

平成 28 年度 第 4 回 東金市地域公共交通会議 議事録

1. 日 時 平成 29 年 3 月 29 日（水） 14 時 00 分～15 時 04 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】 石渡委員、坂本委員、早野委員（代理：深山氏）、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、林委員、小泉委員、佐瀬委員、渡部委員、伊藤委員、藤井委員、岡崎委員（代理：辻内氏）中村委員（市民福祉部長）、今関委員（経済環境部長）、猪野委員（都市建設部長）、青木委員（教育部長）

（欠席） 川嶋副会長、越川委員、宮本委員、山下委員、小林委員、澤田（恒）委員、澤田（佳）委員

【事務局】 矢野企画政策部長、長尾企画課長、白鳥主幹、矢野統計調査係長、長井主任主事、藍主査

【傍聴人】 0 名

4. 会議次第

1 開 会 長尾課長

・ 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

・ 書面会議承認の報告

郵送で回答頂いたデマンド型乗合タクシー事業へ仲田タクシー有限会社が参入する件について、承認頂いたことの報告

2 矢野企画政策部長あいさつ

3 新任委員紹介 資料 1

・ 会議の目的等の確認

(1) デマンド型乗合タクシー利用実績（平成 28 年 4 月～平成 29 年 2 月）について（報告）

(2) デマンド型乗合タクシーにおける午前 8 時から午前 10 時までの繁忙時間において平成 29 年 2 月より 4 台体制としたことについて（報告）

(3) デマンド型乗合タクシーの市外運行における山武市の見解（報告）

(4) 市内循環バス 福岡路線・豊成路線利用実績（平成 28 年 4 月～平成 29 年 2 月）について（報告）

(5) 東金市コミュニティバス運行の基本指針（運行評価基準）（骨子案）について（審議）

(6) その他

4 議 事 （議事進行役 矢野企画政策部長）

・ 議事案件 (1) 矢野係長、(2) 長井主任主事、(3)・(4) 矢野係長、(5) 長井主任主事より説明・提案

(1) デマンド型乗合タクシー利用実績（平成 28 年 4 月～平成 29 年 2 月）について【報告】・・・資料 2

(2) デマンド型乗合タクシーにおける午前 8 時から午前 10 時までの繁忙時間において平成 29 年 2 月より 4 台体制としたことについて【報告】・・・資料 3

(3) デマンド型乗合タクシーの市外運行における山武市の見解【報告】・・・資料 3

(4) 市内循環バス 福岡路線・豊成路線利用実績（平成 28 年 4 月～平成 29 年 2 月）について【報告】

・・・資料 4

(5) 東金市コミュニティバス運行の基本指針（運行評価基準）（骨子案）について【審議】・・・資料 5

(6) 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利用実績(平成28年4月～平成29年2月)について (資料2)
- (2) デマンド型乗合タクシーにおける午前8時から午前10時までの繁忙時間において平成29年2月より4台体制としたことについて (資料3)
- (3) デマンド型乗合タクシーの市外運行における山武市の見解 (資料3)
- (4) 市内循環バス 福岡路線・豊成路線利用実績 (平成28年4月～平成29年2月)について (資料4)
- (5) 東金市コミュニティバス運行の基本指針(運行評価基準)(骨子案)について (資料5)

継続審議

- デマンド型乗合タクシー利用実績(平成28年4月～平成29年2月)について【報告】 資料2
(事務局)

【資料2について説明】

- デマンド型乗合タクシーにおける午前8時から午前10時までの繁忙時間において平成29年2月より4台体制としたことについて【報告】 資料3

(事務局)

【資料3について説明】

- デマンド型乗合タクシーの市外運行における山武市の見解【報告】 資料3

(事務局)

【資料3について説明】

(委員)

山武市の市民の方々からの意見というのは反映されているのか。山武市役所内だけの意見なのか。

(事務局)

現段階では山武市役所の担当部署、山武市としての回答を頂いている状況でして、市民の方からの意見というのは、こちらでは聞いていない。

- 市内循環バス 福岡路線・豊成路線利用実績 (平成28年4月～平成29年2月)について【報告】 資料4

(事務局)

【資料4について説明】

- 東金市コミュニティバス運行の基本指針(運行評価基準)(骨子案)について【審議】 資料5
(事務局)

【資料5について説明】

(委員)

