

令和6年度第2回印西市地域公共交通会議 会議録

開催日時	令和6年11月6日（水） 10時～11時30分
開催場所	印西市役所 会議棟 204会議室
出席者	米井雅俊会長、板谷和也副会長、刈谷高博委員、豊田裕子委員、管野芳光委員、玉井和幸委員、野村孝委員、加藤庄一委員、織原拯委員、松田知行委員（代理）、酒井保治委員、浦川真一委員、三上達也委員、徳永敬委員、大島龍司委員（代理）、伊藤昌央委員、細野利幸委員、金田直樹委員、伊藤壮祐委員、高倍宗一郎委員、藤崎博一委員、青木恵巳子委員、三門宜典委員
事務局	交通政策課 本多課長、金井係長、杉山係長、渡邊主事
傍聴者	0名
協議事項	(1) タクシー利用に係る地域公共交通助成実証実験について (2) ふれあいバス東ルート（小林駅前）バス停の変更について
会議資料	1. 会議次第 2. 協議事項（1）タクシー利用に係る地域公共交通助成実証実験について 3. 協議事項（2）ふれあいバス東ルート（小林駅前）バス停の変更について 4. 委員名簿

会議録（要約）

1 開会

（事務局）

定刻となりましたので、印西市地域公共交通会議を始めさせていただきます。

初めに委員の異動がございましたのでご報告いたします。8月1日から梅田義之委員に代わり、管野芳光委員が委嘱されました。また、11月1日から三井勲委員に代わり、菊池崇之委員が委嘱されました。よろしくお願いいたします。

続きまして、本日の委員の出席につきましてご報告いたします。和田委員、小林委員、菊池委員、成田委員、豊泉委員、石井委員の6名が本日欠席となります。また、太田委員と岩崎委員に置かれましたは、それぞれ代理の委員にご出席いただいております。

続きまして、次第の2、会長あいさつに移ります。企画財政部米井部長よりご挨拶申し上げます。

2 会長あいさつ

（会長）

改めまして、皆様、こんにちは。本日は、ご多忙の中、印西市地域公共交通会議にお集まりいただき、誠にありがとうございます。また、日頃より市の交通政策に対しましてご理解とご協力をいただきまして、重ねて御礼を申し上げます。

本日の協議事項でございますが、

- ・タクシー利用に係る地域公共交通助成実証実験について
- ・ふれあいバス東ルート（小林駅前）バス停の変更について

以上の２議案でございます。

後ほど、事務局から説明いたしますので、委員の皆様それぞれの立場から、忌憚のないご意見をいただきながら進めさせていただければと存じます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

3 会議録署名委員の指名

(会 長)

これより、本会議の議長を務めさせていただきますので皆様のご協力をお願いいたします。それでは次第３、会議録署名委員に移ります。本日の会議の署名委員でございますが、「織原委員」と「三上委員」を指名させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

4 協議事項

(会 長)

続きまして、次第４、協議事項に移ります。

協議事項（１）タクシー利用に係る地域公共交通助成実証実験について事務局より説明をお願いします。

(事務局)

こちらの資料を基に、令和６年１０月１日に、旧本埜第二小学校周辺地域対策分科会を開催し、ご審査をいただいております。この後、分科会長であります加藤委員よりご報告がございます。

【協議事項（１）協議資料を事務局より説明】

それでは加藤委員、ご説明をお願いいたします。

(委 員)

ご報告いたします。ただいま協議事項になっております、印西市タクシー利用に係る地域公共交通助成実証実験について、令和６年１０月１日に旧本埜第二小学校周辺地域対策分科会を開催し、事務局からの協議事項の説明を求め、慎重に審査を実施し、本日提出させて頂いております。

それでは、分科会における審査の結果を報告いたします。審査の結果、協議事項（１）について、協議資料の１ページから２ページでは本埜地域におけるタクシー利用助成実証実験の結果及び今後の対応について審査し、３ページから６ページでは交通不便地域の対応について審査し、賛成全員で協議資料のとおり承認いたしました。

審査の結果、交通不便地域の対応については協議資料４ページに記載のある案２において、タクシー利用券の使用枚数の上限を１枚から２枚に変更することで承認としました。

次に、分科会での主な協議内容を要約して申し上げます。

初めにタクシー利用助成実証実験の結果から、利用者が少ない状況の主な要因は、自分または家族等の移動手段があること、自己負担が生じること、利用したいバス停からの距離条件に合わないこと等の意見でした。

