

# 第62回船橋市地域公共交通活性化協議会

## 会議録

日時:令和5年11月9日(木)午前10時00分～

場所:船橋市役所 9階 第一会議室

発言者	内容
事務局	事務局より案内
議長	<p>ただいまから「第62回船橋市地域公共交通活性化協議会」を開催いたします。</p> <p>本日は、ご多忙にもかかわらず、ご出席いただきましてありがとうございます。</p> <p>本会議につきましては「船橋市地域公共交通活性化協議会会議運営規程」第2条第1項に基づき、公開することといたします。</p> <p>それでは、議題に移ります。</p> <p>まず初めに、次第および本協議会の概要説明について、事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	事務局より説明
議長	<p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、ただいまの事務局からの説明について、委員の方から、何かご質問、ご意見はございますでしょうか。</p> <p>無いようですので、次に参ります。</p> <p>それでは、議題の方に移らせていただきます。</p> <p>1つ目の議題として「令和6年度船橋市公共交通不便地域解消事業のダイヤ改正及び運行継続について」事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	事務局より説明
議長	<p>ありがとうございました。それでは、公共交通不便地域解消事業について、ダイヤ改正を行った上で来年度も運行継続したいという事務局からの提案に対して、委員の方から、何かご質問、ご意見はございましたらお願いいたします。</p>

委員	はい
議長	お願いします。
委員	19ページにあります、交付決定額について質問します。これについては、未だブロック単価を使われていると思いますが、この辺りについての変更はできないものでしょうか。
議長	前回の協議会でも同様の質問があったと記憶しておりますが、改めて事務局よりお願いします。
事務局	事務局よりお答えします。ブロック単価につきましてですが、例えばバス事業者毎に経費をみてしまうと、単価のばらつきが生じ公平さがなくなる等懸念がございます。そのため、現時点ではブロック単価を採用しております。しかしながら、前回も同様のご意見がございましたので、この扱いをどのようにするのかは検討が必要であることも承知しております。実情にあっていない、というお話ですので、懸念事項を踏まえた上でどのような扱いにするのか、引き続き整理させていただきます。
議長	改めて事務局の方で整理するということですが、よろしいですか。
委員	ありがとうございます。現状として、本事業における路線は赤字であると伺っています。今、運転手不足等騒がれておりますが、弊社でも事業計画の中で運行本数を削減する等の対策を行っております。2024年度の改善基準告示の改正に伴って、一般路線の5%~7%程便数が減ります。こうした運転手不足が深刻となっている中で、赤字の路線を残しておくという考えは、労働組合の中では考えておりません。このまま、ブロック単価を採用して運行するというのであれば、事業者を変えることや、市で運行していただくことを検討していただきたいのですが、いかがですか。
議長	事務局のお考えをお願いします。
事務局	それについては、会社としての意見ということでしょうか。
議長	委員、お願いします。
委員	A路線の運行事業者としての意見をお伝えします。本路線が赤字ということになっていますが、これは実際の事業者には掛かっている費用とブ

	<p>ブロック単価の差異によるものであると認識しております。これらの改善については、兼ねてより事務局に依頼しておりますので、まずはそちらを検討していただければと思います。</p> <p>あとは、本路線を運行するにあたりまして、人件費やそれに付随するものが今後必ず高騰していくとしますので、本路線の在り方については、また部会が中心になるかと思いますが、具体的に検討していきたいと思います。</p>
議長	<p>ありがとうございました。</p>
委員	<p>よろしいですか。</p>
議長	<p>はい、お願いします。</p>
委員	<p>B路線の運行事業者としての意見をお伝えします。確かに、現在の基準では、事業者の持ち出しがあります。よって、とんとんになることは相当な収益がないとありません。よって、ブロック単価からの変更は検討をお願いしたいと考えております。</p>
議長	<p>ありがとうございました。</p> <p>バス事業者様にご協力いただかないと、本事業は成り立ちませんので、その点については部会の方で議論していただき、どのような結果になるかは別として、皆様のご同意が得られる形で進めていただければと思います。</p> <p>その他、よろしいでしょうか。</p>
委員	<p>今の話について、何点かお伺いします。</p> <p>事務局からの資料を見ても、2024年度に合わせた形でダイヤ改正がされているものとお見受けします。当然ながら、人員体制を踏まえて経費等の算定方法を検討していきますという回答でありましたが、本協議会においても、事務局の回答は前回と同様であったと感じます。</p> <p>令和6年度については、事務局資料のとおり運行するというのですが、前回の報告からすると、本来であれば、来年度の運行に合わせて運行経費の算出方法の見直しも具体的な回答が出てくるかと期待しておりました。しかしながら、また検討していくということになると、来年度の経費はブロック単価のままであり、進捗がないままずっと続いていくのではといった懸念が生じます。</p> <p>検討していくという説明はいただきましたが、それは前提として、もう少し具体的なご説明をいただければと思います。</p>

