

令和2年度 第1回 四街道市地域公共交通会議 会議録（案）

日 時：令和2年11月12日（木） 14：30～15：40

場 所：四街道市文化センター 302号室

出席者 委員：榛澤会長、佐藤（克）委員、池上委員、成田委員、土屋委員、鈴木委員、
荒張委員、平委員、佐藤（義）委員、湯浅委員、武富委員

事務局職員：永易経営企画部長、石渡経営企画部副参事、荒巻政策推進課長、船津課長
補佐、田中、櫻井

傍聴者：2名

————— 会議次第 —————

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 議事
 - (1) デマンド型乗合タクシーの実証実験について
 - (2) グリーンスローモビリティの実証実験について
4. その他
5. 閉会

—— 1. 開会 ——

【事務局】 定刻前でございますが、皆様お集まりですので、ただ今から、令和2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11名のご出席をいただいておりますので、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、会長よりごあいさつ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。榛澤でございます。

本日は新型コロナウイルス感染拡大の中、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。

本日の会議では、グリーンスローモビリティの実証実験について、実施に向けての取りまとめがなされたと伺っております。前回会議でも議論しましたとおり、公共交通への補完や高齢者等の移動支援に向けての新たな交通手段となりますため、市民の立場にたって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。

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、専門的なご意見はもとより、市民ニーズを的確に判断し、将来を見据えた広い視野でのご意見をいただければと考えております。ご協力をお願いします。

【事務局】 ありがとうございます。本日は、芦沢 哲蔵副会長、菅原 真之介委員、森原 大輔委員、中村 徹委員より、ご欠席の連絡をいただいております。

また、委員の異動をご報告いたします。千葉内陸バス株式会社 三沢委員から佐藤 克己委員、関東運輸局千葉運輸支局 飯塚委員から佐藤 義尚委員、千葉県印旛土木事務所 銅委員から湯浅 康弘委員。本日欠席されておられますが、四街道警察署 馬場委員から菅原 真之介委員、千葉内陸バス株式会社 労働組合 北島委員から中村 徹委員への異動がございました。

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、議長を会長をお願いします。

【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)

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、池上委員と成田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、よろしくをお願いします。

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、よろしくお願いします。

それでは、議題1「デマンド型乗合タクシーの実証実験について」事務局より説明をお願いします。

【事務局】 それでは、「デマンド型乗合タクシーの実証実験について」の実績報告をさせていただきます。

実証実験は、令和元年10月30日から令和2年3月31日までの試行運行と、令和2年4月1日から令和3年3月31日までの実証運行の1年半をかけて行う予定となっております。試行運行の実績を資料1に、実証運行の中間報告を資料2にまとめております。

それでは資料1をご覧ください。概要ですが、運営主体は、さつきヶ丘乗合タクシー運営協議会、運行事業者は、株式会社飛鳥交通千葉となっております。運行日程は、毎週月、火、水、金曜日に運行ダイヤを上り3便、下り3便と固定し、自宅から四街道駅やイトーヨーカドーなどの目的地までドア・ツー・ドアで運行をしてまいりました。なお、予約は前日までにする必要がありました。

運行実績ですが、昨年の10月分については出発式の1便のみの運行でしたので、10月分を除いた11月から3月までの運行状況を集計しております。この5か月間における利用は、延べ85人、実人数は24人でした。運行率は全498便に対し、70便で14.1%と低く、目標設定した40%からは大きな乖離が見られました。特に、下り便の利用が低調で5便でした。

曜日別の運行では、水曜日と金曜日の利用が比較的高い数値となっているほか、目的別の運行では四街道駅の利用が57便と最も多く、次いでイトーヨーカドーの17便という状況でした。

乗合率については、1.21人と乗合が少ない状況となっており、目標設定した1.5

人に至りませんでした。この5か月間においては、利用者も少なく、目標設定した運行率、乗合率についても低い状況でした。

続きまして資料2をご覧ください。運行日程ですが、毎週水、金曜日と、イトーヨーカドーのハッピーデーに合わせて平日の8、18、28日に変更しております。

また、ダイヤを廃止し、1日5便を上限に30分前までの予約で乗車できるように変更しております。さらに上り便ですが、区内3か所の乗車場所を設けています。

新型コロナウイルス感染症予防のため、4月8日から7月7日まで乗合を中止しました。そのため、4月～6月の期間を除いた、7月～9月の運行状況を取りまとめました。この3か月間における利用は、延べ57人の利用となっており、実人数は15人の利用でした。

運行率は、155便に対し、56便で36.1%と目標設定した運行率40%に近づいています。これはダイヤ設定を取りやめ、利用者の時間に合わせるような運行方法に変更したことが要因と考えられます。

