

会 議 録

会議の名称		第46回 春日部市地域公共交通活性化協議会	
開催日時		開 会	午前10時00分
		閉 会	午前11時30分
開催場所		アイピー春日部ビル7階 大会議室	
議長(会長等)氏名		会長 久保田 尚	
出席者	委員氏名	(出席人数：12人) 久保田 尚、青木 保、村上 景太、 西野 利彦、藤田 直樹、池上 和成、関根 肇、飯塚 光弘、 大河原 健一、落合 八千代、波多野 康治、渡辺 隆之	
	説明者 その他	坂井 貴夫	
事務局		(出席人数6人) 都市整備部次長兼都市計画課長 福井 聖士、 都市計画課交通計画担当主幹 中崎 昌徳、都市計画課交通計画担当 主査 大野 弘久、都市計画課交通計画担当主任 生井 雅晃、都市計 画課交通計画担当主任 千葉 陽介、都市計画課交通計画担当主事 豊見山 由季	
次第及び公開・一部公開・非公開の区分		議 事 審議事項 ○第四次春バス運行計画の策定について ○春バスの運賃改定について ○タクシー車両活用実証実験について 以上、すべて公開	
一部公開・非公開の場合はその理由		<input type="checkbox"/> 要綱第3条第1号該当： <input type="checkbox"/> 要綱第3条第2号該当： <input type="checkbox"/> 要綱第3条第3号該当： <input type="checkbox"/> 要綱第3条第4号該当：	
配布資料		次第、委員名簿、席次表、協議会資料	
会議録の作成方法		<input type="checkbox"/> 録音テープ等を使用した全文記録	
		<input checked="" type="checkbox"/> 録音テープ等を使用した要点記録 <input type="checkbox"/> 要点記録	
会議録署名の指定		議長及び議長が指名した委員1名が署名するものとする。	

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
司 会	1 開 会
司 会	<p>【 協議会の成立報告 】</p> <p>欠席委員は7名で、春日部市地域公共交通活性化協議会条例第6条第2項の規定による過半数に達しており、当協議会が成立していることを報告</p>
司 会	<p>【 委員紹介 】</p> <p>春日部市市管理構内タクシー協議会の委員が池上和成氏に変更があったことを報告</p>
司 会	<p>【 配布資料の確認 】</p> <p>(配布資料を確認)</p>
議 長	<p>【 会議の公開について 】</p> <p>本日の議事をすべて公開とする。 異議なし</p>
議 長	<p>【 意見聴取について 】</p> <p>春日部市地域公共交通活性化協議会条例第7条の規定に基づき、国土交通省 関東運輸局 埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官 坂井 貴夫氏の出席を認める。</p>
議 長	<p>【 傍聴人の確認 】</p> <p>傍聴人4名の報告</p>
	2 議 事
議 長	<p>【 議事録署名人の指名 】</p> <p>議事録署名人に、埼玉県企画財政部交通政策課主査の西野委員を指名。</p>
事 務 局	<p>審議事項</p> <p>第四次春バス運行計画の策定について</p> <p>(市民意見募集について、事務局より資料1を用いて説明)</p> <p>前回の協議会で了承した「第四次春バス運行計画」の素案について、本市の庁内における合意や、市議会への説明を経て、8月21日から9月19日までの期間において、計画案について市民から広く意見を募集する「市民意見提出手続」、いわゆるパブリックコメントを実施した。</p> <p>その結果、44人の方から合計75件の意見を頂いた。その内容について主なものを説明する。意見によっては、場所が分かりにくいものがあ</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
