

平成 27 年度 第 3 回 東金市地域公共交通会議 議事録

1. 日 時 平成 28 年 3 月 10 日 (木) 9 時 57 分～12 時 22 分

2. 開催場所 東金市役所 2 階 202 会議室

3. 出席者

【委員】 齊藤委員、川嶋委員、坂本委員、笹尾委員、仲田委員、小川委員、三須委員、大塚委員、吉井委員、座古委員、小泉委員、岡本委員、越川委員、椎名委員 (代理 小林氏)、大木委員 (代理 野中氏)、関口委員、伊藤委員、藤井委員、佐藤委員、今関委員、錦見委員 (代理 吉井氏)

(欠席) 岡崎委員、田中委員、林委員、矢野委員、尾崎委員、千葉委員、本吉委員

【事務局】 山本企画政策部長、矢野企画課長、子安企画課副課長、矢野統計調査係長、櫻井主査補

【傍聴人】 2 名

4. 会議次第

1 開 会 矢野課長

・会議成立の報告

委員の過半数の出席 (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 齊藤会長あいさつ

3 新任委員紹介

・会議の目的等の確認

- (1) デマンド型乗合タクシーの利用実績 (平成 27 年 4 月～平成 28 年 1 月) について (報告)
- (2) 市内循環バス (福岡路線・豊成路線) の利用実績 (平成 27 年 4 月～平成 28 年 1 月) について (報告)
- (3) 市内循環バス (福岡路線) の運行経路変更 (二之袋地先への延伸・バス停留所の新設、押堀バス停留所の位置変更) について (審議)
- (4) 第 2 次東金市総合交通計画 (素案) について (審議)

4 議 事 (議長 齊藤会長)

・議事案件 (1)・(2)・(3) 矢野係長、(4) 櫻井主査補より説明・提案

- (1) デマンド型乗合タクシーの利用実績 (平成 27 年 4 月～平成 28 年 1 月) について【報告】・・・資料 1
- (2) 循環バス (福岡路線・豊成路線) の利用実績 (平成 27 年 4 月～平成 28 年 1 月) について【報告】・資料 2
- (3) 市内循環バス (福岡路線) の運行経路変更 (二之袋地先への延伸・バス停留所の新設、押堀バス停留所の位置変更) について【審議】・・・・・・・・・・資料 3
- (4) 第 2 次東金市総合交通計画 (素案) について【審議】・・・・・・・・・・資料 4
- (5) その他

5. 閉 会

【結果・決まったこと・次回の課題・今後の課題】

■ 議事

- (1) デマンド型乗合タクシーの利用実績（H27年4月～H28年1月）について（資料1）
- (2) 循環バス（福岡路線・豊成路線）の利用実績（H27年4月～H28年1月）について（資料2）
- (3) 市内循環バス（福岡路線）の運行経路変更（二之袋地先への延伸・バス停留所の新設、押堀バス停留所の位置変更）について（資料3）
承認
- (4) 第2次東金市総合交通計画（素案）について（資料4）
継続審議

○ デマンド型乗合タクシーの利用実績（H27年4月～H28年1月）について【報告】 資料1
（事務局）

【資料1について説明】

平成26年度実績との比較において、1日あたりの利用者数は増加傾向にあり、また、乗合率も向上している。乗合率は現年度（1月まで）運行1回あたり1.42人だが、これを2.0人まで引き上げること为目标としたい。

【補足説明】

H27年4月～H28年1月までの予約キャンセル件数は597件、予約不成立件数は358件であった（※資料掲載なし）。

（会長・議長）

本来（キャンセル・不成立）は無い方がよいもの。もう少し詳しい説明をお願いしたい。

（委員）

乗合率を上げるのは当然のことだが、限られた時間での運行なので事故が増えるおそれがある。また、高齢者が増えている現状、福祉・介護面での付加価値（例えばUD車）を付けることで、需要が増える一面もある。一概に乗合率、不成立件数だけを見て判断しないほうがよい。

（会長・議長）

乗合率を2にすることに対する意見、ということよろしいか。

（委員）

（乗合タクシーに）付加価値を付けることと、見方を変えてもらいたい、ということ。介護タクシーなら1対1であるところを、1対4、1対10で輸送できる。その分社会保障費を減らすこともできる。ただ単に乗合率を高めるというだけではなく、そのような付加価値も考慮してほしい。

（会長・議長）

資料で示された数字は結果としての数字。中身については、乗合タクシーの意味合いがあるのかについての内容検討まで、事業者の方と密に連絡を取り合い、中身の濃い運用をしていただきたい。

