

## ■令和5年度

### 第1回我孫子市地域公共交通協議会兼第1回我孫子市地域公共交通会議 要録

---

**会議の名称** 第1回我孫子市地域公共交通協議会兼第1回我孫子市地域公共交通会議

**開催日時** 令和5年11月24日（金）10:00～12:00

**開催場所** 我孫子市役所 議会棟 A・B会議室

**出席委員** 21名

藤井委員、柏崎委員、久保田委員、根本委員、靱山委員、城委員、井上委員、正能委員、栗原委員、豊島委員、児島委員、武子委員、成田委員、安藤委員、秋元委員、今井委員、小林委員（山口委員代理）、小川委員、伊藤委員、青木委員、井戸委員

**欠席委員** 2名 高山委員、渡邊委員

**事務局** 篠崎建設部長、高倍交通政策課長、甲田、鈴木、高橋

**公開の状況** 公開

**傍聴者** ー

#### 議題

- (1) 令和4年度我孫子市地域公共交通会議 決算及び監査報告
- (2) 令和5年度我孫子市地域公共交通会議 予算
- (3) 我孫子市地域公共交通会議設置要綱の改正等について
- (4) シャトルバス（仮称）の実証運行計画案について

#### 報告事項

- (1) あびバス、ふれあいバス、運転免許証自主返納優遇制度の利用状況
- (2) 令和5年度我孫子市公共交通事業者等燃料価格高騰対策支援金について

#### 資料

- ① 令和5年度第1回我孫子市地域公共交通協議会兼交通会議次第
- ② 我孫子市地域公共交通協議会委員名簿
- ③ 座席表
- ④ 令和5年度第1回我孫子市地域公共交通協議会兼交通会議資料

## ■会議要録

---

(青木会長)

それでは会議次第に基づき、進行させていただきたいと思います。

まず、副会長、監査委員2名の選出を行いたいと思っております。本年の10月をもちまして、委員の改選を行いました。本協議会では、委員の中から副会長および監査委員2名を任命させていただいておりますが、この3名につきましては、会長から指名と要綱上はなっておりますが、もし立候補者がおられましたら、立候補していただきたいと思いますが、皆様いかがでしょうか。特にされる方がおらなければ、私からの指名ということでよろしいでしょうか。

それでは引き続き、副会長には秋元委員、そして監査委員には今井委員と柏崎委員をお願いをしたいと思います。皆様、どうぞよろしく願いいたします。

(秋元副会長)

今会長からご指名いただきました、創造会の平和台病院の秋元と言います。前回は推薦させていただいておりました。今回もこの会議で少しでも会長の補佐ができるように頑張りたいと思います。

皆さんよろしく申し上げます。

(今井委員)

引き続き監査の方をさせていただくことになりました。毎度低予算の中で、特に藤井先生には安くやっていただき、非常に感謝申し上げている次第です。引き続き厳しい目で監査をしていきたいと思っております。よろしく申し上げます。

(柏崎委員)

我孫子北地区社協の柏崎です。今年度も引き続き活動させていただきます。できるだけきっちりと監査できたらと思っておりますので、よろしく願いいたします。

(青木会長)

3名の方どうぞ今後ともよろしく願いいたします。

## 議題（１）

（青木会長）

それでは、具体的な協議事項に入っていきたいと思います。

まず、括弧の一番目、令和4年度我孫子市地域公共交通会議の決算につきまして審議をお願いしたいと思います。事務局から説明お願いいたします。

（事務局）

資料に基づいてご説明させていただきますので、資料を開いていただき、１ページの令和4年度の決算書をご覧ください。こちらに基づいてご説明させていただきます。

初めに、上段、歳入の部からご説明させていただきます。歳入については市からの負担金として当初予算504万8000円をいただいておりますが、最終的な歳入予算実績としては、市負担金増額分50万3000円と本交通会議の口座利息39円加えて591万1039円となりました。市負担金増額分の50万3000円は、運転免許証自主返納者支援に係る予算の不足分に充当しておりますが、こちらの詳細については後ほど歳出の部でご説明させていただきます。

続いて下段、歳出の部のご説明に移ります。

初めに、総務管理費・事務局運営費についてご説明いたします。旅費については、令和4年度は本会議は書面により2回開催したため、当初予算4000円に対して支出額は0円となっております。

次に、需用費、食糧費についても、書面開催のため、当初予算1万円に対して支出額は0円となっております。

次に、消耗品、印刷製本費についてですが、当初予算6万に対し、コピー用紙の購入費として5万8234円を支出しております。

次に、役務費、手数料、通信運搬費についてですが、予算5万8000円に対し7044円を支出し、残額は5万956円となります。支出の内訳としては銀行振り込み手数料および書面開催時の郵便切手代となっております。

続いて、事業費、事業推進費の部に移ります。調査研究費、委託費についてですが、予算100万円に対し100万円全額を支出し、残額0円となっております。支出内容については、日本大学の藤井先生の交通環境研究室に委託した我孫子市移動等円滑化基

本構想改定に向けた市内小中学校へのアンケート調査、分析に係る委託費となっております。

続いて、免許返納支援ですが、こちらは70歳以上の運転免許証を自主返納した市民に対する、バス、タクシーの割引制度の予算となっております。当初予算367万6000円に対して、最終的な支出額が417万8776円となります。支出内訳としては、まずこちらの免許返納割引証の印刷費として、当初予算34万6500円に対し、34万4520円を支出しております。

次に、タクシー利用券負担金についてですが、こちらは免許返納者1人当たり4000円分のタクシー利用券を発行しており、その利用分に対するタクシー事業者様への負担金となります。こちらは当初予算60万円に対し57万1000円を支出しております。

次に、路線バス欠損負担金ですが、こちらは免許返納者の路線バス半額利用分に対する路線バス事業者様への負担金となっております。

こちらは当初予算272万9456円に対し、326万3256円を支出しており、こちら先ほど最後の方でご説明しました当初予算から50万2776円の増加となっております。増加分の予算につきましては、市負担金50万3000円を増額して対応いたしております。

なお、こちらの免許返納者の路線バスの半額利用が増加した要因としましては、令和2年7月から免許返納の割引証の有効期間を2年間から4年間に変更したことにより、割引証の保有者数が増加していることが主な要因と考えられます。

最後に、UDタクシー支援についてですが、当初予算60万円に対し、京成タクシー東葛様がユニバーサルデザインタクシー2台導入されたことに対する補助金として、60万円全額を支出し、差額0円となっております。

以上、最終的な歳入予算591万1039円に対し、歳出額の合計が584万4054円となり、残額が6万6985円となります。残額については全額を市の会計に戻し、令和4年度の予算を締めさせていただきます。

以上、令和4年度、我孫子市地域公共交通会議の決算についての説明を終わります。

(青木会長)

はい、ありがとうございました。

それでは続きまして監査委員から、決算報告監査報告をお願いしたいと思います。  
柏崎委員お願いいたします。

(柏崎委員)

我孫子市地域公共交通会議の令和4年度歳入歳出決算に関する会計処理については、資料の2ページの通り、事前に監査を行った結果、適正に処理され、決算書の通り相違ないことを確認いたしました。

(青木会長)

はい、どうもありがとうございます。

それでは皆様のご意見ご質疑に移りたいと思いますので、ご発言のある方は挙手の上発言をお願いいたします。

(藤井委員)

こちらの委託研究費という形でいただいた成果という形で我孫子市さんともご相談をした上で、関東運輸局のバリアフリーセミナーの講演をさせていただきました。その際にとっても先進的というところで、特に教育の場でバリアフリーを考えることを非常に次の基本構想の策定に向き合っていくという姿勢が評価されるということで、とてもいい好評をいただきました。

また、さらにそれを受けてということで、来週の月曜日になりますが、千葉運輸支局さんのバリアフリーネットワーク会議、そちらの方でも我孫子市の例をご紹介していただきたいという要請がございましたので、そちらでもご報告させていただく予定になっております。

以上でございます。

(青木会長)

はい、どうもありがとうございます。補足説明ありがとうございました。今の藤井先生の発言も含めまして、皆様ご意見、ご発言があればお願いをしたいと思えます。

(柏崎委員)

免許返納者なんですけどやはり数が増えてるのでしょうか。

(事務局)

こちらの制度の申請者数については、大体毎月30人前後になっておりまして、そこで急に増えてるといえることはないかと思えます。大体30人でずっと推移しているような形になりますので、継続してこちらの免許返納者の方にご申請をいただいているような状況となっております。

