平成３０年度　第１回　四街道市地域公共交通会議　会議録（概要）

日　　時：平成３０年７月２４日（火）　１４：３０～１５：４０
場　　所：四街道市保健センター３階　大会議室
出席者　委員：榛澤会長、芦沢副会長、三沢委員、成田委員、土屋委員、井上委員、
　　小山委員、飯塚委員、小林委員、武富委員
事務局職員　：永易経営企画部長、石渡政策推進課長、荒巻主幹、田中主任主事
傍聴者　　：１名

――――――――　会議次第　――――――――

１．開会
２．会長挨拶
３．議事
（１）市内公共交通（鉄道）の状況について
　・鉄道
　・路線バス
　・タクシー
　・市内循環バス「ヨッピィ」
（２）四街道市地域公共交通会議でのご意見及び対応について
４．その他
５．閉会

――　１．開会　――

【事務局】　定刻になりましたので、ただ今から、平成３０年度第１回四街道市地域公共交通会議を開会いたします。

本日は１０名のご出席をいただいており、四街道市地域公共交通会議条例第５条第２項に規定する過半数に達しておりますので、本日の会議が成立しておりますことを、ご報告いたします。

初めに、会長よりご挨拶をいただきたいと思います。

――　２．会長挨拶　――

【榛澤会長】　本日はお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。

本日の会議では事務局の資料説明を踏まえまして、皆様から積極的に、ご質問やご意見をいただきたいと考えております。お願いいたします。

公共交通におけます不便地域への対応や、利用促進策など、市でも取り組んでいるところでございますが、この会議は、公共交通にかかる様々な関係者にお集まりいただいてお

りますことから、皆様からのご意見を出しあっていきたいと思います。ご協力をお願いします。

【事務局】　　ありがとうございました。ここで前回会議から、委員の異動がございましたので、ご紹介いたします。
　前任者の宮本委員から千葉内陸バス株式会社代表取締役社長　三沢建吾委員への異動でございます。

【三沢委員】　よろしくお願いします。

【事務局】　　続きまして前任者の中村委員から関東運輸局千葉運輸支局　飯塚孝廣委員への異動でございます。

【飯塚委員】　４月１日付けで中村の後任で参りました、飯塚です。よろしくお願いします。

【事務局】　　本日欠席となっておりますが、白藤委員から千葉県印旛土木事務所調整課長　銅委員へ異動がございますので、ご報告させていただきます。また、本日、池上委員、浅井委員、早川委員、坂井委員より、ご欠席の連絡をいただいております。
　それでは、このあとの進行につきましては、地域公共交通会議条例第５条第１項の規定により、会長にお願いします。

【榛澤会長】　それでは座って進行させていただきます。はじめに、会議録の作成についてお諮りします。
　会議録における発言者名については、「審議会等の会議の公開に関する指針の解釈運用基準」の規定により、原則として明記することとなっておりますので、本地域公共交通会議においても明記する取扱いとしたいと存じますが、委員の皆様のご意見をお伺いします。

　　（異議なし）

　ありがとうございます。
　続きまして、本日の会議の会議録署名人は、成田委員と井上委員にお願いしたいと思いますがよろしいでしょうか。

　　（はい）

それではよろしくお願いします。
次に、会議の公開・非公開についてですが、「審議会等の会議の公開に関する指針」の「３．会議の原則公開」の規定により、議事運営に支障が認められる場合は非公開になりますが、本日の議事内容におきまして支障はないため、公開としたいと思います。
また、会議資料につきましては、「審議会等の会議の公開に関する指針の解釈運用基準」の規定により、傍聴人の閲覧に供するものとしますが、次第及び報告事項にかかる資料を配布することについて、委員の皆様のご意見をお伺いします。

（異議なし）

ご異議なしと認めます。
それでは、傍聴者の入室を許可し、資料を配布することとしますが、傍聴人はいらっしゃいますか。

【事務局】　　はい、いらっしゃいます。

――　３．議事　――
【榛澤会長】　それでは次第３．議事に入りたいと思います。
それぞれの議事について事務局から説明があった後、私から、委員の皆様を指名させていただきますので、ご意見、ご質問がなければ、特になしということで結構でございます。
『（１）市内公共交通の状況について』から説明お願いします。

【事務局】　　それでは、議事（１）市内公共交通の状況についてご説明させていただきます。
はじめに鉄道の状況、次に、路線バスの状況、そしてタクシーの状況、最後に市内循環バス「ヨッピィ」の状況について順次説明をさせていただきます。
それでは、資料１をご用意ください。
初めに１ページ目の鉄道の状況でございますが、「ＪＲ駅別１日平均乗車人員」について、ご説明いたします。
本市においては、ＪＲ四街道駅と物井駅がございますので、両駅の平成２９年までの１日平均乗車人員を記載しています。近年の状況から見ますと、両駅とも横ばいとなっておりまして、総数は約２６，０００人で推移している状況でございます。
続きまして、JR に対する平成３０年度要望事項についてでございますが、ダイヤ改正関係で３点ほど、施設関係で２点ほどございます。
まず、ダイヤ改正関係でございますが、