議 長	<p>ありがとうございます。今回は、ダイヤ改正に重点を置いて、特に住民が困る可能性があるということで対応していただいております、中々運賃の内容について踏み込んで具体的にというところまでには行かなかったのかなと思います。事務局にて、改めてお願いします。</p>
事務局	<p>事務局よりお答えいたします。国土交通省が公表する千葉県のブロック単価では、本事業を運行する事業者による価格と差異が生じていることは重々承知しております。また、現時点では同ブロック単価を採用するというので、要綱にも明記されておりますけれども、ブロック単価を採用せず、各社それぞれに用いる単価を採用するとなりますと、必要経費が凄く上がってしまいます。</p> <p>従って、現在の運賃で住民の方たちが利用されている中で、収支率が50%を超えない可能性が出てきてしまいます。そのため、毎年収支率50%ぎりぎりのラインで推移している地区等では、50%を切ってしまう、本事業そのものが廃止になってしまう可能性が大いにあります。そのため、市と事業者のみならず、利用者の方々のご理解も得ながら、慎重に検討と説明を積み重ねていく必要があると考えております。</p> <p>よって、一朝一夕にブロック単価を廃止して、各社の価格を採用することは難しいものと考え、ご理解いただければと思います。</p>
委 員	<p>そういったところで、ブロック単価から実勢単価へ切り替えていくということであれば、運賃に関しても、改定などの検討を行っていくということでしょうか。</p>
議 長	<p>事務局お願いします。</p>
事務局	<p>仰る通りです。また、本事業は、運賃だけでなく、ダイヤ改正やルート変更等についても、本協議会を通じてお諮りさせていただくこととなります。</p>
議 長	<p>これから具体的な検討に入るということですが、委員からの進捗が見られないという懸念もございますので、ご対応のほどお願いします。</p> <p>他に、ご意見等ありますでしょうか。</p>
委 員	<p>よろしいですか。</p>
議 長	<p>はい、お願いします。</p>

委員	<p>今の議論も非常に重要であるのですが、それに関連して今回の議事については2つ大きな議論があると思います。</p> <p>1つが、ダイヤ改正ですね。この変更が収支率にどのように響くのかということです。お示し頂いている収支率については、今年度以前のもので計算されていますので50%を超えているのですが、今後どうなるかという点についてはシミュレーションしておいた方が良く考えます。それに応じて、今のような運賃の改定の話に繋がっていくのか、あるいは地元の意見を踏まえながら、改善等を試み、違った形の運行形態がでてくるのかということだと思います。こうした検討の見通しがあれば、教えてください。</p>
議長	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>事務局の方で、ダイヤ改正が収支に与える影響等あれば教えてください。</p>
事務局	<p>事務局よりお答えします。</p> <p>当然ながら、本事業については改善を試みつつ、将来的には完全民営化できることが理想的であると考えます。それを前提として、住民の利用が大きく左右されますので、一番住民に影響がないよう、バス事業者と考えていきたいと思っております。</p> <p>例えば、今回のダイヤ改正では、一部夜の便を削っておりますが、これは決して夜利用される方を見捨てているわけではなく、便ごとの乗車人数をみた際に最も利用が少ない便が夜であったため、削っております。</p> <p>同様に、朝の便を切ることについては、現在通勤・通学で利用されている方は絶対必要であろうと考えます。このように、便ごとに利用のされ方を研究した上で、夜の便を減らすことに踏み切りました。</p> <p>こうした考えの上でのダイヤ改正であれば、収支率に大きく影響はないだろうと考えております。</p>
議長	<p>ありがとうございます。</p>
委員	<p>結構です。恐らく影響のないところで考えておられるのだろうとみておりましたが、一応念のため確認させていただきました。</p>
議長	<p>その他、ご意見等ありますでしょうか。</p>
委員	<p>はい</p>
議長	<p>お願いします。</p>

