

令和6年度 第4回 四街道市地域公共交通会議 会議録

日 時	令和6年12月25日(水) 10:00~11:30
場 所	四街道市文化センター203号室
出席委員	小早川会長 江守副会長 佐藤委員 渡邊(友)委員 清原委員 森委員 成田委員 高山委員 伊藤(恭)委員 菊地委員 土門委員 小林委員 伊藤(壮)委員 金森委員 長田委員 伊藤(智)委員 渡辺(暢)委員 河野氏(野口委員代理) 南氏(伊藤(昌)委員代理) 吉橋委員
欠席委員	平賀委員 渋沢委員 植園委員 及川委員
事務局出席者	川崎副市長 新田地域共創部副参事 松崎くらし安全交通課長 小安交通政策係長 平良主事 淡路主事 ランドブレイン(株)
傍聴人	1人

———会議次第———

- 1 開会
- 2 副市長あいさつ
- 3 会長あいさつ
- 4 諮問
(1) 四街道市地域公共交通計画について
- 5 会議の公開・非公開について
- 6 議題
(1) 四街道市地域公共交通計画(案)について
- 7 その他
- 8 閉会

———会議の内容———

1. 開会

【事務局】 本日は、公私ともにご多忙の中、令和6年度第4回四街道市地域公共交通会議にご出席いただき、誠にありがとうございます。

定刻となりましたので、これより、令和6年度第4回四街道市地域公共交通会議を開会いたします。

本日は、委員定数24名のうち18名にご出席をいただいておりますので、会議が成立していますことをご報告させていただきます。

また、会議の成立や議事の可否を決する際の人数には含まれておりませんが、欠席委員の代理といたしまして、千葉県から、総合企画部交通計画課企画調整室副主査の南様、四街道市都市部副参事にご出席いただいておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、会議次第に沿って順次進めさせていただきます。

2. 副市長あいさつ

【事務局】 はじめに、川崎副市長よりごあいさつを申し上げます。

【川崎副市長】 ～あいさつ～

【事務局】 ありがとうございます。

3. 会長あいさつ

【事務局】 次に、小早川会長よりごあいさつをいただきたいと思います。
小早川会長、よろしくお願いいたします。

【小早川会長】 ～あいさつ～

【事務局】 ありがとうございます。

4. 諮問

【事務局】 続きまして、四街道市地域公共交通計画について、川崎副市長より諮問させていただきます。

～川崎副市長より小早川会長に諮問～

ありがとうございます。なお、誠に恐縮ではございますが、公務の都合により川崎副市長はここで退出させていただきます。

～川崎副市長退室～

それでは、今後の会議の進行につきましては、四街道市地域公共交通会議条例の規定に基づき、小早川会長が議長となります。

小早川会長よろしくお願いいたします。

5. 会議の公開・非公開について

【小早川会長】 それでは、議長をつとめさせていただきます。

はじめに、会議録について、発言者名は明記する取り扱いとし、事務局において作成をお願いします。

内容確認につきましては、公募市民の伊藤委員、菊地委員にお願いしたいと思いますが、委員の皆様いかがでしょうか。

【各委員】 ～異議なし～

【小早川会長】 伊藤委員、菊地委員よろしいでしょうか。

【伊藤委員・菊地委員】 ～承認～

【小早川会長】 会議録の内容確認を伊藤委員、菊地委員にお願いいたします。

次に、本日の会議の公開・非公開につきましては、会議の公開に関する指針により、公開とさせていただきます。

また、会議資料につきましては、同指針の解釈運用基準により、傍聴人の閲覧に供するものとなりますが、このうち、会議次第につきましては、配布するものといたします。その他の資料につきましては、本審議会の判断によるものとされており、本日の資料については、全て配布するものとして存じますが、委員の皆様の見解をお伺いします。

【各委員】 ～異議なし～

【小早川会長】 それでは、本会議は「公開」とし、傍聴人に資料を配布することとします。事務局は傍聴の方がいらっしゃいましたら入室させてください。

【事務局】 1名いらっしゃいますので、ただ今から入室していただきます。

6. 議題

【小早川会長】 それでは、議題に入ります。

(1) 四街道市地域公共交通計画（案）について

【小早川会長】 議題（1）「四街道市地域公共交通計画（案）」について、事務局より説明をお願いします。

【事務局】 配布資料「四街道市地域公共交通計画（案）」を説明いたします。

はじめに、これまで会議で示した資料により詳細な記述を行った点を説明いたします。

24 ページ「第2章 公共交通に関する実態調査」です。前回の会議では、全体の調査結果を示し

ましたが、本会議からは、年代別に「10歳代」から「80歳以上」に分類した結果を掲載しました。25ページには、「日常の移動のしやすさ」について、26ページに年代別のデータを示しました。27ページには、「困ることが多い行き先」として、27ページと28ページに年代別の調査結果を示しました。「困ることが多い行き先」として、10歳代から70歳代までの方は「四街道駅及び周辺」が高い割合を示しておりますが、80歳代以上は28%まで下がり（10歳代から70歳代までは50%から65%の割合）、市中心部の「四街道市役所・文化センター周辺」や「イトーヨーカドー四街道店」の割合が高いです。なお、各世代で高い回答割合である「四街道駅及び周辺」は、現在のところ、既存の公共交通機関（交通網）が整備されています。個別アンケート調査の回答を見ますと、回答者の居住地域から直接、「四街道駅及び周辺」に行く公共交通がないという点を困り事として挙げています。36ページも「公共交通の利用意向（市民アンケート調査）」を年代別で示しました。以降、市民アンケート調査の結果は、全ての項目で年代別の分析を行いました。

