

令和8年度第2回大網白里市地域公共交通活性化協議会 議事録

- 1 日 時 令和8年9月1日（火）午後2時から
- 2 場 所 保健文化センター3階ホール
- 3 出 席 者 別紙委員名簿のとおり
- 4 配付資料
次第
委員名簿
席次
公共交通に関するアンケート調査結果
路線バス、コミュニティバス利用者アンケート調査結果
アンケート結果の比較
事業者ヒアリング概要
第2期大網白里市地域公共交通計画策定スケジュール

・議題

第2期大網白里市地域公共交通計画の基本方針（案）について資料

・報告

増穂地区コミュニティバスの回送車両活用について

1 開会

（事務局 茂田）

本日はお忙しい中、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

本日、欠席の連絡を頂いております方以外全員お揃いになりましたので、定刻前ではございますが、ただいまより、「令和8年度第2回大網白里市地域公共交通活性化協議会」を開会いたします。

しばらくの間、進行役を務めさせていただきます、企画政策課の茂田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

～会議に先立ち、配布資料を確認～

次に、次第の2会長挨拶に入らせていただきます。

2 会長挨拶

～藤井会長挨拶～

（事務局 茂田）

ありがとうございました。それでは、これより議題に入りますが、協議会規約第8条第1項の規定に基づき、議長を藤井会長にお願いします。

3 議題

それでは、規約によりまして議長を務めさせていただきます。早速議題に入らせていただきますが、議第(1)「第2期大網白里市地域公共交通計画の基本方針（案）」について事務局より説明をお願いします。

～別添資料に基づき、事務局が説明～

ありがとうございました。ただいま、議題（１）について、説明がありましたが、ご意見、ご質問等がございましたら挙手のうえ発言をお願いします。

（委員Ａ）

基本方針（案）の資料の、８ページ目に記載されている目標（案）について、重要度、優先順位はあるのでしょうか。それとも並列で進めるのでしょうか。

個人的な考えとしては、基本方針の３、４が中心になるのではないかと思います。

（事務局）

こちらの目標については、並列に進め、解決できそうなものから取り組んでいく予定です。

また、目標に重要度をつけることは難しいところですが、目標１バス路線網の最適化、目標３公共交通空白地域への対応が重要になるのではないかと考えております。

（委員Ａ）

ありがとうございます。この計画の計画期間は、５年で、その次の計画も５年計画となると、長期的な計画になり、人口の構造等も変化すると思います。現在は、自家用車の利用者が多いですが、そのうちの多くの人々が、移動困難者になり、公共交通機関を必要とする人が増えると思います。長期的な視点で進める必要があると思います。

（会長）

ご意見ということでよろしいですかね。

事務局いかがでしょうか。

（事務局）

ご意見ありがとうございました。ご意見のとおり、短期的な施策、中・長期的な施策を整理し、計画を策定すべきだと考えておりますので、委員の皆様のご意見を参考に、計画の肉付けをしたいと思います。

（会長）

私に関わっている自治体では、交通計画を５年計画でローリングしているところが多く、毎回毎回５年ごとに、その時の状況に応じて、現在困っている課題にアプローチするケースがよくみられます。

このような中で、少し先を見据えた長期的な計画を策定できている自治体としては、武蔵村山市さんは、モノレールが１０年後に延伸するから、それに合わせた施策・計画を作っています。

他の事例では、市の総合計画と交通計画の開始年度がずれていたら、交通計画の期間を延ばしているケースもあります。

計画の策定にあたっては、短期的・中長期的な施策を具体化していくと、将来に向き合った形の計画になると思います。

その他いかがでしょうか。

(委員B)

資料5ページに、現計画の目標の達成状況が記載されていますが、この中で未達成の項目は次期計画に反映されないのでしょうか。

(事務局)

未達成の目標につきましては、次期計画の中に盛り込めるものは盛り込みたいと考えております。また、確定事項ではありませんが、例えば交通結節点の機能強化、モビリティハブの整備については、需要面や財政面等を考慮すると、実施は難しいと思われます。

未達成の項目を、今後どう対応していくかについては、次回の計画素案説明時に改めて協議させていただきます。

(委員B)

