

平成 29 年度 第 3 回 東金市地域公共交通会議 議事録

1. 日 時 平成 30 年 2 月 13 日（火） 13 時 30 分～16 時 00 分

2. 開催場所 東金市役所 3 階 第 1 委員会室

3. 出席者 出席 25 名、代理出席 2 名、欠席 2 名、事務局 6 名

出席：川嶋委員、石崎委員、相京委員、笹尾委員、早野委員、仲田委員、小川委員、
三須委員、大塚委員、吉井委員、林委員、座古委員、土屋委員※、佐瀬委員、渡部委員、
越川委員、飯塚委員、檜垣委員※、小林委員、望月委員、宇野委員、藤井委員、
猪野委員（都市建設部長）青木委員（経済環境部長）、鈴木委員（教育部長）

代理：岡崎委員（池田氏）、中村委員（石橋社会福祉課長）

欠席：澤田（恒）委員、澤田（佳）委員

※：新規委員

事務局：矢野企画政策部長、長尾企画課長、猪野副課長、森統計調査係長、長井主任主事、石田
主事補

4. 会議次第

1 開 会

・会議成立の報告

委員の過半数の出席（25 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 猪野会長あいさつ

3 新任委員及び事務局紹介・・・委員名簿

4 議 事（議長 猪野会長）

・議事案件（1）・（2）長井主任主事、石田主事補（3）長井主任主事（4）森係長より説明・提案

（1）デマンド型乗合タクシー運行実績について【報告】・・・資料 1-1、1-2

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

（3）東金市コミュニティバス運行の基本指針（案）【審議】・・・資料 3-1、3-2

（4）その他

5. 閉 会

【概要及び今後の課題】

■ **議事**

- (1) デマンド型乗合タクシー運行実績について【報告】 (資料 1)
今後の課題
予約キャンセルについての詳細な分析
予約不成立件数の削減
- (2) 市内循環バス(福岡路線・豊成路線)運行実績について【報告】 (資料 2-1、2-2)
- (3) 市内循環バス運行評価基準(案)について【審議】 (資料 3-1、3-2)
承認
今後の課題
収支の改善策の着手時期及び具体案
- (4) その他

○ デマンド型乗合タクシー運行実績について【報告】 資料 1-1、1-2

(事務局)

【資料 1-1、1-2 について説明】

平成 29 年度 4 月から 12 月の利用者数の合計は 9,281 人となっており、1 日あたりの利用者数の平均は 50.17 人となっている。利用者数増加の要因の一つとして、平成 29 年 2 月以降に導入した朝 8 時から 10 時までの応援車配車が考えられる。

利用者数は、丘山、公平、正気、日吉台の順に多い一方、登録者数は公平、正気、源の順に多くなっている。65 歳以上の利用者が多いのは丘山、正気、公平、日吉台の順となっている。地区別人口に対する利用者数の割合は、丘山、公平、日吉台、福岡の順に高くなっている。

利用運賃別利用者数については、全体の 72%が 400 円、24%が 300 円、残りが 4%となっており、昨年度とほとんど同様の割合となっている。

予約キャンセル件数と予約不成立件数については、平成 28 年度と平成 29 年度を比較すると、予約キャンセル件数で 15 件、予約不成立件数で 21 件の増加となっている。予約キャンセルの内訳としては、「都合が悪くなった」が最も多く、以降は時期によって異なる。平成 28 年 12 月の数値が飛びぬけているように見えるが、特定の原因を見つけれられていない。ボーナス月であることや年金受給月であること、年末であること、連休明けに集中したことなどが考えられる。

(委員)

予約不成立件数及びキャンセル件数について対策は講じているのか。

(事務局)

予約不成立件数については、時間帯をずらして再度予約を取ってもらうよう伝えている。キャンセル件数については、特にキャンセルが多い利用者に対して個別に電話をかけ利用の方法についてご理解をいただいている。

(委員)

予約キャンセル件数理由について、「都合が悪くなった」と回答している利用者の割合が多い理由と、利用者がキャンセルをするタイミングについて教えていただきたい。

(事務局)