続きまして、80ページ「9. 福祉有償運送事業者アンケート調査」は、第3回会議以降、特定非営利活動法人、社会福祉法人など、福祉有償運送に携わる事業者に対し、アンケート調査を新たに実施しました。「①利用者層や動向の変化など、近年の運営事情について」は、「コロナ禍以降も感染症を心配して公共交通機関を使わないで欲しい」方や「保護者の高齢化に伴い送迎できない」方が増え、新規の利用を受けることが難しい状況であります。「②運行や経営上の課題・問題点などについて」は、「運転手を増やすための研修が近隣では全く行われなくなっており、今後どうやって運転手を増やせばいいのか困っている」、「研修の担い手にしても、受講者数が少ないことから縮小せざるを得ない状況になっている」、「運送を広げていくことは小さい事業所ほど難しいと考える」といった点が挙げられます。「③利用者等から寄せられている声（意見・要望）について」は、タクシー運賃より安い料金で利用できることに助かっている声があります。「④地域との連携（求めたいことや協力できること）について」は、無償ドライバーの派遣のようなサポートがあれば、車の提供とヘルパーを派遣する事で利用したい方や支援する幅が広がるかもしれない、地域の福祉団体やボランティア団体との連携を強化し、相互に協力し合える体制を構築したい声があります。「⑤四街道市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて」は、四街道市内を移送サービスで走行する際に、市内中心部のヨーカドー、ヤマダ電機、マンション、市役所第3駐車場などのある区間を囲む道路の混雑に非常に難儀されている状況、課題・問題点にも挙げた運転手を増やすための研修が近隣では全く行われない状況から、今後どのように運転手を増やせばよいか困っているなど、運転手不足の解消について、市の方に提案したいというご意見もいただいております。

続きまして、120ページ「第5章 計画の目標及び実施事業」は、第3回会議で骨子として示しました。計画の目標は、基本方針1から3、それぞれの基本方針に基づく目標を各2項目、全部で6項目です。121ページ「実施事業一覧」は、実施事業ごとに、「◎」が実施事業を主に行う主体、「○」が実施事業を行う上で協力・支援する主体として整理しました。

次に、各実施事業を説明します。実施事業は、市民、事業者、関係団体の方に協力いただいたアンケート結果、並びに第2回、第3回の会議における意見を踏まえ、具体的な目標に関する実施事業

をまとめました。

はじめに、「目標① 市外への移動しやすさ向上」に関する事業です。

「【事業1】鉄道の利便性向上及び利用促進」は、都市部や近隣都市への通勤・通学などをはじめ、広域的な移動の基幹的な役割を担う鉄道（JR 総武本線・成田線）の利便性向上を図るため、運行時間帯の拡大や四街道駅のバリアフリー化の推進などについて、「千葉県 JR 線複線化等促進期成同盟」等と連携し、鉄道事業者への要望活動を継続して実施します。鉄道事業者が事業の実施主体、行政が事業を協力・支援する主体とします。利用者ニーズへの対応、鉄道事業者への要望活動を令和7年度から11年度まで継続し検討・順次実施したいと考えております。

「【事業2】高速バスの利便性向上及び利用促進」は、高速バス（羽田線・東京線）について、既存の路線や運行サービスの維持・充実を図るため、利用者の利用状況やニーズの把握に努めるとともに、市ホームページなどを通じて利用促進に向けた周知・PR活動を実施していきたいと考えております。バス事業者が事業の実施主体、行政が事業を協力・支援する主体とします。周知・PR活動を5年間継続して実施したいと考えております。この事業は、高速バス利用者にアンケート調査を行った結果、現在運休している路線の復旧を望む一方、既存の路線の維持を望む声が多いことを受けたものです。

「目標② 市内の移動しやすさ向上」に関する事業です。

「【事業3】路線バスの利便性向上及び利用促進」は、路線バスについて、通勤・通学者の移動手段を確保しながら、さらなる利便性の向上と効率的な運行に向けたサービスの検討を行います。検討にあたっては、待ち時間の少ない円滑な乗継環境を提供するため、鉄道や高速バスのダイヤに合わせた発着時間の調整などを意識するとともに、社会の変化を踏まえた運行サービスの改善に継続的に取り組みます。バス事業者が事業の実施主体、行政が事業を協力・支援する主体とします。運行路線の維持は、令和11年度まで事業を実施します。その上で、乗り継ぎにおける利便性向上については、2年間で検討し、令和9年度以降、順次実施を考えております。