	<p>るため、別に地図を配布する。</p> <p>(1) 春バスのルートやダイヤ等、運行に関することについて」</p> <p>1の意見の一ノ割駅へのバス停設置について、駅へのアクセス道路が幅員も狭い上、歩道もなく、人の往来や車両の交通量も多いことから、朝日自動車から、バス車両の安全な運行が困難との見解が示されており、第四次運行では、「武里駅～豊春駅ルート」において、可能な限り一ノ割駅に近い「一ノ割四丁目」のバス停を設置することとしている。</p> <p>次の3の意見にあるウイング・ハット春日部への運行は、春バスの春日部駅からの運行はなくなるが、秀和総合病院から1日3便の運行を予定しているため乗り継ぎを利用し、今よりもアクセスしやすくなると考えている。</p> <p>次の4の意見にある日曜の運行については、通勤・通学による利用者が見込めないこと、多くの医療機関が休診になること、近年のバスの乗務員不足などを総合的に勘案すると実施は難しいと考えている。14ページの43の意見にあるとおり、庄和地区ルートの沿線には、日曜に集客が見込める施設もあることから、今後ルート全体の需要やニーズを見極めた上で検討していく必要があると考えている。</p> <p>次の5の意見にあるような、意見提出者の自宅付近の運行を望む声や、ルートの変更を望む声は、路線バスとの競合の可能性があるルートや、長大ルートの要因となるようなルート、多くの利用者が見込めないルート、拠点間の運行とならないようなルート等は、今回の計画の課題でも分析しているとおおり、難しいと考えている。</p> <p>次の12の意見のほか、春バスの廃止路線へは多くの意見があるが、利用者数が著しく少なく、今後も利用の見込めない路線は、今後も持続的な運行を行っていくことは極めて難しいと考えている。</p> <p>次の13の意見にある、龍Q館への運行については、計画の中でも運行のニーズが高い施設と考えており、第四次運行では可能な限り、見学会の時間に合わせた運行を行うことで、観光への需要にも対応していきたいと考えている。そのため、一部を採用し、運行の充実を図ってほしいと考えている。</p> <p>次の14の意見の藤の牛島駅へのバスの乗り入れについては、駅前に十分なスペースがなく、周辺道路が狭いため、安全な運行が困難であることから、難しいと考えている。</p> <p>次の15の意見の、内牧地区への運行については、現行の「豊春駅・内牧・北春日部駅ルート」は利用者数が少なく、公費の負担が非常に大きいため、今後も持続的な運行を行っていくことが難しく、廃止とせざるを得ない。また、朝日バスのエミナス線の存続を求める声が多いため、今後の交通については地域の方々とも協議を行っていく必要があると考えている。</p> <p>次の19の意見のどこにでも乗っていける便利な交通網については、今後も各公共交通機関との連携を強化し、複数の交通機関を乗り継いで</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
	<p>利用することにより、様々な目的地に行けるような公共交通網の構築を目指していく。</p> <p>次の 21 の意見にある高齢者等の移動手段の確保は、喫緊の課題と認識しているが、その全てを春バスや公共交通で対応するのは限界があるため、福祉部局等との連携や、地域の実情に応じた新たな交通手段の検討が必要と考えている。</p> <p>次の 22、23 の意見にあるバスの台数や、路線の増加については、今よりも運行経費が必要となるため、現状の春バスの運行状況では、難しいと考えている。今後も、持続的な運行を行うには、利用者の見込めるルート設定が必要であり、現在のルートの効率化を行い、運行頻度や速達性の向上を図り、利用者数の増加を目指すことが重要と考えている。</p> <p>また、23、24 の意見にある「武里駅～豊春駅ルート」を武里駅ではなく、もとの春日部駅方面への運行としてほしいとの意見については、武里地区からも春バスの運行を望む声が多く寄せられていることや、春日部駅西口～秀和総合病院の区間は朝日バスが多数運行しており、競合のため春バスの同区間の利用者が非常に少なくなっていること、長大路線の一因となっていること等から、武里駅へ接続することとした。</p> <p>次の 26 にある立地適正化計画との整合については、立地適正化計画に定める鉄道駅へのアクセス利便性の向上や、拠点間ネットワーク及びバス路線のサービス水準の持続的な維持・確保のため、拠点間を結ぶルート、駅を中心としたルートを設定するとともに、ニーズの高い目的地や、沿線人口の比較的多い地域を運行するルートを設定し、持続的な運行を目指している。</p> <p>次の 29 の意見にある本計画で新交通システムを構築すべきとの意見については、本計画は、春バスの新たなルート等を定めた運行計画であるため、デマンド交通等の新たな交通システムの導入は、本計画とは別に検討していくべきと考えている。</p> <p>次の 37 の意見にある公共施設の循環バスについては、現在の運行ルートでも大きな課題となっている長大なルート、運行所要時間の増加、運行頻度の低下等の弊害を招き、通勤や通学での利用が難しく、利用者数の増加に繋がらないと考えている。