

令和元年度 第2回 四街道市地域公共交通会議 会議録

日 時：令和2年2月25日（火） 14：30～15：40

場 所：四街道市役所 保育課2階会議室

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、馬場委員、武富委員

事務局職員：永易経営企画部長、和田経営企画部副参事、荒巻政策推進課長、榎本課長補佐、大坂係長、田中

傍聴者：4名

————— 会議次第 —————

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 議事
  - ・デマンド型乗合タクシーの試行運行の中間報告及び実証運行について
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、令和元年度第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12名のご出席をいただいておりますので、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】 みなさん、こんにちは。

本日はお忙しい中、地域公共交通会議にお集まりいただきありがとうございます。事務局より、デマンド型乗合タクシーの実証実験について、試行運行の結果及び実証運行の実施案の取りまとめがなされたと伺っております。本日の会議では、これまでも議論しましたとおり、デマンド型乗合タクシーは、公共交通空白地域等の解消に向けての新たな交通手段となりますため、市民の立場にたつての積極的なご意見やご質問をいただき、進めて参りたいと考えております。よろしく願いいたします。

公共交通におけます交通空白地域・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、専門的な立場から、広い視野でのご意見をいただければと考えております。よろしくお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。ここで、前回会議から、委員の異動がありましたので、ご紹介いたします。四街道警察署 小林委員から馬場委員への異動がありましたので、ご報告させていただきます。

なお、森原委員、北島委員より、ご欠席の連絡をいただいております。また、平委員は、遅れているようでございます。

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、榛澤会長にお願いします。

【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)

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、飯塚委員と銅委員にお願いしたいと思っておりますがよろしいでしょうか。

(はい)

よろしくお願いいたします。

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。

なお、一部資料については、回収させていただきます。

(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く場合がございます。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のでよろしくお願いいたします。

それでは、議題 「デマンド型乗合タクシーの試行運行の中間報告及び実証運行について」事務局より説明をお願いします。

【事務局】 それでは、資料「デマンド型乗合タクシーの実証実験試行運行の中間報告及び実証運行について」をご覧ください。

こちらは、さつきヶ丘乗合タクシー運営協議会（以下、「運営協議会」）が主体となり、この地区で昨年10月30日（水）から開始しましたデマンド型乗合タクシーの実証実験について、初めの段階となる試行運行における中間報告と、次の段階に移行する実証運行方法についてまとめた資料となります。

なお、この資料は、運営協議会が主体となり、タクシー事業者の飛鳥交通千葉株式会社（以下、「飛鳥交通」）及び本市の三者が協働して作成したものととなります。

はじめに、目次をご覧ください。

構成は、大きくは7項目で構成されており、「1 実証実験の概要」「2 試行運行における検証内容」「3 試行運行の中間報告（11月～1月実績）」「4 試行運行における課題」「5 課題に対する対策」「6 実証運行の内容」「7 運営協議会によるアンケート調査結果」となっております。

それでは、1頁をご覧ください。

こちらは、当初の実証実験の概要を記載したものです。

当初の実証実験では、2段階で実施することとし、最初の段階となる試行運行は本年の3月31日まで実施し、利用状況や課題を整理したうえで、制度の基本的事項を確立することとしています。そして、課題をクリアした上で、4月1日から運営協議会における運行継続の可否を確認するための実証運行を1年間行うこととしています。

次に2頁をご覧ください。

ここでは、経費の負担方法を記載しています。

次に3頁の「2 試行運行における検証内容」をご覧ください。ここでは、3者の試行

運行における検証内容を記載しています。

まず、運行事業者は、ドア・ツー・ドア方式での運行の可否、運行方法の課題を整理すること、運営協議会は、利用状況等から運賃や運行方法などの課題を整理すること、四街道市は、制度全般の課題を整理することとなります。

次に4頁の「3 試行運行の中間報告」をご覧ください。こちらは、11月から1月までの運行状況等の中間報告となります。なお、10月分につきましては、10月30日の開始当日1便の運行でしたので、それを除いた11月分から実績をまとめたものになります。また、下の表は、運行の概要と利用状況をまとめた表となります。

