

第 2 回 葛飾区地域公共交通会議 議事概要

日 時	令和 5 年 10 月 16 日 (月) 13:00~14:50
会 場	葛飾区男女平等センター 多目的ホール
出席者	別紙「第 2 回葛飾区地域公共交通会議 出席者名簿」のとおり
会議の公開・ 非公開	公開
傍聴者	3 人
配付資料	資料 1 葛飾区地域公共交通会議委員名簿 資料 2 地域公共交通会議について 資料 3 葛飾区地域公共交通会議設置要綱 資料 4 葛飾区地域公共交通会議の公開に関する取扱要領 資料 5 葛飾区内バス路線図 資料 6 さくらの運行車両に係る移動等円滑化基準適用除外について 資料 7 葛飾区の地域公共交通の充実に向けた取組について 資料 8 「レインボーかつしか」の路線の休止について 資料 9 「バス運転者の改善基準告示が改正されます」リーフレット
会議次第	1 開会 2 委嘱 3 委員紹介 4 地域公共交通会議について 5 葛飾区地域公共交通会議設置要綱及び公開要領 6 協議事項 葛飾区地域乗合タクシー「さくら」の運行車両に係る移動等円滑化基準適用除外について 7 報告事項 (1) 葛飾区の地域公共交通の充実に向けた取組について (2) 「レインボーかつしか」の路線の休止について 8 その他 バス運転者の改善基準告示改正について 9 閉会

議事進行及び発言概要

次第 1 開会

葛飾区交通・都市施設担当部長より挨拶。

次第 2 委嘱

第 1 回会議から変更になった委員の紹介・委嘱状の机上交付。

次第 3 委員紹介

資料 1 「葛飾区地域公共交通会議委員名簿」によって代える。

次第 4 地域公共交通会議について

資料 2 「地域公共交通会議について」を事務局から説明。

次第 5 葛飾区地域公共交通会議設置要綱及び公開要領

資料 3 「葛飾区地域公共交通会議設置要綱」及び資料 4 「葛飾区地域公共交通会議の公開に関する取扱要領」を事務局から説明。

次第 6 協議事項 葛飾区地域乗合タクシー「さくら」の運行車両に係る移動等円滑化基準適用除外について

<委員以外の者の参加要請>

- 会 長 地元自治会である小菅西自治会会長の会議参加を要請する。
- 事務局 葛飾区地域公共交通会議設置要綱の第 6 条第 5 項「会長は、必要があると認めたときは、委員以外の者に対して交通会議への出席を求めて意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。」に基づき可能である。
- 自治会長 さくらの運行開始以来、地域住民の生活の足となっているが、通勤時間帯など、乗り切れない方がいることも聞いている。車両が変わることで定員に余裕ができれば、乗りこぼしも気にせずに乗ろうという気持ちになる人も多いと思う。定員が増えることはありがたく思うし、安心している。

資料 6 「さくらの運行車両に係る移動等円滑化基準適用除外について」を日立自動車交通株式会社から説明。

<質疑応答>

- 委 員 新しい車両を導入することは理解した。
車いす利用者への対応として、車いす用の設備がなくなる旨、周知していただけるとのこと、よろしく願いたい。特にバス停への掲示は早めにかつ継続的に願いたい。
また、車いす利用者に対しては、UD タクシーやふれあい号（葛飾区社会福祉協議会）を紹介いただけるということで安心したが、UD タクシーの利

用はハードルが高いと聞き、利用できずに困っているとの声も寄せられているため、乗務員の方への教育をよろしくお願ひしたい。

ベビーカーの方へも同様に周知をした方がよいと思う。

○委員 ご意見承った。

○事務局 補足説明。

○会長 すべてのニーズにこたえることは難しく、どこを優先して不足部分は何らかの形で補っていくということと理解した。

<採決>

○会長 本件は協議事項であるため、議決を必要とする。本日出席の議決権を持つ委員は現在 27 名であり、要綱第 6 条第 3 項に基づき、過半数 14 名以上の賛成をもって可決となる。

