平成２９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２９年１１月９日（木）　１４：３０～１６：００
場　　所：四街道市役所新館５階　第１会議室
出席者　委員：榛澤会長、芦沢副会長、宮本委員、池上委員、成田委員、土屋委員、
井上委員、浅井委員、中村委員、白藤委員、小林委員、坂井委員、
武富委員
事務局職員　：藤森経営企画部長、永易経営企画部次長、石渡政策推進課長、伊藤主幹、
田中主任主事
傍聴者　　：０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
（２）市内公共交通（バス）の状況について
（３）市内公共交通（タクシー）の状況について
（４）市内循環バス「ヨッピィ」の利用状況及び利用促進策等について
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２９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。
　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、公共交通にかかわ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、皆様からご意見をいただきながら考え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。
　前任者の本田竜一委員から四街道警察署交通課長　小林孝英委員への異動でございます。

【小林委員】　よろしくお願いします。

【事務局】　　続きまして前任者の花﨑幸一委員から一般社団法人千葉県バス協会専務理事　成田斉委員への異動でございます。

【成田委員】　よろしくお願いします。

【事務局】　　本日欠席ですが、前任者の小林千佳委員から東日本旅客鉄道株式会社千葉支社　早川和利委員への異動でございます。また、本日、小山委員よりご欠席のご連絡がありましたことをご報告させていただきます。
　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】　それではこれより進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いします。
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いた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、白藤委員と坂井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、公開といたしたいと思います。
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】　いらっしゃいません。

――　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（鉄道）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（鉄道）の状況について、説明をさせていただきます。恐れ入りますが、座って説明をさせていただきます。
Ｐ１をご覧ください。初めに１.「ＪＲ駅別１日平均乗車人員」についてご説明いたします。四街道市にはＪＲ四街道駅と、物井駅がございます。近年の状況から見ると、横ばいで推移しています。
続いて、２.平成 29 年度ＪＲに要望した事項です。ダイヤ改正関係では、①物井駅への通勤快速停車、②千葉駅発普通最終列車時刻の繰り下げ、③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を要望し、施設整備関係では、当市に県内唯一の盲学校があり、目が不自由な方の利用も多いことから、④駅のホームに線路転落防止のホームドアの設置、駅舎の充分な照度の確保、階段裏側の衝突防止対策を要望しているところです。
①～④について平成２９年度千葉県ＪＲ線複線化等促進期成同盟を通じて要望しており、④については千葉県知事にも要望をしております。今後も、市民の意見を踏まえながら、要望していく予定です。

なお、平成２９年１０月１４日にダイヤ改正があり、１分程度の変更が一部ございました。以上で、市内公共交通の鉄道の状況についての説明を終わります。

【榛澤会長】　ただいま、事務局の説明についてご意見・ご質問等がありましたらお願いします。浅井委員。

【浅井委員】　四街道駅にて、白い杖をついた障害者が利用するのをよく見かけます。利用する際は、ご心配だろうと思っております。

【榛澤会長】　井上委員。

【井上委員】　めったに電車を利用しませんが、都賀駅や四街道駅は大変混雑しています。千葉県立千葉盲学校がありますので、早急にホームドアの設置をお願いします。

【榛澤会長】　他にございますか。
　他にないようなので、続いて、『（２）市内公共交通の状況（バス）について』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、議事（２）市内公共交通バスの状況について説明いたします。Ｐ２をご覧ください。初めに１.ダイヤ改正についてです。平成２９年９月１日に千葉四街道線、四勝線、長沼線の三つの路線にてダイヤ改正等が行われました。千葉四街道線については、長距離路線で遅延が発生しがちなため、定時運行を保つためにダイヤ改正、主に時間繰下げが行われました。四勝線はＰ３と一緒にご覧ください。利用者が増え続けているため、増便や終車時刻の繰下げ、停留所の新設が行われました。長沼線はＰ４と一緒にご覧ください。１６号線の渋滞を避け、ポリテクセンター千葉への利用者の需要に対応するために、系統の新設や停留所の新設が行われました。
続いて、Ｐ５をご覧ください。２.路線バス利用状況についてです。市内全ての路線の年間での一日平均利用者数を掲載しています。特に変化があったのは、四勝線で、こちらの路線は、四街道駅と京成勝田台駅を往復する路線です。利用者数が増えており、バスダイヤ改正や増便、最終便を繰り下げることで利便性向上が図られました。また、平成２８年度分より高速バスの状況を記載しております。
なお、今年度は市民より電話や手紙で４件要望を受けました。内容は運転免許返納の優遇措置内容の対象を高齢者全体にすることやヨッピィルート変更等で、制度や安全性の確保を理由に困難である旨理解を求めています。以上でバスの状況について説明を終わります。

