

平成26年度第2回成田市地域公共交通会議の概要

1. 開催日時

平成26年12月18日（木） 午後3時～午後4時00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

大木会長、一色副会長、宮崎委員、宮田委員、岩澤委員、遠藤委員、山田委員
玉井委員、鵜澤委員、角谷委員、石井委員（代理 佐藤）、成毛委員、
高中委員（代理 飯田）、野澤委員（代理 平山）、金崎委員、布施委員、深山委員

(事務局)

交通防犯課 小島課長、石井主幹、山倉主査、萩原主任主事
高齢者福祉課 伊藤課長、神崎主査

4. 報告事項

(1) オンデマンド交通実証実験の経過報告について

5. 協議事項

(1) オンデマンド交通実証実験の平成27年度の運行について
(2) その他

6. 会議の概要

協議事項の概要は次のとおり。

議 長 : 協議事項(1) オンデマンド交通実証実験の経過報告について、高齢者福祉課より報告をお願いします。

高齢者福祉課 : それでは、オンデマンド交通実証実験の経過報告をさせていただきます。
まずは、資料の高齢者福祉課①をご覧ください。

①は、地区別に登録者数の状況をまとめたものでございます。

70歳以上の方が、全体で17,562名に対しまして、10月末現在の登録者数が2,774名、これを男女別にしますと、男性が804名で全体の29%、女性は1,970名で71%となっております。

この3対7の割合につきましては、以前から変わらない状況でございます。

次に、②の全体の利用状況でございます。

本年の8月、9月、10月分をまとめたものでございます。

ここ3カ月で179名、月平均で59.6名ほど増加している状況にあります。

1日の平均利用件数は、高齢者の皆様にとりましても外出に適した季節でもありましたことから、数値が伸びている状況でございます。

次に、2ページから4ページまでは、本年4月から10月までの登録者数と利用者状況を分布図にあらわしたものでございます。

2ページの分布図では、登録者が一番多い地区が豊住地区の北羽鳥区の75名、次いで下総地区の名古屋区の72名となっております。

3ページの分布図は、本年4月から10月の間に、毎月1回は利用している登録者が住んでいる地区を色づけしたものでございます。

一番多い地区は、豊住地区長沼区の8名、次に、豊住地区南羽鳥区の7名となっております。

4ページの分布図は、本年4月から10月までの間に、一度でも利用したことのある登録者が住んでいる地区を色づけしたものでございます。

一番多い地区は下総地区の名古屋区の22名、次いで豊住地区南羽鳥区の20名となっております。

次に、5ページから8ページまでは、8月から10月までの地区ごとの行き先上位10カ所を一覧にしたものでございます。

前回の報告と同じく、成田赤十字病院、成田病院が全市域を通して行き先上位となっているほか、整形外科系の個人病院への利用や、イオンモール、イトーヨーカドーなどのスーパーへの移動も多くなっております。

続いて、9ページでございますが、時間帯別の利用件数をまとめたものでございます。

午前中の利用は9時から10時台をピークとしております。

また、午後は1時台から4時台にかけて利用があり、利用者それぞれの時間で帰路についていることがうかがえます。

次に、資料の高齢者福祉課②をご覧ください。

この成田市報告書は、東京大学大学院におきまして、平成25年4月から市内全域での実証実験を開始したオンデマンド交通につきまして、その運行内容をデータ分析、およびアンケート調査によって評価したのになってお

