

平成 27 年度 第 4 回 東金市地域公共交通会議 議事録

1. 日 時 平成 28 年 3 月 30 日 (水) 14 時 00 分～16 時 31 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】 齊藤委員、川嶋委員、坂本委員、笹尾委員、田中委員、仲田委員、小川委員、三須委員、岡崎委員 (代理 辻内氏)、大塚委員、吉井委員、座古委員、林委員、小泉委員、矢野委員、岡本委員、越川委員、千葉委員、関口委員、伊藤委員、藤井委員、佐藤委員 (代理 中村氏)、今関委員、
 - (欠席) 尾崎委員、椎名委員、大木委員、本吉委員、錦見委員
 - 【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】 1 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 (23 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 議 事 (議長 齊藤会長)
 - ・ 会議の目的等の確認
 - (1) 第 2 次東金市総合交通計画 (案) について (審議)
 - (2) 東金市地域公共交通会議委員等の報酬及び費用弁償に関する規程 (案) について (審議)
 - (3) 平成 28 年度東金市地域公共交通会議 収支予算 (案) について (審議)
 - ・ 議事案件 (1)・(2)・(3) 櫻井主査補より説明・提案
 - (1) 第 2 次東金市総合交通計画 (案) について 【審議】 資料 1
 - (2) 東金市地域公共交通会議委員等の報酬及び費用弁償に関する規程 (案) について 【審議】 資料 2
 - (3) 平成 28 年度東金市地域公共交通会議 収支予算 (案) について 【審議】 資料 3
 - (4) 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) 第2次東金市総合交通計画(案)について (資料1)

第3回の会議における意見を集約し、修正を加えた素案について、3月11日から22日にかけて意見募集(パブリックコメント)を実施しました(意見提出なし)。

承認

(2) 東金市地域公共交通会議委員等の報酬及び費用弁償に関する規程(案)について (資料2)

承認

(3) 平成28年度東金市地域公共交通会議 収支予算(案)について (資料3)

承認

○ 第2次東金市総合交通計画(案)について 資料1

(事務局)

【資料1について説明】

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)を作成した。前回(第3回)の会議で頂いた様々な意見を受け、市の考え方を整理するとともに、一部修正を行った。

(委員)

循環バス、乗合タクシーについての基準値をある程度決めたほうがよいのではないかと。

ある程度「これ位」という値を決めておいて、人口の増減によって修正するなどできれば便利であると思う。

(会長・議長)

基準値の設定について、事務局の見解を伺いたい。

(事務局)

現在は明確な基準値というものはなく、実績に基づいた運行を行っているが、計画案に記載のとおり、平成28年度中に一定の基準を設けていきたいと考えている。

(会長・議長)

平成28年度中に基準値を設けるという内容を計画の中に盛り込んでいる、ということか。

(事務局)

計画案(以降「案」と表記)49ページに、運行評価基準の設定について記載しており、個別項目においても同様に記載している。

(会長・議長)

平成28年度中という記載はあるか。

(事務局)

案59ページについて、バスについては車両購入時期が迫ってきていることから28年度、乗合タクシーについては、28年度あるいは29年度という記載をしている。

(委員)

今の内容は、案55ページの「目標値」とは違うものか。

(事務局)

案 55 ページの「計画の目標」については、利用者数の現況値を 100 としたときに、循環バスと乗合タクシーの利用者増を目指すというものであり、同 59 ページについては、利用者数が基準値を超えたら改善を図る、というように、運行の基準を想定したものである。

(事務局補足)

平成 28 年度中に評価基準を設ける、というのは、例えば富士宮市で実施している、乗車人数などを基に、一定数になったら 1 年後に見直す、などのような数値的な「検討の基準」をはっきりさせる、ということである。

(委員)

富士宮市の例については、私も参画しており、P D C A をまわす、ということコミュニティバス・デマンドタクシーの両方で実施している。具体的には実車率(乗合率)を数値化しており、静岡県では自治体に補助金を交付する基準を 1.2 にしている。東金市は 1.4 であり、静岡県の基準としては、交付対象となる。富士宮は現在 1.9 を超えており、まもなく 2.0 になる。自治体が市民サービスとして行うという点で、補助金を 0 にすることはできないが、公共交通として成り立たせるためには 2.0、半分は乗合として確保してほしい、これをひとつの基準としている。

