平成３０年度　第２回　四街道市地域公共交通会議　会議録

日　　時：平成３１年２月２１日（木）　１４：３０～１６：００
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、池上委員、成田委員、土屋委員、
　　鈴木委員、荒張委員、飯塚委員、銅委員、小林委員、北島委員、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、久保
傍聴者　　：１名

――――――――――　会議次第　――――――――――

１．委嘱状交付
２．開会
３．会長及び副会長の選出
４．議事
（１）市内公共交通について
（２）公共交通空白地域及び公共交通不便地域の対応について
５．閉会

――　１．委嘱状交付　――

【事務局】　定刻となりましたので、ただいまから始めさせていただきます。会議に先立ちましてこれより委嘱状の交付をさせていただきます。

それでは、委嘱状を佐渡市長より交付させていただきます。お名前をお呼びいたしますので、その場にお立ちいただきまして、委嘱状をお受け取りください。

なお、恐縮ですが最初の方のみ全文を申し上げさせていただきますので、ご了承ください。

＜委嘱状交付＞

【事務局】　続きまして、市長からごあいさつを申し上げます。

【市長】　みなさま、こんにちは。市長の佐渡でございます。

本日は、皆様方大変お忙しい中、平成３０年度 第２回四街道市地域公共交通会議に、ご出席を賜りまして、心から御礼を申し上げます。

ただいま委員の皆様方に委嘱状を交付させていただきました。再任いただいた多く委員の皆様には、これからもどうぞよろしくお願いいたします。また、新たに就任された委員におかれましては、ぜひとも皆様方から色々な意見を賜りたいと存じますが、本交通会議の委員を快くお受けいただきまして、再度皆様方に心から御礼を申し上げます。

さて、この地域公共交通会議は、四街道市の交通施策について、委員の皆様方に協議、検討していただき、合意形成を図る場といたしまして、平成２３年１１月に設置したところでございます。

これまで、市内循環バス「ヨッピィ」の運賃や時刻の改定、ルートの見直しの他、公共交通の利用促進策等についてもご審議いただいてまいりました。

四街道市の公共交通の状況でございますが、ＪＲ線については、利用者数は横ばいでございます。四街道市は、今まで人口が減ったという経験がございません。少しずつ人口は増えている状況でございますが、通勤の方々の定年退職等の影響がございまして、ＪＲ線は横ばいですが、バス路線の維持が大変な状況であることは間違いありません。定年退職等により、バス利用者、通勤者が減っている事実があります。そして、高齢化が進んでおりますので、身近な移動手段としての公共交通機関の重要性がますます大きな課題なっております。

このようなことから、四街道市といたしましては、公共交通の維持、活性化に向けた取り組み、公共交通空白地域や不便地域への対応、持続可能な公共交通への新たな取り組みについて、皆様方にご提案あるいはご意見を賜りたいと存じます。

本日は委嘱状を交付して、初めての会議となりますが、委員の皆様におかれましては、それぞれのお立場から、四街道市の公共交通のさらなる充実に向け、ご意見等いただければ幸いでございます。

結びに、委員の皆様方のさらなるご活躍とご健勝を祈念いたしまして、ご挨拶とさせていただきます。どうぞ皆様、これからよろしくお願い申し上げます。

【事務局】　ありがとうございました。続きまして、改めまして委員の皆様をご紹介させていただきます。

まず有識者委員としまして、日本大学名誉教授、榛澤委員でございます。

帝京平成大学名誉教授、芦沢委員でございます。

続きまして、一般旅客自動車運送事業者から

千葉内陸バス株式会社　三沢委員でございます。

飛鳥交通千葉株式会社　池上委員でございます。

千葉県バス協会から　成田委員でございます。

千葉県タクシー協会から　土屋委員でございます。

次に公募による市民代表として、鈴木委員でございます。

荒張委員でございます。

次に、国土交通省関東運輸局千葉運輸支局から　飯塚委員でございます。

千葉県印旛土木事務所から　銅委員でございます。

四街道警察署から　小林委員でございます。

事業用自動車の運転者が組織する団体の代表として、

千葉内陸バス労働組合から　北島委員でございます。
最後に、四街道市副市長　武富委員でございます。
なお、本日、東日本旅客鉄道株式会社千葉支社　早川委員、公募委員の平委員より、ご欠席の連絡をいただいております。
以上です。どうぞよろしくお願いいたします。
続きまして、事務局の職員を紹介させていただきます。
経営企画部長の永易です。
経営企画部次長の佐久間です。
政策推進課主幹と統計交通係長兼務しております荒巻です。
統計交通係の田中です。
同じく、久保です。
最後に政策推進課長の石渡です。
どうぞよろしくお願いいたします。

――　２．開会　――

【事務局】　それでは、ただ今から、平成３０年度第２回四街道市地域公共交通会議を開会いたします。
本日は１３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。
本会議につきましては、四街道市地域公共交通会議条例第５条第１項におきまして、「会長が議長となる」旨が定められておりますが、現時点では会長が選出されておりません。会長・副会長を選出するまでの間、市長を仮議長として会議を進めさせていただきたいと存じます。

――　３．会長及び副会長の選出　――

【事務局】　それでは、市長の進行により、会長の選出をさせていただきます。
なお、本会議の会長は、四街道市地域公共交通会議条例第４条第２項の規定において、委員の皆様の互選によって定め、副会長につきましては四街道市地域公共交通会議条例第４条第４項の規定により、会長が指名することになっております。
では、佐渡市長、進行お願いいたします。