委員	<p>利用者としての意見をお伝えします。資料中でも、収支率は伸び悩んでおります。ただ、我々としては市とともに、今年になってからも 2, 3 度意見交換会をさせていただいております。こうした中で、出来るだけ乗ってもらいたいという話をずっと行っています。ここでお聞きしたいのが、先ほど委員の話からもありましたが、近隣のエリアで路線バスを新たに通していただきました。この路線の利用者はどの程度のものになるか教えてください。</p>
議長	<p>委員、お願いします。</p>
委員	<p>ご質問いただきました路線については、認識している中でそこその利用は頂いております。今具体的な数字は持ち合わせておりませんが、ある程度の成果は得られております。また、渋滞箇所を避けるような路線になりますので、定時制の確保という観点から、一定の成果があげられているのではと認識しております。</p>
委員	<p>ありがとうございます。我々としては、非常に助かっております。我々が居住するエリアは駅からも遠く、バスが通ったことで生活にも良い影響がでております。こうした背景を踏まえ、需要はあるものだと考えております。ただ、残念ながらPRが非常に不足しているのではと感じております。本事業について理解しておられないかたが多いのではと思います。先ほど議論されている路線についても、是非、残していただきたいと思います。我々が住んでいるエリアは、船橋のチベットと言われるようなエリアですから、是非、様々な議論を通して、集客しながら路線を維持していきたいと思います。よろしく願いいたします。</p>
議長	<p>大変貴重なご意見ありがとうございました。 他にご意見等ありますでしょうか。 ないようですので、本件についてお諮りしたいと思います。 「令和6年度船橋市公共交通不便地域解消事業の令和6年4月1日付、ダイヤ改正及び運行継続」について、事務局の提案の通り、承認するものとして、ご異議ございませんでしょうか。</p>
委員	<p>異議なし</p>
議長	<p>異議なしと認めます。本件について、承認するものとさせていただきます。ありがとうございました。</p>

事務局	<p>次の議題として「船橋市地域公共交通計画の取り組みについて」事務局より説明をお願いします。</p> <p>事務局より説明</p>
議長	<p>ありがとうございました。</p> <p>地域公共交通計画で掲げるグリーンスローモビリティやターミナルのDX化等の施策を委員の皆様にご意見ご協力を頂きながら進めることができ、感謝申し上げます。引き続き、委員の皆様のご協力をいただきながら、進めていくことが大変重要だと考えておりますので、是非、この場においても他市の事例であったり、何かフィードバックいただけるような内容がありましたら、ご発言いただければと思います。</p> <p>委員の皆様から何かございますでしょうか。</p>
委員	<p>先ほどご説明いただきました、船橋駅北口バスターミナルのデジタル化について実施予定です。DX化という形になるかと思いますが、背景として乗務員不足という問題があります。デジタル化の推進により業務の省力化を図り、乗務員不足に対応していきたいという考えがございます。併せて、本社の上席にあたる人数も極力減らしていき、乗務員は運行に専念するなど、構造的な改革も取り組んでいます。そうした取り組みを進め、社内の間接部門の負担を軽減していきたい。北口エリアに着目すれば、新医療センターの建設やアンデルセン公園等があります。また、船橋市民だけではなく、アフターコロナを迎える中でインバウンド需要も増えてくると思います。日本語表示だけではなく、多言語で案内する重要性も高まってきていると考えます。多言語化、市内外へのわかりやすい案内も大切です。そのため、出来る限りご協力いただきながら行進をしていきたいと思っております。</p> <p>そこで、質問させていただきたいのは、事業者負担や市の補助金だけではなく、国と県の補助金も不可欠であるのですが、本日お越しの千葉県もご支援いただけるお考えなのか、どのようなスタンスでおられるかお聞きしたいのですが、お願いします。</p>
議長	<p>ありがとうございます。それでは、委員お願いできますか。</p>
委員	<p>事業の補助金の活用については、我々の中でもご相談をいただいて把握しております。我々としても、補助金自体はございますので、活用できるかどうかは、ご相談をさせていただきながら協議を進めているところであります。また、来年度予算に向けて準備を進めているところです。</p>