以上です。

(青木会長)

今の質問はどちらかというとも月単位よりも年単位でどういう変化をしているかという質問かと思えます。そのあたりを説明してください。

(事務局)

令和3年度の年間の申請者数が374人、令和4年度が355人という形になるので、若干数字だけ見ると減ってはいるんですけども、大幅に減っていることはなく、継続してご申請をいただいているような形になっております。

(青木会長)

足りなくて補正しているわけですので、どういう経過かという柏崎さんの質問だと思いますが、元々予算措置が少なかったという理解でいいのでしょうか。

(事務局)

毎年の申請者数はあまり変わっていませんが、令和2年からこちらの制度の有効期間が、以前は2年間でしたが4年間に変更になったので、この制度を利用できる方が増え続けているような状況になっておりまして、その結果、予算も増えてるような形になっております。

(青木会長)

新規はあまり変わらないようですが、増えたということでご理解よろしいですか。

(柏崎委員)

はい、ありがとうございます。

(青木会長)

他にご質問ありますでしょうか。ありませんか。

それではないようですので、採決に入らせていただきたいのですが、この決算案件を承認するに異議ございませんか？

(委員一同)

異議なし。

(青木会長)

はい、ありがとうございます。

ご異議ないものと認め、承認されたということで決定をしたいと思います。ありがとうございます。

## 議題（２）

(青木会長)

それでは続きまして、議題の括弧の2番目になりますが、令和5年度の予算につきまして、事務局の説明をお願いします。

(事務局)

まず初めに、こちらの令和5年度予算については、こちらの交通会議に速やかに諮りまして、皆様のご承認を得るべきところ、11月の時期となってしまいまして誠に申し訳ございません。今後はこのようなことはないようにして参りますので、引き続きよろしく願いいたします。

それでは、令和5年度地域公共交通会議の予算についてご説明させていただきます。資料3ページの令和5年度予算書案をご覧ください。初めに上段、歳入の部から説明させていただきます。歳入については市からの負担金として566万7000円をいただいております。令和4年度当初予算と比較し、25万9000円の増額となっております。

続いて下段、歳出の部の説明に移ります。

初めに、総務管理費、事務局運営費について説明いたします。旅費については、会議にご出席いただく委員の交通費として1万1000円を計上しております。

次に、需要費、食料品費については、本会議開催時のお茶代として1万円を計上しております。

次に、消耗品、印刷製本費についてですがコピー用紙や文具などの消耗品として6万円を計上しております。

次に、役務費、手数料、通信運搬費についてですが、7万1000円を計上しており、内訳は本交通会議に係る資料郵送料が5万円、銀行振込手数料が2万320円となります。

続いて、事業費、事業推進費の部に移ります。

初めに、調査研究費、委託費についてですが、こちら令和5年度の予算額は0円となっております。令和4年度は日本大学の藤井先生の交通環境研究室の方へ調査研究委託をお願いしておりましたが、今回先生ともご相談した結果、今年度は調査研究委託の方は行わないこととなっております。

続いて、免許証返納支援費についてですが、運転免許証自主返納者への優遇制度予算として、491万5000円を計上しております。内訳としては、タクシー利用券の利用負担金として64万円、路線バスの半額利用の負担金として427万4103円を計上しております。令和4年度決算の部分でご説明させていただいた通り、本制度の利用者が増加していることから、令和4年度予算と比較し、123万9000円の増額となっております。

最後に、UDタクシー支援についてですが、市内タクシー事業者様のユニバーサルデザインタクシー導入支援として、2台分として60万円を計上しております。

以上、歳出予算の総額は歳入予算と同額の566万7000円となります。

以上で令和5年度予算についてのご説明を終わります。

(青木会長)

はい、ありがとうございました。

それでは令和5年度の予算につきましてご発言ご質問があればお願いいたします。

(根本委員)

免許返納支援費が昨年の実績に対して増えてるということですが、2年から4年に期間が伸びたということで、来年度以降はまた元に戻るのでしょうか。先ほどの説明だ



と、新たに免許返納する人は増えていないと聞いてますので、そこはいかがでしょうか。

一つの考えとしては我々もそうなんですが、団塊の世代が75歳以上になるんで、免許返納する人が増えるという目論見で今後も増やしていくのか、そこを教えていただければと思います。

(事務局)

予算については、現状の4年間有効な場合にかかる費用として、大体今回の5年度の予算で上げさせていただいた額がかかると見込んでおりますので、現状の70歳以上の方に対して4年間有効なものを持続となった場合の予算につきましては現状の額を確保してやっていくような形を考えております。

(根本委員)

年々増えてるならば増やすのですが、これからずっと4年でいくわけですよ。そうすると変わるのでしょうか。

(事務局)

補足説明の方させていただきます。

まず運転免許の自主返納者の申請者数ですが、先ほど鈴木の方が説明した通り、大体350人から70人ぐらいで毎年推移の方をしております。

また、優遇制度を利用されてる方というものが、バスですと令和2年度には137万7379円利用者に対する補填という形で予算の方を使用しております。令和3年度は267万4225円で、令和4年度は326万3256円と急激に、コロナが明けてということも原因かもしれませんが、急激に免許返納の優遇制度を使われる方がかなり増えております。その関係もございまして、令和5年度の予算についてはその推移を見ながら、若干予算の方を多めに確保したいと考えてこのような予算案となっております。

(青木会長)

根本委員いかがでしょうか。よろしいですか。

(根本委員)

はい。

(青木会長)

新規の人はそんなに変わらないですが、一つは利用者が利用期間を長くしたことで増えたということ、さらには5月からはコロナも2類相当から5類に変わりました、皆さん経済活動も含めて活発になりましたから、それらも含めての今回増額予算ということで、今後も多少増えるような傾向になるのでしょうか。

(事務局)

はい。

(青木会長)

そんな大幅にはないと思いますが、今後も多少は増えていくような感じになると思います。よろしいでしょうか。

(根本委員)

はい。

(青木会長)

ありがとうございます。

他にございますでしょうか。

(成田委員)

バス事業は本当にご支援を頂戴してまして、まずこの場をお借りして御礼申し上げます。

私の方で発言させていただくのは、予算を拝見しまして、ご提案の資料には全く異論はございませんが、国庫支出金等の補助金の活用が予算の中で計上しておらず、いろいろ我孫子市の中の収支で賄えるというような計画なんですけど、これからバス事業を取り巻く様々な環境、運転手不足や燃料の高騰、本当に厳しいものがあります。また予見できない課題も出てくるのではないかと思うのですが、今の時点でこの地域

公共交通を取り巻く法律の中では、このようなお集まりの皆様、バス事業、自治体のみならず、学識経験者、それから利用者の方、多数の方集まったこの公共交通会議で決めるとなっています。

ここで、地域公共交通に関するこの実証実験以降の個別の計画はあるかもしれないですが、地域公共交通計画というものがあり、それぞれの目標を立ててチェックして、それに基づいてまた改善をしてというサイクルを重ねながら地域公共交通を育てていこうと地域公共交通の活性化の計画があり、こうした計画を策定することによって国庫補助金で様々なツールが予定されていますが、活用するという事も可能になってくるわけです。

今年度はもう12月ですので、6年度とか7年度にその方向性として我孫子市の地域公共交通計画に関するお考えをお伺いできればありがたいなと思っています。よろしくお願いします。

(事務局)

成田委員がおっしゃる通り、地域公共交通計画があれば、いろんな補助金を使えたり、今ある公共交通の実態と、将来的にどうしていくのかということが示せるわけですが、残念なことに我孫子市の地域公共交通計画は策定していない状況となっております。

令和6年度予算で予算要求の方をしております、令和6年度に地域公共交通計画を業務委託し案を作り、令和7年度には市民の皆様、またこちらの委員の方々のご意見をいただきながら、それを踏まえて完成したもので公表していきたいとスケジュールの方を考えております。

(成田委員)

令和6年度から、我孫子市の地域公共交通計画を策定する方向性についてご答弁いただきまして、バス協会としましても大変ありがたいお話だと思っています。公共交通計画策定というと大変ハードルが高いと思いますが、皆様関係者が集まった会議の中で議論を重ねて良い計画ができるように協会としてもご協力させていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(青木会長)

