

令和 5 年度第 2 回成田市地域公共交通会議の概要

1. 開催日時

令和 5 年 12 月 19 日（火） 午後 2 時 00 分～午後 3 時 30 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 第一委員会室

3. 出席者

（委員）20 人

宮崎委員、小川（新）委員、湯浅委員、大木委員、中野委員、大竹委員、根本委員、渋谷委員、河合委員、太田委員、小暮委員、藤倉委員、成田委員、伊藤委員、古橋委員、後藤委員（代理 石山）、谷平委員、米本委員、堀越委員、川崎委員

（事務局）

交通防犯課：鈴木課長、菅谷主査

高齢者福祉課：藤崎課長、檜垣係長、水ノ江主査、横塚主任主事

都市計画課：川島係長、榛澤主任主事

4. 協議事項

（１）会長及び副会長の選出について

（２）コミュニティバスのダイヤ改正について

（３）令和 6 年度オンデマンド交通実証実験について

5. 配布資料

- ・会議次第
- ・委員名簿
- ・席次表
- ・コミュニティバス路線図
- ・コミュニティバス各路線の運行状況
- ・各ルートダイヤ改正案
- ・成田市オンデマンド交通の現状について
- ・令和 6 年度成田市オンデマンド交通実証実験の運行について

6. 会議の概要

協議事項（１）会長及び副会長の選出については、会長に、谷平委員、副会長に、大竹委員（遠山地区区長会）を選出。

協議事項（２）コミュニティバスのダイヤ改正について、及び協議事項（３）令和６年度オンデマンド交通実証実験について、事務局より説明。主な質疑応答は以下のとおり。

協議事項（２）コミュニティバスのダイヤ改正について

伊藤委員： 労働者の立場から意見を申し上げたい。今回のダイヤ改正は、「2024年問題」に伴うものと認識しているが、事務局の説明の中では運転士不足への言及が無かったように思う。議会等でも取り上げていると思うが、運転士がいないと公共交通も維持できない状況である。

また、今回のダイヤ改正案で、例えば遠山ルートについてであるが、遠山ルートは、朝６時３５分に南三里塚回転場を出発し、最終は２０時２７分到着である。始発前に車庫から回送となるが、準備時間を含めると４０分から４５分前には出勤しなければならず、最終便到着後も回送があるため、５時５０分ぐらいから２１時ぐらいまで、およそ１５時間拘束されている。２１時に終わり、翌日、６時の出勤になると９時間しか開かないことになる。これは企業努力で人を入れ替えながらやっているが、こういう状況を考慮し、今後はさらに改善していただきたいと思っている。

運転士不足に関しては、本当に公共交通の維持ができなくなるので、そこをまず皆さんに認識していただきたい。

会長： 運転士不足については、マスコミ等でも取り上げられており、中には事業をやめてしまうバス会社もあるということを皆さんにもご承知おきいただきたい。今いただいた意見は、事務局の方でしっかりと対応させていただく。

大木委員： ダイヤ改正についてではないが、現行だと、多くのルートが京成成田駅の西口の方、みずほ銀行の前を通っていくが、そこには停まらないようである。停まっていただくと、乗る人が増えるのではないかと思うが、どうしてそこには停まらないのか。

交通防犯課： 現状で申し上げますと、京成成田駅の参道口側は降車専用とさせていただいております。元々は、京成成田駅参道口までは上がっていなかったのですが、京成電車との乗り継ぎ等のご要望があり、参道口では降車までは対応させていただいているところです。しかしながら、乗車については対応していないのが実情でございます。

会長： コミュニティバスの運行の性質上、乗れないということもあるのではないか。駅前はずで千葉交通が路線を通していているため、参道口からは乗れない

ということにしたのでは。

交通防犯課： 補足させていただきますと、京成成田駅参道口にコミュニティバスを上げることをバス事業者と協議した中で、降車までは協議が整ったということで認識しております。

河合委員： 今の事務局の話を補足させていただくが、コミュニティバスを運行するうえでは、本来、民間路線バスと競合してはならないという許可内容になっている。運賃が一律 200 円であるなど、ジェイアールバスや成田空港交通、千葉交通といった民間路線バスとは全く違う形の交通体系になっている。

もともと、東口にも参道口にも停まっていなかったが、市民などからいろいろ要望があった中で、少しでも利便を図ってもらえるようにということで協議を重ね、参道口については、電車への乗継ぎを考え、路線バスの乗り場ではあるがそこで降りていただこうと、東口についても乗り場ということで用意しようという流れで、現在の運行内容となっている。

現状のダイヤがきついという話があったので、この流れの中で話をさせていただくと、参道口で降ろすということでその分だけダイヤが過密になっている。駅前を自家用車で走ると分かると思うが、参道口は混雑するため、日々運行しているダイヤが、数字以上にかなりタイトな設定になっている状況である。その他に何かしらの渋滞が発生すると、運転士が本来取るべき休憩休息にかなり食い込んできてしまう。