	<p>ただ、課題や問題点も多々あるかと思いますので、しっかりと船橋市と意見交換を進めていければと考えております。</p>
委員	<p>ありがとうございます。こうした地域公共交通計画の推進には、千葉県の協力が不可欠であると考えます。よろしくお願いします。</p>
議長	<p>ありがとうございます。その他、何かございますでしょうか。お願いします。</p>
委員	<p>グリーンスローモビリティについてですが、他市の事例でも導入された経緯がありまして、その際に起こったことについて紹介します。</p> <p>その自治体では、グリーンスローモビリティの位置付けを福祉政策として考え導入されました。</p> <p>運賃も徴収せず、そのため、本協議会や届出等での調整もありませんでしたが、公共交通事業者としての立場からすれば、ある日突然路線バスに重複するような形で始められてしまいました。実施の直前に知らされたのみです。</p> <p>実際のところ、その自治体の交通関係部門においても、知らなかったということが見受けられます。端的に言えば、調整不足であると言えます。そういうことが無いようにしていただければと思います。</p> <p>移動するという意味では、バスもタクシーも一緒ですので、所管課においては調整をしっかりとしていただければと思います。また、社会実験として1, 2週間貸し出すということもされていきました。事務局からの提案では、船橋日大前駅ということで、既存交通との影響はないとご判断されたのですが、同様な社会実験をされる際には、既存交通とのすみわけをしっかりとしていただきたいと思います。</p>
議長	<p>貴重なご経験の共有、ありがとうございました。</p>
委員	<p>はい</p>
議長	<p>委員、お願いします。</p>
委員	<p>貴重なご意見ありがとうございました。このグリーンスローモビリティにつきましても、福祉部門とも情報共有し、全庁的に検討しまして、意見交換を実施しております。今回、坪井・松が丘地域の地元住民の気運とございますか、熱意も強まってきているということでございましたので、まずは、実証実験に向けて準備を進めているということでございます。</p>



議 長	その他にありますでしょうか。
委 員	はい
議 長	お願いします。
委 員	<p>運転手不足の件ですが、県の方でもできることから始めるということで、まずは県庁の方でも運転手不足に関するHPを10月末頃に作成しました。この中で、自治体の運転手募集説明会などを掲載していきたいと考えております。</p> <p>市川市と協働で実施するということですので、そういった情報等も掲載させていただければと思います。是非、詳細な情報提供をいただければと思いますので、よろしくお願いします。</p> <p>また、事業者さまにおかれましても、協会を通じてご案内しておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。</p>
議 長	<p>ありがとうございます。</p> <p>是非、説明会等について掲載していただければと思います。</p> <p>その他、ございますでしょうか。</p>
委 員	はい
議 長	お願いします。
委 員	<p>グリーンスローモビリティの件でございますけれども、まさに、交通空白(不便)の地域において住民の利便性を確保する点でも、全国的に取り組んでおります。実証を踏まえて本格運行をしようとしたときに、ルート上からバス路線との調整は出てくることは予想されます。それは実証の段階からバス事業者様には不安なところがあるかと思えます。実証の段階からですね、むしろグリスロのルートバス停との結節点に構えるだとか、お互いの利用促進に繋がることを検討してもらいたいなと思えます。それから、当然ご検討されているかとは思いますが、車を使って人の命を運ぶということでありますから、運送事業であれ、運送事業に関連しない事業の範囲であれ、安全面という観点については十分ご認識いただいて、調整等行っていただければと思います。</p>
議 長	<p>ありがとうございます。</p> <p>ご指摘十分に注意して、進めていきたいと思えます。</p>

委員	よろしいですか。
議長	はい、お願いします。
委員	<p>サイネージの件についてです。今はデジタル化をどんどん進めていかなければならないので、是非進めていただきたい。</p> <p>国や県等いろいろな支援をいただきながら、準備していただきたいと思うのですが、この時にポイントとしては、P26のような表示板だけではなくて、これを含めて駅全体のデジタル化を進めていただきたいと思います。これに行きつくまでに、まずは大変なハードルがあるかと思いますが、船橋駅も北口、南口ございますので、行ってみたらどっちがどっちだか、ということがあります。是非、全体でサイン計画を、場合によってはデジタル化を施し効果的な案内をトータルで考えていただきたい。</p> <p>また、こうした設置型のデジタルも効果的だとおもいますが、言語やバリアフリーに対応したとか、色んな情報を出したいというニーズは当然のことですが、すべてこの表示板で完結することは難しいことです。今では基本的にはスマートフォンを皆もっていますから、スマートフォンに誘導するような形もとっていただいて、つまりサイバー空間上にこうした必要な情報が載っていて、それを見れば、この場所から離れても確認ができるというようなことができます。行った先でも確認ができるということになりますから、そういった連携も考えていただければと思います。</p> <p>言語もどの言語を入れるかというのも難しい問題ですけれども、今はかざせば翻訳してくれるアプリもたくさんありますので、そのようなことを効果的に使えるような方策を活用しながら進めていただければと思います。</p>
議長	<p>ありがとうございます。</p> <p>駅周辺の全てのサインをということ、スマホへの誘導ということで2つご提案いただきました。駅のサインについては鉄道事業者のご協力も不可欠かと思います。是非、よろしく願いいたします。</p> <p>その他、ございますでしょうか。</p> <p>無いようですので、本件につきましては、以上となります。ありがとうございました。</p> <p>3つ目の議題といたしまして、「委員からの話題」ということで、事務局より進行をお願いします。</p>
事務局	事務局でございます。委員からの話題提供ということで、各委員より話題提供をお願いしたいと思います。