【市長】　それでは会長の互選にあたりまして、しばらくの間、仮議長を務めさせていただきます。どうぞ皆様ご協力のほど、よろしくお願いいたします。
ただいま、事務局から説明がございましたように、会長の選出は、委員の皆様の互選となっておりますが、いかがいたしましょうか。

【土屋委員】　当会の会長につきましては、前回会長を務めていただきました、榛澤委員に引き続きお願いしてはいかがでしょうか。

【市長】　ただいま、土屋委員から「榛澤委員に会長をお願いしたい」というご推薦がございましたが、ほかにご意見はございますか。
　無いようですので、お諮りいたします。榛澤委員に会長をお願いするということでよろしいでしょうか。

（異議なし）

【市長】　ありがとうございます。全員賛成ということで、榛澤委員に会長をお願いしたいと存じます。
　それでは、会長が決定しましたので、私の任を解かせていただきます。ご協力ありがとうございました。

【事務局】　ありがとうございます。それでは、会長が決まりましたので、会長席に移動をお願いいたします。
　続きまして、副会長ですが、会長が指名するということになっております。榛澤会長から指名をお願いしたいと存じます。

【榛澤会長】　芦沢委員にお願いしたいと思いますが、いかかでしょうか。

（異議なし）

【榛澤会長】　どうもありがとうございます。芦沢委員よろしくお願いします。

【事務局】　芦沢副会長、移動をお願いいたします。
　それでははじめに、会長からごあいさつをお願いいたします。

【榛澤会長】　ただいま、会長にご推挙いただきましたが、この重責を皆様のご協力をいただきながら、進めてまいりたいと思いますので、どうぞご協力よろしくお願い申し上げます。
　先ほど市長からお話しがありましたが、この地域公共交通会議は、平成２３年１１月に設置され、今回で４期目となります。これまでの会議ではヨッピィ運行にかかる改善策や市内公共交通の問題点、また、問題点を踏まえての公共交通のあり方などについて、協議してまいりました。

これからも、これまで進めてきた議論をより活発に行い、公共交通の更なる充実に向けて、協議を進めてまいりたいと思いますので、よろしくお願いします。
簡単ですが、ご挨拶とさせていただきます。

【事務局】　ありがとうございました。
続きまして、副会長からごあいさつをお願いいたします。

【芦沢副会長】　副会長を仰せつかりました、芦沢でございます。
地域公共交通は、非常に重要なテーマでございます。言うまでもなく、高齢者、障害者、子供等車を使えない方々の交通として、非常に重要なことです。公共交通がより活性化することで、道路交通を減らすという面もあり、環境を良くしていきますし、都市全体が便利になるということで、都市の発展につながる重要なテーマです。
ところが、公共交通は利用客が少ないところもありまして、どうしていくか非常に難しい面がありますが、この地域公共交通会議でぜひ、よりよい公共交通が、四街道市で進展して、素晴らしい都市につながっていくよう、副会長として会長をお助けしつつ、微力を尽くしていきたいと思います。
なにとぞよろしくお願いいたします。

【事務局】　ありがとうございました。
なお、市長でございますが、この後別の公務のため、大変恐縮でございますが、ここで退席をさせていただきますことをご了承ください。
それでは、議事に入らせていただきます。
本会議の議長は、四街道市地域公共交通会議条例第５条第１項の規定により、会長が議長となる旨、規定されておりますので、榛澤会長に議事の進行をお願いします。

【榛澤会長】　それでは着座に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）

【榛澤会長】　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、池上委員と鈴木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）

【榛澤会長】　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）

【榛澤会長】　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。

――　４．議事　――
【榛澤会長】　それでは議事に入りたいと思います。
最初に議題『（１）市内公共交通について』、事務局から説明お願いします。

【事務局】 それでは、最初に新たに委員になられた方もおられますので、地域公共交通会議の目的及び前提についてお話しをさせていただきます。
お手元にあります「四街道市地域公共交通会議条例」をご覧ください。
第１条になりますが、この地域公共交通会議は、地域における需要に応じた市民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため、設置しているものでございます。
なお、現在の市内公共交通の状況でございますが、主要な道路には、民間バス路線が走り、タクシーは市内に営業所を持つ事業者が２社ございまして、市内公共交通としましては充実しています。しかしながら、市内においてはバス路線がない若しくはバスの便数が少ないため、移動手段を自家用車やタクシーに限定される地域も存在しています。
そこで、市では鉄道駅から半径８００ｍ、バス停から半径４００ｍに含まれない地域を公共交通空白地域に、また、路線バスの運行本数が平均して１ 時間に１．５本以下（運行間隔が ４０分以上）の地域を公共交通不便地域として定義し、この会議においては、この地域への交通手段の確保を検討し、市民の移動手段を充実させ、公共交通空白地域及び公共

交通不便地域を解消することを中心として、様々な意見を頂戴し、協議していただいております。

このため、この場では特定の個人、地域への対策ではなく市全体の公共交通のことを目的とする施策について、議論いただければと考えておりますので、よろしくお願いいたします。なお、公共交通空白地域及び公共交通不便地域の定義につきましては、お手元にあります「公共交通のあり方」のＰ４５に地域の記載があります。後ほど、参考にご覧いただければと思います。