現状オペレーターがキャンセルの理由を聞いているが細かい部分まで聞ききれていないため、「都合が悪くなった」の割合が多くなってしまっている。タイミングに関しては様々であるが、予約時間直前になってから連絡をいただくケースがかなりの数となっている。

(委員)

キャンセル件数を抑えるためにキャンセル料を取るという考えはいかがか。

(事務局)

乗合タクシーの事業は道路運送法に則って許認可をいただいて運行している事業であるため、運賃として料金が発生するシステムである。キャンセルをいただいた時点では乗車していない状態であるため、料金はいただけてはいない。キャンセル抑止施策として、車内に

キャンセル抑止の注意喚起ポスターを貼っている。

(委員)

そのキャンセル抑止施策については効果があったのか。

(事務局)

施策を開始してからまだ時間が経っておらず、目に見える成果は出ていない。今後の経過を見守って行きたい。

(委員)

資料1-1についてだが、1時間当たりの乗車人数について記載してはいかがか。

(事務局)

今後検討していきたい。

(議長)

事務局側で今後の資料作りの参考にしてもらいたい。

(委員)

資料1-1の数値についてだが、この数値は1台あたりの平均か全体の合算か、ご教示いただきたい。

(事務局)

全体の合算を計上したものである。

(委員)

各自治体のデマンドタクシーのキャンセル率を比較しても東金市は異常に多い。キャンセル率の詳細な分析が必要と考える。分析するにあたっては、「キャンセルのタイミングによって、その後同時間に予約できる利用者の有無」「当日予約不成立の利用者と当日キャンセルした利用者の時間差」といった点を意識して分析していただかないと対策が打てない。

キャンセル対策については、公共交通であるため個別対応ではなく、地域全体でキャンセル件数を抑える取り組みに転換していかなくてはならない。月ごとや半年ごとにまとめたキャンセル件数の推移を登録者全体に回覧し、予約キャンセルをすることで起こる弊害を利用者全体に周知すべきである。この件については詳細な分析も含めて事務局側にぜひ検討していただきたい。

(事務局)

いただいたご意見を元に分析及び検討を進めたい。

(委員)

予約不成立件数についてだが、関口タクシーが抜けて三社体制となり、運行台数が減少した時点と不成立件数が増加した時期が合致しているのではないか。

(事務局)

運行台数としては関口タクシーが抜ける前と後では変わってはいないため、運行事業者が減ったことが直接の原因ではない。

(委員)

予約が取れないことが多いため、地区の住民が利用できない状況が続いている。なんとか改善策を見つけてほしい。

(議長)

事務局には需要を潰さないような改善方法を検討してもらいたい。

(委員)

キャンセル件数の分析について補足だが、代替できる交通機関がある地域とない地域に分けて分析し、その違いを探ることも重要である。

(委員)

予約不成立と予約キャンセルの違いについて教えてほしい。

(事務局)

予約不成立とは予約自体が出来なかった状況、予約キャンセルとは予約は出来たが、その後一度成立した予約を取り消すことである。

(委員)

予約不成立件数が多すぎる。増車をするなど抜本的な改革をしないと利用者が予約を取れない状況は変わらない。事務局の考えを聞きたい。

(事務局)

第2次総合交通計画では、乗合タクシーは地域内公共交通を補完するための施策として位置づけている。予約不成立を全て無くしていく方向性ではなく、市内の不便地域などをカバーしていく考えである。

(委員)

代替交通手段のない交通不便地域の利用者が予約不成立になってしまっはいけない。そのような観点から予約不成立は無くさなければいけないと考えるがどうか。

(事務局)

おっしゃる通り不便地域の予約不成立は無くさなければいけないと考えている。予約は利用日の1週間前の予約であれば比較的成立しやすいので、利用者には早めの予約の電話をするようにと周知している。予約時期と予約不成立の相互関係についても、今後更なる分析をしていく。

(委員)

