌ヶ谷市高齢者支援課長）
- 4 関係者 宮本敏夫（敬称略、八木沼良介副委員長随行）、飯塚辰雄（敬称略、大谷敏則委員代理）、徳永昌子（敬称略、徳永敬委員代理）、吉松秀樹（敬称略、若泉哲也委員（鎌ヶ谷市道路河川管理課長）代理）、高橋秀之（敬称略、大塚潤一委員（鎌ヶ谷市企画政策室長）代理）
- 5 欠席委員 なし
- 6 事務局 都市計画課：金子文夫課長
都市計画課都市政策室：佐瀬功室長、河本好範室長補佐
- 7 傍聴者 なし
- 8 議題 「鎌ヶ谷市コミュニティバスの運行計画の検討について」
- 9 議 事

司会	<p>定刻となりましたので、第3回鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会を始めさせていただきます。</p> <p>本日は、お忙しい中、鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会にご出席いただき、誠にありがとうございます。私は、本日の司会、進行を務めさせていただきます都市計画課の金子と申します。よろしく願いいたします。</p> <p>なお、会議録を作成する都合上、本委員会の会議での議事は、録音をさせていただきますことをあらかじめご了承ください。</p> <p>それでは、議事に入ります前に、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項の規定によりまず会議の成立について、ご報告いたします。</p> <p>当検討委員会委員12名の内、現在8名の委員、4名の代理の委員が出席しておられますので、会議は成立していることをご報告させていただきます。</p> <p>次に、会議に入ります前に、本日の資料の確認をいたします。</p> <p>本日の資料は、</p> <ol style="list-style-type: none">1 会議次第2 バス会社からの提出資料3 前回会議の会議録概要 <p>の3点でございます。</p> <p>それでは、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1</p>
----	--

<p>委員長</p>	<p>項の規定により、岡委員長に議長をお願いしたいと思います。岡委員長よろしく願いいたします。</p> <p>それでは、第3回鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会を開会いたします。</p> <p>まず、最初に会議録署名委員の選任について、委員の皆様にお諮りいたします。</p> <p>当委員会の会議録につきましては、委員会終了後、事務局にて作成することとなりますが、会議録の署名委員につきましては、要綱第4条第1号から第4号に規定される委員の中から白石委員に、要綱第4条第5号に規定される本市職員の委員の中から桂本委員の2名をお願いをしたいと思いますと考えますが、いかがでしょうか。</p>
<p>委員全員</p>	<p>異議なし</p>
<p>委員長</p>	<p>ご異議がございませんので、会議録署名委員は白石委員、桂本委員をお願いいたします。</p> <p>それでは、議事に入りたいと思いますが、議事の前に、本委員会は、要綱第7条の規定により、会議は公開することとなっております。</p> <p>本日、傍聴を希望される方は、いらっしゃいますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>本日、傍聴を希望されている方は、おりません。</p>
<p>委員長</p>	<p>それでは、議事に入ります。</p> <p>議題は、「鎌ヶ谷市コミュニティバス運行計画の検討について」でございます。</p> <p>各バス会社様には、前回の検討委員会での議論を踏まえた中での運行計画について考えていただくこととなっておりますので、運行計画について、</p> <p>ちばレインボーバス 様 鎌ヶ谷観光バス 様 船橋新京成バス 様</p> <p>の順でご説明をお願いします。</p> <p>その前に、前回の議事内容の資料がありますので、事務局の方から読み上げをお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>はい。</p> <p>バス会社の検討案の説明。</p> <p>運行時刻の遅延が、1番の問題と認識している。走行環境の改善が難しい状況であり、遅延について運行のみで改善を図るとなれば、運行時間の見直</p>

しが必要となる。運転本数を維持しながらの遅延対策となると、現在1台で運行しているものを2台で運行することによって遅延対策を図りたい。また、土曜日、日曜日の運行、平日の増便についても行っていきたいと考えている。

現在でも、遅延の激しいときは、自社のバスに「ききょう号」とわかる表示をして、1台の代車を追加して運行をしている実績がある。

限られた予算の中で、この対策を行うためには、運行経費の削減が重要となり、コミュニティバスに使用する車両、ドライバーは、バス会社に属する車両、ドライバーとの共有化を図り、バス会社全体のシステム内でコミュニティバスを運行し、路線バスと同等のサービスをコミュニティバスでも提供できると考えている。

バス車両等の共有化により、運行経費の軽減が図れるとともに、運賃の支払いについても、「PASMO」、「SUICA」などのICカードが使えるようになり、細かな運賃設定（子供運賃、障がい者割引等）も可能となり、通常の路線バスと同等のサービスを提供でき、お客様の利便性の向上につながると考えている。

運行補助金については、運行経費から運賃収入を引いた額となっているが、当初の運行計画の運賃収入が年度末の精算時に上回っても、補助金を精算し減額するのではなく、当初計画の補助金の額を頂きたい。このことによって運賃収入の増収分は、バス会社の収益となるが、これによって、バス会社として、さらに利便性の向上となる方策を検討、実施していきたいと考える。

また、土曜日、日曜日の運行、2台体制での運行となるため、現在の運賃の100円では、運行経費が厳しいため、150円としていただきたい。

予算についての説明。

後期基本計画第三次実施計画の中で、平成28年度から平成31年度まで、事務費を含めて毎年4,360万円を計上している。本年度の予算が約2,100万円なので約2倍の金額となっている。

補助金の精算について。

現状では、当初計画の運賃収入は、年度末に精算し、最終的に支出した運行経費から運賃収入を引いた分を補助金として交付を受ける形となっているが、実際には、予算が決まっているため、その金額の約8割の金額が補助金として交付されている。

今後の考え方としては、運行会社のシステムの中で、自社のバスで運行することとなり、今後もサービス向上の努力をしていかななくてはならなくなる。また、今後の車両の入れ替えについても、バス会社で行うこととなるため、運行補助金については、当初の運行計画での運賃収入が、年度末の精算時に上回ったとしても、補助金を精算し減額するのではなく、当初計画の補

