

令和元年度 第4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2年2月12日（水）14時から15時40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、白鳥委員（森田委員代理）、加瀬林委員、木下委員、後藤委員、岡田委員、河合委員（鶴澤委員代理）、今井委員、梶山委員（高橋委員代理）、藤田委員（篠崎委員代理）、矢野委員（深井委員代理）、青木委員、湯浅委員（大出委員代理）、坂口委員、宮崎委員、谷平委員、山田委員、轟委員、伊東委員、池田委員（川俣委員代理）、田口委員（若林委員代理）、石井委員（関口委員代理）、小泉委員、小川委員、石橋委員

（合計27名 順不同）

※欠席された委員 大川委員、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

交通防犯課 西村係長、佐藤主査

高齢者福祉課 椿課長、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傍聴要綱の改正について
- （2）市民意見交換会の報告について
- （3）地域公共交通網形成計画の区域について
- （4）地域公共交通網形成計画の基本目標及び施策体系について
- （5）成田市地域公共交通網形成協議会交通事業分科会の設置について

5 議事(要旨)

議題（1）「成田市地域公共交通網形成協議会傍聴要綱の改正について」では、傍聴要綱第3条第3項中「傍聴希望者が、」の次に「会議の開催予定時刻までに」を加え、同条に次の1項「傍聴希望者が定員に満たない場合は、会議の開始後も定員に達するまで傍聴の受付を行うものとする。」を加え、傍聴機会の確保を図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）「市民意見交換会の報告について」では、地域公共交通網形成計画の策定を進めるにあたり、市民の移動実態や公共交通のニーズ等を把握するため、令和元年 11 月から 12 月にかけて、10 地区別に開催された市民意見交換会の報告を行った。

議題（３）「地域公共交通網形成計画の区域について」では、地域公共交通網形成計画に定める計画の区域について説明を行い、挙手全員にて案のとおり決した。

議題（４）「地域公共交通網形成計画の基本目標及び施策体系について」では、地域公共交通網形成計画に定める計画の基本目標について説明を行うとともに、施策体系の事例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協議会交通事業分科会の設置について」では、成田市地域公共交通網形成協議会設置要綱第 3 条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、設置要綱第 10 条に規定する分科会を設置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）、議題（３）、及び議題（４）に関する主な質疑応答は次のとおり。

（質疑応答）

議題（２）市民意見交換会の報告について

意見（坂口委員）

「自動車に代わる公共手段がないと、運転免許証の返納に踏み切れない状況。」との意見があるが、成田警察署管内において、平成 30 年の運転免許証返納者数が約 420 名、昨年が約 620 名と、200 名程度増加している。各所で啓発活動等も行っており、返納者数は増加している状況であることをご承知おきいただきたい。

意見（宮崎委員）

区長回覧の期間が短く、10 地区で合計 51 名の参加という結果は、宣伝不足かと思われる。直接区長の皆さんに電話して、回覧している旨を話すなどすれば、もう少し人数も集まったのではないか。また、運転免許証返納者への優遇措置についても率先して PR すれば、更に意見も集まると思う。

回答（事務局）

参加者の少なさについては事務局も認識しているところであり、いただいたご意見のような方法も実施すべきかと思われます。今後、説明会や意見交換会を開催する際には、更に工夫して取り組んでまいります。

意見（関根議長）

今後とも地域の意見を聴きながら、計画に反映していただきたい。

議題（３）地域公共交通網形成計画の区域について

質 問（田口委員）

広域的な交通網については必要に応じて連携を図るとのことだが、現状において想定される広域的な連携とは何か。

回 答（事務局）

現時点で、広域的な公共交通網についての網形成計画を策定している周辺自治体はありませんが、今後、千葉県による空港周辺の公共交通における調査結果とりまとめ等の状況を注視してまいります。