また、交通不便地域の対応では、対象となる条件について議論がありました。現行制度では同じ地域内で利用できる方とできない方が生じること、一方で、対象地域を拡大し利用者が多くなるほど事業の持続可能性が懸念されることから、対象地域をどの程度まで拡大していくか、対象地域について議論がありました。

次に、利用者及び利用率が低いことから、助成金額や１回の利用枚数について議論がありました。

また、距離条件によりタクシー利用助成制度を利用できない方の中で、最寄りのバス停は自分の利用目的に適していない方や、同じ地域内で利用できる方とできない方が生じてしまうことから、距離条件についても議論がありました。

このような議論を経て、現行のタクシー利用助成制度を継続するとともに、対象地域、利用枚数を確立するなど制度を見直し、協議資料4ページの案2について、旧本埜第二小学校周辺地域対策分科会から本日の会議にご提案することとなりました。以上で分科会における協議事項の審査経過と結果の報告を終わります。ご審査のほど、よろしくお願いいたします。

(事務局)

ありがとうございます。分科会長から報告がありましたとおり、案2のタクシー利用券の使用枚数の上限を1枚から2枚に変更する条件で、分科会にてご承認をいただきました。その後、本会議でご承認をいただきました後には、市議会において予算審議を進めることになります。実施時期等の詳細につきましては予算審議の状況により、精査をしながら実施していきたいと考えておりますので、ご了承いただきたくお願いいたします。

(会 長)

事務局からの説明が終わりました。これから質疑に入ります。ご質問・ご意見等ございましたら、委員の皆様お願いいたします。

(委 員)

対象を拡大する地域というのは、いわゆる交通不便地域ということで認識しております。具体的には山田、吉高、平賀等の地域であると認識しておりますがよろしいでしょうか。

(事務局)

お配りしました6ページの資料2をご覧ください。太枠内における地域が本埜地区となり、現在実証実験を行っている地域です。それに加え、1から9が交通不便地域と位置付けしている地区です。この地区(1～34)が案1の枠組みです。分科会でご承認いただいたのは、さらに市内の市街化調整区域を追加した地区に拡充しております。よって先ほどご意見をいただいた平賀地区が該当になる上に、竹袋、別所、平岡、鹿黒といった市街化調整区域や、印旛地区であれば師戸、鎌苅、大廻、造谷、吉高といった地区が対象となります。

(委 員)

印西市でライドシェアを導入する、あるいはタクシー会社の方でライドシェアを開始されるようなことはあるのでしょうか。

(事務局)

事務局ではライドシェアについては2つ運用形態があると承知しております。

1つ目はタクシー事業者の担い手不足の解消というところで、繁忙時間の人員をタクシー事業者が雇用して、タクシーの需要と供給のバランスを保つというものです。

2つ目は公共のライドシェアです。これは今までの有償運送という位置づけではありますが、市が主体となって有償で運送するものと承知しております。公共ライドシェアにつきましては現在、

導入している地域はございませんが、今後タクシー利用助成制度を進めていく中でライドシェアに限らず、デマンド交通等、ふれあいバス以外の交通手段の導入も併せて検討をしていく必要があるものと認識しております。

また、タクシー事業者様のライドシェアの導入状況についてですが、直接事業者様に確認はとれておりませんが、現状のところ導入はしていないものと認識しております。

(委 員)

おそらく市街化調整区域を含めて、各地域でライドシェアを利用される人はかなり多いと思います。また、実際に実施してみたいと思うドライバーの方も結構出てくるのではないかと思います。その中で、市のライドシェアという形で運営できるのであれば検討していただきたいと思います。

(事務局)

ライドシェアについては、地域に則した交通手段を導入していくのが重要である一方で導入にあたっては運行事業者との調整も重要なことと捉えております。ライドシェアをどの地域に導入するかという具体的な回答は決定にいたっておりませんが、新たな移動手段の確保という点から検討を進めております。これらに併せ、タクシー利用券の助成制度についても拡充する方向で検討しております。

(委 員)