また、目標達成度合を A ~ E にランク分けして、低いランクの D・E になったら、1 年はどのような状況になっているかを調査し、2 年続いたら抜本的な対策が必要であるという、数値化指標を出しており、P D C A サイクルによって実施している。

また、具体的な施策に対してどのような効果が期待できるか、というのを目標値として設定するというものもある。その場合は利用者数などを目標として設定し、計画を進めていく。そのあたりが案 55 ページに出てきている。

ただし、収支率だけにとらわれてしまうことの弊害として、35%を超えないとバスを廃止します、というように基準を設けてやっている自治体もあるが、移動サービスが担保できない地域を収支率を基準に切り捨てること自体に無理がある。新しい基準として、住民との協力体制がとれているか、を数値化しようという取り組みもある。例えば、公共交通を維持・継続するために、自分たちの足をなんとか確保したい、という協議会のような地域組織が生まれているか。それはどの程度機能しているか。それを数値目標として取り込んでいく。これも地域公共交通を維持する上でひとつの評価尺度になるだろう。

数値にはいろいろなものがあるが、何を何のために数値化するのはこの場で丁寧に議論していただき、来年度の事業評価に向けて、項目として 1 つだけでなく他に何か尺度になるものはないか、というところで知恵を出し合っていきたい。

前回、市原市ではバスが無くなる、ということで、地域の協議会が動いているという話をしたが、そこでは地元の方に町会長さんたちがアンケートをとり、85%の回収率があった。利用できる態勢が整えられるか議論を始めている。それは数値の「見える化」であり、そういった取り組みのあったところには行政も支援をする、といったやり方も考えなければならない。

今回は枠組みを決めるというところであり、枠組みをいかに具現化するか、そのための数値を検討していくべきではないか。

(委員)

案 55 ページの目標値については、乗合率という考えが抜けていると思われる。例えば需要が 20%伸びても、台数が増えれば乗合率は変わらなくなる。負担率を下げるという目標を持っているのであれば、乗合率をとりあえず 1.6 にしよう、それができたら台数を増やす、というほうが目標数値としても住民も納得する。市としてもそのほうが評価しやすいのではないか。

(事務局)

具体的な数値設定は、皆様の意見を頂きながら進めていく。今頂いたご意見も参考にしたい。

(会長・議長)

28 年度中に目標を設定することのだが、今日計画案を作成して、これから目標値を決めていくということに対して、現状分析がまだ不十分であるようにも見受けられる。28 年度中に現状分析を行い、それに基づいて、どうすればよいのかが 28 年度中に出来てくる、ということでしょうか。

(事務局)

そのとおりである。

(会長・議長)

現状分析の不足を埋めながら、28 年度中にもう一度方向性を見直す、ということのだが、その 1 つとして、案 26 ページにあるとおり、市民全体の 1.2%が利用しているとなっている。この年齢別の内訳はあるか。

(事務局)

平成 24 年 10 月から実証運行を行い、翌年 3 月 25 日までの集計をとっている。65 歳以上が 76.22% を占めている。利用者数の年齢別内訳は、65～69 歳が 88 人、70～79 歳が 342 人、80～89 歳が 297 人、90 歳以上が 23 人となっている（合計で 750 名）。

(会長・議長)

目的との合致という点からも、現状分析は大事である。分析結果・動向を会議に提供していただき、どのような形で乗合タクシーを運営していくか明確にしていく必要がある。

(委員)

いわゆる交通弱者への周知が足りていないと思われる。一般に車を利用できる人は公共交通に関心が無い。使う人は何度も使い、使わない人は一度も使わないことになる。

(会長・議長)

使う人は使い、使わない人は使わないという分析データはあるか。

(事務局)

約 50 名の方々に、全体の利用件数の半分を占めている。

(会長・議長)

事務局にはその原因の分析もお願いしたい。

(委員)

地域住民にとって交通機関は非常に重要。交通機関が無くなれば、地域の活力が無くなるので、地域で会議等、集まる機会があれば必ず交通の話を出すようにしている。我々の地域にはデマンドタクシーも来るし、路線バスも乗り入れているので、ぜひそれらを利用してくださいという話をしている。この問題に関しては地域で協議会を作るなどして、真剣に考えなければならないと思っている。

(会長・議長)

