

平成29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30年1月16日（火） 午後3時から午後4時30分まで

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）21人

秋山会長、宮崎委員、齊藤委員、加藤委員、鈴木委員、浅野委員、伊藤委員、
遠藤委員、山田委員、玉井委員、鵜澤委員、土肥委員、三浦委員（代理 佐瀬）、
栗原委員、高中委員（代理 伊藤）、中村委員（代理 木村）、戸村委員、鈴木委員、
高田委員、後藤委員、宮崎委員

（事務局）

交通防犯課：石橋課長、澁谷係長、佐藤主査

高齢者福祉課：加瀬林課長、緒方係長、中川副主査

4. 協議事項

（1）オンデマンド交通実証実験の平成30年度の運行について

5. 協議事項

（1）コミュニティバスの運行内容について

6. 会議の概要

本年度、委員が委嘱された後に集まる初めての会議であることから、委員の異動について紹介した。

なお、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平成30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、平成28年度及び平成29年11月末までの成田市オンデマンド交

通実証実験の運行状況の報告と平成30年度の運行計画について一括でご説明いたします。それでは、お手元の高齢者福祉課資料①「平成29年度成田市オンデマンド交通実証実験の報告について」をご覧くださいと思います。

まず、①は、地区別の登録者の状況をまとめたものでございます。

本年11月末現在の70歳以上の方が全体で1万9,790名に対しまして、本年11月末現在の登録者数は4,266名となり、そのうち男性が登録者全体の約30パーセント、女性は約70パーセントとなっております。年度ごとの推移につきましては、資料1ページ下段②にございますとおり平成27年度末から平成28年度末までの1年間で363名と約10パーセント増加しております。平成27年度までよりも増加率が緩やかになっておりますが、これについては、運行開始から6年が経過するため、オンデマンド交通が広く市民の皆様に定着していったことにより、対象者の中で利用を希望する方の多くが登録を済ませていることによるものと思われます。今後は、新たに70歳になる方を中心に新規登録がされることになると推測されるため伸び率はさらに緩やかになると思われます。

次に、地区別の登録状況であります。登録者数の一番多い地区は、成田ニュータウン地区の861名となっており、また70歳以上の人口に対する登録者の割合が一番高いのは、豊住地区で43パーセントとなっております。

次に、②③は、これまでの利用状況でございます。②については、平成28年度までの利用状況をまとめたものであり、うち、平成28年度からは、運行台数を6台に減車してからの状況となっております。

③は、本年の4月から11月分までをまとめたものでございます。

平成29年度につきましては、季節や天候などの影響によりばらつきはありますが、8か月間の運行日数165日の中で延べ利用件数は11,540件、1ヶ月平均にすると約1442件、1日平均では約70件となっております。次に、乗り合い率については、平均1.18人程度となっております。平成28年度の実績と比較しますと、延べ利用数が月・日平均ともに減少しておりますが、これは、28年度と29年度の配車システムの変更があった影響に加え、台数を6台にした結果、昨年度は現場運転手の運行勤務状況が過密となってしまった経緯から、今年度は予約配車間隔の見直しを行ったためです。（乗合率についても昨年度（1.24人）から減少しているが、システムの違いにより算出方法が全く異なるため、比較数値とはできない）

次に、乗降所の数であります。昨年3月末には877カ所であったものが、資料にはございませんが今年度11月末現在では887ヶ所と10か所増となっております。

おります。これらのほとんどは、利用者登録があった際に、基準である自宅から200から300メートル以内に乗降場がなかった場合や医院や薬局など新たにオープンした施設などに、新たな乗降所を設けたものであります。

次の「成田市利用状況整理」は、本市のオンデマンド交通実証実験について共同研究を行っている 東京大学大学院の平成28年度分の成田市オンデマンド交通報告書でございます。

平成28年度については、1ページの中段に記載のとおり、運行効率、費用対効果の面からの検討を行うため運行台数を1台減の6台としたことの運行についての検証と、現在のフルデマンド方式による運行方法に加え、予約システムの改善や利用者の多い発着場所や利用時間に運行車両を集中させ、運行経路や予約時間に一定の制約を設けるかわりに需要を集中させるセミデマンド方式による運行を大栄地区において試験的に取り入れた結果について検証を行いました。