まず、この3ヶ月の利用者ですが、下の表の利用者数の項目をご覧ください。延べ56人で実人数は103人の登録者のうち23人となっています。

次に運行状況ですが、詳しくは5頁をご覧ください。

上段から曜日別運行状況、目的地別運行状況、目標値に対する結果となっています。

上段の曜日別の運行では、水曜日と金曜日の利用が30%を超える割合となっており、比較的多く利用されています。

中段の目的地別の運行では、JR四街道駅の利用が最も多く67.9%、次いでイトーヨーカドーの21.4%となっています。

最下段の目標値に対する結果ですが、乗合率は1.22人となっており、目標とした1.5人よりは低い状況となっています。また、運行率は、全体のダイヤが294便設定されておりましたが、46便の運行となっており15.6%と若干低くなっています。特に運行ダイヤの下り便となる4便から6便の利用が低調で3運行に留まっている状況です。

ただし、今回の試行運行は利用状況を把握するため、運行日数を週4日に広げて実施しており、運行開始間もないことから、今後の利用状況等も確認する必要があります。

次に6頁の「4 試行運行における課題」をご覧ください。

ここでは、3者の課題を整理しております。まず、運行事業者からは、ドア・ツー・ドアの運行ですが、運行事業者における一般の予約はコールセンターで受付を行い、そこからタクシー側のナビに目的地を自動案内するシステムを使っている状況ですが、今回の乗合に対応していないことから、四街道営業所からの案内となり、乗合が多くなると乗務員の負担が増えるため、地区内に乗車場所の設置要望がありました。

2点目としては、運行ダイヤの設定があるため、乗務員は予約1時間前の営業活動を自粛し待機状態となるため、この1時間の収入の補填ができないことから、この制度に係る専用の乗務員を内部で募集しても希望者が少ない状況にあり、さらに、利用者が少なく、本稼動した場合には運行の継続が難しいとの話があります。

次に、運営協議会における課題ですが、まず、利用が少ないということがあります。その理由のひとつとして、運行ダイヤが合わないという意見がアンケート調査で多いことがあげられます。

また、下り便については帰りの予約時間が不明な場合も多く、前日での予約が難しいこ

とに加え、キャンセルできないという不安から利用を控える方が多い状況であり、予約方法の見直しが必要になっています。さらに、この課題がクリアにならないと乗合が少なく運営協議会の負担が大きくなる懸念があることがあげられます。

次に、四街道市における課題については、利用者が少ないことや運行事業者からはこのままの制度では、継続が難しいことなどの課題を踏まえ、制度全般の内容の見直しを検討する必要があります。

次に8頁をご覧ください。ここでは、先ほどの課題に対する対策をまとめています。

なお、この対策が実証運行における運行の変更事項となるものです。表をご覧くださいますと、左から課題、真ん中に現行の運用、右に対策を記載しています。基本的には、このデマンド型乗合タクシーの継続を左右する要素が大きい運行方法を中心に見直しを実施しました。

まず、一番上の運行事業者の課題となるドア・ツー・ドアでの運行については、上り便のみ地区内に3か所の乗車場所を設けることとしました。下り便については、従来通り自宅までドア・ツー・ドアでの運行が継続されます。

次に、運行ダイヤの時間が合わない、運行事業者の予約1時間前までの活動停止に対する課題対応については、運行ダイヤを廃止し、従来どおり曜日の指定を行います。また、1日の上限本数を決めて9時から16時までの自由な時間を予約できる方式とします。また、タクシー事業者は予約に縛られることなく、稼働状況に合わせて予約の受付を行うこととします。

予約は当日の30分前までとし、8時半から15時までに受付を行い、利用者の拡大、利便性向上を図ります。タクシー事業者につきましては、1時間の縛りをなくします。

次に、委託費の負担方法ですが、乗合率が低く、協議会の負担が大きくなるため、試行運行の実費等を勘案し、1,500円の委託費の内訳を運行費1,200円と事務費300円に分け、そのうち事務費300円全額と運行費1,200円の1/2を市が補助することとします。