はい、こちらこそよろしく申し上げます。

我孫子市は財政が豊かではありませんので、補助金をいただけるものは大いに活用してやっていきたいと思っていますので、どうぞよろしく申し上げます。

他にございますでしょうか。発言の方はいかがでしょう。ありませんでしょうか。それでは採決をしたいと思いますが、令和5年度の予算案につきまして、承認するにご異議ございませんか。

(委員一同)

異議なし。

(青木会長)

はい、ありがとうございます。

それでは採用を決定させていただきます。

### 議題(3)

(青木会長)

それでは、会議の次第の方の括弧の3番目になりますが、地域公共交通会議の設置要綱の改正につきまして、事務局の説明をお願いいたします。

(事務局)

我孫子市地域公共交通会議設置要綱の改正について、説明いたします。資料の4ページをご覧ください。

今回、本交通会議の設置要綱を改正する目的が2点ありますので、順番にご説明いたします。

まずは、「1. 書面開催により予算承認を可能とするための要綱の改正について」です。「我孫子市地域公共交通会議設置要綱」第5条において、会議の運営について規定しており、第5項では「書面による会議開催を不可とする事項」を定めています。

第5項では、「予算の承認に関する事項は書面開催不可」としていますが、例えば、他の議題が無い状況において、予算の承認のために委員を招集し会議を開催すること

は現実的ではないことから、第5条5項の一部改正を行い、「予算の承認に関する事項は書面開催可能」とすることとしたいと考えています。

要綱の改正案としましては、第5条第5項において定めている、「書面による開催を不可とする事項」のうち、(1)の「予算の承認に係る事項」を削除したいと考えております。

続きまして、「2. 道路運送法の改正に伴う、地域公共交通会議の分科会設置に係る要綱改正（第10条）及び分科会設置要領の制定」について、ご説明いたします。

こちらは道路運送法の改正に伴い、一般乗合旅客自動車運送事業者（バス、乗合タクシー事業者をさしております）の運賃を定めるための規定が変更となったことに伴い、本交通会議の要綱を改正するものです。

バス、乗合タクシーの運賃の設定・変更については、道路運送法の規定により、2通りの決定方法があります。

一つ目が「上限運賃」となり、こちらは国土交通大臣が、適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるか審査し、認可した運賃となります。

二つ目が協議運賃となり、こちらは関係者間において協議を調えた上で定めた運賃となり、これについての協議を行う場が本交通会議となっております。

この度、道路運送法が改正され、「協議運賃」についての協議を調えるにあたり、本交通会議とは別の協議会等で協議を行うと共に、住民、利用者、利害関係者の意見を適切に反映させるための意見聴取を行うことが新たに規定されました。

そのため今回、運賃について協議するための「本交通会議とは別の協議会」として、「分科会」を新たに設置したいと考えております。

次に、道路運送法の改正内容について説明いたします。

道路運送法9条4項では、運賃についての協議を行うにあたっての構成員を定めております。具体的には第1に市町村、第2に当該運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者（バスまたは乗合タクシー事業者）、第3に地方運輸局、第4に住民の意見を代表する者となっております。

そのため、今回新たに設置する本交通会議の分科会においても、この4者のみで運賃の協議を行うこととなります。

なお、4者については、本交通会議の委員様の中から選出させていただくこととなり、「住民の意見を代表する者」は、各地区の社会福祉協議会の委員様の中から選出したいと考えております。

次に、運賃の協議を調えるまでの流れについてご説明します。市が新たに運行するコミュニティバスの運行計画の場合を想定した場合にはなりますが、まず住民、利用者その他利害関係者の意見を反映するための意見聴取の実施、例えば、パブリックコメントや広報誌掲載等を行います。そして、意見聴取の結果を踏まえて、新たに設置する分科会で運賃の協議を行います。さらに、分科会での結果を踏まえ、本交通会議で（運賃を含めた）運行計画について承認・協議を調えることとなります。

なお、分科会と本交通会議は同日の開催を想定しております。

以上のとおり、今回新たに「分科会」を設置するにあたりまして、本交通会議の設置要綱の改正を行う必要があります。

改正内容としましては、要綱の第10条に、分科会の規定を追加いたします。追加する第10条の条文を読み上げさせていただきます。

#### —第10条読み上げ—

第1項の分科会に付託する「第2条各号に掲げる協議事項」については、資料6ページの交通会議の設置要綱をご覧ください。

第2条において、交通会議で協議する事項を定めており、これらの協議事項については、必要に応じて、分科会へ付託することが可能となります。

また、(2)で「運賃に関する事項」が記載されておりますので、今回の運賃協議についても、分科会で協議可能となります。

さらに、分科会の設置要領を新たに制定し、分科会の運営についても、別途定めることとします。

要領の案については、資料11ページをご覧ください。こちらの方読み上げさせていただきます。

#### —要綱案読み上げ—

以上のとおり、分科会では、今回の運賃の協議だけではなく、その他の協議事項についても、必要に応じて分科会で協議できるようにするため、分科会の構成員や協議内容を狭く限定せずに、要綱や要領の案を作成しております。

以上で本議題の説明を終わります。

(青木会長)

はい、ありがとうございました。

ご発言ご質問があればお願いをしたいと思います。

(成田委員)

まず、資料の4ページを拝見しまして、下段の2として、道路運送法の改正に伴う地域公共交通会議の分科会設置に係る要綱改正となったわけです。そしてこの下の中に、法律に規定された決定方法が列記されていまして、①としては上限運賃、一般路線バスがこれに含まれますが、国土交通大臣の認可について記述したものとこれで理解しております。

②の協議運賃については、この記述ですと、関係者間において協議を整えた上でというのが整理されてこのようになると思いますが、道路運送法に定められた地域公共交通会議の関係者ということで、関係者というのが誰でもいいわけではなく、いわゆる我孫子市地域公共交通会議の関係者が協議を整えた上で定めた運賃であればということです。ここについて修正は求めませんが、解釈を補足させていただきましたが、それでよろしいでしょうか。

(事務局)

こちらの②で書かせていただいている協議運賃については、我孫子市地域公共交通会議において協議を行った運賃ということで考えております。

(青木会長)

補足の質問ありがとうございます。

(成田委員)

2点目は意見です。5ページになります。

今回、令和5年10月1日に道路運送法改正の施行があり、新たな運賃を設定する事業者のみが今回の分科会に入ると理解した上での意見ですが、資料に「協議を調えるまでの流れ(市が運行するコミュニティバスの運行計画の場合を想定)」がありますが、この前のプロセスが必要ではないかという意見です。

すなわち、「住民、利用者その他利害関係者の意見を反映するための意見聴取」をするためには、計画がインターネットや市の広報で出されるということですが、そこに出す前に、この地域公共交通会議の委員が認識した上で、パブリックコメントの手続きや意見聴取の手続きをするべきではないかと思えます。誰も知らないでいきなり公表されるという部分が想定されるので、この資料の修正を求めるわけではありませんが、この意見聴取の実施をする前に、会議を開くとは言いませんが、署名等何らかの手続きを入れていただけないかというのが二つ目の意見です。これについてご回答いただければと思います。

(事務局)

貴重なご意見ありがとうございました。

私どもも10月に入りまして、この新しい道路運送法の改正というご連絡がありまして、どのように進めていいのか手探りで行っておりました。その意見を踏まえまして、我孫子市の交通に関しては、この交通協議会の意見を尊重したいと思いますので、会長がよろしければそのような意見でこちらの方も取りまとめたいと思います。

(青木会長)

私の方からお答えさせていただきます。

最終的にはもちろんこの会議に諮るのは当然なんですけど、パブリックコメントや広報に掲載されているときに委員の皆さんが全く知らないということは好ましくないとも思っておりますので、事前にしっかりと周知するようなことを、会議を必ずやるということにはならないかもしれませんが、何らかの形で周知をし、パブコメなどで公表して、さらにその上で分科会を開いて最終的には交通会議で決定するという手順にしていきたいと思っておりますので、アドバイスありがとうございました。

(成田委員)

どうも真摯なご回答いただきましてありがとうございます。

それでは最後の3点目、修正をお願いしたい点です。資料の9ページをご覧いただきたいのですが、この第10条の最後に、なお書きを入れていただければと思います。



「第2条第2号の運賃、料金等に関する事項を協議する場合は、あらかじめ、交通会議の承認を受けなければならない。」というものを追加していただくことが可能かというお願いです。

