

平成24年度第3回成田市地域公共交通会議の概要

1 開催日時

平成24年11月2日(金) 午後2時～午後3時10分

2 開催場所

成田市花崎町760番地

成田市役所 議会棟3階 執行部控室

3 出席者

(委員) 17人

諸岡会長、宮崎(廣)委員、大澤委員、大木委員、佐藤(勇)委員、松室委員、小堀委員、宮崎(寛)委員、鶴澤委員、今井委員、佐藤(克)委員、成毛委員、池田委員、今村委員(代理 山崎)、飯田委員、深山委員、古関委員

(事務局)

交通防犯課 貝原塚課長、石井主査、山倉主任主事
高齢者福祉課 佐久間課長、神崎副主査

4 協議事項

- (1) オンデマンド交通実証実験報告について
- (2) オンデマンド交通の新たな運行について
- (3) コミュニティバスの運行内容の変更について

5 会議の概要

議長： 協議事項(1) オンデマンド交通実証実験の報告について、担当課から報告をお願いします。

高齢者福祉課： 24年9月末現在の報告をさせていただきます。まず利用登録者の動向でございますが登録者数が583名です。前回6月末の報告をさせていただいてから68名の増加となっております。男性が175名、女性が408名で、年齢別では80歳から84歳が一番多く206名、また90歳以上も13名となっております。地区別では中郷地区が46名、久住地区が178。豊住地区が123名で下総地区が236となっております。なお、この4地区内の70歳以上の高齢者は、24年の3月末現在で3134名いらっしゃいます。このうち9月末の介護認定者数604名を引きますと、2,530名の方がオンデマンドの対象と言う事になりますのでそのうち583名が登録しており、約23パーセントの方が登録いただけている状況でございます。続きまして乗降所の設定状況でございますが前回と変わらずに中郷地区が44カ所、久住地区96ヶ所、豊住地

区が 48 箇所、下総地区が 102 カ所。合計 290 カ所となっております。実験エリア外で 31 カ所となっておりますが、11 月から 20 カ所追加をいたしまして、現在 51 カ所となっております。③の運行利用状況でございますが、延べ利用者数 7 月が 579 名、8 月が 555 名、9 月が 577 名です。また 1 日平均ですと 7 月が 22.3 名、8 月が 20.6 名、9 月が 23.1 名です。8 月が少し減っていますが暑い日が続いたり、お盆があったりということが影響しているものと思います。

続きまして 2 ページをご覧ください。こちらは字別利用回数ということで回数が多い順に記載しております。7 月が成井・名古屋・南羽鳥、8 月が成井・名古屋・高岡、9 月が成井・名古屋・猿山となっております。また、3 の行き先上位でございますが、7 月 8 月 9 月とも、上から成田赤十字病院、ジャスコイオン成田店、それと成田病院となっております。3 ページをご覧ください。こちらは時間帯別利用者数で、2 月から 9 月まで色分けしたものでございます。1 番高いのが 10 時台で、行き先はやはりジャスコイオン成田店、赤十字病院、イトーヨーカドーとなっております。また、16 時と 17 時台につきましてはですが、6 月から 2 時間延長して運行しているためこのような状況となっております。

以上報告とさせていただきます。よろしくお願いたします。

議長： ただいま高齢者福祉課よりオンデマンド交通実証実験報告がありましたけれども、ご質問ご意見のある方につきましては挙手の上発言をお願いいたします。

委員： 利用するお客様の年齢の確認は、どのようにしているのですか

高齢者福祉課： 利用には事前登録が必要で、事前にお客様の生年月日等を確認して登録証を発行しております。その番号をもって、予約をして頂くということになっております。

委員： 利用者数は今後増える見通しでしょうか。

高齢者福祉課： 当初、登録対象者 2,530 の約 2 割である 500 名を目標として定めておりましたので、今現在が 583 名なので目標を上回っております。また、11 月からエリア外乗降所を 20 カ所設定しましたので、利用者の増加を見込んでおります。

委員： 1 便当たりの利用人数はどれくらいになっていきますか。また、先程 2 割が目標ということでしたが、どのような根拠で設定したのか。そして運行経費についてもご報告願いたい。ちなみに一人あたりの運行経

費が、どれぐらいかかっているのかも併せてお伺いします。

高齢者福祉課： 現在4地区運行している中では、1台あたりの乗合率は1.3人で、まだ複数乗車が進んでいない状況であります。目標数の根拠に関しては、特にはっきりしたものはございません。担当課としてこのぐらいかなと設定したものでございます。経費についてですが、1日あたり、約3万円となっております。