市内全域に循環バスを走らせるような、市の住民が困らないような交通網を作っていただきたい。

(事務局)

循環バスは市内の交通不便地域解消のために走らせているため、市内全域に走らせるという考えは今の時点ではないが、市内の交通網改善には尽力していく所存である。

(委員)

予約不成立及び予約キャンセルはどの地区が多いか、ご教示いただきたい。

(事務局)

現時点ですぐに出せる資料が無い。個別に回答していくか次回以降の会議資料として提出したい。

(委員)

詳細なデータでなくてもいい。循環バスが走っている地域に乗合タクシーのキャンセルが

発生しているかどうかだけご教示いただきたい。

(事務局)

平成 29 年 10 月分のデータならば存在する。10 月だけで予約キャンセルは 119 件発生している。その中で予約キャンセルヘビーユーザー上位 6 名の合計だけで 57 件ものキャンセルが発生している。6 名のうち循環バスの運行地域在住の方は豊成地区が 1 名該当者がいる。その他内訳としては、公平が 2 名、正気が 1 名、嶺南が 1 名、丘山が 1 名である。

(委員)

循環バスが走っている地域と走っていない地域の予約キャンセル数の差はいかほどか。

(事務局)

詳細な数値については、現時点では提示できない。ただ循環バスが運行していない地域には他の交通機関が運行しているので、単純な比較は出来ないと考える。

(委員)

この資料で何が言いたいのかが不明瞭。キャンセル率及びキャンセル件数について、さらに詳細なデータを提示されなければ議論ができない。

(議長)

事務局には次回の会議までに予約キャンセルについての詳細な資料を提出するようにしてください。

(委員)

増車をして、交通不便地域のみを運行するタクシーを導入すればいかがか。

(事務局)

運行体制については、これからも運行事業者と協議を続けていく。よろしく願いたい。

○ 市内循環バス(福岡路線・豊成路線)運行実績について【審議】資料 2-1、2-2

(事務局)

【資料 2-1、2-2 について説明】

福岡路線については、4 月から 12 月の合計が 8,437 人であり、平成 28 年度の同時期 8,046 人と比較すると 391 人の増となっている。無料利用者が 208 人減少している一方、高校生以上の利用が 590 人と大きく増加しており、全体としては増加となっている。乗合タクシー利用者のうち福岡地区在住の方の利用者は、826 人となっており、平成 28 年度同時期 775 人と比較すると 51 人の増加となっている。

豊成路線については、4 月から 12 月の合計が 5,353 人であり、平成 28 年度の同時期 5,959 人と比較すると 606 人の減少となっている。運賃別の内訳とすると、高校生以上で 318 人の減、中学生で 130 人の減、小学生で 27 人の減、無料 131 人の減となっており、全体的に減少している。乗合タクシー利用者のうち豊成地区在住の方の利用者は 864 人であり、平成 28 年度同時期 792 人と比較すると 72 人の増加となっている。

(委員)

循環バスが通っている福岡、豊成地区は他の地区と比べて行政のサービスが手厚いと考えて間違いはないか。

(事務局)

行政という観点から見るとおっしゃるとおりだが、市全体としては民間事業者が実施している公共交通が存在するため、地域ごとのサービス水準に大きな違いはないと考えている。

(委員)

源地区など民間路線バスが極端に少ない地域も存在している。地域間の格差を無くすため、更なる循環バスの導入を図る等、市全体として公平な公共交通のサービス水準を維持していくことが重要だと考えるが、将来的な展望も含め事務局の意見を伺いたい。

(事務局)

市全体の公共交通を維持していくためには、交通事業者の協力が不可欠となる。安易な循環バスの導入は民間事業者の運行を阻害する懸念があるため、導入にあたっては運行事業者と慎重に検討していく。

○ 東金市コミュニティバス運行の基本指針(案)【審議】資料3-1、3-2

(事務局)

【資料3-1について説明】

東金市コミュニティバス運行の基本指針(案)は循環バス運行にあたっての手続きや関係者の役割について、明文化するためのものとなっている。

本文の1ページ目には、策定に当たっての経緯や基本的な考え方を記載している。東金市総合交通計画にも記載があるが、関係各者で協力して持続可能な公共交通をつくっていくということが大筋の考え方となる。