次に、乗合率向上に向けた課題については、運賃は400円のみで、家族での乗合があった場合に運営協議会が後日100円を還付していました。これを改め、乗合が成立した場合には乗合料金300円を設定することとしました。

また、アンケートでも意見がありましたイトーヨーカドーのハッピーデーの運行として、平日限定ですが、毎月8日、18日、28日の運行を追加しました。さらに、運営協議会において、例えば、ハッピーデーの乗合グループを募集することや掲示板により乗合者を募集し、運営協議会がマッチングを実施する乗合率向上の取組を行います。また、タクシー事業者についても、予約の電話があった場合に、直近の予約状況を案内するなど、乗合率向上に協力いただきます。

この内容は、9頁に新たな運行方法として、内容をまとめています。

また、大きな変更点のひとつとしましては、実証運行は1年を予定していましたが、新たな運行方法となることや、利用状況を確認するため、9月末までに短縮して、3者の継

続の可否を改めて、この地域交通会議に諮るものとします。

次に11頁からは、今説明した運行方法を実証運行の内容としてまとめたものとなりますので、説明は割愛させていただきますが、下線がついた箇所が試行運行から変更された箇所となります。

次に16頁をご覧ください。実証運行における経費のシミュレーションを試行運行と同様に行っています。

シミュレーション1では、この運行条件に、目標とした運行率40%、乗合率1.25人で計算した場合、協議会の負担は、6か月で18,000円になります。

シミュレーション2では、シミュレーション1と同条件となりますが、1日の上限を6本に増やした場合の計算となり、協議会の負担は、21,600円となります。

このようなシミュレーションのパターンを運営協議会と確認しながら、実際に運営協議会が負担できる範囲で運行本数などを設定しています。

最後に、「7 運営協議会におけるアンケート調査結果」を17頁から添付していますが、実施時期が昨年の12月20日から28日までのものとなりますので、中間報告の利用者等の数値と異なります。

また、このアンケート調査を元に、運営協議会、飛鳥交通、四街道市が課題を確認し、新たな運行方法を協議した資料となりますので、参考につけたものとなります。

以上が、3か月間の試行運行の利用状況、課題等の報告、そして、その課題解決を図るための方策を示し、実証運行の方法としてまとめましたので、この実証運行の可否について、この地域公共交通会議に諮りたいと思います。

**【榛澤会長】** ありがとうございます。事務局からの説明でしたが、ご意見やご質問等ありますか。

**【芦沢副会長】** 意見やコメントを述べさせていただきます。利用密度が低く、また道路が狭い地域の利便性を高めるものとして、このデマンド型乗合タクシーは、効果的だと思います。是非実現することを願っております。これまで、運営協議会、運行事業者、行政の熱心な協議があり、今回の取りまとめになっており、非常に努力されていると思います。飛鳥交通に至っては、専用の乗務員を募集しているとのこと。この運行に当たっては、利用者の利益が大事であり、併せて運行事業者、運営協議会、行政のそれぞれの負担が軽減されるべきであり、それでこそ持続可能なシステムになる。そのためには、乗合率をいかに高めるかが非常に重要と思います。タクシーを乗合で使用するため、コストが安く済むわけで、乗合率が低いと行政、運営協議会の負担が増えるばかりで持続的にならない。そういう意味で、今回の乗合を高める工夫、提案は重要と思います。

以下質問ですが、1点目は、資料にもありましたが、事業者の問題点として指摘されていた、「1時間前からの待機」の負担ですが、東京都では一般タクシーを予約した場合、予

約料金として 420 円、迎車として 320 円、合計 740 円が必要とされる。さつきヶ丘地区での費用は、駅やイトーヨーカドーまでの走行費用は 700 円程度かと思うので、東京都の予約費用の 740 円を加えた 1,500 円程度になると思います。つまり、四街道市の委託費 1,500 円に該当し、「1 時間前からの待機」の負担は、委託費 1,500 円に含まれていると考えられるのではないのでしょうか。

