

# 令和元年度 第1回 東金市地域公共交通会議 議事録

1. 日 時 令和元年6月28日(金) 14時00分～15時30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22名、代理出席2名、欠席5名、事務局5名

出席：早野委員、大庭委員、仲田委員、小川委員、三須委員、櫻井委員※、吉井委員、林委員、座古委員、土屋委員、佐瀬委員、石田委員※、水口委員※、斯波委員※、岩崎委員、澤田委員、宇野(英)委員、藤井委員、酒井委員※(市民福祉部長)、青木委員(経済環境部長)、岡澤委員(都市建設部長)、醍醐委員※(教育部長)

代理：川俣委員(池田氏)、小林委員(藤田氏)

欠席：真行寺委員※、小高委員、江畑委員、宇野(誠)委員、望月委員

※：新規委員

事務局：石渡企画政策部長、中田地域振興課長、中田公共交通係長、平野主査、石田主事

## 4. 会議次第

### 1 開 会 【進行：中田課長】

・会議成立の報告

委員の過半数の出席(22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 岡澤会長あいさつ

### 3 新任委員及び事務局紹介・・・委員名簿

### 4 議 事 【議長 岡澤会長】

・議事案件 (1)、(2) 平野主査、(3)、(4)、(5) 石田主事より説明

(1) 平成30年度 東金市地域公共交通会議 事業報告・決算について【審議】資料1  
《監査報告》

(2) 令和元年度 東金市地域公共交通会議 事業計画(案)・予算(案)について【審議】資料2

(3) デマンド型乗合タクシーの利用実績について【報告】資料3

(4) 市内循環バス(福岡路線・豊成路線)利用実績について【報告】資料4-1、4-2、4-3、4-4

(5) 令和2年度(R1.10-R2.9)地域内フィーダー系統確保維持事業について【審議】資料5

(6) その他

## 5. 閉 会

【概要及び今後の課題】

■ 議事

- (1) 平成30年度 東金市地域公共交通会議 事業報告・決算について (資料1)  
承認
- (2) 令和元年度 東金市地域公共交通会議 事業計画(案)・予算(案)について (資料2)  
承認
- (3) デマンド型乗合タクシーの利用実績 (H30年度) について (資料3)
- (4) 市内循環バス (福岡路線・豊成路線) 利用実績 (H30年度) について (資料4-1、4-2、4-3、4-4)
- (5) 令和2年度 (R1.10-R2.9) 地域内フィーダー系統確保維持事業について (資料5)  
承認
- (6) その他

○ 平成 30 年度 東金市地域公共交通会議 事業報告・収支決算について【審議】

資料 1

(事務局)

【資料 1 について説明、監査報告】

○ 令和元年度 東金市地域公共交通会議 事業計画(案)・予算(案)について【審議】

資料 2

(事務局)

【資料 2 について説明】

(委員)

今年の事業計画案の上部に記載がある高速バスの利便性向上や市内循環バス、乗合タクシーの効率的な運行の見直しの検討協議についての審議はされないのか。

(事務局)

現段階では明確には決定していない状態である。昨年度も 11 月の会議で利便性向上について議論している。今年度も状況を鑑みつつ議題として挙げていこうと考えている。

(委員)

事業計画に毎年同じようなことが書いてあるが審議をした記憶が全くない。特に循環バスと乗合タクシーの議論が多く、他の地区がないがしろにされている印象を受けるがいかがか。

(事務局)

現在進行している交通計画が平成 28 年度から令和 2 年度までの計画となっており、今後相対的な計画の見直しに取り組んでいかなければならない年度となっている。東金市全体を含めて計画の見直しをかけていかなければならないと考えている。その中で各地域より様々な意見を賜りたいと考えている。よろしくお願ひしたい。

(委員)