	<p>助金額を頂きたい。</p> <p>運賃の改定について。 現状で運行経費をペイできていないので、運賃については、150円に値上げしてほしい。ICカードを導入するので、子供運賃の設定など細かな設定が可能となる。</p> <p>大人の運賃と子供の運賃が区別されることは良いことだ。 値上げをすると乗客が減ることが考えられる。値上げはしたが結果的に運賃収入が上がらなかったということにならないのか。</p> <p>路線バスの運行では、逸走率（利用者減少率）という考え方があり、それについても検討をするが、現状を維持していくためには運賃の改定が必要と考えている。また、ICカードが使えることによって生まれるメリットもあるので、それが期待される。</p> <p>サービス内容の向上に対し、運賃を150円にすることが市民に理解されるかが心配である。</p> <p>コミュニティバス「ききょう号」のカラーリングについて。 カラーリングについては、コミュニティバス「ききょう号」の独自のカラーリングでなくても良いことに委員全員が賛成であった。</p> <p>運賃の値上げについて。 運賃の値上げについては、利便性の向上の中身が見えてきた段階で、総合的に判断することとする。 以上です。</p>
委員長	<p>ありがとうございました。 議事に戻ります。</p>
飯塚様	<p>各バス会社様から、ご提案を頂いているようですので、概略、対策の方向性及び概算の3点について、ご説明をお願いします。 ちばレインボーバス様から、お願いします。</p>
委員長	<p>ちばレインボーバスでございます。 ただいま、バス会社の検討案の説明がありましたが、これに沿ったかたちで、ちばレインボーバスが担当するコミュニティバスの東線と東線2を2台のバスで運行していこうと考えております。</p>
事務局	<p>資料は何枚目ですか。 資料1の3枚目が、ちばレインボーバス様からの見積です。それと、資料2の8枚目から、東線の図面と検討していただいた図面になります。</p>

飯塚様	<p>資料1の3枚目を見ていただきますと、人件費、燃料油脂費、修繕費など、年間約2,000万円の支出となります、 つづいて、資料2（東線）の4枚目のとおり、東線と東線2を分断していると考えております。</p>
委員長	<p>ルートが1つ増えるということですか。</p>
飯塚様	<p>ルートは、現状のルートとなっており、現状のルートを2つに分断したということになります。</p>
委員長	<p>時刻表は、定時運行が可能になっているということですか。</p>
飯塚様	<p>そうです。 現状の遅れを見通して、遅れが吸収できる時刻表としております。</p>
委員長	<p>ありがとうございました。 鎌ヶ谷観光バス様、お願いします。</p>
徳永様	<p>はい。 鎌ヶ谷観光バスは、1路線で、1便が約2時間かかるということと、1台で10人しか乗れないということで、運行中に2人、3人が乗れないという問題が起きております。これは、現行の路線が狭い道路を通過することから、ワゴン車でないと通行ができないためです。鎌ヶ谷観光バスの検討案は、現行のバス停を利用し2台のバスで運行することによって、2時間かかっていた路線を分断し、便数を増やして路線を回る回数を増やしていきたいと考えています。そうすることで、バスに乗れないという人の不満を解消したいと考えています。 西線の場合、バスの遅れについては、バス運転手の休憩時間内で、なんとか取り戻せているので、大きな遅れはありません。現状の問題として、バスに乗れない方がいらっしゃるので、回数を多く回り、すぐに乗れるバスにするということを検討しております。 路線を2つに分断したうち、くぬぎ山の方を回る路線については、グリーンハイツを回らない路線となっております。もう1つの路線については、東武鎌ヶ谷駅からグリーンハイツを回る路線ですが、30分に1本のバスとなるので、今回のバスに乗れなかったとしても、次回のバスに乗れるだろうということになります。また、第四中学校の中学生がコミュニティバスを利用しているということを考慮し、検討していきたいと思っております。中学生が夜遅く暗闇の中を歩くということで、危険性があるという意見を頂いておりますので、それも踏まえて車両の選択を考えていきたいと思っております。</p>

委員長	まだ、時刻表はできていませんか。
徳永様	時刻表はできていませんが、グリーンハイツは30分に1本という便数を考えています。
委員長	中学生の利用実態は、どのように考えていますか。
徳永様	グリーンハイツの方は、高齢化が進んでいて中学生の利用が少ないと思いますので、中沢方面に行く中学生が多いと思います。
委員長	ありがとうございました。 船橋新京成バス様、お願いします。
八木沼委員	はい。 船橋新京成バスは、コミュニティバス南線の運行を担当しております。 運行本数は、平日で片道6本、計12本を運行しております。鎌ヶ谷市民からのご意見、ご要望を頂いております遅延対策に力を入れて欲しいという観点から、2案をご提案させていただきます。1つは、遅延をある程度解消しつつ、増便をする案です。もう1つの案は、南線は遅延が大きな問題となっているということから、遅延対策を重点とした案です。 まず、経費の対策からご説明いたします。経費については、増便案は、26,821千円となり遅延対策案は、26,588千円となります。増便案については、片道8本、計16本と増便をするため、2台体制となり、ある程度の遅延に対しては、解消できると考えられます。路線については、現行と同じ路線となります。
委員長	ありがとうございます。 各バス会社様に対して、後ほど詳細を求めますが、ご質問等ありませんか。 菅野委員どうぞ。
菅野委員	はい。 先ほど、事務局に読み上げていただいた議事録の内容について、バス会社様をご提案されていることをそのままお受けした場合に、予算の4,300万円で運行することができるのか、または超えてしまうのでしょうか。
委員長	今の段階では、超えてしまいます。
事務局	事務局から、資料の1枚目の見積について、ご説明をさせていただきます。 バス会社見積集計をご覧ください。南線増便というのが、先ほど、船橋新京成バス様からご説明があったもので、運行経費は26,821千円となり