2 点目として、配布資料によると、「自由な時間を 30 分前から予約」という仕組みにして、より運行の自由度を上げるということですが、懸念を感じます。懸念の 1 点目としては、30 分間の間だと乗り合いが成立しにくいのではないかと。乗り合いが成立しにくいということは、運営協議会の負担が増える。利用者としては、「普通のタクシーを安く呼べる」という感覚で 1 人乗車の利用が増え、乗り合いが成立しにくいという懸念を感じます。

懸念の 2 点目としては、普通のタクシーを呼んだ場合の費用である。運賃を 730 円とし、迎車 320 円とする場合、合計 1,050 円かかる。ところが、カルガモ号は、利用者 400 円の負担、行政と協議会 1,100 円の負担で、合計 1,500 円の負担となる。1,500 円をかけて、普通のタクシーサービスを受けることに矛盾を感じる。集合場所での乗車の不便さもある。どのように評価するのでしょうか。

懸念の 3 点目として、30 分前の予約は、「直ぐ来てください」ということと殆ど同じであり、待機の費用は不要なので、委託費は迎車費用 320 円を走行費に加えた上記の 1,050 円程度が妥当ではないのでしょうか。

3 点目は、相乗りを可能な限り増やすことが大事であり、その方法として 1 週間くらい前から予約が取ればいいのではないかと。市原市は、そういった仕組みである。その 1 週間で掲示板や案内等で相乗りを増やすことができる。乗合が増えれば、協議会の負担が減り、場合によっては利益が得られ、持続的な仕組みになっていくことが期待できる。

以上が意見やコメントです。

**【榛澤会長】** 今の芦沢副会長からの質問ですが、現在、運営協議会でまとめた結果により、今後運行内容を報告されたので、それに対するコメントとして受け止めたと思いますがよろしいのでしょうか。

**【芦沢副会長】** はい、その通りです。

**【榛澤会長】** 答えられるところは、答えていただきたい。

**【事務局】** 質問が多くありましたので、不足部分は指摘をお願いします。

まず、1 点目の委託費 1,500 円の妥当性ですが、前回の地域公共交通会議にて、ご説明いたしましたが、委託費を決める算定方法については、3 者で議論いたしました。運営協議会、飛鳥交通から見積もりをいただきました。最終的には 3 者の取り決めとしまして、

まず2名で乗り合った場合、さつきヶ丘地区を2か所まわり、四街道駅を經由し、一番遠い四街道市役所までの見積もりが、概ね 1,900 円でした。次に1名で乗車し、さつきヶ丘地区から四街道駅まで利用した場合、概ね 1,000 円でした。これらの運賃の平均を取り、1,500 円に設定いたしました。この時点では、飛鳥交通では、予約料金の設定はありませんでしたが、内訳の取り決めをいたしました。

2点目の30分前の予約では、乗り合いが成立しにくいというご質問ですが、事務局も同様の考えです。乗り合いは、30分程度の時間ではできないと思います。そのため、運営協議会と協議し、グループ設定を行うこととしました。1か月当たりの運行が、50運行可能であり、そこから40%の運行率であれば、20運行程度になります。その中で乗合率の目標である1.25人を達成するためには、2.5人の乗車が必要です。2人、3人のグループが月2回乗れば、目標値を達成できるであろうという計算により、30分前から予約を補足していくために、運営協議会にてグループ設定していくこととしました。

副会長から「安く乗れるタクシー」という話がありましたが、そういった利用をしていただいたほうが良いと考えています。運行事業者にとっても、利用が少ないよりは多いほうが良いと思いますので、まずは予約をしやすい環境を整えるというのが1つの目的でございます。

**【榛澤会長】** 説明の途中ですが、今日のテーマから外れる部分につきましては、その他として取扱いさせていただきたいと思います。3者で取りまとめをしていただきましたので、これに対する質問をしていただきたいと思います。成田委員、何かありますか。

