

令和4年度 第2回 東金市地域公共交通会議 議事録

1. 日 時 令和4年9月15日(木) 14時00分～16時00分

2. 開催場所 東金市役所5階 大会議室

3. 出席者 出席22名、代理1名、欠席5名、事務局5名

出席：平野委員、藤崎委員、仲田委員、真行寺委員、三須委員、吉井委員、
座古委員、白石委員、佐瀬委員、子安委員※、佐竹委員、宮沢委員、
土屋委員、高橋委員、庄司委員、宮崎委員、村川委員、藤井委員
神山委員(市民福祉部長)、鈴木委員(経済環境部長)、安川委員(都市建設部長)、
長尾委員(教育部長)

代理：渡邊委員(青木氏)

欠席：小川委員、石井委員※、小見川委員、平塚委員、飯田委員※：新規委員

事務局：醍醐企画政策部長、中田地域振興課長、矢野地域振興課主幹、山崎公共交通係長
伊藤主事、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(28名中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 安川会長あいさつ

3 新任委員及び事務局紹介・・・委員名簿

4 議 事 【議長 安川会長】

・議事案件 (1)石田主事より説明

(1) 第3次東金市地域公共交通計画(素案)について【審議】 資料1

5. その他

6. 閉 会

【概要及び今後の課題】

■ 議事

- (1) 第3次東金市地域公共交通計画（素案）について（資料1）
承認

○ 第3次東金市地域公共交通計画（素案）について

（事務局）

【資料1にて説明】（承認）

（委員）

目標値の多くが、現状以上となっていますが、考え方等があればご教示いただきたい。

（事務局）

各地区で現在の状況を維持するという考え方で、例えば乗合タクシー等は、さらなる効率化等の取り組みが必要と考えています。コロナ禍以前の状況を現況値としており、その状況に戻すというのが目標の考え方となっている。

（委員）

行政負担率が指標となっていますが目標値等があればご教示いただきたい。行政のサービスなので、高くてもいいのではないかと考えられます。

（事務局）

50%を指針としています。市内循環バスは、民間路線バスの廃止代替路線として運行を開始したといった経緯があります。これらの運行については地元との合意の元で行っており、持続可能な公共交通を目指しております。

（委員）

モビリティ・マネジメントは、認知度の向上に含まれるような取り組みのように思えますが、どのようなものか教えてください。

（事務局）

モビリティ・マネジメントの主旨は、クルマ中心となってしまっている市民の現状を改善することであり、認知度を上げるだけの取り組みではありません。

（委員）

施策の中に、状況を見ながら取り組みを行うこととなっているものがあるが、2-2のサービス等についてはどう考えているのか。

（事務局）

特に妊婦の方や子育て世代のための取り組みについては、ニーズを鑑みながら、これからの計画期間で検討していく。基本的なスタンスは市民の皆様は公共交通を使っていたくようにすることだと考えています。

（委員）

乗って頂く人が増えることが、必要なことだと理解しています。それには地域の協力が大切です。各世帯に回数券を買ってもらうぐらいの取り組みも必要だと考えられますがいかがでしょうか。

(事務局)

今までは循環バスの検討を地域に任せていた面がありました。これからは、市も積極的に色々な提案をしていきたいと考えています。

(委員)

実際にバスに乗っているのは九十九里バスの例では朝夕のみです。昼間は3人程度でほぼタクシーみたいな現状です。クルマを持っていない人が乗っているだけで、このような現状ではバスが黒字になるわけではないです。

(事務局)

事務局でも、根幹は、鉄道、バス、タクシーだと考えており、やるべきことは行政で行っていくものと考えています。この基本的な考え方は変えません。東金市は、過度にクルマに依存しているのは間違いありません。この現状を少しずつでも変えていきます。

(委員)

質問等ではなく、意見、感想として述べさせていただきます。計画書の内容としては、まとまっていると思いますが、実際に進められるかどうかの方が大事です。例えば、調整すると書いてありますが、どことどこが、どのように調整するかが書いていない箇所があります。