（委員）

汎用性をもって運用するべき。特化することによって補助金を得られにくくなる面もある。

(委員)

実態を把握しておかなければならない。税金を投入しているのだから、どのように使われているのかを説明できる状態のものがあれば。

(委員)

結果論的に、身障者や要介護の方が多かったとか、のほうが助成金を取りやすい。

(会長・議長)

キャンセル・不成立の中身については、どの程度分析されているか。

(事務局)

キャンセルに関しては、オペレーターが理由を訊くようにしている。当日急に体調をくずした、という理由がもっとも多い。

(委員)

どのぐらいの割合か。(データが無ければ)今後そういったデータも提供していただき、キャンセルや不成立を減らせるような方法を一緒に考えていきたい。

(委員)

キャンセル率が他の自治体よりかなり高く、運用の仕方に問題があるのではないかと。中身を突き詰めて行く必要があると思われる。不成立件数は予備車の運用に依存しており、1時間前までの予約で、ドライバーの調整がうまくできるかが問題。事業者の方々と調整しながら、どのような運用をすればドライバーを確保できるのか、うまくできれば、不成立件数を下げられると思われる。

乗合率は、公共交通としてはとても大事。介護タクシーは福祉交通であり、線引きが重要。福祉と公共交通をいかに住み分けるか。公共交通については、どういった方がどのような目的で利用してもかまわないもの。交通空白地域の方の移動手段確保が主目的であるため、乗合率2.0を目指してやらなければならない。

(委員)

運行台数が少ないことによる仮押さえが多くなり、キャンセル率が上がっている。

(事務局)

キャンセル件数を少なくできるよう調整が必要であり、頂いた意見を参考にしながら、タクシー事業者の方々と検討していきたい。

○ 循環バス（福岡路線・豊成路線）の利用実績（H27年4月～H28年1月）について【報告】

資料2

(事務局)

【資料2について説明】

平成26年度との比較において、1日あたりの利用者数は福岡路線・豊成路線ともに増加している。1乗車あたりの運賃は両路線とも高校生以上は200円、小中学生は100円で設定している。

(会長・議長)

料金設定について、市内循環バスと乗合タクシーという、乗合という点で共通する2つのツールで金額の違いがあるが、事務局としての見解を伺いたい。

(事務局)

バスについては平成13年の運行開始時点から変更していない。乗合タクシーの料金設定は路線バスよりも高くなるように、平成24年に400円と決定した。その後、両者の料金差については議論されていない。

(会長・議長)

市内循環バスと路線バスとの料金差についてはどうか。

(事務局)

市内循環バスは、路線バスと比較して相当安価な運賃設定となっている。

(会長・議長)

バス事業者の方々からの助言を踏まえつつ、料金体系の評価をお願いしたい。

○市内循環バス（福岡路線）の運行経路変更（二之袋地先への延伸・バス停留所の新設、押堀バス停留所の位置変更）について 資料3

(事務局)

【資料3について説明】

福岡路線のうち、10番の「押堀」バス停について、押堀区より、現在地より海側へ360m移動させたい、とする要望書が福岡地区循環バス推進委員会に提出され、了承された。

また、二之袋地区4班より、福岡地区循環バス推進委員会へ延伸要望が提出された。これを受け、同委員会は平成27年11月13日に東金市長あてに二之袋地区への延伸、一部区間の運行ルート短縮に関する要望書を提出した。運行委託先（九十九里鐵道）への確認および東金警察署との安全協議を行い、運行可能との回答を得ており、当会議での承認をお願いしたい。

(会長・議長)

福岡地区として、その通りでよいか。

(委員)

説明のとおり。

(会長・議長)

短縮される区間の距離はどのくらいか。

(委員)

500m×2区間で1km程度となる。

○第2次東金市総合交通計画（素案）について【審議】 資料4

(事務局)

【資料4について説明】

H24～26年度の第1次総合交通計画を基に、デマンド型乗合タクシーが市内全域運行されたことにより、市内の公共交通の状況は大きく変わった。東金市の基本計画、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に、第2次総合交通計画の素案を作成した。

(事務局)

国庫補助での事業採択がH27年10月に決定したことを受け、短期間ではあったが、今回の素案を作成した。「持続可能」という点において、循環バスは、デマンドタクシーの市内全域運行開始を受け、利用状況を見極めながらこの会議において検討することになっているが、その際の選択肢について、地域交通は様々なルート・組み合わせが考えられるため、まだ十分な設定ができていない。そのため、28年度以降の議論にむけた、たたき台となるこの計画について、さまざまな意見を伺いたい。

