

令和8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7月27日（月） 午前10時から午前11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）

河合委員、南雲氏（田中委員代理）、馬上委員、成田委員、伊藤（賢）委員、浅岡委員、石橋（裕）委員、山田委員、石橋（和）委員、伊東委員、福浪委員、小澤氏（若林委員代理）、高梨委員、村島委員、神崎委員、諸岡委員、平野委員、秋葉委員、塩島委員、宮田委員、金光委員、谷崎委員、伊藤（善）委員、富澤委員、山崎委員、松島委員

（合計26名 順不同）

※欠席された委員

三浦委員、山本委員、大澤委員、横山委員、轟委員、石橋（秀）委員、篠塚委員

（事務局）

都市計画課 川瀬課長、鈴木課長補佐、大胡室長、古川主査、鈴木主査、
富岡主任主事、大木主任主事

交通防犯課 窺課長、菅谷係長、原水主査

高齢者福祉課 辻課長、大川係長、岩澤主査、在田副主査

4 議題

（1）次期成田市地域公共交通計画の策定について

（2）交通政策に係る取組みについて

5 議事

（1）次期成田市地域公共交通計画の策定について

はじめに、次期成田市地域公共交通計画の策定についてご説明いたします。資料1をご覧ください。

1. 「成田市地域公共交通計画の位置付けと策定背景」についてですが、本計画は、上位計画である成田市総合計画や成田市都市計画マスタープラン、関連計画である成田市立地適正化計画などとの整合性を図るとともに、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた地域公共交通のマスタープランとなるものです。

次期計画の策定にあたりましては、現行計画策定後の公共交通を取り巻く社会

状況の変化と課題を的確に把握し、市民の移動ニーズに対応していくとともに、地域交通事業者との共助の取組みの拡充を図ることにより、市民生活の質の向上と持続可能な地域公共交通の形成を目指し、本市の望ましい公共交通のあり方や方向性を定めてまいります。

次に、2.「検討体制」についてですが、計画策定にあたりましては、本計画の基本理念や基本方針、評価指標などについて計画策定委員会において検討するとともに、その検討内容等について、本会議におきまして、ご協議いただきたいと考えております。

続いて、3.「スケジュール」についてです。現行の計画は、令和4年度から9年度までを計画期間としておりますことから、計画の満了を見据え、本年度から2か年をかけて次期計画の策定を行ってまいります。まず、令和8年度においては、基礎調査や現状把握、基本構想の検討を進めるとともに、アンケート等の手法を用いて市民の皆様からご意見をいただくことを予定しております。また、令和9年度においては、目標及び指標、素案を作成しパブリックコメントを実施した上で、年度末までに本計画の策定を予定しております。

続きまして、4.「地域公共交通計画の策定方針」についてです。本計画の策定にあたっては、本市の将来都市構造や土地利用の方向性との整合を図るとともに、空港機能強化による人口増加や交通需要の変化、さらには運転士不足などの諸課題に対応しながら、持続可能な地域公共交通体系の構築を目指すことを基本としています。従いまして、これらを踏まえた、次の「計画策定における主な視点」5つを重視して検討を進めます。

まず、「①関連計画との整合」についてであります。地域公共交通の策定にあたりましては、本市における「土地利用」や「道路・交通」といった、街づくりの基本方針を踏まえるとともに、「住居を誘導する地域」や「医療・福祉・商業といった都市機能を充実させる地域」と一体的に検討していく必要があることから、都市計画マスタープランに示されている将来都市構造や立地適正化計画における都市機能誘導及び住居誘導の考え方と整合を図ってまいります。

次に、「②現状と課題の的確な把握」についてであります。現行計画を策定した令和3年度以降「新型コロナウイルス感染症」の影響の変化をはじめ、労働時間に関する規制変更である、いわゆる「2024年問題」により運転士不足がさらに深刻化するなど、公共交通の運行にあたり様々な変化が生じておりますことから基本計画にあたり、改めて現状における課題を整理いたします。

次に、「③拠点とネットワークの確保」についてであります。成田駅周辺等の中心拠点を起点として、各地の地域拠点及び病院・商業施設などの主要施設を結ぶ公共交通体系を検討いたします。

