

令和2年度 第2回 四街道市地域公共交通会議 会議録

日 時：令和3年2月17日（水） 14：30～15：20

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、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・実証運行について

(2) グリーンスローモビリティ実証実験の調査結果について（報告）

4. その他

5. 閉会

—— 1. 開会 ——

【事務局】 皆様お集まりですので、ただ今から、令和2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10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。

本日の会議では、デマンド型乗合タクシーについて、実証実験の結果の取りまとめが、なされたと伺っております。新たな交通手段として実施した結果内容について、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、進めて参りたいと存じます。

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、専門的なご意見はもとより、市民ニーズに対応した、将

来を見据えた広い視野でのご意見をいただければと存じます。ご協力をよろしくお願ひします。

【事務局】 ありがとうございます。本日は、芦沢 哲蔵副会長、森原 大輔委員、平晃一委員、中村 徹委員、菅原 真之介委員より、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、議長を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ひします。

(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、土屋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)

それでは、よろしくお願ひします。

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ひします。

(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、よろしくお願いいたします。

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、ご説明させていただきます。着座にて失礼いたします。資料1に沿って説明させていただきます。

まず、1ページ目にデマンド型乗合タクシーの目的や基本的な考え方などを記載しております。こちらについては交通空白地域の解消に向け、特に狭隘道路等によりバスが運行できない地域において検証することとし、地域、タクシー事業者、市の3者が協力して取り組むという内容になっております。

続きまして4ページ目をご覧ください。こちらは今までの経緯となっております。令和元年10月にさつきヶ丘地区で試行運行を開始しました。その間に課題を抽出しまして、運行方法の協議を行い、令和2年2月25日に地域公共交通会議にて実証運行の変更案を承諾していただいております。

これを受けまして、令和2年4月1日から実証運行を開始しました。しかし、新型コロナウイルス感染症に伴う緊急事態宣言が4月7日に発出されましたので、4月8日から7月7日まで乗合を中止させていただいております。また、令和3年1月8日以降も乗合は中止しております。

続きまして5ページ目をご覧ください。令和2年4月1日以降の実証運行の実績となります。ただし、緊急事態宣言により乗合を中止した期間がありますので、その期間を除いた7月から12月の6か月間の実績となっております。

この期間における利用者数は延べ98人、実人数は18人です。登録者が105名いましたので、17.1%と低い数字となっております。

運行率は、運行可能な300便に対し、95便の利用で31.7%と目標設定した運行率40%に届いていないものの、試行運行期間よりも運行率は上がっております。これは、利用者の時間に合わせるような運行方法に変更したためと思われれます。

乗合率については、1.03人となっており、目標設定した1.25人の達成には至りませんでした。これは利用者が新型コロナウイルス感染症の影響により利用や乗合を敬遠したためと考えております。

目的別では、上りは四街道駅への利用が多く、下りはイトーヨーカドーからの利用が多

い状況です。

今回は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、実証実験として正しい結果が得られていない状況です。

続きまして8ページ目をご覧ください。今回の実証実験の結果をまとめております。先ほど申し上げたとおり、令和2年4月1日からの運行につきまして、一部改善はされておりますが、数値は目標には届かず、現時点では運行を必要とする人は少ない結果となりました。

しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により、適切なデータが得られていない状況です。

このため、新型コロナウイルス感染症の収束が見えない中で、このまま実証実験を継続しても、正しいデータを得られないことから、今後の運行について、運行事業者でもある飛鳥交通千葉やさつきヶ丘乗合タクシー運営協議会に意見を聴取しました。その結果が中段となります。

まず、飛鳥交通千葉は、試行運行及び実証運行における運行率、乗合率が目標値に達しておらず、一部の利用者に限られている状況で、会社としては、新型コロナウイルス感染症の影響により、事業計画の縮小や時短営業の対応を行っており、当該事業は、運用方法の変更を行ったとしても、乗務員の生産性向上及び拘束時間に見合う利益が望めないことから、今後の継続した運行は困難であるという回答になっております。

