平成２６年度 第４回 東金市地域公共交通会議　議事録

１．日　　時　平成２７年３月１９日（木）　　１４時５８分～１６時４４分

２．開催場所　東金市役所３階　第１委員会室

３．出 席 者

【委員】　斉藤委員、川嶋委員、石﨑委員、中村委員、笹尾委員、仲田委員、田邉委員、
三須委員、吉井委員、林委員、座古委員、小泉委員、岡本委員、矢野委員、
越川委員、尾崎委員、千葉委員、飯高委員（代理 椎名氏）、大木委員、
関口委員、川口委員、本吉委員（代理 加養氏）、椎名委員、錦見委員

（欠席）　伊藤委員、田中委員、齊藤委員

【事務局】　山本企画政策部長、神山企画課副課長、矢野統計調査係長、櫻井副主査

【傍聴人】　１名

４．会議次第

１　開　会　　神山副課長

・会議成立の報告

委員の過半数の出席（２４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　斉藤会長あいさつ

３　会議の目的等の確認　　次第により確認

（１）デマンド型乗合タクシーの実績（平成２６年４月～平成２７年２月）について（報告）

（２）今後の地域公共交通のあり方について（審議）

（３）その他

５．議　　事

（議長　斉藤会長）

議事案件は(1) 神山副課長、(2) 矢野係長・櫻井副主査より説明・提案

(1) デマンド型乗合タクシーの実績報告（平成２６年４月～平成２７年２月）【報告】　　資料１

(2) 今後の地域公共交通のあり方について【審議】　　資料２

（君津バスターミナル駐車場・求名駐車場）

（東金市地域公共交通網形成計画（仮称）の策定について）

(3) その他

６．閉　　会　　神山副課長

（１）デマンド型乗合タクシーの実績報告（平成２６年４月～平成２７年２月）【報告】（資料１）

（事務局）
今回は四半期ごとにデータをまとめたが、第４四半期については１月分と２月分となっている。
市内全域運行がはじまった昨年４月から今年の２月まで（運行日数２２２日）の運行回数は６，５１０回であった。
利用者数の合計は８，４２２人で、１日あたりの利用者数の平均は３７．９４人で、推計と比較すると６割程度の利用者となっている。
地区別の利用者数を見ると市街地に居住する方の利用が少ない傾向にあった。
利用運賃別に利用者数を見ると乳幼児を連れた方の利用の割合が増えてきている。
１日あたりのキャンセル回数は２回前後、１日あたりの予約不成立の回数は応援車を活用することにより１回を切るようになった。
時間帯別の利用者数を見ると８時、９時台がお迎えのピークとなり、午後の３時、４時台がお帰りのピークとなっている。
曜日別では金曜日の利用が多い傾向にある。
降車場所を見ると自宅を除くと病院・診療所への利用が３２．２６％と最も多く、続いて商業施設、公共施設、駅・バス停となっている。乗車場所では自宅を除くと商業施設と病院・診療所の利用がともに１７％となっている。
このことから市街地の病院・診療所に通院した帰りにサンピアなどの商業施設によってから、自宅へお帰りになる方が多いものと推測される。

（委員）
１日あたりの予約不成立は減少しているようだが、自分自身も予約がとれなかったことがある。利用者が増えたことによる影響であり、喜ばしいことではあるが、当日予約を含め、利用希望日が近づくにつれて予約が取りにくくなること、また、予定が決まっていれば早めに予約することを広報していくべきである。

（事務局）
応援車を手配し、予約の不成立を減らすようにしている。また、オペレーターも早めの予約を促している。
さらに広報などにより周知していきたい。

（議長）
ほかにご意見はないか。

（委員）
乗合タクシーの効果は承知している。サンピアの中に病院を併設することも提案している。

（議長）
本日の議題にもある「地域公共交通網形成計画」にも関係する話であると思う。
市の考えている将来像とはどのようなものか。

（事務局）
今後、乗合タクシーが市民の方々に浸透するとともに、高齢化が進むことにより利用回数も増加していくものと考えている。

（議長）
利用者推計では増加を見込んでいたが、実際の利用者数は４０名程度で横ばいの状況である。
その理由をどう見ているか。

（事務局）
市街地に居住されている方の利用が少なかったことが大きな要因と考えている。
また、いつくかの病院・診療所では送迎バスを運行していることも一つの要因であると考えている。