それでは、議事『（１）市内公共交通について』ご説明させていただきます。

資料１をご覧ください。

この内容につきましては、昨年７月２４日に開催されました第１回四街道市地域公共交通会議にて、ご報告させていただいた内容と重複しますが、新たに委員となられた方もおりますので、改めて市内の公共交通の状況について、説明させていただきます。

初めにＰ１の鉄道の状況でございますが、本市においては、ＪＲ四街道駅と物井駅がございます。この両駅の平成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。

全体で５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点目として、物井駅への通勤快速の停車について

２点目として、千葉駅発普通最終列車時刻の繰り下げについて

３点目として、東京駅発 23:04 快速千葉行き以降の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、本市に県立の盲学校や視覚障害者総合支援センターがございますことから、

４点目として、駅のホームにおける線路転落防止のホームドアの設置について

５点目として、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ＪＲに要望を行っています。

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。

Ｐ２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、若干の増減もございますが、ほぼ横ばいで推移しております。

利用者が増加した路線は四街道駅と京成勝田台駅を往復する四勝線となります。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・四街道線となっています。

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。

Ｐ２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。前回の会議では、２９年度実績について、ご説明をさせていただきましたが、今回は、まだ、途中経過でございますが、３０年１１月までの実績をご報告いたします。なお、まだ年度途中ですので、傾向のみご報告させていただき、詳細につきましては、来年度に改めてご報告をさせていただきます。

「利用者数」につきましては、前年度同期間と比較して、７．５％増加しております。

「月々の利用者数」は、前年度同期間のすべての月を上回っており、特に５月、１１月は１０％以上増加しております。

中段の「有料・無料等別利用者数」ですが、３０年度は、前年度同期間に比べ、有料利用者は６．８％の増加、無料等利用者は１０．４％の増加となっております。

また、全体利用者のうちの無料等利用者の占める割合は、２０．２％となっております。８月、９月、１１月以外は無料等利用者の割合が２０％を超えています。

次に「運賃収入」ですが、３０年度は、前年度同期間に比べ、運賃収入合計は６．２％の増加となっており、利用者数、運賃収入ともに増加しております。

続きまして、Ｐ４をご覧ください。

本年１月１７日（木）に職員が乗降調査した結果についてご報告いたします。

調査方法ですが、各停留所の乗降者数のカウントと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となりますが、これを記録しました。

この調査結果をもとに、Ｐ５、Ｐ６となりますが、バス停留所間乗車人数・停留所別乗降者数としてまとめております。

これは、それぞれのバス停での終日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。

前年度の傾向と変わらず、Ｐ５の右回りでは、図の中央部分になりますが、「大日保育園」、「桜ケ丘北」、「桜ケ丘南」の乗車人数が多く、四街道駅での降車が多い状況ですので、通勤・通学での利用が想定されます。

また、図左側にある「幼稚園前」「鹿放ケ丘遠近」での降車人数が多いのが特徴です。

Ｐ６の左回りでは、右回りとは逆に「大日保育園」「桜ヶ丘北」「桜ヶ丘南」の区間の降

車人数が多く、図の左下の「鹿放ケ丘遠近」から横に、「鹿放ケ丘」「幼稚園前」の乗車人数が多いのが特徴です。

傾向としましては、例年と同様に右回りが朝の便を中心に通勤・通学にＪＲ四街道駅方面に利用されており、左回りはＪＲ四街道駅から帰宅の足として利用されている状況がうかがえます。また、一部区間においては、福祉施設がある関係で乗降が多い状況です。

また、東関東自動車道の北側の地域では、利用者が少ない状況となっています。

続きまして、これまでの会議でヨッピィの利用促進を図る旨のご意見をいただき、前回会議において、市として今後の推進策を提示したところですが、本年度実施した取り組みにつきまして、参考資料として添付させていただきました。

まず、１点目ですが、利便性向上を図るため、１０月にバス位置情報サービスを導入しました。これは携帯電話等のモバイル端末において専用のアプリケーションを導入することにより地図上でヨッピィがどこを走行しているか地図上で位置がわかるものです。

表示はバスアイコンで右回り、左回りで表示され、簡易的なものですが、その分安価で使い方も大変シンプルで使いやすいものです。

導入後は、市民からヨッピィに関する問い合わせが減少し、ほとんどない状況となっています。

２点目は、ヨッピィの利用促進を図るため、資料はございませんが、１０月に市ホームページにおいて、視覚的に見やすいよう画像使ってバスの乗り方やバス案内表示などを案内するコンテンツに変更するとともに、千葉県バス協会のバス案内コンテンツサイトへのリンクを貼り、情報発信の強化に努めました。

また、１１月２１日に運行地域である大日地区で利用が少ない区・自治会を中心に資料配布や自治会回覧による広報活動や情報発信の強化を行いました。

このチラシには、ヨッピィの利用状況をお示しして、バスの乗り方案内や割引制度などについてわかりやすく案内したほか、裏面には時刻表を掲載し、利用促進を行いました。

まだ、日も浅いため効果という形では検証は難しいと思いますが、今後も同様の活動を継続してまいります。

以上が市内公共交通についての説明となります。

【榛澤会長】　ありがとうございました。ただいまの事務局の説明について、何かご意見・ご質問等がありましたらお願いします。

【芦沢副会長】　資料１のＰ２の路線バス利用状況ですが、四勝線、バードヒル池花線、物井池花線の増加減少している要因を教えてください。

【榛澤会長】　事務局お願いします。

【事務局】　四街道市はＪＲが走っているため、ＪＲの利用が多いですが、京成線が走っておらず、四勝線は京成線へのアクセスのため、勝田台方面へ向かう利用者が増えたと考えています。また、臼井線の利用が減少していることから、臼井線を利用していた方が、四勝線を利用していることも想定されます。

