

令和元年度 第4回 東金市地域公共交通会議 議事録

1. 日 時 令和2年2月20日(木) 10時00分～11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、真行寺委員、三須委員、櫻井委員、
吉井委員、座古委員、土屋委員、佐瀬委員、石田委員、水口委員、江畑委員
小林委員、宮崎委員、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)、東金九十九里地域医療センター 事務部長(久米氏)

欠席：林委員、小高委員、斯波委員、岩崎委員、宇野(英)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 議 事 【議長 岡澤会長】

・議事案件 (1)(5)(6)石田主事、(2)(3)(4)平野主査より説明

- | | |
|--|-----|
| (1) デマンド型乗合タクシー利用実績について(H31.4-R1.12)【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-R1.12)【報告】 | 資料2 |
| (3) 令和2年度以降の市内循環バスの運行(案)について【審議】 | 資料3 |
| (4) 市内循環バス(福岡路線)「農協福岡支所前」バス停の移動について【審議】 | 資料4 |
| (5) 第2次東金市総合交通計画の事業進捗について【報告】 | 資料5 |
| (6) 第3次東金市総合交通計画の策定について【報告】 | 資料6 |
| (7) 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-R1.12) (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-R1.12) (資料2)
- (3) 令和2年度以降の市内循環バスの運行(案)について (資料3)
承認
- (4) 市内循環バス(福岡路線)「農協福岡支所前」バス停の移動について (資料4)
承認
- (5) 第2次東金市総合交通計画の事業進捗について (資料5)
- (6) 第3次東金市総合交通計画の策定について (資料6)
- (7) その他

○ デマンド型乗合タクシー利用実績について (H31.4-R1.12) 【報告】

資料 1

(事務局)

【資料 1 について説明】

(委員)

利用実態の報告についてだが、乗降区分別比較について復路を利用していない利用者が多いというデータが出ている。復路の利用にどのような交通手段を利用しているか分析することが重要である。改善につなげるのであれば、施設ごとに改善が図れるかどうかを検討する必要がある。商業施設等であればキャッシュバックシステムを導入している自治体もある。これは商業施設を利用すると利用額に応じて、公共交通の利用料金が割引される仕組みであり、商業施設と連携した取組により往復利用率を高めることは考えられる。しかし、減少傾向であるとはいえ当日キャンセル件数が多い現状では、当日キャンセル件数の抑制に努めた後に往復利用率改善の検討をすることが妥当であると考えられる。また、当日キャンセル件数が減少した理由についても、さらに詳細に分析を進めていけば、運行効率改善のために、さまざまな改善策を検討できると思われるので事務局には引き続き分析を進めていただきたい。

(委員)

地区利用者数についてだが、利用者登録数が 5,386 人であり地区別の登録比率は市内中心部から離れた地区が多いのが見て取れるが、のべ利用者数については、東金地区や嶺南地区のような市内中心部に近い地区が多いという状況となっている。なぜこのようになっているかご教示いただきたい。また、5,386 人という登録数だが乗合タクシーのキャパシティに対して妥当であるかも併せてご教示いただきたい。

(事務局)

一点目については、市内中心部を目的地とした運行が多いため、市内中心部に近い地域では乗合の制度上予約が取りやすいといった状況はある。二点目についてだが、登録者数と乗合タクシーのキャパシティの関係性の分析等はできていない状況である。今後の検討課題としたい。

(委員)

源地区の登録者率は高いが利用人数は少ない状況である。交通過疎地が多い源地区でこのような利用実態となっていることはどう理解すればいいのかご教示いただきたい。また、日吉台地区の利用が多い理由としては需要が高いからという理解でよろしいか。

(事務局)

日吉台地区の利用者が多いのは需要が高いからである。源地区は実証運行時からの対象地区であり、運行開始当初に自家用車を運転される方に対しても今後備えて利用登録を勧めていたからであると考えられる。

(委員)

市内中心部から離れている豊成地区の登録者は多いという状況もある。豊成地区では殆どの家庭で自家用車がある。まだ運転できるから乗合タクシーを利用しないのではないかと推察でき、当面はこのような利用実態が続くと思われる。

(委員)

登録者についてだが、いつか利用するから登録するといった住民はどの自治体でも非常に多くなっている。公共交通については特定の住民が利用するといったケースが非常に多いため実利用者数を把握しておくことは重要になってくる。また、高齢者でも運転を継続するといった地域性がある中でどのタイミングで公共交通に移行するかは見極める必要がある。地区の利用率であるが地区別の当日キャンセル数を把握し、地区ごとに利用を推進させていく取組が重要となってくるため把握をお願いしたい。

○ 市内循環バス（福岡路線・豊成路線）利用実績について（H31.4-R1.12）【報告】

資料 2

(事務局)

【資料 2 について説明】

(委員)

値上げしてない乗合タクシーの利用者についても利用者数は減少傾向にあり、循環バスの利用者減少も値上げだけが要因ではないと考える。また、値上げしたにも関わらず一定の利用者数は維持できており、住民に必要な公共交通であるので、安易に削減等をせずに更なる利便性向上の取り組みを検討していただきたい。

○ 令和 2 年度以降の市内循環バス運行（案）について【審議】

資料 3

(事務局)

【資料 3 について説明】

(委員)

行政負担率の改善について何を基準としているのかご教示いただきたい。また、小中学生の運賃設定についてだが、小中学生に係る料金は無償化を進めるという国の方針と逆行しているのではないかと。

(事務局)