5 年計画は重々承知している。パークアンドライドと記載があるが進行しているようには見えない。昨今高齢者の事故が多くなっており、免許返納をして交通弱者となっている方が多くなってきている。5 年単位という大きな話も大事だが、社会的な問題が多くある。東金市は公共交通が便利な地域ではないため、もう少しスピード感を持って改善していただきたい。

(事務局)

計画策定当初から 4 年程度しか経過していないが、公共交通に対するニーズは変化しているという認識は持っている。そのような変化を踏まえて交通計画に反映していきたいと考えている。計画策定時には地域の意見を聞きながら会議の場で調整をかけさせていただきたいと考えている。

(委員)

市内循環バスの効率的な運行の見直しについてだけでなく、運賃の変更やノンステップバスの導入などの利便性の向上についてもきちんと検討していただきたい。

(事務局)

意見を踏まえて今後の検討課題としたい。

(委員)

市内循環バスについて議論する場は設けているのか。

(事務局)

市内循環バスについては福岡地区と豊成地区に循環バス推進委員会が設けられている。

(委員)

計画の抜本的な見直しを求める意見を持っている委員が多くいるように見受けられる。5年の計画も大事だが、すぐにでも改善していけるところは改善していかないと上手くいかないと感じている。その他の項目で市についての意見をいただいた方が市や市議会にとっても有益だと考える。

(事務局)

指摘いただいた点については、今後の会議で設定していこうと考えている。今後、地域の意見や事業者との協議をしていき、この場で審議をしていただきたい。また、会議の予定の前倒し等、柔軟に対応していきたいと考えている。

(委員)

委員全員に現計画の中で改善した方がいいと思う部分を持ち寄って早急に対応していただかないと実現性が出てこない。他の自治体でも交通施策で悩んでいる。総合交通をまとめるには一朝一夕にはいかないのぜひ早急に対応していただきたい。

## ○ デマンド型乗合タクシーの利用実績（H30年度）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利用実績についての説明

(委員)

乗合タクシーは市内全域に運行しているが路線バスと循環バスと重複するような運行をしている。そのような中で乗合タクシーは順調に利用者数が伸びてきた。先程の議論の中に路線バスの利便性向上というキーワードが出ていたが、この路線バスとの関係についても検討していかなければならない。乗合タクシーの利用者数が徐々に伸びてくると民業圧迫になる可能性があるということが考えられる。民間路線沿線地域の方たちの利用総数が伸びているのか否かというところを見ていかないと、乗合タクシーの利用者数が増加しているのが良いとして推進するのが妥当なのか判断できない。東金市は乗合タクシー運行開始時、既存の自治体と比べるとキャンセルする割合が非常に多かったが、今回の運行改善でだいぶ改善されてきたのではないと思われる。効率的な運行が可能になったため応援車を減らしたことによって、利用者が利用したい時に断る事態も減ってきているはずである。そういった面では、この運行効率といったものが、どう数値的に出てきているのかを事務局で分析していただけるとありがたい。先ほど出た意見で高齢者の免許返納とあったが乗合タクシー実登録者

数 5,000 人のうち、高齢者の実利用者数を把握していただきたい。利用していない高齢者が免許返納をした際に現状の乗合タクシーの台数で足りてくるかの検討もしなくてはならない。他の自治体でも高齢者の事故の問題が話題となっているが高齢者の事故が極端に増えたわけではなく減っていないだけである。高齢者の人口が増えてきているので比率的に見るとあまり変わらない。事故に遭う高齢者の方も多し。移動支援する際に乗合タクシーを活用することに切り替えていただき健康寿命を延ばしていくことも検討していかなければならない。

## ○ 市内循環バス（福岡路線・豊成路線）利用実績（H30 年度）について

### 資料 4-1、4-2、4-3、4-4

（事務局）

【資料 4-1、4-2、4-3、4-4 について説明】

市内循環バス（福岡路線・豊成路線）利用実績（H30 年度）についての説明

（委員）

土曜日運行の試行が 1 年間だったと思うが短縮できないか。100 円値上げについて軽く考えていたが、実際の比率としては 50% も上昇している。往復だと 600 円もの負担である。両路線共に利用者数が減少した理由は値上げではないかと思うがどう思うか。