<p>委員</p>	<p>まずは、轟委員お願いいたします。 準備に少々お時間をいただきますのでご了承ください。</p> <p>委員からの報告ということで、ご提案いただきましたので10分程度ご紹介いたします。</p> <p>テーマをいただきましたのは、地域公共交通活性化協議会の議論活発化への提言ということで、本日も活発に議論をいただいておりますが、さらに活発化するためのポイントを私なりに整理しましたのでご紹介させていただきます。頭にみんなで作る地域公共交通会議とつけましたが、このあともご説明しますけれども、結局一部の人たちでやってもダメだということをお話したいということです。</p> <p>少々、社会性的なことですが、20年30年ほど前からインターモーダリズムというのを言っています。インターとは繋ぐという意味であり、モーダリズムのモードも交通手段を指す言葉でありますから、様々な交通手段を繋いでいくということで、その概念として4C+Eということをお話しております。</p> <p>Connection「つながる」、Choices「選択肢がある」、Coordination「連携」、Cooperation「役割分担」、Environment「環境」、これらを考えつついわゆる総合交通の視点で役割分担をしながら総合連携をしていきたいと思いますということです。右上にあります、このときの視点はあくまで利用者視点となり、わかりやすく安全に利便性を高めていくために、ハード・ソフト両方の施策を一体で行っていくということになります。一番下にあるように、色んな組織の理解や協力がなければ、輸送サービスの向上を望むことはできないわけであり実現のポイントとしては、地域交通全体を俯瞰してみなければならぬガバナンスと、交通を整備することだけが目的ではなく、地域の活性化が目的であるので地域と交通の連携が重要になります。それから、いうまでもありませんが、継続的改善です。実は公共交通分野については、平たくいうとホームランのような大きなヒットは中々ないんですね。小さなものを積み重ねていくしかないのです、それをしっかりPDCAサイクルを回して行っていかなければなりません。また、主体は色々あり利用者と事業者の間に地域があり、行政が支援していくと。つまり、ここにある主体がここにお集り頂いている訳ですね。ですから、この間で様々な調整等が行われなければならないということでこのような図をかきました。</p> <p>結局は、色んな主体が介在してコンフリクトですね、いわゆるトレードオフ関係であるわけなんですね。どちらかを優先すれば、どちらかに負の影響があるような場合というのは多数ありますから、それをどういう風に改善するかが問題で、対話が必要になってくるかと思えます。そこで、このような協議会で議論をする必要があるわけです。議論を活性化する</p>
-----------	---

ということがポイントであることを大前提として今日お話をさせていただきます。これらを受けて、議論活発化のポイントとして、ざっと書いてみました。他地域の協議会にも参加しておりますから、少し紹介させていただきますと、まず会議の運営ですが今日も少しありましたが、各議題で地域の方々からも補足説明を求めたり促すようなことをしている自治体もあります。つまり報告を事務局からするのですが、地域の立場はどうですか、事業者さんからしてみるとどうですか、というような議論をまず行っていくと。このような丁寧な進め方をしている協議会もあります。ただ、船橋市の協議会は非常に大きくこれだけのメンバーがおり、実はこのくらいの規模はそんなにありません。他の自治体では半分くらいであることが多いので、議論がしやすい環境であることは確かです。