続きまして、さつきヶ丘乗合タクシー運営協議会からは、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用を躊躇したため、利用者は少なくなっているが、利用者からは近い将来必要となるため、制度を継続してもらいたいという回答になっております。

結論としては、本来であれば、実証運行の結果を基に、運行内容を見直し、利用率向上策等を講じながら、本格運行に向けた事業推進を図る必要がありますが、今回は、新型コロナウイルス感染症の影響で、十分な実証実験を行うことができず、特に制度の根幹である乗合は、利用者の不安が強いため、今後も多くの利用は見込めない状況です。また、四街道市内のタクシー事業者である飛鳥交通千葉、ニュー千都タクシーは、運行は不可との意見であり、来年度におけるさつきヶ丘乗合タクシーについて、現時点では、運行事業者がいない状況となっております。

このため、今後の運行は、令和3年3月31日（水）をもって終了することにしております。

今後は、四街道市の交通施策や新型コロナウイルス感染症の収束状況等を確認しながら、デマンド型乗合タクシーを含む新交通の導入を改めて検討したいと思っております。

なお、今回さつきヶ丘自治会において、地域が主体となって取り組むことができましたので、今後も公共交通空白地域等において、地域主体による公共交通の課題解決を推進していきたいと考えております。

また、今後も、さつきヶ丘自治会とは継続して、意見交換を続けていきたいと思ってお

ります。

以上となります。

【榛澤会長】 ありがとうございます。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。

【池上委員】 不本意ではございますが、試行運行及び実証運行と続けてまいりましたが、目標とする数字には及ばなかったこと、また、私共の都合ではございますが、新型コロナウイルスの影響により急激な利用の落ち込み等を受け、運行の稼働調整等を行っている状況です。先行きが見えない中で、4月から本運行に移るといのは難しい状況でございますので、ご理解いただければと思っております。

ただ、新型コロナウイルスが収束しましたら、ご協力できることもあるかと思っておりますので、現状はここで一旦立ち止まらせていただきたいということでよろしく願いいたします。

【榛澤会長】 事業者も苦しい中でご協力いただきまして、誠にありがとうございます。市としましては、別途で交通事業者に対して新型コロナウイルス感染症に伴う支援策ということでご支援いただいております。ほかにご意見はありますか。

ほかにご意見がないようでしたら、議題1について、2点お諮りさせていただきたいと思っております。

1点目は、新型コロナウイルス感染症拡大のため、今後の運行は令和3年3月31日(水)をもって終了するという、2点目は、デマンド型乗合タクシーを含む新交通の導入を改めて検討するというこの2点について、承認してよろしいでしょうか。

(異議なし)

【榛澤会長】 それでは承認いたします。

ありがとうございます。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2をご覧ください。1ページ目は実証実験の概要となっております。こちらについてはこれまでもご説明しておりますので、割愛させていただきます。

実証実験の内容ですが、国からバス型のe-COM8を借りまして、定員8名、乗務員として運転者、補助者2名の合計10名で運行しました。

運行場所は千代田地区で、運行期間は令和2年11月30日(月)～12月11日(金)までの12日間行いました。

運行時間につきましては、9時30分～16時00分の1日5便で運行しました。

12日間の前半6日間をAルートとし、1、2丁目からもねの里モールを繋ぐルート、後半の6日間をBルートとし、3、4、5丁目からもねの里モールを繋ぐルートとしました。なお、3ページ目にルート図を載せております。

次に周知啓発ですが、市政日より、HPで周知したほか、千代田各自治会を通じてチラシを全戸配布しました。また、11月29日（日）に実証実験開始式をもねの里モールの駐車場で開催し、車両の展示及び車内見学を行い、周辺住民にも周知を行っております。

続きまして、5ページ目をご覧ください。実証実験の利用状況の報告となります。利用者は、12日間の合計で延べ520人の利用となっており、1日当たりの平均利用者数は43.3人、1便当たりの平均利用者数は8.7人となりました。