「【事業4】タクシーの利便性向上及び利用促進」は、市内広域の移動を支援するタクシーについて、車両数を確保しながら、さらなる利便性の向上に取り組みます。また、タクシー車両が不足している時間帯について、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般のドライバーを活用することができる日本版ライドシェア制度を有効に活用するなど、社会の変化を踏まえた運行サービスの改善に継続的に取り組みます。タクシー事業者が事業の実施主体、行政が事業を協力・支援する主体とします。自家用車活用事業の実施を令和11年度まで継続して行いたいと考えております。

「【事業5】地域運営型『グリーンスローモビリティ』の実証実験」は、令和3年10月から実証実験を開始したグリーンスローモビリティについて、千代田地区での検証結果を踏まえ、公共交通機関（路線バス等）への接続性を高めながら、地域自らが効果的な活用方法を考え運営していく地域運営型「グリーンスローモビリティ」の実証実験を実施します。事例として千葉市は、“支え合い交通”の1つの手段としてグリーンスローモビリティを位置づけ、「スポット的に公共交通へのアクセスが困難な地域、地域の回遊性向上を要する場所など」への導入検討を進めています。支え合い交通とは、地域住民が自ら守り育てる移動手段として、行政や交通事業者等とともに協力して支え合うことにより、既存公共交通と調和して地域の暮らしを支える交通です。市民等が事業の実施主体とし、行政が事業の協力・支援主体とし、新たな実証実験の実施に向け、令和7年度に準備を行

い、令和8年度から新たな地区での実証実験を行っていくことを考えております。補足として、地域運営型グリーンスローモビリティは、全国的に広がりを見せていく中、地域の協力を得ながら市内で公共交通の補完を担います。各地区にお声をかけ、参加を募り、実証実験の開始を考えております。

「目標③ 地域全体で支える地域公共交通の構築」に関する事業です。

「【事業6】モビリティ・マネジメントの推進」は、将来的な利用者となる小・中学生や高齢者等を対象に、日常生活において公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段をかしこく利用するためのマナーやルールを学ぶ機会を創出するとともに、二酸化炭素排出量の削減などにも配慮し、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促進します。また、市民活動団体等への出前講座を実施し、公共交通機関を利用するメリット、お得な割引サービス等を周知することで、地域公共交通の利用促進を図ります。事例として、柏市が実施した小学生対象のバス乗り方教室を示しました。行政が事業の実施主体とし、各交通事業者に協力をいただき、モビリティ・マネジメントを進めていきます。公共交通に関する学習機会の創出を令和7年度より検討・順次実施したいと考えております。

「【事業7】運転手の確保策の実施」は、現在、交通事業者は、ホームページなどで運転手の求人を継続的に実施しているものの、運転手の確保に非常に苦慮している状況にあるため、運転手などの募集について、四街道市と周辺自治体、交通事業者などが連携を図りながら、企業説明会や職業体験イベントの開催などを検討し、実施します。事例として、市川市、船橋市が合同で実施した乗務員募集説明会、八千代市で実施されたバス・タクシー運転士就職説明会を挙げました。各交通事業者が事業の実施主体とし、行政が事業を協力・支援する主体として各事業者の取組を積極的に支えていきます。運転手の確保策の実施を令和7年度に検討・準備、令和8年度より順次実施を考えております。

「【事業8】環境負荷の軽減に配慮した活動の推進」は、自家用車での通勤を控え、鉄道やバス、自転車、徒歩等の環境負荷の低い移動手段による通勤への転換を推進するため、四街道市役所においてエコ通勤事業所認定を目指すとともに、市内の事業者に向けてエコ通勤の取組に関する周知を図ります。エコ通勤事業所認定とは、国土交通省と公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が進める取組で、エコ通勤の取組を実施する企業・団体を認定する制度です。登録企業団体にとっては、企業イメージアップや駐車場経費の削減、従業員の健康増進、交通安全管理などの面でメリットがあります。行政が事業の実施主体とし、市民等が事業の協力・支援する主体として、エコ通勤事業所認定に向けた取組と市内事業所へのエコ通勤の周知を5年間継続して実施したいと考えております。

「目標④ 生活交通路線等の確保」に関する事業です。

「【事業9】補助金などの活用による路線の維持」は、四街道駅と千葉市を結ぶ吉岡線は、地域住民の日常生活のために重要な役割を果たしていますが、バス事業者の運営努力だけでは路線維持が難しいことから、市が経費の一部を補助するとともに、千葉市と連携し、国の地域間幹線系統補助金の活用を検討するなど、財源の安定的な確保と持続可能な運行を目指します。吉岡線の区域は、四街道駅から千葉市若葉区の千城台駅。位置づけは、2市間幹線。主な目的は、通勤・通学・生活用として利用されているものです。バス事業者が事業の実施主体、行政が事業を協力・支援する主体

とし、地域間幹線系統の維持を計画実施期間の5年間継続して実施したいと考えています。なお補足として、今回、四街道市地域公共交通計画に吉岡線の維持に関する実施事業を定めました。千葉市においても、次年度に地域公共交通計画の改定が予定され、本公共交通計画同様に吉岡線の維持に関する事業を盛り込む予定です。両市それぞれの計画の中に本路線の維持を盛り込むことにより、国の地域間幹線系統補助金を活用できるものと考えております。