</p> <p>次の 42 の意見にあるコミュニティバスの目的が交通不便地の解消であるとの意見については、現在の運行が、交通空白地域の解消を目指し、市内の広い範囲を運行してきた結果、路線が長大となり、運行頻度の低下、運行の所要時間の増大を招き、利用者数が伸び悩み、公費の負担が増大したことから、利用者数の見込めるルートの運行へ転換し、持続的な運行を目指すべきと考えている。</p> <p>次の 44 の意見にある春バスの運行方針を大きく変えないでほしいとの意見については、春バスの運行方針については、大きく変わらないことが望ましいと考えているが、春バスの現在の運行状況では、今後将来に渡り持続的に運行していくことは難しいと考えているため、ある程度</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
	<p>の方針の転換はやむを得ないものと考えている。</p> <p>(2) 春バスの廃止について 48 の意見にある春バスの全面廃止については、今後も民間路線バスの運行ができない地域の中でも、利用者の多い区間や、ニーズの高い施設への運行が求められているため、全面的な廃止は難しいと考えている。しかしながら、公費の負担が大きい等の課題もあることから、第四次運行では、利用者数の少ないルートや区間を廃止し、運行ルートの効率化を図ることで、より多くの方々に利用される公共交通を目指していくこととしている。</p> <p>(3) 春バスの利用促進・PR 等につい 49、50 の意見にある春バスのPRについては、様々な意見があるが、本市としては、ラッピング車両の運行を継続し、今後も利用の促進を図ると考えている。 次の 51、53 の意見にあるバスの路線図や乗り継ぎの案内等の分かりやすいガイドマップの作成については、今後の課題と捉え、当意見を採用し、今後作成に努めていく。</p> <p>(4) 春バスの環境対策について 54 の意見にある電気バスの導入については、地域公共交通計画でも、環境負荷の少ない交通体系の整備を掲げており、公共交通の利用促進や、環境負荷の少ない車両の導入等の選択肢のひとつとして、今後、電気バスの導入を含む様々な手段を検討していく。</p> <p>(5) 新しい公共サービスの導入について 55～61 の意見において、デマンドタクシーやタクシー券の導入が要望されている。本計画では、新しい交通システム導入の考え方を整理しており、今後、交通の需要が低い地域においては、定時定路線のバスを持続的に運行していくことは難しいため、バス以外の新たな交通サービスの導入を検討していくこととしている。</p> <p>その他、市民意見募集の制度や、運行継続・見直し基準について等、様々な意見をいただいた。これらの意見による計画書の修正は行わないが、今回いくつか採用した意見や、今後の春バスの運行や、公共交通へ寄せられたご意見を真摯に受け止め、今後も本協議会において、協議を行っていきたいと考えている。</p> <p>〔質疑応答〕</p> <p>大河原委員 市民意見募集はホームページ上で公開するというのでいいか。</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
事 務 局	<p>提案に対し、市の考え方は厳しいものとなっている。市民感情にも寄り添ったものにすべきである。</p>
大 河 原 委 員	<p>表現や回答内容は、今回の意見を受けて修正し、ホームページ上に公開する。</p>
大 河 原 委 員	<p>ルートの廃止などがある中で、エミナス線の改善など、市から運行事業者側に対して対策などの建設的な提案がされているのだろうか。</p>
事 務 局	<p>春日部市から朝日自動車に対してエミナス線等の要望は伝えている。また、住民から要望も都度伝えているが、難しいという回答である</p>
藤 田 委 員	<p>市から市民の声として要望や相談は受けているが、運行ルートの安全確保の問題や、話題にもなっているが運転士の確保が非常に難しく、要望には応えられていない状況である。</p>
議 長	<p>他に質疑等はないか。</p>
	<p>(質疑等なし)</p>
