

■令和5年度

第1回我孫子市地域公共交通会議分科会 要録

会議の名称 第1回我孫子市地域公共交通会議分科会

開催日時 令和6年3月19日（火）13:30～14:30

開催場所 我孫子市役所 議会棟 第一委員会室

出席委員 8名

久保田委員、根本委員、靱山委員、城委員、井上委員、栗原委員（吉崎委員代理）、小林委員、青木委員

欠席委員 1名 柏崎委員

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）シャトルバス実証運行に係る運賃協議について

資料

- ① 次第
- ② 委員名簿
- ③ 座席表
- ④ 分科会における運賃協議について
- ⑤ 令和5年度第1回我孫子市地域公共交通会議分科会資料

■会議要録

事務局：開会宣言

会 長：会長挨拶

— 事務局紹介 —

会 長：会議に入ります。会議次第に沿って進めていきます。シャトルバス実証運行に関わる運賃協議について、事務局の説明を求めます。

事務局：分科会の資料をご覧ください。今回シャトルバスの運賃協議ですが、実証運行計画について順番にご説明します。まず、今回の実証運行の目的は、現在阪東自動車様が運行している布佐駅南口、湖北駅北口、天王台駅北口線の廃止要望に伴い、我孫子市東部地区新木・布佐地区の交通利便性の維持向上を目的として実証運行を実施するものとなります。

続きましてバスの名称について、これまでシャトルバスという仮称でしたが、前回第2回の交通会議における委員の皆様のご意見も踏まえまして、理事者との協力を行った結果、「布佐ルート実証運行バス」という名称で、実証運行をします。

続きまして、運行期間実証運行の期間ですが、令和6年9月から令和7年2月末までの6ヶ月間となり、平日のみの運行となり、土日祝日及び年末年始の期間は運休となります。

続きまして、運行ルートにつきましては、廃止要望のあったルートと同様となります。時間帯に関係なく、終日同一ルートになり、ルート中の全てのバス停停留所に停車します。詳細なルート案は、後ほどご説明します。

続きまして運行時刻については、朝の7時頃から午後7時ごろまでの運行となります。

続きまして、運賃については、対キロ区間運賃制として、調査区間に応じた料金設定となります。

続きまして、今回の実証運行の運行事業者については、以前の会議でもお伝えしたとおり、阪東自動車株式会社様に運行を委託します。

続きまして、実証運行に使用する車両ですが、あびバスの布施ルートが令和5年度新車両を導入しましたのいで、使用を終了した車両の日野ポンチョを使用します。

また、その車両は以下の仕様を満たしており、ノンステップバス、排ガス規制、ICカードシステム利用が適用となります。新たに、整理券発券機を設置しまして、対キロ区間運賃制の方で現金の支払いに対応するために、整理券も新たに設置します。こちらの車両は、バリアフリー対応車両となっており、車椅子の乗車が可能な車両となっております。

運行予算については、令和6年9月から令和7年2月末までの6ヶ月間の運行予算額となり1,102万円となっております。運行委託費の支払い方法は、運行経費から運賃収入を差し引いた額とします。

なお、運行経費については、これから改めて見積書を徴収し、委託契約を締結します。前回の書面開催の資料でも、記載してありますが、1日当たりの経費88,870円に、1日あたりの運賃収入21,540円を引いた67,330円が実際の負担額となり、そちらに6ヶ月間118日を算出し合計金額が7,944,940円になり、想定額の運行委託費となります。

続きまして、運行ルートは、布佐駅南口を出て、東消防署を通り、そこからは国道356号を直進して新木駅北口前を通り、湖北駅北口に向かいます。

湖北駅は、北口のロータリーのところまで行き、また国道356に戻り、ENEOSガソリンスタンドの交差点を右折し、川村学園のNECのところを経由しまして、天王台駅北口に着くルートとなります。

次に、今回の実証運行の時刻表ですが、布佐駅南口を最初のバスが7時に出まして、最終が18時17分布佐駅着の最終便となります。また、天王台駅北口初の最初が7時40分で最後は17時38分となります。便数としましては、布佐駅発が8本、天王台駅北口発が7本となります。

