

# 令和元年度 第1回 成田市地域公共交通網形成協議会 議事録

## 1 開催日時

令和元年5月22日（水）午前10時から11時30分まで

## 2 開催場所

成田市花崎町760番地

成田市役所 行政棟6階 大会議室

## 3 出席者

（委員）

関根委員、小幡委員、郡司委員、森田委員、加瀬林委員、後藤委員、岡田委員、多田委員（木下委員代理）、河合委員（鶴澤委員代理）、土肥委員、高橋委員、藤田委員（篠崎委員代理）、石井委員、大川委員、青木委員、大出委員、福元委員、宮崎委員、山田委員、伊東委員、池田委員（川俣委員代理）、田口委員（若林委員代理）、関口委員、小泉委員、小川委員、石橋委員

（合計26名 順不同）

※欠席された委員 谷平委員、轟委員、斯波委員

（事務局）

都市計画課 高橋課長、芹澤課長補佐、塚本主幹、飯嶋係長、出口副主査、  
山田主事

交通防犯課 久能課長、佐藤主査

高齢者福祉課 八代主幹、中川主査

## 4 議題

- （1）成田市地域公共交通網形成協議会設置要綱について
- （2）会長及び副会長の選出について
- （3）成田市地域公共交通網形成協議会傍聴要綱について
- （4）地域公共交通網形成計画の概要について
- （5）成田市地域公共交通網形成計画基礎調査報告について

## 5 議事(要旨)

議題（1）「成田市地域公共交通網形成協議会設置要綱について」では、設置要綱案第7条第3項中「関係行政機関の」を削り、「当該行政機関」を「当該機関」に改め、行政機関以外の代理も認める規定とする旨を事務局から説明し、挙手全員にて案のとおり決した。なお、質疑等の発言は無かった。

議題（2）「会長及び副会長の選出について」では、会長については、委員の

互選により関根委員が推薦され、挙手全員にて決した。副会長については、会長から轟委員が指名された。なお、質疑等の発言は無かった。

議事録署名人については、会長から関口委員と小川委員の2名が指名された。

議題（3）「成田市地域公共交通網形成協議会傍聴要綱について」は、挙手全員にて案のとおり決した。なお、質疑等の発言は無かった。

議題（4）「地域公共交通網形成計画の概要について」では、地域公共交通網形成計画に定める内容、協議体制、今後のスケジュール等について説明を行った。

議題（5）「成田市地域公共交通網形成計画基礎調査報告について」では、地域公共交通網形成計画を策定するための基礎的調査として、平成30年度に実施された調査結果の報告を行った。

なお、議題（4）及び議題（5）に関する主な質疑応答は次のとおり。

（質疑応答）

#### 議題（4）地域公共交通網形成計画の概要について

質 問（委員A）

成田市の地域公共交通を考えると、鉄道路線をこれ以上広げるのは難しいと思われるが、バスの路線や利用促進についての検討が中心となってくるのか。

回 答（事務局）

鉄道、バスを含めた全ての公共交通について検討してまいりたいと考えております。

質 問（委員B）

今後のスケジュールで予定されている住民意向調査会議及び2回実施されるパブリックコメントの詳細について説明願う。

回 答（事務局）

住民意向調査会議については、地域毎に公共交通状況が異なることから、各地区の住民の意見を反映させるため、地区毎に意見聴取を行っていきたいと考えております。

パブリックコメントについては、1回目は計画の基本方針及び目標決定について意見を募集する予定であり、2回目は計画全体について意見を募集する予定であります。

質 問（委員C）

地域公共交通会議では、コミュニティバスとオンデマンド交通の課題解決について協議がなされており、本協議会の協議内容と重複すると考えられるが、今後はどちらの会議を主体として協議を行うのか。

#### 回 答（事務局）

地域公共交通会議は、道路運送法施行規則第9条第3項の規定に基づく法定会議として、主にバスやタクシー、オンデマンド交通の運行内容などに関する事項について協議を行っております。

この度設置する本協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項の規定に基づく法定協議会として、昨年度実施した市内の基礎調査結果や課題点等を含めた、中長期的な地域公共交通網形成計画を策定し、課題を解決することが主な協議内容となります。

