

# 第63回船橋市地域公共交通活性化協議会

## 会議録

日時:令和6年2月5日(月)午後2時00分～3時40分

場所:船橋市役所 9階 第1会議室

発言者	内容
事務局	事務局より案内
議長	<p>只今から「第63回船橋市地域公共交通活性化協議会」を開催します。本日は、ご多忙にもかかわらず、ご出席頂きましてありがとうございます。</p> <p>今回は年が明けて第1回目の協議会になります。まずは、令和6年能登半島地震に際しまして、亡くなられた方のご冥福をお祈りするとともに、被災されている方々へ心よりお見舞い申し上げたいと思います。</p> <p>市といたしましても、職員の派遣をこれまで3度行っておりますし、避難所の応援や支援についても珠洲市に入らせていただいております。</p> <p>また、DMAT(災害医療のチーム)を通じて派遣などの取り組みを行っているところです。その報告を聞く中で、こうした災害時には地域の繋がりというものが非常に大切だなと感じております。地域公共交通につきましても、こうした関係者が一堂に集まる地域公共交通活性化協議会が大変重要だなと改めて感じている次第です。来週から議会が開催されますけれども、その場で来年度の事業について議論されます。そういった事業に反映させる意味でも、こうした会議の場で活発にご議論いただくことが大変重要だと思っております。前回は非常に活発にご意見頂きましたけれども、本日もよろしく願います。</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、公開することとします。活発なご議論をお願いします。</p> <p>議事に入る前に、大変申し訳ありませんが、急な公務が入ってしまったため、私はここで失礼をさせていただきます。</p> <p>この後の議事進行につきましては、「船橋市地域公共交通活性化協議会設置要綱」第7条第2項に基づき、職務を副会長に代行して頂きます。</p>
議長代行	承知いたしました。
議長	それでは、大変申し訳ありませんが、よろしく願います。
議長代行	それでは、議長代行として、議事進行をさせていただきます。

	まず初めに、次第および議事報告(1)令和6年度船橋市地域公共交通活性化協議会予算(案)について、事務局より説明をお願いします。
事務局	事務局より説明
議長代行	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。
委員	はい。
議長代行	お願いします。
委員	1点だけ質問がございます。支出について、会議費として3万円計上されておりますが、令和6年度における本協議会の開催予定回数は何回か、補足してご説明をお願いします。
議長代行	ありがとうございます。 それでは、事務局をお願いします。
事務局	事務局よりお答えします。 協議会の開催回数についてですが、令和5年度と同様に令和6年度も3回を予定しております。
議長代行	ありがとうございます。委員よろしいですか。
委員	はい、大丈夫です。
議長代行	その他、ご意見・ご質問等ありますでしょうか。 無いようですね。承認事項ですのでお諮りします。 「(1)令和6年度船橋市地域公共交通活性化協議会予算(案)」について、事務局の提案のとおり、承認することとしてご異議ございませんでしょうか。
委員	異議なし。
議長代行	異議なし多数と認めますので、「令和6年度船橋市地域公共交通活性化協議会予算(案)」について、承認することとします。  それでは、2つ目として、

	(2)運賃協議分科会の設立及び要綱改正について、事務局より説明をお願いします。
事務局	事務局より説明
議長代行	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。
委員	はい。
議長代行	お願いします。
委員	<p>ご説明いただいた資料で了解はしておりますが、補足して確認させて頂きたい事項がございますので、よろしくお願いします。</p> <p>まず1点目は、承認事項であります。資料4(P10)を確認すると、「運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者」との区分でございまして。一方、資料8の要綱改正案を確認しますと第4条(4)では「乗合旅客運送の運賃・料金に関する事項」となっております。ここで、確認を求めたいのが、資料4では「一般乗合旅客自動車運送事業者」と限定しておりますが、資料8では道路運送法等で定められた乗合旅客運送事業については、このほかにも、一般貸切旅客自動車運送事業者や道路運送法21条に基づく許可を受けた乗合旅客運送、あるいは自家用自動車を利用した有償旅客自動車運送事業等々、一般乗合旅客自動車運送事業者以外の事業も想定されているところでございます。その点、今回の要綱には、あくまでも一般乗合旅客自動車運送事業による限定が第4条にはございません。資料4のとおり、一般乗合旅客自動車運送事業者に限定したものだけ、この運賃協議分科会で行うものであろうと捉えておりますが、これについて補足して確認を求めさせていただきます。</p> <p>2点目は、同じく資料4(P10)に対象組織として、当該事業者が想定されています。かっこ書きで、独禁法に抵触しないよう1事業者毎という補足がありますが、ここで言う当該事業者の定義について補足して確認をさせていただきます。一般乗合旅客自動車運送事業者の既に経営している事業者に限定するものなのか、新たな旅客運送を行おうとして行う場合は許可だけをもってこの当該分科会に入ることができるのかどうか、全く乗合旅客運送の経験がない事業者がこれから実施しようとして、この協議会にかけるといことなののでしょうか。船橋市民の命と暮らしを運ぶような乗合事業でございまして、あくまでも既に乗合事業を運営している会社を限定するのか、許可を取ってこれから実施し</p>