委員： 一人当たりの運行経費はどの位になりますか。

高齢者福祉課： タクシー1台33,000円で借り上げておりますので、一人あたりの単位では出しておりません。

委員： イニシャルコストとランニングコストを利用者数で割れば出ると思うのですが、このような計算はしていないということですか。

高齢者福祉課： はい。

委員： 登録の目標は2割ということであったが、利用者数の目標はたててありますか。

高齢者福祉課： 当初登録者数の目標を500名としておりましたので、そこから3台で運行しますと1日20~25名、目標としては1日30名ほどを見込んでおります。

委員： 11月から降車場所が増えたとの事ですが、運行台数はそのままですか。

高齢者福祉課： 台数は変わらず3台で運行しております。

議長： 他にご質問等ご意見ありますでしょうか。よろしいでしょうか。質疑等無いようですので、以上で、協議事項の(1)オンデマンド交通実証実験報告については終了させていただきたいと思っております。続きまして、協議事項の(2)オンデマンド交通の新たな運行について、担当課から説明願います。

高齢者福祉課： それでは、オンデマンド交通の新たな運行についてご説明いたします。会議資料の4ページをご覧ください。成田市オンデマンド交通につきましては、平成23年12月5日より中郷、久住、豊住、下総の市内4地区を実験エリアとして、実証実験運行を行っており、この

間、夕方の運行の延長、土曜日の運行拡大、エリア外乗降所の増設を行い、実験内容の拡大を図ってまいりました。先程報告を致しました通り、オンデマンド交通の登録者、利用者とも順調に増えていることから、高齢者の方のオンデマンド交通に寄せる期待は大きなものと感じております。これまで4地区の交通不便地域の交通手段として運行してまいりましたが、本市としましては新たな高齢者福祉サービスを検討する中で、市内全域の高齢者の移動手段としての足の確保を推進することが重要と考えております。また、本市が行いました、東京大学大学院との共同研究におきましても、70歳以上の高齢者を対象としたオンデマンド交通を市内全域に導入することは、高齢化社会での福祉施策を推進する上で重要と考えております。さらに10月5日には、本市市議会の教育民生常任委員会より、オンデマンド交通の拡充についての提言も寄せられております。以上のことから、市内4地区での実証実験運行において、高齢者の移動手段としてのオンデマンド交通の有効性が確認できたことから、新たな運行として、市内全域をエリアとした実証実験運行を計画いたしました。本計画に際しましては、ただいま申しました東京大学大学院との共同研究の結果を踏まえ、検討を進めてまいりました。ここでその研究の結果についてご説明いたします。本日の資料、別冊でございます成田市オンデマンド交通導入検討報告をご覧ください。本冊子は、43ページより構成されており、高齢化社会の公共交通として、1ページから5ページまで記載されております。さらに、6ページから15ページまでがオンデマンド交通の他地域展開の動向となっております。16ページ以降は成田市の公共交通、実証実験中の成田市オンデマンド交通、成田市内オンデマンド交通導入シミュレーション、まとめ、となっております。本日は、今回の新たな運行に関して、その検討結果をご説明いたします。28ページをご覧ください。東京大学大学院では、成田市内の4地区、ここでは北部地区と表記されております地区以外でのオンデマンド交通導入のために、車両が何台必要かをシミュレーションしています。シミュレーションの地域としましては、大きく分けて2つ、北部地区以外の個別地域への導入として、ケース1からケース5まで、全市域への導入として、ケース6・7としております。シミュレーションの概要としましては、運行エリアや乗降所を設定し、OD需要（移動トリップ）の推定をするとともに、車両サイズ・台数を変えて、予約希望時間に対する予約の成立状況等を求めることで、サービス水準を満たす車両サイズと台数を推定しております。シミュレーション結果は、34ページ以降に記載してございます。41ページ以降では今回の共同研究の結果、まとめが記載されております。その内容は、「成田市全域の70歳以上を対象にオンデマンド交通を導入する。車両は、ワゴンタイプ7台を使用する」というものです。このことは、70歳以上の高齢者に地域間格差を生じさせない。市内の乗降

場であればどこでも利用できる。という高齢者の移動手段の確保としての利点が挙げられます。また、コミュニティバスとオンデマンド交通の役割分担を図り、成田市の生活に適した交通の組み合わせを検討するというものです。さらには、医療機関や商業施設との連携を深めることで、高齢者の住みたいと思ういきいきとした街づくりが期待できるとされております。以上が、共同研究での検討報告の概要となります。

