

■令和5年度

令和5年度第3回我孫子市地域公共交通協議会兼地域公共交通会議 要録

- 会議の名称** 令和5年度第3回我孫子市地域公共交通協議会兼地域公共交通会議
- 開催日時** 令和6年3月19日（火）14:30～16:30
- 開催場所** 我孫子市役所 議会棟 第一委員会室
- 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（重松委員代理）、栗原委員（吉崎委員代理）、豊島委員、武子委員、成田委員、高山委員、秋元委員、渡邊委員、今井委員、小林委員、小川委員、伊藤委員、青木委員、井戸委員（杉本委員代理）
- 欠席委員** 2名 児島委員、安藤委員
- 事務局** 高倍交通政策課長、甲田、鈴木、高橋（欠席）篠崎建設部長
- 公開の状況** 公開
- 傍聴者** 1名

議題

- （1）令和6年度我孫子市地域公共交通会議予算（案）について

報告事項

- （1）我孫子市シャトルバスの実証運行計画について
（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

資料

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

■会議要録

事務局：令和5年度第3回我孫子市地域公共交通協議会兼地域公共交通会議の開催宣言
本日の委員の出席について報告、合計委員23名中21名の出席となり、委員の過半数以上の出席要件を満たしているため、本会議は成立していることを報告した。

会 長：会長挨拶

— 事務局紹介 —

会 長：会議に入ります。

まずは協議事項1番目。令和6年度我孫子市地域公共交通会議予算案につきまして事務局の説明を求めます。

事務局：令和5年度第3回我孫子市地域公共交通協議会兼地域公共交通会議資料をご覧ください。令和6年度我孫子市地域公共交通会議予算案、歳入の部から説きます。歳入は、市からの負担金として1846万円、令和5年度当初予算と比較し、1279万3000円の増額となります。

続きまして歳出の部の総務管理費、事務局運営費について説明します。

旅費は会議に出席いただく委員の交通費として1万1000円を計上してます。次に需用費、食糧費については本部会議開催時のお茶代として1万1000円を計上してます。次に消耗品費、印刷製本費については、コピー用紙代や文具などの消耗品として6万円を計上してます。次に役務費、手数料、通信運搬費については、7万1000円を計上しており、内訳としては本交通会議に係る資料郵送料が5万円、銀行振り込み手数料が2万320円となっております。

続きまして、事業費、事業推進費の部、実証運行委託費については、和6年9月から実施予定のシャトルバス実証運行に係る経費として、1102万円を計上してます。シャトルバス実証運行計画については後ほど詳しく説明します。

続いて、免許証返納支援費になりますが、運転免許証を自主返納者への優遇制度予算として668万6800円を計上してます。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568万6000円を計上しています。本制度の利用者が増加していることから、令和5年度予算と比較して177万1800円の増額となっています。今年度は、割引証を作成しますので、作成費として36万800円を計上しています。

最後に、UDタクシー支援、ユニバーサルデザインタクシー支援について、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の導入支援として60万円を計上しています。

歳出予算の総額は1845万9800円となります。以上で令和6年度予算についてのご説明を終わります。

会長：ただいまの説明に対し、ご質問ご意見等がありましたらお願いします。

委員1：まとめて3点お願いします。予算案のうち、実証運行委託費が、シャトルバスの仮称実証運行が令和6年9月からスタートするということが計上されています。9月から実証運行を行う際に、旅客から収入する運賃についてどのようにこの予算上に整理されているのか、運賃として収入されたお金が、この1100万の中なのか外なのか、それとも市の一般会計の歳入になるのか。また、6ヶ月の見込んである旅客の人数について、もう少し補足してご説明いただければと思います。