まずこの議題について、タクシー利用に係る助成制度のサービス拡充というところで、反対意見は特にございません。

ライドシェアの理解としては、運送事業者としてのプロの免許である二種免許を持っていない方が、料金を受け取って人を輸送することができるというものであると認識しております。ではなぜ、タクシーやバスの運転はプロの免許を持っている方に限定されているのかということに関してですが、やはり安全上の問題です。技術的に確かな方に運転してもらうのが大前提です。以上を踏まえると、基本的にライドシェアは例外事項として捉えていただきたいと思います。ライドシェアを導入しなくてはならない状況というのは、国としては、タクシー運転手が足りない時間帯や地域に限って、その地域を運行しているタクシー事業者によって運行管理や技術的問題がないかの確認をした上で、二種免許を持たない運転手にタクシー事業を補助していただきたいという趣旨です。つまりタクシー運転手が足りていて問題がないのであれば、ライドシェアについては導入する必要がございません。また、受け入れできるタクシー事業者がなければ導入はできません。印西市でタクシーがひどく不足しているのであれば導入を検討した方が良いと思います。今後、タクシー利用に係る助成を拡充することで、タクシーの利用者が増えて輸送力が足りなくなるのであれば、ライドシェアを検討してみるというのが良いと思います。

また、公共ライドシェアというのは、タクシー事業者がそもそも存在しないところ、つまりプロのドライバーを確保できない地域で、やむを得ず一種免許しか保持していない方が地域の方々を輸送できるようにするというものです。これに則ると、印西市は公共ライドシェアについては対象外です。今後、タクシー事業者が撤退するということが無いとは言えませんが、現状すぐに実施を検討する必要があることとは私は認識しておりません。ただ、今後長期的にどうなるのか分からないので、実際に導入を検討したときにどのようなことが必要か、またどのようなことが問題になってくるのかという点については、事務局の方で精査しておいていただきたいと思います。

(委 員)

私が住んでいるのは平賀学園台であり、近くに京成酒々井駅や京成佐倉駅があります。この地域では、タクシー運転手等が少なくなっており、タクシーがなかなか捕まらなくなってきました。京成佐倉駅の場合は、東口は若干タクシーが待機しているが、西口にはほとんどおりません。西口ではタクシーは呼ばなければ来ないという状況です。また、京成酒々井駅についても呼ばなければ来ない上に、呼んでもなかなか来ません。そんな中で実証実験を拡充するにあたって、タクシー運転手の確保ということは検討されているのでしょうか。現在は本塾で実証実験中であると思いますが、私の住んでいる地域の方にも拡充されたときにタクシー運転手の確保という点はどう考えられているのでしょうか。

(事務局)

京成佐倉駅についての状況を把握しきれていないところですが、タクシー運転手の確保、車両の確保という点に関しては、印西市内においても週末の夜や繁忙時間はタクシーが呼んでも来ないことがあるということは承知しております。そういった中で、タクシー事業を拡充することで、どのような変化が出てくるのかについてですが、本塾地区で実証実験を行ってみて利用者が多くはなかった結果であります。また、現在の利用者からタクシーが足りていないという声は聞いていない状況です。今後、市街化調整区域に拡充したときに利用者がどれほど増えるのかについて、今までの実績から算出した想定値は協議資料の4ページのとおりであります。不確定なところがございます。今後の利用者の需要に対して、100%の運転手の確保ができるのかという点についての判断はできておりません。実証実験を進めていく中で運送事業者と意見交換をしていく中で、こういった形で対応していくのが良いか検討していきたいと考えており、助成制度の改善を図っていきたいと思います。

(会 長)

事務局としては、来年度以降、市街化調整区域に拡充していく中で、タクシー事業者との協議を継続し、利用者にできるだけ満足していただける体制を検討しながら事業を進めていきたいということによろしいでしょうか。

(事務局)

おっしゃる通りです。先ほど、分科会長からご報告がありましたが、本日協議している対応案については、分科会で審議をしております。分科会の委員の中に3者のタクシー運行事業者がございました。その中でご意見をいただいて、案1から案3の中でご審議をいただいて、案2に決定した経緯がございます。タクシー事業者の皆様にも、案2の市街化調整区域への範囲拡大とタクシー利用券の使用枚数上限を2枚に変更して、検証をつづけることでより良い制度になると、ご審議いただいた経緯がございます。

(会 長)

ありがとうございます。一度確認をさせていただきます。分科会の中では、タクシー事業者の(有)大成交通と船尾タクシー(有)と(株)都市交通がご参加されており、その中で案2の拡充案で決定したということによろしいでしょうか。

(事務局)

おっしゃる通りです。

(委員)

通院や買い物など、定期的にタクシーを使うという場合には予定を立てていけるが、突発的な移動の必要性が出た時には利用できない方も結構いるのではないかと思います。タクシー利用券の利用率が少ないというよりも実は利用したいと思ったときに利用できなかったという方々もいるのではないかと思います。そのような方のためにデマンド交通ですぐに配車できる体制を作らないとタクシー利用券もまた利用されなくなるのではないかと思いますがいかがでしょうか。

(事務局)

