

令和7年度 第1回 東金市地域公共交通会議 議事録

1. 日 時 令和7年6月27日(金) 9時00分～10時30分

2. 開催場所 東金市役所5階会議室

3. 出席者 出席22名、欠席6名、事務局6名

出席：伊藤委員、古川委員※、今井委員※、仲田委員、真行寺委員、三須委員、山口委員
吉井委員、古川(勇)委員、座古委員、子安委員、中村委員、布施委員※、福浪委員※
曾根委員※、根来委員※、卜部委員※、飛田委員、藤井委員、
遠藤委員※(市民福祉部長)、長谷川委員※(経済環境部長)、井坂委員※(教育部長)

欠席：豊田委員(都市建設部長)※、小川委員、宮川委員、石井委員、土屋委員、牛尾委員
※：新規委員

事務局：中田企画政策部長、林地域振興課長、新谷地域振興課副課長、山崎公共交通係長
伊藤主任主事、荒牧主事補

4. 会議次第

1 開 会 【進行：山崎】

・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 真行寺副会長あいさつ

3 新任委員及び事務局紹介・・・委員名簿

4 議 事 【議長：真行寺副会長】

・議事案件・・・【説明：議事(1)～(7)伊藤、議事(8)山崎】

(1)役員の選任について【審議】資料1

(2)令和6年度 東金市地域公共交通会議 事業報告・決算について(座古監査委員による監査
報告含む)【審議】資料2

(3)令和7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3

(4)デマンド型乗合タクシーの利用実績について【報告】資料4

(5)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5

(6)令和7年度(R7.10-R8.9)地域内フィーダー系統確保維持事業について【審議】資料6

(7)令和7年度地域公共交通計画別紙(地域幹線系統)について【審議】資料7

(8)第3次東金市地域公共交通計画の進捗状況について【報告】資料8

5. その他

6. 閉 会

(1) 役員の選任について【審議】

(事務局)

【資料 1 にて説明】(承認)

(2) 令和 6 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】

(事務局)

【資料 2-1 にて説明の後、座古監査委員より資料 2-2 にて監査報告】(承認)

(3) 令和 7 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】

(事務局)

【資料 3 にて説明】(承認)

(4) デマンド型乗合タクシーの利用実績について【報告】

(事務局)

【資料 4-1、4-2、4-3 にて説明】

(委員 A)

源地区のご利用者からの要望なのですが、例えば、地区を分けて曜日別で予約を取れるような取組みなどはいかがか？

(事務局)

エリア分けについては事務局でも以前検討したことがありまして、公平性という観点から、実現には至っておりません。仮に行うとすると慎重な検証が必要と考えております。

(委員 B)

・資料 4-1 の曜日別の利用者数を見ますと、特異日が見当たらない。地方都市になると、病院の先生の勤務日に合わせて利用する方がいるが、例えば市原市では曜日別に予約できるような取組みを行っている。東金市においては、特異日が見当たらないので、仮に行うとすると、利用者ニーズの再調査をする必要があり、慎重な検証が必要となる。

・東金市の当日予約キャンセル数は異常です。東金市の利用者はどうも思いが強く、当日キャンセル数の多さには地域性があるのかと思われる。

他の自治体の地域公共交通会議にも参加しているが、2桁くらいに収まっているところが多い。

・運行経費について、東金市は 1 人あたり約 2,300 円(国庫補助なし)掛かっており、一般的には 1,000 円~1,500 円の間なので、東金市の数値は約 1,000 円高いです。

国庫補助金ありのコストで換算すると、1 人あたり約 1,300 円になります。東金市の予約キャンセル数を見ると約 500 件あり、運賃を 400 円とすると、約 20 万円の収入増となる。その収入を基にすると、1 人あたりの運行経費は

1, 200円（国庫補助あり）となるので100円コストが安くなる。
市民の税金を1人あたり100円無駄にしていることを重く受け止めていただきたいですし、ぜひ次なる対策を実施し、改善していただきたい。

- ・循環バスの1人あたりの運行経費を計算すると、福岡路線は1,085円、豊成路線は1,395円となっている。乗合タクシーの1人あたりの運行経費（国庫補助あり）とさほど変わらないが、循環バスについては、500円～1,000円の間を目指してほしい。

高いからダメという事ではないし、利用者が増加しているのに運行を取りやめにするのもあってはならないが、事務局としては数字的なところはチェックしていかなければならない。

（事務局）

行政として地域公共交通の維持が大事なものと捉えております。ご指摘いただいたコスト面やより多くの方にご利用いただけるような仕組みづくりを心掛けていければと思います。また、早期に具体的な方向性をお示しするよう努めてまいります。

（委員A）

毎回同じようなことを言っていますが、地元の方からの意見としては、予約が取れないというようなことを毎回言われる。キャンセル常習者に対して、書面を送ることや罰則（予約を取れなくすることや、罰金を徴収すること）を設けるなどをしてみてはいかがか？

