

■平成27年度 第2回我孫子市地域公共交通協議会要録

会議の名称	第2回我孫子市地域公共交通協議会
開催日時	平成28年3月22日(火) 14:00~15:30
開催場所	我孫子市役所 議事堂 第1委員会室
出席委員	19名 藤井委員・小松委員・近藤(浩)委員・山田委員・鳥居委員 今井委員・正村委員(小林委員代理)・吉崎委員・豊島委員 栗原委員・青柳委員・秋元委員・渡邊(豊)委員・青木委員 野村委員(尾崎委員代理)・大畑委員・小島委員(渡辺(唯)委員代理)・ 森委員(吉成委員代理)・星野委員
欠席委員	5名 宍戸委員・篠崎委員・安藤委員・小川委員・近藤(久)委員
事務局	大谷建設部長・田村交通課長・菅井主幹・星野主査長 吉岡主任・佐々木主任主事、他(日本大学理工学部)
公開の状況	公開
傍聴者	2人

議題

- (1) 平成28年度 我孫子市地域公共交通協議会事業計画及び予算(案)について

報告事項

- (1) 平成27年度ノンステップバス導入実績について
- (2) あびバス及びふれあいバス利用状況について
- (3) あびバス新ルート改正について
- (4) あびバス根戸ルート【実証運行】調査結果報告について(日本大学)

資料

- ①座席表(当日配付)
- ②平成27年度 第2回我孫子市地域公共交通協議会次第
- ③平成27年度 第2回我孫子市地域公共交通協議会資料
- ③我孫子市地域公共交通協議会設置規程
- ④あびバス根戸ルートに関する意識調査結果について(当日配付)
- ⑤「あびバス」根戸ルートの本格運行に向けた検討(当日配付)

■会議概要

(会長)

議題（１）平成２８年度 我孫子市地域公共交通協議会事業計画及び予算（案）について、事務局より説明をお願いします。

(事務局)

(第２回我孫子市地域公共交通協議会資料（以下「資料」）に沿って説明)

(会長)

それでは、皆様からご意見・ご質問があればお願いします。

(委員)

研究費についてですが、今年度（２７年度）は、根戸の実証運行調査ということで、１００万円程度計上されていると思います。２８年度も１００万円計上しており、先程の説明の中では、あびバスルート分析、公共交通についての情報発信とありますが、もう少し詳しく教えてください。

(事務局)

我孫子市の交通体系を考えるにあたっては、平成２２年に策定した我孫子市地域公共交通総合連携計画に沿って進めています。計画期間は平成２５年度末までとなっていますが、根戸ルートの実証運行が済んでいないため、延長している状況となっています。

根戸ルート実証運行が次年度に結果が出ることになると、同時に連携計画も完了となり、今後の交通体系を考える上で、我孫子市の方針や計画が無い状況になってしまいます。しかし、市内の公共交通の不便・空白地域は依然として存在し、完全な解消には至っていませんので、本協議会で今後の方針等を決めていく必要があります。そのためには、他市の事例などを考察し検討する必要がありますが、事務局だけでは限界がありますので、様々な事例を検証し実証している藤井先生の研究室にご協力をいただき、アドバイス・助言等頂きながら進めていきたいと考えています。次年度の調査研究は、方針等を定める前段階としての作業を進めたいと考えています。まずは、船戸・台田ルート、栄・並木ルートにおいて、今後発生するバス車両老朽化による車両切り替えで通行できないという課題がありますので、そういったところを中心に我孫子市の交通体系のあり方・方針について検討を進めていきたいと考えています。

(委員)

根戸実証運行については、２３年から開始し、既に４年間実施してきたという経緯がありますが、その期間は適正なものなのでしょうか。また、通常、実証運行にはどのくらいの年数をかけて行うものなのでしょうか。

(事務局)

自治体単独での費用の捻出が困難で国の補助金等に頼り実施している場合においては、補助を受けられる期間に合わせ、1年から3年という年数で実施しているところもあります。本市の場合は、市単費で実施できる状況であるため、次年度も含め5年かけ実証を行うことができます。実際に、あびバス布施ルートや今回の根戸ルートなど、運行開始から、地域にバスルートが認知され、利用者が増え、それが安定するまで5年かかっています。そういった実例を踏まえ、28年度に本格運行へ移行するかどうかの結論を出すことといたしました。

(会長)

補足になりますが、根戸ルートでは、これまで、北柏への接続など、地域の要望に沿って毎年ルートを変更してきました。ルートを変更した際は、少し落ち着いたデータを把握するため、改正後1年、様子をみながら進めていきましたので、ここまで実証を行う年数が必要となっています。今回、利用者が増えている現状を受け、事務局として28年度に、見定めたいという考えでありますので、ご理解のほどよろしくお願いします。