会議資料の4ページにお戻りください。本市といたしましては、高齢者の移動手段の確保の観点、また、民間交通の運行に配慮した、ケース7の市内全域70歳以上限定としたオンデマンド交通の導入が現時点では最適と捉え、今回の新たな運行を計画いたしました。その内容は、中段以降となります。路線または営業区域でございますが、区域運行の範囲は、成田市内全域、運行時間は、月曜日から土曜日の午前7時から午後6時までです。次に、運行系統または運送の区間でございますが、区域内デマンド運行といたします。運賃（料金）の種類、額及び適用方法は、一律300円とします。適用する期間または区間その他条件につきまして、運行開始日は、平成25年4月1日とし、使用する車両はワンボックス型のタクシー計7台を使用し、乗車定員11人未満の車両を使用するというものでございます。以上で、オンデマンド交通の新たな運行についてのご説明を終わります。ご協議のほど、よろしくお願い申し上げます。

議長： 　ただいま高齢者福祉課よりオンデマンド交通の新たな運行について説明がありましたが、ご質問ご意見のある方につきましては挙手の上発言をお願いいたします。

委員： 　今、70歳という年齢制限を付けるとの事でしたが、成田市全域でこれをやられると我々タクシー業者は商売にならなくなるほどの影響が出る。同業者で集まり、協議しなければならないほどの大きな問題だと思えます。

委員： 　我々民間バス会社同士は、それぞれ影響の無いよう、住み分けができています。駅から日赤病院までは、当社のバスは72本もある。全域でデマンド交通を運行されると、運賃の差からバス路線がガタガタになってしまう。バスはバリアフリー法の改正により、ノンステップかワンステップバスしか導入できない状況であり、高齢者対策としてやっているのに、このようなことをされたのではとても影響が出る。ぜひもう一度ご検討願いたい。

委員： 　当社では八日市場から成田まで運行しており、三里塚から成田の間は、コミュニティバスが走り出してからかなり影響が出ている。今回

のデマンド交通では更に大きな影響が予想されることから、もっと考えていただければと思います。また、70歳という年齢制限があるが、この水準も下がってくる恐れもあると思いますので、しっかり協議をしてほしいと思います。

委員： 公共交通を担っている私どもにとって、オンデマンド交通の実証運行の時点で危惧していたことはまさにこういうことです。交通空白地域での運行だということであれば影響はないが、これが成田全域、資料によると空港までいけるということを含めると、私ども公共交通にとっては非常に厳しい選択だと思います。ましてや全地区で費用対効果も維持できるのかという点についても考えてもらいたいと思います。

委員： 事業者さんから導入に対して非常に厳しいご意見をいただいているが、国においても「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」というものを定めており、導入については慎重に検討していただきたいとお願いしているところです。内容としては、『地域の交通ネットワークの整備に当たっては、路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることによって、全体として整合性の取れたネットワークを構築することが重要である。公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バスを補完し、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入に当たっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう充分留意する必要がある。』というように“基本的な考え方”の中でも述べられております。また、地域公共交通会議に関する国土交通省の考え方としても、全体として整合性のとれたネットワークが構築されることが重要であると謳われておりますので、あまりにも影響が大きいことでは、全員の同意を得られるのは難しいものと思うが、なるべく慎重にご協議いただければと思う。また、東大さんでいい資料を作成していると思うが、いまのところ利用者の視点が反映されていないように思う。利用している人、していない人、なぜ利用しないのか、といった声も集めつつ、慎重に議論をしてほしい。あと、個人的に気付いたことだが、登録者が600人弱、利用者は毎月130人弱。複数回利用者も相当数いる状況で、延べ利用者数の約1/4強が少数のコアなユーザーの利用によるもの。市民目線で考えた時、このようなことに理解が得られるのか疑問である。

委員： 他の自治体でも多くの事例があり、多くのメリットがあるはずで、どの程度のデメリットがあるのか説明してほしい。

委員： 他の地域でやっているのはバスが通れないところのお年寄りをバス路線まで運ぶ、というのがメインです。この案のように、乗ってから目的地まで市内どこまでも運んでしまうというのでは、我々業者はどうにもなりません。