事務局：今回の予算の額は運賃収入を除いた額、事業費の総額になっています。実際のお支払いする金額はこの予算から運賃収入を除いた額をお支払いします。

運賃収入の想定は1日当たりの運賃収入として、想定額ではあるが、2万1540円を想定しています。

こちらは現状の阪東自動車路線バスのデータをもとに算出したもので、1日当たりの平均乗車数が6.3、1人当たりの運賃が285円となります。

今回運賃収入の1102万円が予算額になっていまして、実際に市から交通会議の予算から運行事業者を支払う金額は、運行経費から運賃収入を差し引いた額となります。

その収入については先ほど口頭で申し上げた額になります。この実収入が2万1540円と想定しています。

また、1日当たりの経費としては、1日あたりの運行単価と初期費用を含んだ額になっていますが、8万8870円と想定しています。

そのため、1日当たりの運行委託費としては、経費の8万8870円から、2万1540円引いた6万7330円とします。

交通会議の支出として、6ヶ月間の運行委託費は、1日当たりの単価掛ける6ヶ月間の日数118日で794万4940円ということで想定していますので、予算額からはもう少し下がることになります。

以上です。

委員1：予定している金額は見積をとって行われた金額ということで、実際に変更した場合に、旅客が非常に想定よりも少なかった場合にはバス事業者には1100万がマックスだということですので、運賃収入額が少なければその部分は事業者の方が少し少なくなるということもあるし、逆に運賃収入が多くあった場合でも、それに見合ったこの1100万よりも少ない金額が委託費の増減があるのかそれともこの事業は実験ですので、シャトルをやっていく途中で、補正等を行って、この協議会に予算の補正をかけるのかどうか、それからもう一点、資料を見ますと、2月末までという計画でございます。継続して運行実験をもう少し続けたいという場合には、この交通会議の方にも実験期間を延ばす可能性もあるのかどうか、その場合この予算を補正するのかどうか、これについて補足してご説明いただければと思います。

事務局：まず収入について、こちらの予算、1102万円については運賃収入が例えば少なかったとしても運行できる額として想定してまして、逆に運賃収入が多ければ市の支出が減ることになりますので、運賃収入の多い少ないに関わらず令和6年2月末までは運行が可能な額になってます。

また、令和7年3月についてですが、現在の意向としましては3月についても引き続き実証運行を継続したいと考えていますので、予算が足りない場合は、補正予算を組むということになりますので、そちらについてもそうなった場合、交通会議のこちらの方に諮り、予算措置したいと考えています。

今のところ、6ヶ月分しか当初予算として取っていないため、委員が言うように3月分が不足しております。

こちらにつきましては、3月も続けていくということであれば、当然予算としては補正予算を行い、予算の承認をもらってからこの交通会議の方に戻していくとなります。その判断は実証運行をまず始めてみて、どうしていくのか、市長との協議をして、最終的に決定していきたいと思います。

会 長：今回の実証運行はあくまでも6ヶ月間、2月いっぱいです。ですから、そのデータを持ってさらにまた実証運行が必要だと市の方が判断するのは新しい判断になります。そこは改めての判断となりますので、今回はあくまでも2月までということになります。

委員1：バス事業は人手不足とか、いわゆる諸経費の高騰等がございますので、市の判断がいつになるかはわからないと、3月以降も仮に運行を続けていくということであれば、その決まってから事業者との調整では、決まりましたからやってくださいと言われてもできないケースもありますので、十分な調整をしていただくことをお願い申し上げます。

会 長：もうそれはもう間違いなくやりますから大丈夫です。心配なさらなくてください。

委員1：2点目については次の事業費の中に、免許証の返納支援について、昨年度の491万5000円の歳出が今回予算で668万6800円と増額している。

この増額した理由については事務局では利用者の増加を挙げられておりました。参考までに利用者が想定よりもどのくらい増えて、令和6年度については、どのくらいの利用者が増加した結果になるのか。これについて、増減額177万1800円について補足してご説明いただければと思います。

事務局：こちらの制度は、年齢が70歳以上の我孫子市民の方で、運転免許証を自主返納された方に対して割引証というものを発行しています。

こちら割引証を使うことによって、バスが4年間半額で利用できます。タクシーについては、200円のもの20枚で4000円分のタクシーの割引券を発行しています。

4年間有効となりまして、ひと月あたり約30人ぐらいの方が申請しています。有効期間が、有効なものを持っていれば、ずっと増え続けている状況になっているため、対象の人数がずっと増えていますので、それによってそれだけ利用額が増えるので、予算としてはこの額で計上させていただいてるって形です。