趣旨を説明しますと、現在の第10条は「会長が必要と認めるときは」になっています。先ほどパブリックコメントについてあらかじめ協議会の中には情報提供をいただくということでしたが、運賃料金については制定形態、收受方法などで他のバス事業にも大きく影響しますし、割引をするときに当たっても、これができるのであれば他の地区でもできるなど、波及効果というのは大変多いです。このバス事業における運賃というものが極めて経営上大きな、重要な事項になります。

また、運賃料金というものが、一旦制定すると調整するのがなかなか難しいと思います。そういう意味で第10条の提案ですと、「会長が必要と認めるときは」ということになっており、どの時期公共交通会議から渡されるのかを明らかにしていないと、先に分科会で運賃を決めたが、実際交通会議に持っていったら否決されてしまうということが想定されます。あくまでも分科会は公共交通会議の一部であるという第10条になっているので、あらかじめ公共交通会議の分科会で承認を受けなければならないという条項を追加していただけないでしょうかというお願いです。

(青木会長)

その議論する前に一つ私の方からご質問させていただきますが、今のなお書きは第何項に入るのでしょうか。

(成田委員)

第1項です。

(青木会長)

第1項の「付託することができる」の後になお書きを入れると。はい、わかりました。

それともう一つの承認をするというのは、当然最終的には交通会議で承認するんですが、その承認するというのは、分科会を開くなりパブリックコメントをすることについて承認を取るという意味でしょうか。

(成田委員)

承認を受けなければならないという部分の解釈についてですが、分科会の構成員が当該事業者のみのため、メンバーが変わるわけです。

そのため、その都度書面でもいいですし、会議を開いていただいてもいいし、その内容を、どういう形態で、どういう人たちが分科会の委員となって設置されるのかというのをあらかじめ承認を受けていただきたいという部分です。

(青木会長)

要するに事業者は自分の料金について、この協議会に諮っていく権利があり、パブリックコメントや分科会を経て最終的に交通会議で決定をするというのに、そのパブリックコメントを諮ることさえもここで承認をもらわなくてはならないというのは少し荷重に制限をしすぎる気がしますがいかがでしょうか。

(成田委員)

あくまでも承認を受けるというのは一つの提案であって、周知を図ることや、あらかじめこの会議の中に情報提供をするなど、こうした内容でも結構ですので、特に承認にこだわってるわけではありません。

(青木会長)

先ほど私がお答えして、周知はしっかりしますということを約束したわけですから、それについて承認という大変厳しい表現だと思うので、少し反論させていただきましたが、周知をするということをここで明文化しなさいということですね。

(成田委員)

はい。

(青木会長)

事務局はどう考えを持ちますか。

(事務局)

最終的にこの協議会でお諮りする形となりますので、周知の方は徹底させていただきます。

また、よろしければこの新しい運賃料金の協議会を設定しなければならないということについて、ご存知であれば関東運輸局の方からどういった経緯でこういうものができたのかご説明をいただければ非常にありがたいと思いますがいかがでしょうか。

(山口委員(小林委員代理))

独占禁止法の観点からですが、今まで乗合バスの運賃に関しては、既存の交通会議の中で議論し、決定していたところですが、今までも特に駄目ではなかったですが、乗合バスの運賃を複数の会社さんがおられる中で決めるということ自体が独占禁止法に抵触するのではないかという疑義が以前から省内でもあったところで、それを含めて今回の法改正によって当該事業者以外のバスあるいはタクシー事業者さんについては、会議のその承認の場にはおられずに、当該事業者のみが参画するような形で決めていただくというところが背景になっております。

以上です。

(青木会長)

その上で事務局どうぞ。

(事務局)

そういった独占禁止法などに抵触する恐れがあるということなので、パブリックコメントの実施については、ご通知の方は差し上げたいと思いますが、運賃に関しては本協議会で諮る前に、まず運賃協議会でお諮りの方いただき、その後、本会議の方で決定するような流れをとっていきたいと考えております。

(青木会長)

承認でなくとも、周知をしっかりとした上でパブコメなり分科会をやってくださいということに対してはどうでしょうか。

(事務局)

パブコメをいつから実施して、こういった形でやるのか、これについては委員の方々に周知して、それから実施をしたいと思います。

(青木会長)

それを条文に明確に記載してくださいというのが、今成田委員の提案です。それについて事務局はどうしますかということです。

(事務局)

条文の方に誰が見てもわかるように、事務局の方で追記したいとは考えておりません。

(青木会長)

今の提案を受けて、第10条第1項の文案をもう1度訂正して、皆さんにご承認をもらうというのは、今日でなくても大丈夫ですか。

(事務局)

この後議題になっておりますシャトルバスの実証運行、こちらのパブリックコメントを12月15日から実施したいと考えております。

その関係もございまして、成田委員からいただきました提案について、この条文に追記したものを書面で通知し、ご意見の方を頂戴して取りまとめたいということで、事務局案として提案させていただきます。

(青木会長)

答弁でおわかりかと思いますが、本来は決定事項ですので、こういう条文にしますというものをここで提示できなければ決定事項にはなりません。事務局として条文の文案を考えたいということで、それを皆さんに提示して、皆さんの意見をいただいて、その上で決定して、これから説明するシャトルバスに間に合うようなスケジュールで、この要綱の改正を進めたいという事務局からの回答ですが、いかがでしょうか。

(成田委員)

承認します。その通りで結構です。よろしく申し上げます。

(青木会長)

これは皆さんにもお諮りしないといけない大事な議題ですが、この一つの議題の中に二つの改正事項がありますが、同じ議題の中で分割採決はできませんので、改めて二つをもう一度皆さんに書面会議という形でご提案をして、ご意見をいただいて採決をする形でこの議題は進めていきたいと思いますが、皆さんご意見いかがでしょうか。

(委員一同)

異議なし。

(青木会長)

では、今日はこの議題につきましては決定をいたしません。

もう一度書面の方で皆さんにご提示を差し上げて、ご意見を賜って決定をしていきたいと思しますので、よろしく願いいたします。

(城委員)

11ページの「分科会の運営」というところで、「分科会の会長は交通会議の会長をもって充てる」という条文になっていますが、分科会の会長は交通会議の会長とは別に副会長が担当するような形の方が公正ではないかと思えます。交通会議の会長は広くいろんなところを見ているので、個別の分科会の会長は別の人になることが、私の今までの理解なんですけど、これについてはいかがでしょうか。

(事務局)

貴重なご意見ありがとうございます。

地域公共交通会議の中の分科会という形のため、事務局としては会長が兼任された方が流れ自体もスムーズに行くのではないかと考えて設定の方をしております。他のご意見を踏まえて変更するようであれば、また書面の方で意見の方を取りまとめて、

こちらの分科会の設置要綱の方を案として見直したものをお諮りしたいと考えております。

(城委員)

私は副会長が分科会の会長をやられたらいいかなと思います。

(久保田委員)

新参者で的外れたご意見かもしれませんが、今の副会長というのは、副会長に出番があった方がいいのかなということも一つありますが、外にいらっしゃる方が副会長さんだと思いますので、事務局が会議を速やかに判断して進めるためには、会長さんが分科会の会長も兼務になる方がスムーズにことが進むかなと思います。

(今井委員)

私も今の意見に賛成です。逆に会長が兼ねた場合、どういう不具合があるからやめた方がいいのかをお聞かせいただければと思います。

(城委員)

交通会議の会長は仕事が非常に広いため、副会長にということです。いずれにしても最終的には会長が決定しますので、交通会議の場で最終承認ということになると思います。

(成田委員)

私もバス事業から申しますと、今回の道路運送法の改正前はこの地域公共交通会議で一体的に路線と運賃が両方一緒にできましたが、この法的な整理で、一つプロセスが入ってきたということだと思います。公共交通会議の委員は、基本的にその部分がセレクトされて分科会という構成になっています。そういう意味で言いますと、公共交通会議にその部分が事前に周知等がされていて、円滑に協議が進むことが重要だと思っておりますので、会長、副会長にはこだわりませんが、円滑に進むような人選をされた方がいいのではないかと思います。

(青木会長)

改正が成立して分科会ができることになると、分科会の運営に関しての必要な事項は、会長が定めるということになっていて、私の権限で定められることになっています。それが私に関わることで、結構私としても慎重になっていますが、ぜひ皆さんの忌憚のないご意見を伺った上で、最終的に私の方でももちろん後で手続きして、要綱の方の改正がまず承認を皆さんからいただくという前提ですが、分科会の運営要領の方は私が決定することになりますので、より多くの方に意見をいただきたいなと思います。いかがでしょうか？