実証実験の日により別の利用状況では、天候に関わらず、全ての便で利用されており、別にみると1便がやや少なく、5便がやや多い傾向であるものの、全体的に大きな差異はありませんでした。

曜日別にみると休日の利用が多く、水曜日の利用が少ない状況となっております。

ルート別の利用状況では、Aルートが210人、Bルートが310人の利用となっており、Bルートの方が人口が多いこともあり、このような状況となっております。

停留所での乗降者は、クスリのアオキ、三徳、もねの里モールなどの商業施設の利用が多く、病院等があるベリータウン薬局の利用は少ない結果となっております。

続きまして、7ページをご覧ください。利用者アンケートの調査結果となります。

実証実験中に利用した520人に対し、アンケートの協力を求めた結果、295人から協力を得られました。この295人のうち、264人が市内在住となっております。また、市内在住者のうち223人が千代田地区の住民となっております。

以下、8ページ以降では、実証実験地である千代田地区住民223人からのアンケート結果について、まとめております。

利用者は、「女性」が72.2%と多く、年齢では「70歳以上」が71.3%と高齢者の利用が多い状況となっております。ただし、子育て世帯や若い世代の利用も一定程度乗車しているのが見受けられました。

自動車普通運転免許は55.6%が保有し、自由に使用できる自動車を45.7%が保有しているなど、免許や自動車を保有していた方からの利用も多くなっております。

続きまして、9ページですが、利用した理由は、「目的地に行くのに便利だから」が最も多く45.2%、次に「今までに無い乗り物で興味あるから」が31.4%となっております。

利用した主な理由は、買い物やバス型の車両に興味を引かれて、利用する方が多い結果となり、今回の実証実験における主目的である「路線バスへの乗換」の利用は2件にとどまっております。

続きまして、10ページですが、普段利用する交通手段は、「徒歩」が最も多く30.9%、

次に「自動車（自分で運転）」が22.3%となっております。

外出意欲の向上に有効であると思うかについては、「思う」が87.9%、地域コミュニティ増進に有効であると思うかについては、「思う」が96.3%、グリーンスローモビリティを乗車した満足度では、「満足」もしくは「どちらかといえば満足」と回答された方を合わせると85.7%が満足と回答し、多くの利用者から評価を得ております。

続きまして、11ページですが、グリーンスローモビリティの必要性では、「必要」または「将来的に必要」と回答された方を合わせると89.2%がグリーンスローモビリティの活用を期待しておりました。

有料での運行について、「利用する」と回答した方が63.2%であり、「1回あたり100円」であれば利用するとの回答が最も多くありました。また、その中でも、「週2～3回」や「週1回」という回答が多くなっており、「毎日」は低くなっております。

続きまして、12ページですが、自由意見ということで、「眺めがいい」、「交流の場となり楽しい」、「買い物に困っていたので、とても便利」というような良い意見もありましたが、「団地内をもっと網羅してほしい」、「ダイヤがもう少し多いと良い」、「振動、エンジン音が大きい」といったような要望もございました。

続きまして、13ページですが、実証実験が終わった後、各自治会にアンケート調査を行いました。

自治会での実証実験の反響は、すべての自治会から良かったと評価を得ております。

今後の運行希望については、「ぜひ運行してほしい」と「運行内容を見直せば運行してほしい」を合わせますとすべての自治会が運行を希望する結果となりました。

住民の反響は、良かったと評価を得ており、今後の運行についても、希望するという回答が多くありました。

今後のこの事業への協力については、すべての自治会が「協力できる」と回答しております。

続きまして、15ページの運行内容ですが、運行ルート、ダイヤ、運行本数のいずれも「良かった」と「とても良かった」を合わせて80%が良かったと回答しております。

今後の運行については、ルート、ダイヤ、運行本数のいずれも「変更したほうが良い」が「実証実験と同じで良い」を上回っております。これは意見として団地内を網羅してほしいというようなご意見もありました。