１点目としまして、物井駅への通勤快速の停車について
２点目としまして、千葉駅発普通最終列車時刻の繰り下げについて
３点目としまして、東京駅発２３：０４快速千葉行き以降の千葉止まり快速列車の千葉駅以東への延伸について
次に施設整備関係につきましては、特に本市に県内唯一の盲学校がございまして、１日５０人～７０人の目の不自由な方の利用がございますことから
４点目としまして、駅のホームに線路転落防止のホームドアの設置について
５点目としまして、駅舎の充分な照度の確保を要望しているところでございます。
この５項目は、千葉県ＪＲ線複線化等促進期成同盟を通じて平成３０年度要望事項として予定しています。
なお、前年度要望しておりました四街道駅構内の階段裏側の衝突防止対策については、昨年度中に対応をしていただいているところでございます。今後も、市民意見を踏まえながら、要望していく予定でございます。
以上が鉄道の状況でございます。

続きまして、路線バスの状況についてご説明させていただきます。
２ページ目をご覧ください。
こちらは、市内全路線の年間における一日平均利用者数を掲載しています。
全体的に利用者数は、横ばいで推移しておりますが、四街道駅と京成勝田台駅を往復する四勝線については、２８年度に続き利用者数が増えている状況でございます。逆に減少傾向にあるのは、四街道駅と千葉駅を往復する千葉・四街道線となります。
また、資料はご用意しておりませんが、２９年度のバス等に関する要望事項のご報告でございますが、市民より電話や手紙で９件ほどの要望がございました。主な内容につきましては、ヨッピィを含むバスの増便等の利便性向上についてでございました。
市としましては、バスの増便については、運行事業者の努力により維持している路線も多いことから日ごろから積極的に公共交通を利用していただく必要性など、協力を求めたほか、市としても公共交通の利用促進を図りながらバス路線の維持・充実に努めることをご説明し、理解を求めたところでございます。そして、該当する路線の事業者には、この要望事項について、お伝えをさせていただいたところでございます。
以上がバスの状況でございます。

続いて、タクシーの状況についてご説明します。
２ページの下段の表は、タクシーの利用状況の過去１０年間を記載しています。一番左の実働車両数は、旅客運送のため実際に走行した車両数となります。
実働車両数では、この１０年間で１日あたり２０両の減少があり、利用人数では１日あたり約４００人の減少となっています。

一方、１日の 1 両あたりの利用人数と利用回数は増加傾向となっておりまして、収入についても増加しています。また、1回あたりの収入はほぼ横ばいで推移しています。
以上がタクシーの状況でございます。

続きまして、市内循環バス「ヨッピィ」の利用状況について、ご説明させていただきます
３ページ目をご覧ください。
こちらは、２９年度の実績をまとめ、前年度との比較を掲載しております。
まず、「利用者数」ですが、全体的としましては、２８年度と比較して、４，７４７人、５．８％増加し、８６，２６２人となり、過去最高の利用者数となっております。また、月々の利用者数は、前年度のすべての月で上回っておりまして、特に８月、１０月、１月は１０％以上の増加となっています。
次に中段の「有料・無料等別利用者数」についてですが、全体としましては、２８年度に比べ、有料利用者は２，４３０人、３．６％の増加、無料等利用者は２，３１７人、１５．７％の増加となっております。また、年間利用者のうち無料等利用者の占める割合は、２８年度は１８．１％、２９年度は１９．８％となっております。特に４月、２月、３月は無料等利用者の割合が２０％を超えており、その他の月についても平均的に利用されている状況でございます。
次に運賃収入についてですが、９７３万５，３６７円となり、２８年度に比べ、実質運賃収入合計は３５８，４０２円、３．８％の増加となっております。
２９年度は、利用者数、運賃収入ともに増加しておりますが、午前中を中心に四街道駅からの乗車人数が増加しており通勤・通学での利用者が増えていることや、第二庁舎から幼稚園前までの区間においても、ほぼすべての時間帯で乗降者数が増加しており、市内の移動手段として利用する方が増えたと推測しています。
最後に一番下の市補助金についてですが、運行経費は、約２２万円増の２，３７０万９，９５０円となります。この増加の要因ですが、主に燃料油脂費及び車輌修繕費の増加によるものでございます。そして、市の補助金でございますが、運行経費と実運賃収入との差額となりますが、２８年度より１３万５，０９１円減額の１，３９７万４，５８３円となりました。この結果、収支率は２８年度の３９．９％から４１．１％と改善されております。