**【成田委員】** 試行運行からの見直しも含めて、関係者の創意工夫、努力に対し敬意を表します。2点ほど確認させていただきます。

本日の会議にて、資料の8頁にある課題に対する対策にある、運賃額の変更が盛り込まれていますが、道路運送法に定める地域公共交通会議の議決をしたいと理解しているのが1点。もう1点は、資料の11頁を拝見すると、②として「実証運行期間は、令和2年4月1日から令和2年9月30日までとする。」と明記されています。道路運送法では、乗合運送の場合は、30日前までに運輸局に届け出を行うことが必要でございます。本日は改善策の検討を図ると同時に、9月30日をもって実証運行の終了と記載がありますから、8月31日までに関東運輸局に廃止の届け出を出すことも今日の議事に盛り込まれているかどうか、この2点について事務局に伺いたいと思います。

**【榛澤会長】** 事務局よろしく申し上げます。

**【事務局】** まず、運行の変更点でございますけれども、先程指摘がありました300円の乗合運賃が追加になっている点につきましては、当然届け出が必要となります。また、

ダイヤ関係である運行の本数と上限数の変更、自宅から地区内乗車場所3か所設置へ変更になりました。この点についても、届出が必要です。飛鳥交通から届け出を提出いたします。

なお、実証期間ですが、実証運行の変更内容で令和2年9月30日以降廃止ではなく、延長するか本運行にするか、廃止かの3つのパターンがあると思います。改めて、令和2年4月1日から令和2年9月30日の半年間、実証実験で利用状況を確認し、8月に地域公共交通会議を開催し、どの時点まで実証実験なのか期間を図ってまいります。そのため、実証実験の終了日については、令和3年3月31日と提出しており、令和2年9月30日に変更するわけではありません。一旦、地域公共交通会議の委員の皆様にお諮りするために、区切りをつけております。

【榛澤会長】 成田委員、よろしいですか。どうぞ。

【成田委員】 1点目について、届出対象の内容は理解いたしました。2点目の実証運行期間については、令和2年9月30日以降廃止ではないことは、理解いたしました。しかし、「令和2年9月30日まで」と資料に明記されており、この資料は公開もされております。運行の延長について、議事録だけに留めるのか、追記されるのかご説明をお願いします。

【榛澤会長】 ありがとうございます。届け出は準備されていますよね。それを説明すればいいと思いますが。

【事務局】 成田委員からのご指摘部分について、資料の「令和2年9月30日まで」という記載の下に、「再度公共交通会議に諮り、延長する」ことを追記させていただこうと思います。

【成田委員】 わかりました。この資料に追記ですね。

【事務局】 はい。

【榛澤会長】 届け出は、変更点のみでいいと思ったのですが。

【事務局】 はい、届け出にはひな形があり、期間は入っていません。また、この資料は、皆様への説明資料です。

【榛澤会長】 届け出については、飯塚委員と相談の上進めていただけますよね。

成田委員へ回答は、これでよろしいでしょうか。鈴木委員からご意見があるようです。

【鈴木委員】 利用者についてお聞きしたいと思います。1点目は、登録者が103名おられて、延べ56人、実数23人が利用されています。以前の話では、もう少し利用すると思っていました。利用者が増えない理由は、システムをあまりご存じないからなのか、需要がないからなのか、事務局はどうお考えになっていますか。

もう1点は、実証運行から、上り便は乗車場所を指定する、つまりバスのような利用スタイルになるわけですね。しかも、ダイヤは廃止し、予約後乗車場所に移動しないといけない。私の理解では、デマンドタクシーとは違うと思います。また、予約の方法も、30分前であれば有効だと思いますが、何日前から予約できるのでしょうか。私は、飛鳥交通に予約する際は、気を遣い3日ぐらい前にしています。少なくとも、何日ぐらい前から予約できるのですか。

