

令和7年度 第3回 成田市地域公共交通会議 議事録

1 開催日時

令和8年1月19日（月） 午後2時から午後3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）

河合委員、南雲氏（田中委員代理）、馬上委員、伊藤（賢）委員、浅岡委員、尾関委員、山田委員、菅谷氏（安田委員代理）、鈴木氏（山本委員代理）、村島委員、大澤委員、横山委員、平野委員、秋葉委員、塩島委員、伊東委員、伊藤（昌央）委員、鈴木氏（高梨委員代理）、神崎委員、諸岡委員、石橋委員、篠塚委員、堀越委員、高橋氏（富澤委員代理）、山崎委員、松島委員

（合計26名 順不同）

※欠席された委員

田口委員、成田委員、轟委員、福浪委員、宮田委員、米本委員、谷崎委員

（事務局）

都市計画課 川瀬課長、鈴木課長補佐、飯島室長、古川主査、榛澤副主査、
富岡主任主事

交通防犯課 五木田課長、菅谷係長、原水主査

高齢者福祉課 辻課長、檜垣係長、水ノ江主査、竹村副主査

4 議題

【協議事項】

- (1) 令和8年度オンデマンド交通実証実験について
- (2) 令和7年度地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）に係る事業評価について

【報告事項】

- (1) 公共交通に関する視察結果の報告について

5 議事(要旨)

宮田会長欠席のため、本会議設置要綱第6条第3項の規定により、伊東副会長が会長職務を代理し、議長として議事進行を行った。

協議事項（1）では、事務局より、令和8年度オンデマンド交通実証実験につ

いて、近年の運行状況等を説明したうえで、本年度と同内容での実証実験継続の提案を行った。本議題については、事務局の提案のとおり、挙手全員にて承認された。

協議事項（２）では、事務局より、令和７年度地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）に係る事業評価について、補助対象のバス路線２系統に係る各事業概要と目標・効果の達成状況の説明を行った。本議題については、資料の一部文言修正を行ったうえで国へ報告することが、挙手全員にて承認された。

報告事項（１）では、事務局より、公共交通に関する視察結果の報告について、成田市地域公共交通計画で掲げる施策に係る情報収集と検討を目的として実施した県内他自治体のデマンド交通やグリーンスローモビリティ、自動運転バスといった運行事例の視察結果の報告を行った。

質疑応答は次のとおり。

（質疑応答）

協議事項（１）令和８年度オンデマンド交通実証実験について

質問（伊東副会長）

資料１－１の１５ページ目のスライドの予約成立・キャンセル状況について、時間帯別に棒グラフが積み上がっているが、（グラフ中で示されている）黄土色の「予約不成立件数」は、（全運行車両）７台が出払ってしまっていて既に予約ができなかった件数という理解で良いか。

回答（事務局）

そのとおりである。

質問（伊東副会長）

そうすると、朝の７時台にも若干はあるが、８時台、９時台、１０時台、１１時台、１２時台、１３時台で（「予約不成立件数」がそれぞれ）１００件超えとなっていて、ちょっと配車台数が足りていない状況ということである。要望として、予約不成立がどこの地区で発生しているのか、地域別で資料を出していただけるとありがたい。

デマンド交通の見直しを検討していく中で、交通空白地域で本当に使いたい方が使えていないのかという確認もしているため、地域別の「予約不成立件数」というものを見ていけると良い。

回答（事務局）

今現在、手元に資料がないため、見直しを図る中での資料としてご用意させていただきたい。

質問（伊東副会長）

それでは、次回以降よろしくお願ひしたい。

もう一つ、(資料1-1) 19ページ目になるが、利用者1人1回あたりの運行経費が減少傾向にあるということで、こちらは収支率としても見ることができると思っており、令和6年度は12%の収支率ということになる。利用者の人数が増えると、どんどん負担額が減っているということだが、どういうメカニズムで減っているのかを補足で説明いただきたい。1便当たりの経費が決まっていて、そこに多く乗ると(利用料収入として)500円分ずつ増えるので、収支が改善していくという理解で正しいか。

回答（事務局）

実際に利用者数は増加傾向にあるが、事業者の方に委託している金額も人件費等を踏まえて増加している状況にある。利用回数が増えると、単純に割り戻した場合の1回当たりの運行経費は減るような現状となっているが、具体的な詳細部分の検証については、必要に応じてこれからさせていただければと思う。

