

## 令和4年度 第1回 東金市地域公共交通会議 議事録

1. 日 時 令和4年6月21日(火) 10時00分~11時30分

2. 開催場所 東金中央コミュニティセンター 講堂

3. 出席者 出席21名、代理2名、欠席5名、事務局5名

出席：平野委員、仲田委員、真行寺委員、三須委員、三橋委員、吉井委員、  
小見川委員、座古委員、白石委員、花澤委員、佐竹委員、宮沢委員、  
土屋委員※、高橋委員※、平塚委員※、庄司委員※、飯田委員、藤井委員  
鈴木委員(経済環境部長)、安川委員(都市建設部長)、長尾委員(教育部長)

代理：渡邊委員(成松氏)、村川委員※(加藤氏)

欠席：藤崎委員、小川委員、佐瀬委員、宮崎委員、神山委員(市民福祉部長)

※：新規委員

事務局：醍醐企画政策部長、中田地域振興課長、矢野地域振興課主幹、山崎公共交通係長  
伊藤主事、石田主事

### 4. 会議次第

#### 1 開 会 【進行：中田課長】

・会議成立の報告

委員の過半数の出席(28名中21名出席)であり、東金市地域公共交通会議設置要綱  
第7条第3項の規定により、会議が成立していることの報告

#### 2 安川会長あいさつ

#### 3 新任委員及び事務局紹介・・・委員名簿

#### 4 議 事 【議長 安川会長】

・議事案件 (1)、(2)、(5)伊藤主事より説明 (3)、(4)、(6)石田主事より説明

(1) 令和3年度 東金市地域公共交通会議 事業報告・決算について【審議】資料1-1.1-2  
《監査報告》

(2) 令和4年度 東金市地域公共交通会議 事業計画(案)・予算(案)について【審議】資料2

(3) デマンド型乗合タクシーの利用実績について【報告】資料3-1、3-2、3-3

(4) 市内循環バス(福岡路線・豊成路線)利用実績について【報告】資料4-1、4-2

(5) 令和5年度(R4.10-R5.9)地域内フィーダー系統確保維持事業について【審議】

資料5-1、5-2、5-3

(6) 第3次東金市総合交通計画(骨子)について【審議】資料6-1、6-2

### 5. その他

### 6. 閉 会

## 【概要及び今後の課題】

### ■ 議事

- (1) 令和3年度 東金市地域公共交通会議 事業報告・決算について (資料1-1、-2) 承認
- (2) 令和4年度 東金市地域公共交通会議 事業計画(案)・予算(案)について (資料2) 承認
- (3) デマンド型乗合タクシーの利用実績(令和3年度)について (資料3-1、-2、-3)
- (4) 市内循環バス(福岡路線・豊成路線)利用実績(令和3年度)について (資料4-1、-2)
- (5) 令和5年度(R4.10-R5.9)地域内フィーダー系統確保維持事業について (資料5-1、-2、-3) 承認
- (6) 第3次東金市総合交通計画(骨子)について (資料6-1、-2) 承認

### ○ 令和3年度 東金市地域公共交通会議 事業報告・収支決算について【審議】

(事務局)

【資料1-1にて説明の後、座古監査委員より資料1-2にて監査報告】(承認)

(委員)

収支決算書において、県補助金が昨年度はあったが、今年度はないことについて、理由を説明いただきたい。

(事務局)

県補助金は総合交通計画を策定するにあたり、複数市町間にかかる調査が対象となるため、昨年度の利用実態調査のみ対象となった。

### ○ 令和4年度 東金市地域公共交通会議 事業計画(案)・予算(案)について【審議】

(事務局)

【資料2にて説明】(承認)

(委員)

事業計画(案)について、7~8月に地区説明を実施との記載があるが、時間帯や対象者等はどのように考えているか。

(事務局)

区長会や地区振興協議会と連携し、地区の意向を確認しながら決めていきたいと考えております。

(委員)

実際に公共交通を利用される方々の意見の聴取も考えていただきたい。

### ○ デマンド型乗合タクシーの利用実績(R2年度)について【報告】

(事務局)

【資料3-1、-2、-3にて説明】

(委員)

予約キャンセルの件数について、東金市は他の市に比べ多くなっている。事務局の説明

では「令和2年度は令和元年度と比較し減少傾向」とのことだが、全体の利用者数の減少を鑑みると減少傾向とは言い難い状況。利用者数の減少と予約キャンセル数の減少の関係を分析し、危機意識を持っていただきたい。また、キャンセルの件数と予約不成立の関係がどうなっているか、というのも気になる。絶対的な車両数やシステムによる問題なのか、悪質なキャンセルが実際に予約不成立を引き起こしているのか、把握する必要があるかと思われる。予約キャンセルを減少させるための方策についても、キャンセルによって本来予約したかった人が利用できなくなってしまうという状況を見える化し、利用者に伝えていかなければ変わらないのではないかと。どこに焦点を当てて改善していくのか、ご検討いただきたい。

(事務局)

キャンセル件数の推移については分析が甘かったと反省している。予約キャンセル・不成立の関係について、時間帯も含めた分析により、改善方法を検討し、第3次東金市総合交通計画に反映していきたい。

○ 市内循環バス(福岡路線・豊成路線)利用実績(R2年度)について【報告】

(事務局)

【資料4-1、-2、-3にて説明】

○ 令和5年度(R4年10月-R5年9月)地域内フィーダー系統確保維持事業について【審議】

(事務局)

【資料5-1、-2、-3にて説明】(承認)

○ 第3次東金市総合交通計画の策定業務について【審議】

(事務局)

【資料6-1、-2にて説明】(承認)

(委員)