【榛澤会長】 その3点でよろしいですか。

【鈴木委員】 はい。

【榛澤会長】 よろしくをお願いします。

【事務局】 まず利用者ですが、資料18頁のアンケート結果をご覧いただきたいと思います。今回、「利用していない」が54人、「利用した」が11人である。これは12月末までの状況です。利用していない理由は、「他の移動手段を利用している」、家族が送り迎えしていただけるというのが一番多く、「利用したい時間帯がない」「出かける機会がない」が次に続きます。さつきヶ丘地区は、高齢化率も高く、将来に対する意識が高い地域だと思います。今はすぐには利用しないが、将来に不安がある方が多かったと思います。その結果、103名の登録につながったと考えます。ただし、12月時点での利用状況をまとめたうえ、運営協議会により利用促進を図った結果、1月には利用者及び乗合率が増加いたしました。つまり、認知率はある程度あるものの、利用方法への不安あるいは他の移動手段があるため、利用が手間だと考える方もいたと認識しております。

【榛澤会長】 この報告書は、事業者と行政と地域の3者で協議、検討し、運行する内容です。そこで、実証運行の内容に対しての意見を皆様に向っていますので、理想的なことを述べていただく場ではありません。そのため、口を挟ませていただきました。先程、この内容はデマンドタクシーではないという意見がありましたが、今回は運行する内容を聞いております。もちろん外部からの心配もあるかもしれませんが、運行内容について意見をいただきたいと思います。

【事務局】 先程の鈴木委員からのご質問に対し、端的に回答させてください。まず、ドア・ツー・ドアでないものは、デマンドタクシーではないというご意見がありました。デマンドタクシーにも色々な形態があり、停留所設置や自宅からの運行もあります。特に、不都合はありません。また、1週間前からの予約ですが、会長の話の通り、3者協議にて、タクシー業者より30分前の希望がございましたことから、1週間前の予約は難しい状況です。飛鳥交通は、通常のタクシー配車の際、柏のコールセンターで受け付けておられますが、デマンドタクシーについては、四街道営業所で受けており、事務負担があると考えています。

【榛澤会長】 乗合だと言いましても、新型コロナウイルスの問題もありますので、相乗りを拒否する方も出てくると思います。そのため、そういった問題がないときに考えられたことであり、運行してみたいという地域の皆様の熱い思いを理解することが、必要だと思いますが、いかがでしょうか。

この提案された実証運行の内容について、ご了承いただけますでしょうか。もちろん問題あると思いますが、運行しながら検討でよろしいと思うのですが、いかがでしょうか。

(異議なし)

【榛澤会長】 事務局、実証運行の内容について、承諾を得たということにさせていただきたいと思っておりますので、準備をお願いします。

#### — 4. その他 —

【榛澤会長】 その他ということで、先程の芦沢副会長からの質問に対し、ご説明していただき、副会長から何かあればお願いしたいと思っております。

【事務局】 まず、委託料の考え方は、前述したとおりでございます。乗車場所への移動については、タクシー事業者からドア・ツー・ドア運行の継続が難しいとの意見がありましたので、課題に対応するための対策を図らせていただきました。当然、利便性が悪くなると思いますが、予約時間が柔軟になりましたので、相殺されるものと考えます。

また、鈴木委員からのご意見にありました、1週間前からの予約は、タクシー事業者から、四街道営業所での予約受付により、事務負担の増加も懸念されるため30分前からの予約のみの希望でした。

乗合率向上策は、なかなか難しいと思っております。画期的な策があれば、すぐに採用したいと思っておりますが、地域性により施策が違ってくると思っております。そのため、運営協議会によるグループにて乗合率向上目指し、タクシー事業者による予約案内の際、直近内容のお知らせ

せがあれば、場合によっては「同乗していくよ」という方がいらっしゃるかもしれませんが、そういったところにも期待しつつ、進めていきたいと思っております。以上でございます。

【榛澤会長】 はい。土屋委員から何かありますか。

【土屋委員】 タクシー協会の土屋でございます。ご指名いただきましてありがとうございます。今回の四街道市でのデマンドタクシーですが、行政と地域住民とタクシー事業者3者が一体となり運行しているのは、千葉県内では市原市と記憶しております。市原市は、平成27年以前から運行しておりますが、運行率は1.2人～1.3人程度の状況です。長い目で見て、地域が参加していただくことが大切だと思います。本日、運営協議会の皆様も傍聴されておりますが、長い目で見ていただいて、改正できるところは改正し、皆様が利用しやすいものになればありがたいと思います。