こういった状況があり、今回の法改正によって、当社も、全国のバス会社も皆、このまま運行するのは難しいという中で、見直しをさせていただいたという状況である。

今回、保健福祉館と日赤病院間を削っていただいているが、運行ダイヤにすると、保健福祉館まで行って帰ってくるまでの間に結構な時間を要し、国道 51 号線も混むので、ダイヤ構成を圧迫しているという状況である。なおかつ、ニュータウン方面には当社の路線バスもあるので、本来的には反対できる立場ではあるが、成田市意向を考慮し、保健福祉館まで行く便を今まで維持してきたと、そういう状況になっている。

大木委員： 趣旨はよく理解できた。利用者側としては、民間バス会社が運営しているバスが走っていることを理解しているつもりだが、過疎地域に住んでいる者の立場からすると、コミュニティバスしか利用できないので、駅近くで降りるということであると、市役所側の東口より JR と京成の間で乗り降りできた方が、圧倒的に使い勝手がよい。そうすると、大室方面から駅の方に向かう人にとっても使いやすさが出てくる。若者なども使いやすくなる気がするが、その辺りの要望はなかったのか。

河合委員： 利用者の利便、それは当然伺っているが、参道口の乗り場はもともと民間路線バスの乗り場ということで運行しているので、そのような中で折衷案として、降車だけでも、何とか要望に応じてやっていこうというような経過で実施しているのが現状である。

ちなみに、コミュニティバスは京成成田駅東口に乗り入れているが、他のバス路線もかなりの本数が入ってくるので、いろいろ工夫をした中で運行している状況である。そのため、参道口でも乗車させるとなると、容量的な問題も出てくるし、先ほど申し上げた住み分けの問題も出てくる。利用者にとって不便な状態は理解できるが、今は対応しかねるということになる。

大木委員： 人口が少ない地区だと、なかなか分かりましたと言いつらいところがあるが、運営する側の立場としてはそうするしかないというところで理解した。

要望として、過疎化への対応は人口を増やすだけではなく、利便性の向上などを考えていかなければならないと思うので、そういったところを考えてコミュニティバスの方も検討していただければと思っている。

成田委員： 一般的に運休というと、工事とかいろいろと想定しない対応があって、一時的に運行回数を減らすことだが、伺っている限りは令和6年4月1日にスタートして、ここでいう運休はダイヤから削られ、復活する場合にはまたこういう協議をしていくものになると理解しており、この場合、バス事業の中では減回という言葉を使っている。1日の運行回数が減るという解釈だと思っているが、解釈を統一しておいた方がいいと思う。

2点目は、バス事業の大変厳しい状況を受けて、運転士不足など様々な要因で今回の提案になっているわけだが、減回になった後、早期に事務局で周知をするという説明があった。この周知について、早期にやれば、今の利用者は問い合わせをすることになると思う。問い合わせ対応については、交通防犯課が行うのか、運行委託をしている千葉交通が行うのか、この辺の案内も含めて進めることが大変重要と考えている。

その中で提案であるが、本日の資料1-1 コミュニティバス路線図がある。例示をすると、成田市役所を出発して、日赤病院経由で保健福祉館へ、ここは重複ルートであるため一部減るということだが、ここには千葉交通の一般路線も近くを走っていると伺っている。影響を受ける利用者が、今後路線が減回になってどうするのかといったときに、近くに千葉交通の一般路線があるというような案内も、場合によってはできるかもしれない。そうした公共交通を支えるコミュニティバスに加えて、一般路線も含めた地図があると、利用者も分かりやすいし、説明する側もわかりやすいと思うので、その部分を用意できれば、こうした変更についても円滑に周知が進むのではないかと

思われるので、検討いただきたい。

交通防犯課： 運休の捉え方ですが、これは一時的なものではなく減回、運行回数を減らすという意味で使用しております。また、コミュニティバス路線図に民間路線バス等も加えた形での公共交通マップを、今後作成することを考えております。

成田委員： 早期に周知した後、問い合わせがあったときの対応については、例えば土日には市役所はやっていないと思うので、市役所とバス事業者でそのあたりも調整されているのかどうか伺いたい。

交通防犯課： 週末の問い合わせ対応につきましては、今後検討してまいります。

成田委員： 承知した。

会長： 他に意見等がないようであれば、協議事項（２）コミュニティバスのダイヤ改正については原案のとおりということによろしいか。

各委員： 異議なし。

協議事項（３）令和６年度成田市オンデマンド交通実証実験の運行について

宮崎委員： 成田市の近隣の八街市あるいは富里市にもデマンド交通があるが、料金や走る地域等で、違うところがあれば教えていただきたい。

また、高齢者の免許返納者がかなり増えていると聞いている。現状では、免許返納者に対しては１回のみ１万円の交通費が支給されるような形になっている。これは市への要望であるが、１年目は１万円、２年目は５０００円、３年目は３０００円の支給などを検討していただけるか。

高齢者福祉課： 近隣市町村のデマンド交通の状況ということでございますが、こちらにつきましては、各自治体の置かれた状況により、料金や運行方式について差がある状況にあります。交通事業者の方とも協議を進めたうえで、現在の運行に至っているものと思いますが、他の自治体のやり方が必ずしも成田市に導入できるものではないというように考えておりますので、本市は本市のやり方で行うということを考えております。