民間のバスについて日吉台地区の中で議論されることはあるか。

(委員)

デマンドタクシーが始まる前、バスが無くなるかもしれないという話があり、住民にアンケートを取った。それを取りまとめ、九十九里鐵道株の方と話をしたこともある。今回も地域のアンケートを取る必要があるのではないかと考えている。交通問題について行政側だけでなく、地域住民が一緒になって動かなければならない。

(会長・議長)

バスの減便の方向性について何か議論されているか。

(委員)

年配者にとって、バスは踏み台が高くて乗れず、タクシーは乗り込みやすいという話を聞く。便数は6便くらい減った。通勤時間帯の減便により、大豆谷まで歩いて行く人もいる。自家用車を持っている人はバスに乗らず、利用者が増えないから減便になるのであって、もっと利用してもらいたいと話をしている。

(委員)

地域の公共交通を維持するための会として、福岡地区循環バス推進委員会があることを区長になって初めて知った。現状では見直し等がある時にしか開かれていないが、「利用促進委員会」として積極的に開く必要があると感じた。

福岡・豊成地区の循環バスについては、今後、車両の更新を控えていることもあり、運行評価基準がハードルとして設定されればそれを乗り越えていくことになる。月1回の区長会においても説明をしていきたい。

(委員)

公共交通にあまり関心が無い、という方が多いように思われる。循環バスを利用している人は固定しているのが現状であり、評価基準の設定・利用目標の見直しについて、市側から切実な問題として住民に積極的に伝えてほしい。

(委員)

この会議において議論されてきた点として、どのようにして市全体の公平性を保つか、というのがある。評価基準を含めて検討していただければと思う。

(委員)

源地区においても、交通に関しては全体的に関心が低い。また、地理的にも隣接市への移動に関する要望が多く、八街の循環バスが近くを通る所では、朝方それに乗って出かける年配の方を多く見かける。また、新極楽寺地区においては、近隣の方向士で声を掛け合い、買い物の際に一緒に乗せていたり、必要なものを代わりに買ってきたりなど、助け合いを班単位で行っている。

(会長・議長)

東金市の交通について、東金という枠組みの中だけで考えてよいか、という議論は会議の中でも出てきている。今後どのような取り組みをするか、結論を出せるよう、よろしくお願ひしたい。

(委員)

住民の一番の関心事は、高速バスの利便性向上である。九十九里鐵道とフラワーバスさんとの間でダイヤ調整していただき、停留所を設けて停車していただきたいということと、週末等に満員で通過されるケースがあるため、一部でも予約制の導入を検討していただきたい。例として、平和交通が運行している東京＝成田空港間のバスでは、各便12席分ネット予約・決済で座席確保が可能になっている。

丘山地区は交通網で恵まれているほうだが、パークアンドライドは必要だと考えている。お金がかかるのであれば、公民館などの既存施設を活用することも可能ではないか。

(会長・議長)

高速バス・パークアンドライドについて事務局の意見を伺いたい。

(事務局)

現段階では特にない。

(会長・議長)

案 49 ページに今後の公共交通のあり方について書かれているが、民間の鉄道・高速バス・路線バスを軸に交通網を形成していくこと、および新しい取り組みとして、パークアンドライド型バスターミナルを整備する、ということによろしいか。

(事務局)

具体的に説明できる段階にない、ということである。

(委員)

前回の会議でいただいた「東金市近郊公共交通網図」を公民館に掲示し、周知した。では具体的には交通網の整備に関し、今何をしているのか、を地域の方はほとんど理解できていないと思われる。この課題について、行政と地域で協力して公共交通への関心を高めていきたい。

また、公平地区の通園バスが走行できなくなり、昨年車両を更新した。今までは市の補助があったが、更新によってバスの所有者が市でなくなったことで、更新費用の補助が受けられなくなった。利用者は 30 名ほどまで増加しているが、運営に苦慮していることをご理解いただきたい。

(会長・議長)

スクールバスについては、案 50 ページに対象として記載があり、当会議においてそのあり方についても議論していきたい。

(事務局)

持続可能な交通システムを作るために利用できるもの、そうでないものを取捨選択していきながら検討していく。

(委員)

市からスクールバス購入費用として 100 万円の補助を受けたが、100 万円ではバスは買えない。公平・豊成地区からの支援を受けて購入した。もう少し助成金の額を増やしていただきたい。