【榛澤会長】　ただいま事務局から説明がありましたご意見・ご質問等がありましたらお願いします。
　ご意見・ご質問等がないようなので、『（３）市内公共交通の状況（タクシー）について』について、事務局より説明をお願いします。

【事務局】　　続いて、議事（３）市内公共交通（タクシー）の状況についてです。
Ｐ６をご覧ください。１．タクシーの利用状況の過去10年間を表にしました。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をいいます。
実働車両数では、この10年間で１日あたり１４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。利用人数は減少しているが、実働車両数も減少しているため、１回あたりの収入はほぼ横ばいであります。
当市の課題である公共交通不便・空白地域の交通手段としては、タクシーが有効な手立てだと考えています。高齢者が増えているものの、利用人数は増えていません。今後は、公共交通不便・空白地域の解消のため、事業者と連携していきたいと思います。以上でタクシーの状況について説明を終わります。

【榛澤会長】　ただいま事務局から説明がありましたご意見・ご質問等がありましたらお願いします。

【芦沢副会長】　東京２３区で１月から初乗り１キロでの安い料金設定が始まっており、短距離の気軽な利用が増えたと思います。効果の検証を踏まえて四街道でも検討し、効果的であれば、このような料金設定になることを期待したいと思います。

【榛澤会長】　関連しまして土屋委員よりタクシーについて、ご説明をお願いします。

【土屋委員】　それでは、タクシー業界の取り組みについて、今後新たに取り組もうとしている１１項目の事項についてご説明いたします。
　１、初乗り距離短縮運賃・・本年１月３０日より東京のタクシーは初乗り運賃２ｋｍ７３０円を約１ｋｍ４１０円に変更しました。これは、初乗り距離を短縮することによる初乗り運賃の引下げを行うことにより、乗りやすいタクシーの実現を図るものであります。この運賃は、運賃組み換えで対応しており、短距離乗車の運賃を引き下げた分、長距離乗車の運賃は高くなっています。初乗り４１０円の運賃を導入後、５か月間の運送について、昨年同時期の運送と比較した結果、運送回数は、２ｋｍ以下の利用者が２０％増加しており、一方で長距離の利用者は減少していないので、運送収入は、全体で約３％増加しています。
　初乗り距離短縮運賃を千葉県でも導入できるかどうか、現在運行データを解析しまして

検討をしているところでございます。
２、相乗り運賃（タクシーシェア）・・・複数のお客様が友達同士で乗るのは法律上問題ありませんが、このサービスは、配車アプリを活用して、目的地が近い利用者同士をマッチングし、１台のタクシーに相乗りできるサービスであります。
３、事前確定運賃・・・このサービスは、配車アプリで乗車地と降車地を入力すると、地図上の走行距離・予測時間から運賃を算出し、事前に運賃が確定するサービスで、渋滞やメータを気にせず安心してタクシーを利用可能にする取り組みでございます。
４、ダイナミックプライシング・・・繁忙期には値上げし、閑散期には値下げするなど、需要に応じた柔軟なタクシー料金の設定をする取り組みでございます。
５、定期運賃（乗り放題）タクシー・・・鉄道の定期券のように対象者・エリア・時間帯等を限定して定額でタクシーを利用できるサービスでございます。
６、相互レイティング・・・配車アプリ上で、利用者からドライバーを、ドライバーから利用者を評価し、優良ドライバーを選択できるようにする取り組みでございます。
７、ユニバーサルデザイン（ＵＤ）タクシー・・・車椅子のまま乗車できる仕様で、通常のお客様だけでなく高齢者、障害者、訪日外国人旅行者等の方にも優しいタクシー車両でございます。千葉県タクシー業界では、今年度１００台程度導入する予定であります。また、２０２０年までに毎年１００台程度の導入を計画しております。
８、タクシー全面広告・・・車体への広告掲載場所の緩和を図る取り組みでございます。
９、第２種免許緩和・・・若い乗務員確保のための取り組みで、車両・運行管理等の安全性向上を前提とした二種免許の取得要件（２１歳以上、経験３年以上）の緩和を目的とするものございます。
10、訪日外国人等の富裕層の需要に対応するためのサービス・・・増加する訪日外国人等の富裕層の需要に対応するため、高級車両や多言語対応・ＷｉＦｉ設備等ハイグレードなサービスを提供する取り組みでございます。
11、乗合タクシー（交通不便地域対策・高齢者対応・観光型等）・・・過疎地域・交通不便地域等における生活交通の確保を目的として、導入可能なところから順次運行していきたいと考えております。