【榛澤会長】 はい、ありがとうございます。芦沢副会長のご意見は、確かにその通りですので、運行しながら改めることでよろしいですね。

【芦沢福会長】 そうですね、半年間の結果を踏まえて、検討、見直しを積み重ね、私の意見が少しでも反映されればありがたいと思います。

【榛澤会長】 事務局から、ほかに提案があるとのことですが。ご説明よろしいですか。

【事務局】 その他ということですが、ここで次年度に向けた新たなモビリティの活用についてご紹介します。「地域のつながりを支援する次世代モビリティの導入実験（案）」をご覧くださいと思います。

これは、あくまでも現時点での市の考えであり、関係者等と調整を図りながら、実施段階においては、改めて公共交通会議に諮りたいと考えております。

1頁目は、バス路線への補完と、新たな移動手段として活用するモビリティの施策をここに記載しており、改めて「グリーンスローモビリティ」というものをご説明させていただきます。

まず、ここにも書いてあります通り時速20キロ未満で公道を走ることが可能な4人乗以上の電動のモビリティが「グリーンスローモビリティ」と定義されております。

右に写真がありますが、ゴルフ場のカートタイプや8人から15人乗りのバスタイプのものもございます。

どのタイプもナンバープレートの取得が可能なもので、公道を走ることが可能でございます。1回の充電で、30キロ以上走ることが可能、1回の充電時間につきましてはゴル

フカートタイプで約5時間、電動低速バスタイプで約9時間必要です。

次に3頁をご覧ください。「グリーンスローモビリティ」の特徴を記載しています。

電動となりますのでCO2排出量が少なく環境にやさしいものです。また、時速20キロ未満でゆっくり走ることが可能です。ただし、交通量が多い道路や遠方への移動には不向きです。周りの自動車など他の交通の安全に配慮する必要があります。

次に4頁をご覧ください。ここは運行形態を記載しています。

3種類ございまして、許可等を要しない運送の態様として活用することも可能ですし、一般乗合旅客自動車運送事業、一般乗用旅客自動車運送事業として許可を取得して運営することも可能です。また、次の5頁にも記載がありますが自家用有償旅客運送として運営することも可能です。

次に6、7頁をご覧ください。ここは車体の価格や大きさを記載しています。

ゴルフカートタイプは、350万円程度、バス型は1,500万円以上します。大きさは、バス型ですとワンボックスと同程度、7頁に記入のあるようにヴェルファイア程度の大きさです。

次に、8頁をご覧ください。活用事例ですが、全国で活用が進んでおり、地域住民の足として、または観光用のモビリティとして活用されている事例があります。

特に有名なのが、群馬県桐生市は観光用としてバス型のものが市内を周遊しています。

また、今年、東京でオリンピック・パラリンピックが開催されるということもあり、豊島区では観光客向けに、バス型のを数台購入し、周遊させると聞いております。

本年度ですが、千葉県松戸市では、高齢者等の移動手段として、国土交通省の実証実験を4週間ほど行っています。

次に9頁をご覧ください。ここでは、本市における活用案を記載しています。

まず、最初に将来的な公共交通の懸念が記載されています。現在本市の人口は増加傾向にありますが、将来的には、人口減少が見込まれており、かつ生産年齢人口の減少、老年人口の増加など、今後、バス利用者の減少は避けられない状況にあります。

特に四街道市においては昭和40年代、50年代に開発された千代田団地、旭ヶ丘団地については、老年人口が40%を超えています。現在、この地域の路線バスは、千代田線、みそら線が運行しており、多くの方が利用していますが、将来的には利用者が減少するなど、このまま推移すると減便や廃線につながる恐れがあります。