それから、資料の事前配布や事務局からの説明の簡素化です。どうしても説明が長くなってしまって、議論する時間がないということになりがちですが、今では国等の会議でも説明を簡潔にして議論を中心という流れがありますから、そういったところの工夫もいるのかなと思います。また、委員持ち回りの話題提供として今回私が担当しておりますけれども、地域や事業の課題をこうして時間をとって行う場合もあれば、最後に何かありますかという形でペーパー一枚配布していただいて、イベントの紹介をするだとか、地域の方から課題を掲げて検討してもらいたいだとか、色々な話題を議論する時間をつくることです。今日の私のようなやり方や1, 2分時間をつくるなどの話題提供もあろうかと思えます。こうしたようなことを実施しているところもごございます。

加えて、今日は、協議会の活性化や議論の活発化というテーマをいただきましたが、海外や他地域の先進事例の紹介を行うということです。私もできますし、外部から専門の方を呼んで実施することも考えられます。つまり、勉強会のようなことをこの場で行っていくというものです。毎回ではありませんが、こうしたことを行っている自治体もあります。

中々コロナ禍もあり出来なかったのですが、会議外での交流活性化も重要かと考えております。先ほども船橋駅のデジタル化についてありましたけれども、私も何となくはわかりませんが、実際にどうなっているのかしつかりみたことはないです。他にも田喜野井地区や丸山地区、八木が谷地区も何となくイメージがつくけれども、実際そのバスには乗ったこともないです。恐らくそういった方が多いかと思えます。委員が出かけていって見て、実際に目のあたりにするというようなことも重要であり、他地域では行っていたりしています。

先ほど、地域の住民の方が松戸の視察に行かれたという話がありましたが、全国の先進事例に委員が行くということも何年かに一回くらいはやってもいいんじゃないかなと思います。そのような中で、意見交換をしながら認識合わせのようなこともできますし、情報交換、意見交換が

	<p>できますから良いと思います。アフターコロナですので、会費制でもなんでもいいですが、交流会等も意識合わせとして良いのではと思います。つまり、最初のスライドにあるインターモーダルリズムという言葉に戻りますが、利用者視点でというところがポイントで、どれに向けて何ができるかというのが重要で、課題を認識した上で皆がそれに進んでいくということが大切であると思います。会議で年に数回顔を合わせるだけでは不十分ではないかということを感じています。</p> <p>委員等によるプロモーション活動ということについてですが、先ほど地域の懇談会等ご紹介がありましたけれども、どうしても事務局と地元となるんですね。それだけではなくて、委員の皆さんが地元に行くということです。そのような委員が出ていくということをやっている協議会も結構あります。そういうことで、直接声も聞こえてきますし、地域の実態や現場も見ることができますから、そうしたこともしたらどうかという提案です。</p> <p>バス事業者だけでなく、地域住民や地域企業、地元の企業が企業バス等も通らせたりしていますので、総動員という考えがありますが、こういうことを通して交流ができます。まちづくり団体やNPO等との意見交換をするのが効果的かなと思います。</p> <p>最後はあたりまえのことですが、協議会に限らずどの会議でもあてはまりますが、しゃんしゃん会議なら書面で良いでしょうということです。ですから、しっかりと議論をするということが重要だと思っています。また、会議後も雑談のような情報交換も重要だと思っています。</p> <p>資料等の説明は本当に簡潔にし、議論からまず入るという会議も増えてきております。そういうような会議の仕方も検討いただければなと思います。考えていることをざっと並べるだけで恐縮ではありますが、関係者が一丸となって同じビジョンに向かって進めていくことが重要だと思っています。当然課題がありますし、トレードオフの関係にもありますから、互いに理解した上で調整しながら進めていただければなと思います。</p>
議 長	<p>委員、ありがとうございました。</p> <p>続きまして、お願いします。お配りしております資料5をご確認ください。</p>
委 員	<p>先ほどの委員から、会議の運営に関して貴重なお話を頂き、大変緊張しておりますが、簡単になりますが運賃協議会についてご説明させていただきます。</p> <p>事務局からもお話があったとおり、道路運送法の改正についてです。船橋市においては地域公共交通活性化協議会が該当しますが、前身と</p>

なる地域公共交通会議については道路運送法の中で運営されているものとなります。この道路運送法について10月1日付で法改正がございました。端的に言えば、この協議会の中で路線バスのことを協議するにあたって、運賃の内容についての協議をこれまで行ってきました。これについて、色んな事業者の方がいる中で運賃のことを協議すること自体が独占禁止法のカルテルにあたるかもしれないということで、疑義が生じないように今後はこの会議とは別に運賃だけの協議会を別立てで行うということになります。これまでの協議の中で、独禁法に該当するのですよと断定するものではなく、今後考えていくにあたりカルテルに当たる疑義ででてしまうので、そのズレをあらかじめ無くするという改定でございます。