次に、「④誰もが利用しやすい交通体系」についてであります。通勤・通学・買物等の、生活に欠かすことにできない様々な移動を支える、誰もが利用しやすい交通体系を目指しております。

次に、「⑤持続可能の確保」についてであります。公共交通における需要や運行効率、財政負担、担い手確保等を踏まえ、将来にわたり持続可能な公共交通

施策を整理してまいります。

続いて、計画策定の流れについてご説明いたします。

(2)「計画策定の進め方」をご覧ください。

まず、①「現況整理・分析」についてであります。人口の動向や都市機能、公共交通利用実態を整理し、本市における交通課題を整理・分析してまいります。

次に、②「将来像・基本方針の設定」についてであります。本市における将来都市構造を踏まえ、地域公共交通が果たすべき役割と目指すべき姿を明確にしてまいります。

そのうえで、将来都市構造に応じた拠点間の移動や地域からのアクセスを確保するために、③交通ネットワーク像の整理を行い、成田駅周辺などの中心拠点と地域拠点を結ぶ幹線、住宅地や周辺地域から幹線に接続する支線、拠点地や拠点間を回る拠点循環等の考え方を整理してまいります。

加えて、④計画の実現に向け、各施策において適切な進行管理を行うため、地域公共交通における利用者数や満足度、運行効率、人口カバー率などについて評価指標を設定いたします。

⑤計画の取りまとめにあたりましては、様々な関係者及び住民の皆様方からご意見を伺うとともに、本会議においてご協議いただき、本市の望ましい公共交通の方向性を定めてまいります。

以上、次期計画の策定についての説明とさせていただきます。

質疑応答は次の通り。

【質疑応答】

質問（成田委員）

1点目、次期計画の策定にあたり、現計画が、令和9年度までの期間ということで、実際の進み具合やうまく進まなかったこともありますか。

PDC Aサイクルの中で、残り2年かけてゼロから計画を作るというようにも感じるが、大きな方針がどのように今作られてきているのか伺いたいです。

2点目、次期計画は、令和10年度からスタートとのことですが、今回はどのくらいの計画期間となりますか。

3点目、資料1の2段目、次期計画において、現行計画策定後の公共交通を取り巻く社会状況の変化で、バス事業で運転士不足やガソリンの価格が上がったことなど令和3年度に比べると非常に進んでいる部分もある、この辺の社会状況の変化を、現時点でどのようなものが大きな柱として考えているか質問させていただきます。

4点目、住民意見の収集やパブリックコメントというのがスケジュールとして令和8年度、令和9年度と予定されているが、現時点の計画を進めた事業がどのように行われたのか、当初の計画では、高校生アンケートなど様々な方法で住民の意見を反映しているが、前回と同じようなものになるのか、成田市内のいろいろな所で、都市の部分や人の少ないエリアもあり、エリア毎によっても、住んで

いる方の意向も変わりますので、前回とは違うと思いますが、現時点でパブリックコメントや住民収集の概要でよいので話を伺いたいです。

回答（事務局）

まず、一つ目の現計画の考え方と次期計画に繋げていく方法の考え方ですが、PDCAサイクルというものは、これまでの計画の中で出てきおりますが、現計画の中に21の政策があります。それぞれの評価を毎年度行ってきておりますが、そういった一つ一つの政策の評価も併せて、次期計画を策定するにあたってこのまま次期計画にあげるものではなく検討委員会を踏まえて現計画の問題点、課題等整理して次期計画の柱になる部分は決めていきたいと考えております。

次に二つ目の、次期計画期間につきましては、10年間を計画期間としています。5年を目途に中間見直しを行うことを考えております。

三つ目の社会状況の変化をどう考えるかですが、公共交通だけの問題だけではなく、全国的共通する課題と、成田市特有の課題があるかと思います。大きなものとしては、全国的な住民人口減少の中、利用者が減っているという点があります。その一方で、バスを中心とした運転士不足、担い手不足というところもあります。それがまず大きな課題であると考えております。現計画を策定したときもそうですが、今、更にそれが深刻化していると感じており、大きな課題として考えなければいけないと思います。他方で、空港機能強化、エアポートシティ構想といった視点もあり、成田市特有の社会情勢も踏まえて次期計画を策定していきたいと考えております。