(会長・議長)

この委員会は1~8号委員で成り立っており、一人ずつそれぞれの立場での意見をうかがいたい。

資料4において、まず、基本理念として、持続可能な交通ネットワーク構築があり、その下に基本方針がある。基本方針の達成のために目標があるが、3. 計画の目標と、基本方針との関係を整理しておきたい。1~5の基本方針が、目標のどの部分にあたるのか教えていただきたい。

(事務局)

評価指標ごとの基本方針欄に記載した番号と連動している。

(会長・議長)

例えば基本方針①については、単に外出時の移動手段について、ということか。

(事務局)

①については、「全般」の部分にも含まれている。また、機能・役割の明確化という部分は、企画課として実施している市内循環バスとデマンド型タクシー、及びその他の福祉タクシー、スクールバスなどを含めた、それぞれの役割を分かりやすくしつつ、交通ネットワークを構築していくというものである。

(委員)

障害者、高齢者等、交通の足を確保することが難しくなったという方が増えている。そういった方々の利便性を確保することが一番の課題だと考えている。どのように具体化していくか。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事になるが、予約不成立の問題もあってなかなか上手くいかない。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。

(委員)

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ものがある。なぜ乗合タクシーを多く利用するかといえば、バスは高床で乗りにくいからとのことであった。日吉台地区とすれば、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。

(委員)

平成13年から循環バスが始まった。少しずつでも利用者が増えてほっとしている。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いただいて更新していただき、福岡地区の循環バスを継続していただきたい。

(委員)

豊成地区の循環バスは行政負担率が82%あり、行政に負担をかけてしまっている。将来よりもまずは足元を考えなければならない。循環バスのことを話し合うにしても、区長会ぐらいしか話す機会がなく、地域の声がわかりにくい。こちらでは循環バス路線維持についてあまり議題に上らないが、福岡地区ではどうか。

(委員)

区長が循環バスの推進委員になっている。延伸の件があったので、たまたま今年度は3回ほど話し合いをした。具体的な見直し案件が無ければ、話し合う機会はなかったと思われる。

(委員)

地区の現状、将来に関わることについて、どのように啓蒙活動するか、どのように地元民の関心を高めていくかは大きな課題。

(会長・議長)

今回の素案において、効率的な運行による行政負担の軽減が挙げられているが、行政負担率について事務局はどのように考えているか。

(事務局)

現在は目安となる指標を定めていない。28年度以降の議論において、ある程度の指標を設定したいと考えている。

(会長・議長)

循環バスの行政負担率について、現在は課題としての認識が無いということではよろしいか。

(事務局)

課題としてはある。行政改革という視点では、市としても行政負担率50%を求めるべきという目安はあるものの、28年度以降の計画を策定するうえで、時代に合わせた考え方も必要であり、どうしても50%にする、というところから離れた視点で考える必要がある。

(会長・議長)

50%は飛躍した数字といえる。現実的な交通路線維持に向けた議論をしなければならない。

(委員)

乗合タクシーについては、隣接市へ行きたい、土日に利用したいという声がある。

(委員)

乗合タクシーの当日1時間前まで予約について、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。求名駅の跨線橋(西側)が錆付いているので、2~3年前から改善の申し入れをしているが、いっこうに改善されない。

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。

(会長・議長)

跨線橋の所有者はJR・市のどちらなのか。

(委員)

西福俵地区にもバス停が必要という話がある。できれば検討してほしい。福岡地区の新規のルートについては、利便性を上げるために併せて短縮するなど、地区の交通をよく考え努力をされていると感じた。地元でこの件をぜひ報告したい。素案1ページ目の「市民ニーズ」に関連して、大和地区ではH27年12月にJR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。検討願いたい。キャンセル数を減少させるには市民意識の改善が必要。

(委員)

求名駅の跨線橋について、城国側は市の所有で、建設課が管理している。橋梁の診断を実施し、必要に応じて改修、塗装など順次対応となるため、しばらく時間をいただきたい。

(会長・議長)

求名駅のバリアフリー化については計画に含まれているか。

(事務局)

福俵駅については素案10ページに記載している。東金駅・求名駅の橋上化を含めて検討していく。

(会長・議長)

夢の範疇にあり難しい。現実には手の届くところを議論したい。

(委員)

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。この会議でできないものか。

(委員)

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。

(委員)

資料4について、左側の課題・評価指標と右側の目標値とが対応している、という前提で、路線バスと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。キャンセルは減らせたらい。

(会長・議長)

約半数のかたに意見をいただいた。ここまでの中間のまとめをお願いしたい。

(委員)