まず、資料の2ページから5ページは月別の利用状況、6ページから10ページは、車両台数の削減についての影響の報告がされております。

10ページにその検証結果が報告されておりますが、6台にしたことの影響については、運行システムが変更となったため、予約の成立数は、ほぼ一定のレベルを保っているが、登録者がほぼ一様に増加していることなどから不成立数も増加しており、現在の輸送量が6台の車両による運行の限界に近付いており、サービス水準の維持のためには、さらなる運行方法の工夫か車両数の見直しが必要であるとされております。

次の11ページから15ページはセミデマンドの試験導入についての検証ですが、本年度は、運行システムの変更や運行の効率化に関する検証を行うため、医療機関への利用が多い午前7時から9時台の大栄地区から市中心部に向かう2台の車両について、5か月間、セミデマンド運行を取り入れた月と、取り入れていない月、あるいは取り入れた大栄地区と、対象となっていない地区との比較などの比較検証がされております。

最後に16ページのまとめでございますが、次に運行台数の削減に伴う変化については、配車システムが変更になったことから、単純比較は難しいのですが、登録者、総予約件数ともに緩やかに増加傾向にあるものの、車両数が1台減少している状況において、1日当たりの予約数は、昨年と比較して大きな変化は見られないことから、予約の不成立は増加していることが考えられます。今後も利用者数が緩やかながら増加することが見込まれるため、これま

でと同等のサービスを維持するためには、運行方法の効率化を高めるなどの対応が必要との報告がされております。次に、セミデマンド方式の試験的な導入の効果については、市域全体では、季節要因など他の要因が大きく、また、対象地区が改善しても、他の地区が影響を受けてしまうことがあるなど、市内全体をエリアとし、高齢者の外出支援の手段として、フルデマンド方式による本市の運行形態では、一部路線を対象にしたセミデマンド導入の効果は薄かったとの報告がされております。

いずれにいたしましても、平成28年度以降、運行システムの見直しや委託事業者の尽力により、乗り合い率の向上など運行の効率化については、一定の成果は得られたものの、登録者、利用者共に緩やかな上昇傾向がある中では、6台での運行は、限界に近付いており、さらなる見直しが必要との締めくくりがされております。

以上が、オンデマンド交通実証実験の平成28年度及び平成29年度11月分について報告とさせていただきます、続いて、オンデマンド交通実証実験の平成30年度の運行につきまして、提案をさせていただきます。資料の高齢者福祉課②をご覧ください。

本市のオンデマンド交通につきましては、平成25年度からの、市内全域への運行エリアの拡大に伴い、元気な高齢者に対する福祉施策、社会参加、外出手段の支援策という目的を明確にして運行しております。この間、登録者・利用者ともに順調に伸びており、高齢者の皆様に対する本事業への期待は非常に大きいものと受け止めております。その反面、利用者の皆様からは、予約の取りづらさや乗降場所に関する様々なご意見が寄せられる一方、乗り合い方式でありながら一人で乗車している区間が多いなど費用対効果の観点からも、さまざまな課題あると認識しておりますが、本事業が本市の高齢者にとっても、重要な外出手段として定着してきたことを踏まえ、今後も事業の継続を図ってまいりたいと思います。

内容としては、対象者は、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、成田空港を除く成田市内全域。次に、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 円を支払うものとしたします。

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 30 年 4 月 1 日とし、期間は 1 年間とする。ここまでは、昨年と同様でございますが、台数については使用する車両はセダン型タクシーを昨年の 6 台から 7 台にさせていただきたいと思っております。

運行台数につきましては、先ほどの昨年度の事業報告においても触れさせていただきましたが、平成 25 年度から 3 年間は 7 台で運行させていただき、28、29 年度の 2 か年は、運行効率、費用対効果の面からの検討を行うため 6 台での運行の検証を進めてまいりましたが、今回の報告書においては、予約の成立数は、ほぼ一定のレベルを保っているが、登録者がほぼ一様に増加していることなどから不成立数も増加しており、現在の輸送量が 6 台の車両による運行の限界に近付いており、サービス水準の維持のためには、さらなる運行方法の工夫が必要であるとされております。実際に、減車したことに伴い、本市へも市長への手紙などを通じて利用がしづらくなったとのご意見が急増しており、運営をお願いしているタクシー協議会、千葉交タクシーさんにおいても、予約の受付や配車などの対応に苦慮していると伺っております。