千葉・四街道線の減少については、原因はつかんでおりませんが、千葉駅の駐輪場ができていることもあり、バスの利用から自転車の利用に切り替わった方もいるのではないかと推察をしております。

バードヒル池花線については、原因不明ですが、バスの時刻の改正や減便があった関係で減少があったと推察しております。

【榛澤会長】　よろしいでしょうか。

【芦沢副会長】　「市内循環バス「ヨッピィ」に乗ろう」のチラシについて、地域の方に今の状況を知っていただく、いい資料だと思いますが、収支率という言葉が分かりにくいと思われる方がいると思います。噛み砕いた表現をつけてくれるとよりわかって、周知が図れると思います。運行経費に占める運賃収入の割合という言葉がどこかにあると分かりやすい、あるいは収支率の後にかっこ書きで入れる等お願いします。

【榛澤会長】　ありがとうございます。事務局よろしくお願いします。

【鈴木委員】　Ｐ３の無料等利用者には、割引者も含まれているのですか。ヨッピィの案内には、無賃の方と割引サービスの方を分けてあります。Ｐ３をみると、無賃等利用者は、ダイヤモンド６５、ダイヤモンドパス（７０歳以上)、学生専用年間通学定期券アスパの利用者を含むとありますが、この人たちも含んでの無料等利用者と称し、２０％ですか。

【事務局】　その通りです。

【鈴木委員】　それは無料という意味ですか、どれくらいの割引率なのですか。

【事務局】　千葉内陸バスのサービスになるのですが、ダイヤモンド６５は、対象が６５歳以上の方となります。年間パスであり、年間７２，０００円です。

【鈴木委員】　それを無料等に含んでいるということですね。

【事務局】　利用者数については、そこまで多くないと聞いています。数人です。

【鈴木委員】　そうですか、もっと多いと思いました。分かりました。

【榛澤会長】　よろしいですか、ありがとうございました。
他にないようでしたら、次の議題に移りたいと思います。『（２）公共交通空白地域及び公共交通不便地域の対応について』事務局から説明お願いします。

【事務局】　それでは、本市の公共交通における主要な課題であります公共交通空白地域・公共交通不便地域の対応についてご説明します。
これまでも、公共交通空白地域等の対応については、市内循環バス「ヨッピィ」の見直しを含む様々なご意見をいただいたところですが、市内においては人口が少ない地域や道路が狭隘である地域もございまして、バスの導入が難しい地域もございます。
また、前回会議の中でも委員からデマンドタクシーの活用について、ご意見もございましたので、これらの地域における新たな交通手段として、デマンド型乗合タクシーの導入について、検討させていただきました。
今回は、委員さんからのご意見にもありましたとおり、対象地域や財政的な負担を考慮しながら、制度設計を確立することが重要であるという認識のもと、地域、タクシー事業者、市の三者が協働しながら事業を進める形でのデマンド型乗合タクシーの概要をまとめたものです。
まずは、制度を確立するための実証実験を来年度に行い、そのうえで、本市のデマンド型乗合タクシーの制度を確立したいと考えておりますが、本日は、その前段としまして、この会議において、そのスケジュールと実証実験に向けた概要を説明させていただき、皆様からご意見を頂戴したいと考えております。
なお、仮にご了解をいただきましたら、今後、実証実験に向けた準備を進め、遅くとも８月には、この地域公共交通会議を開催させていただき、委員の皆様に実証実験の内容についてご説明をさせていただきたいと考えております。
今回は、あくまでも事務局が想定している実証実験の方向性をご説明するものでございます。
それでは、資料２をご覧ください。
１枚めくりますと左の上に番号が振られています。これがページ番号となります。
Ｐ１には公共交通の課題をまとめています。
まず、市の主要な道路においては、民間バス路線は充実しているものの、今後、人口減少も見込まれており、バス事業者の撤退や運行数の縮小も懸念されていること。
公共交通空白地域・公共交通不便地域の解消が必要となっていること。
収支率が４０％に留まるヨッピィの見直しが必要なこと。
既存バス路線の維持・充実を基本としつつ、これら公共交通空白地域等の解消を目指した新たな公共交通について、市の財政状況を考慮しながら検討する必要があることとして、これまでの課題をまとめています。
次にＰ２をお開きください。導入における考え方ですが、５点ほどございます。

１点目として、今回の実証実験は、公共交通空白地域・公共交通不便地域の解消に向けた、新たな公共交通として、デマンド型乗合タクシーの可能性を検討するための実証実験でございます。