事 務 局	<p>(第四次春バス運行計画について事務局より資料 2, 3 を用いて説明)</p> <p>資料 2 について、計画書の内容のうち、前回の協議会から変更のあった箇所を抜粋である。この他、計画書の内容には影響のない部分で、軽微な修正を行っている。</p> <p>資料 2 の 41 ページについて、第四次運行での乗り継ぎ拠点の位置を示すべきとの意見があったことから、乗り継ぎ拠点 8 箇所を地図上に示したものを追加している。</p> <p>42 ページについて、新たなルートの「ルート別運行計画」のページとなるが、前回の協議会後から、朝日自動車とも協議を行い、停留所の位置やダイヤがほぼ確定したことから、確定した内容に合わせて、表やルート図を修正している。</p> <p>資料 3 は各ルートの停留所を全て載せたルート図を示す。</p> <p>「粕壁～幸松地区ルート」について、春バスの乗り入れを検討していた北春日部駅東口の駅前広場はバスの安全な転回が難しいことから、現時点では乗り入れは行わず、駅前の県道上の両側に「北春日部駅入口」のバス停を設置し、起点、終点とすることとしている。運行については、資料 2 の表にあるとおり、起終点を往復する 3 つの系統とした。</p> <p>資料 3 のルート図にとおり、ほとんどのバス停は既設だが、「④ララガーデン春日部」バス停は、「ふれあいキューブ」バス停を廃止して、ルートの短縮を図った。また、「⑩小淵」バス停と「⑪小淵橋東」バス停は、一部既設のバス停を活かした形で新設した。</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
藤 田 委 員	<p>これにより、資料2の「コース設定の考え方」にある、利用者の多い「春日部駅東口～小湊団地」区間のダイヤを増強するとともに、北春日部駅、春日部駅両駅の利用を可能とし、利用者の増加を図ることとした。</p> <p>次に、資料2の44ページ、資料3の2枚目の「武里駅～豊春駅ルート」では、「⑪秀和総合病院」から新たに「⑬武里駅西口」へ接続するため、⑫～⑬のバス停が新設となっている。</p> <p>また、「①豊春駅東口」の駅前広場が整備され、周辺のルートを効率化し、往復の運行が可能となったことから、基本は、「①豊春駅東口」と「⑬武里駅西口」を起終点として運行を行うこととした。「⑫ウイング・ハット春日部」は、乗務員が休憩に入る3回のタイミングのみ運行することとし、運行の効率化を図った。</p> <p>運行については、資料2の表にあるとおり、「豊春駅東口」と「武里駅西口」を往復する系統を基本とし、一部がウイング・ハット春日部を経由する系統とした。</p> <p>これにより、資料2の「コース設定の考え方」にある、長大ルートの効率化や、秀和総合病院での乗り継ぎ利用によるルートの効率化、速達性の向上を図ることとした。</p> <p>次に、資料2の46ページ、資料3の3枚目の「庄和地区ルート」について、「①道の駅庄和」を起終点とした循環ルートとなるが、基本の運行ルートは、①～④を経由し、⑥～「⑭南桜井駅北口」を経由して、⑮～「⑯イオンモール春日部」から戻ってくるルートとした。途中の「⑤総合支所入口」と、「⑧龍Q館」「⑨庄和高齢者憩の家」は一部の系統で經由することとした。</p> <p>ほとんどのバス停は既設のものだが、「⑦西金野井作之内」は廃止ルートからの移設、「⑯正風館」は施設により近い位置に移設した。</p> <p>運行について、「⑧龍Q館」の見学会の時間に合わせた運行としたため、龍Q館を経由する便としない便があることにより、資料2の表のとおり、8つの系統となった。</p> <p>これにより、資料2の「コース設定の考え方」の隔日運行の廃止や、長大ルートの効率化、ニーズの高い施設へのダイヤの充実を図った。</p> <p>〔質疑応答〕</p> <p>北春日部駅の駅前広場は、バスの転回が難しく、取り付け道路が歩者分離されていないことから危険であるため、乗入れは難しいという判断になった。</p> <p>今回のルートだと、北春日部駅の前でバスが待機するため、交通への影響が懸念されるが、事務局はこの点をどう整理しているか。</p>
事 務 局	<p>北春日部駅で一度運行を終え、回送で16号方面へ大回りするルートを設定している。ルート中にバス停を設定して時間調整とする案もあつ</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