(会長)

その他、ご意見ご質問等があればお願いします。

それでは、この「事業計画及び予算」について、採決させていただきます。

承認するにご異議ございますか。

(「異議なし」との声があがる)

それでは、異議なしということで、採用を決定させていただきます。

資料中、事業計画及び予算(案)となっていますが、(案)をとっていただき、これが正式な予算書となります。

(会長)

続いて、報告事項に移りたいと思います。

報告事項(1)平成27年度ノンステップバス導入実績について、事務局より説明をお願いします。

(事務局)

(資料に沿って説明)

(会長)

只今の説明に関して、ご意見ご質問があればお願いします。

(委員)

今後、新しくバスを購入するときは、ノンステップバスを購入されるということでしょうか。

(委員・阪東自動車)

バスの導入については、すべて自社負担となりますので、ノンステップ車両を導入の縛りは無くなりますが、特別な事情が無い限り、引き続きノンステップバスを導入するつもりです。また、バスの大型車両は高額なものとなりますので、多くのお客様にご利用いただけるような車両とし、サービス向上に努めていきますのでよろしくお願いします。

(会長)

その他、ご意見・ご質問等ございますか。

それでは、続いて報告事項(2)あびバス及びふれあいバス利用状況について、事務局の説明をお願いします。

(事務局)

(資料に沿って説明)

(会長)

只今の事務局の説明に関して、ご意見・ご質問がある方はお願いします。

(委員)

資料中、本年度が3,225万円が赤字となる見込みとなっておりますが、こういう状況は大丈夫なのでしょうか。

(事務局)

市民バスというのは、通常の路線バス事業者が収支面で運行できないところを運行しています。そのため、運行赤字による市の財政補填は、少なからず発生してしまうものとなります。平成22年に協議会を開始したときは3,300万円の負担がありました。以来、本協議会で、赤字改善に向けた協議を行い、その改善事業を実施して、市の負担を2400万円まで減少させました。現在、当時から根戸ルートが1ルート増え5ルート運行し、総計では約3200万円の支出となっております。

(委員)

事務局の説明で、徐々に負担を減らしているということは理解しました。今後一層努力していただければ良いと思います。

(委員)

収支率はどのように移行しているか教えてください。

(事務局)

収支率については、ルートにより利用者が違うため、各々ルートでは差があります。本格運行を行っている4ルートでは、約5割を市の財政負担により補っています。以前は、約6割の市の財政負担により補っていたので、1割程度減少したものとなっています。実証運行を行っている根戸ルートについては、運行ルートの改善により、若干の経費縮減があったものの、市の財政負担が7割強あるような状況になっており、運行開始から、ほぼ変わらない割合となっています。

なお、近年、運行収支が改善された理由については、運賃改正や市民バス運行のために購入したバス車両の償却終了などによるところも大きいものとなっています。

(委員)

収支率というのは、運行収入を運行単価で割ると出てくるものと思います。市の負担が26年度の場合2400万円、それに運賃収入を加えたものが、1年間の運行経費と考えてよろしいでしょうか。

(事務局)

はい、その通りです。資料において、詳細な運行経費を記載していないのは、契約単価等の公表を控えさせていただくため、記載していないものでありますので、ご理解いただければと思います。

(会長)

他にいかがでしょうか。

それでは、報告事項(3)あびバス新木ルートの改正について、事務局の説明をお願いします。

(事務局)

(資料に沿って説明)

(会長)

只今の事務局の説明に関して、ご意見・ご質問を受けたいと思います。

(委員)

時刻表について、湖北駅、新木駅の発着時間を設定するにあたり、成田線との接続は考えられているのでしょうか。

(事務局)

以前の**新木ルート**のアンケートにおいても、**成田線の接続**という要望がありました。そのため、今回の時刻表においては、**利用実態等**を考慮しながら、**湖北駅7時37分発**の**成田線我孫子行**に合わせることを重視し設定しています。これ以外については、**増便**というところを重視し可能な限り便数を増やしたものとなっています。そのため、日中は**湖北、新木駅**と両方使いながら**成田線**を使ってもらうような**利用方法**としていただければと考えています。

(委員)

今まで、**平和台病院**があったと思いますが、それを削除したということは、**病院の送迎バス**で賄えると捉えてよろしいでしょうか。

(事務局)

これまで、**平和台病院**の中まで入っていきましたが、一つ目の理由として**バスが大型化**になるのに伴いまして、**病院の敷地内**で**回転が難しくなる**というところ です。また、委員のご指摘通り、**病院の送迎バス**が**地域を通行**しているというところも、考慮させていただいております。ただし、**地域の意向**は**最大限尊重**したいと考えていますので、**平和台病院**付近の**バス停設置**については、**地域と相談**しながら進めていきたいと思 います。