議長代行	<p>ようとする未知の会社も含まれるのか、この当該事業者のスタートの定義については、補足してお考えを伺いたいと思います。</p> <p>3点目ですが、資料4(P11)では、運賃協議分科会では運賃等について協議を行うとあります。資料8の要綱を確認しますと「運賃・料金」とございます。運賃に加えて料金とあり、他にも手数料等様々なものが乗合旅客自動車運送事業を実施する上で想定されます。運賃協議分科会における「運賃等」の「等」について、考え方を伺いたいと思います。</p> <p>はい、ありがとうございました。それでは3点ほど質問が出たかと思えます。</p> <p>まず1点目としては一般乗合の取り扱いかと思えます。貸切等、他の事業にも及ぶのかといった質問でした。</p> <p>2点目としては既に運行している事業者だけに留まるものなのかということです。新たに入ってくる事業者も含まれているものかといった質問です。</p> <p>3点目としては、資料4(P11)の運賃協議分科会の説明についてですが、「運賃等」の表記についてですね。その「等」の扱いに何が含まれるのかといった質問です。それでは事務局の回答をお願いします。</p>
事務局	<p>事務局よりお答えします。</p> <p>1点目の資料4と資料8で表記が異なっている点ですが、ご指摘頂きましたとおり、資料4を基に統一させて頂きます。</p> <p>2点目の一般乗合の取り扱いについてですが、現時点で事務局が想定しておりますのは、本協議会の下部組織としての運賃協議分科会である性質から、運行承認を得ている公共交通不便地域解消事業において運行する路線のみです。そのため、全く新規の事業者が要望されるような事がありましたら、ご説明したのちにお断りさせていただくこともあるかと思えます。このあたりの定義については、検討中でございますので、誤解のないよう整理して参りたいと思います。</p> <p>3点目の「運賃等」の「等」についてですが、先ほど申し上げた通り現時点では公共交通不便地域解消事業にて運行している路線の運賃のみを想定しております。そのため、今のところ運賃以外の料金や手数料については検討するつもりはありません。この点について、記載内容が足りないだとか不都合等ありましたら、またご教示いただければと思っておりますが、いかがでしょうか。</p>
議長代行	<p>ありがとうございます。委員をお願いします。</p>

委員	はい、今のご答弁で全て了解いたしました。1点目と2点目は、地域内の乗合自動車のみと考えているので了解です。「運賃等」の「等」については、例えば定期券を発行して払い戻しをした時の手数料とか、例をあげればきりがございませんが、まず運賃について協議なさっていきたいというのは理解いたしました。「等」についてはそういう事例が起きた時に、本協議会にご提案頂き調整の上議論していくという形で考えればよろしいかと思えます。
議長代行	はい、ありがとうございました。それでは委員からありました一般乗合の範囲についてですが、こちらは資料4の表記で資料8を修正することですよろしいですか。
事務局	その通りでございます。
議長代行	では、修正することを前提にお諮りするということですね、ありがとうございました。それでは、他にご意見ご質問等ございますでしょうか。 よろしければ、こちらは承認事項になりますのでお諮りさせていただきます。ただいまご説明のありました、(2)運賃協議分科会の設立及び要綱改正について、事務局の提案の通り承認することにしてご異議ございませんでしょうか。
委員	異議なし。
議長代行	はい、ありがとうございます。それではご異議の申し出がございませんでしたので、承認することとします。ありがとうございました。  承認事項については以上でございます。それでは3つ目でございます。令和5年度公共交通不便地域解消事業の実施状況及び運行経費の見直しについて、事務局より説明をお願いします。
事務局	事務局より説明
議長代行	はい、ありがとうございました。こちらについては、前回の協議会で委員から質問や意見がございまして、事務局はこれに応える形で説明を行っていただけたと考えております。今日私は議長代行という立場ですが、公共交通不便地域解消事業を運行する3路線内の1事業者でもあります。確かに、千葉地区というのは房総地域も含めた計算になっており、その中で房総地域と比較すると路線環境は異なりますので、走行によって燃費が違ったり、人件費の単価が違ったり、本数等々も異なり、事