続きまして、４ページ及び５ページでございますが、２８年度と２９年度の平日と土休日の便別１日平均利用者数をグラフにしています。
最初に、４ページをご覧ください。
こちらは、平日の１日平均利用状況についてでございます。
上のグラフの右回りについてですが

右回りの平日は、朝６時台から運行している路線でございますが、朝に運行する１便、２便、３便におきまして、通勤者を中心に利用が多いのが特徴となっております。
また、２８年度と比較しますと、１便、２便、１２便以外は、増加傾向となっており、特に３便の利用者が増加している状況でございます。
次に下のグラフの左回りについてですが
左回りは、帰宅時間に可能な限り対応するため、１９時台まで運行しています。
左回りは、運行ルートが長く、病院や施設の利用者、小学校の帰り、又は四街道駅からの利用のため、午後に利用が多いのが特徴となっています。
また、２８年度と比較しますと、９便以外はすべての便で増加しておりまして、特に７便の利用者が増加している状況でございます。

続きまして５ページをご覧ください。
こちらは、土休日の１日平均利用状況についてでございます。４ページと同様に、上が右回り、下が左回りとなります。
右回りの１便、２便、１２便は、平日のみとなりまして、土休日の右回りは３便の７：４７四街道駅発が最初の便となります。２８年度と比較しますと土休日は、７便、９便以外は、増加傾向にあります。また、平日とは違い、便ごとの利用者数に偏りが少ない傾向でございます。
左回りは２便、１０便、１１便は、平日のみとなりまして、土休日の左回りは、２便の８：４６四街道発が最初の便となります。２８年度と比較しますとすべての便で増加傾向にあります。また、特徴としましては、右回り同様に、便ごとの利用者数に偏りが少ない傾向でございます。

続きまして、６ページをご覧ください。
こちらは、３０年２月２６日（月）、２７日（火）に実施しました乗降調査についてでございます。
調査方法ですが、職員が乗車しまして、各停留所の乗降者数をカウントしました。また、各バス停の到着時間、乗降がなかったバス停については通過時間を記録しています。

利用者数の集計については、７ページをご覧ください。
右回り、左回りそれぞれ便ごとの利用者数を記載しております。
合計をご覧いただきたいと思います。
右回りは２月２６日が１２９人、２７日が１５０人であり、前年度の右回りの平日平均が１５６人でしたので、調査日は、平均よりも若干少ない利用者数でした。
左回りは２月２６日が９２人、２７日が１２４人であり、前年度の左回りの平日平均が１２０人でしたので、２６日はかなり少ない利用者数でございました。

ただし、２６日については、桜ヶ丘交差点にて交通事故が発生し、通常のルートを運行していない便や中止した便もございまして、具体的には、右回りが８便、左回りが６便、７便でございます。調査できました便は（参考）と表示しており、調査できない便は斜線を引いております。傾向としましては、右回りの１、２、３便、左回りの８、９、１０便は通勤での利用が多く、無料利用者については、ほとんどが障害者手帳を所持されている方でございました。

続きまして８ページをご覧ください。

こちらは、この２日間の調査結果をもとに、右回りの１日あたりの停留所別乗降者数・バス停留所間乗車人数をまとめたものでございます。停留所ごとの数字ですが、１日あたりのバス停の乗降者数を記しています。上の段が乗車人数、下の段が降車人数となります。

例示を申し上げますと、中央上部にあります大日保育園をご覧ください。

終日で乗車が１８．５人、降車は２．５人となります。また、停留所間を線にて結んでおります。線の近くの数字は停留所間に乗っている人数でございまして、１日平均の数字となります。停留所間に乗っている人数が多いほど、矢印を太くしています。大日保育園から縦方向に２６．５人、４４．５人と駅に向かうにつれ、数字も大きくなり、同時に矢印も太くなっているのが、おわかりになるかと思います。

右回りの特徴としましては、乗車する方は図の中央部分の「大日保育園」、「桜ケ丘北」、「桜ケ丘南」、「新生」、「西中入口」の区間から乗車する方が多く、降車する方は、図の左下の「幼稚園前」、「鹿放ケ丘」、「鹿放ケ丘遠近」の区間から降車する方が多いことがわかります。また、「鹿放ケ丘」の降車は７人、「鹿放ケ丘遠近」は１３人となっております。これらの停留所では障害者手帳所持者の降車が多く、障害者施設や山王病院の需要が多いと思われます。