また、先週は、前橋市において通学中の女子高校生 2 名が 85 歳の高齢者男性にはねられるという痛々しい事故が発生しておりますが、近年増加する認知症の疑いのある高齢者の免許返納が大きな問題として取り上げられております。

本市におきましては、交通事業者の皆様のご協力により免許を返納された方への運賃の割引など、多大なるご協力をいただいているところでありますが、市域が広大であることから移動手段の確保のため、免許返納を躊躇している方が多くおられるという状況を踏まえ、成田市においては、高齢者限定のオンデマンド交通という他の自治体にはないサービスがあることも免許返納のきっかけになればと思っております。

今回の見直しについては、事業の拡大ではなく、あくまでも、福祉施策としてのオンデマンド交通における利用者の利便性を考慮し、7 台で運行していた平成 27 年度の状況と同一の内容にするものでありますので、委員の皆様にご理解をお願いし、平成 30 年度のオンデマンド交通実証実験の提案といたします。

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、ご発言をお願いいたします。

委員： 意見を言う前に、オンデマンド交通やコミュニティバスの運行経緯を説明したい。

現在、コミュニティバスは駅に乗り入れをしているが、当初は駅に乗り入れないことを条件に運行を開始した。その後、運行を委託されている千葉交通が、駅までの路線を持っていることから、コミュニティバスも駅への乗り入れをすることになったが、当初の条件とは異なってきている。

その後、コミュニティバスも通れないような交通不便地域への政策ということで、オンデマンド交通の実証実験が開始されたが、いつの間にか運行区域が市全域に拡大するという話になり、運賃を当初の 300 円から 500 円に値上げすることで最終的には許可をしたが、押し切られた形である。

このように、これまで事業者側は、市側の提案に従う形を取ってきた経緯がある。今回も、昨年度と今年度、乗り合い率を増やすために 6 台での実証を行った結果、また 7 台に戻したいというが、当初は、実証実験ということで、一時的なものとして許可をしたはずだが、いつまで続けるのかと疑問が生じる。

そこで今回は、事業者側から提案したい。オンデマンドは、当初の目的に戻り、交通不便地域のみでの運行とし、千葉交通の路線バスが運行するニュータウン地区の運行を辞めることとしてはどうか。また、ジェイアールバス関東の路線バスが運行する遠山地区も除いてもらうことを提案したいが、いかがか。

福祉部長： ご提案についての結論を、この場で出すことはできません。また、オンデマンド交通は、議会からの要望を受けることも多く、高齢者に対する福祉施策として行っておりますので、今後も高齢化率の上昇が見込まれる中、サービスを縮小することや、市域の一部だけを運行区域から除くことは難しい状況であります。

委員： 福祉施策を縮小できないという理屈も分かるが、このまま交通不便地域以外の運行を続けられるのであれば、民間事業者が事業を縮小するしかない。他事業者もそう感じているのではないか。

委員： 前の委員が話したように、市にとって福祉施策が重要であることは理解できる。しかし、コミュニティバスやオンデマンド交通等、市が運行する交通機関の利便性が高まるほど、民間事業者は縮小・撤退を余儀なくされる。