骨子とは別に今日ご説明頂いた内容と照らし合わせてお聞きしたいが、こちらには 50%以下を目標値とするとある。20%を切ると色々検討したり、20%未満だと廃止を検討したりとあるが、23%ならいいのか、ということにしか聞こえてこない。23%とか 24%の運賃収入であったら、それを良しとするのか、ということにしか聞こえてこないが、そうではなく、どうやったら 50%までにもっていくということを考えなければならない。市と地元のバス運営協議会で共同して話し合っていかなければいけない。微減するという数字にしか見えない。これから高齢化社会で乗車する人は増えていくかもしれないが、利用者は減っていくと思う。それを止めるような具体的な市としての乗客を増やす方法とか、1日5回運行している福岡路線でいうと、1日あたりの利用者数 43.61人、豊成路線は 31.75人乗車しているが、5便で割ると 6人・8人だ。まだまだ乗れる余地がある。ある便だけが満席、あるいは空で走っているか、分からないわけで、その辺が見えてこない。月単位でなくて構わないので、半年間・1年間の単位で1便何名乗っているか、混んでいる時間帯はもっと便を増やすようなことを考えると、逆に空いている時間帯は乗客を増やす方法とかを考えると、かしていかないと全体の乗車人員は増えてこないのではないかと。その辺の市の考えはお持ちか。

(事務局)

例えば、23%であろうが 30%であろうが、運行の改善については、市と地域の方が協力して改善策を自主事業化できるぐらいのものを目指していけたらということなんです。市側で持っている情報、運行の時間帯ごとの利用者数等の分析を共有した上で、一緒になって考えていけたらと考えている。ただ、今回の運行指針については大枠、全体の方向性として示させて頂いて、あまりここできっちり書いてしまうと、そこまで到達できないと運行できないのではないかと、ということになってしまうので、現状としてはこのように整理させて頂いているところだ。

(議事進行役)

林委員から今後、利用者が減っていくのではないかと、との話があったが、高齢化が進むある程度の段階までは、免許返納という話題があり、テレビでも出るが、ある時期までは増えるのかなと個人的には考えているが、その辺の考え方等について、藤井先生、もし何かアドバイスが頂ければ、有り難いのですが如何か。

(委員)

非常に難しい問題。地方都市の場合、公共交通にどう依存するのか、あるいは公共交通は要らないのか、とか色々な悩ましい問題がある。利用者という市民の1人として立ってみると移動ができるということが担保されるということは非常に有り難いこと。やはり、そういった中で活動ができる、どういう暮らし方・住まい方をするか、ということとは生活の根幹に関わってくることがまずある。ただ、そこをどこまで公共交通という概念で維持するのか、という捉え方は非常に難しい。というのは公共交通で考えるのか、福祉の交通で考えるのか、そのバランスが今、どの自治体も非常に厳しくなっている。

議論としてなっている収支率といったものの見方が、以前は収支率依存型でコミュニティバスの運行をどうするか、という議論が活発に行われていた。その中では、トリガー方式という形で 35%というのが目安として使われていた。35%の収支率を下回れば、もうその段階で廃止します、という宣言のもとにやっている自治体もあった。県内では八千代市はトリガーという形をとっている。市原市も公共交通の連携計画の中では 35%というのを使っている。実際に八千代市では 35%を下回ったコミュニティバス 6路線運行していたが、14%程度のものが 5路線、1つだけが 30%台であった、ということで、現在運行しているのは実証運行として継続している 1路線だけである。議会で 14%下回ったので、全部切ります、と完全に切ってしまったとドラスティックにやっている自治体もある。

市の財政力で負担できれば、どこまで下げても極端な話、問題はない。極端な話だが、市で負担できて市民の移動を担保できるのであれば、いくら下げても構わない。市民の社会的同意ということで成り立っているのであれば、ということが前提条件だが、ただやはり、そういう自治体はこれからはほとんどない、という理解の方が良いのかもしれない。