（事務局）

運賃値上げの理由だが、土曜日運行開始といった要因があった。サービスを低下することなく運行を継続したいとの考えから料金を値上げした経緯がある。試行期間については 1 年間継続していきたいと考えている。

（委員）

循環バスの利用者減についてだが運賃値上げとの連動性はあるのか。

（事務局）

利用者減の一要因ではあると考えている。ただ、我々の循環バスに関する周知が足りないという要因も考えられる。さまざま状況を踏まえて、1 年間の試行運行を継続していきたい。

（委員）

2 ヶ月で判断できるものではないということも理解できる。ただ乗合タクシーの利用者も循環バスと連動して減少していることについても分析が必要ではないか。

（事務局）

今後の話になるが 1 年間という長いスパンではなく中期的、短期的な状況で視野を広げて様々な要因を分析していきたいと考えている。

（委員）

東金の公共交通は循環バスと乗合タクシーだけではない。JR に対しても要望活動を実施している。先ほども意見が出たが審議の内容が循環バスと乗合タクシーに偏っている印象を受ける。高齢者比率は高まっており、親と子供の世帯が高齢化してきている。循環バスと乗合タクシーに偏った審議では現代の社会ニーズに対応できないのではないかと思う。

(事務局)

今後に向けて人や地域のニーズを的確に把握し、次期計画の素案を作成する前に委員の皆様のご意見を賜りながら検討していきたい。

(委員)

公共交通は非常に難しい問題である。利用促進をしようとしても現状では利便性が悪い。しかし、利便性を良くすると民業圧迫に繋がる恐れがあり、議論の中で妥協点を見つけていかないと上手くいかない。総合交通的に市全体を考えていかないといけない。乗合タクシーや循環バスだけの問題ではない。様々な委員がいる場なので、もう少し突っ込んだ議論を交わせれば良いと考える。

(委員)

地域の移動をどう確保していくかは問題である。民業圧迫の考え方であるが、交通の担い手が地域の足を確保していくのが大前提である。民業圧迫しているなかでは事業をなしえない。総合交通体系といっても鉄道、バス、そして全体像として生まれる交通空白地域を公共交通会議の中で自治体として支援できる枠組みを考えていくことが大事である。路線バス、循環バス、乗合タクシーが同一エリアで運行していることはありえないと思っている。よく民間バス事業者が黙っているなど思うぐらいである。本来は地域の方達を支えるということも大事だが、地域性のなかで住民がどういった利用をするのかを住民達ともっと考えた上で、協働型で検討する仕組みを作らねばならない。全てを市の財政負担の中で賄うのは現実的には難しい。公共交通として維持していくのであれば、どのような仕組みの公共交通がなし得るのか、公共交通でなし得ないのであれば市という枠組みの中でどのように移動手段を確保していくかといったバランスの問題を議論してほしい。民間事業者に我慢させて地域の方がもっと利用しやすいようにしろという議論は公共交通会議の考え方としてはおかしい。事務局には総合交通計画進捗状況の中で全体の交通計画をどこまで到達したかを常にチェックしていく。チェックしているものが遅れているのか、あるいは進んできているのか、ニーズとしてこれは早くやらなければならないといったところの全体像をまずきちんと把握した上で、この不便地域の問題をどう考えるのか、それから全体像の公共交通のネットワークをどう変えていくのか、その全体像を考えていただきながら議論していただかないと常に運賃が上がった下がった等の議論になる。単独の話だけで議論するものが公共交通会議ではないと考える。今置かれている東金市の問題はどういう状況にあって、この分まで到達したので次回はここまで検討したい、今日は特に交通空白地域の中でテコ入れをした地域の問題がどう改善したのかなど事務局がテーマ性を持った議題の提示をしないと今出ているような発散型の議論になってしまう。事務局にはぜひ議題の整理をしていただきたい。