	<p>業者の環境はかなり違うとは認識しております。船橋地域のコストに合ったような補助の形態というものを模索するというは大変助かるころではあるかと思えます。</p> <p>それでは、ご意見・ご質問等ございますでしょうか？</p>
委員	はい。
議長代行	お願いします。
委員	<p>事務局の方々、まず検討していただきありがとうございます。ただ、いつも検討はしていただけるけど、実施までには至ってないというのが今までずっと続いていたので、是非このブロック単価から企業ごとの単価に切り替えるようにしっかりお願いしたいです。これから始まる改善基準告示の対応について、バスの運転を担う人が少なくなっていて、そもそも運行自体ができなくなる可能性もあります。先のことを考えると、田喜野井線に限って言えば1台に対して10人程度しか乗れない運行をずっと続けているのもどうなのかなと思います。公共交通不便地域の解消等を考えると、地域の足の活性化には、やはり路線バスに乗っていただいた方が良いのではないのでしょうか。もともとの骨組みである路線バスがだんだん少なくなっていく、コミュニティバスに頼るという考え方や田喜野井みたいな補助金を導入して対応するような考え方ではなく、先々グリーンスローモビリティ等始まっている地域もありますが、例えばバス停までお客様を運んでいただき、そこから私たちのバスに乗ってもらい、駅等に行ってもらったりすればこちらも収支が上がったり、人工も割かないで済みます。そのような方向も少し検討して頂きたいと思います。とりあえず、検討していただきありがとうございます。</p>
議長代行	<p>はい、ありがとうございます。運行経費の見直しに入るということについては特に意見はないということですね。ただ、本事業の方向性については模索していくべきではないか、といった意見ですね。事務局の方はいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>事務局よりお答えします。</p> <p>先ほどご説明した通り検討した中で、ブロック単価を上げるだけの問題ではないってところが確認できました。経費を上げてしまうと収支率は当然下がってしまいますので、運賃の改定とか収入増加させるにはどうしたらいいかと考える必要があるかと思えます。その辺りを解消する中で、もともと地元の人たちも継続したいという声がありますの</p>

	で、事務局としてはなんとか維持したいという考えです。これらを踏まえつつ、持続可能性について考えていきたいと思います。
議長代行	はい、ありがとうございます。委員いかがですか？
委員	はい、大丈夫です。
議長代行	ありがとうございます。
事務局	議長代行、事務局より1点よろしいですか。
議長代行	はい、お願いします。
事務局	地元住民の委員も本日お越しになっておりますので、ここで地元のご意見もお伺いしたいのですが、いかがでしょうか。
議長代行	はい、事務局から提案がございましたが、委員いかがでしょうか。
委員	<p>では、事務局よりご指名がありましたので、私の方から現状やその他をもろもろ合わせて、皆さんにお話したいと思います。はっきり言いまして、私どもの三田習志野地区は非常に範囲が広くて、いわゆる船橋でいうとチベットだとか、そういう話もあるところですよ。で、皆さんご存知だと思えますけれども、非常にその山坂があったり、いろんなことがあってなかなか車で行くのも大変だなというところですよ。我々としてはできるだけ継続を望んでいるところですよ。実は何度か、事務局の方々も来てくださいます。まず一番大事なのは浸透性が非常に少ないということです。PRが不足している。話を聞くと、そもそもそんなもの走っているのですか、ということも聞きます。委員が仰るように、乗れる人数が少ないという事も事実です。ただ、我々としては出来るだけPRを多くして、みんながよくわかるような形を取って利用するという方法が、唯一大事な事かなと思っております。残念ながらその組織体がですね、先ほど私が言ったように地区が非常に広いもので、61 町会もあり、その中でまとめていくとしても、中々時間がかかり難しいです。今後は事務局とともに、できるだけ多くのその会議やPRを含めて、利用者を多くしていくということがまず1つの考え方です。</p> <p>それから何年もかかっていますが、残念ながら今のワゴン車では乗り残しがやっぱり続きますよね。で、バス車両を入れられる形にしたいなという我々の考え方ありますが、残念ながら、先ほど申しましたように道路が非常に狭いものですから、ルートの変更など良い手があれば良い</p>

	<p>のですが、現時点では難しく、10年以上話が進みません。我々の地区に隣接するところでは新しく新京成バスが入ってきていて、採算性もだいぶ取れているという話も聞いています。需要とされる方々はいると思われるから、ぜひ継続していききたいというのが私の考えです。</p>
議長代行	<p>はい、ありがとうございました。住民の生の声でございますので、活動に繋げていきたいと思っております。お話にありましたのは、船橋新京成バスの津田沼グリーンハイツ線ですが、二宮神社や田喜野井辺りを運行します。できる範囲で実施をする中で一定のご利用をいただいているという認識でございますので、引き続き実施していければと思います。</p> <p>事務局の方から何かありますか。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。委員にご説明頂き参考になりました。</p>
議長代行	<p>はい、ありがとうございます。 それでは、他に意見等ございますか。</p>
委員	<p>はい。</p>
議長代行	<p>お願いします。</p>
委員	<p>私から、今報告事項でありました公共交通不便地域解消事業の実施状況について、3路線とも引き続き運行することが決定したということで、船橋市民の中でも愛されて運行が続くという視点で、申し上げさせて頂きます。23ページを見ますと今後の運行経費の見直しに関する方針というのが示されております。そこで意見を述べさせてもらいますが、バス事業を巡る認識として同じであり、千葉県のブロックの単価というものが実際の船橋市内の単価と乖離している部分をご説明の通りだと認識してございます。バス事業の現在の状況で言いますと、こうした全国的な地域の平均単価を用いて費用を算出し、運賃の算定を行うことや、あるいは運行継続のための補助経費の算定の基礎にしている部分については、実際、デフレから徐々に運行に関する様々な費用が値上がりをしていくインフレ化の中で、社会的にもあらゆる価格が上昇しており、平均した単価の据え置きでは物価は上昇するのに、運賃あるいはその運行を継続するための従業員に対する支払いは据え置きで行われるということになります。こうした平均単価を用いた査定よりも実績に合わせた査定等に変更していただけないかという点については国土交通省にも全国のバス事業を通して要請をしています。現在国土交通省</p>