	<p>ます。現在のコミュニティバス運行経費の実績で、予算を比例配分いたしますと15,600千円で、運賃収入として11,221千円が必要になってくるという表になっております。東線、西線も同様です。平成26年度の全体の運賃収入は、3社の合計で730万円でございます。表の予算を差引した運賃収入の合計が約2,300万円となるので約3倍の運賃収入がないと厳しいということです。</p>
委員長	<p>1,000万円以上も、企業努力が必要になってしまうということですね。</p>
事務局	<p>増便されて、土曜日、日曜日も運行すると、ある程度、運賃収入が伸びると考えられますが、約3倍となると非常に厳しいものがあります。</p>
菅野委員	<p>よろしいでしょうか。</p>
委員長	<p>どうぞ。</p>
菅野委員	<p>バス会社様は、よく検討していただいたと思います。ただ、100円から150円の運賃の値上げは、良くないと思います。100円の運賃でやっていけないものではないでしょうか。その差については、市で補助をしていただけないでしょうか。</p>
委員長	<p>ただいま、運賃の話がありましたが、市の職員の方でご要望、ご意見などはありますか。</p>
菅野委員	<p>100円から150円まで値上げをすると、これだけの問題ではなくて、いろいろなところに波及をしていくと思います。5割も増えてしまったと。市としては、利益等がないのかもしれませんが、現状の100円でなんとかできないでしょうか。バス会社様にお願いをするところではなくて、市にお願いをするところだと思います。</p>
委員長	<p>市で予算を増やすという考え方で、よろしいでしょうか。</p>
菅野委員	<p>150円にすれば、バス会社様の収入が増えるということでしょうか。</p>
委員長	<p>今、このタイミングで、運賃収入を決めるというものではないと思いますので、バス会社様からの説明をお願いします。</p>
菅野委員	<p>はい。</p>
八木沼委員	<p>運賃を値上げさせていただきたいというのは、1つは事務局から話があっ</p>

たように、運賃収入が3倍にならないと運行経費に追いつかないということで、現行の運賃では厳しいという現実があります。あと1つは、サービスの向上を図らせていただこうと考えておまして、土曜日、日曜日の運行と平日の増便です。もう1つは、自社のバスを利用することによってICカードを利用していただいて、財布から運賃を払うためにお金を出すということが減り、使い勝手が良くなります。さらに、1,000円の利用をしていただいたときに、100円割引になるという、新たな割引制度も導入されます。

また、消費税が今年の4月から増税され、平成29年にもさらに消費税の増税が控えているということで、このタイミングで値上げということも考えられます。こういったことから、皆さんの理解につながるタイミングだと思います。

あとは、自社のバスを利用することで、子供や障がい者の割引も行うことができますので、150円の半額でICカードであれば75円で、現金であれば80円となり、結果として割引になるという側面もあり、必ずしも運賃の値上げになることはないと思います。

委員長	高齢者の割引はないですか。
八木沼委員	高齢者としての割引はないです。
委員長	鎌ヶ谷市内で、高齢者のパスは出してないですか。
八木沼様	鎌ヶ谷市として、出しているものはないです。
委員長	ほかでは出していますか。
八木沼委員	会社全体として、用意しているものがあります。 60歳以上のお客様に、定期券を購入していただいて、ご乗車していただいております。
委員長	定期券というのは、いくらぐらいですか。
八木沼委員	半年間のパスで1万5千円、1年間のパスで3万円です。
委員長	けっこう割引になりますね。
八木沼委員	使用頻度によりますが、通常の運賃と比べ相当な割引になると思います。
委員長	1か月は、ないですか。

八木沼委員	1か月というのは、ありません。
委員長	基本の定価だと、どれくらいの割引率になるのですか。
八木沼委員	割引率についてはわかりませんが、パスをコミュニティバスに使うということは想定をしていません。
委員長	どのバスでも使えますか。
八木沼委員	自社のバスであれば使えます。
宮本様	ただ、バス会社が売っている高齢者向けの定期券については、コミュニティバス、深夜急行バス、高速バスは除外となっています。なので、それは同じようにさせていただきたいです。
委員長	新京成バス様のパスを買うとちばレインボー様のバスには乗れませんか。
八木沼委員	自社のバスにしか乗れないです。
小笠原委員	見積についてですが、かかる経費の合計が約6,000万円で、市の予算を差引して、残りは前年度の3倍の運賃収入が必要だということはありません。それと、運賃の決め方は、バス会社が決めるのか市の方で決めるのかという問題があると思います。自由には決められないと思います。現行はどこまで乗っても100円という相当安い運賃にしていますが、民間では距離に応じて運賃が上がっていくものだと思います。100円の運賃というのは、市からの要請でやっているということですか。
事務局	発足当初、市の方からの提案で100円と決まったように覚えております。
小笠原委員	それをどうするかは、市長の政策的な判断があると思います。経費が6,000万円もかかるものをバス会社が負担をするというのは、ありえないと思いますので、100円でやるのであれば、それ相応の補助金を支払わないといけないと思います。 3倍の運賃が必要となったときに、サービスが上がるのに受益者の負担は全然上がらないというのは、先ほど、バス会社の方からご説明をしていただいたように、運賃を上げようとするきっかけになると思います。サービスを向上させて、運賃を上げるという議論をするのは難しいのかなと思います。
委員長	私としては、検討委員会の中である程度方向性を決めて、値上げするなら

	<p>値上げすると決定を残しておきたいと思います。決定された意見が出せずに検討会が終わってしまうと、経営とは別の話が出てきてしまい、今まで委員の皆様から頂いた意見が無駄になってしまうと思います。もし、150円が駄目だという意見があるのであれば、今、ここで言うていただかないと後戻りができなくなってしまうと思います。</p>
小笠原委員	<p>検討会の意見として、150円にするのか現状維持のままなのかと意見を市にあげるということですね。</p>
委員長	<p>それなりの議論をしっかりとやっていきたいと思います。</p>
菅野委員	<p>私は、前回の会議を欠席したのですが、その時に値上げをすると決定したのですか。</p>
委員長	<p>バス会社様の方から要望が出されたということです。市からの補助金がこれだけあって、前回の会議で出てきた要望を検討して便利なコミュニティバスを運営するために、150円の運賃で要望が出されているということです。</p>
菅野委員	<p>私としては、バス会社様に運賃を決めていただきたいか運賃収入を増やす方法を考えていただきたかというのは、筋道が違うと思います。まず市民が便利にコミュニティバスを使えるようにし、その結果、収支が良くないということであれば、市が負担をするべきだと思います。</p>
委員長	<p>市の担当者に確認をしますが、市の財政当局に今の予算以上に予算を出していただくことはできるのですか。</p>
事務局	<p>現在ついている予算については、実施計画上の金額でして、細かく積み上げたものではありません。3社含めて、あと200万円ほどの予算で、こういった利便性の向上が図れるということであれば、財政部局に話をすることはできると思います。ただ、結果的に予算がつく場合もあるし、つかない場合もありますが、予算を4割増し、5割増しにするということは非常に厳しいと思います。</p>
委員長	<p>バス会社としては、150円の運賃で検討をされていると思いますが、100円の運賃ということであれば、いくらぐらいの補助があればいいのでしょうか。</p>
八木沼委員	<p>運賃収入がいくらになるのかというところが大きいと思いますが、100円の運賃が150円になったから、運賃収入が単純に1.5倍になるという</p>