四つ目の住民の意見の考え方についてであります。次期計画を策定していく上で大きなポイントになると思います。当然、交通事業者様の状況や、それを補完する行政としての役割もありますが、やはり利用者の声というのは、とても重要だと考えています。地域毎、例えば、市街地に住んでいる方、調整区域に住んでいる方それぞれが抱えている課題というものも違いますので、バランスよく意見の収集が取れる手法というのは、パブリックコメントや、やそれ以外にもアンケートや住民説明会といった、色々な手法を使って住民意見の集約収集に努めていきたいと現時点では考えております。

要望（成田委員）

要望になります。次期計画が10年間で、中間に見直しがあるということですが、今回の計画は、前回とは大幅に変わるということはよくわかりました。そのうえで、現計画の実施事業から得られた知見といったものも含めて、これから10年後、例えば人口減少やバスの運転士不足など社会状況の変化も更に大幅に変わる懸念もあります。成田市が事業を進めやすいような、少し幅を持った計画を作るのが一番良いのではないかと思います。それから、成田空港の機能強化も指摘されていますが、バス事業にとっても非常に大きな影響をうけています。ターミナルビルの配置によって高速バスの接続も集まるというように伺っていますが、そういった意味でもどのような形で成田空港の機能強化が進むのか、また

現時点での確定的なものを踏まえて対応できるような計画にしていきたいと思います。

一方で空港だけではなく成田市を取り巻く高速道路についても、色々な計画が進みつつあると思われますが、そういった取組みも計画に反映していただけるようお願いしたいです。

また、現状と課題の的確な把握について現計画から得られた評価、課題の部分も考慮して進めるように表現をされた方がいいのではないかと思います。公表される資料になるので、現計画がどのようになるのか関心もあるかと思うので検討いただければと思います。あと、住民意見の収集については様々な地域に聞かれるということで、一つだけ意見をいうと、パブリックコメントは計画がかなり進んだときに行うもので、そこに至るまでに各地域の意見を募集されるのもっと生きた計画ができるのではないかと思いますので検討いただければと思います。

回答は求めません。要望として述べた次第です。

質問（諸岡委員）

概念のことについて伺いたい。

成田市地域公共交通計画の60ページから62ページの将来的に、目標として想定する人口で、最新の目標値は何万人でしょうか。

回答（事務局）

現段階の本市の人口ビジョンですが、手持ちがないのですぐに出せないのですが、第3回まち・ひと・しごと創生総合戦略に載っています。確か2050年が15万人程度だったと思いますが、これを基準として、次期総合計画は令和10年度と同じタイミングで策定されますので、次の人口ビジョンもそこと合わせて検討していくような形になると思います。

質問（諸岡委員）

多分、現計画を策定された時よりもだいぶエアポートシティ構想というものが大きく増えて国家戦略特区にもなり、現実的にいろいろと空港の拡張が具体化してきているところなので、上振れする可能性があるのか？どこにどう都市計画で住宅街を作ろうといった具体的なものはないとしても、そういった方向で行政は考えているのか、それとも全くないのか、どんな感じでしょうか。

回答（事務局）

今のまち・ひと・しごと創生総合戦略の考え方を言いますと、空港の機能強化によって、空港の労働者数は4万人から7万人程に増える見込みになっています。それにより、成田市では2万人程度の人口増加を見込んでいます。その2万人程度が徐々に伸びるような形で、まち・ひと・しごと創生の方では人口推計を見えています。従いまして、今後エアポートシティ構想の中で具体的な方向性等も出てくると思いますが、それに沿った形で、今の計画が正しいかどうか、その辺も

含めて検討していきます。ただ、今の状況でも、そういった形である程度見込んでいる形であります。

質問（伊藤賢委員）

持続可能性の確保ということで、やはり運転士不足が緊急の課題になっているが公共交通を支えているのは、労働者という事になります。今ニュータウンの方で特に現場からよく聞くのは、外国人利用者の方がすごく多くなったこと、おそらく空港で働いている方だと思いますが、外国人利用者の方は、車を持っていないので公共交通を使うということになり、多くの方が乗るので、乗り切れないという状況も続いています。