委員： どれくらいの影響があるのでしょうか。他の地域では影響が出ているのですか。

委員： どこかの例を、という事なので申し上げますが、山武市でも同様にデマンドタクシーを導入しました。ここでは旧自治体ごとに区分けして、区域内はフリーで移動、区域外は設定箇所のみという規定で運行しています。ここには九十九里の方へ向けて運行している、国・県の補助路線が運行していました。補助要件として、1日の利用人数は最低15人という基準があるのですが、デマンド運行開始前まで平均30名利用していたものが、開始後は15人を割ってしまい、補助が打ち切られたために撤退することとなりました。結果的に地域の足が一つ一つ無くなっていく可能性があります。実際に事業者にどれくらいの影響があるのかは、実際にはじいてみないとわからないところがあると思います。

委員： 制度としては非常に便利ですので、いいものはいいものとして残していきたいと思う。

委員： みなさまのご意見を伺わせていただきましたが、70歳以上の実証実験を行っていますが、広く見ますと70歳でもお元気で、自家用車やバスなどで移動しております。一方で介護が必要であったり、障害者手帳を持っていたりする方なら他の移送サービスがあり、それを利用できます。ただ、その中間の方、介護は必要ないが運転や一人の外出が不安といった方々を対象にしたサービスがこの実証実験中のデマンド交通です。高齢者の方々の世帯が増え続けていますが、そういった方々の閉じこもりの防止や介護予防といった面も視野に入れながら、検討しております。そういった面でも、交通空白地域でない場所においても必要と考え、提案をさせていただいたところです。市としましても、市内の交通体系を悪化させる考えはありません。少しでもいい交通体系が構築できればと考えております。これまでも、昨年12月から実証運行をさせていただきまして利用動向を見ております。もしご協議いただけるのであれば、利用動向をきちんと見極めながら、市全体の問題としてとらえて考えてまいりたいと思います。また先程ご質問のあった利用者の声についてですが、年度当初に利用者登録して利用されてない方へアンケートを取らせていただきました。利用者か

らの声は「よかった」というものが大半でしたが、利用されない理由は「まだまだ自分で運転できる」とか「家族の送迎がある」というものが多く、登録はしたが利用しない方も多くおります。確かに費用対効果についての議論はありますが、やはり他の交通手段を選択できず外出の機会が無い方々がいるため、この事業の実施・拡大にご理解をいただきたいければありがたいと思います。

委員： 我々の営業に影響があることは、やめてほしい。僻地のお年寄りならば同意もできるが、全体となると我々はどうしようもなくなる。タクシー業界では車の台数が減って厳しい中で、かろうじて運行を維持している。このうえ、さらにお客さんが減るようなことは反対せざるを得ない。

議長： 様々な意見が出されておりますが、協議事項であるこの案件については、事業者さんの意見、市の方の意見もありますので、本日の会議では協議が整わないと思われれます。従いまして、年内早い時期に、また協議の場を持ちまして再協議することで、それまでに事務局と事業者との協議をしていただきたいと思いますのですがどうでしょうか。

委員： 意見としては平行線だと思う。逆にどこまでなら認められるかのラインを提示してもらえないか。年齢制限とか、台数を制限するとかを出せないか。

委員： 今まではそのような考えでやってきたが、全域となると反対せざるを得ません。同業者を集めて徹底的に議論したいと思う。

委員： 昨年 7 月にオンデマンドの議論をしたが、その時は交通不便地域に限定して実証運行するという話であった。ひょっとしたら、というのが心の中にありましたので、1 点だけ、「路線バスに影響の無いようにしてください」と申し上げました。それが今回、急に全域という話がでて驚いている。路線も縮小しながらやってきているので、このような点も検討の中に入れてほしい。

議長： それでは、協議事項の(2)オンデマンド交通の新たな運行については、再協議ということで終了させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

議長： ご異議なしと認め、本協議事項につきましては次回の会議で再協議するということに決定しました。続きまして、協議事項の(3)コミュニティバス運行の内容変更について、担当課より説明をお願いします。