2ページ目には、位置づけや基準を記載している。原則として民間事業者の運行する路線バスの廃止を避け、それでも廃止せざるを得なくなった場合には、代替移動手段を網羅的に検討し、その手段として循環バスを運行させる場合には本指針に基づいて進めることになる。目標とする行政負担率については、受益者負担の考え方、つまり税金をどこまで投入するのか、市の方針に則り50%としている。前回の時点では70%としていたが、最終的な目標とそれに向けた段階的な目標を明記すべきとのご意見を反映させている。

3ページ目以降に、具体的な導入の手順や、関係者の役割を記載している。基本的には、地域組織を立ち上げ、その組織を中心に進める形となる。市の役割は、要請があればその都度出向き、助言等を行うことと整理している。記載の中に、廃止の検討について明示されているが、これは利用者がいなくなれば廃止せざるを得ないことから整理をしているものである。市としては、廃止をさせたいという考えはなく、どうすれば運行を継続することが出来るのかを、各地区の方々や交通会議の委員の皆さまと一緒に検討していきたいと考えている。

(議長)

現在循環バスが運行している福岡地区及び豊成地区代表の委員の意見を伺いたい。

(委員)

地区から運行評価基準案で目標収支率が50%になっており到達は厳しいのではないかと意見が出ている。運行評価基準案の話題とは離れてしまうが、循環バスのフリー乗降に

についても実施してほしい、また健常者以外でも利用がしやすいバスにしてほしいという意見も出ている。

(委員)

地区から特段厳しい意見は出ていないが、財政負担率の上昇によって循環バスが廃止されるのではないかと不安の声が多く挙がっている。

(議長)

見識の深い藤井委員にもご意見を伺いたい。

(委員)

目標値の50%についてだが、県内の他自治体では市原市が同じく50%、我孫子市が35%、八千代市35%となっている。八千代市では6路線運行していたが、収支率が改善した1路線を除き廃止した。その後、公共交通会議の場で廃止した路線の近辺に住む交通弱者への対応策を検討し、タクシーチケットを配布する施策を行っている。このようにデマンドを導入せずとも福祉政策の観点からアプローチすることも可能である。東金市がどのような交通政策を実施するかが重要であるが、その中でも50%という数値は行政負担的にイーブンなので設定してかまわないと私は考える。ただ80~90%時点の指針の将来的に収支を改善していくという記載だが、その場合地域住民の中で運行経費を負担するかといったことも考えていかなければならない。

東金市の公共交通網で一番の問題点は路線バス、循環バス、乗合タクシーの運行エリアが重なっていることである。民間バス事業者が頑張っているエリアに市は介入しないことが第一前提である。

その上で、移動が不便な地域には市が施策を行わなければならない。さらに不便地域の内情に合わせた交通施策の導入が重要である。ただデマンドタクシーは万能薬ではない。成功例は全国的に見ても数少ない。利用者にとっては便利であるが、使い方を間違えると市の財政を圧迫する原因となる。タクシー車両の増車に関しても財政収支との関係の中で詳細な議論が必要である。

事務局には、収支案に記載されている水準を下回った時にどのような策を講じるのかを考えていただきたい。地域公共交通は使わなければなくなる時代になっている。どのように地域公共交通を使う機運を高められるかがこれからの課題になる。

(委員)

循環バスの運行指針案としてだが、路線バスが通っている地域は蚊帳の外であるということではない。路線バスに対しても住民の乗車率が高ければ増便の可能性もある。今回の指針では循環バス路線が前提となっているが、路線バス沿線地域の住民から利用促進策の提案がなされた時にも支援できるような仕組みも事務局側に作っていただきたい。全国的に路線の廃線の事例が散見されている。民間事業者が運行している路線を活用することが市の財政負担的にも軽いため、利用促進を勧めていただきたい。交通インフラは地域住民の手で守っていかなくてはならない。