でも対応について検討しているとは伺っております。そうした視点から、千葉県全体のブロックの単価と比べて船橋市内の単価が乖離しているという視点は非常に重要な点であると思います。

2点目として、この将来的な今後の方針という点ですが、市内の乗合バス事業者は民営事業者ですので、全て経営に関する内容を出せるかどうかは事業者によって異なりますので、調整や確認は必要ですが、国土交通省のオープンになっている単価については、千葉県ブロックの1キロあたりの単価であり、若干バス事業でも台数の規模が500台や20台の会社であったり、いわゆる調達コストに差がございます。これらは、平均されている実情であります。千葉県も大変広く、南房総の方に行けば、価格や人件費も安い等様様は様々でございます。そうした中で、他自治体が内閣府に要望しているような、他地区ブロックの運送原価の適応について検討や国土交通省の運賃等の算定も、ただ単にキロあたりの単価だけではなく、やはりその人件費も1人あたりいくらであり、船橋はいくらなのかとか、事業者ごとにいくらなのかという点を確認すべきかと思えます。例えば燃料費や油脂費等々でございますが、少し具体的な費用の算定という部分の分けができれば良いと思えます。バス事業者各社の公開している情報によって、出せる出せないはあるかと思えますが、少し把握することによって今後の方針として良いかと考えます。また、平均単価を収集して、それに基づき運賃あるいは補助金額を調整するとしても、今1年毎にマクドナルドがどんどん値上がりするように、燃料である軽油も急にコストが上がったりするわけであり、ヤードスティック方式とも言いますが、他の地域の単価を利用して幾らにしようかっていう考え方で、船橋市内の経営調達コストが今何パーセント上昇しているか、人件費がどのくらい上昇しているか把握すべきと思えます。上限に関して、デフレーターっていう名前を付ける方もいますが、様々な要素を加えることでより実際に近い実績って言いますか、一番望ましい方式に向かって調整が可能でありますので、この方針に加えて、キロあたり幾らかという景気の部分も、分解した取り扱いが可能かどうかといった視点が加われば良いかと思えます。あと、他の地区だけのヤードスティックから持ってくるだけでなく、今はインフレが少し進行している時ですので、単価ごとにどのぐらいの値上がり率で上がっているかという情報も少し把握することが可能でして、適切な形にさせていただいた方が良いかと思えます。それに国土交通省の検討もすぐ出ない可能性もあります。この3路線以外の路線定期運行のバス事業では、運賃改定も今、徐々に国土交通省の認可を受けているところでありますので、同じ市内を走る定期運行路線で、こちらの路線よりこちらの方が乗っても運賃が違うということはよろしくない状況です。あまり酷くなりますと、お客様同士で何故こっちだと安いんだというようなこともあります。

議長代行	<p>から、徐々に検討を進めていただければと思っております。私からは以上です。</p> <p>委員ありがとうございました。今後の方針について、2点ほどありました。キロあたりについて、分解する視点もあっていいのではという点と、2つ目として他の地区だけを比較するのではなく、物価高騰も含めて上昇率を反映した形での検討はできないのかという点です。提案並びにご意見がありました。事務局の方からよろしいでしょうか？</p>
事務局	<p>提案等ありがとうございます。国の考えも見直すということは聞いております。ただ、仰られていた通り、いつ出てくるかというところもありますので、国の動向も注視していきます。私たちも、今こういう状況が把握できたという報告でしたので、今後どのように検討するかという点で、ご指摘頂いた事項やインフレも加味していきたいと思っております。特に、やはり運賃については路線バスではどんどん値上がっている中で、本事業の運賃は変わらずであったりもしますので、いろんな角度から考えて検討していきたいと思っております。以上です。</p>
議長代行	<p>委員、よろしいですか。ありがとうございます。</p> <p>他の皆様からご意見ご質問等ございますか。</p> <p>はい、お願いします。</p>
委員	<p>今のお話についてですが、ブロック単価はあくまで実績だと思えます。当社も一般路線ですが、運賃改定をいたしました。その中で、今までの当初の方針と違って人件費については実績だけではなくて、全産業の平均単価でやってもいいよと。要するにどういうことかということ、実績を受けたら要するにバス事業者の人件費が全産業と比べ、乖離してしまったので事業者が逃げていくとか、結果として路線の維持ができないだとか、そうしたことに繋がります。原価の考え方の見直しは実際にあったので、こういうところに反映して行ければ、この乖離する部分も収まっていくのかなと思えました。加えて、先ほどデフレーターの話がありましたが、あくまで実績で追っていくから実際の運行年度と常に1年間違っているわけです。常に、原価のブロック単価は実際よりこのインフレ状態の中では特に低い状態ということなので、例えば運賃改定の時に人件費については、見込まれるその改定率に研修費用等も一応見させていただいております。少し参考になるかなと思いい見させて頂きました。</p>