交通防犯課： 免許返納者への支援について、交通系 IC カード１万円相当を支給している

担当課として、お答えしたいと思います。現在行っている免許返納者への支援でございますが、高齢者の方々の交通事故を防止するために、免許返納を促進するという趣旨で行っているものでございまして、継続的な支援という趣旨とは異なるというところでご理解いただければと思います。

宮崎委員： 他の地域とデマンド交通の地域が違うことはわかるが、他に大きな違いがあれば、富里市だけでも構わないので、料金が違うのか、あるいは富里市は成田市内まで入ってくるのかとか、そのあたりを聞かせていただきたい。

高齢者福祉課： 富里市には駅がないということで、本市とはやはり状況が違うということもあり、料金についても利用の形態についても、本市とは異なっているというところは認識しております。具体的には、毎日運行であったり、営業時間が本市より少し長かったり、料金も本市では500円のところ、富里市内は300円であるとか、そういった違いになります。

宮崎委員： 違いあるということで了解した。
免許返納支援については、何も検討しないということになるのか。

交通防犯課： 現在私どもが行っている事業のなかでは、継続的な支援というのは趣旨が異なるものになってまいります。継続的に支援できるかどうか、市全体の話になってきますと、検討するかどうかを含め、私の方からはなかなかお答えできないところでございます。

宮崎委員： 現在の担当課の考えのみでは難しいことかもしれないが、一応要望としておきたい。

成田委員： 私からはデマンドタクシーの提案をさせていただく。もう1年実験を続けたいということだが、チャレンジする部分をどうしていくかという点が非常に重要になってくると思う。こうした会議体で一つの方角に向かっていくためには、ある程度目標となる人員の設定があるとよい。

本日の資料を拝見すると、予約が取りにくいという意見があり、この1年間を通して実施し、また再来年に繋げるためには、どのような目標を掲げたらよいか。この点について、もしこれから詳細を詰めるとしても、どういうことをこの1年間でやっていき、来年の今ぐらいにその結果を見て、また次へということになると思うので、目標となる事柄というか、考えをまず聞きたい。

また、利用対象者は1人で利用できる方で、介護が必要ない方とあり、それ以外の方は、資料の7ページを見ると、1人での車両の乗り降りがつらく

なってきたら、成田市の社会福祉協議会が移送サービスを実施しているとある。ここで伺いたいのは、障がい者手帳をお持ちの方など、両方とも利用できる方がどのくらいいるのか。

デマンドタクシーの方は、1人当たりの公的な予算がどのくらいかかっているかという点が整理されているが、社会福祉協議会が行うサービスについても、1人当たりの費用をお示しする中で、両方使える市民はどちらを使うか、そういう選択になると思うので、今後はそうした情報もあると非常に有効だと思う。そのあたりについて、もし今の時点で情報があれば示していただきたい。

高齢者福祉課： 一点目の目標についてでございますが、こちらにつきましては、現段階では具体的にお示しできるものがございませんので、今後の検討課題とさせていただきます。

もう一点、移送サービスも使える方のデータの整理につきましても、委員からご指摘いただきましたので、こちらの方も合わせて検討課題とさせていただきます。

成田委員： 今後検討するということだが、次にこのような実験を続けるときには、継続するかどうかの一つの目安になり、議論が円滑に進むと思うので、情報を整理し提案いただくようお願いしたい。

大木委員： まだ実験段階ということだが、本件の対象者としては、70歳以上で、かつ、1人で乗り降りができる方ということになっている。本件に関しては、暮らしやすい社会を作るための一環として実施すべきと考えているが、そういう趣旨から考えると、お年寄りだけではなく、子育て世代の、特に女性が利用できるようなことも考えてよいのではないか。そうしないと、先ほどの議案でも話したように、暮らしやすい社会ができないと人口も増えないわけで、過疎地域にも人が集まらないということに繋がっていくと考えている。

1人1人の女性に聞いてはいないが、やはり利用しにくい場所には住みたくないという話はよく聞くので、成田はこういう場所でも利用しやすい場所があるとか、街から離れたところであったとしても住みやすい、そういう魅力のある社会を作るべきだと思う。そういった観点から、高齢者だけではなく、乳飲み子を抱えるような女性で、なおかつ介護が必要な方だったり、子ども連れの方、料金体系は変わってしまうかも知れないが、そういう方が使えるようにする方が良いのではないか。

高齢者福祉課： オンデマンド交通は、高齢者の外出支援ということで、これまで福祉政策の一施策として進めてきたものでありますが、委員がおっしゃっているご要

望・ご意見につきましては、成田市地域公共交通計画の中で、市全体として今後検討すべき話であると考えております。

会 長： 先ほど宮崎委員から要望があった、免許返納者への支援を含め、地域公共交通計画の中で、市全体を見て考えていくべき内容だと思うので、いただいた意見は、市としても今後の協議の中で活かしていきたいと思う。

他に意見が無いようであれば、協議事項（３）については現状のとおりということではよろしいか。

各 委 員： 異議なし。

6. 傍聴者

9名