よって、増便もしたいが運転士がいない、そういった中で容易に増便することできないという状況になっています。担い手不足ということで市の方では具体的にどのように考えているのか伺いたいです。

回答（事務局）

運転士不足の考え方は、全国的な課題として捉えており、交通事業者だけでなく、行政もそうですし、多方面で利用者も課題認識しているところです。現段階でこれが抜本的な改革の素案です、やり方です、と示すことはできませんけれども、そういったことを交通会議の場や、交通事業者さんとのヒアリングの中でお互いに連携しながら検討していきたいと考えております。

意見（伊藤賢委員）

改善基準告示（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）の改正があり、これによって働きたい人も働けないという状況もあります。更に運転士不足が加速していきます。運転士不足についてはだいぶ認識されてきましたが、今大きな問題になってきているのが整備士不足というのがあります。若い人の、担い手がなかなかいない。成田市にも整備学校はありますが、外国人の学生が多いということで、今後は整備士についても外国人の採用もしていけないといけないのかなと考えています。皆さんに、整備士不足についても認識していただきたいと思います。

（２）交通政策に係る取組について

次に、本年度行う交通施策に係る取組についてご報告いたします。資料２をご覧ください。

はじめに、コミュニティバスの編成についてです。

本市では現在、７ルートで運行しておりますが、このうち「しもふさ循環ルート」の利用者数が他のルートと比較して極めて少ないことから、運行形態の見直しを行っております。これまでの取組みといたしましては、交通事業者や地域住民などの関係者との協議や意見交換を実施するとともに、小型車両の試乗や近隣自治体におけるバス路線再編、他の交通手段への転向事例など、参考となる情報の収集を

行ってまいりました。今年度は、この検討を更に推進するため、しもふさ循環ルートの利用状況の分析を行うとともに、交通事業者との協議により地域住民の意見収集を目的としたアンケート調査の実施を予定しております。また、これらの調査・分析を踏まえ実証運行に向けた具体的な内容を取りまとめる予定としております。

次に、2ページ目をご覧ください。デマンド交通の適正化についてです。

高齢者の外出を支援するオンデマンド交通について、より多くの方が必要とする輸送サービスを提供できるよう、サービス内容の適正化に向けた検討を進めているところであります。これまでの取組みといたしましては、交通事業分科会において運行見直し内容や進め方について協議するとともに、交通事業者や地域住民と意見交換を実施してまいりました。また、オンデマンド交通の電話予約受付の視察や、すでにデマンド型交通を導入している近隣自治体との意見交換を行うなど、情報収集を行ってまいりました。取組み内容といたしましては、オンデマンド交通における利用状況の分析を行い、運行上の課題を整理するとともに交通事業者と引き続き協議を行ってまいります。また、アンケート調査等により利用者の意見収集を行い、これらの取組みを基に、今後のオンデマンド交通のあり方について、検討を進めてまいります。

次に、3ページ目をご覧ください。新モビリティの導入に向けた取組みです。

自宅から鉄道駅やバス停などの主要な交通結節点までの限定された区間を「ラストワンマイル」と言っておりますが、この「ラストワンマイル」の環境整備は、公共交通利用を促進するうえで有効な手段の一つとしてであると認識しております。具体的には、交通結節点における駐輪場の整備やシェアサイクル、グリーンスローモビリティの導入などがありますが、低速で開放的な車両により運転士・利用者・歩行者間での交流が生まれることによる、地域コミュニティの活性化や、外出機会の確保による健康増進といった副次的な効果も期待されるグリーンスローモビリティの導入可能性について調査を行ってまいります。これまでの取組みといたしましては、グリーンスローモビリティなどの試乗体験を行い、先行事例の情報収集を進めてまいりました。また、すでに導入している自治体との情報交換や視察を通じ、導入に向けた課題や効果について研究を重ねてきたところです。取組み内容といたしましては、市民の皆様には新モビリティについてご理解いただくため、グリーンスローモビリティの試乗体験を実施いたします。また、交通事業者等の関係者との意見交換を実施し、実務的な観点からのご意見をお伺いしてまいります。これらの取組みを新モビリティの導入可能性調査の結果として取りまとめます。