具体的には資料5の一番下の段になりますが、令和5年10月1日以降という所で運賃の協議会を新たに設置し、①市町村又は都道府県、②当該一般乗合旅客自動車運送事業者③地方運輸局長④市町村の長(又は知事)が住民の意見を代表する者として指名する者が参加して行うものとなりました。その協議にあたっては、公聴会の開催等によって、住民等の意見を聞くこととなっております。この住民等というのは、利用者や利害関係者などがあたり、その方々の意見を求める措置が必要になります。公聴会等とはっておりますが手法は様々あるかと思いますが、現時点で想定しているものはパブリックコメントや市政広報紙、地域住民へのアンケート調査、及びヒアリング等が想定されております。資料中に矢印が引かれているとおり、まずは意見を聴取してその後運賃の協議会を行うという流れになります。

元々の協議会自体は、運賃を除いた部分についての協議を行う上で必要になりますけれども、運賃だけは切り離して別の協議とする必要があります。特段、運賃の協議会と本来の協議会とどちらが先かということとは法律上の決め事はございません。ただ、10月以降様々なご意見を頂く中で、本体の協議会でもこういった運賃かわからないと協議のしようがないよねという意見があり、先に運賃だけ決めてその後本体を話し合うということが、後戻りが生じた場合には効率が悪いといった意見もあります。順序については地域の実情もあろうかと思っておりますので、相談しながら進めていくものだろうと思っておりますので、そのような場面があれば、当支局へ相談していただければと思います。

10月以降始まったばかりのもので、事例が乏しいものもあり、個々の自治体と相談しながら進めて参りたいと考えています。船橋市でも同様の案件があれば、相談していただければと思います。

資料の2枚目になりますが、協議会の進め方の例ということで今申しあげたような話が記載されております。一番下のその他ということで、今までのこの協議会でも調べばということでしたが、今後は運賃の協議

	<p>会で調った場合には、証明書として発行していただきます。3枚目、4枚目は運賃協議会が調ったことを証明する様式の記載例になりますのでご参考ください。</p> <p>簡単ではございますが、以上になります。</p>
議長	<p>ありがとうございます。</p> <p>ご説明いただいた制度の変更については、現在実施している公共交通不便地域解消事業に影響がある話かと思えます。この運賃協議会の扱い方として、現在事務局の方で考えている見解について確認したいと思えますので、事務局お願いします。</p>
事務局	<p>事務局としての見解をお答えします。</p> <p>事務局側でも事前に国土交通省に確認をしましたところ、運賃協議会は本協議会の下部組織、いわゆる部会として位置づけ運営することで問題ないとのことでした。そのため、現在運行しております3路線の協議運賃決定のためにも、部会としての運賃協議会の設立を検討しております。これにつきましては、次回の協議会にてお諮りしたいと考えております。</p> <p>また、運賃協議会の開催にあたり、沿線自治体の意見も聴取する必要があります。他市においても同様の検討が進んでいるようですので、引き続き近隣自治体と連携を図り、適切な対応をとってまいりたいと考えております。</p>
議長	<p>ありがとうございます。</p> <p>それでは、事務局の説明や委員からの説明について、ご意見等ありましたらお願いいたします。</p>
委員	<p>はい</p>
議長	<p>委員、お願いします。</p>
委員	<p>今ご説明いただきました件ですが、令和5年10月以降の改正で公聴会の開催等が加わったという話であり地域としても期待したいところがあります。これまでの公聴会や説明会あるいは協議会等色々な場の中で、見ておりますと、例えば運賃改定という場合でもあらかじめ一定額が示されてこれに対して皆さん理解してくださいねというような説明が非常に多かったように思います。そこで伺いたいのは、こうした公聴会で、例えば今250円の運賃を280円にします、背景はこういうことです。という説明を行って、それは現状の料金に据え置いてほしいとい</p>