(委員・創造会 (平和台病院))

今回の**平和台病院**バス停廃止の件については、事前に**病院**に伝えさせていただきました。実際、**送迎バス**がありますので、**あびバス**を利用して**来院**される方は、それほどいないということでした。ただし、**バス停**は**病院**利用以外の方の利用もあろうかと思 います。地域と相談しながら進めていくということであれば、**最良**であると思 えます。

(事務局)

関係機関と調整をしていきたいと考えています。

(会長)

続いて、**報告事項 (4) あびバス根戸ルート【実証運行】**調査報告について事務局の説明をお願いします。

(事務局)

実証運行を行っている**根戸ルート**については、今後、**本格運行化**するかどうか、判断するための**最終的な調査**として委託しているところです。調査にあたっては、**藤井先生**の指導の下、**学生**皆様に**自転車**を利用して各世帯を回り、**アンケート**を配布いただき調査を行っていただきました。そういったことから、**地域の生の声**が聞けた調査であ

ったと我々事務局では思っております。

それでは、調査報告について藤井先生お願いします。

(委員・日大)

先程、根戸ルートの実証を4年実施している旨議論がありました。我孫子市は実に丁寧に実証を行い検証してきたと考えます。極端な例を言いますと、地方では、国庫補助に頼り、1か月の実証運行で本格運行化の検討をしているところもありますが、ほとんどの自治体では、半年ないし1年の期間を定め実証しています。しかし、実証を始めると、実際に利用者がいなくても止められなくなり悩んでいる自治体が非常に多いのが現実です。理想としては、市が財政負担を行う公共交通を始める場合、公共交通を増やすだけで無く、止めることができる判断ができる機能を有した協議会等を持たなければ、市の負担は増えるだけとなります。また、公共交通を維持するとすれば、その交通における問題点を捉え、そのまま維持していくことが望ましいのか。それ以外の方法として福祉政策として補完していくことが望ましいのか。ということを考えていかなければなりません。そういった場合では、丁寧に地区に入り込んだ中で、市民の方達が考えるような仕組みのなかで最善の方法を見つけ無い限り、行政だけで支援・維持継続していくのは難しいものとなります。そういった最善の方法を見つけるにあたり、実証運行期間として3年ないし4年が必要となっていくと考えます。ただし、それをいつまでやる必要があるのかということを見ると難しいものとなりますが、今回、我孫子市では最終的な判断を行う考えがありましたので、本格運行にするのか。止めるのか。運行形態を変えるのか。というところを念頭に置き調査を行いました。

先程、バス運行にかかる収支率など、市の負担について質問がありましたが、財政に余裕が有り、バスのための予算に限りが無いような状況では、その自治体の政策として、いくらでも予算を投入し交通対策を実施しても良いと思います。ただし、予算が無いのであれば、地域にとって交通が必要かどうかだけで無く、市で負担する公共交通の是非について、かなり厳しい議論をしなくてはいけないと考えます。そういった議論の中では、先程言った福祉的なサポートをせざるを得ない地域も出てくるものと考えます。そういった背景から、今後、市が財政負担できないという理由で、全国的に公共交通を無くさなければならない。そういった対応もせざるを得ない時代になってくる可能性もあり、そういったことが予見される中では、市民バスの収支率が、50%だから良い、35%だから良いのかという議論が自治体としては、なかなかできなくなってくるものと考えます。現状の財政負担ができる中でなにができるか。優先順位を付けた中で、地域の方の移動におけるサービスレベルを見定め、それをどこまで担保できるかということ、地域の中に入り込んで考えていく必要があります。今回の調査結果は、そういったことのために必要となってくるものと考えます。ただし、自治体の財政状況に反して現在、自治体の負担割合や出資率については、国土交通省の取り組みの中でも、収支面だけの議論では無く、公共交通として展開したことで、こういったかたちで地域のサービ

スの改善が図られたのかという指標を少しずつ考えていくべきだという声も上がってきています。

そういったことから、今後は財政に余裕が無い自治体であっても、単に収支面などの数値だけの議論で、運行の継続・廃止という議論をすることは難しくなってくるものと考えます。実証運行から本格運行に移行するにはどうしたらいいかを考えたときに、交通政策に住民が参加するような取組の中で、住民がきちんと判断し、行政まかせにするのでは無く、住民側も持続して取り組んでいく姿勢をとらなければ、交通政策として成り立たないと考えます。根戸ルートでは、これまで4回ルート変更し調査を行ってきましたが、その中で、地域の方達にどういった変化があったのか、さらには、あびバスが必要かどうかといったものを集計してきました。