質問（伊東副会長）

遠方の方がよく使うようになると、(移動距離に応じて)その分を負担するような仕組みとなっているのか。おそらくは実際の料金から(1回あたりの利用者負担分)500円を引いているだけなのかなと思ったのだが。

回答（事務局）

事業者との事前協議により、委託料金については固定の金額になっているため、利用人数が増えれば実際の負担金額が減るような形となっている。

質問（伊東副会長）

そうすると、1日あたり決められた額で運行委託しているため、利用回数が増えると収入だけ増えてコストは変わらないという仕組みだから、という理解で良いか。

回答（事務局）

そのとおりである。

意見（伊東副会長）

あと個人的には、(資料1-1) 20ページ目に記載のある乗合率が中々上がっておらず、数字として低い点が気になったところである。

質問（秋葉委員）

利用されている人の中で、主に医療関係の所に行かれる方が一番多いと思うが、実際に聞いた話だと、例えば病院等に行った場合、帰りの時間が読めないために事前予約ができず、診察が終わったとしても会計までの時間が予測できないので、結局、会計が終わってから予約しなければならなくなり、そこから最低でも30分以上の待ち時間となってしまう。そのあたりについて、何か良い方法などあれば伺いたい。

回答（事務局）

今おっしゃられたとおり、病院に行かれる方が行き予約は予定どおり取れるが、帰りは診察時間の終わりが見込めず、中々予約しづらいという声はいただいている。システムの仕組み上、現在、そうした点を抜本的に改善できる状況ではないため、最初に予約する段階で帰りの時間を利用時間の30分前までは予約が取れるようなシステムとなっているということを丁寧に説明し、なるべく計画的に帰りの時間も予約して使っていただけるよう対応している。

質問（秋葉委員）

今後、少しでもより良く使いやすくなることを願いたい。

もう1点、介護認定を受けている方と障害者手帳をお持ちの方についてもお聞きしたい。介護認定や障害者手帳保持者の方は、オンデマンド交通ではなく福祉車両を利用でき、オンデマンド交通とは違って介助者の移送も一緒にできるとされている。これに掛かる料金と、行き先は医療機関や公的機関に限られているのか、それとも買い物等にも利用できるのか、伺いたい。

回答（事務局）

オンデマンド交通については、説明させていただいたとおり、乗り降りが一人でできる方を対象としている。今、お話にあった介護認定を受けている方や障害者手帳をお持ちの方で、乗り降りに関して手助けが必要とされる方については、資料（資料1-1）・6ページ下段）の中でも軽く触れてはいるが、成田市社会福祉協議会の方で移送サービス事業というのをやっている。こちらの事業に関しては、年会費2,400円、1回につき距離によって500円から1,500円の差が設けられ、利用できる形となっている。主な行き先に関しては、医療機関等が目的地として使われている。

意見（伊東副会長）

帰りのオンデマンド交通の予約に関しては、他の自治体もかなり苦労されている状況だと思う。成田市では当日30分前までの予約ができるということで、他の自治体だと2時間前とか、もっと大変なところだと前日までとか、そういった条件を出している所もある中で、（当日30分前まで予約可というのは）成田市としてはかなり頑張っていると思っている。

帰りの予約について、もう少し何かできることがないかというところは、引き続き、検討いただきたい。

協議事項（２）令和７年度地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）に係る事業評価について

質問（平野委員）

この補助金はすべて成田市が負担しているのか。香取市もしくは匝瑳市、多古町等は補助金の負担をされていないという認識で良いか。

回答（事務局）

地域間幹線系統補助は、国の方から運行経費の赤字分の２分の１が補助されるといったものである。ここには市町村からの補助は入っていない。

意見（伊東副会長）

他の自治体でもこの時期に同様の協議事項が法定協議会の場に出てくるので、特に問題はないかと思う。内容についても、年々少しずつ改善できているようである。

あと、細かい文言の修正だけお願いしたい。資料２－２、１ページ目の右下、⑥事業の今後の改善点の項目の２つ目にある佐原線について、４行目「継続した効果目標達成を目指す」を「継続した効果、目標達成を目指す」に、また、その下の「再編等の改正を視野に入れていく」を「再編等の検討も視野に入れていく」に修正いただいた方が良い。