委員1： もう一点はUDタクシー支援として60万円の金額が計上する予算として出ていて、4台想定ということですが、このUDタクシーの4台というものがどのような支援の仕方なのかという部分が口頭だけではわからなかったもので、1台当たりなのか、人数にかかるものなのか、少し補足してご説明いただければありがたいと思っております。

事務局： タクシーのUD支援は、市で規約を定めています。1台30万円を上限として支援をするということで実施しています。

ただし、予算それより多くなった場合には、その予算の範囲内で配分をするという形になっています。

委員1： 説明では、上限額が30万円とした規約があつて、2台想定だけでも、場合によっては30万円も少ない額で話がまとまるということになった場合に、その4台を想定という形で書いてあると、具体的にUDタクシーの支援に関する調整っていうのは、予算が成立した後にこれから始めるのか、既に要望があつたため、やっているのかどうか、規約があるとのことでしたので、その辺について補足してご説明いただければと思います。

事務局： UDの要望につきましては、確か2月の中旬ぐらいから3月上旬頃にかけてまして、タクシー会社の方に要望をかけています。

その要望に基づきまして予算処置をしますが、その前に予算を立てないといけないので、大体毎年2台ぐらいということで、予測をして計上しています。

委員1： わかりました。既に2月から要望しているということで、要望によっても、タクシー事業者からこの金額によっても変わってくると思いますが、ここでは上限として60万以上は増えないということで、今日は議決されるということでよろしいでしょうか？確認のため申し上げます。

事務局： 今回の議決につきましてはそのとおりです。

会長： 今資料を取りに行っています。議決になりますが、先ほどのデータをもう1回起こしお示ししてその上でご質問があればまた受けて、最終的な採決にしたいと思います。時間に限りがあるため、先に次の議題に進めさせていただきます。

次は、報告事項になりますが、一番目の我孫子市シャトルバスの実証運行計画について事務局の説明を求めます。

事務局： 報告事項1、我孫子シャトルバスの実証運行計画について説明します。

こちらは先ほど行いました、交通会議の分科会の方で運賃の方が決定しましたが、まずシャトルバスについて、改めましてご説明を運行契約についてご説明します。

1番目の実証運行の目的としまして現在、阪東自動車が行っています。布佐駅南口、湖北駅北口、天王台駅北口線の廃止の要望に伴い、我孫子市東部地区、こちらは主に新木地区布佐地区になりますが、交通利便性の維持向上を目的とし、実証運行を実施します。

2番目はバスの名称について、こちらシャトルバス仮称でしたが、自称運行中のバスの名称については、令和5年度第2回我孫子市地域公共交通会議書面開催における、委員の皆様のご意見も踏まえ、かつ理事者協議を行った結果、布佐ルート実証運行バスという名称で今後実証運行を行いたいと思っています。

次に3番目の運行期間についてです。令和6年9月から令和7年2月末までの6ヶ月間を予定しています。平日のみの運行となりまして、土日祝日及び年末年始の期間は運休になります。

4番目が運行ルートについてですが、阪東自動車の廃止路線と同じルートになり、布佐駅南口、湖北駅北口、天王台駅北口のルートとなります。同一ルートを通りまして、全てのバス停に停車します。

5番目の運行時刻について、こちらは朝7時頃から夜の19時頃までとなります。

6番目の運賃については、対キロ区間制運賃となり乗車区間距離に応じた料金設定となります。

7番目の運行事業者については、阪東自動車株式会社への運行委託となります。

8番目の使用車両については、あびバス布施ルートの令和5年度新車両導入により使用終了した日野ポンチョを使用します。

また、こちらの日野ポンチョの車両は以下の仕様を満たしておりますのでご説明します。ノンステップバス、排ガス規制の適合、ICカードシステムの利用対応となっております。新たに整理券の発券機を設置します。