交通計画について、PDCAサイクルを回していく上で、前の計画との関連がどうなっているのか、という視点も重要である。前計画で実施できなかったものについては、今計画には含めないとのことだが、なぜそのように判断しているか等、委員の方々に理解できるように発信していくこと、市の問題意識や今後の方向性を市民に伝えていくことが重要。モビリティ・マネジメントに関しても、どんな目的で、どんな方向性で行うのかというのを発信していくことが大事かと思われる。また、本計画は2027年が計画目標となるため、SDGsの計画目標年(2030年)の前となる。SDGsには「脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障がい者及び高齢者のニーズに特に配慮しモビリティを確保する」という記載があり、対象は女性、子ども、障がい者、高齢者の順となっている。高齢者の移動手段確保に寄った計画づくりになってきていると思われるが、どのような対象者に対して公共交通を提供していくのか、東金市としてどのような方向性へ向かっていくのか、検討していただきたい。さらに、鉄道に加え民間バス路線、デマンドタクシー、コミュニティバスが運行する交通体系において、各交通モードの位置づけについても明確化する必要があると思われる。

(事務局)

委員の方々に説明できるよう、PDCA サイクルについて、あらためて発信させていただきたい。また、SDGs 達成に向けたターゲットの明確化、交通体系の明確化についても貴重なご意見をいただき感謝申し上げます。

## 【その他】

(委員)

藤井教授のおっしゃるとおり、他の自治体と比較して東金市には発信力が足りないと感じている。モビリティ・マネジメントの観点でも、情報発信をすることで、「公共交通は市民にとって重要で、維持していかなければいけない」という意識を醸成できれば、地域の方々の利用が増える。総合力で守って支えていく必要があると感じている。

(委員)

総合力という話が出たが、総合交通計画において、コミュニティバス廃止という計画が一度できた後、勉強会を開催した事例もある。市民・事業者を含めて、本当に何が足りなくて何が大切なのか、議論を重ねた。年3回、公開型のワークショップを開き、市民の意見を反映しながら議論を進めている自治体もある。

(事務局)

情報発信が足りないのご指摘について、しっかり受け止めさせていただき今後の糧としたい。第3次東金市総合交通計画については、現実路線に目を向け、「乗り続けないとと無くなってしまう」という意識からこのようなコンセプトを掲げている。引き続き委員の皆様含め議論を深めていく必要があると感じている。

(委員)

地区説明会について2か月という期間設定だが、何地区をまわるのか、また期間は2か月で足りるのかご教示いただきたい。

(事務局)

地区分けについては12地区で行う予定。「地元の声を短期間で把握できるのか。」という点については、よく地元の方々と相談した上で進めていきたい。また、利用者の声をきくという点については、今週予定されている利用者調査も含め、丁寧に進めていきたいと考えている。

(委員)

フィーダー系統とは具体的にはデマンドタクシー以外も含むのか。

(事務局)

フィーダー系統とは市域間をまたがらない路線のことを指しており、当市では市内循環バスについてもフィーダー系統にあたる。

(委員)

資料としては、地域間幹線系統にばかり目が向いているように見える。例えば、東金市内の市街地から農村部までの移動手段等地域内の交通についても検討してよいのではないか。また、藤井教授に伺いたいのだが、モビリティ・マネジメントとは、過度な自動車依存から脱却するということを目指すのか。

(事務局)

補助金の要件に地域間幹線系統との接続が必要であるため、図としては地域間幹線系統が目立つ表現になっているが、地域内の移動手段の確保についても重要と認識している。

(委員)

モビリティ・マネジメントとは、移動手段をどう管理していくのか、という話である。環境面などから、自動車より公共交通が望ましいことが明らかになっている中で「実際に自分の行動としてモビリティを変えてみませんか」と市民に適切な選択を促していくことを意味する。

(委員)

乗合タクシーの利用実績について、1日の平均利用者数が34.04人となっているが、このほとんどが固定の利用者であり、予約が取れる日や取れない日があるという話も聞いている。この問題を解決していかなければならないと考えているがいかがか。

(事務局)

固定の利用客が多い現状については把握しており、どのように予約不成立を解消しながら対処していくかが重要な課題と認識している。また、予約について取れる日と取れない日の差があるとのことだが、利用者が予約をするタイミングも大きく影響していると考えられる。

(委員)

月曜日から金曜日まで同じ時間帯が予約で埋められてしまっていることがある。色々な方々が利用できるよう、利用者の制限等も検討していただきたい。

(委員)

公共性の話、公平性の話で非常に難しい問題と思われる。利用したい人が利用できないという状況であるとする、まずは予約キャンセルの解消を考える必要がある。また、市の財政負担との兼ね合いもある。1週間に1回までというように、一人当たりの利用できる回数を制限している事例もある。また、当日や直近のキャンセル料を徴収することを検討している事例もある。

(事務局)

フルデマンドで運行している中、キャンセル率が課題で、今後利用しやすい環境づくりが必要と認識している。

(委員)

自動車がないと生活が不便という状況の中、高齢者の方々においては、高齢者による交通事故が多発しているため、運転免許の自主返納が多くなっている。自主返納を考えても、市内にこういった移動手段があるのかが分からないので中々返納できないという現実がある。情報発信や警察で配布できる資料があれば、自主返納の促進につながり、結果的に公共交通の利用促進にもつながるのではないかと考える。

(事務局)

自主返納は事務局としても促進していきたいところで、より一層連携させていただければと考えている。

(事務局)

今後の予定だが、本日承認いただいた骨子を基に各地区で説明会を実施し、いただいた意見を参考に計画の素案を作成する。8月下旬以降に計画の素案を交通会議で審議いただき、承認をいただければパブリックコメントを実施する。その後に修正した成案を10月中に交通会議で諮り計画策定となる。