(成田委員)

第5条の協議結果の取り扱いについても、分科会において「今協議が調った事項」という解釈が、まとまらなければ言わなくていいのかということになりかねないので、その部分は補足した方がいいと思いますので、それは事務局の方でお願いします。

(青木会長)

確かにそうですね。それは私の方で責任もって整理します。

会長が分科会の会長になった方がいいかということについてももう少し皆さんご意見ないでしょうか。最終的に私が判断しますが、当の本人である副会長にも聞いてみたいと思います。

(秋元副会長)

先ほどご意見いただいたように、副会長を歴任はしていますが、内容的には一病院の職員なんですね。先ほど皆さんが申し上げたように、この場の中で副会長を選んでいただいただけですので、円滑に分科会を運営するにあたって、今は全部そういう知識を持ってるわけではないんですね。そうすると、今後は会長の今までの経験なども踏まえて、前もって相当な知識を入れた上で、会長の代理として出なくてはいけないという使命が与えられることになると、なかなかこの役職自体を遂行していくことが難しくなるという考えを私個人としては持っていますので、皆さんどうか、副会長になられたときのお気持ちを考え判断いただければと思います。

(青木会長)

ありがとうございます。無理やり発言させまして申し訳ないです。  
他にはどうですかね。

(成田委員)

私から提案ですが、調整を図ったという前提はあるんですが、分科会の会長は交通会議の会長を持って充てると明記していますので、第3条で構成員として調整を取った上で会長が指名するのはいかがかと思います。副会長もご指名されていまして、分科会の会長も交通会議の会長が指名するとして調整を図って決められた方がよろしいんじゃないかという意見です。

(青木会長)

最終的には私が責任をもって決定するという心構えは十分持っています。  
ただ、ここで皆さんの意見を誰にも聞かないで私が判断するわけにはいかないですから、ご発言のある方はぜひ御発言をいただいて、私の判断の参考にさせていただきたいと思います。

(井上委員)

最終的には、形式にこだわりすぎて実質が伴わないと、事務局の方でも事務の進行が難しいと思います。形式も大切ですが、こういった会議は実際にどんどん運営しなくてはいけないので、事務方の業務等も考えた中で決めていただいた方がいいと思います。

確かに色々な方が出てきて、色々な意見が出るのは良いんですが、事務処理を考えなくてはいけないので、私的な意見ですが、知識のある方がある程度取りまとめてもらって提示するような方法がいいのではないかと思います。

(青木会長)

ありがとうございます。最終的に私が決定させていただきますが、まだご意見ある方はどうぞご発言ください。

ないようでしたら、私に一任させていただいているということで私の方で判断をさせていただきます。



今日は皆さんにたくさんご意見いただきまして本当ありがとうございました。先ほど皆さんにご承認いただきましたように、後ほど書面会議という形で事務局案をしっかり提示をさせていただいて、皆さんのご意見を承って、決めていくということにしたいと思いますので、どうぞよろしく申し上げます。

#### 議題（４）

（青木会長）

それでは、括弧の4番目シャトルバス実行運行計画案についての議題に入りたいと思います。事務局の説明をお願いいたします。

（事務局）

令和6年度シャトルバス実証運行計画案についてご説明させていただきます。資料の12ページをご覧ください。

まず、第1にこちらのシャトルバスの実証運行の目的についてです。シャトルバス実証運行に当たっては、東部地区（新木、布佐地区）の交通利便性の向上や通勤、通学者の天王台駅までの公共交通補完を目的として、実証を行うものです。そして、実証運行の結果に基づき、ルート等の再検証を行い、本格運行とするか検討いたします。

2番目に東部地区の公共交通の現状についてです。東部地区の公共交通の状況としまして、阪東自動車様ではコロナ禍以降、東部地区の路線バス、具体的には天王台駅北口～湖北駅北口～布佐駅南口線及び布佐駅南口～新木駅南口線の利用者の大幅な減少が続いている状況となっているということをお伺いしております。

なお、こちらについては後ほど阪東自動車様の方からご発言いただけることになっております。

続きまして、運行期間についてです。

シャトルバスについては、令和6年9月から令和7年2月末までの6ヶ月間の運行を予定しております。

また、運行については平日の運行とし、土日祝日は運休となります。

次に、1日の運行時間についてですが、午前7時頃から19時頃までの運行を予定しております。

続きまして、運行ルートですが、別紙の通りご説明をさせていただきます。資料の14ページの図をご覧ください。

こちらは実証運行のルート案となっております、こちらのルート図の中で紫と黄色の線がありますが、こちらが今回実証運行を行うルートとなっております。こちらについては、朝と日中でルートが異なる案となっており、順番にご説明をさせていただきます。

まず、朝のルートが紫の線になりますが、具体的には、こちらの朝の通勤通学者の速達性を重視したルートとなっており、まず布佐駅南口を発車し、新木駅までは行かず、東消防署前から国道356号まで出まして、新木駅入口を通過してずっと国道356号を行き、湖北駅入口まで行くような形です。

ここまでは、各バス停に停車するような形になり、その後湖北駅入口から天王台駅間のバス停には停車せず、天王台駅まで行くというルートとなっております。

バス停については、現状の阪東自動車が設置している路線バスのバス停に準じて設置したいと考えております。

朝の紫の線については、このようなルートで往復2便運行することを想定しております。

続きまして、日中のルートですが、こちらは黄色線のルートになっておりまして、まず、布佐駅南口を出まして、やすらぎの道を通り新木駅まで行きます。

さらにもう一度国道356号に出るにあたり、やすらぎの道に戻るということになっていますが、線路を跨いで国道356号に出るにあたり、バスの車体サイズの原因から、通れるところがこちらの消防署前しかございませんので、一旦新木駅からやすらぎの道に戻って東消防署前に出て、国道356号に出る形となっております。

そこから国道356号をずっと直進する形になりまして、新木駅北口を通過して、湖北駅北口まで向かう形となります。

朝の場合は湖北駅については、北口のロータリーまでは行かない形になっていましたが、日中については、湖北駅北口のロータリーまで行って、停車可能ということになっております。

そしてまた国道356号に戻り、天王台駅南口まで行くというルートとなっております。

日中については、湖北駅から天王台駅のバス停についても停車可能ということになっております。

この日中の黄色線のルートについては、往復4便の運行を想定しております。

なお、先ほど申し上げた阪東自動車様の方で現在大幅に利用者が減少しているルートがこちらの緑と赤の線になっており、天王台駅北口～湖北駅北口～布佐駅南口線が緑の線、布佐駅南口～新木駅南口線が赤色の線のルートとなっております。

資料を12ページに戻っていただき、次に日時についてご説明いたします。

運賃は現状の路線バスと同様の区間制運賃として設定しまして、区間に応じた料金設定となります。

参考に、現状の路線バスの運賃を掲載しており、今回実施するシャトルバスについてはこちらの運賃と同様の料金で設定したいと考えております。

13ページをご覧ください。

今回のシャトルバスの運行事業者についてですが、阪東自動車様に運行委託をさせていただきたいと考えております。

これまでの経緯として、令和3年10月、市内の路線バス事業者様3社で意見交換会を行った際に、既存の路線バスルートを活用できるということ等の理由により、阪東自動車様にご協力いただくことで協議させていただいております。

また、令和4年8月に実施した交通会議の書面開催においても、シャトルバスの実証運行事業者は阪東自動車様とすることをご報告させていただいたところです。

14ページ、運行経費についてですが、6ヶ月間の運行経費の合計としましては、あくまで上限の金額になりますが、1102万円を想定しております。こちらの料金については人件費、燃料費、車両修繕費、初期費用等を含んだ額となっております。

なお、実際にバスの運行事業者様にお支払いする金額は、こちらの運行経費から実際の運賃収入を差し引いた額となります。

次に運行開始に向けたスケジュールについてご説明します。資料15ページをご覧ください。

こちらは令和6年9月から運行を開始することを想定したスケジュールとなりますが、まず11月、地域公共交通会議を開催し、皆さんの意見をお聞きしたいと思っております。そして、運賃も含めてパブリックコメントを実施いたします。その後、もう一度地域公共交通会議を開催し、こちらの運行計画の最終的な承認をいただくとともに、これまでにご説明した分科会による協議をさせていただき、バス事業者様との契約を行い、その後運輸局への運行許可の申請など、準備を進めていただく形となります。