停留所間乗車人数については、「大日保育園」から縦に四街道駅方面に乗っている人数が増えております。これは、通勤での利用が多いことが要因だと考えられます。

また、路線図の左上にあります、四角で囲んでいるところをご覧ください。

「大作岡公民館」、「鹿放橋北」、「鹿放橋南」、「農協入口」の区間では、１日平均にしますと「大作岡公民館」の降車以外は、１人に満たない状況でございます。

続きまして、９ページの左回りをご覧ください。

左回りの特徴としましては、右回りとは逆に降車する方は、図の中央部分の「大日保育園」「桜ヶ丘北」「桜ヶ丘南」の区間から降車する方が多く、乗車する方は、図の左下の「鹿放ケ丘遠近」、「鹿放ケ丘」、「幼稚園前」の区間で乗車する方が多いことがわかります。

停留所間乗車人数については、「四街道駅」から縦方向に、「大日保育園」に向かうにつれ、降りている人数が多く、また、「鹿放ケ丘遠近」から「四街道駅」にかけて、乗っている人数が増加していることが分かります。朝の右回りを利用した方が帰りの移動手段として利

用していると思われます。
　また、東関東自動車道より北側の区間ですが、どのバス停も、１日平均にしますと乗車、降車ともに１人、２人程度の利用ということになります。図中央の大日保育園から図左の鹿放ケ丘西までの区間の利用が少ない状況となっています。

　最後に、１０ページをご覧ください。
　こちらは、先程ご覧いただいた停留所別乗降者数・バス停留所間乗車人数の中で、利用者数が特に少ない右回りの農協入口から大作岡公民館を経由して鹿放橋南までの区間の１日平均の利用状況をグラフにしています。
　この調査は、運行事業者のご協力のもと、４月～６月に実施した乗降調査となります。
平日の平均利用者数は、３便以外どの便も１人以下となっている状況でございます。
土休日の利用者数は、２８年度よりも増加しているものの、平日と同様に１人に満たない状況でございます。
　この結果を踏まえまして、農協入口から大作岡公民館方面の見直しについて、ご意見を伺いたいと思います。
　以上、雑駁でございますが、市内公共交通の状況についての説明となります。

【榛澤会長】　ただいま、事務局の説明について、何かご意見をお伺いしたいと思いますが、はじめに分けさせていただいて、それぞれにご意見を伺ってまいりたい思います。
　それでは、鉄道に関しまして何かありますか。
　次に路線バスについきまして何かありますか。芦沢委員。

【芦沢副会長】特にありません。

【榛澤会長】　それでは、タクシーについて何かありますか。井上委員。

【井上委員】　大作岡に友人がおります。その友人は、利用する回数が増えているものの、日曜日は東京から帰ってきて乗ろうとしても本数がなく、利用できないので増やして欲しいと要望しておりました。しかし、利用人数が１、２人だと廃止になるのではないかと心配していると聞いています。

【榛澤会長】　事務局お願いします。

【事務局】　今すぐに廃止ということはありませんが、地元の自治会や利用者のご意見を聴取しながら、判断して参りたいと思っております。ただ、公共交通会議のご意見も参考にしつつ、方向性を定めていきたいと思っております。

【榛澤会長】　よろしいでしょうか。

【井上委員】　駅から遠くに住んでおり、駅の方まで行くのが難しいので、できるだけそのままにして欲しいという要望でした。

【榛澤会長】　それでは、ヨッピィにつきまして何かありますか。土屋委員。

【土屋委員】　質問させていただきます。８ページについて「大日保育園」や「桜ヶ丘北」、「桜ヶ丘南」バス停は乗車人員が多く、降車がほとんどいないということですが、普通であればバスの利用者は乗降で同人数になると思います。しかし、例えば大日保育園は１８．５人が乗車し、２．５人しか降車していません。これはどういう理由でしょうか。

【榛澤会長】　事務局お願いします。

【事務局】　まず、右回りは午前便を中心に乗車人数が多い状況です。「大日保育園」や「桜ヶ丘北」、「桜ヶ丘南」バス停から四街道駅に向かって、通勤等の足として利用されていることから降車は少ない状況です。ただし、左回りでは逆に、降車人数が増えてくるとのことですので、午後便の利用人数が多い状況です。午前中は右回りの四街道駅方面、午後は左回りの四街道駅から自宅方面にという通勤等の利用が多い傾向が出ていると思います。

【土屋委員】　ありがとうございます。

【榛澤会長】　今説明があった通り、４ページを見ていただきますと、右回りは朝の通勤に使われており、左回りは帰宅に使われているとのことです。前にお話しさせていただきましたように、全体として利用者が伸びているものの、約束の費用負担１／２補助に対しましては、まだまだ届かず、４０％程度でございます。今後継続していくかどうかにつきましては後程検討することにして、先に進めさせていただきたいと思いますがよろしいでしょうか。