- 委員：以前は、ジェイアールバスだけでなく、横芝光町に至る千葉交通の路線等、民間路線バスが今よりも多くあったが、それが廃線となったため、コミュニティバスが運行する形になったのではないかと。
- 委員：横芝光町に至る路線は、利用者の減少により国や県から補助を受けて運行していたが、補助が得られなくなったため路線維持ができなくなり、その後コミュニティバスが運行されることになった。
- 委員：住民からすれば、以前はジェイアールバスや千葉交通といったように、いくつもある民間路線バスの中から、自分にとって使いやすい路線を選べたが、今は路線が縮小されたため、民間路線バスがない場合は、コミュニティバスまたはオンデマンド交通といった市が運行する交通機関という選択肢になっている。千葉交通の路線が廃止された理由が、国から補助が打ち切られたことだとは知らなかったが、市が、民間事業者の利益を損なうことは問題があると感じた。
- 委員：本来、コミュニティバスは交通弱者のために、民間事業者の利益を損なわないことを条件に許可されるものである。
- 委員：その交通弱者についてだが、通学目的の高校生で満員となり、乗車できなかった高齢者から、「我々のような交通弱者のためのバスなのに、乗れないのはおかしい」といった苦情が相次いだ。コミュニティバスの運行前はジェイアールバスを利用していた高校生達が、運賃が安いコミュニティバスに流れたと思われる。苦情を言う方には、交通弱者とは、高齢者も含むが、交通利便性が低い場所に住む方々のことも指すのだと説明しても、なかなか理解を得られなかった。それにしても、ジェイアールバスの利用者は、そこまでコミュニティバスに取られているのか。
- 委員：朝の乗客数を見てもらえれば一目瞭然である。コミュニティバスは1台に乗り切れず、増便するほど満員だが、ジェイアールバスには余裕がある。
- 委員：利用者は、10円でも安い方を利用する。利益を考えなければならない民間事業者では、市の料金に太刀打ちできない。料金が安ければ、少し歩いてでも、近くのジェイアールバスのバス停より、遠くのコミュニティバスのバス停で乗ろうとする方が多い。
- 委員：オンデマンドも、コミュニティバスも、市が民間事業者に配慮しなければ、今後も民間路線バスは減便、廃線の一途をたどる。そうなったときに困るの

は住民であるため、再考願いたい。

委員： ジェイアールバスの三里塚駅舎がいつの間にか取り壊されていた。以前、駅舎の場所を高速バス停留所にするという案を聞いたが、利用者が減っていることの影響もあるのか。

委員： 様々な事情があるため、はっきりとは言えない。

委員： 教えてもらえなければ、住民から質問を受けた時に答えることができない。ジェイアールバスはもっと、コミュニティバスよりもジェイアールバスを使ってもらえるように、料金が下げられない理由や、このままでは廃線となることなどを周知してはどうか。住民は、そういった事情を知らず、料金のことだけを考えてコミュニティバスを利用しているが、このままの状態が続き、いつの間にか廃線にされて困るのは住民である。

委員： オンデマンドの話に戻るが、以前の資料で比較すると、7台から6台に減った後も登録者数は増え、予約件数が減っていることが分かる。このため、台数を元の7台に戻してもらいたい。

ちなみに、登録者数は死亡の場合に減らされるのか。

高齢者福祉課： 住民基本台帳に照合をかけており、死亡された場合は登録から外しております。

なお、寝たきり等で、オンデマンドを利用できない状態になられる方も多数いらっしゃると思われませんが、そういった場合は、ご本人からの申し出がない限り登録を外しておりません。

委員： では、純粋に登録者数が増えたために、現状の台数では予約の不成立が増えていると言えるため、市民としては、台数を元の7台に戻してもらいたいといった意見になる。

委員： 市の事業でも時折聞かれることがあると思うが、オンデマンド交通の費用対効果はどのくらいか。コミュニティバスの資料には事業費等の数値記載があるが、オンデマンド交通には記載がないため分からない。

高齢者福祉課： 平成28年度は、タクシーの借上料や予約を受け付けるオペレーション等の委託費、運行システムの費用を併せまして、総事業費が約6,328万円に対して、利用料収入は約928万円であり、6台で運行を行っておりますので、1台あたりに約900万円が掛かっていることとなります。