２点目として、導入対象地域は、既存のバス路線に影響を与えない公共交通空白地域・公共交通不便地域に限定します。

３点目として、地域が主体となって積極的なデマンド型乗合タクシーを利用する意思のある地域住民を対象とします。

４点目として、地域住民、タクシー事業者及び市が協働して取り組む事業とします。

５点目として、地域住民については、導入に向けた「協議会」を設置していただくことを前提とします。

次にＰ５をお開きください。ここでは、運行概要について説明します。

１点目ですが、地域があらかじめ目的地を設定し、自宅から目的地までのドア to ドア方式で運行します。

２点目ですが、住民、タクシー事業者及び市の三者が協議した上で１週間あたりの運行日数、１日あたりの運行本数、時刻表を決定します。

３点目ですが、利用者は、「協議会」において事前に登録名簿を作成し、名簿に掲載された者が前日までにタクシー事業者に予約するものとします。なお、登録名簿は、タクシー事業者及び市に提出していただく予定です。

４点目ですが、運行するタクシーは１運行あたりの委託費を設定した上で、設定した時刻表の委託運行を行います。ただし、予約（運行）がなかった場合には、委託費は発生しないこととします。

５点目ですが、運賃は、三者で協議した上で利用者一人あたりの運賃を設定します。また、タクシー事業者は、運行委託費から運賃収入を差し引いた残金を地域住民に請求することとしますが、今回は、実証実験ですので、この差額については、市が３０万円を上限に負担します。

また、本格運行時には、上限を設けて運行委託費の１／２を市が補助することとし、その残金を地域の負担とすることを想定しています。乗合率が高ければ当然、地域の負担が減るわけですので、地域としても乗合率の向上に努める必要がございます。

次にＰ６をお開きください。

ここでは、実証実験でどのような点について検証するのかを説明します。

タクシー事業者については、事前予約から運行における様々な課題、運行経費の設定方法などがございます。

地域住民については、「協議会」設置における課題、登録名簿作成における課題、目的地・時刻表・運賃の設定、利用促進や乗合率向上に向けた創意工夫、そして、地域における負担の見込みなどを総合的に勘案したうえで、導入に向けた可否を検討していただきます。

市は実証実験を踏まえ、補助内容、対象地域などを含めた四街道市におけるデマンド型

乗合タクシーの制度設計を行います。

そして、実証実験の結果を地域公共交通会議にご報告し、最終的な導入についてお諮りします。

次に、費用負担の仕組みは、Ｐ７をご覧ください。

１回の運行委託費を２，０００円、運賃を一人当たり４００円と想定した場合の例示です。

一人利用では、運賃は４００円となりますので、１，６００円が地域の負担となりますが、市からは運行委託費の１／２の１，０００円が補助されますので、実質の負担は６００円となります。地域で乗合率を高めるための工夫を行い、利用者が二人となれば地域の負担は２００円となります。これが１００運行あれば、年間で２０，０００円の負担となります。

これは他自治体の例ですが、たとえば利用登録者に登録料金を１，０００円程度徴収することで、地域の負担を賄っているところもございますし、乗合率を高めるために、予約時に２人以上の申し込みがあった場合に割引を設定し、乗合率を向上させているところもございます。

今後、市も地域住民の負担軽減に向け、一緒に検討してまいりたいと考えております。

なお、市の補助ですが、現時点では、たとえば登録者数に応じた上限を設けたいと考えておりますが、実証実験を行いながら最終的な制度設計を行う予定です。

次にＰ８をご覧ください。

運行ルートの例示です。基本的には、駅、病院、商業施設、公共施設等が主な目的地となると想定しています。

次にＰ９をご覧ください。

市が考えるデマンド型乗合タクシーのメリット・デメリットを整理しました。メリットとしましては、市の財政的な負担が抑えられるため、持続可能な運用が可能となること。地域住民が主体となって運行するため乗合率の向上や、地域住民同士のつながりが高まることも期待できます。何よりもドア to ドアで運行するため、利便性が向上するほか、タクシーの利用促進と合わせて、公共交通空白地域等の解消が図れます。

デメリットとしましては、地域の負担が生ずることや限られた運行であること、事前予約が必要であること、運賃がバスより高いなどがございます。

次にＰ１０をお開きください。

今後の予定でございますが、平成３１年度の予定を記載しています。

４月からタクシー事業者と実証実験地域の候補を確定し、実証実験内容を協議する必要があります。現在、タクシー事業者については、市内に営業所を持ち、この委員会にご出席しています飛鳥交通千葉株式会社と千葉県タクシー協会にもご相談しております。また、実証実験地域の候補としましては、昨年度より公共交通空白地域でもあるさつきヶ丘自治会から交通手段の確保について相談が寄せられており、デマンド型乗合タクシーの導入に

ついて積極的に実施したい意思があることから、さつきヶ丘地域を候補地のひとつとして、実証実験を進めたいと考えております。

そして、７月から８月までには実証実験方法等の内容をまとめて、この地域公共交通会議に実証実験の運行内容についてお諮りしたいと考えています。

そして、内容の了解が得られれば、道路運送法の許可が必要となりますので、千葉運輸支局と相談しながら準備を進め、遅くても１０月から３か月間の実証実験を行いたいと考えています。

そして、実証実験終了後は、課題、検証などを抽出し、本格運行に向けた制度設計を行い、１月から２月にかけて、この地域公共交通会議に実証実験についてご報告したうえで、市のデマンド型乗合タクシー制度の可否等も含め、制度の内容を皆様にお諮りしたいと考えております。

以上、雑駁ですが、議題２の説明を終わります。

【榛澤会長】　どうもありがとうございました。今、事務局から説明ありましたように、デマンド型タクシーの実証実験を、市はこれからやる方向に持っていこうと考え方を示されました。同時に、地域公共交通会議にて、市の考えを認めていただいた後に、実証実験に入っていくということですので、何かご意見がありましたら、よろしくお願いします。