議題（４）地域公共交通網形成計画の基本目標及び施策体系について

意 見（河合委員）

基本目標の、利用促進の視点における運賃施策について、市民意見交換会の中でもコミュニティバスと路線バスの運賃格差が問題になっているとの意見があるが、コミュニティバスの運賃 200 円で運行を維持できるという認識を持たれると、バスの維持管理ができなくなる。理由としては運転手不足があり、賃金体系を補填しないと運転手が集まらない状況である。事業者としては、割引前提で運賃施策が進んでしまうことを危惧している。路線バスはコミュニティバスに比べて運賃が高いことが問題であるという認識で進んでしまっているが、事業者は会社を維持しなければならない点を踏まえて検討いただきたい。

回 答（事務局）

コミュニティバスと路線バスの運賃の比較に関してですが、実際の施策事例における、千葉交通様が運転免許証を自主返納した人に対して運賃を半額にするサービスや、他市の対応状況を踏まえ、このような目標の表現をさせていただきました。今後どのような施策が実施できるのかについては、事業者の皆様と協議しながら進めてまいります。

意 見（轟委員）

基本目標の、利用環境の改善の視点について、公共交通の環境整備はネットワークとセットになってくる部分がある。「成田空港などの交通結節点」と表記があるが、「成田空港」よりも「駅」の表記の方が、市民にとっても良いのではないかと。

もう一点、走行環境に関しても充実を図っていくべきかと思う。バスが渋滞等に巻き込まれることが無いようにということ、目標に盛り込めないか。他市の事例では、公共車両優先システムやバスレーンの設置といった施策もあるので、走行環境に関する事項として加えてもらいたい。また、「誰もが」という表記に観光客と記載されているが、インバウンドを加えてはどうか。成田の特徴でもあるので、明記した方がよいと思う。

二点目に、基本目標の、情報提供の推進・情報技術との連携の視点について、バスなどの運行情報や観光案内が、どのように繋がってくるのか。また、誰もがわかりやすい公共交通「サービス」とあるが、「サービス」ではなく「情報」の提供になるのではないか。文言を見直していただきたい。

回 答（事務局）

「成田空港など」の表記については、成田市の中では代表的で分かりやすいという意味で記載しておりましたが、「駅」の方が良いとのご意見をいただきましたので、再度検討させていただきます。

走行環境については、施策の中で示すことも考えられますので、基本目標の中で記載するかどうか、再度検討させていただきます。

インバウンドの表記については、いただいたご意見のとおり修正させていただきます。

公共交通サービスの表記については、情報提供の意味合いの中で記載しておりましたので、表現の仕方を再度検討させていただきます。

回 答（岡田委員）

ご指摘いただいた「成田空港など」の表記については、「駅など」に修正させていただく。また、走行環境については、文言等を工夫し、表記させていただく。最後に、バスなどの運行情報や観光案内がどこに繋がるのかとの指摘についても、表記を修正させていただく。

意 見（谷平委員）

現在、コミュニティバスとオンデマンド交通が運行されているが、コミュニティバスは運行時間の間隔が長く、バス停までの距離がある。オンデマンド交通は、予約が取りづらく、目的地まで到着時間が遅れて間に合わない。市民意見交換会の資料を見ても、多数の意見が出されている。オンデマンドに替わる交通手段として、タクシーの利用を推進してほしい。今年度予算の中でもタクシー利用券の採用、検討を要望していた。オンデマンド交通は 8～9 年前から開始しており、まだ実証運行が続いている。その間に色々な問題点が出てきていると思うので、参考にしていただき、もう 1 歩踏み出した施策を検討してほしい。

回 答（事務局）

いただいたご意見について、一部、地域公共交通会議において決した内容に関連する点をご報告させていただきます。オンデマンド交通について、平成 30 年度の利用結果を分析しましたところ、自分の要望時間と若干ずれても、9 割の方が成約されていたことから、サービスという意味では、概ね要望どおり運行できていると認識しております。