「【事業10】市内循環バス『ヨッピー』の利便性と効率性の向上」は、公共交通空白地域の生活を支える移動手段として今後も既存の路線を維持するため、悪化傾向にある収支状況の改善を図るとともに、利用実績や利用者ニーズを踏まえた、利便性と効率性に配慮した運行サービスの見直しに取り組みます。行政が事業の実施主体、バス事業者が事業を協力・支援する主体とします。運行サービスの見直しは、本公共交通会議を通して、令和7年度、8年度で検討、9年度、10年度で料金や路線の調整をし、改良・改善した運行サービスを令和11年度から実施したいと考えております。

「【事業11】市内循環バス『ヨッピー』の車両更新」は、市内循環バス「ヨッピー」の車両は老朽化が進んでおり、引き続き公共交通空白地域の生活を支えるために車両の更新を行います。なお、更新にあたっては、よりCO₂の排出量が少ない環境に優しい車両の導入を検討します。行政が事業の実施主体、バス事業者が事業を協力・支援する主体とし、現在運行台数2台のうち1台について、バス車両の更新を令和7年度に実施したいと考えております。

「目標⑤ 人に優しい移動環境の創出」に関する事業です。

「【事業12】交通結節点の機能強化」は、交通結節点となる鉄道駅のロータリー内における混雑解消などに努めるとともに、円滑な乗継環境を提供するため、各公共交通機関同士の連携強化を図り、接続性の向上を目指します。また、自由通路を改修する際には、施設管理者と協議・連携を図りながら、多様な利用者を考慮したユニバーサルデザインによる整備を検討するとともに、外国籍の人などに対しても、わかりやすく使いやすい公共交通機関とするため、地域公共交通に関する案内看板の多言語表記化やピクトグラム表示に取り組みます。事例は、柏市でのピクトグラム、青森市における多言語表記の実施の状況です。各交通事業者、行政が事業の実施主体とし、交通結節点の機能強化、多言語表記化の推進、いずれも計画実施期間5年間で検討・調整・実施を考えております。

「【事業13】公共交通マップの作成・配布」は、市民アンケート調査で、「公共交通の利用を促進するための効果的な取組」において、回答割合の高い部分です。市民や来訪者へ地域公共交通の運行情報をわかりやすく伝えるため、鉄道、高速バス、路線バス、市内循環バス「ヨッピー」、タクシーなどの情報を網羅した「公共交通マップ」を作成し、広く配布します。事例は、船橋市が作成した船橋市公共交通マップです。行政が事業の実施主体、各交通事業者が事業を協力・支援する主体とし、公共交通マップの作成・配布を令和7年度に検討、8年度に準備、9年度以降に実施したいと考えております。この事業は、四街道市の新たな取組です。

「【事業14】オープンデータの利活用に向けた検討」は、バス情報を調べる際の選択肢の一つに、民間の地図情報サービスなどと連携した経路検索システムの活用が挙げられます。利用者の利便性向上を図るため、国土交通省が定めたフォーマットによるバス運行情報の作成など、オープンデータの利活用に向けた検討を行います。行政が事業の実施主体、バス事業者が事業を協力・支援する主体とし、オープンデータの利活用を令和7年度から9年度まで協議・調整し、令和10年度、11年度で検討・実施したいと考えております。市内循環バス「ヨッピー」を先行して事業を実施します。

「目標⑥ 地域間格差の解消による移動手段の確保」に関する事業です。

【事業 15】公共交通空白地域などにおける新たな移動手段の確保」は、公共交通空白地域などを対象とした新たな移動手段の導入について、各地域における議論を進めていくために必要な事項等を整理した手引きを作成し、具体的な検討を支援していきます。補足として、公共交通空白地域における新たな移動手段について、地域発案の新たなコミュニティ交通を導入するためのルールがないことから、導入地域の検討の礎とするために、手引きの作成を行います。市民等が事業の実施主体、バス事業者、タクシー事業者、行政が事業を協力・支援する主体とし、手引き作成を令和7年度に実施、新たな生活交通の確保を計画実施期間5年間で検討・調整・実施したいと考えております。

【事業 16】福祉有償運送の担い手育成」は、福祉有償運送について、運転手の育成（安全運転の知識、福祉車両の取扱方法、制度・運行管理の基礎などの理解促進）を図るとともに、将来的な担い手不足に対応するため、市内の福祉関係事業所を対象とした行政主体の講習会などの実施に取り組みます。事例は、流山市で実施された「福祉有償運送ドライバー養成講習会」です。行政が事業の実施主体、市民等が事業を協力・支援する主体とし、支援する団体の市民等、地域の福祉関係事業所からの審議等を定める期間として、福祉有償運送に係る講習会の実施を令和7年度に検討・準備、令和8年度から順次実施を考えております。