(委員)

案 16 ページに、3 系統のスクールバスが掲載されており、助成金の額が異なっている。28 年度の予算も含めて、情報提供していただき、議論をしたい。次回の会議までにまとめていただきたい。

(事務局)

他部署の管轄であり、情報が不足しているため、次回に説明できるようにしたい。1 点訂正として源地区は通園だけでなく、小学生の通学も利用の対象となっている。

(会長・議長)

行政負担分だけでなく、個人負担分についても併せて調査して、資料を出していただきたい。

(委員)

案 57 ページからの「目標を達成するための実施事業」の中で示されているスケジュールに合わせて、その通り実施・事業評価して見直すべきところは修正して行けば良いと思う。

(委員)

案 27 ページの利用状況において、大和地区は乗合タクシーを「利用していないし、知らない」と回答した割合が一番多かった。区長会等で、交通会議の資料を配り、利用率向上のため各区で話をしてほしいと伝えているが、現実にご利用していただく方々への説明が不足していると感じた。前回の会議で、各地区において説明の機会があると良いという意見があったが、できれば企画課職員に地区へ来ていただき、資料の配布もしていただければありがたい。

(会長・議長)

乗合タクシーの「ニーズ」は何か、明確にしていく必要がある。市役所だけでは分からない部分もあるので、さまざまな立場からの発言・提案をお願いしたい。

(委員)

商工会議所としては、最大の商圈である東京の近郊ネットワークに組せるように、バスターミナルの形成をお願いしたい。

(会長・議長)

東京もそうだが、最近は成田も活気があるので、成田へのネットワーク化も大事だと思われる。東金の発展にもつながることであり、事務局には検討をお願いしたい。

(委員)

案 64 ページの実施スケジュールで⑥-1、バスターミナルの整備について、平成 28 年度から 3 年間で検討・協議をし、その後順次整備するとなっているが、実際どのような形で進めていくのか、具体的な考えをお聞かせ願いたい。

(事務局)

バスターミナルの必要性については認識しており、計画に記載しているが、具体的に今は申し上げられる事がない、と説明させていただいた。今年度、齋藤会長の発案によりバス事業者の方々と県内のバスターミナルの視察を実施している。今後もバス事業者、有識者の方々と相談しながら進めていきたい、と考えている。

(委員)

ニーズの把握について、住民をどのように巻き込むのかが重要になる。案 61 ページの【事業 8】において利用促進・転換事業の実施の項目に、お試し乗車券の配布、とあるが、例えば「お試し乗車日」を設けて、地区の方を招待して乗っていただき、意見・協議してもらうことが、ニーズをつかむのに有効ではないか、と思う。

(委員)

まずは、成田空港とのアクセスは今後考えていくべきだと思う。また、市内循環バスの利便性と速達性を向上していかなければならない。バスルートの検討が非常に大事になる。行政と地元でどこまで負担できるのか、十分に協議をしていかなければならない。

(会長・議長)

循環バスは「地域のバス」として認識されている部分大きい。運用を変えることによって豊成・福岡の枠を越えた運行も可能である。個別の運行ではどうしてもロスが出る。市内全域を含めた市内循環バスの考え方も必要になってくる。

(委員)

乗合タクシーで市外に行きたい、土日にも運行してほしい、という意見がある。対応策として、市当局・利用者の了解を得られればという条件付きではあるが、市境までデマンドタクシーとして運行し、その先は一般タクシーで行く、というのはどうか。また、福祉タクシー券の利用により土日運行に対応する、などは可能ではないか。

(事務局)

市外に出る場合は、その自治体にある既存の交通ネットワークと相互に、という考え方が基本になるとと思われる。乗合タクシーと一般タクシーとの切替えについては、今後の検討材料としたい。

(委員)

乗合タクシーについて全く知らない方、どこに連絡していいのかわからない、という方が相当数いらっしゃると思う。まだ PR の余地はあるのではないか。公民館等で説明会などがあれば、タクシーの車両を出して実際乗っていただく、ということも可能である。

(委員)

認知度のことについては、我々も事業計画・商品の変更をする場合、どうやって広く知っていたか、毎度苦慮している。インターネットやアプリなど、交通手段について調べることはできるが、高齢者の方にも周知でき、利用していただけるようなものを整備できれば、と思う。

