

## 第 3 回東金市地域公共交通会議（平成 2 8 年 3 月 1 0 日）での意見の概要等

（第 1 次）総合交通計画（平成 2 4 年度－平成 2 6 年度）に基づいて、乗合タクシーが市内全域運行されたことによって、市内の公共交通の状況は大きく変わりました。第 4 期基本計画や総合戦略との連携を図りつつ、持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的として、第 2 次総合交通計画（案）を策定しました。

なお、「第 2 次東金市総合交通計画（素案）」についての意見募集（パブリックコメント）においては、意見の提出はありませんでした（平成 2 8 年 3 月 1 1 日－2 2 日）。

No.	意見の概要	考え方
1	障がい者、高齢者等の交通の足を確保することが難しくなっていると考えている。そういった方々の利便性を確保することが一番の課題と考えている。市内循環バスのルートが長く時間がかかるということもあり、それならば乗合タクシーということになるが、予約不成立の問題もあってなかなか上手くいかないであろう。交通弱者救済という意味で、公共交通の利便性を高めていければと考えている。	乗合タクシーは、交通不便地域を解消すること、東千葉メディカルセンターへの交通アクセスを確保すること、そして障がい者、高齢者等の交通の足を確保することなどを目的に導入してきた経緯があります。現在では、タクシー事業者の協力を得ながら、ユニバーサルデザイン型車両を一部導入して、利用環境面においても改善が進んでいます。引き続き周知活動を行うとともに、弾力的に応援車両を活用するなど利便性を高めていきたいと考えています。
2	乗合タクシーについては、利用者が増えたことで、理解が深まってきたように思われる。しかしながら、地域の声としては、予約がなかなか思うように取れないということがある。乗合タクシーを利用する理由として、バスが高床で乗りにくいということもあった。また、地域に路線バスがあるので時間が合えばなるべく路線バスを利用してほしいと話をしている。これから高齢化が進むにつれて運転ができなくなる人が増える。市としても公民館等に出向いていただき、地域の声を聞く機会を設けていただきたい。	乗合タクシーについては、曜日や時間帯によって、予約が集中し要望にお応えできない状況もありますが、前後の時間帯に変更していただいたり、弾力的に応援車両を活用するなどして対応しています。また、定期的に意見交換会やアンケート調査などを行い、ニーズの把握にも努めていきたいと考えています。 車両のバリアフリー化については、購入（更新）費用の確保が課題ですが、補助金の活用なども含めて検討していきたいと考えています。
3	平成 13 年から市内循環バス（福岡路線）の運行が開始された。少しずつでも利用者が増えておりほっとしている。バスも老朽化が進んでいるので、助成金などがあれば活用して、更新をしていただきたい。区長が推進委員になっているが、具体的な見直し案件がなければ、話し合う機会は少ないと思われる。	福岡地区及び豊成地区については、市内循環バス及び乗合タクシーが運行されていることから、両者を効率的に運行する観点から、平成 28 年度中に運行評価基準の設定を予定しています。
4	市内循環バス（豊成路線）は行政負担率が 82% であり、大きな負担をかけてしまっているが、将来よりもまずは現在の足の確保を考えなければならない。市内循環バスのことを話し合うにしても、あまり機会がなく、地域の声がわかりにくい。地区の現状、将来に関わることについて、どのように啓発活動をしていくか、どのように住民の関心を高めていくかは大きな課題である。	持続可能な公共交通を維持していくため、そして魅力ある公共交通としていくために、地域（住民・企業等）・交通事業者・行政とが連携して、一体的に関わっていく仕組みを構築していきたいと考えています。
5	乗合タクシーについては、隣接自治体へ行きたい、土日に利用したいという声がある。	これらは、要望として伺うことが多い案件ですが、隣接自治体への運行については、関連する自治体・その場所に乗り入れている事業者との協議を前提として、運行距離や運行時間といった課題を整理していく必要があります。また、土日の運行については、民間事業者への影響や運行経費といった課題を整理していく必要があります。 機能・役割を明確化した公共交通ネットワークの構築といった観点からも、慎重に検討を進めていきたいと考えています。
6	乗合タクシーの当日 1 時間前までの予約について、資料で初めて知った。公民館に資料があれば貼って周知したい。 交通網図と時刻表についてもっと周知してもらえないか。いろいろと宣伝したい。	区内で周知・宣伝いただけることは、利用促進に直結するものと考えています。 交通網図や時刻表などの利用案内についても変更時のほか、定期的に広報していきたいと考えています。