こちら車両についてはバリアフリーに対応しておりますので、車椅子などもご利用いただけます。

9番目に運行予算等については、令和6年9月から令和7年2月末までの6ヶ月間の運行の予算額ですが、合計で1102万円となります。運行委託費の支払い方法についてですが、運行事業者に支払う委託費用については、運行経費、人件費であったり、燃料費であったり、車両修繕費、保険料など、こちらから運賃収入を差し引いた額となります。

運行のルート図ですが、こちらは先ほど口頭で説明した内容の通りとなりますが、まず布施駅の南口を出発しまして、東消防署がありますので、こちらを抜けて国道356に出まして、湖北駅北口のロータリーに入ります。その後356に戻りまして、川村学園の前や青山台の方を通りまして、天王台駅の北口に到着するというルートになっています。

次に時刻表になります。今後、JRの時刻表の改正等もあり、時刻表についてはまだ確定版ではありませんので、今の想定として説明します。

布佐駅を出まして、天王台駅に着くルートになりますが、朝一番早く7時、最後の便が18時57分となります。天王台駅を出て布佐駅に向かうルートですが、朝7時40分が最初のバスになり、夕方の17時38分が最後の便となります。

次に運賃表となります。対キロ区間制運賃となりまして、乗車区間に応じた料金設定となります。こちらも運行してる阪東自動車の路線バスの同料金の運賃表となります。

なお、実証運行中は定期券の販売や回数券の販売は行いません。

我孫子市がやっております運転免許証自主返納者に発行する免許返納割引証の方が利用可能となっており、こちらは大人運賃が半額でご利用できます。運賃については一番安い初乗りが170円となり、一番高いところで大人が400円となります。子供が大人の半額となります。

続きまして、パブリックコメントの説明に移ります。こちら2月1日から3月1日まで行いましたので報告します。

内容は、実証運行に係る運賃についてパブリックコメントです。意見の募集期間は、令和6年2月1日から令和6年3月1日までとなります。意見募集の結果、意見の提出人数としては8名となりました。うち住所氏名の記載のない匿名の方の意見が3名です。運賃に関する意見についてまとめているのですが、均一性の運賃にしてほしい。無料やあびバスと同額の150円、200円といった意見が4名です。

続きまして、本数、早朝や夜間運行を含む。本数を増やすのであれば、多少値上げしてもいいという意見が2名です。

続きまして、通勤通学定期を販売して欲しいという意見が1名です。

最後に、時間帯別料金。例えば、朝と夜だけ料金を値上げして、日中は安くするというような意見になります。こちらの意見は1名です。

続きまして、今回の運賃に関する意見募集となりますが、運賃以外の意見もありましたので、そちらも報告します。

まず、早朝夜間の運行をしてほしいという意見が3名です。続きまして、日中を含む1日あたりの運行本数を増やしてほしいという意見が3名です。続きまして、土日、祝日も運行してほしいという意見が1名です。続きまして、ルートについて、天王台駅北口発着ではなく、南口発着にしてほしいという意

見が1名です。最後に、布佐駅南口から新木駅南口に行き356号に出て、天王台駅に向かうルートにしてほしいという意見が1名です。

意見の概要としては以上となります。

次に提出された意見とそれに対する市の回答案になります。

現状よりも本数が増えれば多少の値上げは許容できますということで、理由としましては、我孫子市東部地区は現在若者等が流出した背景にはバス本数の少なさ、成田線の本数の少なさがあるということで地域、地域振興のため本数を増やすことができるのであれば、多少の値上げは構わないという意見です。

これに対する市の回答案は、実証運行は平日のみの運行であることから実質減便となる案となります。これは民間事業者のバス運行の廃止を受けて、東側地区の利便性等を考え、その必要性和重要性を再検証するために、実証運行を行うものとなります。

いただいたご意見は今後予定しているアンケート調査の中で市民ニーズを把握し、バスの便数、運賃経路を検討していきたいと考えていますという回答になっております。

次に、潜在需要を見据えた料金設定を行う必要があるというご意見です。こちら現在バスを使ってない人ですとか、将来転入する人たちの需要を満たすために、あらかじめ利便性を高めることが必要であるという意見となっております。そのために通勤通学定期の存続や時間帯別料金の導入、早朝夜間便の充実とそれに対するコストを料金に付加することとの提案をされている意見です。市の回答は、通勤通学定期券の存続は現状で利用実績が少ないことから実証運行期間中は行わない考えですが、今後予定しているアンケート調査の中で検討していきたいと考えています。