	<p>ことはないと思います。運賃収入の見込み額に合わせて検討をすることになるとと思います。運賃収入を想定して検討をしますが、決まっていな中では難しいと思います。</p>
委員長	<p>100円の運賃でもいいですか。</p>
八木沼委員	<p>市の考え方が大きいと思いますので、市民サービスを100円の運賃で維持していくのか、それとも適正なサービスで、それに見合った運賃とするのかということになります。バス会社として、提案をさせていただいた運行形態とするには、現在の運賃では厳しいです。</p>
委員長	<p>今回、提案をしていただいているのは、150円の運賃サービスを前提として、市民サービスをどこまで打ち出していけるかということですね。</p>
八木沼委員	<p>そうです。</p>
委員長	<p>バス会社としては、もし100円の運賃ということになれば、もう一度見直しをする必要があり、単純に運賃が下がったから、それだけの分を見直すということは難しいということですね。市民からの要望に対しても、どこまでできるかわからないということですね。</p>
飯塚様	<p>100円の運賃に50円を上乗せすることで、お客様へのサービスを増強することになるので、運賃を元に戻すとサービスも元に戻るということになります。結局、市長が公約していることが、不可能な状況となってしまいます。バス会社として、市民や市長の要望に対して、最大限の努力をすると150円の運賃設定になるということですね。</p>
菅野委員	<p>近隣市では、コミュニティバスの運賃が150円というのが一般的なのかもしれませんが、鎌ヶ谷市の独自性を出す必要があるのではないのでしょうか。ほかの市が150円だから、鎌ヶ谷市も150円にすると、ほかの市は別の面でもっと良いサービスがあるのかも分かりません。コミュニティバスについては、高齢者が乗車する割合が高いと思いますので、値上げはどうかと思います。</p>
徳永様	<p>鎌ヶ谷観光が担当している西線については、乗車人数が10人までなので、多少の乗り降りはありますが、各便全てが満席であったとしても100円の運賃では、赤字になってしまいます。150円の運賃であれば、各便で約80人の利用という計算になります。</p>
菅野委員	<p>私が話をしているのは、そういうことではありません。運賃収入の差額に</p>

	<p>については、市が負担をするべきだということです。バス会社様は100円の運賃で運行していただいて、赤字となったときには、市が補填をするようにしたらどうでしょうか。コミュニティバスは、市民が利用をして、「良いね」と言われるようでないといけないと思います。</p>
徳永様	<p>予算が2倍になったということですが、土曜日、日曜日の運行をして100日増えていますので、実質の2倍ということではないと思います。</p>
菅野委員	<p>いくらバス会社様が頑張ったとしても、運賃の最高限度は決まっていると思うので、そういったところを理解して、バス会社様は一生懸命運行をしていただいて、経費の部分については市が補填をするということでない、コミュニティバスの意味が無いと思います。</p>
事務局	<p>現状の補助金の考え方についてですが、バス会社様から全体の運行経費を出していただいて、それに対しての補助金と運賃収入があります。赤字とありますが、ここ数年は、運行経費全体を補助金と運賃収入で賄いきれていないといったことになっており、バス会社様の負担をお願いしております。補助金については、財政当局に要求をしていますが、満額がついていないという状況です。</p> <p>現状では、3月に3社のバス会社全体の動向を見て、当初よりも運賃収入が増えた場合についても、運賃収入を含めた補助金を削って精算をしていました。運賃収入が減収となった場合にも、補助金を増やすといったことはしておりません。補助金の額は一定で補正を組むことができませんでした。</p> <p>第2回の検討会議でバス会社様から要望を出していただいた内容では、原則として運行経費を補助金と運賃収入で賄うということですが、運賃が増収となった場合については補助金額を減額せずに、一定として、今後のサービス向上やバスの購入費などに充てたいということです。また、運賃が減収となった場合には、その分の負担をお願いするという提案が出ております。</p>
委員長	<p>そのために、運賃を150円にするということでした。 それでは、議論を進めさせていただきます。 船橋新京成バス様の第1案、第2案のご説明をお願いします。</p>
宮本様	<p>船橋新京成バスの宮本です。増便というタイトルと遅延対策というタイトルをつけて、提案をさせていただきます。増便につきましては、先ほど、八木沼の方から説明をさせていただきました。片道6便が8便に増えた内容となっておりますが、バスの運行形態は変わっておりません。船橋新京成バスの営業所がある鎌ヶ谷大仏駅を発車しまして、新鎌ヶ谷駅へ行ったバスが折り返して帰ってくるということになっております。この提案でも、バスを2台使うことによって、現在は1台のバスで運行をしていて、遅延が発生して</p>

いると鎌ケ谷大仏駅に到着して、運転手の休憩時間が確保できず、可能な限り自社のバスを特別に仕立てて走らせるといった対策をしていたところですが、目的地に行って帰ってくるといった発車は間に合うということになります。そうすることで運転手が法令に基づいた休憩時間を確保することができるようになります。増便案については、トータル2便の増便ということになっているダイヤパターンでございます。

委員長

1便から6便までは、相互運行ですか。

宮本様

実際は、鎌ケ谷大仏駅については定時で発車ができますが、途中区間での所要時間の見直しにつきましては、仮に道路が空いていた場合に途中で時間調整ができるスペースがありませんので、運転時間を増やした区間もありますが、おおむね現在と同じ運行パターンとなっております。そのため、鎌ケ谷大仏駅発、新鎌ケ谷駅行きのバスは定時で発車できますが、途中で遅延が発生しますと、新鎌ケ谷駅発、鎌ケ谷大仏駅行きのバスは発車が遅れるということになります。