今回の調査では、収支率や利用者数を提示し、市がこれだけの財政負担を行っている。負担を続け運行していくことが正しいのか。地元にとって意味があるのか。投げかけた質問を行いました。また、その中で仮に地域が負担しても必要なのか。というところも今回の本格運行に向けたアンケート調査では投げかけています。そういった部分も含め考察いただければと思います。

(日大)

(資料：「あびバス根戸ルートに関する意識調査結果について」に沿って説明)

(会長)

それでは、ご意見・ご質問等があればお願いします。

(委員)

基本的な質問ですが、アンケートの回収率26%というのは、ルートなどの運行方法を決定するにあたり信用できる数字でしょうか。

(委員・日大)

一般のアンケートにおいて回収率から信頼性を判断することは大切であります。コミュニティバスにおいては、パーセンテージが高いから信頼できるということには基本的にはなりません。なぜかという、こういったコミュニティバスは利用する人は利用しますが、利用しない方はまったく利用しません。これは、はっきりしています。更に利用しない人にとってみると、市の負担、欠損額をどんどん増やしてしまう政策がコミュニティバスになります。地域の非利用者では、税金の使い道として、運行反対の立場をとる方もいますが、多くは「自分には関係無いが多くの人々が地域にとって必要なんだろう」という認識で、賛成の回答をする方、アンケートに回答しないケースが多くなります。そのため、こういったアンケートをした場合、バス利用者数にもよりますが、なかなか回収率が高くないというのが傾向です。そのため、他の案件での回答率を

みても、だいたい20～30%台となることが多いものとなります。

バスの廃止・減便や大幅なルート変更など、生活にかかわる内容でアンケートを行った場合、住民の参加意識が高くなるので30%から40%といった回収率が期待できますが、根戸地区のように安定して4年運行を継続しており、回答者の60%以上がAルート（最初の運行）から継続して利用していると回答していることから、根戸ルートが運行していることが、地域にとって当たり前であるという認識が根付いてきています。その中で、回収率40%、50%を確保することは難しいものと考えます。しかし、そうだからといって今回の回収率26%を持って、すべての答えを出していいかというところを考えると、そうではありません。これまでのアンケート結果や利用者の推移を分析し、住民の皆様きちんとみてもらって、市と住民が応分の負担を強いた上で、公共交通が今後展開していくことが必要と考えます。その中で、今回のアンケートについては、最新のものであるため、これを重視して、地元の方と協議を進めていくことが最善かと思います。今回のアンケートの特徴としては、グリーントウン地区の回収率は非常に高い78%と数字が出ています。同地区は交通不便地域として、最初のルート変更で乗入れを開始したところで、前回の改正では、日中時だけの運行としたところですので、地域にとっては、土日祝日など運行が縮小したらどうしよう。そういった危機感を持っている方が多くいたことで回収率が上がったものと考えます。反面、グリーントウン地区は、公共交通への関心が高く、期待も大きいということだと捉えています。そういった面で、この地区は、利用者数や運行経費などの効率性だけを考えるのではなく、この地域にとってより良い方法を検討していかなければならないものと思います。

なお、アンケートについては回収率ではなく、回答者の問題意識や課題など地域の特色を捉えることも重要となりますので、それが現状の交通政策に対してどうなのかを考え、市の政策が理解を得られるならば、アンケートに沿って考えてもいいのではないかと思います。

(委員)

資料の見方について説明をお願いします。

徒歩圏の利用率が16%であるといったところと、収支率、市の負担額について、説明をお願いします。

(委員・日大)

今回のアンケートでは、収支率、市負担額といったところを、これまでのルート別に記載させていただきました。ルートAの収支率、ルートBの収支率を回答者に比較してもらい率直に公共交通として運行するのに妥当か、どのルートがいいかどうかを考えて回答いただきました。また、利用率については、アンケートを答えた人たちが、どれくらいあびバスを利用しているかという設問について、エリア別に集計したものとなって

います。徒歩圏となっているところは北柏駅へ近接していることから、徒歩圏内として扱い、その地域での回答者の内、あびバスを利用していると答えた方が16%となっているものと考えていただければと思います。グリーンタウン地区では、あびバスを利用する方が他の地域に比べると多く、今回のアンケートにおいても利用していると答えた回答者が多かったため、利用率が高くなるといった状況となります。

(委員)

私は、この地区の代表の市民委員ですが、今回の報告は、地域に開示してもいいでしょうか。

(委員・日大)

この資料はボリュームが有り、読みやすいものではありませんので、事務局と相談しながらリーフレットのようなものを作成し、地域に配付・報告していきたいと思います。

(会長)

その他、ご意見等ありますか。

よろしいでしょうか。

ないようでしたら、事務局からお願いします。

(事務局)

(報償費支払いに伴うマイナンバーについての説明を行う。)

(会長)

それでは長時間にわたりお疲れ様でした。本日の会議は以上で終了させていただきます。ありがとうございました。