乗合率が1.4ということだが、苦戦する自治体が多い中、頑張っていると思う。これを2.0に近づけるにはどうするか。市全域でのデマンド乗合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。利用がまだ少なく表に出てきていないが、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。場合によってはバスとタクシー間の競合にもつながってしまう。

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。

循環バスのルートが長い。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。収支率を上げるためにも、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政策の主流になっている。その結果、コミュニティバス路線を使えなくなった地域に乗合タクシーを運行する、というのが本来のスタンス。路線バス・循環バスという選択肢がある地域とない地域が存在し、かつ乗合タクシーが全域運行していることによって、地域によって公共交通の利用のしやすさ、利用機会が異なっており、公平性という点での問題も生じてくる。

今は現行の交通を評価する段階であり、評価したあとに、バスの差別化（民と官）、乗合タクシーの位置づけを明確にする、という作業に移ることになる。

地域公共交通に対する当事者意識の低さが問題。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年余かけて定着していった経緯がある。行政負担率（50%）という意識を根付かせていき、利用者が少ない地域では、路線維持のために町会費を出してでも、という所もあった。市のアプローチは明確かつ一定であり、市民には積極的に情報開示していった。もう少し住民への説明を丁寧に行い、自分たちの地区が今どうなっているのか、を伝える努力が必要。行政側の汗のかき方次第で変わってくる。

バスターミナルの位置を会議で決めるのは難しいこと。コンパクトシティを前提にしたネットワークづくりに向けて、街の形態をどうするのか考える必要がある。

土日運行については、行政負担が大きいので、運行カットする自治体がほとんど。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・老老世帯はどうするのか、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・75歳以上など、諸条件を満たしていれば福祉の面からタクシー代を補助する制度がある。土日運行が必要という要望と、実際に利用してくれるのか、というのはまた別の話であり、どのような利用パターンがあるかを調査・把握してからでない、と成り立たない。調査については、行政が行う場合もあるが、市原の例では、区長会で1軒1軒聞きまわっている。行政と区で協力して汗をかくことも必要。

乗合率のアップについては、2人以上での予約で割引するなど、さまざまな方法が考えられる。様々な情報を集約し、東金という地域に合った方法を考えてほしい。

(委員)

東千葉MC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は東千葉MCで降車できない。シャトルバスを充実させてほしい。

素案 12 ページ文中の「廃止を含めた」の文言を削除していただきたい。見直しは地区の意見を聞きながら進めていただきたい。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の受け入れ、他に市外へ出る手段を持たない人向けの移動手段確保も計画に入れてほしい。

(委員)

循環バスについて、福岡・豊成地区から東金市街までの運行所要時間は 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。

(委員)

計画について、細かい調整が必要。タクシー組合会議で細かい話をしていく。

(委員)

素案 11 ページに「結節点としてのバスターミナル」の記載がある。バスロケーションシステムについて、数年前からサービスの提供をしている。現在千葉方面は不具合があるが、東京方面は携帯・スマートフォンで見ることができるので積極的にPRしていきたい。市内では東金駅入口に表示機器が設置されている。

フラワーライナーの件は、もともと千葉方面から東千葉MCへのアクセスを考えて始めた経緯がある。解決にはハードルが高いため、今しばらく状況を見る時間をいただきたい。

(委員)

土曜日は病院も開いているところがある。土曜日にも運行してみたいか。

(委員)

東金線の利用人員は横ばいで推移しているが、今後人口減少により利用者は減るだろう。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は需要があると見ている。

(委員)

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。

まとめると、①乗合タクシーと循環バスとの連携

②民間との競合をどうするか の 2 点をおさえておきたい。

橋上化の実現可能性の話について、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。

福祉、介護と公共交通との線引きをどうするか。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、利用者特性を考えなければならない。

バスが 70 万 km 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。これは自治体としても大きな悩みになっている。我孫子では 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。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 年以上待ちの状態、代替時期を計画の中に入れて、早く確保する必要がある。翌年目標では間に合わないおそれもある。

(委員)

福祉系のタクシーで、乗合の割合はどうなっているか。

(委員)

介護タクシーでの乗合について、自治体でやっている例はないと思われる。タクシー事業者が実施していることはあるかもしれないが、細かいデータは持っていない。

(委員)

千葉方面から東千葉MCの利用はどのくらいあるのか。

(委員)

一定数はある。職員 8 割、周辺利用 2 割という印象。

(会長・議長)

次回（第 4 回）の会議は 3 月 30 日（水）14 時 00 分より開催予定。