議長代行	<p>はい、ありがとうございました。市内を運行するバス事業者は今年殆ど値上げしていますよね。賃金の上昇に反映する際や新型車両の導入等に補助をいただいておりますが、ブロック単価1つとっても、同じようなデフレ基調で同じような人件費でしたが、ここにきて物価上昇や人件費の上昇が生じております。ブロック単価の実績から踏まえて収支率の範囲とすると、1年差が出るなどというのは非常に実感しています。それらを踏まえ検討していただければと思います。</p> <p>事務局からありますか。</p>
事務局	<p>ご意見ありがとうございました。頂いた意見も含めて検討していきたいと思います。</p>
議長代行	<p>はい、ありがとうございました。委員よろしいですか。</p> <p>その他ご意見ご質問等ございますか。</p> <p>無いようですので、次の議題に移りたいと思います。船橋市地域公共交通計画の取り組みについて、事務局よりお願いします。</p>
事務局	<p>事務局より説明</p>
議長代行	<p>はい、ありがとうございました。次回の協議会で今年度の事業評価を行うということでした。案として資料6の指標に基づき評価するという事で、事務局から提案がありました。評価シートや評価方法についてのご意見を伺いたいというところですね。加えて、今まで様々な取り組みのご報告がありました。例えば25ページにございますが、バス・タクシー乗務員募集説明会に事業者も参加しますので、乗務員を増やし、地域公共交通の衰退にならないようにしたいと考えております。改善基準告示は4月1日から施行となり守らなければなりません。しかしながら、乗務員が集まりません。乗務員が減れば、運行本数を減らすという究極の選択になりかねません。効率的に運用するという考えに踏み込まざるを得ない状況になってしまいます。できる限り、乗務員を増やしたい。そうした中の1つとしてご協力頂くという形でございますので、取り組み続けていきたいと思っております。</p> <p>あと26ページでは、船橋駅北口ロータリーについて取り上げています。かなり古い運行表示器であり、設置してから10数年も経過しております。修理するにも交換部品がもうないという状況です。表示器も、北習志野駅も破損しておりまして修復できないような状況です。バスロケーションシステムと連携したサイネージの設置により、お客様の利便性の向上を図るということですね。</p> <p>それでは、こちらの件についてご意見ご質問等ございますか。</p>

委員	<p>はい、委員お願いします。</p> <p>評価シートの中で、方針3における公共交通の長期的な運営と運行への支援とあります。これまでも補助を頂いており、感謝しております。</p> <p>ただ、これまでに委員からもありましたが、乗務員不足への対策等、公共交通を持続的に運営していくためには長期的な人の確保が必要だと思えます。この点、短期となっておりますが、長期という形で検討して頂きたいと思えます。</p>
議長代行	<p>はい、ありがとうございます。事務局よろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>ご意見ありがとうございます。令和4年12月に策定いたしました「船橋市地域公共交通計画」の内容をこちらに当てはめております。目標期間については、令和8年度の計画見直し時に併せて行う予定でございます。</p>
議長代行	<p>はい、ありがとうございます。委員よろしいですか。</p> <p>では、他の皆様からご意見ご質問等ございますか。</p> <p>はい、委員お願いします。</p>
委員	<p>はい、ありがとうございました。今の点ですが、このシートですが短期中期長期これがこの表記だけでは分かりにくいので、年度を意識した書き方が良いと思えます。丸や三角がついていますが、これは令和5年度の単年度評価ということですね。であれば、計画期間の中の単年度としてどこまで進んだかと、そういうことに関しての丸や三角かと思えます。最終的な目標達成をした、しないではないかなと思えます。計画期間の達成度とは別ですので、そこのところを明確に分かるような評価がよろしいかなと思いました。</p> <p>それからまた遅れているようなものに関しては、このメモ書きがありますが、ここに今後の予定あるいはそれをどう取り返していくかというところを書いていただければ次に繋がるかなと思えますので、いわゆるPDCAをしっかりと回すという意味で実施に至らなかったのであれば、今後どうしていくのかといったところを書くようにすると、今後へ結びつくかなとこのように思います。</p> <p>それで重ねて質問させて頂きませんが、先ほどのこのパワーポイントの方に戻りまして、26ページ 27ページのグリス口等ですが、今計画中のものや、1部まちあるきをしたということですが、同じように今後どのように進められるのか、いつこのデジタルサイネージを実現できるのか。それからこのサイネージは重要なものなので進めて頂きたいのですが、や</p>