委員長

相互に発車することはないということですね。

宮本様

そうです。

もう1つの遅延対策の提案ですが、折り返しで新鎌ケ谷駅を発車するバスが定時に発車できるように、市内の道路混雑が激しくなる午前11時過ぎからの運行経路を一部変更した案となっております。1便目と2便目につきましては、新鎌ケ谷駅へ行ったところから同じバスが戻ってくるようになっております。午前中は道路混雑が激しくありませんので、この運行でおおむね定時で走れるだろうという判断でございます。3便目以降につきましては、鎌ケ谷大仏駅を発車したバスが新鎌ケ谷駅に到着をする前に、別ルートで鎌ケ谷大仏駅から新鎌ケ谷駅にバスを送りこんで、鎌ケ谷大仏駅から発車し新鎌ケ谷駅に到着するバスで遅延が発生しても、新鎌ケ谷駅に到着しているバスがあるので定時に発車ができるという提案となっております。五本松小学校付近の新しい道が船取線等に比べて渋滞が発生しないということで、定時で新鎌ケ谷駅にバスを送りこんで、折り返し運転をとらずに南線を走って帰るといことになり、新鎌ケ谷駅でも定時でバスを発車できるようにしたダイヤパターンでございます。

こちらの提案はバス2台で遅延対策を行っておりますので、もともと南線のバス停の鎌ケ谷九丁目の通過本数は現在と同じ6便で変わっておりません。ただ、鎌ケ谷大仏駅から新鎌ケ谷駅に行かれる方につきましては、右回り、左回りの両ルートが確立されるので、その部分だけを見ると増便ということになります。本来の南線での運行区間では運行本数は変わっていないというダイヤパターンとなっております。

委員長	<p>ただいま、船橋新京成バス様から2案の提案をいただいております。1つは運行本数の増便、もう1つは定時運行を目的とした遅延対策です。</p> <p>菅野委員いかがでしょうか。</p>
菅野委員	<p>バス会社様で設定をしていただいたので、良いのではないのでしょうか。細かいところまで、バスの時間を何時何分にしていきたいということは、申し上げておりません。</p>
宮本様	<p>先ほど、申しましたとおり、増便の提案につきましては、バスが目的地に行ったところから折り返しますので、折り返しのバスが遅れると市役所で用事を済ませ鎌ヶ谷大仏の方へ帰るお客様のバスで、出発から遅れが出てしまうということになります。しかし、運行の本数は減りますが、遅延対策の提案については、バスを折り返さず先に新鎌ヶ谷駅からバスを出発させるので、鎌ヶ谷大仏の方へ帰るお客様のバスにも遅れが出るということはありません。増便と遅延対策の提案では、このような違いがあります。</p>
吉松様	<p>道路河川管理課長代理の吉松と申します。鎌ヶ谷九丁目のバス停は変わらないということは、どういうことですか。</p>
宮本様	<p>南線独自のバス停ということで、例を挙げさせていただきました。南線の区間は遅延対策ダイヤのパターンでは、本数は変わりません。商工会館も今6便ですが、遅延対策の提案でも6便です。</p>
吉松様	<p>これでは、2便目については遅延対策になっていないと思います。</p>
宮本様	<p>当社で、乗降されるお客様の数を時間毎に記録をしておりますので、1便目の午前8時25分発の鎌ヶ谷大仏駅発、新鎌ヶ谷駅折り返し、2便目の午前10時発の鎌ヶ谷大仏駅発、新鎌ヶ谷駅折り返しのこちらについては、午前中に道路があまり混雑していないため、仮に遅延が発生したとしても1便目が終点到着してから2便目が発車するまでの14分の待ち時間で遅れが吸収できます。しかし、午後の3便目から遅れが激しくなり運転手が昼食を行うために1時間の休憩時間を設定しているのですが、それすらも時間が無くなってしまうことがありますので、3便目以降で逆から新鎌ヶ谷駅行きのバスを送りこんで、鎌ヶ谷大仏駅発のバスが遅れても新鎌ヶ谷駅から発車するバスが遅れないということで最終便まで設定をしています。</p>
吉松様	<p>わかりました。</p>
小笠原委員	<p>よろしいでしょうか。</p>

委員長	どうぞ。
小笠原委員	検討会としては、南線は増便の提案とするのか遅延対策の提案として答申するのか、どちらでしょうか。
委員長	できれば、検討会の中で意見がまとまった方がいいと思います。
小笠原委員	遅延対策ということですが、どれくらいの遅延が発生するのですか。
宮本様	先ほど、申し上げましたとおり、お昼に1時間の休憩時間があるのですが、そこまでに遅れが積み重なって、1時間の休憩時間が全くなくなってしまうこともあります。増便の提案についても、運転手に対して法に基づいた休憩時間を確保し、ある程度の遅延対策は図られております。ただ、お客様にとっては、鎌ヶ谷大仏駅から出たバスが新鎌ヶ谷駅に到着しない限り、新鎌ヶ谷駅から鎌ヶ谷大仏駅に行くバスがありませんので、結局、鎌ヶ谷大仏駅から出たバスが木下街道や船取線を通り過ぎて遅れが積み重なったまま、新鎌ヶ谷駅に到着し、新鎌ヶ谷駅から定時にバスが発車できないということになります。
委員長	船橋新京成バス様としては、どちらがおすすですか。
八木沼委員	比較的わかりやすい増便の提案の方が良いと思います。市の予算を倍にしているということで、それを理解するために、目に見えてバスが増えている方が良いと思います。運賃を100円から150円にするというところで、市民に理解されるということも考え、目に見えるサービスを行っていくことも必要なのかなと思います。
委員長	市民に理解されるという話が出てきましたので、ICカードのことを詳しく教えていただけませんか。
八木沼委員	鉄道の駅やバスの定期券の販売所などで、ICカードを購入していただき、そこにお金をチャージするということになります。販売所の窓口で係の者に、お金を支払いICカードにお金を入れるということになり、バスに乗るときにバスに設置されている運賃箱にICカードをタッチさせると運賃が引かれます。
宮本様	前回の会議で、白石委員から特別なカードではないかと質問がありましたが、皆様が通常お使いになられている「SUICA」や「PASMO」です。
白石委員	電車と一緒にですか。