(委員)

住民はバスで移動するといった習慣がない。自分の車には愛着があるように愛着を持てるようなバスにしていきたい。他地域ではキャラクターのラッピングをする等の取組みを実施している。子供たちがあのバスに乗ってみたいと感じるようなバスにしていきたい。

(委員)

今年度に入ってから乗合タクシーの利用者を教えていただきたい。

(事務局)

4月が1,101人、5月が1,000人となっている。

(委員)

キャンセル数や予約不成立数についてはどうなっているのか。

(事務局)

まだ集計できていない。集計が出来次第報告したい。

○ 令和2年度（R1年10月－R2年9月）地域内フィーダー系統確保維持事業について【審議】

資料5

(事務局)

【資料5について説明】

デマンドタクシーの運行に関して、国の補助金を申請すること、運行事業者として市内タクシー事業者4社に委託することについて審議。

(委員)

乗合タクシーの市外乗降場についての検討状況は。また鉄道駅から鉄道駅の移動に対しても補助される認識でいいか。

(事務局)

市外運行の実施にあたっては、市外運行区域の交通事業者にも影響を及ぼす恐れがあることもあり近隣市町と十分協議する必要がある。市外運行の検討にあたっては、近隣市町と協議しその実現性を探っていきたい。鉄道駅から鉄道駅など地域をまたがる路線の場合、議題に挙がっている補助金とは別の制度の補助金となる。

(委員)

乗合タクシーなどで自治体同士で協議をし相互乗り入れしている事例などあったらご教示いただきたい。

(委員)

隣接自治体とコミュニティバスの相互乗り入れを実施している自治体はある。その場合、関係市町に係る路線延長などによって運賃収入を按分する整理となっている。市町同士の協議が整わないと成り立たないので東金市が近隣市町に話を持っていったとしても近隣自治体の方で需要が見込めない片思い型の路線の場合は非常に難しい。両思い型の路線を検討していかない限り実現は難しい。乗合タクシーで自治体間を運行するといった事例は私は絡んだことがない。現実的には非常に難しいと考える。

(委員)

乗合タクシーの運行区域に鉄道駅がない場合は例外的に区域外にある駅の乗降を認めるルールを作っている自治体もある。また地域の中に病院がない場合は区域外の病院に乗降する仕込みもある。ただ多数の診療所がある東金市で行政サービスとして自治体外の病院に運行する必要があるかというところは議論する必要がある。

(委員)

公共交通政策はまちづくりと関連しての全体像が必要である。全体像がなかったらいくら議論しても迷路にはまる一方になってしまう。まちづくり全体の中で公共施設や商業施設と

どう連動させていくかが大事であるとする。

(委員)

東千葉メディカルセンターへの無料送迎バスの利用人数が分かればご教示いただきたい。

(事務局)

5月の連休明けから運行が開始し5月末までが63人、6月1日から6月21日までが63人となっており、合計126人の乗車実績となっている。

#### 【その他】

(委員)

非常に難しい時代になっている。今後の東金市の公共交通を考える上でもさらに議論を深めなければならない。

(事務局)

公共交通は重要な施策ということを再認識した。このような場を増やし、ご指導賜りたいと考えている。よろしくお願ひしたい

(委員)

電車を利用するときには特急を利用したいため大網駅から乗車している。東金線にも利便性向上のために特急電車を朝の時間帯に2本ほど運行できないのか。また、東金市内の公園も絡めたイベント等の考案もできないのか。

(事務局)

これまでのJRとの協議の中で、直通の千葉行きが増便した協議経過はある。特急の運行に関しての協議は確認が出来ていないが厳しいと思われる。公園の件だが、東金線の利用促進の観点から毎年JRと自治体とで駅からハイキングというイベントを実施している。昨年度は200人程度参加者があり、埼玉などの遠方から参加している参加者もおり交流人口の拡大にも努めている。