【三沢委員】　教えていただきたいのですが、「公共交通のあり方」に公共交通空白地域と公共交通不便地域の記載がありますが、駅から半径８００ｍ、バス停から半径４００ｍ以上を公共交通空白地域に設定されていますが、駅とバス停の数字が違う理由は何ですか。

【事務局】　「公共交通のあり方」の中にアンケート調査があります。その中で不便を感じる距離が半数を超えたもの、特にバス停については４００ｍというのが、アンケート調査の結果によって示されておりますので、４００ｍという指定しております。

【三沢委員】　駅で歩いて１０分、８００ｍはイメージを持てますが、バスも同様なのではないのですか。そこは違うのですか。

【事務局】　これは、捉え方違いがあると思いますが、あくまでも市民の意見を聞きましたので、それを基準としたということでご理解いただければと思います。

【三沢委員】　なぜ駅は一般数値で、バス停は市民意見なのかお聞きしたい。

【榛澤会長】　その前に、「公共交通のあり方」のＰ５２を見ていただきたいのですが、バス停は半径４００ｍ、駅は半径８００ｍですが、このように書いた図であるということで

すよね。事務局いかがですか。

【三沢委員】　バス停と駅でなぜ距離が違うのか、そこを知りたい。

【事務局】　Ｐ４３にその点が書いているのですが、アンケートを行った時にはバス停については、割合として４００ｍとありましたけれども、鉄道につきましては一般的に知られている値ということで、国で使っている１㎞、設定している市町村の多くが１㎞というものございまして、一般の市町村との兼ね合いも考え、市町村の例を参考として四街道市の場合は少し短く８００ｍと設定しています。

【榛澤会長】　成田委員、一般的にどう捉えていますか。

【成田委員】　地域公共交通会議のガイドラインになければ、自治体によって違うようなところありますが、一般的にはバスについては、バス停から３００ｍというのを国でも使っています。一方で、鉄道についての影響率、距離程は、手元にないのでわかりません。

【土屋委員】　私も当時から委員として参加しており、４００ｍに設定したのは、バス停を利用されるのは高齢者が多く、８００ｍはあまり長すぎるではないか。また、４００ｍ程度が限度ではないかといことで、四街道市ではバス停から４００ｍを超える地域を公共交通空白地域・公共交通不便地域に設定しましょうと記憶しています。

【三沢委員】　それであれば資料のＰ４４を見ていただきますと、高齢者をターゲットとして施策をやるとすれば、使う値として全体の４００ｍではなく高齢者の値を参考にすべきだと思います。

【榛澤会長】　どこをターゲットにするかということですね。

【三沢委員】　駅とのずれがあるなか、高齢者をターゲットとした施策であれば、高齢者の方々が求められる距離を参考にすべきと思います。

【榛澤会長】　ここに掲げたように鉄道が半径８００ｍ、バス停が半径４００ｍと試算しましたので、三沢委員の質問に対しましては、検討させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【三沢委員】　そこについては、了承いたしました。それを踏まえてですが、バスを運行する会社としましては、お客様のご利用状況に応じて運行本数や運行計画を設定していま

す。そのなかで、この施策の対象地域につきましては、ぜひとも公共交通空白地域に限定していただきたい。先ほど申し上げたとおり、バス運行本数は利用状況に応じて設定しております。例えば、四勝線につきましては、今年度並びに昨年度、ダイヤ改正を行いまして増発しております。そのことにより、お客様が増えています。一方で減少しているところは、民間企業ですから、企業存続のために減らさざるを得ません。そういったなか、当社といたしましては、ご利用状況によって減らしたところに、デマンド交通が入ってしまうことは、民業圧迫と感じております。バスがなければそこを走るのは、やむを得ないと思っていますが、バスが走っているところに、デマンドタクシーが走るのは理解できません。

【榛澤会長】　市の考え方は、バス存続の上でのデマンドタクシーを考えています。今、候補として挙がっている地域は、バスが走っていませんので試験的にやらせていただきたいというのが、市の考えですが、いかがでしょうか。

【三沢委員】　そういう試験としてやっていただけるのであれば、こちらとしましては、先ほど申し上げたとおり、公共交通空白地域に限っていただきたい。

【榛澤会長】　市の方として、意見をどうぞ。

【事務局】　誤解がないように説明させていただきますが、我々は地域公共交通を守ることを大前提としています。本来であれば、公共交通空白地域・公共交通不便地域については、バスの既存路線の拡充・新規路線の開設を基本にこれまでやってきました。ただし、何年もその状況について議論を続けていますし、市民の意見としては、足の確保を要望しているところも多いということもございます。既存のバス路線に影響を与えないことが大原則です。公共交通空白地域のみ限定で進めてくださいとの意見ですが、今後公共交通空白地域、公共交通不便地域全体をやるか、一定の区域・地域を指定してやるのか、実証実験のうえで、制度の確立をしていきたい、あるいは地域を指定していきたいと思っています。千葉内陸バスの事業を圧迫するつもりはございませんので、誤解のないようによろしくお願いいたします。