八木沼委員	<p>一緒です。ＩＣカードを持っている人は、バスにもお使いいただけるというだけです。</p> <p>ただ、電車とは違って、割引があります。バスに乗って１，０００円分の運賃をＩＣカードで支払っていただくと、１００円分のチケットがつきます。チケットといっても何か物が出てくるわけではなく、ＩＣカードの中に１００円分が記憶されるということになります。つまり、次に乗るときに１００円のチケットが優先的に使われるということです。例えば、１５０円の運賃であれば、１００円のチケットを使い、５０円がＩＣカードから引かれるということになります。ポイントカードのようなイメージです。</p>
白石委員	<p>目に見える話ではないのですか。</p>
宮本委員	<p>チケットがついた時点で、運賃箱が「チケットがつきました」としゃべります。チケットが使われたときにも、「チケットを使いました」としゃべります。</p>
委員長	<p>子供料金はどうなりますか。</p>
八木沼委員	<p>運転手が操作して、子供運賃の設定にできます。</p>
小笠原委員	<p>前回、会議に出られなかったので確認ですが、バスを共有化するというのは、現在、ききょう号専用のバスをバス会社のバスと共有化すればＩＣカードが使えるということですか。</p> <p>共有化しなければ、ＩＣカードが使えないということですね。今のところは２社でＩＣカードの利用が可能となる予定ですが、やるとすれば３社だと思います。子供の割引は、ＩＣカードの設備がないとできないですか。</p>
八木沼委員	<p>できないことはないですが、その都度、運転手とやり取りをすることになります。</p>
小笠原委員	<p>バスを共有化するという事は、前回の会議で決まったのですか。</p>
委員長	<p>共有化するという事で決定し、運賃の値上げについてはこれからです。ＩＣカードについては、鎌ヶ谷観光様だけ違います。</p>
徳永様	<p>補助金の関係から、難しいと思います。</p>
事務局	<p>補足をいたします。</p> <p>バスの共有化の問題は、船橋新京成バス様とちばレインボーバス様については、コミュニティバスを１５年使っておりますので、非常に修繕経費もか</p>

かり故障も多くなって、通常の償却期間を過ぎているということで買い替えをしていただきたいと数年前から意見を頂いております。そういった中で、担当部局として、財政当局に話をしてきましたが非常に難しいということで、今回の見直しでは、利便性の向上からバスを2台体制とするために、バスを2台買い替えるよりは、バス会社さんのバスをコミュニティバスと共有化をしていただいた方が、全体的には安くなるだろうと判断をいただきまして、コミュニティバスのカラーリングをせずに、共有化をするということに至りました。

委員長

あとは、バス会社様の運用の中で償却期間などを決めていただいた方がリスク管理を非常にしやすくなると思います。

八木沼委員

市から、ある程度任されれば、トータルコストを抑えられるということはあると思います。だからこそ、バス会社としても再三申し上げたとおり、市からの補助金と運賃でやり繰りをしていきたいと思っています。ただ、容易なことではないという状況は、ご理解をいただきたいと思います。

増便が必要ということになれば、物量が増えますので、そのインパクトは大きいと思います。

委員長

ちばレインボーバス様、お願いします。

飯塚様

バス会社としては、なんとか協力をしていきたいと思っています。あとは、運賃の値上げについては、細かい部分もあるので、委員長様から話をさせていただいておりますが、車両の交換やサービスの向上を考えていくことも含めて任せていただきたいと思います。

委員長

今回、ちばレインボーバス様の方でルート等の工夫がされているところは、どんなところですか。

飯塚様

今まで、バス1台で東線と東線2を運行しておりましたが、それで新鎌ヶ谷で30分の遅延が発生しましたということになりますと、1台のバスで運行をしておりますから、30分の遅延を引きずって運行しており、さらに、新鎌ヶ谷で30分の遅延が発生したとなると、1時間の遅延となりますので、運転手の休憩時間が無くなってしまいます。連続運転時間が4時間を超えますと法令違反となりますので、予備の運転手に代わらなければならないということになります。

今回の見直しの提案については、東線を往復し、40分から50分の休憩を確保することで、遅れが吸収できるようになっております。そうすると、1台では無理ですが、2台で今の運行回数を維持し、東線は2便増えるという形になります。

布施委員	よろしいでしょうか。
委員長	どうぞ。
布施委員	細かいことですが、経費を見ると一番高いのは人件費になると思いますが、船橋新京成バス様ほどの運転手がコミュニティバスを運転するのか分からないので、運転手の平均年収ということになり、ちばレインボーバス様と違いが出るということですか。それと、車両の償却費は50人乗りや20人乗りなどのいろいろなバスがあると思いますが、それらの平均値ということ約2,000万円の5年償却ということですか。
八木沼委員	人件費についてはそのとおりです。償却費については、船橋新京成バスですと約1,800万円の5年償却ということですが、大型はもっと高いですので、低く見積もっています。
布施委員	だいたい、1番安いバスでも2,000万円くらいですか。ポンチョなどの小型のバスですと1,000万円を下回っていますか。
徳永様	ポンチョも1,800万円くらいします。
布施委員	平均5年の法定焼却ということで、出されているということですね。ちばレインボーバス様は車両の償却費が0ということですが、償却費はかからないのですか。
飯塚様	償却費はかかります。そのため運賃の値上げなどで車両の買い替え等の対応をさせていただければと思います。
委員長	数字の入れ方が問題で、役所のバスであれば数字が出てきますが、バス会社のバスということであれば、経費が下がるかもしれません。
布施委員	償却費はかかるとはと思いますが、本来の運行経費を考えたときにはいくらか車両の償却費を乗せないといけないということですね。
飯塚様	そういったところは、運賃の値上げなどから、バス会社で対応をしたいと思います。
布施委員	また、一般管理費の考え方として、会社全体の管理費をバスの台数で割るといった方法が一般的だと思いますが、どのようになっていますか。
八木沼委員	平成20年の実績に基づいて車両で割っています。ただ2台のバスを使う