ります。

また、得られた課題についての、改善策が提案されております。

事前に資料を配布しておりますので、その概要をご報告申し上げます。

まず、運行状況などを、29ページまでにまとめてございます。

こちらは地域公共交通会議でも、随時報告させていただいているものでございます。

予約件数など、増加傾向にあり、予約成立率は9割と高い水準となっております。

一方で、乗り合い発生時間が少ないため、車両台数に関して、検討の余地があるとされています。

30ページからは、アンケートによるニーズの把握についての結果がまとめられております。

こちらにつきましても、昨年度末の地域公共交通会議で報告させていただいている内容でございます。

44ページからは、アンケート結果のまとめについて示されています。

概要といたしましては、登録者は女性が多く、また、運転免許・自家用車を保有していない方が多くなっております。

また、外出の目的につきましても、登録者にとっては通院、買い物の順で上位でしたが、未登録者に関しては、買い物が最も多いという結果になっています。

また、外出先といたしましては、未登録者は市外への移動が外出先として目立って大きくなっています。

登録・利用者に関しては、運行曜日の追加希望があったものの、その他の点に関して不満はなく、良好なサービスを提供できていると言えます。

登録・未利用者に関しては、将来的な利用を考えた登録者が多かったものの、現状としては、オンデマンド交通に関して、代替の移動手段などがあるため、それほど大きな必要性を感じていない方が多かったということになります。

未登録者に関しては、登録しない理由として、代替の移動手段の存在が大きく、オンデマンド交通の必要性を、こちらもやはりそれほど大きく感じていない、という方が多かったと考えられます。

45ページでは、アンケートから得られた改善点をまとめています。

70歳以上という年齢制限を設けている関係上、年1回は少なくとも広報周知が必要であるということです。また、制度の周知や勘違いの防止のためにも、そういった積極的周知への取り組みは重要であるとされています。

代替の交通手段を持っている方への対応については、将来的にオンデマンド交通を利用する意思が見られる回答も多かったため、直ちに対応する必要性は薄いと考えられます。今後の利用者の獲得のために、オンデマンド交通をさらに魅力的にするような策を講じていくことが重要であるとされております。

50ページでは、データから予約件数とその時間帯の運行台数による予約成立率を集計したのになっています。色が運行台数を示しています。例えば、1件、2件の予約が入った時間帯ですと、どの台数であっても、予約成立率が90%を超えているというふうな見方になります。これを用いて、予約成立率が85%を超えるように必要台数を求めた結果が51ページの上段の表5-1になります。

さらに、51ページでは、曜日ごとの予約件数を用いて、曜日や時間帯ごとの必要台数を算出したものになります。これを見ますと、52ページの表5-2が必要台数になりますが、5台以下でも十分運行ができるという時間帯が多く存在したということになりました。

運行方式の検討に関しましては、コミュニティバスとの連携が、構想として挙げられております。

現在、コミュニティバスに関しましては、1日5便から7便程度、1時間に1本程度というふうになっています。そこで、拠点間移動をコミュニティバス、拠点までの移動をオンデマンド交通でカバーするといった、役割分担を図ることで、競合を避けることが考えられるとの結果でした。

コミュニティバスに関しては、長い経路を走りますと、1回の便の時間が長くなってしましますが、その経路を短縮することによって増発が可能になると考えられます。

一方で、オンデマンド交通に関しては、運行区域を拠点までの移動と狭くすることで対応するということが考えられます。

ただし、これらに関しては乗り継ぎの不便さや住民との合意形成、他の交通機関との合意形成が必要になることから、構想という形でまとめられています。

56ページには、本研究のまとめがございます。

まず、運行課題といたしましては、運行データより、需要予測を下回った地域に関して、需要喚起やニーズへの対応が重要である。また、台数削減の余地があるとされました。

アンケートからは、知名度の向上、料金体系や予約への抵抗感の改善、および市外への移動需要の対応、代替交通手段を持っている住民への対応が把握できましたことから、改善策としては、新たな料金体系や公共施設への端末設置などが挙げられております。