ここまで、16項目の事業内容を説明いたしました。

134 ページ「4. 事業推進に向けた実施体制」は、ここまで説明した事業の円滑な実施にあたっては、地域公共交通を支える「市民」「交通事業者」「行政」の三者が、それぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努めます。(1) 市民（地域、民間企業など）、(2) 交通事業者、(3) 行政、それぞれの事業推進に向けた役割を定めました。

135 ページ「5. 計画目標の達成状況を評価するための指標」は、基本方針1から3に指標と各事業項目があります。現状値は、令和5年度時点での数値を掲げ、計画期間5年間を終えた令和11年度を目標値とします。

「基本方針1 地域の実情に応じた地域公共交通ネットワークの形成」について、「指標1 公共交通利用者数」は、「現状値よりも向上」した利用者数。「指標2 バス運行路線数」は、「現状値を維持」した路線数。「指標3 グリーンスローモビリティの活用検討地域」は、「1地域以上」の実施を目標とします。

「基本方針2 将来にわたって持続可能な地域公共交通の実現」は、「指標4 利用促進に向けた取組」として、「モビリティ・マネジメント施策の実施回数」を「年に1回以上」実施。「指標5 運転手確保に向けた取組」として、「就職説明会等の後援・共催回数」を「年に1回以上」実施。「指標6 補助対象バス路線の収支率及び行政負担額」として、「現状値よりも向上」を目標とします。

「基本方針3 誰もが利用しやすい地域公共交通の環境整備」は、「指標7 利便性向上に向けた取組」として、「交通結節点の整備箇所数」を「2箇所」。「指標8 地域公共交通に関する情報の提供」として、「公共交通マップの発行」を「1回以上」実施。「指標9 日常の移動しやすさ」として、市民アンケート調査の「外出時に『困ることはない』人の割合」を「現状値(41.2%)よりも向上」。

「指標10 公共交通空白地域の解消」として、「市域全体における公共交通カバー率」を「現状値

(95.3%) よりも向上」することを目標とします。

136 ページ「第6章 計画の達成状況の評価」として、「1. 計画の推進体制」は、本計画に定めた目標の達成に向けて各種事業の着実な推進を図るため、四街道市地域公共交通会議において、PDCA サイクルの考え方に基づいた進行管理を行います。具体的には、「実行 (Do)」は、計画に掲げる実施事業の推進、各種事業の実施 (毎年) を通じ、「評価 (Check)」で実施事業の効果や目標達成度の評価、各種事業の進捗状況等の評価 (毎年) を実施し、「改善 (Action)」で四街道市地域公共交通計画の見直し、各種事業の見直し (毎年) の議論を行った後、「計画 (Plan)」で5年後の新たな四街道市地域公共交通計画の策定につなげていきたいと考えております。PDCA サイクルの概念は、計画策定から計画 (Plan)、そして令和7年度から11年度に実行 (Do)、そして評価 (Check) を経て改善 (Action) を通じて、次期計画につなげていく流れになります。

137 ページ「2. 評価方法及びスケジュール」として、計画全体の達成状況の評価は、計画期間の最終年度となる令和11(2029)年度に、地域公共交通利用者数の実績や各種アンケート調査の結果等を踏まえて行います。また、計画期間中は実施事業の評価を毎年度行い、必要に応じて各種事業の内容等を見直すことで、将来的な課題にも柔軟かつ適切に対応していきます。「評価スケジュール」は、137 ページに記載された表の通りです。

駆け足になりましたが、第3回本会議でご説明した骨子(案)に基づく16の事業内容を説明しました。

【小早川会長】 ただ今、資料についてご説明をいただきました。

四街道市地域公共交通計画(案)について、ご質問やご意見ございましたらお聞きしたいと思います。

【小林委員】 1点目は、80 ページ「9. 福祉有償運送事業者アンケート調査」について、アンケートの回答内容をそのまま記載されたと思います。少し心配な点として、「②運行や経営上の課題・問題点などについて」で「福祉有償運送は、収益性が低い場合が多く安定した資金調達が難しく、ボランティア的な要素が高い」とあります。福祉有償運送の運送対価は、実費の範囲内がルールであることから、“収益性”という言葉は、儲けを前提としている事業と捉えることができるため、真意を確認したうえで記載を修正した方がよいと思います。

2点目は、123 ページ「【事業4】タクシーの利便性向上及び利用促進」について、自家用車活用事業は、タクシー不足により今年度新たに始まった制度で日々改善をしながら行われています。タクシーが足りている状況となれば、自家用車活用事業は必要ないです。自家用車活用事業の制度が令和11年度までどうなっているのか分かりません。仮に、制度がなくなった場合、タクシー事業は何も実施することがなくなってしまう心配があります。例えば、122 ページ「【事業2】高速バスの利便性向上及び利用促進」の「周知・PR活動」は【事業4】も行えます。また路線バスについても、「周知・PR活動」は行えると思います。ご検討いただきたいと思います。

3点目は、「【事業7】運転手の確保策の実施」について、バス、タクシーの公共交通機関を維持するためには運転手の確保が課題です。運転手確保をスムーズにできるよう、千葉運輸支局も運転手の魅力発信をするホームページを作り、各自治体のホームページのリンクを貼っております。今後、四街道市の新たな取組を行う際には、リンクを貼らせていただきたいです。ぜひお願いします。