- 委員 : 収益に縛られない市の福祉事業ということか。
- 高齢者福祉課 : 本市のオンデマンド交通は、福祉施策として行っております。
- 議長 : その他、ご意見等ございますか。
- 委員 : オンデマンド交通の目的は何か。
- 高齢者福祉課 : 現在のところ、70歳以上の元気な高齢者の外出支援として行っております。
- 委員 : オンデマンドの運行区域は、路線バスやコミュニティバスの運行区域を考慮していないのか。地域を限定した運行ではないのか。
- 高齢者福祉課 : 福祉施策として市の全域で運行しており、地域の限定はしておりません。
- 委員 : 例えば、富里市では、オンデマンドのタクシーを、バスのように決まったコース・停留所を通る形で運行させており、民間路線バスの運行区域との重複を避けている。これは、成田市のように利用者が多くないからできることであるが、他市では、地域を定めずにオンデマンド交通を実施している自治体はあるのか。
- 高齢者福祉課 : 他自治体では、例えば、バスが通っていない地区等に限定してオンデマンド交通を運行している例が多く、全域で行っている例は少ない状況です。また、対象者を高齢者に限定し、高齢者福祉施策としてオンデマンド交通を実施している自治体も、県内では本市だけであります。
- 委員 : 以前、市内吉岡と成井をつなぐバス路線の要望があったと聞いたことがあるが、実現される見込みはないのか。
- 委員 : 民間路線バスと、本数の少ないコミュニティバスとの連携は難しく、現時点での具体的な計画はない。
- 委員 : 市民の立場から言えば、市がどこまで福祉事業を行ってくれるのか、という話である。事業者の立場も分かるが、高齢化が進み、年々登録者が増えていく中で、サービスを縮小することは考えられないのではないか。
- 委員 : 資料によれば、成田市のオンデマンド交通の実証実験での課題は、乗合率が低く、1台を1人が利用しているという状況である。この課題を解決する

ために、昨年度から 1 台減らして運行をしているとのことであり、7 台で運行していた平成 27 年度よりも、6 台で運行している昨年度や今年度の方が、乗合率が高くなっている。台数を減らしたことにより、課題が解決したと言えるのではないか。

委員： 乗り合いが生じるのは、目的地に近付いてからであり、最初から乗り合いをすることは難しいのではないか。

委員： 乗り合いが前提のバスとは違い、狭いタクシーで、見知らぬ人と同席することを避ける方が多いのは当然である。広い車内で、互いの距離が取れるバスと同じようにはいかない。

しかし、台数を減らして乗合率が高まったにもかかわらず、台数を増やして実証を続けるとなれば、いったいいつまで実験を行うのか、といった不安が生じる。

委員： 市民は、誰も実証実験とは思っていない。

議長： 市民からは福祉、事業者からは公共交通、というように、それぞれ別のものを重視するよう意見が出ております。このような中、本市としましては、まちづくりと公共交通は、一体的に考える必要があるとの考えから、今後、地域公共交通網形成計画を策定する予定でありますので、都市計画課から説明を願います。

都市計画課： 今後は本市でも、人口が減少に転じると見込まれております。これまでのまちづくりは、人口増加に伴い、居住区域を拡大する方向でありましたが、今後は、今ある居住区域や駅を中心に、どの程度維持していくかが課題となります。平成 26 年度、国は、まちの機能維持のためには、集約されたまちづくりと、交通事業者との連携を強化した上での交通ネットワークの構築が必要であるとして、立地適正化計画の策定を指示しており、本市でも現在、計画を策定中であります。

同計画では、どの地区にどのような施設・機能を集約するのか、また、地区と地区を結ぶ交通ネットワークをどうするか、といったことを考えていくこととなります。本市では、成田ニュータウンのように、人口が増え、交通ネットワークも充実している地区がある一方、市街化調整区域等、人口の維持と、交通ネットワークの再構築を考えていく必要がある地区もあります。

そこで、都市計画課では、交通ネットワークに関しましては、来年度から基礎調査を行う予定であり、平成 31 年度からは、この地域公共交通会議のような場で、現在の公共交通はもちろん、オンデマンド交通やコミュニティバ

スの在り方について、市民や交通事業者の方々からのご意見も伺いながら、話し合いをしてまいりたいと考えております。現在オンデマンドは、福祉施策としての実証実験であります。そのまま福祉施策として継続するのか、それとも違った形の方が良いのかといった、具体的な提案もさせていただいた上で、皆さまからのご意見を伺いたいと考えておりますので、その際はご協力をお願いいたします。

議長： ただいま説明がありましたように、オンデマンド交通は、このまま漫然と続けるという訳ではなく、今後、オンデマンドを含む、地域公共交通に関する話し合いをさせていただく予定がございます。

また、市民の方がおっしゃるように、現在オンデマンド交通は、福祉施策として行っておりますことから、来年度につきましては、7台に戻した上で、乗合率の検証を続けるという形ではいかがでしょうか。