議長代行	<p>はり今のスマートフォンで運行状況等が見れますので、こういった情報やGTFSや、あるいは、先ほどの方針とか取り組みにあります、Maasのようなものとの関連だったりというものも含めて、そこら辺の今後の見通しを教えてください。よろしくお願いします。</p> <p>はい、ありがとうございます。ご意見として評価シートでは年度を意識した上で、短期中長期という形ですが遅れているものについては次に繋がるような書き方をしてもらいたいというご意見でした。また、グリーンスローモビリティや他の紹介された取り組みが今後どのように進めていくのかという点です。デジタルサイネージの設置は事業者によるものですが、今後のあり方や他のモビリティサービスとの繋がりという点について、ご質問いただいたと認識しております。それでは事務局の方、よろしくお願いします。</p>
事務局	<p>まず評価シートにつきましては、ご指摘の通り年度を意識した評価という形で工夫をしたいと思います。次にどう繋がるかっていうところも明記していきたいと思います。</p> <p>グリーンスローモビリティの今後の進め方ですが、予算要求しているところですので、議会の議決を取らないと何とも言えないところです。ただ、事務局としては来年度実証運行を行いたいと考えております。そこでまたご相談することになると思いますが、どのタイミングで本格運行できるかという判断が難しい点もあります。実証運行自体は30日間であり、秋頃を予定しておりますが、データ収集を取りつつも、どのラインになれば本格運行できるかという検討事項がございます。</p> <p>デジタルサイネージについてですが、予算要求の段階です。来年度に予算確保ができれば、事業者と協力していきたいと思います。こちらについて、今はスマートフォンで見れるアプリがありましたよね。</p>
議長代行	<p>アプリはありません。先ほど説明したように、バスロケーションシステムと連携してサイネージをご覧いただくという形です。</p>
事務局	<p>失礼しました。バスの乗り方がわからないという市民の皆様の声もいただいておりますので、遅延状況等はデジタル化によって分かりやすくなっていくかと思っております。</p>
委員	<p>はい、ありがとうございました。先ほどの長期といいますか、計画期間の中で事業進捗していくという意味で、予算等難しい問題もありますが、できるだけ予定や計画は示して頂き、皆さんの色々な意見を頂いたり、調整等も必要になってきますので、ぜひ皆さんの意識中に入れて頂</p>

議長代行	<p>くという意味で、スケジュールをできるだけ示して頂きたいと思います。よろしくお願いします。</p> <p>はい、ありがとうございました、それでは他の方からご意見ご質問等ございますか。</p> <p>はいどうぞ。</p>
委員	<p>昨今ライドシェアについて、急速に国会等々で議論がされているところでございます。基本的にタクシー業界としては真っ向から反対という立場で、取り組んでいるところでございます。なぜ反対かと言いますと、そもそも日本という国が、モータリゼーションが猛烈に進む中で公共交通機関が衰退していったという経緯がございます。そうした中、世の中スマホ時代であり、アプリで様々な事が可能になり、アプリでタクシーを呼ぶということが今現実に行われています。さらに、そのタクシーが足りないという声が非常に多くなりました。当然、今日のような悪天候の日は足りなくなりますが、そうした時に自家用車を使った、自家用車を運転する運転者がアプリを通じて移動者を有料で運ぶということを合法化しようというような流れになってきております。この流れは止まらないと思います。</p> <p>止まらなかった結果、何が起きるかっていうと、公共交通機関もさらに衰退ということに繋がりがねません。一般の乗用車が空き、自分の空き時間の中で人を運ぶということによって、かつ有料ということになりますと、多くの問題が生じてきます。ぜひ協議会の中でもそういった問題について共有して頂きたいのと、特に利用者ですね、お客様となりうる方々をお願いしたいのですが、そうした方向に流れるのではなく、公共交通を出来るだけご利用いただいて、住み良い街づくりというようなことを考えていただくようにして頂きたいなと思います。もしかしたらタクシー事業者の勝手な思いかもしれませんが、その辺りを共有して頂けるとありがたいと思います。以上です。</p>
議長代行	<p>はい、ありがとうございました。ご意見ありがとうございました。</p> <p>確かに、この頃ライドシェアの話について急速に議論が交わされているところでございます。住民の皆様も、タクシーが捕まらないとか、そういった感触はありますか？何かタクシーについて不満な点があったりしますか？地方の話から始まってはいると思いますが、併せて、万博だとか様々なイベントに絡めまして、ライドシェアを行いたいというような話が出てきている状況かと思えます。</p> <p>昔で言うと白タク行為というのですかね。類似するような物になりますので、社会の動向に流されて突破されるのではなく、しっかりと公共</p>