4点目は、132ページ「【事業15】公共交通空白地域などにおける新たな移動手段の確保」として、手引きの作成とあります。国土交通省としても全国の交通空白地域に自治体と伴走支援する取組を今年度から行っています。今年度も色々な自治体を訪問し、全国の事例や制度を集約したカタログを作成しています。後ほど事務局宛にお送りします。カタログを参考にしながら作成してほしいと思います。

【小早川会長】 ありがとうございます。貴重な意見をいただきました。事務局の方でお答えできる内容はございますか。

【事務局】 貴重なご意見ありがとうございました。

80ページ「9. 福祉有償運送事業者アンケート調査」のところの記載については、改めて事業者にも真意を確認し、適切な表記に修正させていただきます。

122、123ページの各公共交通の事業については、ご意見のとおり、「周知・PR活動」は非常に重要な取組になると思います。こちらについても、各実施期間、方法等を追加いたします。

126ページ「【事業7】運転手の確保策の実施」については、国の様々な取組との連携や整備している全国各地の好事例のカタログなど、様々な情報を活用しながら、より良い取組に繋げていきたいと考えております。

以上でございます。

【小早川会長】 今ご指摘がありました、80ページと122ページ、123ページの修正をお願いいたします。

【金森委員】 126ページ「【事業7】運転手の確保策の実施」について、鉄道が「◎」の理由を教えてください。

【事務局】 「【事業7】運転手の確保策の実施」は、交通事業者の方から要望があった場合、運転手の確保策を市としてバックアップしていきたい狙いがあります。運転手の確保は、各交通事業者が各自で取り組んでいくものとして「◎」をつけました。何か市に要望があった場合に取り組むと捉えていただきたいです。

【小早川会長】 「運転手の確保」と記載していることから、鉄道の運転手とは意味が違うと思います。

【事務局】 運転手確保について、実施主体の「鉄道」を削除します。

【小早川会長】 よろしくお願いいたします。

【森委員】 123 ページ「【事業4】タクシーの利便性向上及び利用促進」の「自家用車活用事業の実施」の実施期間が令和7年度から令和11年度とあり、先ほど小林委員からの指摘のとおり、「利用促進に向けた周知・PR活動」も入れていただきたいです。タクシー事業者として、運行サービスの改善・継続は取り組んでいます。例えば携帯でタクシーを呼ぶようなサービスがあり、市民の方でご存じない方もいらっしゃいます。このようなサービスを利用することで、1つのタクシー会社だけではなく、近くにいるタクシーも利用できることから、タクシー全体の利用アップにもつながります。このようなことを網羅し、周知・PR活動に入れていただきたいです。

126 ページ「【事業7】運転手の確保策の実施」について、タクシー事業者やバス事業者の運転手不足は非常に切実な問題で今日も目の前に突きつけられており、各社色々策を凝らしているところです。事業について、1日も早く、説明会ができるのであれば実施していただきたいです。令和7年度に「検討・準備」となっていますが、「準備でき次第実施」のように修正していただきたいです。ご検討よろしくお願いいたします。

【事務局】 「【事業7】運転手の確保策の実施」については、令和7年度に「検討・準備」としてありますが、準備が整い次第、支援をしていきたいと考えております。実施期間の表記については、一度持ち帰り検討したいと思っております。

【小早川会長】 できれば令和7年度に実施していただけるとありがたいです。

「【事業4】タクシーの利便性向上及び利用促進」については、小林委員のご指摘いただいた内容で対応することによろしいでしょうか。

【事務局】 先ほどご意見いただきました通り、「周知・PR活動」の項目は、他の交通事業にも入れることとともに、文章中にも「周知・PR活動」の文言を入れていきたいと考えております。

【小早川会長】 よろしくお願いいたします。

【成田委員】 1点目として、124 ページ「【事業5】地域運営型『グリーンスローモビリティ』の実証実験」に関連する内容です。まずグリーンスローモビリティの取り扱いについて、87 ページで拝見したところ、「実利用者数の伸びは鈍く、会員の約6割は一度も利用したことがない状況となっています」とあり、「他地区への導入などに関する意見」のようなご要望があります。124 ページには、他地区での拡大検討について記載がありません。87 ページを踏まえると、今の千代田地区の取り扱いが少しはっきりしませんが、千代田地区での実証実験をやめて他地区で実施するのか伺います。

2点目は、小林委員の指摘にもありましたが、国土交通省で定める交通空白地域の定義は、「タクシーが30分来ないこと」や「鉄道、バスの距離が離れていること」などがあります。四街道市では、

135 ページの「指標 10 公共交通空白地域の解消」、「市域全体における公共交通カバー率」が現状 95.3%と整理されていますが、空白地域の定義について明記されている箇所がありません。計画の本文に交通空白地域の定義を明記する自治体もごさいますが、本計画における交通空白地域の定義や明記についてどのようにお考えかお伺いします。