No.	意見の概要	考え方
7	西福俵地区にもバス停が必要という話があるので、できれば検討してほしい。福岡地区の新規ルートの新設にあたっては、同時に一部ルートの短縮を図るなど、利便性を向上させるために努力をされているものと感じた。大和地区では平成 27 年 12 月に J R 福俵駅のスロープ傾斜度の改善について要望書を提出している。乗合タクシーのキャンセル数を減少させるには市民意識の改善が必要であると思われる。	仮に西福俵地区にも市内循環バスの停留所を新設とした場合は、今回の事例と同様に、全体の運行距離と運行時間を調整する必要があると考えています。 J R 福俵駅のバリアフリー化については、J R 側からも現場の制約条件が多く、現在の基準を満たすまでの整備については、かなり難度が高いとの見解をいただいているところです。今後も継続して要望・協議を進めていきたいと考えています。
8	地域間格差が広がっている。いかに都会に行く交通手段を確保するか。一番は鉄道だが、それが無理ならばバスターミナルになる。場所については集約が難しい。	基本計画や総合戦略にも位置づけられている事業です。道路網の強みを活かしたパークアンドライド型バスターミナルの整備を検討していくために、分科会の設置を予定しています。
9	商工会議所としては、交流人口の増加を図りたい。パークアンドライドの具現化に向けて検討をお願いしたい。	パークアンドライド型バスターミナルの整備と併せて、商業施設や観光施設等と連携した利用促進の取り組みについても検討していきたいと考えています。
10	利用者数の目標値において、鉄道、路線バス、タクシーが現状どおりで、他が 2 割増となっているが、タクシーについては競合が発生し、目標達成が難しいのではないかと。キャンセル数は減少させられたらよい。	民間事業との競合については、乗合タクシーの開始当初からの課題であると認識しており、運行台数をじはじめとするサービス水準についても慎重に協議を重ねていきたいと考えています。 一方で、通院などにおいて利用者側の選択肢が増えて、行きは乗合タクシー、帰りは一般タクシーを利用するというようなケースも見られることから、積極的に情報発信をしていきたいと考えています。
11	東千葉メディカルセンターへの利便性を改善していただきたい。フラワーライナーの上り線が降車できないことやシャトルバスの充実などがあげられる。 市内循環バスに関連して、これから運行評価基準を設定していくのであれば、「廃止を含めた」の文言は含めなくてもよいのではないかと。乗合タクシーの市外乗降場については、市外へ出るだけでなく、市外から入ってくる方を受け入れるための移動手段も確保していく必要があるのではないかと。	実態として、東千葉メディカルセンターまで路線バスを利用する方が少ないことから、利用促進を図っていく必要があると考えています。フラワーライナーの上り線の件については、もともと千葉方面からのアクセスを考慮して導入してきた経緯があるとのことですので、利用状況などを踏まえて検討していきたいと考えています。 市内循環バスに関する文言は削除しました。 乗合タクシーの市外運行については、関連する自治体・その場所に乗り入れている事業者との協議を前提として、運行距離や運行時間といった課題を整理していく必要がありますが、実施にあたっては、相互乗り入れについても検討していきたいと考えています。
12	市内循環バスの運行所要時間は 30 分以内が望ましい。乗合タクシーは、周辺部と他市機関との乗り継ぎができるようにしてもらいたい。	市内循環バスについては、平成 28 年度中に運行評価基準の設定を予定しています。現在は、地区内に広く停留所を設置して「近くから乗ることができる環境」を確保していますが、一方で市街地までの速達性の確保についても課題として検討していく必要があると考えています。
13	乗合タクシーの運行には細かい調整が必要である。タクシー組合定例会議で細かい話をしていく。	乗合タクシーの運行詳細については、タクシー組合定例会議での協議事項が基礎となっておりますので、慎重に協議を重ねていきたいと考えています。
14	バスロケーションシステムについては、数年前からサービスを提供をしている。一部整備が必要な部分もあるが、特に東京方面においては携帯・スマートフォンで見ることができるので積極的に P R していきたい。市内でも東金駅入口に設置している。	交通網図や時刻表などの利用案内についても定期的に広報していきたいと考えています。
15	土曜日の運行だけでもやってみてはいかがか。	土曜日の運行については、民間事業者への影響や運行経費といった課題を整理していく必要がありますので、慎重に検討を進めていきたいと考えています
16	J R 東金線の乗車人員は横ばいで推移しているが、今後の人口減少により利用者は減るものと見込んでいる。J R 求名駅の無料駐車場が盛況であることから、駅でのパークアンドライドには需要があると見ている。	J R 求名駅の駐車場については、常時 100 名以上の皆さまに利用登録をいただいておりますので、大変好評ですので、継続して貸し出しを行っていききたいと考えています。