また、台数に関しましては、4～5台でも、十分な予約成立率が維持できる見込みとなっております。

さらに、コミュニティバスとの役割分担による、市内の移動性の向上につきましても構想としてまとめられました。

最後に、今後の展望といたしましては、現在の成田市の路線バス、タクシー、オンデマンド交通の棲み分けが挙げられています。

また、運行経費や料金が利用に与える影響の検証など、検討の余地があるとされています。

さらには、高齢者の外出促進による経済効果や医療費の削減効果などの影響も検討の対象とできるとされております。

以上で、東京大学大学院からの報告書の概要とさせていただきます。

議長： ただいまの報告について、ご質問あるいはご意見のある方は、挙手のうえ、ご発言をお願いいたします。

委員： これはいつ現在の数値なのか。

高齢者福祉課： 平成25年度のデータを元に作成しております。

委員： 25年度1年間か。

高齢者福祉課： 平成25年4月1日から、平成26年1月末日までのデータとなります。

委員： 利用者から、いっぱい予約が取れないという話も聞くが、現在は朝昼晩と何台が動いているのか。

高齢者福祉課： 現在の上限は7台です。東京大学の報告書では朝4台、昼7台、夕5台あれば運行できるとされておりますが、利用者は年々増えておりますので、朝夕に関しても増えていくと思われます。

委員： 報告書の中にある、運行方式の検討の項で、コミュニティバスとの連携・コミュニティバスによる拠点間移動をとあるが、民間バス事業者の事について触れられていないのは何故か。

高齢者福祉課： 東京大学大学院でまとめた資料では、あくまで市で運営しているものの中での提案ということで纏められております。そのため、55ページでは、鉄道やバス、タクシーには触れられておりませんが、57ページの今後の展望の項にて、路線バス・コミュニティバス・タクシーといった交通機関の分担関係等について触れられておりますのでご理解いただきたいと思っております。

委員： 報告書の8ページに、運行地域を成田市全域に拡大したとあるが、空港は含まれているのか。

高齢者福祉課： 空港は含まれておりません。あくまで日常生活の場の足の確保というのが年頭にあるためでございます。

委員： 報告書の中では3台で運行できる等の記載があるが、実際も台数を絞って運行しているのか。

高齢者福祉課： 報告書では、あくまでその程度まで減らせる可能性があるとして記載されておりますが、現状は上限7台で運行を行っております。

議長： 他に意見ございませんか。それでは、協議事項に移らせていただきます。協議事項（1）オンデマンド交通実証実験の平成27年度の運行について、高齢者福祉課より説明をお願いします。

高齢者福祉課： それでは、オンデマンド交通実証実験の平成27年度の運行につきましてご説明いたします。

資料の高齢者福祉課③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、高齢者の通院や買い物の他、気軽に外出ができる機会を増やすための交通手段として運行しております。

現在、登録者・利用者ともに順調に伸びておりますことから、高齢者の皆様がオンデマンド交通に寄せる期待は大きいものと受け止めております。

このたび平成27年度の運行として、下記のとおり実証実験運行を計画いたしました。

対象者となりますのは、市内在住の70歳以上の方で、タクシーに自ら乗降ができる方。

路線または営業区域といたしましては、区域運行として、成田市内全域。運行時間については、月曜日から金曜日。祝日・年末年始を除く午前7時30分から午後5時30分まで。

利用の予約としましては、利用希望日の7日前から、利用希望時間の30分前まで。

運行系統又は運送の区間でございますが、指定乗降場からの乗合方式による区域内デマンド運行となります。

運賃の種類、額及び適用方法としましては、運賃は乗車時に一律500円を支払うものといたします。

適用する期間又は区間その他条件といたしまして、運行開始は平成27年4月1日とし、期間は1年間とする。使用する車両はセダン型タクシー計7台を上限とする。

内容といたしましては、現在行っている運行と同じものとなっております。

委員の皆様におかれましては、市民福祉向上のために、ご協議を整えていただきたく、よろしくご審議のほどをお願い申し上げます。

議長： ただいまの説明について、ご質問あるいはご意見のある方は、挙手のうえ、ご発言をお願いいたします。

委員： 27年度も現行と同じ形態で運行をされたいとのことであるが、本来であれば交通空白地帯を埋めるという役割で運行されているものが、路線によっては民間事業者を圧迫し、交通体系を崩してしまうおそれもある。福祉の観点からの事業であることは理解できるが、民間事業者への影響を念頭に置いていただきたい。