#### 質 問（委員B）

コミュニティバス、オンデマンド交通の具体的な検討については地域公共交通会議で協議するとのことだが、本協議会で計画の実施に関する事項について協議を行うのにあたり、計画にはコミュニティバス、オンデマンド交通に係る内容も含まれてくると思われる。それぞれの協議内容の棲み分けはどうされるのか。

#### 回 答（事務局）

計画の全体的な部分を本協議会で協議した後、最終的に計画の具体的な部分を地域公共交通会議で協議するものと考えております。

#### 質 問（委員A）

今後高齢化が進むにつれて、運転免許証返納が多くなること等が予想され、市民の足となる交通手段が必要である。成田市全域での公共交通網を作り上げる場合、鉄道路線の延長は容易ではなく、バスの路線や時間についての検討が中心になるとと思われる。

最終的に計画が目指すものは、成田市民全員の利便性を向上させるものと考えてよいのか。

#### 回 答（事務局）

おっしゃるとおり、成田市の将来に向けた、利便性の高い公共交通網を維持するための計画を策定してまいりたいと考えております。

#### 意 見（委員A）

交通事業者にも、相当なご理解、ご協力をいただく必要があると思われるため、これからもよろしくお願いしたい。

#### 質 問（議 長）

今の話の中では、地域公共交通網形成計画はマスタープランとして交通網の在り方を定めるとのことだが、個々具体的なバスの時刻等まで協議するのか。

#### 回 答（事務局）

この度の地域公共交通網形成計画では、公共交通のマスタープランとなりえるものを策定し、その後に地域公共交通再編事業に関する事項を地域公共交通網形成計画に記載した場合は、事業者の同意のもと、地域公共交通再編実施計画を策定することとなりますが、現時点では今後の検討課題となっております。

地域公共交通網形成計画では、公共交通網の大枠となるものを作り、時刻の見直し等までは行いませんが、今後計画に記載された中での各論を詰めていき、公共交通に求められる施策を体系的に位置づけていきたいと考えております。

#### 質 問（委員D）

本協議会と計画策定の兼ね合いについて、計画策定後は本協議会で、計画に位置付けられた事業の実施に関して協議を進めていくとの考え方でよいのか。

#### 回 答（事務局）

おっしゃるとおりです。

#### 意 見（議 長）

本協議会で議論される内容はどの範囲までなのか、委員が意見を出すうえでも重要な点となることから、今後も事務局には委員が十分理解できる説明をお願いしたい。

### 議題（5）成田市地域公共交通網形成計画基礎調査報告について

#### 質 問（委員E）

コミュニティバスやオンデマンド交通は市の行政区域を越えて運行できないと思われるが、現状では、駅などの市外に位置する交通結節点が利用されている。地域公共交通網形成計画を策定する中で、市外を含めた計画区域の検討はされるのか。

#### 回 答（事務局）

計画区域は成田市内のみで考えておりますが、近隣市町村の公共交通との連携を図りながら進めてまいります。

#### 意 見（委員E）

市外の病院へ行く際に、タクシーやデイサービスを利用する市民もいる。周辺市町の拠点との交通網については、幹線道路網の整備を考えていくうえでも計画への位置づけを検討してもらいたい。

質 問（委員F）

路線バスとコミュニティバスの運行区間が重複することとなった経緯は。また、昨年度はアンケート調査を実施されているが、今年度実施する住民意向調査とはどのような内容なのか。

回 答（事務局）

運行区間の重複については、地域公共交通会議にて挙げられた住民要望に基づいてコミュニティバスを運行しております。調査内容については現在詳細が未決定のため、今後検討してまいります。

意 見（委員F）

民間路線バス事業者が運行する区間との重複は望ましくないため、今後見直しの検討が必要かと思われる。

質 問（委員C）

総合計画「NARITA みらいプラン」と立地適正化計画の将来人口年次が異なっているが、統一してはどうか。

回 答（事務局）

総合計画「NARITA みらいプラン」の将来人口に示す人口ビジョンの基となる数値につきましては、立地適正化計画と同じ「国立社会保障・人口問題研究所」の算出した数値を使用しておりますが、社会的施策に基づく人口増を加味したうえでの推計となっているため、将来人口年次が異なっておりますのでご理解願います。