目的地別の運行では、さつきヶ丘地区から四街道駅への利用が多く、目的地からさつきヶ丘地区への利用はイトーヨーカドーが多い状況です。

乗合率については、1.02人と乗合が少ない状況となっており、目標設定した1.25人には至りませんでした。これは新型コロナウイルス感染症の影響により乗合を避けたことが要因と考えられます。なお、新型コロナウイルス感染症の影響により、運行事業者の飛鳥交通が営業車両を減車しており、さらに乗務員が退職していることもあり、「カルガモ号」の乗務員確保が難しくなっています。そのため、令和2年11月1日より1運行あたりの委託費を1,000円上乗せすることにより、乗務員を確保することといたしました。なお、上乗せ分については、上限を決め、すべて市で負担します。

【榛澤会長】 ありがとうございます。デマンド型乗合タクシーの実証実験報告について事務局より説明がありましたが、ご意見やご質問等ありましたらお願いします。

【平委員】 利用した方々の年齢層や性別などの分析はされたのでしょうか。

【事務局】 年齢層としては高齢の方が利用されたと伺っていますが、性別については持ち合わせていません。

【平委員】 どのような方が利用されるかが非常に大事だと感じました。

【榛澤会長】 ありがとうございます。ほかにご意見ないようでしたら、議題2「グリーンスローモビリティの実証実験について」事務局より説明をお願いします。

【事務局】 資料3をご覧ください。大きく分けて2つの構成となっております。第1章が基本的事項、第2章が検討会における協議結果となっております。

実証実験ですが、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支援事業」に全国20地域の応募の中から、6地域が採択され、四街道市もその自治体のひとつとなりました。実証実験は、令和2年11月30日から12月11日までの12日間で行います。

目的としては、環境にやさしく、狭い道路も通行が可能なグリーンスローモビリティ（電動小型低速車両）を活用して、高齢化率が高く、人口が減少傾向にある大規模住宅団地などの特定地域内を循環しながら、交通利便性向上による地域公共交通の課題解決を図るとともに、地域のつながり、支え合いなどによる外出意欲の向上を図り、社会参加できる機会の創出と地域のコミュニティ増進への効果を検証することを目的としております。

背景としては、本市は、JR四街道駅を中心に主要道路においてバス路線が運行され、比較的充実しているものの、近年の少子高齢化により利用者が減少し、バスの運行本数も減少傾向にあります。このまま少子高齢化が進展すれば、さらにバス利用者の減少は避けられず、地域公共交通はますます衰退し、必要な地域公共交通を維持することが困難となることが予想されます。特に本市においては、昭和40～50年代に大規模住宅団地の開発が進み、急激に人口が増加しており、この地域のバス路線の利用がこれまでの本市の地域公共交通を支えてきましたが、近年、千代田団地においては、老年人口が57%を超え、人口減少も顕著となっており、バス路線も平成10年度と比較して、100本以上の減便となるなど、公共交通の衰退と地域の空洞化が懸念されています。これら地域の公共交通を維持する必要があるため、今回の実証実験となります。

実証実験を行う上での基本的な考え方は、（1）路線バスが運行している人口が多い大規模住宅団地で実施する。（2）運行は、バス停への誘導、買い物支援など地域公共交通を補完することを原則とし、その範囲は団地内や近隣の商業施設など限定的な範囲とする。（3）市と運行地域が一体となって検討しながら、交通事業者及び地域内のサービス提供事業者などの関係者と連携して進めるものとする。（4）市が運行主体となり、実証実験に関する総合調整を行うものとし、運行地域においては、実証実験中の運行方法等に関する事項を主体的に行うものとする。（5）乗車運賃は無料とする。となります。

グリーンスローモビリティは、電動により時速20km未満で公道を走る4人乗り以上の乗り物のことと定義されています。5つの特徴として、1. CO2排出量が少ない電気自動車、2. ゆっくり走行するので、観光にぴったり、3. 速度制限で安全。高齢者も運転可、4. 小型なので狭い道でも問題なし、5. 窓がない開放感が乗って楽しいという特徴がございます。乗車人数は4、7、10、16人乗りがあり、本市で今回実証実験行うのは、10人乗りとなります。運転免許については、普通自動車免許で運転可能となります。1回約9時間の充電で30kmの走行が可能です。

国と市の役割分担ですが、太字が市で行うもので細字が国で行うものとなります。

実証調査終了後、効果等の検証を行い、以下の項目等を報告書にとりまとめ、国土交通省に提出することとなります。その他の留意事項としまして、ドライバーの対象者は、必ず実験前に2、3時間程度のドライバー教育を受講することとなります。車両は雨が凌げる場所ということで、消防署の千代田分署をお借りします。