交通防犯課： コミュニティバス北須賀ルート及び水掛ルートの運行内容の変更についてご説明させていただきます。まず、北須賀ルートの検討結果についてご説明いたします。北須賀ルートは、平成20年度より本格運行を開始し、5ヶ年の債務負担行為により運行してまいりましたが、今年度末をもって契約更新を迎えます。前回の交通会議でもご報告しました通り、運行内容についてアンケート調査を実施し、改善案の収集に努めてまいりました。アンケート調査でのご意見の多くは、増便を望む声で、事務局としましては現行ダイヤに加えてさらにもう1往復する運行計画案を作成しましたが、運転手1日あたりの労働時間の制約があることや、原則各ルート1台での運行という他ルートとの兼ね合いもありますので、増便につきましては見送る形を取らせていただきたいと思います。また、地域から挙げられた意見としまして、朝の第1便は公津小学校の児童が多く利用して混雑するため、一部ルート変更することによって小学生の乗降量を分割してはどうか、という案が寄せられました。この案を公津小学校へ説明してご意見を伺いましたところ、現在の始業時間などのスケジュールから見ても、現行のダイヤのままが一番助かるとの回答でした。以上のことから、平成25年4月時点での北須賀ルートは、現行のものを継続する形での運行内容としたいと考えております。なお、今回の北須賀ルートの改正に伴い、平成25年度以降は全ルートが毎年度ごとの契約更新となりますので、コミュニティバスを取り巻く状況や新たに寄せられたご要望などに柔軟に対応できるよう努めてまいります。続きまして、水掛ルートの運行内容の変更についてご説明いたします。お手元の2枚綴りでカラー図面の資料をご覧ください。今回、変更案として出させていただきますのは、水掛ルートの成田駅及び成田山周辺部分です。現在運行しているルートは、図面上の青い線で示しております。図面の北側、文化会館を經由しまして、そのまま点線で示す「従来ルート」、国道51号線を通り成田駅へと運行しております。今回の変更案は、点線部分を赤の「改正ルート」、寺台及び田町近辺を經由するルートへと変更するものです。赤の改正ルートは、現在同じコミュニティバス大室循環ルートが運行している部分でありますので、既存のバス停をそのまま利用しての運行が可能となります。現行の青い点線ルート上にはバス停を設置しておらず、ただ通過するだけであったことから、赤の改正ルート上の地域における利便性の向上が図れます。また、運行距離や駅への到着時間も変わらずに運行できるため、現在の利用者の方にも影響無く改正できます。以上、コミュニティバスの運行内容の変更案についてご報告させていただきました。よろしくご審議のほど、お願いいたします。

議長： ただいま交通防犯課よりコミュニティバスの北須賀ルート運行の内容の検討結果及び水掛ルートの変更について説明がありましたが、この件についてご質問・ご意見ある方は挙手のうえ発言をお願いします。

委員： この路線はバス事業者さんや警察さんとの協議が済んでいるのでしょうか？

交通防犯課： バスルートにつきましては、皆さんにご提案する前に千葉交通、警察署に確認していただき、問題無い旨の回答をいただいている中でご提案させていただいております。

議長： 他にご意見等ございますでしょうか。質問が無いようでございますので、協議事項の(3)コミュニティバスの運行内容の変更について、原案のとおり承認することよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

議長： ご異議なしと認め、本協議事項につきましては原案のとおり承認することに決定いたしました。委員の皆様方からその他として何かご意見等ございますでしょうか。

委員： 先ほどエリア外の20カ所で駐車場所を増やしたとの事ですが、後で場所を教えていただけると助かります。

高齢者福祉課： ただいま印刷してお配りいたします。

委員： 年内にもう一度会議を持つということであったが、このまま行っても議論がかみ合わないと思う。もう少し検討した資料等をお願いしたい。

委員： 多くの意見がありましたが、高齢者の多くは是非やっていただきたいという気持ちがある。

委員： これはなかなか歩み寄れない。会社を閉めるか閉めないかまで関わってきます。

委員： 法的な問題点はありますか。

委員： 冒頭に申し上げた通り、既存の交通を補完するのが市の公共交通ですので、既存の交通手段が無い交通空白地域において、議論の上で導入するのはいいことだとは思いますが、ただ、既存の交通手段がある地域だと、なんらかの影響は出ます。また、値段が300円ということに

なると、価格差で多くの利用者が流れてしまう。「どこまで便利にするといいのか」と、「300円が妥当なのか」という問題がある。九州に菊池市というところがあり、民間バスが無く全て市で運行している。特色として、地区ごとに曜日で運行している。ここの地区は月曜日と木曜日、あっちの地区は火曜と金曜といった具合で、必要最低限の車両数で走らせている。利用者もそれにあわせて買物や通院をしているという。このようなやり方もあり、もちろん既存の路線を妨げない事は前提だが、その中でどこまで妨げないようにするか、というのも一つの考え方ではないかと思っています。また、この会議において協議が整わないと、法律的には申請行為ができないこととなっております。ここが一番大きな法の壁だと思います。

議 長： 他にはよろしいでしょうか。他にないようですので、以上で協議事項を終了させていただきます。

6 傍聴

(1)傍聴者 6人