また、利用頻度を見ますと、多い方で年間 230 回以上利用されており、登録者のうち約 2%の方が、利用回数の約 20%を費やしている状況となっております。

令和2年度からの実証実験では、一人あたりの利用回数を制限し、予約が取れない方も利用できるように取り組んでまいります。具体的には月8回まで、年間96回を利用の目安とし、それ以上の利用については、ご遠慮いただくこととなります。なお、この取り組み内容が決着点ではありませんが、現状の報告事項となります。

意見（谷平委員）

土日や夕方以降は運行していないなど、色々な制約があり、予約が取りづらいのが現状である。利用者は慣れてくると、今後の利用を次々と予約していき、新しく予約しようとしても利用時間が一杯になってしまい、予約する人が少なくなっていく。9割の成約とは常時利用している人の割合であり、新しく利用する人は予約がとれないところが現状だと思う。市民に広く利用してもらうためには、車両台数を増やすなど、いつでも利用できるような状態にしなければならないと思う。また、利用回数を制限することだが、福祉施策としては、前に進むべきなのに後退してしまうのではないかと。常時利用している人は、十分に利用できるようにしてほしい。

回答（木下委員）

オンデマンド交通については、各地域の説明会の中でも話が出ているとおりで、課題点は認識しているところである。この協議会の中で、より良い改善ができればと考えている。また、ご提案いただいたタクシーの有効活用については、福祉施策の一つとしても考えられるので、交通体系の整備と合わせて、検討課題とさせていただきます。

意見（伊東委員）

基本目標は、次回以降の協議会でも文言の修正はできるのか。今回の協議で確定となるのか。

回答（事務局）

基本目標については、委員の皆様からいただいたご意見を踏まえ、修正をさせていただきます。また、これまで決定した内容を今後パブリックコメントにかけるとの予定であり、市民の皆様からのご意見を踏まえて、細かな修正を行うことも考えられます。

意見（伊東委員）

基本目標は課題を整理した上で決めた方がよい。資料に基本方針や地域公共交通の課題について記載があるが、抽象的な文章になっている。中間とりまとめの資料で地域公共交通の課題を整理されてはいるが、地域ごとの課題になってしまっている。市民の中でも子育て世代、通勤・通学者、高齢者、障がい者など色々な方がいる中で、成田市全体で見た場合にどういった目標で計画を策定するのか、

主体ごとに課題を整理した上で、目標との整合がとれているのか確認できると良い。次回以降施策を検討する上で、課題を確認しながら、整合が取れているように修正すると良い。

もう一点、現在成田市総合計画「NARITA みらいプラン」や「立地適正化計画」などが策定されていると思うが、土地利用と公共交通の関係性も抑えながら目標を検討する必要があるのではないか。今後、成田市の土地利用がどのように変わっていくのか、公共交通をどのように整備していくのか、整合性を念頭に置きながら考えていくことが必要である。

回 答（事務局）

土地利用との整合性については、成田市は空港機能強化に伴って公共交通施策を導入した背景がありますので、関連性を持たせた上で検討してまいりたいと考えております。また、これまで課題整理に向けて、アンケート調査、基礎調査、市民の皆様や交通事業者様との意見交換会などを実施してきたところですが、世代別における調査が不足しているかと認識しております。今後の案としまして、高校生を主体としてインターネットを活用したアンケート調査を行うなど、世代別のニーズと課題について掘り下げてまいりたいと考えております。

意 見（池田委員）

基本目標の、公共交通再編の視点及び利用促進の視点に関わってくるかと思うが、市民意見交換会の資料を見る限りでは、通勤・通学者の視点から見た意見が弱いのではないか。中間とりまとめ資料の、地域全体の課題の中では、「利用者を増やして運賃収入を増加させる取組を検討する必要があります。」とある。また、観光振興では、成田市の訪問時の交通手段は自動車が増加している旨が示されている。現在、公共交通に頼って生活している高齢者のニーズ等も検討する必要があるが、運賃収入の増加といった全体的なバランスを取るためには、大きなところで成田空港周辺の従業員や、観光客を取り込んでいくことが肝になってくるのではないか。基本目標の中で、公共交通ネットワークの形成について検討する際に、通勤者や観光客の要望、ニーズも踏まえた上で検討いただきたい。また、利用促進の視点で、「地域等との協働による積極的な利用促進を図ります。」とあるが、「地域等」に企業や学校、観光産業も加えてもらえると良いかと思う。