続きまして運賃表ですが、対キロ区間運賃制で乗車区間距離に応じた料金設定となります。定額制ではないです。こちらの料金表は、現在の阪東事業者様の路線バス布佐駅南口湖北駅北口経由天王台駅北口線と同料金の運賃表となります。また、実証運行期間中は、金額の定期券及び回数券の販売は行

いません。また、我孫子市が運転免許証自主返納者70歳以上の方に、発行している免許返納割引証の利用が可能となるので、運賃が半額で利用可能となります。こちらICカードが利用は可能な設定となります。初乗り運賃最短の距離で大人170円となり、最大天王台駅から布佐駅まで料金で大人400円となります。子供は、大人料金の半額となります。

次に、令和6年2月1日から3月1日まで実施した、このシャトルバスの実証運行に係る運賃についてのパブリックコメントの結果を報告します。意見の提出人数が8名となります。なお、そのうち、意見書に住所氏名の記載がない匿名の方の意見が3名、意見の総数は13件となります。意見の結果について、まず運賃に関する意見は、統一性の運賃にしてほしいという意見が4名、無料若しくは150円または200円がよいという意見です。

続きまして運行本数の増便です。こちらは早朝夜間運行も含み、増便であれば多少の値上げをしても良いという意見が2名です。また、通勤通学定期を販売してほしいというご意見が1名です。

最後に、時間帯別料金です。JRのオフピークをイメージされていると思いますが、日中を安くして、早朝夜間を高くしていくという時間帯に応じて料金設定を変えるというご意見が1名となります。

次に、今回は運転に関連した部分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、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、土日祝日も運行してほしいという意見が1名、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意見が3名、布佐駅南口から新木駅南口へ行き、国道356号で天王台に向かうルートにしてほしいという意見が1名となります。

続きまして、意見に対する市の考え方を説明します。現状より本数が増えるのであれば多少の値上げが許容できる理由として、「布佐地区から若者が流出した背景にはバスの本数の少なさ成田線の本数の少なさがある」ので、地域振興のため、本数を増やすことができれば、値上げは致し方ないというその意見に対する市の考え方の案は、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です。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おります。

続きまして、潜在需要を見せた料金設定を行うべきという意見ですが、現在バスを利用していない方に対しても制度の充実を図ることで、今後利用促進に繋がる趣旨になってます。そのために、通勤通学定期の存続、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意見については、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。

また、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、時間別の料金を導入する意見についても、今後予定しているアンケート調査の中で検討していきます。早朝夜間についても実証運行や市民アンケートなどから、今後の課題として市民ニーズを把握し調査していきます。

次に、証明書ですが、本日の運賃の協議が整い決定した場合に、交通会議の方から委託運行事業者に発行する証明書となり、千葉運輸支局に手続きをする書類となります。

説明は以上となります。よろしくお願いたします。

会長：今の説明に対して疑問点やご質問ありましたら、お伺いをしたいと思えます。特に疑問点等がなければ、皆様のご意見をお伺いしたいと思います。地域住民の声を反映するのが本当の趣旨ですので、まずは地域代表の皆さんからご発言いただけるとありがたいと思えます。

委員1：パブリックコメントで8名ということで、住民がこれだけいる中で、たった8名しかないというのは、あんまり関心がなかったんじゃないかという気はします。それと、市負担相当額ですが、6ヶ月間で約800万円が市の負担となる。1年もすると約1600万円になります。平均乗車率が6.3名ということで大体1人当たり910円から1000円のお金をばらまくように感じる。どれほどの利用者があるか知らないが、そういった少ない人数でばらまく的な制度が果たして税金の適正な使い方なのかと私は基本的に思います。

パブリックコメントの中に昭和50年オフに入ってきて、バスの停車本数が少ないから若い人もいないというのは短絡的な意見に感じます。確かに布佐駅は、電車は1時間あたり2本ありますが、これが日本で少ない水位かは個人の感覚で違いはあると思いますが、私は時間に合わせれば、通勤はできると思います。