【榛澤会長】　ありがとうございました。土屋委員の説明で何かご質問等がありましたらお願いします。
この話と違いますが、観光について、特に成田で問題となっている白タクについて、ご説明いただけますでしょうか。

【中村委員】　昨今中国人の旅行の形態が、大人数から少人数に変わってきています。移動についてもバスからワンボックス車両で東京に向かっています。その中で、中国のアプリを使い決済も終了している白タクが問題となっています。今までは現金の収受によって、

検挙できたものが、電子決済で支払いが終わっているため、現行犯で検挙しづらくなっているものであります。ただし、放置するわけにもいきませんので、関連各所と議論しているところです。検挙事例も出てきていますので、今後さらに取締りが強化されていくものと思われます。

【榛澤会長】　ありがとうございました。タクシー関連についてご説明いただきました。タクシー業界の活性化と同時にヨッピィについても考える必要があると思います。導入当初の約束は、運行経費の半額負担ということでした。しかし、収支率は４０％前後で５０％を切っています。このことから、採算が合わないものについては見直し、タクシー等に変える必要があるのではないかと思います。習志野市でも採算が合わない路線は、住民に説明した上で廃止を行いました。四街道市でもその様な時期が来ているのではないかと思います。

それでは、『（４）市内循環バス「ヨッピィ」の利用状況及び利用促進策等について』について、事務局より説明をお願いします。

【事務局】　議事（４）、市内循環バス「ヨッピィ」の利用状況等について、説明させていただきます

Ｐ７をご覧ください。２８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。「利用者数」につきましては、前年度と比較して、２，２５５人、２．８％増加しております。中段の「有料・無料等別利用者数」ですが、２８年度は、前年度に比べ、有料利用者は１７０人、０．３％の増加、無料等利用者は２，０８５人、１６．４％の増加となっております。また、全体利用のうちの無料等利用者の占める割合は、平成２７年度は１６．０％、平成２８年度実績は１８．１％となっております。

なお、前回の資料と数字が相違している部分がございますが、Ｐ６の資料が正しいものとなります。この場で訂正させていただきます。

次に運賃収入ですが、２８年度は、前年度に比べ、収入合計は５２，０２２円、０．５％の減少となっております。利用数は増加しておりますが、運賃収入が減少しております。要因としましては、ＩＣカード利用者や無料等利用者、半額利用者（小学生以下）が増加したものと思われます。ＩＣカード利用者は、前年度に比べ、１，５７５人、３．０％の増加となっております。

なお、無料等利用者は、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んでいますが、乗降調査ではこれらのパスの利用者は、見受けられなかったため、ほとんどが無料者であると推測されます。

一番下の市補助金ですが、運行経費は、約５６万円増の２，３４８万６，６３９円となります。この増加の要因は、２８年度の新たな経費として、約１０万円の車外注意喚起放送装置の設置分がございます。運行経費と実運賃収入との差額１，４１０万９，６７４円が