また、並行して、実証運行の開始に向けた広報活動等を実施していきます。その上で、令和6年9月から、実証運行を開始できればと考えております。

以上で説明を終わらせていただきます。

(青木会長)

ありがとうございました。

それでは皆様のご意見を頂戴したいと思います。

(藤井委員)

今説明を受けてという形なのですが、現在は阪東バスさんの運行されてる路線とほとんど重複するというのは資料に出ており、実際には実証運行を受けるところも阪東バスさんということで、おそらくは事前協議という形を進められているとは思っていますが、交通会議に出す資料として私は極めてまずいと思っています。

というのは、本来バス事業といったところで、非常に経営状況が厳しい状況がある、あるいは運転手不足で現状の運行ができないといった諸事情は色々な自治体さんのところで起きています。

こういった中で、例えば財政状況が厳しくて減便をするんだとか、あるいは運行自体を撤退するんだとか、そういった申し入れがある、あるいはそういったものが事前協議という形で発生して、これ当然6ヶ月とか、減便するには1ヶ月とか、いろんな形を含めて事務局の方が連絡を受けた後に検討するわけです。

それによって、例えば財政負担であれば赤字補填をするという選択もある。あるいは運行便数が間引かれるということであれば、これに対しては間引かれた部分の利用者に移動支援を考えるべきかということを検討していくというやり方もあります。

もしくは撤退ということになれば違うモードで交通問題を考えなくてはいけない。事務局は本来そういう手順に則った形の中でどういう協議が整って、事務局としてこういう検討をしてきましたというものを持ってこない、交通会議にかけの意味がございません。

というのは、あくまでもこの路線重複をしているところに事務局案を乗せてきたということで、この会議資料だけ見れば、事務局が民間路線バスをある意味食い潰す形の計画を提示したということにならざるを得ない。そうなった場合に、交通会議でそ

それを認めていくという方向性が本当に正しいのかどうか、改めて考えなくてははいけないということになります。

それから、改善予定に関しても、阪東バスさんの方で営業努力されていながらも、なかなか利用者が伸びてこない部分を同じ形でほぼ路線で動かすところで、急行扱いのようなバスを、どんな形でやったときに、どれだけの利用客といったものが想定されるのかといったような見込みも一切見えません。

こういった中で、例えば6ヶ月間実証運行する提案をされていますが、本格運行に動かすときには、どれだけの評価があった上で実証を本格に転換するのか、この辺も見えませんが、この実証運行を動かしたときに、その後の民間路線バスの対応がどうなるのかといったようなことも含めて、きちんと交通会議の全体の流れを踏襲した形の中で議論していかないといけない案件だと思います。もしそうでないと、交通会議をやる意味がございません。

極端な話を言いますと、勝手に事務局の方で首長だとか市議員さんとか地元の有力者だとか、そういったところの声が大きくて強い意見が出てきたけど、こういったものを自前でできるんだからやってしまえと、公共交通会議を前提としなくても、そういったことを展開するんだという波があるのであれば、これは公共交通会議自体を設けなくてもできる話なので、事務局はしっかりしないといけない案件だと思います。

具体的にこの後、阪東バスさんの方で経営が非常に困難であって、この辺の路線の維持が難しいと、そういった形でこのシャトルバスに合わせてやるんだということが出てきたとしても、その冒頭の出し方を間違えてしまうと、議論がまとまるものがまとまらない案件になりかねないと私は思いますので、その点だけちゃんとわかるような形で処置をしていただきたいと思います。

特に、現状の運行とどう差別化したかといったところも含めて、路線を飛ばしたということが本当にどう効果として繋がるか、その辺の事務局の思いも含めて、展開していかないと全く意味のない同じものとなってしまいます。

1000万ぐらいかけるのであれば、補助金として阪東バスさんに提供したって悪くない話というように見えてしまいます。

ぜひ、その辺の本来の趣旨を考えてご提案いただきたいなと思います。

以上です。

(青木会長)

これは行政主導なんです。事務局は答えられないと思うので私の方からお答えさせていただきますが、今まさに藤井先生からの御指摘はごもつともで、私どももそのあたりの認識が甘かったなというのを今、痛切に感じているところです。

これは市長の一つの公約の大きな重点でして、今たまたま阪東バスさんの路線が減便になっているので、それとバスターのような提案になってしまいましたけど、この提案というのは、今までの阪東バスさんの路線はそのまま、当初我孫子市としては、より東部地区から天王台駅なり我孫子駅なり、西部の交通の便の良い駅に速達性を何とか確保したいということで、阪東バスさんの路線の廃止や減便とは全く関係なく発想して、行政が提案した案件です。

その後コロナがありましたから、これまで色々な状況が大きく変わってきまして、私どももシャトルバスを何とか試験運行したいというものをずっと持っていたのですが、コロナの中では実際に運行させてもどうしても信憑性のあるデータが出てこないだろうということになったものですから、たまたま減便、廃止の話と私どものシャトルバスの試験をしたいという話が同時になってしまったので、そういう側面があるということを先生にお話をさせていただきます。

これから阪東バスさんにもお話いただきますが、その上でまた整理をしたいと思えます。

(栗原委員)

私どもの阪東バスの状況から話をさせていただきたいのですが、我孫子市内の路線状況が、コロナが5類に変わり、従来からの輸送状況と比較すると9割ぐらいの戻り、1割ぐらいは戻ってないというのが正直なところです。

コロナ以降、利用人数も非常に少なく、今年の8月10日に運賃改定をさせていただいて、何とか今経営をしているという状況です。

元々布佐と新木の部分の路線については、じりじりと利用者が減っており、現状においてはラッシュ時で最高に使うときでも15人いるかいないか。平均の便当たりで見ると数人、1桁ということですね。

そういった中でマスコミ等でも大きく報じられていると思いますが、運転手不足、および2024年の問題と言われる労働条件の部分についても問題があり、従来のパターンですと黒字の路線の部分の何とか赤字のところに補填してやっていく方式をとって

いましたが、かなり難しいレベルになっており、民間としては維持できないという話で、赤字のための路線の補助をお願いできないかということをお孫子市さんの方にも非公式、公式通じて市長にも何回かお願いした経緯はございます。

ただ、今までの私どもの輸送の責任として投げ出すわけにはいかないだろうということで踏みとどまってきましたが、今回実証実験の部分がそういった部分も踏まえ、私どもの方の捉え方としては再編も含めて交通ルートを維持していくんだ、という考え方で全面的に協力していこうということになり、2024年問題ということになれば、もう4月から待たなしで労働条件が変わりますので、本来であれば3月末で終わりで、これを実証実験の始まりを待たずして、減便なり廃止の形になりますが、それは私どもも今までの責任として、せっかくバトンタッチをして代替をできるのであれば、9月までは何としても踏みとどまって、現状の路線を維持してこれに繋げていきたい、地域としての交通をどうやっていくかということをお孫子市さんの方にもこの実証実験を含めて協力していきたいと考えております。

ですので、その時期をもって切り替える形で布佐と新木については廃止しようと考えております。

そういった部分が現状です。

(藤井委員)

今ご説明いただいたこと、これはよくわかるんですね。

ですので、私は決してそれがいけないと言ってることではなく、法定会議になるわけですね。そこで運賃なり路線なり決めていく、そういったときの考え方として、やはり手順を間違えてはいけないというところが一番大きいと思います。こういう形で路線バスの事業者さんが頑張っていたところを、どういう形で維持継続していくのか、それは国交省で言っていた競争という考え方で共に競ってきた、いろいろ頑張れる時代は良いけどもそうじゃなくなってきたよねと、共に創造し合いながら、民間事業者だけじゃなくて、自治体の自主運行も含めた形の中で一緒になってやっていこうじゃないかという、そういったネットワークの考え方といったものを盛り込むのであれば、それを念頭に歌っていただかないと、協議の場にならないということをお孫子市さんの方にも言っているんですね。

なので、手順の仕方一つで我孫子市は、民間バス事業者さんの路線に被せてきて、こんなひどいことするのか、と対外的に見えてしまう図しか出てないという現状です。

ですので、きちんとその辺をフォローアップしていただきたいということの趣旨での発言でございますので、ぜひ9月までは阪東バスさんに頑張っていただかないと私自身もいけないと思っておりますので、そういった意図で事務局の方が捉えていただければと思います。