主な意見としては、「ハンドル、ブレーキが重かった」などの要望もありましたが、「交流の場となり楽しい」「街が明るくなる」というような良い意見もありました。

続きまして、18ページをご覧ください。実証実験終了後、ご協力いただいた住民ボランティア27人に対してアンケートを実施し、24人から回答を得ております。

車両の操作性については、全体的な操作性、ハンドルやブレーキ等が悪いという結果になっております。

続きまして、19ページをご覧ください。運行した際の運行状況では、「特になし」が8

3. 3%となっております。中には「無理な追い抜き」、「過度にクラクションを鳴らされた」などの回答もありましたが、おおむね安全な運行であったことが伺えます。

住民ボランティアでの運行については、「難しい」が50%、「運行可能」が41.7%とボランティアとしての運転可否については、ほぼ拮抗している状況となっております。

続きまして、21ページをご覧ください。実証実験におけるアンケート結果をまとめております。

令和2年11月30日（月）から12月11日（金）までの12日間における実証実験期間中の利用者は、520人となっております、これは、国が過去に実証実験を行った松戸市が19日間で492人、バス型の車両で実証実験を行った宇部市が12日間で355人でしたので、それよりも多い状況であり、地域の関心の高さが伺えます。

アンケート調査結果においても目的地への移動や車両の特徴から、興味が湧いて利用したとの回答が76.6%もあり、買い物などの移動支援のほか、住民からは楽しい、交流の場となるなどの意見もあり、外出意欲の向上、地域コミュニティの増進に一定の有効がありました。

ただし、今回の主目的としていた、バス路線への誘導については、実証実験期間が短かったこともあり、利用は2件にとどまり課題の解決には至っていない状況です。

利用者の日頃の交通手段は半数以上が徒歩や自動車となっており、今後、高齢化の進展により免許返納者も増加していく中で、地域の移動手段が課題となることが考えられます。

今回の実証実験は満足度が高く、地域に必要な乗り物であると感じている割合も高く、自治会や地域住民も事業の継続を希望しており、グリーンスローモビリティの必要性は高まっていると考えております。

また、今後の運行については、有料でも利用するとの回答が63.2%もあり、継続的な事業を望んでいることも伺えます。

運行日数については、毎日との回答は低かったのですが、週に2~3回や週1回という回答が多かったため、週に数回程度の運行が望ましいと考えております。

また、住民、自治会や住民ボランティアからは、地域を網羅した停留所、運行ダイヤの見直し、車両の操作性向上、今後の運行方法などが課題として挙げられたことから、事業を継続していくためには、これらの課題解決に向けた長期的な視点での検討が必要であると考えております。

さらに、グリーンスローモビリティを導入するためには、安全性確保の観点から警察、バス事業者などの関係機関との調整、連携協力のほか、目的地となる商業施設等の事業者との協力が不可欠であると考えております。

続きまして、22ページの効果検証についてですが、今回の実証実験では次の4つを検証内容としてあげております。「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」です。

まず、「バス路線の利用促進が図られたか」ですが、今回の実証実験結果では、主な利用目的は買い物となっており、高齢者などの移動利便性の向上に繋がったほか、地域の経済的な効果など一定の効果はありましたが、バス路線への利用は少ない状況となり、交通課題解決を図るまでには至っていない状況となっております。

今回の実証実験は、短期間であったため、路線バスへの利用促進効果が少ない状況でありましたが、このグリーンスローモビリティが運航すれば免許を返納してもよいとの声も聞かれたことから、長期的に見れば路線バスの補完を図れる可能性はあると考えております。

2つ目の「移動支援による外出意欲の向上につながったか」ですが、実証実験中、地域住民が笑顔で乗っている場面や親子で楽しむ場面が見られ、アンケート調査結果についても外出意欲の向上に有効と「思う」が87.9%となっており、外出意欲向上に一定の効果があつたと考えております。