報告事項(1)公共交通に関する視察結果の報告について

意見(伊東副会長)

千葉市桜木町のグリスロ「さくらまる」は、週に２～３回、ボランティアの方で運営されているグリーンスローモビリティで、私の研究室の学生が補助員として安全講習を受けて現地の方々と一緒にお手伝いをさせていただいている。グリスロはかなり全国展開をしている状況で、基本的には小型のEVというイメージだが、シンクトゥギャザーという会社のように８人乗りから１０人乗りの少し大型のEVも出てきて値段もかなり高いため、環境省や国交省による車両補助を活用しながら、各自治体が進めているというのが現状である。千葉市では、都賀の台、桜木町、幕張ベイタウンの３地区で運行されており、どの地区も概ね順調に進んでいる。

グリスロ自体は、観光交通で使う場合と、交通空白地域あるいは不便地域で導入する場合とがあり、公共交通としては地区レベルで買い物不便地区や、病院ア

クセスの不便な場所で導入するといったケースが非常に多く見られる。

今回報告のあった事例は、路線バスの廃止により不便となってしまったため、この地区を何とか良くしたいということで、特に退職をしてから社会に貢献したいという方が地元ボランティアとなって運営をしている状況である。これまで車の運転が怖かった方がグリス口利用に転換し、あるいは、外出を控えていた方が外出しやすくなって精神的・身体的な健康状態（ウェルビーイング）が増進したということも我々のアンケート調査や研究で明らかになっている。そのため、地区を何とかしたいというキーパーソンが地区内にいないと、グリス口の運営は中々難しいため、地元の方が主導的にやる場合にはそういった部分が重要となる。

四街道の方は、市が主導的にやっているため、今までのコミュニティバスとかデマンド交通に近いような市の負担型での実施という形態となっている。

国では、補助金を出して自動運転化を見据えたグリス口導入のモデル地区を募集しており、特に中山間地域のような今後人口が減っていく場所での導入ができないかというところで、かなり力を入れて実験している状況である。

もう一つは観光型のグリス口ということで、CO₂を出さずに環境にも優しいことから、自然公園やお城などに導入されている。例えば、成田山の参道のような所でトランジットモール、いわゆる歩行者天国の中で公共交通だけ安全に走らせるといった取り組みをグリス口や普通のEVで行うといった案も考えられる。自動運転については、将来的にはトヨタのe-paletteの活用も踏まえて可能性はあるかも知れないが、参道は坂が多いため、自由に乗り降りできるような（グリス口運行の）仕組みがあっても良いのではと思っている。

自動運転については、柏市から報告を色々受けており、レベル4の自動運転が今年の1月から始まっていて、今のところ特に大きな事故も起きておらず順調に進んでいるようである。

他にも、千葉県内では横芝光町の自動運転に学生の卒業研究で携わらせていただいており、車両が踏切を横断する際に小さな接触はあったが、それ以外は特に大きな問題はなく自動運転バスの実験が続いている。

一般市民にとっては、基本的に自動運転バスと普通のバスで乗車感は大きく変わらないと思っており、少し低速で走行する点と、それにより交通量の流れに影響が多少生じる点はあるものの、今のところ特に大きな問題は起きていない。

こういった自動運転の実証実験に取り組んでいる自治体は、道路の3D点群データや道路の地図データなどの情報が実験を通じて得られるため、本格運行への移行は非常にしやすいというメリットはある。ただし、実験段階では、色々なセンサーを搭載し、それをオペレーションする人の人件費などの費用も掛かってくるため、コストとしては億近いお金が生じている。横芝光町でも、実際に自動運転を本格導入できるのはいつになるのか、コストはどれくらいかかるのか、といった質問がよく出るが、現状では見通しがつかない。コストもドライバーの人件費並みに抑えられるのかといった問題もあるため、実験を継続して他の地区でも導入ができるようになるには、もう少し時間が掛かるのかなというのが個人的な感想である。

全国的な展開として、これからも色々な公共交通がどんどん導入されるような動きがあるため、そういった動きを注視していくというのは非常に重要である。

6 傍聴者

0名

7 次回開催日時

令和8年6月を予定

令和8年3月12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 _____ 馬上 涉 _____

議事録署名人 _____ 横山 里美 _____