(青木会長)

説明がいきなり具体的な内容だけの説明で、その背景の説明がなかったところ、全く申し訳ないなと思います。

この交通会議のあり方としては、やはり様々な面から公共交通をどういう形がいいかという議論の中で、最終的にはこういう案で出てくるというのは多分問題ないと思いますが、いきなり全部省略して、何の説明もなく、会議上はいきなりこの提案で、阪東バスさんの路線を潰す行政の動きのような形にも、確かに見えかねないなと思いますので、そのあたりは注意して進めたいと思います。

(今井委員)

初代から私は参加させていただいていますが、最初、私達がこの会議の目的とするものは、交通弱者の解消のためには、藤井先生からもこういう案があるんですよ、というところから始まったと思いますが、この実証運行なりをすることが交通弱者のこれだけの解消になるんですよということもあるのであれば、それも改めて教えていただければと思います。

以上です。

(青木会長)

今の質問、今回のシャトルバスが、交通弱者に対してはどのような視点を持っていますかという質問でいいですか。

(今井委員)

もしくは今回は、それは無視してますということなのかということですか。



(事務局)

今回のシャトルバスの実証運行至った経緯ですが、我孫子市内に住まれてる方はみんなご存知の通り、西高東低ではないですが、東側地区の高齢化が進み、若い人がなかなか入ってこない、若い人が入るようにするにはどうしたらいいか、という中に、一つが住宅政策であったり、もう一つが交通の便、成田線しかなくてバスもなかなか少なくてということで、そこで交通政策としては成田線を補完するためのシャトルバス、そちらの方を阪東さんの路線がある上で、さらに拡充する形で運行させて、何とか人口増加に結びつけたいなという思いで計画したのがこちらのシャトルバスの実証運行計画になっております。

今委員の方からご指摘のありました交通弱者に対する交通というものは、また別の視点になってきますので、この運行計画の中では、そこまで交通弱者に対してどうしようという形で計画したものではありません。

(青木会長)

少し補足します。

一言で言いますと、交通弱者に対しては、日中の運行だと思っています。朝晩の運行は先ほど来お話してますように、速達性を重んじています。

ですが、昼間の運行については速達性は重視しませんので、各バス停に停まりますし、湖北駅も中に入ったりすることもありますので、あえてその交通弱者の視点が入っているとすれば、日中の運行は交通弱者の視点が入っていますし、朝晩については速達性を重視という案になっていると思っています。

あえて付け加えますが、交通弱者対策は元々あびバスですとか、各病院や大学の皆さんのバスに乗せていただくような制度を作ったりしてますので、そういうことで、トータルのには交通弱者対策はしているをご理解いただきたいと思います。

(今井委員)

ありがとうございます。

(成田委員)

シャトルバスの実証運行計画を拝見しまして、いろいろな意見も聞いて、今のまさに地域公共交通を巡る大きな課題だなと認識しました。

というのは、当初の予定よりも、この地域公共交通会議に期待される地域およびバス並びにタクシー等の利用者、本当にたくさんの方の期待がこの公共交通会議に集まっていると思います。

なぜかといいますと、先ほどの議題でもありました、地域公共交通計画を策定して、その計画というのは、ただ単に1路線の話ではなく、公共交通のあるべき姿の中どのようにシャトルバスを位置づけるのかを含めてやっていく必要があります、そういうような機能がどんどんこの公共交通会議の中に加わってきたということだと思います。

その上でコメントするのは、他にも一般の定期運行の路線バスが廃止するような場合、今までは千葉県のバス対策地域協議会という千葉県がやってる会議があり、そこにバス事業者が申し出て、協議をして、それでないと廃止できない、もしくは協議会に出さないのであれば、6ヶ月前に届け出を出して、利用者の意見聴取を踏まえて廃止するというような、こういった手続きが別々に行われていました。

ただこの我孫子市内の路線であれば、この会議でバス路線の廃止も議論して協議することができる。それは、廃止してその後どうするんだというものが全て実は自治体が負い、非常に重たいということです。それをこのシャトルバスのような計画を作ってやっていくということですので、ますますこの地域公共交通会議の機能が非常に重要になってという部分です。

そうした中で、議題はこのシャトルバスの運行の前提となる阪東バスの路線がどうなのかという部分は、別の議題として認識をしていただいた上で、だからこそシャトルバスがいるんだと、それは藤井委員と同じ意見です。

その上で私からの意見をここから言いますが、運行期間として設定された期間は、令和6年9月から7年2月末までと限定されています。色んな都合もあるかもしれませんが、まず一つの論点は、6ヶ月でこの実証のデータを持てるのかどうか、バスを利用するときにすぐ乗り移ってくるかどうかわからないので、そういう意味で、どのくらいを予定する利用人員がいて、6ヶ月後に何人だったら、引き続きやるのか、もうなくなるのか等、実施した後だと後出しじゃんけんのようになってしまいますので、皆さん会議の構成員としてそういう部分も必要になってくるものだと思います。

(青木会長)

今のお話はまさに藤井先生に言っていただいた、本格運行への条件、トリガー方式みたいなものですね。そういうものも提示しないで、ここで皆さんに議論していただくという、私ども提案した側としてはちょっと浅はかだったかなと、十分な議論がしていただけるような計画案になっていないなという反省がありますので、次の会議までにしっかりと今のご指摘のようなことを全て案として提示できるような形にして、皆さんにご審議いただくような形にしたいということで、今日はこの時点である意見だけは伺いますが、それで終了するというところで事務局いいですか。

(事務局)

はい。

(青木会長)

では、私どもの提案自体はまだまだ不十分な提案で大変申し訳ございませんが、この時点でお話しておきたいことがあれば、お伺いをしたいと思いますがいかがでしょうか。

(安藤委員)

この実証運行で朝については速達性ということではあるのですが、ぜひ天王台駅に入るに当たり、雨の日等の天候の悪い日、そういう日に限っては、非常に駅のロータリーが狭いので、速達性と言いながらも、駅前が渋滞をしやすくなります。一般で送り迎えをされる方がいらっしゃいますので、その辺のことも少し考慮して考えておいていただきたいなと思っております。

(青木会長)

はい、了解いたしました。

他にはいかがでしょうか。

(久保田委員)

先ほどからの意見をお伺いして、気になったことがあるのですが、学識経験者のおっしゃったご意見もそうですが、13ページに運行事業者とのやり取りが簡単に記載されております。

このやり取りで、阪東自動車さんと実証運行するという報告がなされていたので、全体とすればOKで、OKしたものをひっくり返せるのかという意見です。

それからお願いですが、今までいろんな予算も決算もそうですが、ご提示いただく積算の根拠が乏しいのかなと思います。先ほどから出てるように、利用者は何人ぐらい想定するのかということや、委託料とすれば1100万の内訳や人件費等、できる限り積算の根拠というものをお示しいただければ、高いのか安いのかのようなことも判断できると思いますので、ぜひ資料には積算根拠をできる限り出していただければと要望いたします。

以上です。

(青木会長)

はい、ありがとうございます。

その阪東バスさんの話については何かありますか。

(事務局)

まず運行事業者ですが、これまで市内ですと、阪東自動車さん、今井タクシーさん、ニュー東豊さん、この3社が運行しており、実際最終的な運行をどこにするかというのは、この協議会で決めるような形になっておりますので、実際に運行している事業者さんに意見を求めたところ、過去の中では阪東さんでいいですよ、という承諾の方いただいておりますが、最終的な運行についてはまたお諮りするために今回ご報告しております。運行します言い切っていないのはそのためですので、この協議会の中で諮りたいと思っております。

また、運行経費についてですが、6ヶ月の運行経費が1102万円となっておりますが、こちらについては運行経費から運賃収入を引いていきますので、その運行経費の積算がこの金額になっております。

中身につきましても、また書面で先ほどの要綱の変更等は、分科会の方で決定するときに、併せて細かい部分も委員にご提示していきたいと思っております。これだけですと

何もわからないので、明確にご提示するようにいたしますので、よろしく願いいたします。申し訳ございませんでした。

(青木会長)

予算、決算も含めて根拠を明確に資料として出すようにしたいと思います。

(城委員)