【榛澤会長】　今掲げたデマンド型乗合タクシーの地域に関しましては、こういう考え方でよろしいでしょうか。いかがでしょうか。

【芦沢副会長】　利用密度が非常に低いところでは、デマンドタクシーは非常に有効であり、積極的に実験をしたうえ、推進することは素晴らしいと思います。全体的な仕組みは、基本的によくできていると思います。たとえば、Ｐ５の運行概要ですが、ルートと時刻表

を決めておいて、希望者がいれば運行する、これは無駄な運行が避けられるということで合理的です。また、ルートを定めておくということで　より乗合が増します。このデマンドタクシーのポイントは、できるだけ乗合を増やすことで費用を減らすことですので、いい考えだと思います。ドア to ドアでどこへでも行ける、どこからでもいけるというのは、費用がかさむため、ルートや時刻を決めておくことは一案だと思います。

ただし、前日の予約は、かなり厳しいと思います。せめて１時間前の予約だと、より利用が増すと思います。１時間前でも空車のタクシーを回せば済むと思います。ご検討いただければと思います。例えば、通院を考えますと、行きは良くても、帰りは診療がいつ終わるか分からないため、帰りの足がなくなる可能性があります。そんな個別の状況を考えますと、当日１時間前程度に予約ができれば、より利用が増すと思います。

また、実験をやることは非常に大事ですが、実験前にアンケート調査等で、およその需要を予測しておくと良いです。目的地設定や費用負担等への意見を知るべきですし、また、候補地での現在のタクシー利用がどれくらい、どこに行くのが多いかのデータがあれば、参考になると思います。

Ｐ７の費用負担の仕組みはよくできています。各関係者の努力で利用者が多くなればなるほど、費用負担の関係では、地域住民・自治会、事業者、行政のそれぞれが得をする、報われる仕組みです。一方、ヨッピィの場合は赤字を行政が負担する仕組みのため、利用者が多くなっても、行政の補助金が助かるだけです。

【榛澤会長】　　副会長の意見は、全体をやるときに非常に参考となると思いますので、並行しながらやっていただきたいと思います。まずは、スケジュール通りに、皆様方にご了解を取り、やらせていただきたいと思います。進めるうちに色々問題が起きますので、必ず地域公共交通会議を開いて、承諾を得ないと先に進みませんので、皆さんの心配されることにはならないと思います。このまま続けていきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【芦沢副会長】　デマンドタクシーにはいろんなバリエーションがあるわけですが、何か実例があったのか、具体的に教えていただきたい。

【事務局】　これのモデルの参考としておりますのが、県内の市原市であり、３地域にて同じように運行しております。３地域といいましても、１地域に１０自治会以上の参加しており、１地域は大きいエリアなっていますが、市原市を参考に作っております。

【芦沢副会長】　対象の地区の大きさ、人口密度、都心までの距離などの地理的な条件が成否に関係しますので、比較、検討するとよろしいかと思います。

Ｐ９のメリット・デメリットの定義ですが、何と比べて、どの立場での評価か明確に分

けたほうがいいと思います。現状と比べてなのか、コミュニティバスと比べてなのか、タクシーチケットを配布する方法と比べてなのかを明確にすべきですが、資料ではいろいろな観点で評価しています。それから、誰にとってのメリット・デメリットか。利用者にとってか、地区にとってか、行政にとってか、クロス表で整理したら分かりやすいと思います。

【榛澤会長】　一般論として、そういうことでございますので、並行しながらやっていただくとういことで、先ほどの場所でやりたいという趣旨でございます。成田委員、何か意見ありますか。

【成田委員】　資料２を確認させていただきまして、バス協会として懸念を示させていただきたい。この計画を止めるという気持ちはないですが、懸念を伝えさせていただきたい。Ｐ３の実証実験の対象となる地域、市の定義する公共交通空白地域及び公共交通不便地域について、別冊の「公共交通のあり方」のＰ４５に公共交通空白地域・公共交通不便地域があるといことで確認いたしまして、まずデマンド型のタクシーの路線の計画を検討するときに、最終的にはこのタクシー事業者も道路運送法の許可を受けて運送するというところは、変わりません。許可について、タクシー事業者は一般乗用旅客自動車運送事業をお持ちですが、乗合型の運送になりますと一般乗合旅客自動車運送事業の許可を別に取ることが、法律の規定にありまして、乗合型タクシーですと区域型あるいは路線型がございます。区域型のカテゴリーですと、先程三沢委員の懸念のとおり、ドア to ドアも含みます。

基本的に、地域公共交通会議のルールは、公共交通に影響を与えないと事務局からお話しがありましたが、区域型にするとか路線型の許可を取るという部分が明らかになる前に、公共交通不便地域において本当に影響を与えないのか心配ですので、この話を示さずに進んでいいものか、疑問がまず一点です。

また、Ｐ５の運行概要の一番上に「自宅から目的地までのドア to ドア」という記述ですが、利用者にとってタクシーに代わるドア to ドアというのが、一番利便性も高いものですが、一方で公共交通への影響は、ドア to ドアの測り方が一番複雑です。今のバス路線の拠点となるバス停との結節として、ドア to ドアに近づけるという考え方もこの中で読み取れますが、そういう考え方はないのでしょうか。タクシーと乗合タクシーとの違いが不明な部分がありました。