以上が今年度取り組む交通施策についてのご報告となります。

質疑応答は次の通り。

【質疑応答】

質問（成田委員）

令和8年度に取り組む代表的な交通政策の説明をいただきましたが、計画の冊子でも令和元年度から行っているものもあるけれど、計画の策定時点から予定をして

いた計画がなぜできなかったのか、できなかった部分はいろいろな要因があると思いますが、何が課題だったのか、令和8年度に取り組む内容で、現時点で困っている内容があれば補足して説明いただきたいです。また、現計画は令和9年度までということで、本日は3つの施策の説明を受けましたが、計画全体が進んでいる中でどの事業がどのくらい進んでいるのかを、今日ではなくても、別の協議会で紹介や報告してもらえるのか伺いたいです。

回答（事務局）

現況を踏まえて、本日説明と紹介をした3つの外にも、計画で言いますと21の施策があります。それぞれに大きな課題もありますが、計画どおり進められている事業もあります。そういった中でコミュニティバスの課題であったり、現行のオンデマンド交通の最適化であったり、新交通であったりと、それぞれです。利用者数をどういった予約で増やしていこうか、運転士がなかなか確保できない中で、行政がコミュニティバスの運行をどのようにして持続できるか。これは大きな課題だと思っております。

一方で、オンデマンド交通についても高齢者福祉サービスとして運行しておりますが、交通空白地の課題と結び付けて考えることが出来るのかという視点もあります。計画の策定等々も併せて、改めて交通事業者、また利用者、本日お集まりいただいた委員の皆様のご意見を伺いながら進めて参りたいと考えております。

また、本日示した3つの取組みの方向性というのがありますが、今後、持続可能になっていけるのかが大きな視点と捉えており、利用者とそれを運営する側と、それぞれが共通の意識を持って、連携しながら施策が進められるように考えて行きたいと考えています。

（成田委員）

公共交通会議で皆さんが出席して、こういった協議をする中で、可能であれば、施策毎にこれまでの取組み内容に、何か困りごとなど、例えば道路が狭いからやりたいけどできないとか、ボランティアの方を募ったけど集まらなかったとか、事業を進める上で、課題になっているのは何か示してもらいたいです。その中で委員には専門の方がいらっしゃるから、“いや、うち協力するよ”っていうのがあるかもしれない、そういった意味でも、今後に繋げるためにも、そのままにしないで欲しいです。

回答（事務局）

現行の計画をどのように捉え、どのように評価しているか、どのように課題を示しているかに関しては、毎年度この地域公共交通会議の場において、施策の成果と評価指標に対する評価というものを、議題として挙げさせていただいています。そういった中で、現計画に書かれている21の施策について、それぞれどういった評価で、どういった課題があるのか、今後どうやって行こうか、PDCAサイクルの中で検討をさせていただいているところです。現計画が、まだ2年残っております

ので、その中においても、評価をしていただいたうえで次期計画にもこういった内容を取り入れながら策定してまいりたいと思います。

質問（伊藤賢委員）

オンデマンド交通の最適化ということで、高齢者の交通弱者の方については、このデマンド交通は大変いいサービスだと思っています。

成田市に関しては今、実証実験ということで続いています。今後オンデマンド交通の見直しを検討するということで、これから本格運用に移行するということなのか本格運行すればより良いサービスが出来るとは思いますでしょうか。

回答（事務局）

オンデマンド交通は、先程少し触れさせていただきましたが、現行は、高齢者の移動サービスという形で福祉サービスとして運行しているところです。一方で、交通空白地、いわゆる高齢者だけでなく免許を持たない方の移動の足という視点もあります。また、現行の成田市のオンデマンド交通が、そのままの状態がベストなのかどうかを考えて、整理していかなければいけないということは、当然あります。そもそも、交通空白地の交通体系のあり方については、現行のオンデマンド交通をどうするか考えるだけでなく、成田市全体の公共交通体系の見直しの中で、コミュニティバスであり、オンデマンド交通であったり、民間のバスであったり、タクシーであったり、そういった足をトータル的にどのように穴を埋めていくのか、次の計画の中でも大きな視点になるのではないかと考えています。