（委員B）

- ・利用者数が少ないところだと、富津市は予約を前日までとしている。理由としては、利用者の多くが80歳を超えている方であり、忘れやすくなっている世代であること。そこでオペレーターから前日にご連絡を入れるような取組みをしている。ただ、これは、オペレーターに相当の負担が掛かっているため、そのような方法を東金市にて行うことはお勧めできない。
- ・別の自治体ではキャンセルをすると、罰金を科すようなことを検討したところもあるが実現には至っていない。公平性の観点から、予約システムにそのような仕組みがない。よって罰則を設けることは難しいと思われる。
高齢者が多いので当日に体調不良が理由のキャンセルは止むをえないと思われる。

（委員C）

- ・常習者というのはどこの地区の人かわかるのか？
- ・市街地の人が多いのではないか？
- ・ペナルティを科すことできないのか？

（事務局）

- ・常習者の方がどこにお住まいについては把握しており、どこかの地区に偏っているような傾向はない。
- ・先ほど藤井委員からの説明があったが、ペナルティを科すことは公平性の観点から難し

いため、事務局としては、予約回数の見直しを行い、キャンセル常習者の減少に繋げて行ければと考えている。

(5) 市内循環バス(福岡路線・豊成路線)利用実績について【報告】

(事務局)

【資料5-1、5-2にて説明】

(委員C)

豊成路線は4月1日からルート変更しているが、この3ヶ月でどのようになっているか？

また、車両の事故があったとか、バス停付近から田んぼの落ちた人がいると聞いたがどのようになっているか？

(事務局)

- ・利用実績については、横ばいであるが、3ヶ月という短い期間ではなんとも言えないため、今後6ヶ月、1年という長いスパンで利用実績について見守っていきたい。
- ・車両の事故については、追突をされてしまった状況でございまして、現在、代車の手配や修理の手配を行っているところでございます。
- ・バス停付近で落下した人がいたため、バス停の移設について、地元区長さんや東金警察署との立ち合いを行ったところですが、現状の位置から変えることはせず、バス停に落下注意の掲示をし、注意喚起を行いました。

(6) 令和8年度(R7年10月-R8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】

(事務局)

【資料6-1、6-1 補足資料、6-2にて説明】(承認)

(7) 令和8年度地域公共交通計画別紙(地域幹線系統)について【審議】

(事務局)

【資料7-1～7-5にて説明】(承認)

(委員：国土交通省 関東運輸局 千葉運輸支局(指摘事項))

- ・資料7-3の数値と資料7-4ラ：計画額の数値が一致しないので確認をお願いしたい。

(事務局)

数値につきまして、千葉県の担当を含めて確認いたします。

(8) 第3次東金市地域公共交通計画の進捗状況について【報告】

(事務局)

【資料8にて説明】

(委員A)

取組項目1-3の対策の中でカスタマーハラスメントの取り組みについてはどのようなことを行ったか？

(事務局)

- ・カスタマーハラスメントに関する注意喚起のチラシをタクシー車内に掲示いたしました。その内容についても適宜更新を行い、継続して取り組んで参りたいと思います。
- ・その後のタクシー会議において、カスタマーハラスメントの事案が発生した際には、市の方にご連絡をいただき市で対応するような流れになっております。その後実際にあった事案では、利用者に直接、市からご連絡し対応しております。
- ・改善はありましたが、完全にはなくならないので、継続して行っていければと思います。

【その他】

「日本大学：藤井先生から今後の課題等について総括」

- ・交通計画の進捗報告については、資料8においていただいたところだが、1年という短いスパンと複数年という長いスパンで目標に対してどこまで実現できたのかを見守っていきたい。
- ・交通計画は5年スパンでローリングしていく計画なので、5年で取り組んだ内容について、その後の課題が見え始め、さらにその課題に対して、次の計画でどのように行うか事務局には丁寧に対応をいただきたい。
- ・デマンドの数値に対して、少しお話をしますと、1日あたりの利用者数は現状が1日1台あたり12.6人となっている。目標値50人を達成するためには、1日の1台あたり16.7人の運行をしなければならないため、1日4人増やさないといけない。
参考までに、効率的に運行している乗合タクシーの利用人数の数値は1日20人～25人なのでもう少し頑張らなければならない。
- ・予約不成立500件の人たちが利用いただけると、1日1台あたり13.3人となるのでこの数値の改善を行うだけで目標値に一步近づくこととなる。
- ・予約もスムーズに取れるようになると、今利用していない方が利用するようになり、利用者数が増加する可能性もある。
- ・取組項目1-3の所で、どのような状況で注意喚起を行っているのか、体調不良でキャンセルした方に注意喚起だと問題になる。