6ページは過去の採択された地域の一覧となっております。千葉県では昨年松戸市が採択を受けております。

7ページをご覧ください。実証実験地の要件は、(ア)昭和40年代～50年代に開発された大型団地など、地域の人口が多い一方で、近年人口減少にある地域であること。(イ)バス路線の運行本数や利用者数が多い地域で、近年バス利用者が減少し、運行本数が減便傾向にある地域であること。(ウ)地域内の高齢化率が40%を超え、バス停までの移動が困難になる事案も出てきている地域であること。(エ)実証実験に参加する意思のある地域(区・自治会)であること。(オ)実証実験を実施する上で、積極的に協力できる地域(区・自治会)であることとしています。

昭和40年代～50年代に開発され大規模住宅団地は、千代田団地、みそら団地及び旭ヶ丘団地があり、多くの住民が開発当時に入居したため、近年では少子高齢化の進展により老年人口が40%を超えているほか、人口減少傾向が見られます。特に千代田団地では老年人口が57%を超えるなど市内でも突出した地域であり、人口減少も顕著です。また、それぞれの団地内には、千代田団地線、みそら団地線など、地域の公共交通を支えるバス路線が運行していますが、千代田団地線は、平成10年度と比較して100本以上も減便するなど、市内の地域公共交通を維持する観点からも、減便に歯止めをかける必要があります。細かい数字は11ページから13ページに記載しております。これらの状況を踏まえ、今回の実証実験地は、「千代田地区」とさせていただきます。

8ページですが、千代田地区の自治会を中心とした、関係者と検討会を行った経過を記載しております。

10ページをご覧ください。今回の実証実験で使用する運行車両の特徴ですが、時速20km未満で公道を走る事が可能な10人乗りの電動モビリティとして、株式会社シンクトゥギャザー製の「eCOM8」という車両となります。なお、普通自動車として、ナンバープレートの取得が可能であり、普通免許で運転することができるほか、1回の充電により、30km以上走ることが可能であり、1回の充電時間は、約9時間必要となります。ドライブレコーダーと補助バッテリーがついており、車内は対面式ベンチシートとなります。大きさについては、大型ミニバンのヴェルファイヤと同じくらいとなります。

11ページ以降をご覧ください。千代田地区の人口は、平成17年と令和2年8月1日の国勢調査の数字を比較し、1,363人減少しております。老年人口については、57%が65歳以上となっております。路線バスの千代田団地線ですが、平成10年度と比較で運行本数は107本減少しており、1日平均利用客数は3,072人減少しております。

続きまして、第2章の検討会における協議結果です。市が事務局となり「新モビリティ

実証実験検討会」を設置し、運行方法や安全対策などを協議いたしました。構成員は、千代田1丁目～5丁目までの各自治会が推薦する代表者2名と、千代田中学校地区連絡協議会会長1名の11名で構成し、四街道市政策推進課を事務局としております。関係者として「千葉内陸バス株式会社」、商業施設等である「三徳四街道店」「もねの里モール」の代表の方に出席いただき協議を行ったこともありました。また、安全対策として、四街道警察署、道路管理者、関東運輸局千葉運輸支局の意見を踏まえて運行ルートを検討いたしました。また、国土交通省が地域支援に係る業務を委託した「復建調査設計株式会社」の助言を受けながら実施案を検討いたしました。

四街道市と自治会の役割分担ですが、四街道市としては、「実証実験に関する総合調整」、「実証実験の素案作成、報告書案作成」、「アンケート調査の集計」、「周知啓発全般」を行うこととしております。自治会は「グリーンスローモビリティの運行」、「ボランティア運転者及び補助者の募集、選出」、「アンケート調査用紙の配布、収集」を行うこととしております。

それでは16ページをご覧ください。安全性の確保ですが、運転者及び補助者は、市職員及び自治会ごとに4名（バックアップ2名）ずつとしております。募集要件は「第1種免許証を所持していること」、「週に1回以上運転をしていること」、「安全運転講習に必ず参加できること」等としております。なお、安全講習会等において、運行上、何らかの問題が生じる可能性がある方は、お断りする場合がありますとしております。

運行前チェックは市職員が運転者及び補助員の体温チェック、アルコールチェックや体調状態を確認いたします。留意事項は「1周ごとに運転者と補助者は交代する」、「1周ごとに10分間程度の休憩を行う」「昼休みは、1時間程度の休憩を行う」。「前日の飲酒禁止、運転免許証を携帯する」等としております。