（２）今後の地域公共交通のあり方について【審議】（資料２）

（事務局）
これまでも地域公共交通会議において、本市の人口推移や他市町村での公共交通施策の実例を参考にしながら、今後望まれる地域公共交通のあり方について検討してきている。
今回はまとめとして、地域公共交通をまちづくりの視点からどのように再編していくことが望ましいのかという基本的な整備方針を検討していきたい。
「望まれる地域公共交通のあり方」について、資料２に沿って提案させていただく。
はじめに目標として、地域公共交通は交通分野の課題のみならず、まちづくりや観光、さらには市民の健康、福祉、教育、環境など様々な分野で大きな効果をもたらすものと考えられる。このことから、地域公共交通に求められる必要な役割を４項目掲げた。
１つ目に「地域住民の移動手段の確保」として自動車などの運転ができない高齢者の方や障害者の方の移動手段の確保を掲げた。買物に自由に出かけられることや病院への早期の受診は健康維持や福祉などに大きく関係していくものと考えられる。
２つ目に「まちのにぎわいの創出や健康増進」である。
先ほどの話と重複するところもあるが、外出の機会が増えることは、地域を活気づけるとともに健康増進にもつながるものと考えられる。
３つ目に「コンパクトシティの実現」である。
本市の場合、東金駅前に市役所や図書館、山武合同庁舎や山武土木事務所、山武福祉センター、東金税務署などの公共施設がある程度集約されている。田間地区にある保健福祉センターや丘山地区にある東千葉メディカルセンターなども含めて、公共施設と居住エリアとを効率的かつ経済的につなぐ公共交通の再構築が必要であると考えられる。
最後に「人の交流の活発化」である。
市外からの来訪者の移動についても公共交通を再構築することにより、内外の人の交流が活発になるものと考えられる。
これら４つの役割を遂行することにより、市民の方々がさらに暮らしやすく、また本市に来た方が居住したくなるまちづくりにつなげていくことが肝要である。
今後、必要な取組みとして、デマンド型乗合タクシーの整備に主眼を置いた現行の「東金市総合交通計画」に続いて、先ほどの４つの目標を果たすために、利用者ニーズを把握し、民間交通の補完を基本とする持続可能な公共交通ネットワークの再編について協議を進めていきたい。

その協議に基づいて策定を検討しているものが「地域公共交通網形成計画」である。
本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法というように呼ばれている。）に基づく、法定計画である。
現在は、平成２３年度中に策定した「東金市総合交通計画」、そして「デマンド型乗合タクシー実証運行計画」（法令上は「地域公共交通総合連携計画」という。）に基づいて、主に公共交通空白地域の解消という観点から対策を進めてきた。特に、デマンド型乗合タクシーの運行については、平成２４年１０月に公平・丘山・源地区を対象として実証運行を開始して、平成２６年４月からは市内全域運行に至っている。
一方で、計画の根拠となる活性化再生法の改正法が平成２６年５月に成立、平成２６年１１月に施行され、法令上の名称も「東金市地域公共交通網形成計画」と変更となった。内容についても、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーといった新しい交通を導入することを目標に据えたものが多かったが、今後は、ひとつひとつの交通をターゲットとするのではなく、地域全体の全部の公共交通手段を見渡して、より良い公共交通ネットワークを再構築していくというものに変更となった。
参考として、国土交通省の平成２３年度末の状況では、コミュニティバスは、１，１６５団体・２，７３８系統、デマンド型乗合タクシーは、１，０６２団体・３，０９６系統導入されており、実に３分の２以上の市町村において導入されてきたという状況である。本市も含めて当該計画が後押ししてきた状況というものが見受けられるものである。
将来にわたって持続可能な地域公共交通を維持するために、地域公共交通が担う役割・機能、ターゲットを明確にして、適切な地域公共交通ネットワークや運行形態等の方向性を検討していきたいと考えている（特定の単体計画にとどまることなく、地域公共交通サービス全体を対象とした総合的な連携を図っていく。）。
また、地域の現状把握はもとより、新規導入したデマンド型乗合タクシーも含めた移動実態や地域公共交通利用者ニーズを詳細に調査のうえ、問題点・課題点を整理していく必要がある。