バス運転手の人件費や運行費は、時間帯に関係なく一定のため、昼間に安くするなど、時間帯別の料金を導入する考えはありませんが、今後予定しているアンケート調査の中で検討していきたいと考えています。

早朝夜間便については、実証運行や市民アンケートなどから、今後の課題として人数を把握し、調査していきますという回答であります。

続きまして、将来を見据えた料金設定が必要と考えますという意見の内容では、早朝夜間便を充実させることができればという意見となります。こちらの市の回答は先ほどと同様となります。

同じ内容の意見が多いので、市の回答を一部抜粋して説明します。

運賃は全て同一一定の金額にするという意見ですが、こちらに対する市の回答としては、運賃については天王台駅北口から布佐駅南口までは距離が長く、路線バスとの競合や公平性を保つため、乗車距離に応じた運賃を収受する方式を選択しています。実証運行期間中は利用者へのアンケート調査を実施した上で、料金変更についても改めて検討する考えですという回答となっております。

パブリックコメントの結果については以上とさせていただきます。

続きまして、証明書になります。我孫子市地域公共交通会議の分科会を開催しまして、運賃については、委員の皆様の賛同をいただきましたので、先ほど説明した運賃で今回実証運行することが決定しました。こちらの交通会議からこの協議が整った証明書を阪東自動車に発行します。そして、阪東自動車の方から運輸支局の方に届け出をすることによって、運賃を含めた運行計画について承認をしていただく流れとなります。

続きまして、今後の実証運行のスケジュールとなります。

本日、交通会議開催し、運賃について決定しました。そして、これから阪東自動車との委託契約を進めます。その後、4月から8月までは準備期間となり、阪東自動車が運輸支局に許認可届けをするとともに、運行開始に向けて準備作業、バス停や時刻表示の案内表示の準備やバス車内での音声、行き先表示などの準備を進めます。その間、市としては実証運行開始に向けた広報活動の実施などの準備を進め、9月から実際の実証運行開始となります。

実証運行開始は、バス利用者およびあびバスを利用していない市民に対してもウェブ等を使ってアンケートを実施する予定ですので、広くアンケート聴取し、今後実証運行の見直し等を進めていく流れとなっております。

こちらについてのご説明は以上とさせていただきます。

委員2：今回実証運行を6ヶ月間実施されるということですので、いずれにしてもやる方向で進んでいるので、これは報告なので、結構ですが、今後、継続してい

くのか等が出たときに、今の時点で何が重要かと言っていると、今まで阪東バスが走っていた路線を、実験で取るべきいわゆる成果といいますか、今、廃止を要望したバス事業者の人数なのか、満足度とかいろいろありますけれども、具体的なこの実験6ヶ月で目標となる月当たり、何人ぐらい乗ってほしいのか、もっとやるべきなのかどうかと判断するときには、一定の目標値っていうのが実験の場合は、設定するのが、また半年後の協議会でも及第点なのかなど、これも全て今日ある程度の目標値っていうのは年度だけではないと思います。何を実験で取るのかという部分でもあるので、これ私の想定する答えは、今阪東バスが利用してるお客さんの数は、前後にして目標として考えるのか、それとも事務局何かお考えがあれば、この場で伺いたいなというのが一点目です。