補助者の留意事項は運転手と同じですが、「乗降していることが分かるようにボード等を掲げる」、「アンケート用紙の配布・回収をする」等も行っていただきます。

乗降時における安全確保について、団地内はフリー乗降区間としており、後方車がいる場合は、交差点等は避け、見通しの良い安全な場所で道を譲り、停車する場合は、他の車の妨げにならないようにするとしております。

運行時における安全確保については、「利用者には見通しの良い場所で待ってもらうこと」、「運転者及び補助員で声出し、指さし確認をし、安全を十分に確認したうえで、通行すること」、「道を間違えた場合などは、バックせず迂回して、通常のルートに戻ること」ということ等をルールとしております。

運行路における安全確保については、幹線道路に看板を設置し、車両の横に「グリーンスローモビリティ実証実験中」の横断幕や前後にも掲示をさせていただきます。また、11月29日に商業施設等で周知イベントを開催して、低速車両の走行についての注意を促すとともに、多くの方に利用いただけるよう周知いたします。

続きまして、運行日誌ですが、小さいことでも気づいたことやヒヤリハットなど記載し、

全員で共有するようにいたします。

新型コロナウイルス対応は、マスクを着用し、1周ごとに車内消毒を行います。

実証実験時の運行方法は、実証実験名称は「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事業」となります。運行主体は四街道市で、千代田地区と連携して運行します。

実証実験期間は、令和2年11月30日（月）から12月11日（金）までとなります。また、市独自の運転者説明会が11月19、20日、運転者安全講習会が11月28日、周知イベントが11月29日に行われる予定となります。

検証内容は「バス路線の利用促進が図られたか」、「移動支援による外出意欲の向上につながったか」、「安全対策が有効であったか」、「地域のコミュニティ増進、活性化に有効であったか」というような内容をアンケート調査や運転者の意見で調査いたします。また、運賃は無料で、誰でも利用することが可能です。

実証期間中の運行ルートについては、千代田1、2丁目をAルート、3～5丁目をBルートと2つに分けています。Aルートは11月30日から12月5日まで、Bルートは12月6日から12月11日までの運行としております。ルートにつきましては、A3の資料をご覧ください。

乗降場所につきまして、団地内はフリー乗降、商業施設には乗降場所を設置する予定です。

運行ダイヤにつきましては、まだ確定ではないですが9：30～16：00の間に1日4便程度の運行する予定です。

利用者に向けた協力・周知については、ヨッピーにも導入しております、位置情報を表示できる携帯アプリケーションサービスを導入いたします。

乗車した方にはアンケートの協力をお願いします。周知方法は、市政だより、ホームページ、自治会の掲示板、商業施設など広く周知いたします。また、地域団体との連携につきましては、「民生委員」、「シニアクラブ」との連携を図りまして、周知いたします。

最後に実証実験の検証を行いまして、国への報告書を作成いたします。長くなりましたが、以上です。

【榛澤会長】 ありがとうございます。先ほども申し上げましたが、ここは地域公共交通会議ですので、バス、タクシーについて取り扱っていますが、20ページに路線バスの利用促進と記載されており、停留所までの促進を図るということで公共交通と捉えて、実証実験の間は無料ですが、本格運行では有料も含めて検討することとなりますので、そこを誤解しないでいただければと思います。

以前の本会議でグリーンスローモビリティについて説明をしてもらい、その後国の実証実験に市が応募し、採択されました。なお、四街道市には慎重に色々検討していただきました。

その報告でございます。何かご意見があればよろしくお願いたします。

【平委員】 利用対象者と現時点で予想されている人数を教えてください。

【事務局】 先ほどチラシをお配りしましたが、真ん中に「バス停まで歩けない方」、「買い物にお困りの方」、「外出意欲が低下した方」、「子育て世帯」を対象としております。地区については千代田以外の方も乗れますので、誰でも乗ることは可能です。ただし千代田地域の足となることが目的となりますので、千代田地区の方がメインとなると思います。

人数のほうは実際に実証実験をやってみないとわかりませんが、他の市では、利用が少ないところもあれば、積み残しがでるところもあったと聞きました。また、首都圏ではゴルフカートの7人乗りを使っているところが多く、乗るのが恥ずかしいというのが課題になったそうです。今回は、首都圏でバス型を初めて利用するというので、場合によっては積み残しが発生するのではないかと考えています。先ほど4便での運行とご説明しましたが、チラシには5便での案を記載しております。これは仮に積み残しがあつた場合、1便1時間程度で1周しないと積み残された方が、乗り切れないということもあり、5便の案も自治会と調整中です。