事 務 局	<p>た。</p> <p>現在北春日部駅は、東武鉄道敷地を利用してバスが転回できるよう協議中であり、協議の結果次第で、新たに設置したバス停をすぐに撤去してしまうことになる可能性があったため、バス停を設置しない形としてルートを設定した。</p> <p>また、道路状況については先述のとおりやむを得ない部分があったため、朝日自動車と協議をした上で設定した。</p> <p>審議事項 春バスの運賃改定について (事務局より資料4を用いて説明)</p> <p>春バスの新ルートにおける運賃について、地域公共交通計画の施策でも示したとおり改定を行いたいと考えている。昨今の社会情勢等から運行経費が高騰していることや、消費税が10%になった際にも運賃を据え置いていること等から、前回の協議会でも、値上げをする方向で調整したい旨の説明を行った。</p> <p>今回の協議会では、運賃改定の根拠となる事項を説明し、審議をいただきたい。</p> <p>「1. 春バスの役割と目的」について、地域公共交通計画や第四次春バス運行計画にも定められているとおり、春バスの鉄道及び路線バス網を補完し、各地域の日常生活を支援する交通手段という役割のもと、各公共交通機関との連携を図ることで、持続可能な公共交通ネットワークを形成することとしている。</p> <p>次に、「2. 春バスの運賃の変遷」について、春バスは、平成20年に始まった第一次運行では、全区間均一で100円の運賃で運行を開始した。第二次運行では、より長いルートが設定され、区界制で100円、200円、300円の3段階の運賃とした。第三次運行に移行する際、乗車距離に応じた公平な費用負担となることから、対距離区間制を採用し、上限は第二次運行と同じ300円とした。初乗り運賃は、100円、150円、180円とした場合の料金抵抗を考慮した運賃収入を想定し、150円が最も運賃収入が増加するとして、150円から300円の運賃とした経緯がある。</p> <p>次に、「3. 春バスの運行経費」について、表は令和2年度から令和8年度までの運行経費と、令和4年度までの運賃収入、公費負担額の実績、第四次運行が始まる令和6年度の予測値を示したものである。</p> <p>昨今の燃料費の高騰や、人件費の上昇により、運行経費は増加しており、第四次運行では3ルートに集約され、運行台数も1台減となるが、全体の運行経費は現在よりも増加傾向にある。また、ルート再編により、運賃収入の増加を見込んでいるが、経費の増加により、公費負担額は依然として高い状況が想定される。</p> <p>次に、「4. 民間路線バスの運賃」について。市内を運行する路線バス2社が、茨城急行が9月29日から初乗り運賃を200円に改定する予</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
	<p>定となっており、朝日自動車も 12 月中を予定として 200 円に改定されると伺っている。</p> <p>次に、「5. 第四次春バス運行におけるサービスレベルの向上について」について、今回のルート再編により、春バスの運行区域は集約されるが、ルートの効率化により、1 ルートあたりの運行距離が短くなった結果、運行頻度や速達性が向上した。また、隔日運行の廃止、鉄道駅との接続、ニーズの高い施設へのダイヤの充実等、ルートの一部において、今よりもサービスレベルの向上が図れたと考えている。</p> <p>次に「6. 県内他市町村のコミュニティバスの運賃」について、県内他市町村のコミュニティバスの運賃のうち、対距離区間制で初乗り運賃が本市の 150 円よりも高く設定されているのは 6 市である。その他の市町村の状況は、参考に別紙で添付した埼玉県のホームページで公表されている「市町村コミュニティバスの実施状況」を確認してほしい。</p> <p>表に示したとおり、調査のできなかつた秩父市を除く 5 市とも、1 ルートあたりの運行便数や台数は本市よりも多く、サービスレベルは高い状況にある。また、多くの市において、今後値上げが予定または検討されている状況と伺っている。</p> <p>次に、「7. 第四次春バス運行の運賃」について、昨今の社会情勢による運行経費の増加や、民間路線バスの運賃改定、他市のコミュニティバスの運賃の改定の動き等を鑑みると、春バスの運賃についても改定せざるを得ない状況である。</p> <p>しかしながら、春バスは、第四次運行のルート再編により、サービスレベルの向上が見込まれるが、民間路線バスや、対距離区間制運賃を採用している他市のコミュニティバスのサービスレベルには及ばない状況である。</p> <p>これらを総合的に勘案し、第四次運行での運賃を現行の対距離区間制で 30 円を増額した 180 円～330 円とするとともに、距離あたりの運賃を 2km 引き下げることが妥当であると考え、この金額での運賃設定としたいと考えている。</p> <p>資料 5 は、春バスのそれぞれのルートにおける運賃表である。いずれのルートでも運賃が切り替わる区界停留所を設定し、その停留所間の運賃を示している。</p> <p>「粕壁～幸松地区ルート」及び「武里駅～豊春駅ルート」は、往復ルートで運行の距離が短いことから、180 円から 240 円の 3 段階、「庄和地区ルート」は道の駅庄和を起終点とする循環ルートとなっているため、180 円から 330 円の 6 段階の運賃となった。</p> <p>第四次運行では、こちらの運賃表に基づき、運行を行うと考えている。また、今後は、本協議会でルート及び運賃の協議が調ったことをもって、それを証する書類を発行し、路線認可申請の手続きを行っていきたいと考えている。</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