モビリティ・マネジメントは他地域では昔からある取り組みですが、企業、学校など色々な取り組みがあり、モビリティ・マネジメントは戦略をもってやっていくべきです。モビリティ・マネジメントというキーワードはあるので、それをどう位置づけるかです。例えば、ゼロカーボンという考え方で、排出量が最も問題となる運輸部門の自動車の利用を減らすとした場合に、対象は個人とするか、企業等の団体とするか、上位計画があれば連携も必要と考えられます。

目標値は、目指すことのアウトカムであるべきです。1つずつの目標値はいいと思いますが、例えば方向性3は案内環境やバリアフリーを目指すものなので、それを達成したかどうかを測る指標にそろえるべきです。数値ではなくていいので、例えば、やったことを指標にするとか、利用したいという意向が得られること等を指標にしてもいいと思います。維持することは大事だと思います。それであれば、維持できたことを指標にすればいいと思います。

5-2等で、拠点の整備等の記述がありますが、どのようなことを事務局で考えておられるのか分かりにくくなっています。維持するという文言がある一方で、再編という文言もあります。再編というと、交通軸を見直したり、新たなモビリティの導入を考えたりすることもあります。

近年「公共交通」という考え方が苦しくなっている面があります。行政が負担するという考え方もあれば、地域の資源を総動員するとも言われています。これらを体系化しておかなければならないと思います。

市域を公共交通でカバーできているはずですが、アンケートを見てわかるように、市民の意識はそうではなく、意味合いがなくなってきています。取り組み内容にあるように、

地域等と連携する仕組みを位置づけることが必要です。

乗合タクシーのキャンセル等の多さは、異常な数字です。性善説にもとづくルールの周知だけでいいのでしょうか。予約の制限をするかどうかですが、他地域の例にあるようなキャンセルの多い人に制限を与えるルールを考えてみる方法もあります。キャンセル料は行政では難しいかもしれませんが、イーブンマネジメントとして、もっと何かやってもいいと思います。

市の負担率50%については、市民1人当たりどれぐらいでしょうか。公共性と公平性の視点がありますが、乗合タクシーについて、計画書の目標値ではなく、事務局内で千円程度を目安として考えることもできます。

実証運行をやるということが、計画書の後ろのほうを見ればわかります。回遊性の向上等で実証運行するのであれば、そのことをもっと明記してはどうでしょうか。計画書に書いた取り組みが、関係者との協議で消えてしまう危惧もあります。5年間の計画なので、やると分かっていることは明記するのが良いと思います。SDGsもあるので、次の計画の準備として行うようなこともあるので、それとは区別できればよいと思います。これまで縦割りだったのを横割りにする仕組みも必要だと思います。そうすれば面白いことができると思います。

(委員)

取り組みの記載の中で、運行事業者への働きかけ等の文言がありますが、市からの押し付けのように取れます。一緒に考えていくものですので、表現を考慮してくださいませようお願いします。路線バスは現状のまま維持されるものと考えられているのでしょうか。現状を維持するための取り組みも必要ですのでよろしくお願いします。

(事務局)

市から運行事業者へ働きかけるといった表現は修正します。維持することも難しいことは理解しています。市としてもモビリティ・マネジメント等の取り組みを積極的に行っていきます。公共交通は基本的なものであると考えています。今後、助成やコロナ禍の対応等にも取り組んでいきます。維持すること自体が厳しいという状況を、市民に知っていただき意識を変えることが必要と考えています。

(委員)

ネットワークの図で、山武市にデマンドの新規の印がありますが、市を跨ぐのであれば、山武市との調整や手続きが必要です。どのようなイメージでしょうか。

(事務局)

さんむ医療センターへ送迎することを考えており、計画期間の中で調整することを考えています。

(委員)

地域公共交通確保維持改善事業の制度の改正があり、再来年の6月までの認定申請で、地域公共交通計画があることが必須となることをご留意いただきたい。

(事務局)

今後の状況によって、相談させていただきますのでよろしくお願い致します。