行政負担率の指標についてだが、平成 29 年度に本協議会で協議し「東金市コミュニティバス運行の基本指針」を策定しており、行政負担率の目標値を 50%としている。現在両路線ともに行政負担率は 75%程度である。行政負担率が「50%より大きく 80%以下」の場合、「循環バス推進委員会は目標値を達成するための改善策を検討する」と指針に記載があるため、行政と地域が一体となり、より多くの利用に繋げるよう努力していきたいと考えている。

小中学生の運賃設定の理由だが、周辺自治体の状況として大網白里市や山武市についても小学生は 100 円、中学生は 200 円となっている。このような周辺自治体の状況や運行維持のための受益者負担の観点から負担をお願いしている状況となっている。

(委員)

東金市の公共交通の財政負担としては、この 20 年間 4,500 万円から 5,000 万円程

度で推移している。行政負担率の目標値が50%と聞いたが、路線撤退等が起こっている現状では、むしろ行政負担率は上がっていくのではないかと考えている。公共交通関係の予算と行政負担率の関係について議論したことがあるのか伺いたい。

(事務局)

市内循環バスについては、民間路線バスが撤退した路線について地区からの強い要望を受け運行しており、地区との話し合いの中で目標値が50%と決定した経緯がある。公共交通についてのニーズは市民アンケート等から高いことは把握しているが、全体予算との関係性等の詳細な分析は出来ていない状況となっている。

(委員)

東金市全体の移住定住という観点から見ると小中学生の無償化は重要であると考えている。しかし、財政力の問題や循環バスをどう維持していくかが課題となっている現状では非常に難しい。東金市の人口を増やすことや住みやすいまちづくりをする観点からも、行政としてどこに重きを置くかを考えていただきたい。

(委員)

市としての方向性を定めることは交通会議では対応できない内容だと考える。その内容については別の場で議論していただき、決められた予算の中でどう運用するか考えることが必要である。小中学生の無償化についてだが、学校統合が進むにあたっての就学援助のためスクールバスの運行をする場合であれば無償で運行するのが妥当である。さらに、スクールバスが地域で利用できるのであれば、空き時間を一般利用者向けに活用することを東金の現状を踏まえた上で検討する必要がある。学校教育の中で児童の就学支援をする話と教育以外での児童の利用の話については区別して考えなければならない。その中で公共交通の維持の方策について検討していく必要がある。どの自治体でも公共交通施策と福祉施策の境界は難しいと考えており、地方にいけばいくほど利用率が下がっていく中でどの路線を維持していくのか検討が必要である。行政負担率が一定のラインを越えたら路線を廃止するといった取り組みを実施している自治体もあり、利用者が少なくなっていけば定時定路線型の運行では難しい。そういった場合では乗合タクシーへの移行等について検討していかななくてはならない。そもそも、市内循環バスは民間路線バスが撤退した路線であるため行政負担が0%になることはありえない。財政負担を抱えた運行が当然のため、どの程度の財政負担まで許容できるか別の場で協議していかないと事務局も対応できないと考えているのでお願いしたい。

(議長)

それではお諮りします。「令和2年度以降の市内循環バス運行(案)について」承認でよろしいでしょうか。

《承認》

○ 市内循環バス(福岡路線)「農協福岡支所前」バス停の移動について【審議】

資料4

(事務局)

【資料4について説明】

〈質疑なし〉

(議長)

それではお諮りします。「市内循環バス（福岡路線）「農協福岡支所前」バス停の移動について」承認でよろしいでしょうか。

《承認》

○ 第2次東金市総合交通計画の事業進捗について【報告】

資料5

(事務局)

【資料5について説明】

(委員)

乗合タクシーの市外運行について合意形成が図られなかったとあるが何が問題点なのかご教示いただきたい。

(事務局)

地域の交通事業者の運行業務に影響を及ぼすといった問題点があると近隣市町より意見をいただいている。

(委員)

人口減少の中での利便性の確保とあるが、公共交通の利便性が低いから人口減少が進んでいると考える。東金市の総合計画の中で地方部の公共交通の予算の確保等についてぜひ検討していただきたい。

(事務局)

公共交通の利便性の低さが人口減少の一要因であるというのは総合計画の中でも捉えているところである。ただ他にも様々な要因が考えられるため、次期総合計画で今後の東金市の方向性を示していき、同時期に策定予定である東金市都市計画マスタープラン等の土地利用の計画との整合性を図りながら地域公共交通の次期計画についても進めていきたいと考えている。

(委員)

市が発展すればいいという話ではなくなってきている。水害も農地があるから持ちこたえている状況である。東京まで1時間30分という立地を生かしていない。都心は水害の危険性が高く都心に行けば交通が便利であるといった時代ではないため、田舎でこそできる交通の仕組みを考えていただきたい。

(事務局)

今後の計画策定の参考としたい。

○ 第3次東金市総合交通計画の策定について【報告】

資料6

(事務局)

【資料6について説明】

(委員)

地域交通計画は、千葉県自体が東金市と共同で計画策定することもできる制度となる。この中で次期計画策定において県との協力体制をどのような位置付けで考えているのか。

(事務局)

東金市単独の計画策定を予定している。

(委員)

県内でも館山市や南房総市のように市単独の計画策定が難しい地域には県が参画し共同で策定している。南房総市の路線バスについては館山市に繋がっているため単独で策定しても意味が薄いということで、このような状況となっている。例えば東金市と九十九里町共同で策定するということであれば県も協力する。また、交通計画は広域の計画に市町村単独の計画が重複していても二つの計画が矛盾しない限り問題はないため、今後の方向性の参考としていただきたい。

(事務局)

現状だと市単独の計画策定のスキームとなっているが近隣市町との歩調を合わせて計画策定について検討していきたいと考えている。また、生活圏が当市ではない地区も存在するので留意しつつ進めていきたい。

【その他】

〈特になし〉