本市では、このように将来的な公共交通の大きな衰退と併せて地域の活力低下の懸念があるため、このモビリティを活用した施策を検討しました。

まず、無料のモビリティを団地内で巡回させることにより、高齢者や子育て世代などの移動支援を行うほか、併せて、バス停までの誘導を図り、既存バス路線への利用促進を図ります。

また、近くの商業施設等への誘導を行い、買物・外食等の外出意欲の向上を図りながら、地域の活性化に寄与するほか、地域を象徴するモビリティとして、さらには市のブランデ

イングとして、市の認知度向上を図るといものが考えられます。

次の10頁、11頁をご覧ください。本年度国が支援したモビリティの実証実験の内容を記載しております。11頁の方は、国土交通省の「グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査」で、こちらが先程ご説明しました松戸市が実際やった実証実験です。

次に12頁をご覧くださいと思います。具体的には、四街道市が考える案といたしましては、千代田団地での実証実験の内容を記載しています。

基本的には、千代田団地のバス通りから内側を移動して、高齢者等の移動支援を行いながら、バス停への誘導と商業地域への移動支援を考えています。内容につきましては、14頁、15頁にルートを記載しています。千代田団地の横には亀崎地区があり、ここは公共交通空白地域ですので、併せてモビリティを導入することで公共交通空白地域の解消が図られると考えております。

ただし、運転手や運行ルート、保管場所、充電場所など、決定していない事項や検討する事項も多くありますので、今後、バス事業者や警察、地元自治会などと協議をしながら進めたいと考えております。

現時点では、千葉内陸バス株式会社との調整は多少行っておりますが、警察や地元との協議は行っておりません。現時点で市が考えたモビリティを活用した施策というものになります。

案が作成できましたら、改めてこの会議に諮りし、ご意見を頂戴したいと考えております。

いずれにしましても、事務局としては、今後も公共交通空白地域等への解消策、バス交通の利用促進、維持を図るための方策を検討し、この会議に諮ってまいりたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

以上、お知らせのみとなります。

**【榛澤会長】** ありがとうございます。今の市が考えておりますものをご披露していただき、これを実際やるときには、皆様方へ図ってまいりますので、今日のご説明だけとさせていただきますと思います。

事務局、何かございませんでしょうか。

**【事務局】** ありません。

**【榛澤会長】** よろしいでしょうか。飯塚委員から何かありますか。

**【飯塚委員】** このモビリティに関して、松戸市から話しを伺っていると思いますが、事前に警察や道路管理者等と調整を行い、運行したものです。道路によっては交通量や追い抜く際の安全性等が問題になると考えられます。今後進めていくのであれば、警察や道

路管理者等との調整が必要となると思いますので、よろしく申し上げます。

【榛澤会長】 ありがとうございます。他にありますか。成田委員、どうぞ。

【成田委員】 説明だけということでしたが、15頁のAコース、Bコースを拝見しまして、車両は時速20キロ未満と伺いました。路線定期運行のバスが、Aコース、Bコースの路線にどう影響されるかわかりませんが、定時運行が必須の一般定期運行の路線バスは運行していますので、定期運行に影響が出ないよう、事前にバス事業者と十分な調整をお願いしたいと思っております。

【榛澤会長】 ありがとうございます。鈴木委員、何かありますか。

【鈴木委員】 ありません。

【榛澤会長】 では今後、「グリーンスローモビリティ」について、事務局でよく検討していただくとして、締めさせていただきますと思います。よろしいでしょうか。事務局に進行をお返します。

## — 5. 閉会 —

【事務局】 本日は、会議の進行を榛澤会長、ありがとうございました。

本日は、デマンド型乗合タクシーの実証運行案につきまして、ご承認誠にありがとうございます。今後、タクシー事業者や運営協議会に報告のうえ、手続きを進めさせていただきますと思います。

また、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3者の定例会の中で、今後協議してまいりたいと思います。

次回の地域公共交通会議は、8月ごろ予定しておりますので、改めて通知を差し上げたいと思います。

以上をもちまして、「令和元年度第2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