【榛澤会長】 付け加えさせていただくと、アンケート調査を行うので、実証実験中後に結果がわかるのではないかと思います。

【平委員】 ありがとうございます。事前に免許返納者の数などは把握できないのでしょうか？

【事務局】 免許返納者の数を把握するのは難しいと思います。千代田での返納者の人数も把握しておりませんし、先ほど地域団体との連携ということで「支えあいチーム千代田」、「民生委員」、「シニアクラブ」などと周知啓発の連携をしていくことになっておりますが、この方たちが高齢者や身体が不自由な方たちと一緒に乗車や周知していただいたり、今回は実証実験が2週間なので免許返納まで難しいと思いますが、このようなバスがあれば将来的には免許返納しようという方もいらっしゃると思います。ただし、高齢者だけを対象としているわけではなく、地域の方の足として活用していただければと思います。

【榛澤会長】 成田委員なにかご意見ありますか？

【成田委員】 まず、この計画が大変細部まで整理されており、作成に対し敬意を伝えさせていただきたいと思います。その上で、連絡先等で市役所の代表番号が記載されております。事故の場合は、政策推進課へ直通となっておりますが、休日運行もありますので、様々

なことが想定されると思います。連絡先は取りやすいものにされることがよいかと思いません。運転者に対して、乗務前チェックを複数の目で行うことがよ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す。

【土屋委員】 資料の4ページに「実証実験の実施に当たっては、四街道市地域公共交通会議での意見を踏まえて実施する」と記載されていますが、それはこの会議を持って実施するという認識でよろしいでしょうか。

【事務局】 その通りでございます。

【土屋委員】 それともう1点お願いがございます。実証実験時の運行方法の④検証内容ですが、タクシー事業に影響があったかどうかを検証内容に入れていただくとありがたいなと思います。

【事務局】 アンケート調査ですが、基本的には実証実験地共通のアンケートになっており、タクシー事業者の記載はありません。あくまでも実証実験の課題である、減便となっているバス路線を1つの実証実験として捉えておりますので、これからアンケートの修正というのは難しいです。

【榛澤会長】 アンケートは国から調査依頼が来ているのはないですか？

【事務局】 はい、アンケートの設問については国の委託事業者からいただいたものを使用いたします。

【榛澤会長】 今ご意見あった分もできれば追加していただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【鈴木委員】 実証実験の結果をみて、試行運転は行うのでしょうか。

【事務局】 先ほど説明のあったデマンド型乗合タクシーは試行運行後に実証運行しましたが、今回のグリーンスローモビリティの実証実験についても、2週間という短い期間で行いますので、全ての結果は出ないと思います。本運行するのであればもう1度実証実験を行った上で本運行に移行する予定でございます。

【榛澤会長】 本日、新型コロナウイルス感染拡大の中、十分な予防の上開催いたしました。が、会議の時間を1時間以内としたいことから、以上で締めさせていただきたいのですがよろしいでしょうか。

(異議なし)

— 4. その他 —

【榛澤会長】 はい、それでは事務局お願いします。

【事務局】 「市内公共交通の状況について」ということでJR、バスやヨッピーの状況の資料をお配りしております。また、国から地方創生臨時交付金が出ました。市内の公共交通の感染防止に対する補助として、市内にバス路線を運行している事業者には20万円、市内に本社を置いている事業者には1台5万円を補助いたしました。タクシー事業者にも同じ内容で補助をさせていただきました。また、第2弾ということで9月議会に図りました路線バスの通学定期券購入補助を行い、バス事業者や学生の支援を行っております。周りに学生の方がいらっしゃったらお声掛けいただければと思います。他に飛鳥交通で飲食店のデリバリーを行っており、飲食店に対して3月31日まで補助を行っております。今回のコロナの関係で地方創生臨時交付金を使い、公共交通事業者に対して我々がいち早く支援をしておりますことを、ご報告させていただきます。

— 5. 閉会 —

【榛澤会長】 チラシの方は最後に回収いたします。それでは事務局に進行をお返しします。

【事務局】 本日は、ありがとうございました。

本日は、グリーンスローモビリティの実証実験につきまして、ご意見をいただきありがとうございます。今後、バス事業者や地域に報告のうえ、手続きを進めてまいります。

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、今後の施策推進に活かしてまいります。

次回の地域公共交通会議は、来年2月ごろ予定しております。こちらにつきましては、グリーンスローモビリティ実証実験の結果やデマンド型乗合タクシーの中間結果をご報告させていただきます。

以上をもちまして、「令和2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_____

会議録署名人_____