それから、今後、我孫子市ではパブリックなどで決まったことですからこれは私の意見として聞いてほしいのですが、今回通勤通学定期の存続は現状では利用実績が少ない点について、我孫子市の中で少ないっていうのが我孫子市内の通勤、通学が少ないのか、これが一つと、ここは意見として聞きたいのですが、「昼間に安くするなど時間別の料金を導入する考えはありませんが、今後予定しているアンケート調査の中で、検討していきたいと考えています。」考えはないけど、検討していくということはやるかもしれないと捉えるんですが、私はここの下の早朝夜間についての書き出しでは、アンケートなどから今後の課題として市民ニーズの把握を調査していきます、とあるのですが、時間帯も人件費も、バスの運転手の人件費と書かれてますから、アンケートによってはやる考えがあるとも取れるんですが、違いがあるのであれば、お伺いしたい。あと最後になります。実証運行期間中は利用者へのアンケート調査を実施した上で改めて検討するということがありますが、乗られてない方にも公平性とか乗車距離に応じた運賃を徴収する方式っていうと、非常に多数の方が影響を受ける内容でもあるので、あえてこの利用者だけにこのアンケートを実施した上で、料金変更まで検討するとおっしゃってますから、もう少し幅広く、いわゆる市内のバス路線を使う方の意見を、利用者だけに限らず幅広く取るっていう考えなのかどうか、以上3点でありますけど、お願いいたします。

事務局： 先ほど運賃協議会でも同じような質問を受けたんですけど、本来は交通公共交通計画があって、その中に新規路線や路線バスを維持していくにはどう

していくかという方向性を示したものがあり、その計画に則って、このシャトルバスの実証運行を実施するべきですけど、阪東自動車の方の路線バスの廃止が早くなり、その関係で急遽のシャトルバスの実証運行が、路線バスを引き継ぐような形で運行の方をする形となりました。委員の指摘のとおり、どこで実証運行の数字をもって本格運行に移るのかとか、どの数字を持って、実証運行ルートの変更や、運賃の改正、また実証運行を引き続き続けていくのかその辺を今、具体的なものってというのは持ってないのですが、そういったトリガー条項と言われるものかと思うけど、ある一定の数字は決めて、またこの交通協議会の方にご報告させていただきたいと思います。公共交通計画令和6年度、作ることになっています。計画につきましてもこちらの交通協議会の方に、市の案として、諮問しまして、そのときには答申をいただくようになりますので、その際にまた事務局として説明します。

こちらのまとめについては今回の交通会議の資料用に作成したものになっておりまして、実際のパブリックコメントの結果については、ここの部分は公表しないところになります。

阪東自動車に事前に、現状のこの路線バスの布佐線の定期券の売り上げを確認したところ、直近2ヶ月で、令和6年1月が通学定期0で、通勤定期は1ヶ月分が2枚売れているということです。また、2月について、通学定期は0で、通勤定期が1ヶ月分1枚売れてるということでした。あとこちらのデータは阪東自動車の方で定期は何ヶ所かで販売していますが、データが取れるのは東我孫子車庫での売り上げのみということです。

時間帯のところは今後予定しているアンケート調査の中で改めて検討をしていきます。

会 長： 今のところ我孫子市では昼間を安くするとかという考えは持っていないが、今後実証運行する中で様々なアンケートや意見が出てくる中で、そういう意見が強ければ、全く無視するわけにもいかないと思います。市民から色々な要望が出たときに行政としては検討したいと思います。

事務局： 最後にアンケートについてですが、利用者以外のアンケートも実施したいと考えております。市でウェブを使ったアンケートのシステムがありますの

で、そちらを利用して、利用者以外の方のアンケートをとりたいと考えております。そのアンケートの中でこの実証運行のバスを利用したことがあるかないかっていう項目を設けて、選別した上で、データとして取っていきたいと考えております。以上です。

委員2： 全て理解しました。目標値については令和6年度に我孫子市の地域公共交通計画を策定しますと、この中で目標値についても触れていきたいこと。あと、その計画の案の段階である程度出していただかないと、この辺について最終的な決定前の案の段階からこの協議会に案として、目標値も含めた計画案が出るということでもいいのかどうかというのと、あと今のご説明で利用者以外でもアンケートを実施するってことですから、ここは市民へのアンケートというか解釈なのか表現は、このままでいくのか、これについて確認させていただきたいです。