	<p>からといって、一般管理費を2倍にするということはありません。1.3倍に下げて、企業努力をしていこうと思います。</p>
委員長	<p>ほかに意見はございませんか。</p>
菅野委員	<p>今の関係ですが、よろしいでしょうか。</p>
委員長	<p>どうぞ。</p>
菅野委員	<p>鎌ヶ谷観光バス様は、なぜ一般管理費が安いのですか。本来、安ければ安い方がいいのですが、これで商売ができるのでしょうか。</p>
徳永様	<p>鎌ヶ谷観光バスは、船橋新京成バス様とちばレインボーバス様に続いて、3番目となりますので、数字ありきでコミュニティバスの運行を始めました。そのため、逆算をしていくと経費がこのようなになってしまいますが、赤字となっても広告料で走ればよいという考え方でやっています。約8年とコミュニティバスを運行していますが、この一般管理費を上げるということはできません。そのため、1台でも赤字の状況で、さらに2台とも赤字となるとコミュニティバスから撤退ということもあると思います。これから、300日以上以上の運行をして、ほとんど人件費になりますが、その人件費も補助金の中からカットされているということになると、続けていくことが不可能かなと思います。10人乗りのコミュニティバスで、満席でバスを走らせたとしても、経費に追いつかないというところまで計算をしております。</p>
菅野委員	<p>一般管理費というと、布施委員から話がありましたが、売上から持ってくる場合と経費から持ってくる場合がありますが、安いところでも7、8パーセントで高いところだと10パーセント以上だと思います。</p>
徳永様	<p>観光バスをやっているのです、そこでかかる管理費が少しあるということでご理解ください。</p>
委員長	<p>ほかにご意見はありますか。</p>
白石委員	<p>船橋新京成バス様で、午前中は道路混雑がなく遅延が少ないということですが、混雑がある場合には混雑を見込んで時刻表の時間設定ができないのでしょうか。そうすることで1台のバスで運行ができて経費の節約になると思います。</p>
宮本様	<p>混雑することを前提として、時間を設定した場合に、もし空いていたらどうするかという問題が出てきます。道路が空いていて早く到着してもバス停</p>

	<p>でバスを待機させることができないので、後ろからくる車にとってはバスが邪魔になってしまいます。そのため、もう1台のバスを送りこんで定時に出発するという方法が遅延対策になっているということです。</p>
<p>委員長</p>	<p>国交省で旅客自動車運送事業の規則を定めていますが、絶対にやってはいけないことが、早発です。早発の禁止を破ったら、大変な騒ぎになると思います。そのため、遅れが発生するという状況は仕方がない部分もあります。</p> <p>バス停などで、バスが停車するくぼみなどがあればいいですが、ほとんどないと思いますので、難しいと思います。</p>
<p>白石委員</p>	<p>自分も運転をしますが、夕方などは思いどおりに到着しないので、それを見込んだ時刻表が必要だと思いました。運賃を上げたくないのに、経費を抑える良い方法はないのでしょうか。</p>
<p>委員長</p>	<p>運賃の値上げについては、まだ決まっておきませんので、反対ならば、それでかまいません。</p> <p>本市のききょう号については、100円の運賃としておりますが、ほかの市では150円としているところもあります。</p>
<p>宮本様</p>	<p>白井市のコミュニティバスが150円の運賃としています。</p>
<p>委員長</p>	<p>路線バスの運賃はどうですか。</p>
<p>宮本様</p>	<p>鎌ヶ谷市内では、距離制で160円の運賃が路線バスで一番安い運賃です。</p>
<p>委員長</p>	<p>コミュニティバスの150円は、値上げをしても鎌ヶ谷市内で一番安い運賃ということですね。</p>
<p>白石委員</p>	<p>乗客が増えて欲しいということをお考えたときにはどうですか。</p>
<p>委員長</p>	<p>100円の運賃での乗客数と150円の運賃での乗客数はどのように変化しますか。</p>
<p>飯塚様</p>	<p>コミュニティバスに限らず、逸走率を考えます。160円から170円に運賃を値上げすると1パーセントは減るだろうという考えで、前回、ちばレインボーバスで値上げをしましたが、あまり路線に影響はありませんでした。そういう事例もあります。</p> <p>私が知っているコミュニティバスでは、そのときに20円の値上げをしましたが、それでも利用される方の数は変わりませんでした。今回、鎌ヶ谷市</p>

	<p>で検討をしている大幅な運行回数の見直しや遅延を無くしていくことなどは行わず、通常のまま値上げのみを行いました。値上げ前と比べて人数は変わりませんでした。</p>
吉松様	<p>市の立場としての意見ですが、多くの経費がかかっている、まだまだこうしてほしいと要望がある中で、遅延の現況はある程度皆様の中で把握されていると思いますので、それに沿った時刻表をつくっていただいて、それを実行していただいても、まだこんな問題があるという形を出していただくというのはいかがでしょうか。市としても運賃を上げたくないという考えはあります。バスの増便などで、さらにお金がかかるから値上げをしようという解決策はいかがでしょうか。</p>
菅野委員	<p>遅延対策だけではなく、バス停の新設の問題もあります。</p>
吉松様	<p>バス停の新設をするのは、鎌ヶ谷観光バス様だけで、グリーンハイツにはドレミ号があると思います。</p>
徳永様	<p>地元の方から、市民が市役所へ行くために馬込沢駅まで路線バスを使い、さらに、電車を使うのは大変だという意見がありました。</p>
吉松様	<p>コミュニティバスの基本的な考え方は、地域に交通手段が無いところにバスを走らせることだと思います。</p>
事務局	<p>新しい路線の見直しについては、市民から要望があった場所を事務局の方から報告をいたしまして、それぞれ担当をしているバス会社様に検討していただきました。現在の状況の中では、どうしても回ることができないということで、船橋新京成バス様とちばレインボーバス様からは見積りを出していただきました。ただ、鎌ヶ谷観光バス様については、路線の見直しの中で回っていただく準備があるということでした。</p>
吉松様	<p>利用される方にとっては、利便性が高くなるということはあると思いますが、運賃が値上げされるということが当然とは考えていないと思います。すぐに値上げをせずにバス運転手の休憩時間を考慮しつつ、渋滞箇所を特定して、その場所の時刻を見直すということができないのでしょうか。</p>
事務局	<p>渋滞箇所を特定するという事は、不可能だと思います。頻繁に渋滞が発生する箇所は存在すると思いますが、普段は渋滞していないが渋滞が発生しやすい箇所も多くあります。また、バスが時刻表の時間よりも早く出発することはできないので、時刻表に合わせてバスが停車をして時間調整をして待っているとバス自体が渋滞の原因となってしまいます。</p>