「葛飾区地域乗合タクシー「さくら」の運行車両に係る移動等円滑化基準適用除外について」、について、賛成の委員の方、挙手をお願ひしたい。

賛成多数により本件は可決した。今、ご意見等もあったため、それらに留意して事業を進めていただきたい。

○委員 了解した。

次第 7 報告事項 (1) 葛飾区の地域公共交通の充実に向けた取組について

資料 7 「葛飾区の地域公共交通の充実に向けた取組について」を事務局から説明。

<質疑応答>

○委員 葛飾区と地元の協働事業で、車両の提供等は葛飾区にお願ひし、実際の運行は我々（ボランティア）が行っており、地域住民の協力と理解がないと事業が成り立たない。予約等の事務も我々で行う形で、10 月 4 日から実証運行を開始した。

運転手は 16 名ほど登録があるが、平日は 6 名ほどなので、運転手の確保は一つの課題である。また、まだ実証運行を開始したばかりで、住民に浸透していないところもあり、予約の方法について改善の余地がある。申し込みを増やして、気軽に利用できるようにしていきたい。

地元の負担は大きいですが、地域のコミュニケーションも増えていると感じるため、事業を成功させていきたい。そのため、ご理解・ご協力をお願ひしたい。

○委員 1 点目は、スペース上難しいかもしれないが、区民への周知も含めて、区として様々な取組を行っているということを紙の路線図の中でお知らせできないかということ。

2 点目は、水元公園循環バスファミリーシャトルの停留所でわかりにくい箇所が見受けられたため、現場を見ながら改善をお願ひしたい。

3 点目は、グリスロについて、「立石駅まで時間がかかり利用しづらい、資料にあるルート図がわかりにくい。」という声を聞くので、協議会・担当

と考えていければと思う。

○事務局 1点目のバス路線図については、定期的に見直しを行い、更新を行っているため、いただいた意見を参考に、区民・利用者に周知できるような工夫をしていきたい。

3点目のグリスルートについては、我々も把握をしている。実証運行中であっても見直しをすべきところはするというのが基本スタンスであるため、協議会に相談しながら進めていきたい。

○委員 2点目の現場掲示物については、我々でもチェックをしているが、そのチェックが漏れている可能性もあるため、見やすい表示を確認したうえで適切に対応したい。

○会長 グリスロの検討はメディアにも出ていると思うが、そういったものも活用しながらPRしていただければと思う。

○委員 細田循環バスの細田踏切バス停は、とてもきれいに整備されており、車いす利用者でも安全に利用できるようになって良かった。

京成高砂駅をはじめ、京成線各駅の周辺のバス停では、歩行者が多く、車いす利用が難しい箇所も見受けられるため、整備をお願いしたい。また、車いすの乗り降りが難しく、一つ先・後のバス停を利用してほしいと言われていたり、他の区では車いす利用者は当該バス停を使えないという張り紙がされたりしているところもあるとの声をいただくため、使えない期間や問い合わせ先などの掲示があるとありがたい。

○事務局 今の状況が最大限の努力であるところもあれば改善の余地があるところもある。区としては利便施設の補助の仕組みもあるため、そこを活用しながら便利に使えるバス停を目指していければと思う。

○委員 地域主体交通について、道路交通法上の駐停車禁止の場所では、人の乗り降りができないが、ドライバーへの周知は大丈夫か。

また、運行している中で、ヒヤリハットや後続車両の支障となるような事象はあったか。

○事務局 運転手の方は地元の教習所で安全講習会を必ず受けていただき、横断歩道を渡る方がいれば止まる、そういう基本的なところから指導をしてもらっている。また、運転手と補助員の2人体制で運転を行っており、2人で気を配りながら運転をしてもらっている。都道や駅周辺の道路は降車不可区間に設定し、予約の際にも立石駅周辺は降車できないこと（立石駅南のみ可）を伝えている。

ヒヤリハットについては、協議会で取りまとめをしているが、現状では事象は把握していない。

後続車両への影響については、今後出てくる可能性はある。資料中の実証運行の評価方法にも「運行地域における社会受容性についても確認を行う」と記載しているとおり、ドライバーや地域の町会長などに今後ヒアリ

ングをしていきたい。

○委員 安全講習会の際には、危険箇所や気を付ける箇所を事前に確認するようにしている。運転手と補助をつけてしっかり確認しながら走ることで、今のところは事故につながるような案件は出ていない。