それでは、『（２）四街道市地域公共交通会議でのご意見及び対応について』事務局から説明お願いします。

【事務局】　それでは、地域公共交通会議におけるご意見及びその対応についてご説明します。

資料２をご覧ください。

前回の地域公共交通会議において、いただきましたご意見について、４点ほどでまとめ

させていただきました。
　まず、これは全体的な事項となりますが、①として市内循環バス「ヨッピィ」の運行見直し、継続等についてでございます。
　そして、個別的な事項としまして、②として収支率の改善、利用促進について、③として障害者等の運賃無料等の考え方について、④として利用が少ない地域の便数やバス時刻等の見直しについてとなっております。前回の会議で出されました。
　市としましては、これらの意見につきまして、資料２にて回答することとなります。①のご意見につきましては、単に「ヨッピィ」の運行に留まらず、市内公共交通の根幹に係る大きな項目となりますので、まずは、現時点で市が対策として考えられる対応を挙げさせていただき、今後、改善が図られない場合には、公共交通全体のあり方を含めた見直し等を検討したいと考えております。

　それでは、市の今時点で考えられる対応ですが、「２今後の対応」をご覧ください。
　まず、利用促進策として、３点ほどございます。
　１点目としまして、ヨッピィを運行する地域に対して、ヨッピィの運行条件のほか、地域の方の協力が欠かせないことを訴える自治回覧などにより利用促進を図り、利用が少ない地域については、自治会を通じた協議を進めます。
　２点目としましては、ホームページや市広報などによる周知を実施し、情報発信の強化を図ります。特にヨッピィの運行ルートや乗り方なども含め、親しみやすく利用しやすいよう工夫しながら、情報発信を行います。また、他の部署が実施するイベントと連携し、イベント参加者がヨッピィを利用していただけるようコラボするなども検討します。
　３点目としまして、ヨッピィが走行している位置情報を提供するサービスの導入についてでございます。こちらは、すでに各業者の比較検討を行いまして、簡易的な表示ながらランニング経費が格安となる事業者を候補にあげさせていただき、ヨッピィの運行事業者と導入に向け、協議を進めています。

　次に収支率改善策につきましては、今ご説明した利用促進策を実施することで、収支率の改善につながることと思いますが、これらと合わせて、４点ほど検討します。
　１点目としましては、運行事業者が実施しています広告収入の導入がございます。
こちらは、今後、運行事業者と実現に向け、協議を進めてまいりたいと考えております。
　２点目としましては、利用が少ない地域の便数や時刻表の見直しを検討します。ただし、安易な変更は地域の方の生活への影響も大きいことから、自治会との協議を進めながら、変更案を作成し、この会議においてご意見をいただきたいと考えております。
　３点目としましては、障害者等運賃無料の見直しについてでございますが、近隣の市町村においては、障害者等については、無料としている自治体が多い状況でございました。また、当初から福祉目的で出発していることから、長年無料で続けてきた中で急な負担は、

生活への影響もございますので、今、提案した利用促進策なども実施しながら、今後、改善が見られない場合には、障害者等の有料化について、市民意見やこの公共交通会議の皆さんのご意見なども踏まえ、慎重に検討してまいりたいと考えております。

４点目としましては、事前算定方式についてでございます。これまでもご意見がございましたので、運行事業者と協議しながら、その可否やどのような算定方法が可能かなどを検討してまいりたいと考えております。

以上が、今後の対応となりますが、委員の皆様からご意見をいただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

【榛澤会長】　今ご説明のとおり、前回の皆さんのご意見をまとめていただきました。このことについてご意見・ご質問等がありましたらお願いします。芦沢委員。

【芦沢副会長】ヨッピィについての対策、色々な角度から利用促進策や経費削減を具体的に説明いただきました、その通りだと思います。コミュニティバスは、地域の方の全体的な支援を基に成り立っているサービスと思いますので、自治会との協調や利用しましょうというアピールは、一定の効果があると思います。

また、収支率改善策ですが、広告収入も期待したい。ヨッピィがあったからこそ利用客が増えているという側面があれば、店舗や施設からの協賛金はいかがかと思います。ただ頂くだけでなく、いただいているということを市役所にて、大々的に市民にアピールすることにより協賛金を集め、繋げていければと考えます。

２番目の便数、バス時刻の見直しですが、利用者が少ない区間があるということで、そこをどうするかという話がありました。１便辺り利用者が１人にも満たない東関東道路より北の部分ですが、見直すことで、利用が向上する可能性はありますが、逆に便数を減らすとますます不便になり、ますます利用者が減って悪循環になる可能性があります。