事務局： ここは他の部分も、アンケートについては利用者に限定せず、市民へのアンケートという表現を統一して回答したいと考えています。

計画が決まる前に、素案の段階でお示しできるようにしたいと思います。また、集まらなくても、書面開催という方法も議決の方いただいているので、有効に活用しながら進めさせていただきます。

会 長： 続きまして、報告事項の2番目の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事務局の説明を求めます。

事務局： 報告事項に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ご説明します。

令和4年7月より、3回にわたり新型コロナウイルス感染症およ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て支援金の交付を行いましたが、引き続き令和6年1月に4回目となる支援金の交付を行っております。こちらの交付事業は地域公共交通会議の予算ではなく、市の会計予算からの支出となりますが、公共交通事業者支援事業の一環として本協議会へ報告をさせていただきます。

今回の支援金額については路線バス事業者に対し1台当たり1万円、タクシー事業者に対し1台当たり1万円、送迎バス事業者に対し1台当たり1万5000円となっております。

支援実績については、路線バス事業者が合計の申請台数としては68台、交付金額としては68万円。タクシー事業者が申請台数としては76台で、合計金額が76万円。送迎バス事業者が19台で、金額としては28万5000円となっております。全17事業者、総額で172万5100円となっております。以上です。

会長： それでは協議事項の方に戻ります。先ほどの質問のありました返納者に対する割引券についての今回の算定根拠といたしますか、予想実績に基づいたこの金額をどのように積算したか説明してください。

事務局： こちらについて、阪東自動車への欠損額の負担になります。こちらの算定額は、こちら阪東自動車の方からデータを出していただいて算出している想定額になります。こちらの免許返納の割引証の保持者数とこれまでのデータから導き出した1人当たりの利用額と、1人当たりの利用回数を積み上げて想定額として算出しているものになりまして、細かい数字をご説明するのは難しいのですが、算定方法としてはこのように算定しています。以上です。

委員3： 5年度予算の路線バスの決算は427万4103円。それが、今回の6年度予算の中で、568万ですから、140万近く増えています。その中に実はこの6年度の予算の中に割引証作成費36万というのが書いてあります。これは5年度の予算の中には書いてないです。この項目は多分この欠損の中から出したのかなと思います。が、タクシー利用券の64万は5年度予算も6年度予算も同額が内訳に書いてあります。

事務局： 5年度当初は427万4000円だったんですけど、まだ5年度については、決算にはなっていないので、阪東自動車から聞き取った内容ですとこれでは足りないととなります。当初、日本大学の藤井先生の研究委託費として100万円、5年度当初計上していたが、こちらは藤井先生と相談させていただいて今年度は

やらないということになりましたので、こちらの100万円を路線バスの欠損の予算に流用させていただいて、現在の予算としては5年度予算で527万円になりますので、そこの差で言うと、40万円ということです。

会 長： 他にこの予算案に対するご質問はございませんでしょうか。それではご質問がないようですので、採決をさせていただきたいと思います。

本議案、こ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： 異論なし

会 長： 皆さん、ご異議なしということで、この予算案を承認をいただき、可決となりました。

この他、事務局から何かありますか。せっかくの機会ですので、皆さんの方から何かございますでしょうか。

委員4： 今日の議論にもあった阪東自動車の運行の廃止とかも運転者不足という問題も、原因の一つとなっているかと思います。運転者不足というのはまさに運送事業今喫緊の課題あり、国全体としては運転免許の支援やお金の支援制度があります。あるいは制度的な支援も考えられますが、運輸局でも何かできないかなという思いがあります。ただ運輸局単体では予算もありませんし、制度を変えるという組織体でもないのので、昨年12月に運転者、ドライバーの魅力発信ということで、プレスリリースをしました。これはバスに限らず、タクシー、トラック含めてで、長時間労働低賃金という事実関係もあり、そのような悪い印象ばかりが先行してしまっているが、実際現場で働くドライバーの方たちにしてみると、その自分の生活スタイルに合っているだとか、バスで言うと本当に利用者の方からありがたいって声かけられることがすごくやりがいがあるとか、すごく魅力に感じている方もいらっちゃって、そのような声を、各トラック、バス、タクシーの協会団体に、協力いただきながら、初めてそれをまとめてプレスリリースをしたというのが昨年12月となります。