補助額となります。収支率は３９．９％です。
　Ｐ８をご覧ください。２９年度４月から９月までの実績をまとめ、前年度との比較を掲載しております。「利用者数」につきましては、前年度の４月から９月と比較して、
１，７１９人、４．２％増加しております。中段の「有料・無料等別利用者数」ですが、２９年度４月から９月は、前年度同時期に比べ、有料利用者は４８０人、１．４％の増加、無料等利用者は１，２３９人、１６．９％の増加となっております。なお、全体利用のうちの無料等利用者の占める割合は、平成２８年度は１８．１％、平成２９年度実績は
１９．９％となっております。
次に運賃収入ですが、２９年度４月から９月は、前年度同時期に比べ、収入合計は
８４，４５２円、１．５％の増加となっております。増加要因としては、鹿放ヶ丘において人口増加となっているため、また、右回りを利用する通勤者が増えているため、収入及び利用者増加となっていると推測されます。
　続きまして、Ｐ９をご覧ください。「四街道市公共交通のあり方」を一部抜粋しております。四街道市公共交通のあり方の中で、費用負担の考え方が運行経費の１／２程度までとなっているため、過去の会議での説明では運行方法等の見直しを検討し、運行継続の判断を行う旨をお伝えしてまいりました。
しかし、ヨッピィの運行目的が公共交通不便・空白地域対策であるため、性質上収支率が低い運行といえます。県内自治体のコミュニティバスの収支率を見ても、４０％はかなり高い数字です。そのため今後は、公共交通不便・空白地域の運行の中で、総合的にコミュニティバスのあり方について、常時、調査・研究・検討に努めてまいりたいと思います。
続きまして、Ｐ１０をご覧ください。「平成２８年度便別の１日平均利用者数」をグラフで示しております。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時台から運行しております。１便、２便、３便におきまして、通勤・通学を中心に利用者が多い状況となっております。なお、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ことから、グラフの１便、２便は平日のみとなります。１２便も同様で平日のみとなります。
　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、病院や施設利用者や小学校の帰り、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。
続きまして、市内循環バス「ヨッピィ」の利用促進状況についてご説明いたします。
Ｐ１１をご覧ください。ヨッピィ右回りの大作岡公民館への進入ルートにおいて、何らかの手立てが必要ではないかとのご意見を踏まえ、１便あたりの利用者数や市の補助金額等を記載しました利用促進のチラシを平成２９年８月２日に大作岡地区４５世帯へ全戸配布をいたしました。今後、状況を注視してまいりたいと思います。
Ｐ１２をご覧ください。利便性向上のため、通勤通学定期を平成３０年４月１日から導入する予定で準備をすすめております。３万円程度減収となる見込みですが、それ以上に利

用促進に繋がるのではないかと思っております。以上で市内循環バス「ヨッピィ」の利用状況等の説明を終わります。

【榛澤会長】　ありがとうございました。持ち出しが続いているので、このままの状況を続けていくわけにはいかないと感じています。平成２８年７月の会議にて、芦沢副会長よりＪＲへの接続の検討やバス専用信号、バスの時刻表やルートを駅に掲示することを提案いただきました。また何かあればお願いします。

【芦沢副会員】　会長が最後に言われた利用促進策について、以前、いくつかお話しさせていただきました。駅での案内表示については、民間路線も含め、掲示いただいて分かりやすくなり利用促進に繋がったと思います。

次に、ヨッピィの利用者数についてコメントさせていただきます。平成２６年度から、利用者数が増えてきています。平成２７年度と平成２８年度の比較では２，２５５人の増加です。ただし、無料等利用者が２，０８５人増加しているので、利用者数の増加分の多くが無料等利用者です。先ほどご説明があったとおり、無料等利用者は全利用者数の１８．１％を占めますが、ほとんどが運賃無料の障害者であるということです。無料等利用者は平成２６年度から平成２７年度にかけて減っていますが、平成２７年度から平成２８年度にかけて１６．４％増えています。障害者利用数がこれだけ増えたということは、障害者の方の居住が急に増えることはないでしょうから、一人当たりの利用回数が増えたということだと思います。これは、障害者の方の活動が活発になった、行動範囲が広がったということで、非常に良いことと思います。その原因は、以前から無料なので、無料だから増えたということではなく、詳しい分析が必要かもしれません。

収支率が低下してきている中、今後高齢化が進むと共に、障害者も増えていくと思われ、このままでは収支率の低迷は続くかと思います。その中で、９頁にあるような負担割合1/2の基準をいかに達成していくかが課題かと思います。そこで、９頁に関連してコメントさせていただきます。９頁の「コミュニティバス等の公共交通施策における負担等の考え方」は今年の２月のこの会議でも市から出されているもので、どなたからも異論の出なかったものです。市の費用負担については、９－１にある事前算定方式による定額負担、即ち補助金をあらかじめ算定し、費用・収入を事業者に帰属させる方法によれば、事業者の経営努力へのインセンティブが働き、収支率改善が期待できますので、是非導入を検討していただきたいと思います。ただし、その場合、運行経路、頻度、運賃等の枠組みを事業者か市のどちらが決めるのかが課題です。９－２には「費用負担が運行経費の1/2を超えた場合、運行方法等の見直しを検討し、運行継続の判断を行う」と書かれておりますが、1/2を超えている状況が続いており、どうするか考えないといけないかと思います。最後に市への質問ですが、９－３には、「運賃は民間路線バスとの公平性の観点から民間路線バスの初乗り運賃以上とする」と書いてあります。しかし、障害者運賃は、市内路線バスま

たＪＲや都営バスでは半額で路線バスは全国的にも同様かと思いますが、ヨッピィは無料で、そういった違いについて、市としてはどういった考え方になるのかをお尋ねしたいと思います。