バス事業者も赤字路線を維持していくためには、現在の運賃400円を、例えば上限900円でやれる可能性は少ないと思います。また、運転手の担い手不足の中でバスの運転手さんの給料も上げざるを得ない。そうすると、今400円が例えば450円500円600円になるかもしれない。その10年先の600円になったときに利用者がいないのでそこで廃止する、廃止するまでの間、ただ資金をばらまいてるだけっていうそれだけの可能性があると思います。行政には他の必要な事項に予算を投入したんじゃないかと思いますが、実証運行するからには、6ヶ月間の運行の実証実験は、当然、現実的な実証実験で、堅実的なデータの収集をお願いしたいと思います。

会長： 議長の立場なんですけど行政の責任者でもありますのでお話をさせていただきます。私どももこの実証運行を含めて、JR成田線も増便はないという状況の中で、天王台地区あるいは我孫子地区は人口が集まる人口密度が高いが、湖北地区・新木地区・布佐地区は人口減少が激しくなっており市内の地域内でのアンバランス等も含めて、東側地域の交通の利便性を高めるため市長が考えました。まずは阪東バスさんの布佐線が、廃止される意向を踏まえ、何とか市長としては、速達性も高い、布佐方面から天王台駅へのシャトルバスを考えることによって少しでも市民の利便性、通勤通学等の利便性を高めたいということで、元々の発想が始まりました。

しかし、ここ2~3年間はコロナの影響により動けない状況が続いておりましたが、2類から5類に変わったということも含めて、何とか6年度に実証運行は行う話をしたところ、乗降客の実情からこの路線を保っていくことが難しいという話を受け、シャトルバスの速達性というよりは、この東側地区の市民の皆さんの生活の足を確保しなければならないということも含めた、今回の実証運行になると捉えていただきたい。最初のスタートのときからは、その趣旨が変わってきているということも含めて、まさに生活に密着した市民生活を守るという

意味でのバス路線を何とか市としてもしっかりと守っていかなければならないことから、今回の3月議会で予算を議決いただいたところです。そういう趣旨があるということも少し併せ持って、皆様にもお考えいただけたらと思っているところです。

委員2：自動車会社さんがある程度成り立たないといけないと思います。現状、市の財政も厳しい中で、自動車会社さんも厳しい、我々も厳しい、みんな厳しいですが、公共交通ということで今までずいぶん抑えられてたんじゃないかと思えます。ですから多少なりとも寛容なことをやって行かないといけないのかなと思っています。

もう一つ、この実証実験の運賃とはちょっと関係なくなりますが、何ををもって実証実験を判断するか、違う分科会でお話するのもかもしれませんが、今のままでいくと、来年の2月になったらぱっと終わってしまうのか、何ををもって継続していくためには、例えば3ヶ月前にこういうデータだったならば、次はこう考えますよということを、選択肢としてもらえないかなと思っています。

あともう一つは、ライドシェアって話が出てますので、そこら辺もうまく使って、利便性を感じられるようにしていければいいのかなと思います。

事務局：他の市町村でもやはり同じ問題を抱えております。その中に、運行の取りやめや運行経路の見直し、本数の見直し、運賃の見直しとかをしております。

令和6年度に作成予定の地域公共交通計画の中で我孫子市のバスだけではなく、タクシー、鉄道、それらを分析をし、どういった形が持続可能な交通形態になるのかというものを定めていきたいと思えます。

その中に当然今走っている、あびバスについても今150円ですが、運転手の関係、あと燃料価格の高騰そのものの価格で、いずれ委員の方に言っているとおり、市の財政としては非常に厳しいものとなっていくだろうと思います。その中に、前回の交通会議の中で話題には出なかったんですが、トリガー条項があります。ある程度利用者に乗っていただく条件をつけて運行し、その数字を超えなかった場合には、本数を減らす、運賃を上げる最悪の場合は運行を廃止する。そういったものを交通計画の中で協議しながら、盛り込んでいきたいと考えております。