他の地域の事例も踏まえて、四街道市には北部にも南部にも路線バスでカバーしきれていない交通不便地域がありますので、ヨッピィと併せてデマンドタクシーを取り入れるという案がありえます。色々な自治体の中で、今まではコミュニティバスがあって、その中にデマンドタクシーを入れることで、かなり補助金が削減できている事例があります。コミュニティバスのときよりも１便辺りの利用者が２人とかなり増えている事例があります。具体的には、熊本県菊地市なのですが、そういうことを考えますと、デマンドタクシーを市内の交通不便地域と併せて、ヨッピィの利用人数が少ない地域に導入を検討していただけたらと思います。例えば千葉県内でデマンド構想を入れているのは１２市町あります。都市の状況は似たような状況でありますので、参考にしていけたらと思います。

ほとんどの方がご存知だと思いますが、念のため簡単に補足いたしますと、デマンドタクシーとは予約制の乗合タクシーというのが分かりやすいと思います。乗り合いのため運賃が通常のタクシーより安く、１００円から５００円ぐらいです。利用密度が少ないとこ

ろではデマンドタクシーがいいのではということであり、市街化調整区域あるいは採算が悪い時間帯や曜日ならデマンドタクシーで色々な地域が進めているということです。利用したい３０分前までに予約センターに連絡し、ドアツードアで自分の家から目的地まで乗り合いの形で、どの希望者と希望者を組み合わせるかは人間がやってもいいのですが、システムにてやることもできます。以前はシステム等の初期投資に１，０００万円ほど費用がかかりました。その後年間１００万円の運用経費かかっていました。車両は１台あたり５００万円から９００万円の運行経費かかっていました。

ヨッピィの年間経費は２，４００万円、補助金が１，４００万円ぐらいを出しているなら、この仕組みを使ってもいいのではないかと思っています。ヨッピィは利用者が比較的多い市街化区域に限定して運行し、市街化区域は人口密度４０人以上のところでですので、そこに限れば運行頻度を上げられるかもしれません。そうすれば、利用者も増加し採算も良くなり、好循環になるかもしれません。利用者数が多いところも少ないところも、両方にメリットが生じる可能性があります。ご検討いただけたらと思います。

デマンドタクシーの問題点は、既存の路線バスやタクシーの利用者を取ってしまいかねない点であり、そこは気をつけないといけません。住み分けをできるように、利用者や地域、例えば閉じこもりがちの高齢者や交通不便地域に限定することや運営をタクシー事業者に委託をするなら、タクシーとの利用者の取り合いは避けられると思います。

障害者の無料運賃については、周辺自治体では無料が多いということです。東京都の都営バスについて、前回都内では一般的には半額と申し上げましたが、都内在住の障害者無料ということで、発言を修正いたします。いずれにしろ、有料か無料かは、政策判断でどういう観点を重視するかの問題です。市のご説明には了解します。

【榛澤会長】　芦沢委員の説明がありました、事務局でそれぞれ精査していただくこととしまして、ここで皆様にお諮りしたいと思います。

そもそも公共交通のあり方は、ヨッピィだけではなく、われわれは公共交通としてはどうあるべきかということで始めたわけです。公共交通とは、鉄道、バス、タクシーであり、まずは路線バスについて考え、その場合補助するときは費用負担が１／２を基準にしようというのがスタートであったと思います。そこで利用促進策や収支改善策を行ってきましたが、これを継続するかどうか皆様にお諮りしたい。

利用促進策は、この提案ですと情報提供をやることによって利用促進を図るということですが、これでいいという芦沢委員からもお話しもありましたので進めていただければと思います。収支改善策については、先程協賛金という話がありましたけれども、例えば「運行会社が実施している広告収入を導入し」ということも指していると思いますので考慮していただけたらありがたいなと思います。

また、障害者運賃無料の見直しのところですが、都営バスについて、都は予算が豊かなところです。四街道市はそうではありません。負担が９割以上になっており、負担を軽減

しないといけませんので、身の丈に見合ったやりかたで進めていただければと思います。事前算定方式については、芦沢委員からご提案がありましたので、検討していただければと思います。タクシーの話しがありましたが、デマンドタクシーについては警察の管轄もありますので、簡単にデマンドタクシーはできないと思いますが、土屋委員から何かありませんか。

【土屋委員】　千葉県内の各自治体等で、デマンドタクシーを走らせている地域は結構ありまして、その中には利用者大変多くの利用をしていただいている地域もあれば、走らせても利用していただけない地域もあります。小さい車内に複数の方が乗り合わせるのを嫌って利用しないという方もいらっしゃいます。色々事例がありますので、もし、やるとした四街道市にはどういう運行形態がいいのか、ご検討いただくものだと思います。