高齢者福祉課： 公共交通ではあるが、高齢者の福祉の観点から事業をさせていただいておりますので、ご理解いただきたいと存じます。

委員： 今後会議を開く際、オンデマンド交通の議題、コミュニティバスの議題と分けるのではなく、官も民もすべて一体となった議題があっても良いのではないかと考える。

議長： 市の政策だけで解決できない問題も出てくるかとは思いますが、今後議題を出させていただくうえで、事務局のほうで考えてまいります。

議長： 官民それぞれの交通機関の連携という部分ではどうでしょうか。

委員：幹線は路線バスで、その先をコミュニティバスやオンデマンドで補う形が理想的ではないか。たとえば三里塚までは路線バスを使い、その先はコミュニティバス、さらに細かいところまではオンデマンドというような形。

委員：佐倉市のようなスタイルがそれに近いものであると思う。また、民間バス事業者も、ノンステップバス等の福祉車両の充実や免許返納者へのサービスも採用しているため、民間事業者との連携を模索していただきたい。

委員：路線を選ぶのは高齢者であるのだから、住み分けをするのではなく、オンデマンドの実験を通じて高齢者が一番使いやすい方法を最終的に選ぶべきではないか。バスに対してどの程度影響がでるのかもまだ実験段階である。

委員：しかしそれでは、市の補助が出ているオンデマンドが選ばれるのは当然であり、民間は衰退してしまう。

委員：オンデマンドの最大のメリットは家から直接目的地までいけることであり、途中までオンデマンド、途中からバスや鉄道など、乗り換えが多くなるとやはり交通としては選ばれないのではないか。現状でもオンデマンドの停留所を増やしてほしいという意見を出す人もいる。

委員：利用者の利便性を考えて、ドア・ツー・ドアを念頭においていただければ。各公共機関が連携するにしても、高齢者になるべく歩かないで済むようなものを考えていければ良いのではないか。

委員：まだ利用者が全体の0.4%程度であるので、まだ議論をするのは早すぎるのではないかと考える。将来的に利用者がさらに増えてきたときに再度深く議論をするべきである。

議長：活発なご意見ありがとうございます。他にありませんでしょうか。

委員：再度の確認になるが、オンデマンド交通で行けないのは成田空港だけか。

高齢者福祉課：はい。現在は成田空港にのみ乗り入れしておりません。

委員：案内の成田市内全域のところに、「成田空港を除く」等を括弧書きで書き加えていただきたい。

高齢者福祉課：わかりました。

議 長 : 他に意見ありますでしょうか。それでは、修正を加えたうえで、オンデマンド交通実証実験の平成27年度の運行については、承認ということによろしいでしょうか。

委 員 : 異議なし。

議 長 : 異議なしと認め、オンデマンド交通実証実験の平成27年度の運行については、修正を加えたうえで承認ということにいたします。

議 長 : 議題については以上になりますが、委員の皆さま方から他に何かございますか。

委 員 : 未登録者へのアンケートで、47%の方がオンデマンド交通を知らないという結果がでています。先日、「わたしたちのまちの福祉サービス」という冊子が福祉部から発行されたが、その中にオンデマンド交通の記載がなかった。周知を深めるためにも、掲載したほうが良いのではないか。

高齢者福祉課 : オンデマンド交通はあくまで実証実験中ということですので、掲載をしておりません。70歳以上の方には、地区敬老会の際の敬老祝い品の中に各個人に詳細な案内をお渡ししている状況になっております。

委 員 : 自分で車を運転する人は、このようなサービスを知ろうとしないので認知率が低くなっているのも考えられる。また、オンデマンドという言葉の響きが高齢者にはわかりにくいということもある。

議 長 : 事務局の方で、効果的な方法を考えていただけるようお願いいたします。

議 長 : 他に意見がないようですので、以上をもちまして、協議事項を終了させていただきます。貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。

7. 傍聴

(1) 傍聴者 2名