丘山地区からの意見・要望については、現在検討を進めているところである。答えから言えば、何らかの形で輸送力を増やすしかない、ということになる。車の手配はある程度可能だが、最もハードルが高いのは、都心側の発着枠であり、現在も非常に厳しい状況である。割り当てがあれば、また何らかの答えを出したいと思っている。予約システムについては、整備する必要があると思っているが、多くの停留所がある路線でかつ、係員が全停留所にいない、という環境で、スムーズに運営している所は、全国どこを探してもおそらく無いと思われる。当初自分の考えとして、予約システムはお年寄りの方々にとって敷居の高いものだというのがあった。予約について知らず、その場で乗れないということが発生することが考えられ、お年寄りの方からそういった不利益を受けるのはいかがなものか、という意見もある。幅広い方々の要望に応えられるものがあるか、検討していきたいと思っている。

(委員)

市や地元からの要望があれば、今後なるべく対応していきたいと思っているので、よろしくお願ひしたい。また、東金駅西口から日吉台を經由して千葉駅へ向かう路線について、田間の区画整理地内を通るルート変更について計画している。実施日は未定だが、決定し次第お知らせしたい。

(委員)

免許証の返納により公共交通機関利用のメリットを与えることはできないか。お金のかかる問題ではあるが、高齢者が増加している現状を踏まえ、検討をお願いしたい。

(委員)

地区ごとにいろいろな悩みがある。公共交通への関心はそれほど深くないが、公共交通を整備していかなければならない、という声はどの地区にもある。それに全て応えとなると、市はどのような計画を立てればいいのか、非常に難しくなるため、優先順位を付ける必要が出てくる。例えば、都心と東金をラインでつなぐ、というのも一つの計画であるし、高齢者向けの病院への交通手段を重視するのであれば、それを優先するということになる。優先順位を付ける場合には、順位の低いところには何もしなくていいのか、という意見が出てくるが、現状で移動のできる人には頑張ってもらおう、という考え方を持たざるを得ないだろう。

公共交通を使わなくても自分で何とかできる人・地区、また、隣近所で相乗りで移動できるというコミュニティの力も含めて、潜在能力アプローチという考え方をを用いて、移動が困難な地域はどこなのか、を掘り下げていく。そのような地区は、公共交通としてなのか、それとも福祉政策として取り組むべきなのか見極めて、対策をしなければならない。

情報をどのように伝えるか、という点について、乗合タクシーを「知らない」と答えた人の割合が36%というのは、認知度が低いと思われる。富士宮市では「宮タクサンバ」という曲を作って幼稚園のお遊戯曲として踊ってもらおう、年1回「のりもの祭」を開催する、子どもたちに向けてバスと乗用車を題材にしたすごろくゲームを作り、課外授業等で体験してもらおう、などの活動を通して親世代の公共交通についての関心を高める、といったさまざまな蓄積で認知度が高まっている。

市民の方々に、自分たちの公共交通が今どうなっているのかを知ってもらうことが大事。廃止になる可能性さえある、そういったことも含めて、情報発信をしていく。1回だけでは効果が薄いので、四半期に1回など、地道に続けていくしかない。

次年度以降に具体的な検討がなされる際、フォローアップさせて頂ければと考えている。

(委員)

先ほどの市外運行の件だが、どこへでも、というわけではなく目的地となる市外乗降場の設定が必須になることと、例えば、仮にさんむ医療センターへ迎えに行った場合は、迎車回送料金がかかる点も了解願いたい。

(会長・議長)

意見を総合すると、28年度中にもう少し詳細な実施計画を作成することを条件に、暫定的に交通計画(案)を承認していただく、ということにしたいがよろしいか。【一同了承】

○ 東金市地域公共交通会議委員等の報酬及び費用弁償に関する規程(案)について 資料2

(事務局)

【資料2について説明】

○ 平成28年度東金市地域公共交通会議 収支予算(案)について 資料3

(事務局)

【資料3について説明】

○ その他

(委員)

バスターミナルの位置選定について、時間にそれほど余裕はないと思われるが、意見を集約する過程で、データと分析によって、透明性を持って実施していただきたい。

(事務局)

バスターミナルを経済的に成り立たせるために、皆様の意見をもとに、手順を踏んで進めていく。