

令和元年度 第2回 東金市地域公共交通会議 議事録

1. 日 時 令和元年11月27日(水) 10時00分～11時40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21名、代理出席2名、欠席6名、事務局5名

出席：早野委員、大庭委員、仲田委員、小川委員、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、岩崎委員、宮崎委員※、
宇野(誠)委員、望月委員、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)、斯波委員(飯塚氏)

欠席：真行寺委員、三須委員、小高委員、江畑委員、小林委員、宇野(英)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(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 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)石田主事、(2)(3)平野主査、(4)中田係長より説明

- | | |
|---|-------|
| (1) デマンド型乗合タクシー利用実績について(H31.4-R1.9)【報告】 | 資料1 |
| (2) 市内循環バス(福岡路線・豊成路線)利用実績について(H31.4-R1.9)【報告】 | 資料2 |
| (3) デマンド型乗合タクシー及び市内循環バスの運賃改定について【審議】 | 資料3-1 |
| 【乗合タクシー】協議が調っていることの証明書(案) | 資料3-2 |
| 【市内循環バス】協議が調っていることの証明書(案) | 資料3-3 |
| (4) 第3次東金市総合交通計画の策定について【報告】 | 資料4 |
| (5) 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利用実績について (H31.4-R1.9) (資料1)
- (2) 市内循環バス(福岡路線・豊成路線)利用実績について (H31.4-R1.9) (資料2)
- (3) デマンド型乗合タクシー及び市内循環バスの運賃改定について (資料3-1、3-2、3-3)
承認
- (4) 第3次東金市総合交通計画の策定について (資料4)
- (5) その他

○ デマンド型乗合タクシー利用実績について (H31.4-R1.9)【報告】

資料 1

(事務局)

【資料 1 について説明】

(委員)

運行当日の予約キャンセルにより予約不成立が生じたのか、それとも、当日キャンセルは予約不成立に何の影響も及ぼさないのか、その関係性を伺いたい。また、今年度も345件の予約不成立があるとのことであるが、買い物は利用可能な別の時間帯を提案できても、通院は別の時間帯にうつれないので影響を受ける。実際、予約が集中する時間帯はいつか。

(事務局)

利用者が運行当日に予約をキャンセルした場合、そのキャンセル枠に他の利用者の当日予約を当て込むのは、当日予約が運行1時間前までであることや、タクシーの運行時間・経路に合致する必要があるが難しい。通院の利用者に対しては、予定が確定した段階で、早めに予約するよう呼びかけることで、予約不成立の削減に努めている。また、最も予約が多い時間帯は午前中の9時から10時台となっている。

(委員)

東金市は他の自治体と比較して当日キャンセル数が多い。キャンセルする利用者に対し問題意識を有してもらっているか。

(事務局)

運行当日にキャンセルする利用者に対しては、オペレーターがキャンセル理由を聞き取り、なるべく前日まで早めにキャンセル連絡を頂けるよう呼びかけている。

(委員)

当日キャンセルする利用者に対するキャンセル料の徴収を検討している自治体もある。利用者に対し、当日キャンセルすることで、予約がとれない別の利用者がいるという意識付けが必要である。

○ 市内循環バス（福岡路線・豊成路線）利用実績について (H31.4-R1.9)【報告】

資料 2

(事務局)

【資料 2 について説明】

(委員)

公共交通においては収支改善も大事であり、地域住民に循環バス利用を呼びかけるにあたり、地域住民も公共交通は乗らなければならないという理解が必要。運賃改定して収支改善しても、実際、利用者数は減少しており、行政は地域と一体となって前向きに循環バス利用を周知して頂きたい。その中で、高校生が「高校生以上」としてまとめられているが、高校生の利用者数は把握されているのか。運賃抵抗から高校生が利用できなくなっていないか。他の自治体では、高校生が通学で公共交通を利用できるようにスクールバス運行の拡大をはかっている。マイナスとなった利用者数をプラスにする検討が必要。

(委員)

高校生に対する回数券や割引定期を導入できないか。

(事務局)

高校生は「高校生以上」として大人と一緒にカウントされており、高校生の実利用者数は把握できていない。今後は高校生の利用状況を分析し、高校生が利用しやすい環境作りに努めたい。

(委員)

車の移動に慣れてしまうとバス利用に抵抗を感じてしまう。バス乗車を体験して利便性を感じてもらい、バス利用を習慣にしてもらう改善が必要である。

(事務局)