	<p>交通という観点で、我々はこの場で議論しながら進められればいいのかと思います。</p>
議長代行	<p>事務局から何かありますか。</p>
事務局	<p>ご意見ありがとうございます。以前よりこの問題については認識しております。先ほどもご説明した通り、ライドシェアを含む様々なモビリティサービスの導入には、事業者との意見交換が必須になりますので、歩幅を合わせられればと思います。</p>
議長	<p>はい、ありがとうございました。他にご意見等ありますか。 はい、どうぞ</p>
委員	<p>市民として一般的なことを意見させていただきますが、確かにライドシェアの全てが危ないということではありませんが、今色々な人がいますからね。一般の人が運送するようになって本当に安全なのかなという不安は確かに私たちもあります。ですから、一般の人間としては、やはりタクシー会社の方が連絡をきちんと取れていて、安全の対策が取れるのであれば、私たちも助かるかなと思います。</p> <p>確かに今のままで進んでいくと危ないと思います。私たちは地域や子供たちの安全対策や防犯対策等、色々なことを考えたりしていますが、やはり安全面から考えると、もう少し細かく検討すべきだなと思います。全部否定する訳ではありませんが、そのように思っています。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。元々、自家用有償運送や福祉有償運送は、船橋市にはない交通空白地域において、国が認めてきたものなので、船橋市で行うとしても、参入するスペースが全くないということになります。</p> <p>また、特措法の関係で京葉地区のタクシーの数は上限を超えている訳です。なので、ちょっと安いからって一般の方がそのアプリで船橋駅周辺でというのも無理がありますし、交通空白地域を抱えている地域との船橋市の考え方は全く別だと思います。公共交通の活性化を考える上で、事務局といたしましても、両委員の意見を参考にし、いたずらにライドシェアを導入するつもりはございません。この考えについては、お伝えしておきます。</p>
議長	<p>ありがとうございました。両委員いかがですか。</p>
委員	<p>ありがとうございました。</p>

	<p>船橋だけでなく、一般的なこととして言わせて頂きましたので、皆様もよろしくお願ひします。</p>
<p>委員</p>	<p>はい、私も大丈夫です。</p>
<p>議長代行</p>	<p>はい、ありがとうございました。他にご意見等ありますか。 はい、どうぞ</p>
<p>委員</p>	<p>私からは、坪井地区のグリーンスローモビリティのまちあるきについてお話ししたいのですが、資料4の31 ページには地域公共交通計画の取り組みについてあり、31 ページの左の1番上に赤い車がありますが、これはグリーンスローモビリティだと思います。これは有償で、既に運行しており、小さいタイヤが5つぐらいあって 200円ぐらい取って運行していますよね。千葉県内でも既に始まっている自治体がいくつかありますが、今のところ有償というのはバス協会でも聞いてないところですが、今無償ということですが、細い道も行けるといふ特徴もあり、有償化を否定するものではありませんが、来年の実証運行を30日間予定している中で、有償であるとかかなりスケジュール的に厳しいところがあると思います。</p> <p>そういう面で、資料を拝見した時に、県内の事例を見ましてもグリーンスローモビリティは速度が遅いので、運転する方はどなたになるのかという問題もあります。先ほどのライドシェアの議論がありましたが、いわゆる 2 種免許のない人でも普通の人でも良く、一部の自治体ではボランティアでやってみてはどうかと言いましたら、発車時間にも集まらないので急遽市役所の職員が変わって運転するといったことがありました。本当に無償であっても安全に市民は運べるのかというような問題もあります。実証運行でデータを取るという意味ではあるのかもしれませんが、事故が起きてからでは遅いですし、事業が凍結するということも考えられます。慎重に議論していただくことが必要なのと、バス事業でもかなり運転士が不足しており、グリーンスローモビリティの運転者になってほしいという調整が入ることも聞いておりますが、1人の運転者をつけて分担するとなると、バス事業者の中で調整が必要になりますので、早め早めの相談が必要なのです。</p> <p>そこで私の意見は、資料5を見たときにグリーンスローモビリティはスピードが 20km 未満で、不自由な方もご利用頂きやすいということですが、鉄道駅やバス停、需要のある病院の近くに住んでいる方は、自分が通っているところに行きたいという要望が強く、それを 20km 未満の乗り物で全部点を結んでいくと、要望通り行きません。</p>