また、Ｐ１０のスケジュールについて、今の段階での懸念ですが、資料の冒頭にもあった地域公共交通会議のほかに「協議会」というものがあります。「協議会」には、いろんな検討を重ねますが、公共交通に影響する部分についてどういう関係者がいるか、今の段階ではタクシー事業者であり、バス事業者は入っていません。運賃やルートについて、「協議会」にて先に決まり、７月から８月に地域公共交通会議が開催され、影響があるから止め

るにはいかいないと思います。この資料にある「協議会」というものが、地域公共交通会議に代わるものか分かりませんでした。

スケジュールでもう一つ心配なのが、運行事業者が選定された後に地域公共交通会議を７月から８月にやり、許可申請の準備を始めます。しかし、標準処理期間は短くなる運用はあるものの、新たに許可を取ることは、路線増加と違い、法令試験も場合によってはあるかもしれませんので、４月から６月には地域公共交通会議にかけないと、１０月に実証実験に至るにはかなり厳し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。事務局からよろしくお願いします。

【事務局】　バスとの影響については、先ほど副会長からありましたが、地域のアンケート調査を取ったうえで、どのくらいの影響が出るか確認します。また、バス停までの結節点についても、さつきヶ丘ですと四街道駅が近いことからから、今回の実証実験では難しいと思いますが、例えば、みそら周辺であれば、みそらのバス停までをデマンドタクシーの目的地とすることも考えられます。今後話し合いの中で地域住民と決めたいと思っています。

また、先ほど「協議会」ですが、あくまでも地域の自治会代表者等の住民の代表者で構成するものですので、諮問及び答申するような会ではありません。スケジュールの話もありましたが、千葉運輸支局と相談を考えていますが、スケジュールの変更等もありうると思っています。まずは、４条（本運行）ではなく、２１条（実証運行）を予定しています。成田委員から懸念がございましたので、スケジュールは関係機関と調整しながら、日程を合わせ、作り直してい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】　どうもありがとうございました。ご心配になっている件について、あくまでも実証実験を行ううえで、どういう問題があり、どういう条件を付ければできるのかを、この会議で意見をいただくため、議題として提案させていただきました。その点について、ご了解いただければと思います。先行して行うということでは、ございません。

【飯塚委員】　事務局から２１条の話しがありました。これは、基本的に実証実験である以上、当然期間が定められており、最大で３年です。長く定着であれば、当然実証実験ではなく、２１条の期間に、成田委員がおっしゃったような乗合許可を取っていただく必要性が出てきますし、その間に事業者の方で法令試験を受ける話しが出てきます。２１条であれば、このスケジュールでいけそうという印象です。先ほど三沢委員からもご指摘がありましたが、デマンド型乗合タクシーの導入には、公共交通空白地域から歩いてバス停まで来て、バスを利用している方もおられると思いますし、そのことによりバスの利用が減れば、バスの減便につながる可能性があります。そのため、市全体の利用者の利便を考え

ることにつながる可能性があります。進め方については慎重にお願いします。２１条での暫定的な対応は可能です。
　なお、計画でありますが、あまり利用者いない等で中止という選択肢はあるのですか。

【榛澤会長】　事務局どうぞ。

【事務局】　当然実証実験ですので、その結果よっては、中止というより、改めて見直しを図りながら、デマンドが四街道市に合うようになるのかを追及したいと思います。

【榛澤会長】　課題が多くなりましたので、関係機関と協議後、地域公共交通会議を開くわけにはいきませんか。

【事務局】　スケジュールも一部見直し、地域公共交通会議の開催を少し早めることはできるかと思います。始まる前から懸念が出てきており、まずは実証実験の内容を聞いていただかないと理解も進まないと思いますので、なるべく７、８月の予定を少し早められれば、見直したいと思います。

【榛澤会長】　各委員から貴重な意見をいただきましたので、それを精査したうえで、地域公共交通会議にかけたいと思います。実証実験が、１０月、１２月から少し遅れてもスタートしても構いませんか。調整しやすいと思いますが。

【事務局】　可能です。

【榛澤会長】　ご心配がありましたので、精査し、持ち回りでもいいので意見をまとめたものを各委員にお送りし、地域公共交通会議を開くのはいかがですか。よろしいですか。

（はい）

【榛澤会長】　そのようにさせていただきたいと思います。課題が多くありますので、それをクリアしていけば、全国的に模範となるのではないかと思います。皆さんご協力よろしくお願いいたします。
　では、ほかに何かありますか。

【荒張委員】　最大３年まで実証実験が延長できるのは、結構長いですね。

【飯塚委員】　実証実験データを得るなど必要がある場合、最大３年としているところです。その間に検討していただく猶予と考えていただきたい。

【荒張委員】　単純に３か月は短いと感じました。

【榛澤会長】　その件につきましても、貴重な意見いただきましたので、精査し、皆様方に問いかけ、それから地域公共交通会議を開きたいと思います。実証実験を行ううえでの問題点を整理して、どうしたらできるか思考していきたいと思います。その場合もバスとの共存が前提ですので、それを基本としていきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。よろしいですね。

（はい）

【榛澤会長】　今日はこれで閉めさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。
事務局にお返しします。

――　５．閉会　――
【事務局】　ありがとうございました。スケジュールですが、再来年度の４月から５月ごろの本運行を見据えてものですので、このような形になっていますが、早急に事務局の方で意見をまとめ、早いうちに地域公共交通会議を開催し、改めまして皆様に考えを示したいと思います。実証実験についても、同じように意見等を伺ってまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。
本日はどうもありがとうございました。

以上