令和6年度に作成予定の交通計画は、地域公共交通協議会に諮問という形で上げさせていただきますので、委員の方のご承認を得て、作り上げていきたいと考えています。

会長：少し前後しますが、公共交通計画を令和6年度に作成する予定ですが、その計画を定める中で、データをある程度欲しいということはありません。このトリガー条項も一緒に定める中で、今後の運行への判断をしていくことで考えています。

この会議は、運賃を議論する会議となります。ただ運賃だからもう他の意見は聞きませんという形で会議を進めたいとは考えていません。様々な位置から意見をいただいて、情報の共有、意識の共有ができるものはしていきたい。全部の発言を許しておりますけれども、最終的には私の方の仕切りで運賃について大事な決をとるというところまでやらなければならない会議です。ただ、自由な意見は聞かないと様々なことを皆さんが判断する上での情報となると思いますので、そういう意味で発言は止めないで皆さんの自由な発言を許しています。その辺もご承知おきいただきながら、ご発言をいただけたらと思っています。

委員3：ライドシェアについてお話しします。運賃の協議とは別の話と思いますが、様々な意見でよいということだったので補足的に現状をお話しします。

ライドシェアと言っても国の方はライドシェアの定義付けをまだ決めていません。ただ国の元々のライドシェアは欧米のウーバーとか、一般のドライバーがアプリとかを使って、利用者の方と契約に基づいた運送を行う。日本では運送事業に当たるということで許可が必要である。そういう場のようなもので許可が得られるのかということ、特に本来運送事業で必要とされる運行管理となります。これは安全のために運行管理点呼とかそういったことをやるというものが行われなままやる形態ですので、これは安全上問題があって許可ができないというのがいわゆるライドシェアの国の対応です。一方で特にタクシーが不足する地域とか時間帯があるので、ライドシェアとは違いますが、一般の方が自分の自家用車を使って有償で運送するという形態を、今年4月に向けて制度ができつつあります。

ただそれは、先ほど言ったウーバーな運行管理をしないものではなくて、タクシー事業者が運行管理をしますと、その上で一般のドライバーが運転をしますという自家用はタクシー事業者における自家用車活用事業というものです。4月導入に向けて議論が進んでいます。ただ先ほど言ったタクシーの足りない時間とか、地域がどこなのかっていうのは、順次、国土交通省から示されることになっています。まず関東では東京都、神奈川県横浜市その辺りが、タクシーの不足数として示されましたので、まずそこは4月に向けてそういった自家用車活用事業というのが始まるんだと思います。

タクシーの区域ごとになりますので、我孫子市でいうと千葉県の東葛交通圏のタクシーが不足しているかどうかというのはいまのところまだ国から示されていない状況ではありますが、順次公表すると言っていましたので、近いうちに足りない地域、時間があるのであれば、公表されますので、その上で地域のタクシー事業者さんが自家用車活用処理をやりますということで手を挙げるかどうかということになってきます。

意見を否定するつもりではなく、ライドシェアの検討ということだと、ちょっと欧米系のライドシェアというふうに議論が咲き出してしまうとちょっと誤解を生じてしまうので、そういう様々な交通形態に国の動きを注視していただくということが今のところは適切なんだろうなと思います。

委員4：12月の市議会の定例会の中での質問で今回のことについて質問された議員さんがいて、その答弁、市長の答弁をお聞かせ願えればありがたいと思います。来年9月からシャトルバスの料金ルート、東側地区の交通対策はというご質問があって、市長あるいは部長が答弁するということになってたと思うんです。もしその辺で市長と部長のご回答があれば、概略だけをお願いします。

会長：部長が答弁してるとは思いますが、コロナで休みななので答弁内容を、いま取り寄せます。その間に少しお話をいたしますが、公共交通は市民生活に密着しているので交通弱者の方ですとか、まさに生活を守っていくため、財政が豊かではありませんが厳しい取捨選択をしながら毎年毎年予算を組んでいます。今回のこの予算については市長の判断としましては、まさに今言われたように多分答弁の中で出てくるとは思いますけれども、そういう交通弱者、市民生活の根本を担っている

公共交通をしっかりと守っていくべきところと、ある程度民間に任せるところと区分しながら公共交通は守っていかなければいけないと思っていますし、その根本となる計画は先ほど事務局からも説明があったように地域公共交通計画を策定していく予定です。