阪東バスの路線で、私が住んで50年間一番恩恵を受けている湖北、新木地区の国道沿いの路線、それ相応に私も利用していましたので、実態はわかっているのですが、日中の便数がどんどん減り、我々の地域の住民からもう少し日中の本数が増えないの、という声があります。ただ実際乗客が非常に少ないので我々もあまり強くは言えないのですが、今度実証実験でシャトルバスをやる場合は、阪東さんの今の時間帯と、またその間を埋めるような実証実験をやって、どっちの時間帯がどれぐらい乗車率あるのかというようなことも含めてご検討いただければと思います。

我々が一番これはというのは、あびバスだけになって阪東自動車さんが国道の路線を撤退ということになると、大変なことになるんじゃないかという所です。免許返納の住民も結構おりまして、日中の便が非常に不便で、あびバスも日中は非常に少ないので、こういう実証実験があった上で、最終結論をつけていただきたいと思います。

我々住民、布佐の地域も含めて、布佐から湖北ここが一番苦しいんですね。湖北の方にはたくさん路線が入っていますので、この路線の住民としての切実な意見を提案させていただきたいと思います。

以上です。

(栗原委員)

実態の調査の話をさせていただくと、日中の便はほぼほぼ0が多いんですね。湖北から新木の方ほぼ皆無です。うちの方は、天王台から走らせて、NECとか川村学園のところまではお客様がいるんです。ないしはそこから湖北まではいりますが、そこから先は、うちの営業努力が足りないのかもしれませんが、ほぼほぼゼロ、いわゆる便数が減ったという場合には、交通弱者の方がその時間に合わせて乗っていただけるかなと思って期待していても、皆無ってというのが正直なところでして、何とかご利用いただけないかと日々思っている次第でございます。

(成田委員)

令和6年度に我孫子市は地域公共交通計画の策定を予定されてます。そうした経費についても毎年予算を組みます。国の予算も活用ができるんじゃないかという話と、令和6年9月からということですから、国の補助に関するご支援を受けて、またその調査をやるという前提であれば、我孫子市がそのお金を活用できることになりますので、そこは検討してもいいのかなと思いました。

(青木会長)

当然活用するんだよね。

(事務局)

調査の部分については、補助金が出るというのは承知しております。当然、もらえるものはもらいたいと思ってますので、そのあたり注視しながら策定の方を進めていきたいと思います。

(久保田委員)

今の調査研究でも、負担金じゃなくて補助金なのでしょうか。

(成田委員)

負担金ではなく補助金です。

もらえばなしで、実績報告とか協議会に報告した内容は書類を出していかなければいけないですが、調査に関する委託費用や、それに伴う実証運行も今年度までは出ています。来年度はまた執行方針が示されますが、今からチャレンジは手を挙げておいた方が、予算の獲得に繋がると思います。単年度の補助金です。

(青木会長)

わかりました。ありがとうございます。

他には、ありませんか。

あと二つほどあるので、簡単に報告してくれますか。

## 報告事項（1）

（事務局）

報告事項（1）あびバス、ふれあいバス、運転免許証自主返納優遇制度の利用状況について、簡単に説明させていただきます。

資料16ページをご覧ください。グラフは年度別のあびバスの利用状況となります。令和4年度の利用実績は、新型コロナウイルス感染症拡大前には及ばないものの、令和3年度と比較して徐々に回復傾向にあります。

17ページをご覧ください。こちらのグラフは令和4年度から令和5年度にかけての月別のあびバス利用状況となります。月別では大幅な増減は見られませんでした。令和4年度から5年度にかけて徐々に回復傾向にあります。

18ページをご覧ください。資料は印西ふれあいバスの利用状況となります。こちらもおびバスと同様に令和3年度と比較して回復傾向にあります。

19ページをご覧ください。資料は、免許自主返納優遇制度の発行状況などを記載したのものとなります。令和4年度の申請数に関しては、令和3年度と同程度となっております。月に30件程度の申請がある状況が続いており、今後も同程度の申請者数で推移することが見込まれます。また、制度改正から2年以上経過したため、4年間となっている有効期間が終了する利用が増えることから、有効な割引証の所持者が大幅に増加することは少ないと考えられます。

20ページをご覧ください。資料は、令和4年度免許自主返納優遇制度の新規申請者の年齢別、男女別、地区別について比較したグラフと、免許証の返納理由についてまとめたものとなります。

2段目、地区別申請数については、布佐・新木地区が少なくなっています。人口に比例している部分もありますが、布佐・新木地区においては、移動のために自家用車を利用する方が多いことが要因となっていると考えます。

以上、簡単ではありますが、報告事項（1）について報告を終わります。

## 報告事項（２）

（事務局）

続きまして、報告事項（２）我孫子市公共交通事業者等燃料価格高騰対策支援金について、説明させていただきます。令和4年7月より、新型コロナウイルス感染症及び燃料価格高騰の影響を受けている市内公共交通事業者等に対し支援金の交付を行いました。引き続き、令和4年12月及び令和5年6月に支援金の交付を行いました。

支援金額については、令和4年12月は路線バス事業者に対し、1台当たり2万5000円、タクシー、送迎バス事業者に対し、1台当たり1万円となります。

また、令和5年6月は路線バス事業者に対し、1台当たり3万円、タクシー事業者に対し、1台当たり2万円、送迎バス事業者に対し、1台当たり1万5000円となります。

支援実績については、令和4年12月は総額で2,650,000円、令和5年6月は総額で3,845,000円となります。

以上、報告事項（２）について報告を終わります。

（青木会長）

短めに説明してもらいましたが何か御意見ご質問ありますでしょうか。

（柏崎委員）

地域住民の方が公共交通会議でこれだけは言ってこいと言われました。

北地区は交通の便が良いように思われていますが、決してそうではないんですよ。便の悪いところが結構あります。運転免許を返上した方の便が悪いのではなく、今まで歩いてショッピングセンターとか行政機関通っている方や自転車で通っている方、そういう方たちが今自転車にも乗れなくなって歩けなくなっています。

そういう方たちにとって交通の便が悪くなっております。そういう方たちが言うには、小型にしてもいいから、裏通りまで来てくれると助かる。あと、つくし野の行政関係が集まるところにあびバスが止まらないんですよ。一番必要なところにあびバスが止まってくれないので何とかせいと、郵便局、消防署、警察、近隣センター、うちの社協ですとか、いろんな施設があるんですが、そこにあびバスが止まらないので何とかせいという、そのようなことを根戸地域や久寺家地域からは意見をいただいています。交通の便が良いように思われるところにこそ、交通弱者が増えてい



る。そういうことを考えて運行していただければと思いますのでよろしくお願いします。

(事務局)

貴重なご意見をありがとうございます。

今走っているあびバスについて、西側地区でも色々な問題が生じているということ承知いたしました。地域の皆様と一緒に、そのあたりをどうしていくのか、また議論し改善できればいいかなと考えております。どうぞよろしくお願いします。

(根本委員)

今、夜遅くなって帰るときにタクシーがないんですね。それで非常に困っています。天王台駅から帰るのに、バスがなくて、特に雨の日なんかは何10分も待つという事態が生じています。今話題になっているライドシェアってありますよね。そこら辺を我孫子市としてはどう考えていくのか。タクシーがもう少しある意味では増えれば、それは多少良いのですが、非常に少ないというのが実情かなと思ってます。それは我々の地区社協の方もそのように思っております。

以上です。

(事務局)

政府の方から、ライドシェアというものに向けて、検討を始めたとマスコミ等の報道で承知しております。

何が便利かというよりも、まずは今タクシー事業者の方も、運転手が不足してるだとか、更なる燃料の高騰だとかで弱り切ってるというのも実情であります。

便利だからライドシェアがいいやということになりますと、今度はタクシー事業として成り立たなくなってくるので、タクシー事業者も共存できるような形で考えたいです。ライドシェアを入れて、当然安く乗れて行きたいところに行けるとなると路線バス事業も影響を受けますし、さらには成田線自体も乗らなくなってしまい、本数がまた減ってしまったたり、いろんな部分に波及するようなものでもありますので、それをやっていくやってかないというのは、もっと情報を収集しまして、またこの交通会議で議論をし、最終的には市の方でどうやっていくのか、決定していきたいと思えます。

(青木会長)

よろしいでしょうか。そういう時点ですので。

他にありませんか。ないですか。

今日は進行が悪く時間がオーバーして大変申し訳ございませんでした。ある意味、初めて自由闊達かと思われるほどたくさんのご意見を頂戴しまして本当にありがとうございました。

これをしっかりと事務局の方でまとめて、また皆さんに様々なご相談をさせていただきたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。