宮本様	NTT鎌ヶ谷にはバスが停車できる箇所があり時間調整が可能となるため、そこでは時刻表を見直しております。
委員長	まだ、ちばレインボーバス様は、見直しをする前と今回の時刻表の説明をされていませんので、ご説明をお願いします。
飯塚様	東線の現行は6便ですが、検討案については8便となっております。また、東線2については、現行と同じ4便のまま運行しております。1便から2便にかけて、あまり混雑は発生しませんが、2便から3便にかけて段々と道路が混雑をして遅延が発生するようになってきます。1便、2便、4便及び6便を1台のバスで運行して、3便からはもう1台のバスを使い、40分から50分の休憩を入れることでバスの遅延対策を図っていくということです。
委員長	ご説明がありましたが、いかがでしょうか。
菅野委員	経費のほとんどは人件費だということで、足りないところは市の補助をお願いするしかないのではないのでしょうか。
委員長	各バス会社からの見積りですが、これを民間のバス会社としてみて、まだ削れる部分があるのか、いかがでしょうか。
白石委員	バス会社が本当に赤字ということであれば、仕方がないと思いますが、補助金で間違いなく収入が入ってくるということを考えていただいてしっかりとやってほしいと思います。
委員長	ほかに、意見はありますか。
桂本委員	先ほど、白井市のコミュニティバスでは運賃が150円という話がありましたが、70歳以上の年齢で運賃1500円分を1000円の回数券で乗ることができて、ICカードも使うことができるという話がありました。
委員長	今、頂いた意見は、検討会で決めることは難しいと思いますので、上部の会議でも話が上がるようにしていただけますか。
事務局	わかりました。
委員長	子供運賃についてはいかがですか。
小笠原委員	現在、行っていない割引は小学生の運賃半額ということでしたので、子育て世代に優しい街として、市が負担をすることも含めて検討していただきました。

<p>高橋様</p>	<p>いと思います。</p> <p>運賃を上げるという話で、仮に運賃を上げた場合に、市としてどのような面でコミュニティバスの利便性の向上が図れたのかということをしっかり市民に説明していかなければいけないと思います。例えば、100円で路線バスと車両の共有化をしてどこまでのサービスが図れるのか、または150円にしないと何ができないのか、150円にした場合にはこういったことが実現できるといったことを、この会議の中で経費的な問題も含めて最終的な選択肢を決めていく必要があると思います。</p> <p>それと、一定額の補助金を支払っていくということは、これから検討をしていくということなのではないでしょうか。</p>
<p>委員長</p>	<p>一定額の補助金を支払うということで、バス会社様から、サービスを向上させるために、いろいろな知恵を出していただきました。これまでと同様の補助金の支払い方では、1台のバスでどうやってコミュニティバスを運行していくのか、コミュニティバスの運用の幅が狭くなってしまうということでした。</p> <p>バス会社様から運賃を値上げしたいと強い要望がありますが、運賃を100円から150円に値上げするという事に抵抗があるという委員がいるということを記録に残します。</p>
<p>菅野委員</p>	<p>コミュニティバスは市民の足なので、運賃の値上げについては、値上げをした部分の差額を市が負担してバス会社の経費へ回すべきだと思います。</p>
<p>委員長</p>	<p>ICカードを使うということになれば、人数のチェックは容易になると思いますので、できないことはないと思います。</p> <p>あとは、市で割引券を配ることはできるのでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>先ほど、白井市で高齢者の割引券の話がありましたが、70歳以上の方へのサービスということであれば、高齢者を担当する部局で費用を予算化することなどいろいろな方法があると思いますが、実現が可能か否かについては検討の余地があると思います。</p>
<p>委員長</p>	<p>布施委員はどのように考えますか。</p>
<p>布施委員</p>	<p>今までは、赤字の部分をバス会社様に負担していただいていたということですので、バス会社様が努力をした部分については、増収になるようにした方が良いと思います。その後で、運賃を100円にするのか150円にするのか検討をする必要があると思います。</p>

菅野委員	<p>バスを便利にしていくために、お金がかかるというのであれば市でもっと負担をしていくべきだと思います。市長にお会いしたときにも積極的にコミュニティバスの見直しをやってほしいということでした。特に、土曜日、日曜日の運行をやってくれないかという話でした。</p>
委員長	<p>最後に、もう一度バス会社様から運賃を100円から150円にしたときの利点を、ご説明願います。</p>
八木沼委員	<p>先ほどの話の繰り返しになってしまいますが、市長が公約をしているサービスの向上を図っていくには、バス会社として、それに見合う受益者負担を求めていかなければいけないと思います。サービスとしては、土曜日、日曜日の運行、バスの増便、遅延対策、ICカードサービスの導入をやっていくので、ある程度の理解が得られると考えます。また、平成29年4月1日からの消費税の増税が控えている中で適正な運賃だと考えています。さらに、現行で100円の運賃を支払ってもらっているところを150円に値上げをした場合にも、ICカードを導入することで子供や障がい者への割引を行うことにより、現行よりも運賃を安くするということにもなります。</p>
委員長	<p>今日はここまでとします。 次回はいつになりますか。</p>
事務局	<p>10月1日、木曜日、午後2時から開催をしたいと考えております。会場につきましては、市役所本庁舎6階、第1・第2委員会室での会議を予定しております。</p> <p>今回の会議につきましては、本日バス会社様から説明していただきました増便、遅延対策、土曜日、日曜日の運行の検討案を精査し、運賃100円と150円の話について委員の皆様から意見を頂きましたので、市の財政当局と調整をして、バス会社様と委員長とも調整をして、どのような運行案が出るのか分かりませんが、次の検討会で提案をしてご審議をいただきたいと思っております。</p>
委員長	<p>本日はありがとうございました。</p>

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。

平成27年11月24日

氏名 白石 誠子

平成27年11月24日

氏名 桂本 弘明