【榛澤会長】　ありがとうございます。事務局お願いします。

【事務局】　　まず、障害者の利用が増加した要因は、ヨッピィの車両が入れ替わったことが挙げられます。マイクロバスの形態から低床型の広いものに変わり、利用しやすくなったことが一つの要因かと思います。また、平成２５年３月に駅の乗り入れや運賃を民間の初乗り額に合わせました。その際には、社会福祉対策の観点から障害者の無賃については、据え置きとなりました。周辺自治体ではコミュニティバスにおいて半額負担や無賃等様々な形態がありますが、民間路線バスは半額となっております。ご指摘がありますし、利用者数も増え、収支率の悪化もありますので、周辺自治体の状況を研究しまして、この会議でご意見を伺いながら結論を出していきたいと思っております。

【榛澤会長】　Ｐ９は、コミュニティバス等の公共交通施策における負担の考え方です。市としては、市全体としてヨッピィが走っている地域とそうでない地域に分かれると思います。ヨッピィが走っていない地域にも不便地域がありますので、その人たちから不満が出ないようにしておかないといけないと思います。芦沢副会長からお話しがあったのは、ヨッピィの今までの対策についてもう一度検討していただきたいということかと思いますので、次回まで検証していただきたいと同時に、タクシーの話が出ていましたので、全体としてはヨッピィに投資するよりも市全体に投資したほうが地域としては良いのではないかと思います。

障害者の話が出ましたが、恩恵を受ける地域と受けない地域があるわけですから、市はそこも考える必要があると思います。基本はこのままでいいということでしたから、これを基にしながら検証していきたいと思いますので、次回に方策を出していただければありがたいと思います。そろそろヨッピィも努力しても収支率が上がらなければ、対象地域には不便かも知れませんが、廃止等も念頭に置き、市全体として交通施策を考えなければならないかと思います。このような考えで先に進めたいと思いますがいかがでしょうか。

【成田委員】　ヨッピィは、収益率が悪化しているとしても、市民の足として定着しているものと思います。資料Ｐ９「９－２運行見直しの考え方」では、「運行継続の判断を行う」という厳しい文言がある一方、資料Ｐ９「９－１費用負担」では、「収益性を勘案して改善を図る」とあります。限られた財源の中で市民サービスを行っていく上で重要な仕組みですので、そこには異論は無いのですが、次に「バス事業者の創意工夫による収益率の向上を促す」とあります。バス事業者としては、安全運行には一定のコストがかかります。ま

た、厳しい経営努力を続けて、安全の確保と収益を出している状況です。バス事業者の創意工夫による収益率の向上を促すというのは、バス事業者だけでなく四街道市様と手を携えながらということが含まれていれば良いのですが、バス事業者だけでは収益率の向上の答えを出しにくいと思います。いかがでしょうか。

【榛澤会長】　市も同じだと思いますが、創意工夫というのは事業者ばかりだけでなく市も行うということですよね。事務局はどうですか。

【事務局】　　現在の運行に関しては最大限の努力をしていただいていると認識しており、大変ありがたく思っております。私どもが率先して色々アイデアを出しながら、その中で事業者の持っているノウハウをご助言いただき、手を携えてバス行政が発展していければと考えておりますので、よろしくお願いします。

【成田委員】　わかりました。

【榛澤会長】　色々な問題を抱えているかと思いますので、この点について少し整理して次回に付したいと思いますがいかがでしょう。

【芦沢副会長】先ほど障害者の運賃無料について市の考えをお尋ねしましたが、無料運賃を否定する意図ではなく、一般路線バスの半額との違いについて、どのような説明になるかをお聞きしただけですので、誤解の無いようお願いします。

【榛澤会長】　恩恵を受けている方にはいいのですが、そうでない方には偏った補助と思われると思いますので、その点を考えながら次回までに整理をお願いしたいと思っております。非常に大きな問題ですので、Ｐ９については協議して今後進めていく、また継続の判断も書いていますのでいろんなことを思案して、次回までに選択肢を作っていただくとして、今回は閉めさせていただくというのはどうでしょう。よろしいでしょうか。