他の質問、ご意見があれば伺っておきながら、今少し会議録の整理の方を待ちたいと思いますけどいかがでしょうか。

委員5：高齢化が50%を超えて、65歳以上ですね。一番関心がある地域なんですけど、この間2月の25日に地域会議がありまして、市長に来ていただいたんですが、その席上でやはりこの問題が、実証実験はあるけれど、1回廃止の方向で話が出た件があるということで知らない人が結構多かったんです。地域会議に出てた一般の方もそれ、その後新木地区の社協の定例会とか役員会でも話題になりました。あの問題は、実証実験の後、結局やるのかというのが一つ出まして、私は答えを持ったんですがやはり細々とでは、ある程度の国道沿いに路線バスが頑張ってる通してくれらるだろうと。これをなくされるとどういった影響があるかっていうのは、我々も検討がつかないです。問題は通勤、通学に使ってる朝晩のこの地域の人たちはいないわけじゃない。うちの娘は朝バスで行っているんで、そういう意味では、これがなくなったらどうなるのかということはみんながみんな車持ってるわけじゃないですからうちなんかは、近くの駅に間に合わないときは、車で送ったりしてるんです。

やはり路線を、実証実験の後、廃止というのは我々から大きな反対が起こると思いますけど、民間企業としての結論とはまた違ってくると思います。そこに市が入るわけですから、問題の認知に関してはないと思います。現在の阪東バスの運賃体系、これについては特に我々の反対意見はなかったです。運行していただければよいと考えています。一時は湖北駅から天王台駅ぐらいまで直行という布佐駅から湖北駅までは各駅停車と直行という話がありましたが、運賃についてJRとの比較もあり距離に応じて、金額が変わるのも我々常識的には了解するせざるを得ないと考えてます。

問題は朝の便が、今の計画では7時布佐駅スタートですか。今は少し早いバスがあるんですけどこの一方、湖北駅7時10分くらいのがね、一つできればと思います。朝の方が一つと、それから5時38分終バスということで結構バスを使って

私はもう20年間はずっとバスで通ったので結構重宝したんですけど、この5時38分のあとにもう一本くらい欲しいなと思います。

湖北地区の住民に対して、これから我々が説明を行うが、運賃は今のままとしてももう少し現在の路線バスの朝の早いやつと、それから帰りの天王台駅からの少し遅いやつこの辺を説得材料にしようかなと思ってるが、社協の役員から出たのは、実証実験終わったらやめるんじゃないだろうなと。それを絶対やめてほしいと、そういう意見が出てこれからのもの進展を注視したいという意見がありました。

事務局：今回の案は1人の運転手でくるバス1台で、1日最大当然働き方改革もありますから、働ける範囲の中で本数とかを決めてます。本格運行になればこれ別にこのダイヤでやるとかって決まってるわけでありませぬので、その辺は今これからも実証運行しながら様々な方の意見を聴取していきますので、そのときにまた言っていたきたいと思えますし、今日の発言もきちんと留めておきたいと思えます。

会長：時間もないんで、調べた結果をちょっと報告してくれますか。会議録の方を調べて、市長の答弁となります。答弁を読んでください。

事務局：市長の答弁となります。市内の東側地区における交通利便性の向上につきましては、天王台駅までのJR成田線の補完を目的とし、令和6年の9月からシャトルバスの実証運行を行う予定です。運行ルートは朝と日中で異なるルートを運行し、既存の路線バス停留所を使用することを想定しています。

朝の時間帯につきましては、通勤通学者の速達性を重視し、布佐駅南口を発車し、東消防署の前から国道356号に出た後、湖北駅の入口を経由し、天王台駅まで向かうルートを想定しています。

日中の時間帯につきましては、買い物などに利用されることが多いことを想定し、布佐駅南口を出発し、新木駅南口で停車後、折り返しをし、東消防署の前を通り、国道356号に出た後、各停留所に停車しながら天王台駅に向かいます。