委員： 事情は分かるが、事業者としては、利益や、その先にある従業員への影響を考える必要がある。利益の減少は、従業員の生活に直結するため、このまま了承はできない。増便する1台を、大栄や下総といった交通不便地域に限って運行してもらうことが最大の譲歩だ。

これは、事業者にとってだけでなく、交通不便地域の方にとっても良いのではないか。特に大栄や下総では、成田市街まで長距離乗車となる方が多いため、民間路線バスが充実しているニュータウン地区や遠山地区の方に利用されれば、増便した意味がなくなるのではないか。

委員： 公共交通機関に頼りにくい地区に住むものからすれば、その方が有り難い。

福祉部長： 増台分のみ、運行区域を交通不便地域に限定するセミデマンド方式とすることをご提案ですが、昨年度も、1台を大栄地区で運行させる実証を行っております。そこでは、乗合率が上がる反面、他地区への影響があるといった結果も出ておりますので、来年度セミデマンド方式を行うのであれば、どのような影響があるかを、システムを開発した東京大学と事前に研究する必要があります。

高齢者福祉課： 補足させていただきますと、登録者数と利用者の割合であります。一番多いのは豊住地区の13.9%、次に多いのは久住地区の10.4%、中郷地区の9.6%、大栄地区の9.4%と続き、ニュータウン地区につきましては、登録者数は全地区で一番多いのですが、実際の利用者割合は一番低い5.3%となっております。

実際の利用者の声では、他地区では、30分待ちでも予約が成立することが

多いのですが、公共交通機関が発達し、20分に1便路線バスが運行しているようなニュータウン地区では、オンデマンドを待てず、予約が不成立となる場合が多いと伺っております。

委員：現在の予約は、利用の30分前までできるが、これを前日や、せめて1時間前までにすれば、乗合率が高まるのではないか。30分前までの予約は、一般のタクシーと同じであるため、調整できないのではないか。

高齢者福祉課：システムがあるため、直前であっても調整することは可能ですが、乗合い自体を嫌い、予約が入っているというだけで諦める方もいらっしゃいます。また、受付時間を狭めれば、かえって利用率が減る可能性もございます。

議長：では、協議事項の(1)オンデマンド交通実証実験の平成30年度の運行につきましては、この場でいただいたご意見を、担当部に検討してもらった上で、再度皆様にご意見を伺う形にしたいと思いますが、いかがでしょうか。

委員全員：異議なし。

福祉部長：承知しました。いただいたご意見を踏まえた上で、再度来年度に向けた案を提案させていただきたいと思います。

議長：本来、委員の皆さまには、なるべく早い時期に会議のご案内をすべきところではありますが、4月1日から運行を継続するための準備期間を考慮すれば、時間が迫っております。短期間での開催は、委員の皆さまのご負担も大きくなるため恐縮ではありますが、ご協力をお願いいたします。日程につきましては、協議後に事務局が調整させていただきたいと思います。

続きまして、報告事項の(1)コミュニティバスの運行内容について、担当課から説明をお願いします。

交通防犯課：それでは、コミュニティバスの運行状況についてご報告いたします。

今回の会議は、皆さまにお集まりいただくのは初回ということで、初めての委員さんもいらっしゃいますので、コミュニティバスの運行内容からご説明させていただきたいと思います。

お手元の資料の中で、A4横長、左上に青く「コミュニティバス路線図」とあるものをご覧ください。コミュニティバスの各路線を地図上で示したもので、各ルートの色分けして示しております。

成田市コミュニティバスは現在7ルートで運行しておりまして、各地域から成田駅や日赤病院、保健福祉館などの公共施設への足として、往復運行を

基本としているところですが、図面の上の方、紫色で示してあります「しもふさ循環ルート」については、滑河駅から下総地区を經由してまた滑河駅へと戻ってくるといった、駅の利用に重点を置いた運行を行っているところがございます。図面左下の京成成田駅付近の区間は赤色で示してありますが、こちらは各ルート共通の経路となっております。

続きまして、資料 2 枚目の“コミュニティバス各路線の運用状況”をご覧ください。こちらは過去 5 年分の成田市コミュニティバスの運行状況をまとめたもので、黄色く網掛けしてある部分は乗車人数を記載してあります。また、乗車人数の推移は下の方にグラフでも表しております。