回 答（事務局）

働く人の通勤手段を公共交通で確保する効果が強いことは、他市の事例からも把握しているところです。空港を有している成田市ですので、関係企業や従業員、観光客の皆様のニーズについても把握し、可能な限り取り込んでいくことを検討してまいります。また、利用促進の視点における、「地域等」の中には、企業や学校も含まれております。他市の施策事例では企業や商店街とのタイアップ企画などもあることから、目標ではこのような表現とさせていただきました。今後施策の中で全貌が見えてくることになるかと思われまます。

意見（田口委員）

基本目標の、利用環境の改善の視点はハード整備が中心とのことで、交通結節点の具体例として成田空港が記載されているが、施策の検討にあたり具体的な施設整備などを想定されているのか。

また、公共交通再編の視点を考える中で、空港を起点に運行している企業の従業員送迎バスと連携した施策は検討できないか。都心と成田を結ぶ高速バスについても、生活の利便性に寄与しているところであり、空港を有する成田市だからこそ持てる視点ではないかと思う。各事業者の協力が得られないと実現は難しいが、既存の市内を運行するバスを有効活用することで、効率化を図ることも考えられるのではないかと。

回答（事務局）

成田空港との連携については、具体的な施策を検討する前の段階であるため、今後検討してまいります。

高速バスについては、現在大栄インターチェンジから東京駅に繋がる路線があり、インター付近に駐車場が無いため、旧大栄町時代に使われていた診療所の駐車場を無償で提供し、多くの方にご利用いただいております。目標には記載してありませんでしたが、高速バスについても公共交通の中でどこまで踏み込んでいくのか、大事な点であると認識しておりますので、見据えた上で今後施策を検討してまいります。

意見（白鳥委員）

現在、成田空港の従業員は4万人、1日あたりの利用客は10万人となっている。機能強化により、将来的には従業員が7.5万人、利用客が20万人にまで増加することが見込まれている。また、従業員の増加に伴い、定住人口も増えることも見込まれるので、こういった点とも連携しながら検討していきたい。

意見（小幡委員）

路線バスの利用者などについて、維持するのかまたは増やすのか、最終的に目標値とするものを検討してほしい。また、利用促進における施策事例の部分で、バスの乗り方教室やサポーター制度などが示されているので、市民の公共交通の利用頻度や、どれだけ利用が増えれば公共交通を維持確保できるのか、利用を増やすためのターゲットとなる人は誰か、といった議論もできると良いと思う。

回答（事務局）

定量的なデータとして目標を数値で示す上で、現在こういった利用状況なのか、把握した上で検討することが重要と考えております。今後、具体的な施策と繋がってくる数値目標についても、併せて検討してまいります。

意見（小幡委員）

バスが一日あたり何人に利用されているのか、市民に知ってもらうことが始まりになるかと思う。

意見（後藤委員）

基本目標の、利用環境の改善の視点について、成田空港や駅などの交通結節点における道路網を担当しているが、1本の路線、交通網だけでは災害時に対応できない現状がある。災害時に他の道路で補完できないか検討しており、ダブルネットワーク等における国の動きもあるので、ハード部分の施策の中で道路網についても検討していきたい。

意見（関根議長）

あくまで目標なので、具体的な施策を検討していく中で、様々な議論が出てくるかと思われる。基本目標の4つの案については、パブリックコメントなど場合によって修正することもあり得る。今の段階では個別の施策について議論するものではなく、大きな意味での基本目標となる。修正もあり得るという前提で、いただいたご意見を踏まえて検討を進めてもらう。基本目標については、パブリックコメントを踏まえて決定する。

6 傍聴者

7名

7 次回開催日時

5月予定

令和2年3月19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 宮崎 廣文

議事録署名人 石橋 秀男