3 点目は、129 ページ「【事業 10】市内循環バス『ヨッピー』の利便性と効率性の向上」内に「収支状況の改善を図る」と明記されています。一般的には、収支改善を図るためには、利用者が増えることが望ましいです。お客様から頂く運賃を変えていくのかどうか。市内の一般定期路線バスも物価高騰や人手不足の影響により運賃改定を行っています。ヨッピーの運賃改定を行う際には、バス事業者と十分な調整をお願いいたします。

4 点目は、134 ページ「4. 事業推進に向けた実施体制」の「(1) 市民（地域、民間企業など）」に「主体的な参画」と明記されています。“主体的な参画”が読み取れるような文言を入れた方が、今までの計画とは違う部分として捉えることができると思います。表現をご検討いただきたいと思います。

【事務局】 1 点目、グリーンスローモビリティの関連については、現状、グリーンスローモビリティの台数を増やすことはとても難しいと捉えております。令和 7 年度に準備期間として、千代田地区の実証実験を継続し、令和 8 年度以降、千代田地区のやり方の改善、地域運営型への転換、既存公共交通へのアクセスが困難な地域への公共交通機関への接続性を高める、かつ地域への主体的な運用ができる地域を募るやり方を現在考えているところです。

2 点目、交通空白地域の定義等については、【事業 15】の「手引きの作成」において、具体的な交通空白地域の定義や捉え方をお示しできるよう進めていきたいと考えています。

3 点目、ヨッピーの運賃については、ご意見のとおり、十分なバス事業者との協議は重々承知していることから、実施にあたっては、本会議を通し十分な説明、議論を経て実施するものいたします。

4 点目、地域の役割については、今回本計画の中で、計画策定段階から市民が主体的にどのような形で参画すべきか、もう少し詳しい提示が必要というご指摘と伺いました。この部分については、記載を改めて、1、2 項目検討いたします。

【成田委員】 丁寧にご説明頂き、全て了解いたしました。その上で、あえて発言させていただくと、市民の方が主体的に参画して公共交通を支えるものとしてご協力いただくというところであれば、124 ページ【事業 5】の「新たな実証実験の実施」が令和 7 年度に準備、【事業 15】の「手引き」は令和 7 年度に実施となっていることから、市民の方も手引きを基に準備に入る方が、より主体的になると思います。2 つの事業を並行するやり方もありますが、市民の方にやり方を理解してもらうためには、【事業 5】の準備期間を令和 8 年度ぐらいまで伸ばしてはどうでしょうか。

【事務局】 グリーンスローモビリティの新たな実証実験は、市内部でも調整を行っているところです。事務局としては、記載のとおり、令和 7 年度は準備期間とし、令和 8 年度以降は、1 カ所で長く実証実験を行うのではなく、複数地域を募りながら実証実験を行っていきたくと考えております。

成田委員のおっしゃる通り、手引きがあり、手引きに沿った形で新たなグリーンスローモビリティの実証実験、受け入れてくれる地域を募るといった部分はその通りだと思います。事務局として、グリーンスローモビリティの今後の予算立ての部分も含めて、ご提案の方を取り入れることができるかどうか、今一度検討させていただければと考えています。

【小早川会長】 確認として、令和7年度は千代田地区で引き続きグリーンスローモビリティをそのまま運用し、令和8年度以降はまだ白紙の状態ですか。千代田地区で継続して運行する可能性や別の地域で運行する可能性もありますか。

【事務局】 現状として、令和7年度は令和8年度以降の新たな実験ができるフィールドを探します。令和8年度以降のフィールドは、千代田地区も現状の運行方法ではなく、地域の力をお借りしたやり方で当然候補に挙がってきます。

【小早川会長】 令和7年度は、千代田地区含め、どこの地区でどのような実験を行うのかについて検討するということですか。

【事務局】 その通りです。

【小早川会長】 先ほど、成田委員からもありました、ヨッピーの収支改善における運賃改定は、今のところ検討しており、今後議論する予定ですか。

【事務局】 ヨッピーの収支改善の見直しは、運賃改定やルート、ダイヤなどすべてにおいて、本会議で議論をいただく予定です。

【小早川会長】 次年度以降の本会議で、事業者も含めて議論するのでしょうか。

【事務局】 そのように考えております。

【高山委員】 21 ページ「⑤タクシー」の「タクシーの認可台数及び1日当たりの利用者数」について、令和5年度も入れていただきたいです。令和4年度のタクシーの認可台数は89台、令和5年度が65台とコロナの影響で落ち込んでいます。1日当たりの利用者数は令和4年度が879人、令和5年度が908人と運転手不足によるタクシー不足が影響しています。コロナの影響もありましたが、タクシー運転手は順次増加傾向になっており、地域の移動の足として引き続きその役割を果たして参りたいと思いますのでよろしく願いいたします。

【小早川会長】 日本全国でタクシー運転手不足が問題となっています。四街道市としても支援していくことでよろしく願いいたします。

【南氏】 1点目として、小林委員からもありましたが、運転手不足について、県のホームページで自治体や事業者が行っている説明会等の情報を毎月更新しています。実施する際には、我々にも情報を提供いただければ、ホームページで公開させていただきます。