3つ目の、「安全対策が有効であったか」ですが、事故や苦情はなく、危険と感じられる無理な追い越しなどもほとんどなく、おおむね適切に行われたものと考えております。ただし、今回、住民ボランティアの平均年齢が高齢であったことに加え、貸与されたバス型の車両の操作にも留意する点が多く、ルートの間違い等もあり、自治会や住民ボランティアの意見にあるように、安全性を考慮すると住民ボランティアでの継続的な運行は難しいと考えております。

4つ目の「地域のコミュニティ増進、活性化に有効であったか」ですが、交流の場となり楽しい、街が明るくなるなどの意見があつたほか、アンケート調査結果でも地域コミュニティの増進に有効と「思う」が96.0%となっており、地域コミュニティ増進に一定の効果があつたと考えております。

続きまして、課題を4つ上げております。まず、運行に関する経費ですが、千代田各自治会の代表者等を中心とした「新モビリティ実証実験検討会」を設置し、27名の方に住民ボランティアとして参加していただきました。

ただし、今後の継続は難しいと思いますので、民間委託等も考えられることから、運行経費等、財政的な視点も考慮した運行方法が求められております。

運行経費については、地域の商業施設等からの協賛金や企業版ふるさと寄附、広告収入などの収入確保を検討するほか、利用者からの一定の負担も検討する必要があると考えております。

続きまして、2つ目の運行方法についてですが、今回は千代田各自治会等と協議した上で、定期路線として、運行ルート、目的地、運行時間、運行時刻などの運行に係る調整を行っております。しかし、アンケート調査結果から、これまでの運行方法を見直す必要があると考えております。特に団地内を網羅したルートやダイヤ変更の意見があつたため、定期路線での運行ルート、停留所、運行時刻については乗りたい方の需要に合わせた運行が必要であると考えております。

続きまして、3つ目の住民ボランティアによる運行ですが、27名の方にボランティアとしてご協力をいただきました。この方々については、国指定の安全講習会に受講いただいております。しかし、平均年齢が72.3歳と高齢者での運転となりましたので、安全講習会に先立ち、市独自の説明会を開催して運行上の留意点を説明しました。また、実証実験中は職員が車で先導するなど、毎日職員が付き添い、安全に配慮しながらの運行をしておりました。結果として、事故もなく、安全に運行することができましたが、今後も職員が付き添うことは難しいことから民間委託等も検討することを考えております。

続きまして、25ページの運行車両についてですが、今回はバス型での実証実験となりましたが、アンケート調査結果にもあったように、ハンドルが重く、ブレーキがやや甘い印象を受けました。

また、雨の日の運行では、レインガードを下げるため、両サイドのドアミラーが見えにくいなどの声もありました。

操作性に若干の改善点はあったものの全体として、バス型車両でも問題なく走行できたことから、バス型車両も団地内を運行するのに適していると考えております。

また、今回はオレンジ色で普段見かけない特徴的な車両であったことから、多くの方の目に留まり、写真を撮られる方や、手を振られる方、乗ってみたかったなどの好意的な声が多く聞かれましたので、地域のブランディングとしても一定の効果があったと考えております。

なお、バッテリーについては、使用頻度に応じて残量に差異があることが判明しましたので、今後購入する車両は、最低でも50km程度走行できるバッテリーを用意できればと考えております。

最後に27ページをご覧ください。今後の運行方法ですが、利用した方からは、本格運行を待っているや是非続けてほしいという肯定した声を多くいただいております。

しかし、バス路線の利用促進については、短期間では判断が難しいことから、1年程度の実証運行を行い、バス路線の利用促進を図りながら、本市のグリーンスローモビリティの導入事業を進める必要があると考えております。

続きまして、課題に対する検討を表にまとめております。

今回、運行経費は国に支援していただきましたが、今後は地域の商業施設等からの協賛金、企業版ふるさと寄附、広告収入などを考える必要があります。

運行日数・運賃について、今回は毎日、無料で運行しましたが、週に2～3回程度、運賃徴収も検討する必要があると考えております。

地域を網羅した運行ルートの設定については、Aルート、Bルートを用意し、1日5便の運行しておりましたが、今後はルートと運行ダイヤの廃止し、一定時間を設定した予約制が必要ではないかと考えております。