意見（伊東英副委員長）

会議全体へのコメントになると思いますが、最初の話から、やはり運転士不足と、これから人口も減少していく中で、成田市では、人口が一応増えており、順調にきているところだとは思いますが、燃料費・運転士不足や、為替の要因による部品代の高騰など、なかなか先行きが見えない中で、持続可能な交通をどのように担保していくのかかなり難しい問題だと思います。千葉市でのバス路線廃止の話も今かなりメディアで取り上げられていますが、急に廃止とか減便になってしまうケースも出てきて、先が見えにくい状況の中で公共交通計画をどのように考えて行くのかと思います。

国土交通白書の中にも書かれていますが、現状のサービスを維持するということがかかなり難しいことを、利用者の方にも理解してもらわないと厳しいと思います。

アンケートの満足度調査の話がありましたが、満足度を維持できたら御の字で、今後、満足度が劇的に上がるとは考えにくいです。アンケートを取ると、満足度を維持するのにどうしたらよいか、議論になると思いますが、公共交通を更に良くするためには、立地適正化計画と整合性をとりながら検討していく必要があると思います。特に郊外部を含めたエリアでは、改善することはできると思いますが、今より劇的に良くすることは、かなり難しい状況になると思います。そのような中で、コミュニティバスのルートを変える改善案で、収支率は改善できるのかどうかとい

うところと、それに関連してオンデマンド交通を成田市全域でどうするのか、福祉交通に近い形で導入されていますが、70歳以上の制約が有ることなので、交通弱者を支援するためのデマンド交通とは少し違うものと理解しています。郊外エリアだけ年齢制限を撤廃して運行する代わりにコミュニティバスをやめるとか、コミュニティバス自体をやめてデマンド化するとか、公共ライドシェアを入れるという考え方もあると思います。ただどれが一番いい選択肢かというのは、これから検討になると思います。色々な議論ができるといいと思っています。

また、運転士不足の状況の中で、高騰する燃料のコストも上がってくる状況の中で、どういう政策を打つか、かなり重要になってくると思います。

あともう一つ、今グリーンスローモビリティの検討も最後にありますが、かなり小さい地区レベルのエリアで、ラストワンマイルという、デマンドタクシーは使いづらい、そこまで遠くない距離に対応できる生活拠点、スーパーや病院にバスも走っていない、いわゆる不便地域の中で、時速20km未満で幹線道路がないようなエリアでないと導入できないという制約もあったりすると思います。また、グリーンスローモビリティにおいてもドライバーをどのように確保するか、同じように悩まれる問題になると思います。新モビリティの導入という方向性は、私もいいと思いますが、グリーンスローモビリティだけにこだわる必要もないような気がします。ただグリーンスローモビリティの方がいいというエリアもあるかもしれないので、そこは検討出来るとは思いますが、どの地域にどういう交通モードを入れるべきか、デマンド交通のあり方も考えていかなければならないと思います。

6 その他

JRバス関東株式会社南雲様からダイヤ改正について報告があります。

（南雲委員代理）

弊社が運行しています多古本線ですが、4月1日に成田から航空博物館そして空港方面の増便を主としてダイヤ改正を実施いたしました。おかげさまで利用客も毎月増加しており好調でございます。しかしながら、三里塚や寺台国道51号線の主に朝夕の慢性的な道路渋滞により、折り返し時の乗務員の休憩時間の確保が困難な状況です。これは、いわゆる厚生労働省の方で定められている連続運転時間4時間以内で休憩30分取得しなさい、10分以内の休憩はカウントしませんというような条件をクリアすることが困難な状況です。そのため現状では、発車遅れとか、途中でお客様に案内の上、停車して休憩をとるといった対応をしていますが、ご利用されるお客様にはご迷惑をおかけしているのが現状です。

そのようなことから、弊社ホームページや社内関係するバス停には既にお知らせをしておりますが、8月1日から一部便の運休と運行区間の変更を実施させていただくものでございます。本来であれば増車増員による対応が望ましいと思いますが特に増員については、先程からもお話にありますように運転士不足というのが弊社も直結しております。そのため現段階では対応できないということからご利用されているお客様にはご迷惑をおかけしますが、ご理解いただきますようお願いいたし

ます。

7 傍聴者
0名

8 次回開催日時
令和8年10月13日（火）

令和8年9月10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 石橋 裕男

議事録署名人 平野 伸一