このグラフを見てみますと、各ルートとも、おおむね横ばいという状況です。

以上、簡単ですがコミュニティバスの運行状況について、報告させていただきました。

議長：ただ今、交通防犯課からコミュニティバスの運行内容について説明がありましたが、ご質問・ご意見のある方は挙手のうえ発言をお願いします。

委員：豊住・しもふさ循環・津富浦ルートは、昨年度から委託費が増大しているが、何か理由があるのか。

交通防犯課：御指摘の 3 ルートにつきましては、老朽化した車両の更新費用が、委託費に含まれているため、増加しております。

議長：その他、ご質問・ご意見ありませんか。
ないようですので、報告事項の(1)のコミュニティバスの運行内容につきまして、終了させていただきます。

以上で、予定された協議及び報告事項がすべて終了いたしました。委員の皆様から、「その他」として何かございますか。

委員：では、成田警察署から、この場をお借りして、高齢運転者の運転免許証の自主返納についてお話をさせていただきます。お配りした資料の 1 枚目は、今月上旬に群馬県で起きた高齢運転手による交通死亡事故についての新聞記事であります。警察では、かねてより高齢運転者の事故防止に努めているところではありますが、そういった中で起きてしまった事故であります。

事故防止につながる運転免許証の返納者数であります。成田市では、平成 27 年が 257 件、平成 28 年が 316 件、平成 29 年が 414 件と増加しております。続いて、成田警察署の管轄自治体ごとに、高齢者の免許返納件数と免許保有者数の割合を比べてみますと、栄町が約 0.6%、富里市が約 0.9%、成

田市が約 1.2%となっており、公共交通機関が発達している自治体ほど、返納件数が多くなるように思われます。ちなみに、習志野市の割合は 2.6%であり、成田市の約 2 倍となっております。

資料の 2 枚目は、県内自治体の運転免許返納者への優遇特典等をまとめたものになります。こちらを見ていただきますと、交通機関が発達していない自治体でも、優遇特典があれば、返納件数が多くなっていることが分かります。例えば、鴨川市や匝瑳市は、成田と比べて交通機関が発達している訳ではありませんが、返納件数は多くなっておりますので、優遇特典にも、一定の効果があるのではないかと思います。

今後も、高齢者運転者の事故防止に努めてまいりたいと考えておりますので、皆さまも機会がありましたら、周知にご協力くださいますようお願いいたします。以上です。

議 長 : その他、何かございますか。
ないようですので、ここで進行を事務局に戻したいと思います。

事務局 : それでは、先ほど協議いただきました、オンデマンド交通の平成 30 年度の運行計画についてであります。担当部が再検討した案について、皆さまから再度ご意見を伺うことになりましたので、その日程の調整をさせていただければと存じます。

第一候補としましては、今月 30 日（火）15 時から、第 3 回目の会議を、ここ執行部控室にて開催させていただきたいと思っております。

なお、30 日に開催できない場合は、第二候補としてまして、2 月 1 日（木）を予備日として調整させていただきたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

委 員 : まったく同じ内容であっても、再度集まる必要があるのか。

委 員 : 期間が無いと、調整は困難である。

委 員 : 市民の代表も、事業者も、短期間での開催は負担が大きい。本日の協議の内容から考えると、市の担当部と、事業者の調整が整えば問題ないように思われるがどうか。

議 長 : ただいま、委員の方から、担当部と事業者で調整する案をいただきましたが、他の委員の方々はいかがでしょうか。

委員全員 : 異議なし。

事務局 : オンデマンド交通の来年度の運行につきまして、皆さまから、担当部と事業者と調整した案が良いとのご意見をいただきましたが、現行のまま 6 台の運行とする場合であっても、7 台に戻す場合であっても、書面議決の手続きをさせていただく必要がございますので、ご理解のほどお願いいたします。

議長 : それでは、確認となりますが、オンデマンド交通の平成 30 年度の運行計画につきましては、皆様から同意をいただいた場合、書面議決とさせていただく形でよろしいでしょうか。

委員全員 : 異議なし。

事務局 : それでは、慎重にご審議いただき、ありがとうございました。
以上をもちまして、平成 29 年度第 2 回成田市地域公共交通会議を閉会いたします。

7. 傍聴

(1) 傍聴者 1名