	<p>[質疑応答]</p>
飯 塚 委 員	<p>労働組合とすると、運賃の値上げは労働環境改善のために必要なものであり、200 円ではなく 180 円への値上げだと、賃金への影響が懸念されるので、よくご審議頂きたい。</p> <p>持続的な公共交通運行を目指すためにも、利用者や労働者の目線を取り入れた議論をお願いしたい。</p>
藤 田 委 員	<p>事業者としては現在認可申請中だが、今後路線バスの値上げで初乗り運賃となる 200 円に合わせていただきたい。これは 25 年ぶりに改定されるものであり、経営や労働環境改善のために必要なものである。</p> <p>なお、以前の議事では運賃は路線バスと同水準にしていきたいとあったため、200 円への値上げという認識であった。</p> <p>県内他自治体でも同様に 200 円に値上げしているところであり、春日部市も同様に 200 円への値上げを検討して欲しい。</p>
事 務 局	<p>民間路線バスは 200 円への値上げの動きがあるが、春バスのルートはそれでも遠回りのルートとなっており、路線バスと同じような運賃体系で運行させるとかなり割高になる。路線バスや他自治体のコミュニティバスと比べてサービスレベルが低いことや、もともと循環ルートで低い運賃設定となっているルートでは、区間によっては 60 円、90 円の値上げとなる区間もあることから、180 円への運賃改定でご理解いただきたい。</p>
関 根 委 員	<p>運行経費で、令和 6, 7, 8 年が示されているが、燃料費高騰や運転手の賃金について、今後どの程度上がると予測されて算出しているのか。</p> <p>すでに値上げを実施した他社においては、想定以上に高騰した燃料費に充てられ、労働環境改善に割けていないようである。</p> <p>今後、再度の値上げの可能性はあるが、運賃見直しについては物差しを作るなど、柔軟に協議していただきたい。</p>
事 務 局	<p>資料に記載されている運行経費は朝日自動車と契約した内容から抜粋したものであり、予測ではない。バスの入れ替えなどの減価償却費等は含まれているが、それでもバスが 4 台から 3 台に減るにも関わらず経費は同じ程度の水準である。</p> <p>今後は、サービスレベル向上が見込めるのであれば運賃改定については検討していきたいと考えている。</p>
大 河 原 委 員	<p>物価や人件費の上昇は当然のものとして考えていくべきであり、値上げは認めていくべきものである。</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
藤 田 委 員	<p>朝日自動車の 200 円への値上げは現在申請中であり、春バスの初乗り 180 円は、現時点の朝日自動車の初乗り運賃と同水準である。そのため、春バスが 180 円になることはやむをえない部分がある。</p> <p>今後、民間バス会社の運賃改定が成立した際には、運賃改定について協議していけるという考えでよいか。</p> <p>なお、サービスレベル向上の費用は発注者が負担するのが原則という考えである。サービスレベルに応じて運賃を判断するのはバス事業者の考え方とは違うものである。その点も含めて今後は検討し、料金設定について協議したい。</p>
事 務 局	<p>運賃の値上げについて、これまではルートの再編とともに行われてきたが、それに限って行うものではない。今後も状況に合わせて協議していきたいと考えている。</p>
議 長	<p>今回の提案は、市は 150 円の初乗り料金を 180 円に値上げするが、運行事業者が望む 200 円にしない理由はサービスレベルが他市よりも低いという考えである。</p> <p>なお、運行事業者は 200 円への値上げの認可申請中であり、今後 200 円になる可能性が高いという状況である。</p> <p>今後の値上げについて、状況の変化が見込まれるため、再度見直しについては今までよりも柔軟に考えていくと市と運行事業者が認識したところである。</p> <p>上記の議論を踏まえた上で、第四次春バス運行計画の初乗り運賃は 180 円で承認するというものでいかがか。</p> <p>異議なし</p>