2点目として、128 ページ「【事業9】 補助金等の活用による路線の維持」の実施事業「地域間幹線系統の維持」について、国の補助金を活用するためには、地域公共交通計画の中に具体的な補助事業の内容を位置づける必要があります。国が出しているパンフレットなどを確認し記載していると思います。この事業は、あくまで検討するとのことで、千葉市も来年度に計画策定を目指していることから、補助金の活用は再来年以降になると思います。実際に国の補助金を活用する場合は、今後この計画の修正が必要となる可能性があります。また補助金専用の計画を地域公共交通計画の下にぶら下げる形で作る必要があります。そこについては、千葉県バス対策地域協議会で補助金関係の協議や計画づくりのお手伝いを行っており、連携を取りたいと思っています。

【小早川会長】 国や県もバス運転手の説明会のリンクを貼っていただけることから、運転手不足がどれだけ早く解消できるかわかりませんが、早めにリンクを貼っていただけるようにしていただきたいです。

補助金制度や事業については、県の方とも連携を取ってうまく進めていただきたいです。

【江守副会長】 1点目に、福祉有償運送についてかなり充実した調査を行っていただきありがとうございます。福祉有償運送の制度は形骸化しており、当初、タクシーの収益に影響が出るのではないかと、タクシー運賃の半分の対価をもらうことを決めています。各地域の福祉有償運送の協議会を見てみると、採算が本業に食い込んでいるところもあります。また運営側が高齢化しているため、福祉有償運送は絶望的な状況にあり、新規が参入しない限り5年は持たないと思っています。そこに対し、115 ページ「各輸送サービスの機能分担」の「その他の輸送資源」の中に、福祉有償運送があり、対象者の来訪者が「○」になっています。福祉有償運送は、市民の方は対象になることから「その他の交通手段」が何を示し、来訪者が「○」になっているのか、理由はありますか。

2点目に、公共交通空白地域の解消として、135 ページの「市域全体における公共交通カバー率」が「95.3%」になる考え方を教えてください。10 ページには、交通空白地域がマッピングされており、交通空白地域が「4.7%」には見えません。

3点目に、124 ページに「【事業5】 地域運営型『グリーンスローモビリティ』の実証実験」について、成田委員からもありましたが、地域住民主体はかなりハードルが高いと思います。この事業を実施する目星がありますか。1年目に準備をし、2年目から住民に取り組んでもらうことは、かなりハードルが高いと思います。まずは、サポートしながら少しずつ市民の方に運営することが現実的と感じました。

4点目に、「周知・PR 活動」の話があり、他地域でも運転手不足があり、PR 活動や就職説明会だけの話ではないと認識しています。例えば、移住政策などとマッチングし政策的な話とリンクした形でないとかかなり厳しく、場当たりのように思います。将来的には自動運転のような話とフェードイン、フェードアウトしていくかを考えていかないとはいけません。

【事務局】 交通空白地域「4.7%」については、確認します。

【小早川会長】 成田委員からも指摘がありましたが、「公共交通空白地域」という書き方について、定義や目標の出し方について検討してください。

115 ページの「その他の交通手段」について、お願いいたします。

【事務局】 「その他の交通手段」は、民間企業や自動車教習所などの送迎車両を示しています。

【土門委員】 江守副会長がおっしゃったグリーンスローモビリティの市民参加は大変でした。市民の自治会が運営を行い、私も最初の方は加わりましたが、行政の力が一番大きく、通行許可が下りないなど、市民の行きたいところには行けず、運行ルートが作れませんでした。運転手もボランティアを募りましたが、75 歳以上の方が自治会の役員をやっており、1、2回の運転はまだしも、毎日運転することはできないことから、運転手は行政にお願いをした経緯があります。前述のとおり、準備期間は大変で、運行ルートは警察や行政と協議し、地域一体となって、グリーンスローモビリティの運行が開始されました。感謝しています。今では、最初に比べ利用者も増えました。地域との会話が一番大事だと思います。これからもよろしくお願いいたします。

【小早川会長】 グリーンスローモビリティの取り扱いについては、もう少し検討していただきたいです。千代田地区で実験を行っていることから、様々な意見を吸い上げ、データをもう少し精査した後に、次の地区で実験を行うのか、千代田地区でさらに良くするのかを検討した方がいいと今の意見を聞いて思いました。

ほかにご意見等がないようでしたら、「四街道市地域公共交通計画（案）について」は、これまでの審議結果を踏まえた上で、答申に向けた最終調整を事務局において進めることとしてよろしいでしょうか。

【各委員】 ～意義なし～

【小早川会長】 ありがとうございます。そのように決定し、議題（1）を終了します。

7. その他

【小早川会長】 最後に「その他」について、事務局又は委員の皆様から何かありますか。

【成田委員】 計画書を事務局で最終調整する事に問題ございません。本計画の最終的な決定の答申がいつ出され、どのようなプロセスを経て来年4月からスタートできるのかが、計画に基づく事業の推進に大きく影響が出てきます。今後のスケジュールについて、簡単にご説明いただけますか。