今後も広報や区長回覧等で周知に努めるとともに、地元の循環バス推進委員会においても、行政と地元が一体となって利用促進策を協議していく。また、運行ルートやダイヤの変更についても協議し、利便性を向上させていきたい。

(委員)

循環バスに乗車体験できるような企画があるとよい。

(委員)

定期的な利用者の利便性を向上するために回数券や定期券を検討することであるが、それを導入するための条件や課題は何か。ICカードが普及しているが、循環バスでも導入を検討しているか。利用促進の立場から、教育・福祉・商工などの部門と横断的な協議はされているのか。

(事務局)

回数券や定期券については、制度や手続きを確認した上で、運行バス会社とも導入について協議する必要があり、今後の検討課題とさせて頂きたい。ICカード導入については、循環バス運賃は数百円の分かりやすい少額小銭設定となっており、現在導入予定はない。他部門との横断的な協議であるが、この地域公共交通会議にも様々な関係機関や分野の方に出席頂き、出された意見を運行に活かせるよう努めている。交通会議以外にも、庁内外の関係部署や企業との協議や意見交換を行い、より良い運行に繋げていきたい。

(委員)

回数券等については、要望があつてこの場の議論に上がっているので、今後、導入にあたり、法律や手続きにどんな課題があるのか具体的に示して頂きたい。また、利用促進についてであるが、循環バスに乗る動機付けをするイベント・事例を積極的にPRするとよい。

(委員)

循環バスと乗合タクシーは何のための交通機関であるのか。交通空白地域の移動手段として運行を開始した経緯があるが、受益者負担で運営しようと考えているのか。そのために多くの方に乗車してもらわなくてはならないのか。足の無い方の利便性をはかるために立ち上げたものではないか。

(事務局)

福岡地区と豊成地区については、民間バス路線が撤退し交通空白地域となり、移動困難者の足の確保のため循環バスの運行を開始した。それでも、循環バスや民間路線バスがカバーできない交通不便地域が存在したので、乗合タクシーの市内全域運行を開始した。この循環バスと乗合タクシーの運行には委託料が必要となるので、持続的な運営を行うために受益者負担の観点からも利用者には運賃負担をお願いしている。

○ デマンド型乗合タクシー及び市内循環バスの運賃改定について【審議】

資料 3-1、3-2、3-3

(事務局)

【資料 3-1、3-2、3-3 について説明】

(委員)

循環バスの現行の大人運賃 300 円については、今年度 1 年間は試行し、令和 2 年度上半期に 1 年間の運行実績をもとに協議・検討して、300 円のままとするか見直すことになっている。今回の改定では、試行運行の運賃が継続しているなか、令和 2 年 4 月 1 日から運転免許自主返納者運賃を導入するのか。

(事務局)

今年度残り 4 ヶ月の試行運行期間については、周知を徹底して利用促進し、利用者数の推移を注視していく。そして、令和 2 年 4 月 1 日には運転免許自主返納者運賃を導入する。令和 2 年度の早い時期に 1 年間の試行運行期間の利用実績を地元推進委員会および地域公共交通会議で示して意見を頂戴し、今回審議する運転免許自主返納者運賃を含め、全体的に、このまま本格運行とするか見直すか検討する。

(委員)

では、大人運賃 300 円のまま、来月 12 月に千葉運輸支局へ運転免許自主返納者運賃を届け出るということか。

(事務局)

12 月に千葉運輸支局に提出する届出は、令和 2 年 4 月 1 日に運転免許自主返納者運賃を導入する届出であり、運賃は大人 300 円のままとなる。運転免許自主返納者の運賃導入後、このまま本格運行とするか見直すか早い時期に協議・検討する。

(委員)

運転免許自主返納者の運賃について、乗合タクシー 300 円、循環バス 100 円とした根拠を伺いたい。源地区住民が循環バスに乗る機会はほとんどなく、乗合タクシーの方が公共性が高いのに、乗合タクシーの方が循環バス運賃の 3 倍と割高ではないか。

(事務局)

周辺自治体では、運転免許自主返納者の運賃を障害者運賃と同一としている事例が多く、ドライバーも障害者運賃と同一の方が運賃收受しやすいことから、この運賃設定とした。利用者 1 人あたりの運行コストでみると、乗合タクシーの方が循環バスの 2 倍以上となっており、受益者負担の観点からも、乗合タクシー運賃を循環バスより割高に設定している。

(議長)