【榛澤会長】　皆様方にもう一枚の四街道市における交通空白地域・交通不便地域という図面があると思います。いままでのところで、先程芦沢委員がおっしゃった、交通空白地域・交通不便地域はここで示されております。以前の会議にて成田委員から、「バス会社だけではどうにもなりませんよ」「皆様方の協力がないと前に進みません」という話しがありました。今まで県内で成田委員は様々なところで携わっておられ、路線バスが廃止されてタクシーに切り替えたこともあるかと思いますが現状を報告いただけますか。

【成田委員】　デマンドタクシーの関係で様々な事例があるということで、ご検討する場合の一つ情報としては、ここの資料の交通空白地域・交通不便地域を限定したデマンドだと非常に少ない負担でできますが、一方地域を指定しない若しくは利用者の登録制を行わない場合は、ヨッピィ等との競合がおきます。福祉政策とのバランスをとらないといけませんので、先にシステムを考えてしまうと、あとで調整することは難しいです。私が携わってきた中では、コンセプトなり、福祉政策なのか公共交通の一部なのかこの選択によって、市の財政の支出がかなり変わってきます。いったん始まると市の負担が増え続け止めようがなくなりますので、よくよく情報収集して、四街道市に合うデマンド交通は何が良いのかこの公共交通会議で検討するといいのではないかと思います。

【榛澤会長】　ありがとうございました。私が考えるのは、ヨッピィがあってプラスアルファでやるのか、ヨッピィの一部をそちらあてるのか、その点についても、今後市のほうで考えていただくということで、いかがでしょうか。

【成田委員】　利用促進について資料２を拝見して、ご質問になるのか意見になるのか分かりませんが、２つありまして、利用促進策で情報発信の強化は大変素晴らしいことだと思います。利用促進策には知られていないものを知っていただくのが一番いいと思います。

千葉県バス協会でバス案内ウェブというのを協会のホームページで公表しております。案内に２９年度の予算で、今年度からスマホで路線バスの状況が見られるように改良いたしました。市の検討によるかと思いますが、可能であれば、ぜひ千葉県の交付金で作った事業でやっており、分かりやすくなっておりますのでホームページにアドレスを入れてご活用いただくのも手だと思います。これが１点目でございます。もう１つは、ヨッピィの周知、ヨッピィの乗り方の説明、イベントとのコラボは前回出されていたのでしょうか。

【事務局】　　市政だよりでの周知と自治回覧は今までやってきておりますが、もう少し工夫して親しみやすい形、また今後の運行継続に関しての条件について訴えかけるような部分があってもいいのではと考えております。

【成田委員】　分かりました。大人は自由に乗れると思うのですが、小学校のＰＴＡにご協力いただいて、今後の地域公共交通を支える子供に対し親と一緒にヨッピィの乗車体験を企画し、市政だよりにて取り上げていただく。地域によって前乗り後乗りあるものですから、その様なことに触れる機会があれば、家庭での話題に上がると思いますので、そうなれば利用促進及び路線バスの周知にも繋がると思います。イベントとのコラボ企画立案に含まれると思いましたので、２点ほど意見を述べさせていただきました。

【榛澤会長】　ありがとうございました。他に何かございますか。小山委員。

【小山委員】　この会議に参加して、今までは一方的に交通不便地域の路線が廃止なったと聞いて、なぜ廃止になるのだろうと不思議に思っておりましたが、それには地元住民が利用して、協力していくことが必要だと感じました。

【榛澤会長】　ありがとうございます、よろしくお願いします。飯塚委員、何かありますか。

【飯塚委員】　小山委員のご意見はごもっともで、地域の皆さんがいかに公共交通を育てていくというのがすごく大事で、皆様方の地域の路線バスも含め公共交通は利用があるから運行していることを、自家用車を運転している方々にも意識を根付かせていただければいいのかなと思います。バス路線は、育てていかないとなくなってしまうということを考えていただきたいと思います。

　デマンドについては、副会長のご意見もありましたが、導入するに当たっては考え方など慎重に進めないと既存の路線バス等にも影響が出てきます。両方導入することによって、両方とも駄目になってしまうこともあります。そうすると地域内でも大きな問題になると思います。導入するのであれば慎重に進めていただきたいですし、利用対象者についても

検討した上で、行っていくほうがいいのではないかと思います。色々な地域で導入していると思いますが、地域によって対象エリアの大きさ、道路状況、地形など地域性がいろいろ違いますので、四街道市にとっていい事例を調べていただきながら対応していただければと思います。