議 長	<p>本件を承認とし、協議が調った証明書の発行を行う。</p>
事 務 局	<p>審議事項</p> <p>タクシー車両の活用実証実験について</p> <p>(事務局より資料 6 を用いて説明)</p> <p>今回の春バスのルート再編で、庄和地域では多くの区間が廃止となつて交通空白地域が広がるため、その地域に住み、自身で移動が難しいと思われる 75 歳以上の高齢者の移動手段確保のため、タクシー補助制度である新たな「春タク」の実証実験を実施することとしている。</p> <p>運行区域は庄和地域全域だが、前回から対象者が変更となっており、庄和地域で、道のりで鉄道駅から 800m、かつバス停から 300m を超える距離に居住する 75 歳以上の高齢者とし、新たに妊産婦を追加することとした。</p> <p>図は鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m の円を表示した公共</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
	<p>交通利用圏域図である。市域の東側の庄和地域が運行区域となっており、基本的には円より外に居住する 75 歳以上の高齢者及び妊産婦が対象となる。ただし、この円は目安として示しており、実際には、駅及びバス停から居住地の道のりを地図上で計測し、駅から 800m、バス停から 300m を超える場合には、対象となる。</p> <p>運行事業者は市内のタクシー事業者 3 社と、個人タクシー事業者を予定している。</p> <p>実験期間は第四次春バス運行が始まる来年の 1 月から翌年の 3 月までの約 1 年 3 か月を予定しているが、制度は予算の範囲内で行い、予算を超える可能性が生じた場合は期間中でも終了となる。</p> <p>運行日時は、祝日、年末年始を除いた月曜日から土曜日までの 9 時から 17 時までの間である。</p> <p>利用料金は表のとおりで、配車料を含んだタクシー料金に応じて、表の利用料金がかかることとなり、タクシー事業者は、月ごとに実績をまとめて市に請求し、市は補助の相当額をタクシー事業者に支払うこととする。</p> <p>次に利用方法について、制度の利用者は市に申請を行い、対象者には利用登録証を交付する。利用者は、乗車時に利用登録証を提示することで、表の利用料金でタクシーを利用することができる。</p> <p>その他、タクシー事業者の業務や、事業の効果等は記載のとおりである。</p> <p>〔質疑応答〕</p>
西 野 委 員	<p>対象者の駅から 800m、バス停から 300m としているが、この根拠については何を参照しているのか。</p> <p>制度が実験期間 1 年 3 か月と長い、検証などを行うのか。</p>
事 務 局	<p>春日部市の立地適正化計画で公共交通空白地域を定義する際に設定した数値である。これは便宜的な指標なので、実際は道のりで計測する。</p> <p>制度の実験期間中において、予算で打ち切ったり、制度の途中で検証したりと制度の見直しを行う可能性もある。今後制度を継続するかという問題もあるので、今後も協議会で協議していきたい。</p>
関 根 委 員	<p>庄和地域全域としているが、発着が庄和地域外の場合、利用できないという理解で良いか。</p>
事 務 局	<p>その理解で問題ない。</p>
議 長	<p>道のりで対象範囲を設定する例は非常に珍しい形である。事務局に相応の手間が想定される。どう対応する予定か。</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
<p>事 務 局</p> <p>議 長</p> <p>議 長</p>	<p>図で示した円の外側は基本的に対象となる対象となる。道のりの測定が必要になる円の中で申請があった場合、google map を用いて最短ルートを計測し、最終的に市の GIS を使用して判断する。</p> <p>実験なので、その事務処理も含めて検証して欲しい。 この内容で進めていくこと言うことで良いか</p> <p>異議なし</p> <p>以上で、3 件の審議事項が終わった。 その他全体を通して、意見等はあるか。</p> <p>3 閉 会 閉会宣言 －散会－</p>

発 言 者

発言内容 ・ 決定事項

議事の顛末・概要を記載し、その相違なきことを証するためここに署名する。

令和5年 10月20日

議事録署名人氏名

議 長 久保田 尚 (原本は自署)

議事録署名人 西野 利彦 (原本は自署)