(議長)

地域住民の協力が無ければ交通インフラの維持ができない時代になっている。事務局には、

事業者及び住民との協議の参考にさせていただきたい。

(委員)

フラワーライナーについてだが、高速道路に乗るまでの間に相互間乗車はできないのか。

(委員)

上りについてだが、相互間乗車を導入すると千葉に行きたいお客様が乗車出来なくなってしまふ懸念がある。ご意見を踏まえ、今後社内で協議していきたい。

(委員)

千葉行きの利用者の懸念だが、成東から丘山地区までは立ち席及び補助席での乗車を検討してみればいかがか。その上で相互間乗車を導入すれば運賃収入も上がると考える。

(委員)

路線バスの乗車状況は悪い。現時点での路線バスの乗車状況を鑑みるに、ビジネスとして相互間乗車を導入し輸送力を増大させるメリットはないと考える。たとえ導入するとしても通常の路線バスの本数を大幅に減らすことになるかと思う。

(委員)

何点か質問がある。1点目は、運行指針案の施行時期はいつからか。2点目は、改善が必要となった時はどのタイミングで改善策を実施するのか。3点目は、行政負担率が50%を達成するためには現状でどれぐらいの運賃値上げが必要なのか。

(事務局)

施行時期についてだが、本会議の意見を踏まえ今年度中に実施しようと考えている。改善時期について記載はないが、事務局と推進委員会が協同して速やかに改善に取り組んでいくと考えている。運賃値上げについてだが、豊成路線では行政負担率50%を達成するには約2.5倍の運賃の値上げが必要である。

(委員)

福岡路線のバスについて買い替える予定はあるか。

(事務局)

宝くじの助成金を申請しており、申請が通れば買い替える。

(委員)

補助金の額はいくらか。

(事務局)

1,000万円である。

(委員)

買い物難民、通院難民の対応も考えていただきたい。

(事務局：長尾)

交通弱者についてはケアしていく取り組みをこれからも続けていく。

(委員)

大網駅発の深夜バスについての行政負担率について教えていただきたい。

(事務局)

民間事業者の取り組みであり、市の負担は無い。

(議長)

他に意見が無いようなので、循環バスの運行指針案について承認してよろしいか。

<<異議なしの声>>

(議長)

異議なしということなので、運行指針案については承認とさせていただきます。

(事務局)

【資料 3-2、循環バスアンケート結果、超小型モビリティについて説明】

3点ほど報告がある。1点目として前回の交通会議で質問いただいた循環バスの実利用者についての報告となる。1日のみの調査となるが、乗車人数の約6割が実利用者数であった。

2点目としては、循環バス利用者アンケートについての結果報告である。福岡71名、豊成63名に回答いただいた。両路線とも回答者の性別は女性約7割、男性約2割となっている。循環バス利用目的としては、両路線とも買い物約5割、通院が約3割となっている。乗合タクシーを利用経験については、2路線とも「ない」と回答した方が約6割、「ある」と回答した方については福岡が約2割、豊成が約3割となっている。平成26年度の前回調査に比べて「ある」と回答した方が約2割増加している。循環バス利用のメリットについては安価な運賃と回答した方が多数を占めた。循環バス福岡路線の利用者のうち福岡地区在住の方は約6割は福岡在住の方、豊成路線の利用者のうち豊成地区在住の方は約5割であった。他地区の方は主に近距離間での利用に使っているようである。

3点目としては、超小型モビリティについてである。季美の森で11月より実証実験が始まっている。現時点で10名の方に利用されている。走行範囲は極楽寺、上布田を除く東金市全域、大網白里市、千葉市緑区である。

(委員)

デマンドタクシーの予約キャンセルについて地区でも話し合いたいため、予約キャンセルについての詳細な資料をよろしくお願ひしたい。

(委員)

デマンドタクシーの運行について国交省の補助金を増額はできないのか。

(事務局)

補助金額に上限が設けられているため、これ以上の増額は見込めない。

○ その他

特になし