	<p>う強い意見が出た場合、元に戻るといことはあるのでしょうか。最終的には反対はできないような雰囲気が進められているような経験があるのですが、事例やご見解をお聞かせください。</p>
議 長	<p>ありがとうございます。 事務局の方で事例等把握していればお願いします。</p>
事務局	<p>事務局です。 通常の路線バスの運賃の値上げと違い、あくまでも今回の運賃協議会については公共交通不便地域解消事業が該当しており、地元住民と事業者、市の三者で運賃を決めていくというものになります。この事業において、実証運行の頃から何度も三者で検討してはりましたが、今まで運賃改定したのは消費税が上がったときのみです。それはいかんともし難く特にご反対もなく承認を得ました。そのため、本事業における運賃の値上げや値下げについての議論は過去にしたことはございません。現時点では事例はございませんということになります。</p>
委 員	<p>ありがとうございます。ご説明いただいた通り私の地元でも事業者や行政との三者協議というのはさせて頂いておりますが、元々こうした問題というのは利用者側と運行事業者との考え方は全く相反するものであり、地域住民としては経営の事を理解しなければならないということ で止む無く賛成はしないけど黙っておこう、という状況なのだと思います。一方で3地区についてですが、これに準ずる地区というのは非常に多い気がします。今まで20分間隔であったものを1時間に3本になりました等です。特に中部地区における県道夏見小室線を中心とした鎌ヶ谷路線、金杉台路線、高根台方面等ありますが、非常に交通渋滞の多いところ です。バス事業者さんでも定時運行に努めて頂いているのかと思いますが、10分15分バスが来ない、病院の待ち時間に間に合わない、こういった事例というのも報告があり、何とかならないかという相談があります。地域としてもいかんともし難く、運行事業者としてもどうにもならないということ でしようが、何か良い方策というものがないのか常々思っているところでございます。 何かお知恵があればよろしくお願いたします。</p>
議 長	<p>ありがとうございます。 はい、お願いします。</p>
委 員	<p>まさに利用者の利便の為と事業者の経営的判断は相反するものだと思います。運賃に限らず言えばですね、まさに今各地で議論となってい</p>



	<p>る路線廃止をする場合に、すぐに廃止されたら困るということで、予定通りにいかないという事例もございました。結局のところ、路線廃止をしないためにはどうすれば良いのかというところで、本数等を見直すだとか利用者と事業者同士で丁寧に議論を進めていくということで解消していった事例もございました。ただ、事業者も経営しておりますので、不採算の路線は中々継続しづらいですとか維持することで経済的に負担が掛かってしまって、むしろ路線全体が無くなってしまわないように、事業者も丁寧に路線を検討されているかと思います。そういった背景も踏まえて丁寧に利用者の方と見直していくということが重要なのではないかと思います。</p>
議 長	<p>ありがとうございます。 はい、委員お願いします。</p>
委 員	<p>ありがとうございました。私どもの地域も渋滞問題等について、路線バスあるいはタクシー会社に対して、行政としての何か赤字補填とはいいませんが助成金的なものがありますか。コロナ禍の時には勿論あったことは承知しておりますが、平時においてもそうした施策は考えてあるのか、お聞きしておこうかと思います。</p>
議 長	<p>はい、では事務局お願いします。</p>
事務局	<p>委員の仰る通り、国の補助金を活用してコロナ禍においては支援させていただきました。一番新しいのは、やはり国の補助金を活用させていただいて燃料費高騰に対する支援をさせていただきました。いわゆる、赤字補填で言えば、他市町村で実施しているようなコミュニティバスの事例があげられますが、近隣市では毎年1億数千万という赤字部分を全て税金から賄うような形になってしまいます。本市ではいわゆるコミュニティバスというものはございません。故に、市民の皆様から頂いた税金を各事業者さんに赤字補填のためにお渡しするとすると、64万人以上の市民からお預かりした税金を営利企業のために注ぎ込んでしまう形になりますので、それについては市民理解が得られないと考えております。</p> <p>基本的には国の方から補助金という形での支援があったときに、それを活用して支援させていただきたいと考えております。</p>
議 長	<p>中々、直接的な表現は控えたいところですが、やはり税金で賄うというのは、他の市民の方に負担して頂くという形になりますので、かなり位置付けが必要な内容かなと思います。どのような形でバス事業者が</p>

	<p>引き続き運行していけるのかというところは、本協議会を通じて考えていかなければならないのかなと思います。</p> <p>その他にご意見等ありますでしょうか。</p> <p>報告事項については以上となります。両委員ありがとうございました。</p> <p>それでは最後に、その他ということで今後のスケジュールを事務局よりお願いします。</p>
事務局	事務局より説明。
議長	<p>それでは、全体を通じて、ご意見ご質問等ありますでしょうか。</p> <p>以上をもちまして第62回船橋市地域公共交通活性化協議会を閉会したいと思います。本日は大変活発なご議論ありがとうございました。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>