	<p>結局、200円のバスも利用率は伸びてないと聞いていますが、公共交通との連携という視点でバス停の位置や乗り継ぎポイントがこのまちあるきで検討されたのかどうかという点で、重要な点ですので検討していただければと思いますので、意見として述べさせていただきます。</p> <p>それから、自動運転技術について29ページにあり、今動向を注視していますという報告でしたが、ここにあるのは全て、レベル5やレベル2という事例があり、千葉県内でも自動運転についても取り組みが始まっていることは承知しています。どうしても運転技術に特化したものが公表されるのが多いですが、例えば定時路線運行でも運転を自動化するのがありますが、他にも、例えば立っているお客さんがいた時に座ってくださいと案内するような案内とか、運転士は車内を見てもしくは乗車する時に障害者の方がいれば乗車券の処理等全てボタンを押したり、運転以外の操作も全部やっております。そうした運転士の技術を補完するような自動化の部分等、注視するのであれば情報として取っていただければと思います。いわゆるバス事業の中でも労働の自動化の部分にも繋がれば協力も得やすいのではと思います。</p>
議長代行	<p>はい、ありがとうございます。1点目はグリーンスローモビリティの件ですね。まちあるきの中でバス停や駅との連携の視点で行ったのかというところ。併せて、有償化や運転士の取り扱い、安全の確保について相談があれば早くしてもらいたいという意見でした。</p> <p>2点目としては自動運転のですね。注視するとはどの点かというような質問でした。運転の自動化だけではなく、案内のあり方や障害者も含めて対応する場合であったり、運転業務の補完という中で、どのようなものがあるかといった質問ですね。</p> <p>それでは、事務局お願いします。</p> <p>委員の挙手がありましたので、お願いします。</p>
委員	<p>本市の委員としてまずお話ししたいと思います。グリーンスローモビリティですが、地元の意見としてどういうことで使いたいのかという意見を聞きながら動いております。聞いている意見ですと、船橋日大前駅の周辺、例えばスーパーやクリニック、最寄りのバス停まで行きたいなどありました。そのような意見を聞きながら今ルート等を想定している状況でございます。また、事故があっては何ともなりませんので、これは船橋東警察署とよく協議しながら実施していく考えでございます。</p> <p>それから、先ほど委員から質問がありました、事業の展開についてですが、事務局からありました通り、まだ議会にかけておりませんので具体的な時期はお答えできませんが、近い将来、こうしたものをどんどん地元に入って実施していきたいと思います。自動運転バスについてです</p>

	<p>が、一足飛びにはできるものではありませんが、バス事業者やメーカーの意見聞きながら導入するのであれば、どういうことができるのか等注視して参ります。運転士をサポートする形もあると思いますので、そうした点を注視していきたいという考えでございます。</p>
議長代行	<p>ありがとうございます。委員よろしいですか。</p>
委員	<p>はい</p>
議長代行	<p>では他の方からご意見ご質問ありますか。 よろしければ、協議会トピックスに移りますのでお願いします。</p>
事務局	<p>事務局より説明</p>
議長代行	<p>はい、ありがとうございます。まあ本日、大雪対応等でご欠席ということですので。お二方から話題提供をいただく予定と聞いておりましたが、いずれも今日はないということです。 ご意見、ご質問等ありますか。はい、お願いします。</p>
委員	<p>ご説明いただいて、よくわかりました。このトピックで発表をしていただいものを、各委員がそれを理解してまた議論に活性化そのプロセスのところですね。今日もこうしてきて説明を受けて、その場で聞いてすぐはないと思いますので、ある程度少し関連するようなテーマをキャッチボールできるような形にしないと、活性化に繋がるというのは難しいかと思います。あるいは、今日もいらっしゃってないから出来ませんが、事前に次回の内容をレジュメみたいなものでも、最初に基調講演みたいな形を入れる形でも、皆さんよろしくお願いします。っていうのがあった上でやった方が良くかと思えます。今日来て、いきなり話されても会議の中で議論が活性化する部分が見えなかったの、補足いただければと思います。</p>
議長代行	<p>はい、ありがとうございます。議論の活性化のプロセスというかですね。展開の仕方っていうところになるかと思えますが。 事務局にて伝えておきたいこととかありますか。</p>
事務局	<p>ご意見ありがとうございます。事務局の方からは各委員にお願いする立場ですので、事前に資料が用意できれば可能ですが、その辺りは臨機応変に対応していきたいと思えます。今後も活性化できるような体制を考えていきたいと思っておりますのでよろしくお願いします。</p>

議長代行	はい、委員よろしいですか。
委員	<p>今回、東日本旅客鉄道の委員と、千葉県の委員からを予定していたということで、もし次回に延期するようでしたら、また事前に内容についてご案内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>事務局よろしいですか。</p>
議長代行	はい、対応させていただきます。
事務局	はい、ありがとうございました。
議長代行	<p>良い機会といいますか、協議会も様々な立場の方が集まっていて良い場だと私も思っておりますので、議論する場として活用していただければと思います。よろしくお願いします。</p> <p>はい、その他何か意見等ございますか</p> <p>よろしければ、次回の開催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>
事務局	ありがとうございます。
議長代行	<p>最後に、委員の方から全体を通してご意見ご質問等ございますでしょうか。無いようでしたら、以上をもちまして第63回船橋市地域公共交通活性化協議会を閉会します。皆様のご協力で、無事に議長代行の職務を果たせました。感謝申し上げます。ありがとうございました。本日は遠いところご出席頂きましてありがとうございました。お疲れ様でした。閉会とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>