それではお諮りします。「デマンド型乗合タクシー及び市内循環バスの運賃改定について」承認でよろしいでしょうか。

《承認》

○ 第3次東金市総合交通計画の策定について【報告】

資料4

(事務局)

【資料4について説明】

(委員)

交通計画の調査や策定は民間に委託するのか。また、交通委員の任期は2年となるのか。

(事務局)

業務委託による策定を検討しており、今後、予算を要望する。策定にあたっては、委員から意見を頂きながら作業を進めていく。交通委員の任期は2年で、任期満了となる来年7月初めに、任期の更新もしくは推薦を頂き、引き続き次期交通計画策定について委員に審議して頂く。

(委員)

現在の委員の任期では計画策定期間まで至らないことについて理解した。今後、交通計画の策定に関する審議において、委員が自主的に議論に参加できるよう情報や資料を提示して頂きたい。

(委員)

こうした調査で業務委託は当然行われるものであるが、調査した内容を交通委員にフィードバックすることが大事。調査内容を見た上で合意形成をはかっていく仕組みを作らなくてはならない。先日、東金市都市計画審議会における学識経験者メンバーとして、コンパクトシティ・プラス・ネットワークについて講和を行った。講和の中で、国土交通省は、交通網形成計画と合わせて立地適正化計画を基本的なセットとして、平成30年度から推奨している。東金市では20年先を見据えて都市計画マスタープランが動き出している。コンパクトシティ・プラス・ネットワークというキーワードについて説明してほしいということだったので、東金市では、都市マスを策定した後、立地適正化計画を策定する方向性があると感じた。関東の10万人以下の都市においては、網形成計画と立地適正化計画の両方を策定している都市もあれば、網形成計画だけ策定している都市もある。交通計画作りに何か違いが生じるかということであるが、20年先を見込んだ計画を組み込んでいる自治体は、網形成計画の中の具体的な方針の設定においても、将来を見据えて交通問題を考えている。例えば、野放図に町が広がった中ではコンパクトな町は形成できないので、拠点や集落を核として交通の仕組みを考えている。20年先を目指す中で、5年ごとに割戻して、これから作り上げる計画をどこまで地域の中で達成したらよいか。直近5年間の問題に捉われすぎると中々将来の立地適正化計画やコンパクトなまちづくりにつなげることができない。そうした面では、事務局間で、今後策定する都市マスと策定されるであろう立地適正化計画との連動性が必要。

市民全員を公共交通で担うのは限界があるので、福祉部門を重ねた仕組みを庁内連絡協議会で作らないと、地域の実情を聴くだけの現状認知型計画になってしまうことが懸念される。高い目標を設定して、地元にも目を向け、移動の足を考える必要がある。

(委員)

テレビ会議やIT、AIが進展するなか、東京、羽田、成田へ1時間前後で行ける東金の立地条件を活かしたまちづくりを交通を通して行うべきと考える。

【その他】

(委員)

乗合タクシーの利用条件は市内在住となっているが、市内在勤者が利用できない理由は。

(事務局)

乗合タクシーは交通不便地域を解消し、地域住民の足の確保を原則として運行していることによる。

(委員)

乗合タクシーについては、今年4月に運行終了時刻を18時から17時に繰り下げたことにより、運行密度が厳しくなった。ドライバーの休憩時間の確保が厳しい。

(事務局)

昨年8月に運行効率を改善したことにより、ドライバーに負荷が生じたので、今年10月に運行区間に余裕が出るよう運行システムを改善した。今年度からは30分間の休憩を1日2回とれるようにしている。

(事務局)

事務局としても運行の改善努力をしている。令和2年度の運行については、タクシー組合会議においてご理解頂いたところであるが、来年度の運行の中で厳しい部分があれば調整させて頂く。

(委員)

ドライバーの労働のあり方については、サービスを提供する働き手の現状に対する共通理解が必要である。乗合タクシーについては、市外運行の要望がある。交通会議で、市外運行実施にあたりクリアすべき課題について協議する必要があるのではないか。

(委員)

この交通会議は東金市民のため会議であり、そこを基本に考える必要がある。当然、他市町から東金市に来る方もおり、その方については他市町における交通会議での議論も必要である。市外運行のクリアすべき課題について、この会議だけでは決定できない。東金市の地域情勢において、乗合タクシーが必要ということで、運行が開始されたはずである。他市町の交通状況を加味して検討する必要がある、他市町と連携しつつ状況把握が必要である。