続いて、交通手段別に整備・改善事項を掲げた。
１つ目は「デマンド型乗合タクシー」である。平成２６年４月より市内全域運行を開始して、今月で１１ヶ月が経過した。先ほども報告したが、実績として１日あたり平均３９名の方が利用されている。今後、５０名から７０名の利用を予想している。
利用者の促進については、サービス水準の向上として当日１時間前予約の実施や休日の運行を検討していく必要がある。また、持続可能な公共交通とするため、全体事業費の行政負担割合を見直していく必要がある。さらに乗合効率の向上を目標に利用頻度の高い目的地には定時定路線型での対応も検討していく。続いて、「さんむ医療センター」などの隣接する市町村への乗り入れを検討し、利便性の拡大を図っていく。
２つ目は「市内循環バス（福岡路線・豊成路線）」である。
デマンド型乗合タクシーの市内全域運行の開始に伴い、市内循環バスの利用者数に変化があるのか７ヶ月にわたり、その推移を見た。その結果、”バス停から遠い方”や”目的地が運行ルート上に無い方”、”バス車両への乗降が困難な方”などがデマンド型乗合タクシーを利用し、従来から市内循環バスを利用している方は継続して利用していることがわかった。
今後の改善・検討事項としては、利便性と効率性の兼ね合いから運行ルート・運行時間を見直していくことがあげられる。また、デマンド型乗合タクシーと同様に持続可能な公共交通とするため、事業費の行政負担割合を５０％とすることを目標に利用運賃の見直しも検討していく必要があると考えている。
３つ目は「スクールバス」である。
本市においても少子化の影響により、園児・児童、生徒数が減少してきている。教育委員会当局の考え方を踏まえたうえで、東金市地域公共交通会議においても審議していく予定である。

４つ目は「ケアタクシー・福祉タクシー・福祉有償運送」である。
高齢化の影響などにより、今後ケアタクシーや福祉タクシーの需要が増加していくことが見込まれている。さらにこれらを補完する福祉有償運送の利用者も増加が見込まれていることからも、その対応について検討していく必要がある。
続いて、ＪＲ・路線バス・高速バスの利用促進についてである。市内の生活交通であるデマンド型乗合タクシーや市内循環バス、民間路線バスは日常生活において、居住地域と中心市街地とを結ぶ重要な手段である。一方、千葉や東京などに向かう都市・地域間公共交通であるＪＲや高速バスは通勤・通学など広域的な長距離移動に不可欠な移動手段である。
高齢化対策と定住人口・交流人口の増加のための方策を考察した場合、「地域内生活交通」と「都市・地域間公共交通」相互の利便性の向上が不可欠である。
１つ目として「地域内生活交通」と「都市・地域間公共交通」の乗継については、市内ＪＲ３駅（福俵駅・東金駅・求名駅）や国道、旧国道での高速バスへのスムースな乗継を検討していく必要がある。
２つ目として「自家用車」と「都市・地域間公共交通」の乗継については、乗継拠点の整備が必要であると考えられる。仮に利便性の面から検討した場合、ＪＲ東金駅周辺が最適であるが、民間駐車場に対する配慮が課題となる。
例えば、「君津バスターミナル駐車場」のように交通アクセスの良いロケーションが選ばれるケースもある。こちらのバスターミナルは東金警察署跡地の約５倍の広さで、平成１５年４月から運営されている。１番線には地域路線バス、２番線には羽田空港・横浜駅方面、３番線には東京駅方面、４番線にはコミュニティバスがそれぞれ運行している。駐車台数は３７５台で、１日１台１回の駐車料金は５１０円で、１ヶ月の定期駐車料金は君津市民は５，１４０円、市民以外は５，６５４円となっている。
また、本市が求名駅東口に整備している「求名駐車場」は、昭和５９年から運営しており、ＪＲ東金線の利用促進を目的として１１０台を無料で貸し出している。
いずれの場合においても利用者ニーズの把握と整備の効果について、慎重に検討していく必要があるものと考えている。
以上、本市の人口動向の推移、地理的条件、公共交通の現状を踏まえて、いろいろなご意見をいただきながら、「地域公共交通網形成計画」の策定を進め、本市のまちづくりに資するより良い公共交通のあり方を検討してまいりたいと考えている。

（委員）
東金警察署の跡地をバスターミナルにするのは、適当なのか。

（事務局）
仮にバスターミナルを設置するとした場合は、本市の実情に最適な場所は今後の検討課題であると考えている。

（委員）
バスターミナルには東金警察署跡地の５倍程度の広さが必要なのか。

（事務局）
今後、調査を検討していきたい。

（委員）
バスターミナルが実現した場合、本市の循環バスも経由することになるのか。

（事務局）
君津市のバスターミナルは、駅から遠い方や東京湾アクアラインを通って東京駅や横浜駅、羽田空港に向かう方を対象として整備された。そもそも、バスターミナルが本市に必要なものなのかも含めて、検討していきたい。

（委員）
バスターミナルの計画は実現を目標に掲げているものなのか、それとも単に事例の一つなのか。
乗合タクシーについて、市街地居住者の利用が少ないと報告があったが、現在は自分の車で移動していても、いずれ高齢化が進めば、どこに居住していても移動手段に不便を感じることは起こりうる。
来年度からの計画策定に際しては、過去の利用者数のデータだけではなく、市民のニーズなども多く集めてよりよいものにしてほしい。