需要に合わせた運行について、今回積み残しも発生したことから、定期路線ではなく、デマンド型乗合を検討しております。

バス停の設置については、今回団地内はフリー乗降区間とし、幹線道路ではバス停前を走行しまして、目的地にバス停を設置しましたが、団地内、商業施設、公共施設等へのバス停の設置や路線バスへの誘導を促進することを検討しております。

住民ボランティアでの運行については、ボランティアでの継続は難しいので、運行主体となる予約システムを備えている民間事業者の選定をすることを検討しております。

車両の操作性については、今回バス型で操作性が悪かったので、操作性を改良したバス型、新生活様式に即した車両の選定をすることを検討しております。

以上となります。

【榛澤会長】 ありがとうございます。ただいま事務局から令和2年度グリーンスローモビリティ活用検討に向けた実証調査の結果報告がございました。何かご質問ございますか。

【土屋委員】 1点ご要望をさせていただきます。行政当局において新たな交通システムの導入に関する検討を行うことについて、反対するものではありませんが、今後、検討するに当たりましては、是非とも既存のバス・タクシー事業者に影響が生じないよう慎重の上にも慎重にご検討くださるようお願いいたします。

【榛澤会長】 ありがとうございます。今の事務局からの説明に対して委員の主旨を踏まえ、今後検討いたしたいと存じます。

私から質問させていただきますが、22ページの効果検証の内容は国からの指定でしょうか。

【事務局】 こちらは国の指定ではなく、千代田自治会等と作成をいたしました。

【榛澤会長】 国からの指針はありませんでしたか。

【事務局】 国から一定の基準はあります。ただそれ以外に、市・千代田自治会として明確に目的を出し、目的に沿った中で効果検証の項目を満たすというのがございます。

今会長が仰ったように、市が設定した目標ではありますが、国の基準に沿った内容となっております。

【榛澤会長】 ありがとうございます。本日お配りしている資料にグリーンスローモビリティのアンケート調査がありますが、このような項目で行ったという報告になります。

ほかにご意見がないようでしたら、議題2は以上とします。

— 4. その他 —

それでは次第4. その他について、事務局から何かありますか。

【事務局】 1点ほどございます。例年ヨッピーの利用状況について、ご報告をさせていただいておりますが、今回は、詳しい説明ではなく添付した資料をご覧いただきたいと思っております。

なお、簡単に概要をご説明いたしますと、利用者数は昨年と同じベースで見ますと、約66%となっております。収入についても同じ状況となっておりますので、新型コロナウイルスの影響を受けてかなり利用者数が減っているという状況でございます。

【榛澤会長】 ありがとうございます。ただいま、事務局より説明がございましたが、ご意見やご質問等ありましたらお願いします。

【佐藤（克）委員】 資料では12月分までの実績ですが、前年比で66.5%と厳しい状況となっております。1、2月は緊急事態宣言が発出されており、また、期限が3月7日まで延長となりましたので、1、2月の実績は更に厳しい状況となると予測しております。

【榛澤会長】 ありがとうございます。厳しい中よろしく願いいたします。他にございませんでしょうか。他に無いようでしたら、今回は緊急事態宣言中での開催ですので1時間以内で終了したいと思います。ご了承ください。

— 5. 閉会 —

ありがとうございます。

それでは事務局に進行をお返しします。

【事務局】 会議を進行していただき、ありがとうございます。

本日は、デマンド型乗合タクシーの今後につきまして、ご承認いただきありがとうございます。

また、グリーンスローモビリティの実証実験につきましては、改めて内容が整いましたら地域公共交通会議でご意見を賜りたいと存じます。

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】 本日は貴重なご意見をいただきましてありがとうございます。

委員の任期についてですが、2月20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。

委員の皆様方におかれまして、公私ともにご多忙の中、本市の地域公共交通会議委員を快くお引き受けいただき、また、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。

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、ありがとうございました。

今後とも、本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す。はなはだ簡単ではありますが、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、「令和2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。