そのためには、市民が使うということを前提としたコミュニティバスの計画を考えなければならない。そういった場合に、今回のような大きな枠組みをして、かつ、実際に運行した場合に止められることを前提に組み込んだ計画指針を作らない限り、自治体はその運行を継続しなければならない。そういったマイナススパイラルにどんどん走ってしまう傾向がある。そういう中で、指針作りは非常に大事である。パーセンテージの問題をどう考えるか、今回の場合、どう考えるか。50%、20%、10%といろんな数字が出てくる。どこを押さえどころにするのか。20%台を今運行している2路線で担保しているということであれば、1つはそれが現状の東金での目標になってくるだろう。そこをクリアするというのが、現状の第1ステージ、それから健全化に向かうためにはどうしたらよいか、というところで、今回4のところの基本的な基準で③の「目標とする行政負担率」50%以下という数式が出ているが、この中で運賃収入プラス広告等のサポート収入というキーワードがある。極端な話で言うと、運賃収入が市民が10%しか使っていなかったとしても40%を地域の方達が地域の高齢者のためにコミュニティバスが必要なんだ、地域負担してでも路線を維持した方が地域の人々の移動を担保するために必要なんだ、ということを地域で主体となっている地区循環バス推進委員会が判断すれば、考えていかなければならない。40%を負担すれば運行できる。それは地区別に地域全体として公共交通として捉えることと合わせて、地区別に維持するための方策を考えなければならない。ですので、同じ東金市にありながらも正気地区がどうか、とか個別の地区、地区別の評価をしながら、どこまで現状で頑張れるか、検討していかなければならない。その中で、例えば、広告収入だけで成り立つのであれば、例えばここではサンピアですか、かなりの利用が商業施設集約型となっているので、他市であれば、大規模小売店舗で買物された場合のキャッシュバックを組み込んだりしている。そういったものをサポート基金という形で公共交通会議に入れるしくみを自治体として検討していることもある。そういった大枠が付加されてくれば、少し収支率の軽減が図られる。私が関わっている富士宮市ではイオンがあるが、本当は公共交通会議に計上する自体に問題があるのか、というところから議論になったのだが、現在は70万円程のサポーター基金というのをご提供頂いている。70万円位ですと確か200円運行のコミュニティバスですので、それを割って頂いた回数分が市民の利用として年間補填されている。片道利用という形で担保される。あるいはその他の商業、活動、別の市では町のお祭りといった地域の中のイベント対応という形でくじびき対象で地区で当たった人に提供するような、そういうしくみにしたり、色々な知恵をもって、市民が自分達の町会の中で使わなければ、これが成り立たないんだ、という機運づくりをして、そういったものを始めている、ということもある。

どちらかという、役所にこういう路線を引いてもらうんだという意識から、地区に私たちが路線を引いてくるんだ、というふうに変わらないと維持できないもの。運賃収入も増やさなければならない努力もしなければならないが、それ以外に支えるようなしくみ作りも地区の中で一緒になって考えていくということを合わせないとなかなか成り立たない。ですので、50%というのは非常にハードルが高いと感じる。まずは現状が20%程度ということであれば、30%、40%と段階的に上げていく方向性を考えられた方がよい。一気に背伸びしてキュウキュウに苦しくなる。そうすると、やはり公共交通は明日なくなったら、おじいちゃん、おばあちゃんは困ってしまう。そうではなく維持するということが大事なので、維持、継続できるため、市の行政として、地域のコミュニティバスとして身の丈にあった利用とはどれ位なんだろう、ということを地区の人達と考える、ということが必要なことになるかと考える。概念的なことですが、現段階でそれぐらいになる。

○ その他

(委員)

乗合タクシーもそうですし、バスも全部延べ人数ですよ。ユニークユーザー1人の人が5回利用しているのか、10回利用しているのか、見えないので1回ユニークで出して頂くのはデータとして可能か。

(事務局)

乗合タクシーの方はデータとして持っているのですが、ご提示するか、情報共有した上で、検討していくことはすぐにはできると思う。循環バスについては地域の方であったり、事業者の方のご協力を頂いて調査をしていかないとなかなか調査という形で整ってこない。ご協力を頂ければというところだ。

(委員)

林委員の質問に対してですが、福岡としても豊成としても見てみますと、循環バスについてはある程度同じような方だと考えている。私の近くのバス停で待っている方を見ても同じ時間に東金に買物にいくだとか、そういった方が4名から5名、東金に上がる便を見ると合わせて7名から8名位が乗っている。うちの方のバス停に待っている人は、ほとんど同じような面子ではないか、と私は考えている。イレギュラーの利用者もいるが、ある程度、循環バスについては、ほとんどの方が固定だと思う。

(委員)

正気地区ですが、運行基本指針の中の3番、2行目に原則として、廃止代替路線としている、とあるが、今から新しい路線を推薦して下さいということではなく、今のバス路線が廃止になったら循環バスを走らせるということが前提なのか。

(事務局)

廃止代替以外のものについてですが、交通事業者にもまずご相談していくことになる。もしそこで採算が取れて、交通事業者が必要があるのでやります、と言って頂ければ路線を走らせて頂いたり、代替手段として走らせて頂くものをまずは検討している。それを踏まえて、できません、ということであれば、その都度考えていくことにはなるのですが、基本的には廃止代替と考えている。

(委員)

要は基本指針そのものがバスが廃止路線にならないと全体的に動きません、という考え方でよろしいか。

(事務局)

基本的にはおっしゃるとおりですが、皆で一緒に利用者を増やしていきましょう、ということが前提になっている。