先週3月15日にも第2弾として行っております。一番は求職者の方に向けたメッセージが主となります。どうしても運輸支局とかのホームページ載せてるだ

けだと、求職者の方って見ないので、こういう各自治体の会議の場でもご紹介させていただいて、自治体によっては、そのプレスリリースにリンクいただいたりだとか、あるいは自治体の中でも運転者さんの求職活動にご協力いただくホームページ立ち上げていただいたりだとかもしていただいているので、我孫子市にも今後、協力の検討いただきたいというお願いとそのプレスリリースの中にはもちろん、魅力発信というのが第1なんですけど、例えば、バス、タクシーで言えばですね、例えばコロナ禍で利用者の方が激減した際にも、コロナ対策をしっかりとしながら運行を維持していただいて、地域の足として、維持していただいたりとかっていうこともあって、これはまさに生活交通としてなくてはならないもので、これは現状、利用者の方にあって当たり前のように感じる方もいるんですけども、やはりなくなると絶対困るものなので、どうしても乗っていただくのがすごく大事なことというようなメッセージも触れずに載せておりますので、ご紹介したいなという思いがありました。

利用者への周知というのはやはり重要で、今回予定しているシャトルバスについても、いただいているスケジュールの中でいくと、これから実証に関心を向けた広報活動の実施ということで、より利用者の方に、広まるように周知の方ご協力いただけたらと思っておりますので、ぜひよろしく申し上げます。以上です。

委員： 今日の17ページのところで高齢者対策の支援金という形で、とてもいい方向で動き出していると感じているが、その中で一つ私は他の自治体のいろんな公共交通計画を策定する場の中に、この我孫子市のこの送迎バス事業者、この取り組みは有料的なという一つの例として出てくるようになってきましたこれは以前、私はブラックに近いグレーだと言ってた運行方法だったのですが、いつの間にか国交省の方の一つの面白い取り組みといいますか、この利用の仕方の仕組みとしての支援事業が法的にも少しずつ変わってくる中で、地域の中で互助の仕組みのような形の中で、動き出した支援事業だということで認められたことによって、グレーから白になったというような経緯の中で動いているものなんですけど、その事業がどういう形で動いているのか、利用者が利用者動向がどういう形で実績値を上げているのか、他の公共交通計画のところで目標にされるようになってくると、どういう実績ベースでその地域の方たちの移動とい

ったものをきちんとサポートできてるといったようなところを、今度は他の自治体から聞かれる場面、こういったところが非常に多くなってきて、本当にそれが地域の中で良いのか、それからどのような事業者とタッグを組んで取り組んでいるのかなどがやはり非常に大きな視点になってくると、さらに大きくは公共交通の事業者との差別化がどういうその仕組みの中で相互理解という形で組み込まれてきたのか、その辺のところを問われてくると思いますので、事務局として、地域公共交通会議の中で、こういう位置づけの中でこういう運用をしていて、こういう実績があって、そして地域の中の公共交通の一端を担っていますといったところをぜひ一度ご紹介いただきたいなと思いますので、よろしく願いいたします。

委員5： 第1回我孫子市地域公共交通会議の運賃の分科会があったときに、承ってまして、運賃分科会の議事録をできれば、全部テープ起こしは求めません。運賃に係る協議の中でどういうプロセスでこう決まったかというのをあえて議事録として、公共交通会議の委員の方にはご提供いただけないか、これはお願いです。そうしないと、出てる出てないで議論がかみ合わないのはあってもいけませんので、どのようなプロセスでどのような意見があって決まったということであるので、議事録はぜひお願いします。書面送付いただいても結構ですのでよろしくお願いします。

事務局： 情報公開制度がありまして、この会議につきましても、議事録また運賃の分科会についても一応公開の対象になりますので、公開します。議事録につきましても、内容の確認も含めて委員の方々にそれぞれ送付します。

会 長： 長い時間ありがとうございました。以上をもちまして、第3回我孫子市公共交通協議会全て交通会議を終了いたします。