また、目標年度が異なる点については、それぞれの計画期間が異なることが理由となります。

質 問（委員G）

本計画は2年をかけて策定されるとのことだが、どの程度将来を見据えた計画となるのか。

回 答（事務局）

今回の計画では、基本的に5年から10年先を見据えた計画を策定することとなりますが、現時点で年数は決まっておりません。今後、中長期的な実施内容も含めて計画に盛り込んでいくことを検討してまいります。

#### 質 問（委員G）

成田空港では更なる機能強化について取り組みを進めているところであり、そういう内容も踏まえているとの認識でよいか。

#### 回 答（事務局）

はい。

#### 意 見（委員H）

気にかかる点として、基礎調査資料の説明書きに「不採算」という言葉がある。事実としては間違っていないが、市が運営する公共交通は採算性だけを求めているものではない。「公共交通は地域のエレベーターである」との表現があり、デパートやマンションのエレベーターは長時間待ったり、お金を払って乗ったりするものではないことから、公共交通は地域の移動を助けるツールとして捉える必要がある。なお、欧米諸国では公共交通の運賃等に行政が関わるケースが多い。

2点目に、啓発・利用促進について、交通業界では「モビリティマネジメント」と呼ばれる言葉があるが、改めて交通網を学校教育等でも捉えなおして市民啓発を行っていく必要があると思われる。例えば名刺についても、事務所の住所を記載する人は多いが、利用できる公共交通機関や行き方等を記載している人は少なく、車社会を前提としていることがうかがえる。公共交通の重要性を考えるためにも、今後の2年間で将来につながる議論を深めてもらいたい。

3点目に、バス停について、調査報告の説明では安全性等が確保できていないバス停が約3割存在するとのことであり、改善が必要と感じている。バス全体の供給サービスについては、乗務員不足等の事業者の事情もあり、すぐに改善することは現実的に困難だが、バス停は方法によっては数年で劇的に変わった地域もある。また、参考までにニューヨークのタイムズスクエアでは、歩行者9割、ドライバー1割の通行量に対しドライバーの利用スペースが9割を占めていたところを、歩行者の利用スペースと逆転した結果、賑わいのある空間が生まれたとの事例がある。全ての地域に同じ手法が使えるものではないが、道路の渋滞解消のみを重要視するのではなく、歩行空間にも配慮した考えも持っていただきたい。

#### 質 問（委員B）

資料に「バスの利用率」といった指標が出てきているが、車両に乗車できる最大人数を分母として算出しているのか。県では、赤字補助路線等で「平均乗車密度」という概念を用いており、起点から終点まで常に5人以上乗車していれば、バスの存在意義があるという考え方である。バスの乗車最大人数は、立ったまま乗車する人も含めた満員の状況であるため、分母が大きすぎるのではないか。

## 回 答（事務局）

おっしゃるとおり、利用率はバスの定員の最大人数に対する乗車人数で計算し、まとめておりますが、より良い計算方法や指標があれば、今後の検討に活用させていただきたく思いますので、ご教示願います。

## 意 見（委員B）

指標等のアドバイスについては、学識経験を持つ委員にも意見を聞いてもらいたい。一概に適切な数値は断定できないが、分母に離席している利用者も含めているのであれば、30%の利用率は低い数値ではないと思われる。

## 意 見（委員F）

オンデマンド交通について、利用者を限定している点と、公共交通網が整備されている地域でも運行している点が気にかかる。オンデマンド交通がどういう位置づけの中で、どのような人を対象に運行し、公共交通網や移動のニーズ等に対応するのか、目的が見えづらい課題がある。交通不便地域の子どもを連れて方や障がい者の方の移動方法を検討するうえでも、今後議論を進める必要があると考える。

## 6 傍聴者

7名

## 7 次回開催日時

8月下旬予定

令和元年6月13日

以上、協議の内容と相違ないことを認め署名する。

議事録署名人 \_\_\_\_\_ 関口 順一

議事録署名人 \_\_\_\_\_ 小川 喜章