時間帯につきましては、午前7時ぐらいから午後7時ぐらいを想定し、料金については路線バスと同様の区間運賃とし、最大400円を考えていて、今後パブリックコメントでご意見を伺ってまいります。

なお、現段階では、ただいまご説明した内容での実施実験を想定していますが、最初は皆様にお話しましたが、朝晩の速達性を重視するときは、消防署のところから国道356号線出て、急いでも天王台駅へいくという形ですけど、昼間は一度、新木駅の南口に行って、また戻し消防署まで戻ってきて頃356でという案にしたんですが、それはやっぱりあまりにも効率性が悪すぎるというふうに市長の方から事務局の方で事務レベルの方に指示がございまして、今皆さんに提案してるのはその中とはもう変わってるってことだけはお間違えないようお願いしたいと思います。

あと、シャトルバスは計画当初、深夜帯の時間帯を運行する計画についても検討していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、深夜帯のバス利用者の減少など状況が大きく変化したため、現在の午前7時ごろから午後7時ごろまでの運行とする計画案としています。今後、シャトルバスの実証運行結果の検証や、利用者および沿線住民にアンケートを行い、ニーズを把握した上で、修繕対応も含めて運行時間帯などを見極めていく予定にしています。

委員4：確認できたのはあの成田線の補完の意味もあるということですね。だから、単独で民間バスが走ってるんじゃないなくて、成田線の他としてもあるんだよと。だから朝5時6時に走るということではないということだと思うんですね。あと、市長が運賃を決めるわけではなくて、この公共交通の審議会で決めることが我々も理解確認できましたので、お忙しい思いさせて申し訳ありませんありがとうございました。

会長：実はもう1時間経ちまして、この結論を出して次の交通会議の方に進まなくてはならないもんですから、今、私も自由な発言を止めることだけはしたくないと思いましたので、まさにこの実証運行の可否みたいなのがほとんどの議論になってしまいましたけれども、ここで本来の議題に戻します。運賃に対するご意見はありますか。

委員6：今回の実証運行の運賃は、阪東バスが今運行しているのと同じ料金となりませんが、市の負担があれば、今後もやっていけるかどうか状況の確認をしたいと思っています。

委員7：市の保証があれば運行は可能だと思います。ただし、昇給の部分で情報を集めるための政策をしなければなりません。そうすると輸送単価やっぱり上がりますので、極端に申し上げると最終的にはあのご利用いただいている方はその運行費を頭にイメージに多分なってくると思いますので、そうなったときに例えば600円で払うのかとそういった問題も若干あると当社では考えております。

委員6：現状のこの運賃でこの予算だったならば、半年間はやりますよということでしょうか。

委員7：もちろん受けるからには最後まで運行します。

会長：誤解ないようにお話しておきますけど、今回の運行は我孫子市の責任で委託をしますのであくまでも、我孫子市が委託料を払って、我孫子市の責任で実証運行することであって、今回の運行主体は我孫子市だとなります。他にありますか。

委員8：湖北台は弱者じゃないんですよね。阪東バスが入りますからね。

だから今回の料金を見て、湖北台駅から天王台駅までの料金が現状は走ってるバスと同じであれば私はもうこれでいいと思うんです。

実は私どもの経験で個人的な話なんですけど、一番困ったのは常磐線がなくなったときですね。そんなとき私が現役の頃はタクシーの相乗りで、もうすごかったです。今の現役の人は少ないんでしょうけども、だからその深夜便があればいいかなという、先ほど話もありましたように、そんなことを考えてました。

ですから、今回の実証運行が終わったときに、その後どうするのか聞いたときにまたそういう意見も出させていただきたいなと思ってます。よろしくをお願いします。

会長：他にありますか。よろしいですか。時間もないので申し訳ございませんが最初にご説明させていただきましたように、今日は何といてもこの料金がいいか悪いかも判断をして皆さんにいただく場面なので採決を取ります。

ただいま提案した我孫子市の運賃表でいいと思われる方は申し訳ありませんが、挙手をお願いいたします。ありがとうございます挙手全員でございます。それでは全会一致ということで決定させていただきます。本当にありがとうございます。こちらの分科会の方は以上で終了させていただきます。