No.	意見の概要	考え方
17	<p>公共交通を発展させていくためには、行政による地域人口の増加施策に加えて利用者の方の「みんなで創り・守り・育てる」意識の向上が必要であると思われる。</p> <p>パークアンドライド型のバスターミナルの整備については、高速バス・路線バスの結節点だけでなく、自家用車も利用できるということで大変便利になると思われる。上手にPRしていけば、人の交流にも発展し、結果として満足度の向上にも寄与していくのではないかとと思われる。</p> <p>また、公共交通を補完する手段として、既存送迎車両の活用を検討していくとあるが、民間企業の圧迫につながらないようにしっかりと考慮していただきたい。</p>	<p>パークアンドライド型バスターミナルの整備については、基本計画や総合戦略にも位置づけられている事業です。魅力ある公共交通としていくために、そしてより良いまちづくりにつなげていくために、いろいろな立場の皆さまから意見をお伺いしながら、検討していきたいと考えています。</p> <p>既存送迎車両の活用については、移動手段の行き届かない方へのサービス補完と行政負担の観点から検討していきたいと考えています。乗合タクシーと同様に慎重に協議を重ねていきたいと考えています。</p>
18	<p>(藤井先生)</p> <p>乗合率が 1.4 ということだが、苦戦する自治体が多いなかで、良いほうだと思う。これを 2.0 に近づけるにはどうするかを検討していかなければならない。例えば、2 人以上での予約で割引するという方法も考えられる。市内全域での乗合タクシーはポリシーとしては良いと思われる。ただし、民間のバス・タクシーの民業圧迫は絶対にしてはならないことである。利用がまだ少なく表に出てきていないが、市内循環バス・乗合タクシーの改善によってこの事象が出てくるかもしれない。</p> <p>公共交通は満足の最大化・不満の最小化のどちらを目指すのかによって方策が変わってくる。</p> <p>市内循環バスのルートが長すぎる。市がお金を入れているのだから、利便性や速達性を高めなければならない。本来はルートを短く・単純化する方向が自治体コミュニティバスの主流になっている。</p> <p>利用機会が不公平になっていないか。市内循環バスという選択肢がある地域とない地域が存在している。現行の交通を評価したあとは、バスの差別化（民と官）、バスとタクシーの競合問題の解決を図っていくことになる。</p> <p>公共交通に対する当事者意識の低さが問題である。事例として市原市でのコミュニティ意識向上については、10 年間かけて定着していった経緯がある。大事なことは行政負担率という意識を根付かせることであり、場合によっては区費を出してでも、という場所もある。もう少し住民への説明を丁寧にして、コミュニティ交通には良いところも悪いところもあることをきちんと説明する努力が必要である。行政側はもっと汗をかかなければならない。</p> <p>バスターミナルの位置を会議で決めるのは難しいことである。まず、まちの形態をどのようにしていくのかを考える必要がある。</p> <p>土日については運行していない自治体がほとんどである。土日は家族のサポートを受けてもらうことを前提にしている。では独居老人はどうするのかという問題について、例えば八千代市では、運転免許証の返上など、諸条件を満たしていれば福祉面からタクシー代金を補助する制度がある。土日も必要であるという要望と、実際に利用してくれるのかというのはまた別の話である。ニーズについて、市原市では、区で 1 軒 1 軒聞きまわっている例もある。行政と区で協力して汗をかくことが必要である。</p> <p>総合計画は市の交通についてどこに不足があってどこが競合しているかを捉えることが大切である。</p> <p>「乗合タクシーと市内循環バスとの関係」、「民間との競合をどうするか」の 2 点をおさえておきたい。実現可能性の話については、行政としては要望をやめると立ち消えることがある。鉄道を軸としたフィーダー交通を強化するには、橋上化は重要である。実現性はともかく、形として残すべきである。</p> <p>福祉、介護と公共交通との線引きをどうするかということも検討が必要である。運転手が介護資格を持つ介護タクシーと、資格を持たない乗合タクシーは全く違うものであり、ちゃんと差別化をしなければならない。安全運行のための、利用者特性を考えなければならない。</p> <p>バスが 70 万 km 近く走っているという話だが、そろそろ限界値に近づいていると思われる。我孫子市では 80 万 km 走ったバスがこわれて修理をしたが、半年かかっても完全には直っていないと聞いている。小型バスとして需要が多いという日野自動車のポンチョは 1 年以上の待ち状態で、代替手段は早く確保する必要がある。</p>	