利用したいときに利用できないということに関して、これまで本埜地区でデマンド交通を実証実験で行ってきました。そのデマンド交通ですが、アンケート調査を行った際に利用のし難さという声が多く寄せられました。その利用のし難さというものが、おっしゃっていただいた、利用したいときに利用できないというものでした。それを踏まえ、どのような形で対応していくべきかを検討した際に、タクシー利用券の導入に置き換えたという経緯がございます。タクシー利用券は事前の予約が一切なく利用できます。普段タクシーを利用するときには、タクシー会社に電話をして乗車地まで来てもらい、乗車するというのが一般的であると思います。タクシー利用券は事前予約の必要がないので、ご自分の都合に合わせてタクシーを利用することができます。繁忙時間と重なり、タクシーが来ないということもあり得るかもしれませんが、利用したいときに利用できないという制度ではないものと捉えております。

(委員)

補足事項としてご説明いたします。利用率が高くないので、もう少し高くするためにという趣旨でご意見いただいたのかと思います。今ご説明いただいた通りで、基本的には、デマンド交通の方が一般的なタクシーよりも利用し難いものに設定する場合があります。通常のタクシーよりもデマンド交通の方が便利にご利用できるという状況は好ましくありません。基本的には満額で運賃を出される方が一番便利に利用できるようにするべきです。タクシー利用券が利用し難いと言われるということは、使いたいと思う方は使えて、必要がないと感じた方は使わないといった状況なのであろうと感じたところです。タクシーを利用するときには多少安くなったとしても自家用車を利用できる方、あるいは別の交通手段がある方々にとってはそちらを使われる方が多いのだと思います。そこで利用率を上げるために、先ほどおっしゃっていただいたように1度に2枚使えるということになれば、助成額が上がり、利用率が上がるのではないかと思います。まずはこの対応案を実施してみて、どのようになるのか判断してみるのが良いと思います。

(会長)

ありがとうございます。他にご意見等ある方はいらっしゃいますでしょうか。

【意見なし】

(会長)

それでは、協議事項(1)タクシー利用に係る地域公共交通助成実証実験については、分科会で承認されました、案2を基本として利用枚数の上限を2枚までとする案でご承認いただくというこ

とでよろしいでしょうか。

【承認】

(会 長)

ありがとうございました。協議事項（１）に関しては承認と致します。事務局からも説明がございましたが、こちらは予算の関連もございますので、多少の調整は必要になる場合もあるという前提でご承認いただいたということとさせていただきます。

続きまして協議事項（２）に移ります。

協議事項（２）ふれあいバス東ルート（小林駅前）バス停の変更について事務局より説明をお願いします。

(事務局)

協議事項（２）資料２を説明

また本件について、今回、運賃については変更ありませんが、路線の延長となることから道路運送法第９条に基づく運賃協議を行うよう千葉運輸支局より指示をいただきました。前回の６月１４日開催の地域公共交通会議にて運賃協議分科会の設置についてご承認いただいております。運賃については改めて分科会において協議を行い、本日の協議事項といたしましては、バス停の位置変更ということでご理解をいただきたいと思います。

(会 長)

ありがとうございました。協議事項（２）につきましては、ふれあいバスのバス停位置の変更ということでした。運輸局からの指摘というのは、運賃に変更はないが事業計画が変更になるので運賃協議をすべきということでした。これは別途分科会の方で行いたいという説明でした。このことについてご意見等ある方はいらっしゃいますでしょうか。

(委 員)

ふれあいバスの運行を受託させていただいている事業者です。ロータリーに入るということは特段問題ないと思っております。しかし、事前に事務局に聞いたことによると、ダイヤを改正しないということでした。実際にこのようにバス停位置を変更すると、おそらく右左折や信号待ちが追加となるので、平均すると２分から３分ほど時間が掛かると考えております。今年の４月頃にふれあいバスはダイヤ改正をしております。正直、それ以前のダイヤでは遅れが多かったということ踏まえ、適正な運行時間に改正させていただきました。その矢先にまた遅れが生じる要素が出てきているという状況です。４月のダイヤ改正の時に効率よく運送する為に、色々な路線にて車両と運転手の相互的な移動を加えて改善しました。例えば、東ルートの時刻を変更すると他のルートの時刻の変更も必要となる部分も出てきます。そこで、あくまで暫定的なダイヤであるということをご認識いただきたいと思います。