ヒヤリハット事象があった場合には報告するようになっているが、今のところは出ていない。

乗車する方の多くが高齢者なので、丁寧な対応と優しい心遣い、連絡（報連相）を守って運行をしている。

次第7 報告事項 (2)「レインボーかつしか」の路線の休止について

資料8「レインボーかつしかの路線の休止について」を日立自動車交通株式会社から説明。

<質疑応答>

○副会長 休止中の有71系統では交通手段の確保に関する声が、有73系統ではもっと便利な公共交通を求める声が上がっており、区としては地域の公共交通利便性向上について検討を行っているところ。こうした中での運行休止は困惑している部分もある。運行休止となれば沿線地域の利便性低下は目に見えており、どうにか続けていただくことはできないかと思っている。

また、京成タウンバスの有70の増便や有73の代替路線開設は考えられないものか。

○委員 社内で検討させてほしい。

バス事業者の現状としては、報道等でも乗務員不足が取り沙汰され、都市部地域でも減便や路線廃止が起こっている。当社としても、ダイヤ維持に必要な人数には足りていない。来年4月の改善基準告示の改正により、これを遵守するには人員を増やすか便数を減らすかの対応が必要となる。改正により乗務員の労働時間が減るが、生活維持の観点から継続的な待遇改善を進めているところ。

有70系統については、単独での事業は成り立っておらず、黒字路線で補っている状況である。この状況を理解していただき、この資源をどう活用するのがよいか、議論をしていければと思う。

○副会長 課題があることは承知をしており、引き続き協議をさせていただきたい。

○副会長 今回は路線“休止”ということだが、今後運行を再開することは考えられるか。

○委員 確実な情報ではないが、大規模開発等で人口が増える場合もあるので、1～2年は様子見として休止としている。いきなり廃止とするのは乱暴だと思ひ、休止扱いとした。

○副会長 休止の場合はバス停などの施設はどうするのか。

○委員 「休止中」などを掲示することを考えている。あと、ガードレールが空

いてしまう場所もあるため、対応については検討したい。他のバス会社さんの休止の対応をみながら実施したい。

○副会長 了解した。今後は京成タウンバスとも協議するとともに、地域でのヒアリングなど行うことで需要についても確認して地域住民の交通利便性について引き続き検討していく。

○会 長 事情があるのは理解できる。区民の足を守るということからは反対の方向へ動いているため、住民や利用者の意見を聞きながら実施していただければと思う。

○委 員 亀有アリオに行くバスなど、この路線図に出ていない路線がある。そういった路線も情報として提供はできないものか。

○委 員 ご指摘いただいた路線は特定旅客自動車運送事業であって、原則はアリオ利用者以外利用ができない。乗合バスの路線図という意味合いがあるので、それを掲載するにはアリオの了解を得るなど、課題があるものと認識している。

○会 長 葛飾区では教習所のバスに一般乗降できるようなものもあるが、こういったものも含めてやり方次第で掲載することができる可能性もあり、今後の検討課題かもしれない。

次第8 その他 バス運転者の改善基準告示改正について

資料9「バス運転者の改善基準告示が改正されます」リーフレットを事務局から説明。

<質疑応答>

○会 長 ドライバーにとっては、働きやすい改革になるが、公共交通の維持としては、大変厳しい制約になる。労働環境の改善として、賃金の向上、その原資となる運賃アップなどの議論は進んでいるのか。

○委 員 賃上げをしないと業界に残ってもらえないのが一番の課題。当社としては年収の底上げが第一で、この業界にいたいと思われるような労働条件にしていけないといけない。新卒採用の人数も大幅に減少していて、企業イメージを変えていくために努力は続けている。

○委 員 運賃改定は個社判断。やるところ・やらないところそれぞれある。割引をやめたところもある。運賃を上げることで利用者が減少し、減便・廃止へとつながる可能性もあって、運賃値上げは難しいところである。

今は働き方も変わっていて、休みをちゃんと取りたいという人が多い。バス事業が今後民間としてやっていけるのか、公設民営みたいなやり方も議論としてあると思う。

2024年問題は直近の課題であって、今の運転手の数で今の便数を維持するのは物理的にできないため、多少の減便はやむを得ないものと考えている。

- 会 長 大変難しい問題である。運賃を上げればサービス改悪となり利用者は離れていく可能性があり、ただ物価が上がる昨今で、公共交通の運賃だけが据え置きというもおかしな話であって、かといって財源はない。
- 海外では公的負担で賄っているところもあるが、そういった議論もゆくゆくはしていけないといけないのかもしれない（葛飾区を超える議論）。

次第9 閉会

- 事務局 第3回地域公共交通会議の開催は、令和6年2月頃を予定している。