【事務局】　　ご意見頂きましてありがとうございます。障害者の無料については、民間路線バスをご利用の方々から誤解がないよう、ヨッピィの利用促進に向けて今後考えていかなければならない一つだと認識しております。ヨッピィも運行して相当な日数が経っております。ここで定期券の導入等の考えがございまして、来年に向けて準備を進めているところです。また、障害者の運賃無料等についても市としての考えや近隣自治体、いろんな形態があると思いますので研究させていただいて、次回にはそういった状況をお示ししまして、その方向についてご意見をお伺いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【芦沢副会長】　少しコメントさせていただきます。Ｐ１１の大作岡地区に迂回している区間の居住者への利用呼びかけについて、呼びかけに応じて利用が増えて収入増加になることを期待しております。通勤通学定期券の導入計画についてですが、若干の利用促進効果があると思います。さらにその効果として、通勤に使うだけではなく休日もその定期を使って外出しようとする人が少しは増えるはずで、行動の活発化や中心商業地の活性化の効果も期待できますので、是非導入を検討いただきたいと思います。

【榛澤会長】　ヨッピィの利用者は、四街道市の人口の何割ぐらいいるのか。それも調べておいていただければと思います。何か浅井委員からありますか。

【浅井委員】　定期はあった方がいいと思います。

【榛澤会長】　井上委員、何かあればお願いします。

【井上委員】　ヨッピィ運行地域と運行していない地域との差はあると思います。Ｐ１１にあるように大作岡地区のような１人にも満たないようなところにも、税金が使われているというのも考えていかないといけないのではないでしょうか。

【榛澤会長】　それもふまえて、市民へのアンケート調査も行っていると思いますので、そのことも考慮して、次回提出いただければありがたいと思います。それで皆様方に考えていただきたいと思います。タクシーとバスは共存共栄の関係でありますので、なるべくその様な方向に持っていきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

【成田委員】　質問ですが、Ｐ９に運賃の見直しを検討する際、民間路線バスの運賃体系に基づく運賃との整合性についても考慮するとありますが、一般の路線バスだと乗った距離に応じて運賃が上がっていく体系を取っています。ヨッピィの利用状況の中に利用距離に応じた統計はお持ちでしょうか。

【事務局】　バス停ごとの乗降者数は、前回の会議で資料を出させていただきました。

【成田委員】　距離にはなってないですよね。

【事務局】　距離になっておりませんが、昨年度副会長からご指摘がありましたので、バス停間の利用状況調査を２日間ですが行いましたので、計算は可能です。引き続き行っていきたいと思っております。

【成田委員】　民間路線バスの運賃体系に基づく運賃との整合となると、どのバス停からどのバス停の利用者がどれだけいるか重要な要素になってきますので、お知らせさせていただきました。

【榛澤会長】　今のは、運賃の見直しをする際のお話でございますので、その際には気をつけていだきますようお願いします。

【事務局】　ヨッピィの運賃体系についてですが、四街道市公共交通のあり方を平成２４年３月に定めまして、運賃についても定めました。今まで十数年１００円で運行して参りましたが、あり方の考えで民間バス路線と同等の運賃にしてはどうかということになりました。その考えを基に平成２５年３月に１６０円、その後消費税の増税にあわせ１７０円と民間路線バスの初乗り運賃に合わせたものでございます。距離制の運賃体系についても意見がありましたが、今まで均一料金であったものを変えずにいこうということになり、受益者負担で高い運賃にするという意見もありましたが初乗り運賃でいこうとこの会議でお諮り頂きまして、現在に至っているものでございます。

【榛澤会長】　付け加えさせていただきますと、平成１３年３月から平成２５年３月まで１００円、平成２５年３月から１６０円となりました。その時運賃を上げることにより逸走するのではなかろうかということで、３月１９日検証いたしました。逸走率は少なかったものです。平成２５年のように検証する必要があると思いますので、付け加えさせていただきました。

【宮本委員】　民間では通常使った分だけお支払い下さいというものでございます。民間事業は人と車を使えばそれだけ経費がかかるため、それに応じた運賃を国土交通省に認可をいただき運行しています。ヨッピィに関して、色々意見がある中で行政と知恵を出し合いながらやっていく必要があると思います。現行の枠組みを維持していくのか、抜本的に変えるかによっても考え方が変わってくると思いますが、そのところを真摯に議論していけばいいのではないかと思います。

――　４．その他　――

【榛澤会長】　ありがとうございました。では、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。
ないようなので、以上で本日の日程については終了いたしました。
　事務局に進行をお返しします。

――　５．閉会　――

【事務局】 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。

本日、いただきました貴重なご意見につきましては、今後の取り組みに生かしてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

また、ご指摘いただきました内容については、今後取りまとめいたしましてご報告させていただきたいと思っております。

以上をもちまして、平成２９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。本日はありがとうございました。

以上

会議録署名人　白藤　徹

会議録署名人　坂井　敏春