また、実際に遅れが生じます。車両と運転手が移動する上でも、必要最低限の渡り時間しかない状況です。仮に東ルートの１便で３分遅れれば、２便では６分、３便では９分遅れるというようなことも十分考えられます。また、運転手の適正な休憩時間も確保できるかどうか、安全上の問題も出てきます。４月に適正な運行ダイヤに改正できたものが、また崩れてしまうということをあらか

じめ了承していただきたいと思います。事務局の方にも、遅れるということを事前に市民の方に告知していただくというようなことを行っていただきたいと思います。安全に関わることで、関係する皆様で調整していかなくてはならないと思います。以前のふれあいバスも、「この程度は大丈夫」という考えが積み重なり、時間通りに走れなかったという経緯もあると思いますので、ご了承いただきたいと思います。暫定的には仕方ないと思いますが、次のダイヤ改正の時には必要な対策をとった上での編成にしていきたいと思いますと考えております。

(事務局)

2点ほどご意見いただきました。時刻改正は行わないという点につきまして、安全運行というのは前提でございます。その中で事前にレインボーバス様の担当者の方と協議を進めてまいりました。あくまで暫定的な時刻であり、次回は適正な運行時刻の実態に合わせたダイヤ改正を行っていくというところでご意見をいただいております。現在ふれあいバスの再編を行っており、そのダイヤ改正の際には、実際の運行時間でどのような形で遅れが生じているのかを検証した上で行いたいと思いますのでご理解いただきたいと思います。

(委員)

資料の小林駅南口駅前広場完成イメージ図を見ると信号機があるのですが、現在はないと思います。実際のところ今後、信号機は設置されるのでしょうか。

(会長)

この件につきましては、都市建設部長の藤崎委員より回答をお願いいたします。

(委員)

資料の小林駅南口駅前広場完成イメージ図の中で、県道とT字路の交差点になる位置に信号機のイラストがありますが、現在はございません。こちらは将来的に信号機を設置するということで、警察と協議を進めております。現時点では信号機の設置ができない状態です。資料のイメージ図では、右折車線がありますが、現在は暫定的に右折車線も無しの一車線です。現在、千葉県が県道の整備を進めておりますので、全線整備が整ったときにはイメージ図の通りになると想定しておりますが、当面は暫定的に信号機がない状態が続きます。ご理解いただきたくお願いいたします。

(委員)

運賃よりもダイヤ面での安全運行の方が、問題が大きいことであると思っております。協議事項(2)について事前に、運輸支局の方から運賃のご指摘があったと思いますが、国の監督のやり方として運賃関連も当然重要であると思っておりますが、何よりも大事なのは安全運行と可能な限り定時運行できる体制の確保であると思っております。運賃協議会は必要なので実施していただきたいと思います。安全面の確保を最優先していただきたいと思います。また、暫定的なダイヤとしてやむを得ない部分はあると思いますが、当面の間ダイヤに遅れが出る可能性があるということを周知いただき、ご利用者が困らないような配慮をお願いしたいと思います。

(会長)

ありがとうございました。その他にご意見等がありますでしょうか。

【意見なし】

(会 長)

では、意見がないようでございますので、こちら事務局の案のとおりご承認ということでよろしいでしょうか。

【承認】

(会 長)

ありがとうございます。協議事項（２）につきましては承認いたします。

以上で、次第４、協議事項を終了いたします。進行を事務局にお返しいたします。ご協力ありがとうございました。

５ その他

(事務局)

それでは続きまして、次第５、その他でございますが、委員の皆さまから全体を通じて何かありますでしょうか。

【意見なし】

(事務局)

それでは、事務局より報告事項がございます。

(事務局)

それでは、事務局より２点ほど報告事項がございます。

先ほど協議事項（２）に出ておりました運賃協議の分科会につきましては、改めて書面を各委員の皆さまに通知させていただきます。また、開催方法につきましては会長と協議をした上で決定したいと考えておりますのでご了承いただきたいと思います。

また、次回の地域公共交通会議につきましては、２０２５年の１月２４日に開催を予定しております。協議内容が整い次第、開催通知を送付させていただきますが、現在ふれあいバスの再編について運行事業者の方々と協議を進めております。その協議結果を基に再編案を作成して、ご審議いただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

また、並行してふれあいバス再編の分科会の開催も考えております。こちらにつきましても日程調整の上、開催していきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。事務局からは以上でございます。

７ 閉会

(事務局)

それでは長時間にわたりましたが、以上を持ちまして本日の会議を終了します。皆様ありがとうございました。

令和6年度第2回印西市地域公共交通会議の会議録は、事実と相違ないことを承認する。

令和6年12月8日

委員 織原 拯
三上 達也