（事務局）
バスターミナルについては可能性も含め、調査・検討を進めていきたい。計画策定に際してもいろいろな観点からデータを収集したい。

（委員）
駅前駐車場に関しては、以前は東金駅や福俵駅でも貸し出しをしていた。現在は求名駅のみであるが、これらを運営しての評価はいかがなものか。

（事務局）
東金駅や福俵駅の駐車場は借地であった。予算の都合上、これらは取りやめ、本市の所有する求名駅のみ現在も運営を行っている。利用申込みの状況としては、半年ごとに最大貸出台数である１１０台分を越える申込がある。

（委員）
乗合タクシーについて、東千葉メディカルセンターへの定時定路線型の運行や山武医療センターへの乗り入れを検討していただきたい。
幼稚園バスも含め、スクールバスについては教育委員会と地域公共交通会議での検討となるのか。

（事務局）
東千葉メディカルセンターへの定時定路線型乗合タクシーの運行については、今後、需要が増えてくれば検討していくことになる。市外への運行については近隣自治体とも検討を重ね、相互で乗り入れできるような環境を整備していきたい。スクールバスについては、教育委員会当局、地域公共交通会議にて検討を重ねていきたい。

（委員）
東千葉メディカルセンターへの路線バス運行については利用者が少ないなか、継続していただき感謝している。

（議長）
民間の病院は自ら車両を用意し、市内外を送迎しているが、東千葉メディカルセンターでは検討されていないのか。

（委員）
現在の計画では、そのような構想は掲載されていない。

（議長）
行政負担割合５０％の制約条件とはどのようなものか。

（事務局）
利用者ニーズも踏まえなければならないが、受益者負担率についても重要な要素と考えている。

（議長）
受益者負担率の検討とは、利用運賃の見直しということか。

（事務局）
国庫補助金や広告収入、利用運賃も含めて５０％を目標と考えている。

（委員）
東千葉メディカルセンターの開院に伴って、市内の民間医療機関が送迎バスを増便している。
このことについては歓迎すべきことであると思う。今後、団塊の世代が高齢者となる時代が訪れることを考えると公共交通への需要がますます増加していくことは明らかである。これらに対応していくための検討をしていかなければならない。また、圏央道の開通もあり、バスターミナルについて検討していくことはよいことであると思う。

（議長）
ここまでのご意見に対応するスケールまで当局は考えているか。

（事務局）
まちづくりの観点からも必要性や立地条件などを考慮すべきであると認識している。

（委員）
市町村がそれぞれで検討するのではなく、例えば郡内で連携してバス事業者とともに大きなバスターミナルを検討してみてはどうか。

（議長）
本市のポテンシャルは大きいと思う。
ＪＲや高速バスも地域の活性化につながっていると思う。ダイナミックな考え方が必要となるだろう。

（事務局）
地域間連携は地方創生でも重要視されており、今後の形成計画にも取り入れていくべきものと考えている。

（委員）
他の自治体よりも先んじて実行していかなければ、競争には勝てない。

（議長）
大きな投資も必要である。ほかにご意見はないか。

（委員）
前回の交通会議で、高速バスが東千葉メディカルセンターを経由することにより１５分以上費やされるとの話があった。以前のように千葉駅直通として、東千葉メディカルセンターについては他の枠組みを検討すべきである。また、仮にバスターミナルを検討していく場合は、慎重に場所を選定する必要があるだろう。

（議長）
乗合タクシーはDoor to Doorを目的としているが、乗継で目的地に向かうことも必要であろう。

（事務局）
現在の公共交通において、効果的なネットワークを構築したい。

（議長）
地域公共交通に対して本市からのさらなる投資を期待したいが、東千葉メディカルセンターなどにも大きな予算がかかっていて、なかなか難しいものであろう。

（事務局）
来年度以降、地方創生関係の国庫補助金の活用についても検討していきたい。

（議長）
継続的な補助金でなければ、持続は難しいのではないか。

（事務局）
高齢化社会にも対応した持続可能な公共交通を目指していきたい。福祉有償運送を担っていただいている方々にも今後もご協力をお願いしたい。

（議長）
ほかにご意見はないか。

（委員）
広範囲にわたる計画策定なので一言では言えないが、東京や千葉に運行している高速バスがある一方で、都市部と地方部の長い距離を結ぶ路線バスも運行している。路線の全体収支は黒字であったとしても、それは都市部での乗降によるものであり、地方部の利用状況については大きな課題となっている。今後の計画に期待したい。

（議長）
当然ではあるが、路線バスの利用促進についても計画に反映させていく必要がある。