【榛澤会長】　ありがとうございました。小林委員、何かありますか。

【小林委員】　飯塚委員と似たような話ですが、ヨッピィについて利用者が少ない路線について周辺住民がどのような気持ちなのか、ヨッピィに対しどんなお気持ちなのか、今後使いたいのか車があるから使わないのか意見を集約できれば、便数を大きく廃止することは難しいと思いますが、午前中のある便を廃止する等、うまく利用時間を特定できれば収支の改善に繋がるのではと思いました。

【榛澤会長】　ありがとうございました。武富委員、何かありますか。市の立場ではなく、市民の立場でお願いします。

【武富委員】　ヨッピィを利用する立場として、便数がそこまで多くなく、そういった面で副会長のお話しがあったように悪循環があるため、利用者を減らすことなく確保できればと思います。ヨッピィはそもそも市内の公共施設を利用することが目的で、通勤通学が大きな目的ではありません。通勤通学に対応しようとすると先ほどもお話ししたように問題が出てきます。的を絞ってやっているわけですが、利用者が増えず、経費が掛かる状況です。

【榛澤会長】　ありがとうございます。井上委員。

【井上委員】　障害者の運賃無料についてですが、無料が望ましいと思います。体の不自由方もいらっしゃいますので、手帳をお持ちの方にはしばらく無料にしていただければ思います。どうしても、有料ということであれば市民に問いかけるなり、そういう方々の団体に呼びかけるなりして了解を得たほうがいいと思います。

【榛澤会長】　ありがとうございます。土屋委員。

【土屋委員】　特にありません。

【榛澤会長】　成田委員。

【成田委員】　特にありません。

【榛澤会長】　三沢委員。

【三沢委員】　当社は、運行会社であります。利用促進策や収支改善策の特に便数・時刻等の見直しについては、ご協力させていただけると思います。

【榛澤会長】　芦沢委員。

【芦沢副会長】事前算定方式ですが、これは平成２４年に今後方針の中の検討事項としてあげられており、それを基に前回質問をした訳ですけどいろいろ難しいかと思います。しかし、私の基本的な考えは事業所が工夫して経費を削減できた場合、補助金が減らされると事業所の努力が報われません。そこで、この仕組みは、工夫して削減された経費が事業所に帰属するという形が取れるという狙いがあります。そういうことがあるから、より努力して経費を削減するインセンティブが働くようになります。仮にヨッピィの補助金を来年度１，４００万円と決めて、事業所の努力で経費を２０万円安くなったとします。来年度その２０万円は事業所の利益になる。次の年に補助金を１，３８０万円だと気の毒なので、１，３９０万円の補助金とすれば補助金を減らせるし、事業所の努力も報われることになります。これを繰り返せば良い循環が生まれると思います。事前算定方式は、実例がありまして、北斗市が導入しています。事前に相談して補助金を決定しているようです。一つの参考として検討いただければと思います。

【榛澤会長】　ありがとうございました。いろいろ各委員から提案がありましたので、精査した上で次回までに市の提案をしていただければありがたいと思います。いかがでしょうか、皆さんよろしいですね。
　本日の公共交通会議については、ここで閉めさせていただいてよろしいでしょうか。他に何かありますでしょうか。

【芦沢副会長】ここで少し付け加えさせていただきます。コミュニティバスは１台あたり１，３００万円から１，４００万円かかるといわれています。ヨッピィ２台で２，４００円はかなり努力していただいていると思います。

――　４．その他　――
【榛澤会長】　市のほうから、他に何かありますでしょうか。
　ないようなので、以上で本日の日程については終了させていただきます。ありがとうございます。

事務局に進行をお返しします。

――　５．閉会　――

【事務局】　　ありがとうございました。

本日いただきました貴重なご意見、ご提案につきましては、事務局にて取りまとめ、今後の施策推進に活かしてまいります。

最後に経営企画部長よりご挨拶を申し上げます。

【永易経営企画部長】本日は、お忙しい中、ご出席くださいましてありがとうございました。

委員皆様におかれましては、７月２８日で任期が終了いたしますことから、本日が最後の会議となります。

榛澤会長におかれましては、委員の皆様からの様々なご意見をまとめていただくなど、本会運営にご尽力いただきました。ありがとうございました。

また、委員の皆様におかれましても、さまざまな角度からご議論いただきましたことに対しまして、この場をお借りして厚くお礼申し上げます。

今後とも、当市の交通行政の推進に対しまして、ご理解、ご協力を賜りますようお願い申し上げまして、はなはだ簡単でありますが、お礼のご挨拶とさせていただきます。２年間、ありがとうございました。

【事務局】　　以上をもちまして、「平成３０年度第１回四街道市地域公共交通会議」を閉会いたします。

ありがとうございました。

以上

会議録署名人　　成田　斉

会議録署名人　　井上　ひろ子