何もモビリティハブの整備をしなくても、この目標は達成できると思います。交通結節点としての、一番の機能強化は、路線バスや鉄道とのダイヤ接続の改善だと思います。

また、駅の待合環境の整備も重要だと思います。

ダイヤ接続への配慮については、ダイヤ改正の頻度が多く大変だと思いますが、利便性の向上のためにも、実施していただきたいと思います。

運行情報の案内充実についても、公共交通マップだとか、データ化とか難しいことをしなくても、広報誌とかで継続して周知していけば解決できると思います。

(事務局)

今後の参考とさせていただきます。

(会長)

資料8ページの、目標の2広域的なアクセスの強化においては、地域の交通拠点と接続しないと機能しません。また、4利用しやすさの向上では、乗り換えの時間への配慮が必要になります。

具体的な施策については、インフラありきのものではなく、工夫で解決できる部分も組み込めると良いと思います。

その他いかがでしょうか。

(委員A)

今の話に関連すると思いますが、5ページの、第1期計画の達成状況の「事業名」に対して、こういった反省があって、次期計画の目標にどう反映させるか整理してもらえると分かりやすいです。検討をお願いします。

(委員C)

何点か質問させていただきます。

1点目、市民アンケートというものは、市民の要望を把握するための、非常に有効なツールになると思います。計画の策定から5年もたつと、その間に国勢調査やパーソントリップ調査等の公的調査が実施されたと思いますが、それらの結果との比較も重要になりますが、今回のアンケート調査は市独自で実施されたのでしょうか。それとも、外部に委託したのでしょうか。

2点目は、アンケートの34ページの問11公共交通の利用促進に関する質問について、回答

総数が1,969件の意見があったということですが、グラフの単位を%にした理由をお聞きしたいです。

3点目は、33ページの問10公共交通の今後のあり方についての質問で、公共交通を維持していくためには、財政的な支援が重要になってくると思います。今回の結果では、財政的な負担は現状のままでという回答が、9.5%、また、市の財政負担を増額、市が財政負担をするが、住民や企業等も協力するを合わせると40%以上になります。

以上のように、問10の結果を見ると、財政的な支援という言葉が出てきます。要望に応じて財政的な支援を入れていくのか、いかないのか。この部分については資料の中で触れられていなかったもので、教えていただきたいです。

4点目は、資料の1ページで、関連計画として、市総合計画が記載されていますが、関連計画としてはこれだけなのか、例えば、立地適正化計画だとか、行政計画なども関わってくると思います。計画を策定していく中で、必要に応じて、関連計画を追加していくのでしょうか。

5点目は、資料の2ページ右下の、グラフの判例が無くて、単位は%でよろしいでしょうか。

6点目は、資料8ページの、目標3公共交通空白地域への対応の中で、新たな交通モードという言葉が出てきますが、どのような交通モードを想定されているのでしょうか。

アンケートの中で、デマンドタクシーの要望もあり、事務局としても、デマンドタクシーの実施が構想の中にあるのか、そのあたりについて、お聞きしたいです。

(事務局)

まず、1点目の質問について、アンケートは、自前で実施し、前回のアンケートとの比較をしたところです。

2点目、アンケートの34ページの問11の単位を%にした理由ですが、前回のアンケートにおいても、%表記としていましたので、統一したところです。

3点目、財政支援についてですが、市の予算は、議会の議決が必要になります。予算化にあたっては、市全体の事業、公共交通以外も含めた、あらゆる面での調整が必要になりますので、財政状況を考慮した中で、優先順位をつけて、予算化していきたいと思います。

4点目、関連計画については、再度確認したうえで、計画に記載させていただきます。

5点目、2ページ目のグラフの単位については、%となります。

6点目の、デマンドタクシーについては、今回お出しした資料は、あくまで、基本方針と目標となりますので、次回の計画の素案説明時に、具体的な施策について説明をさせていただきます。

その中で、デマンドタクシーも選択肢の1つにはなるかと思います。

(委員C)

ありがとうございます。

その方針で進めていただいて問題ありませんが、アンケート結果から分かるように、運賃の値下げや、路線数を増やしてほしい等の意見が出ています。ただ、財政的な限界があるということも、上手く計画の中に落とし込み、理解を得られるような形にしていただければと思います。

また、私はデマンドタクシーに反対はしていません。他にも考えがあれば伺いたかったところです。例えば、自動運転だとか。

(事務局)

別の交通モードについても検討し、提示させていただきたいと思います。

(会長)

私からも1点ありまして、34ページの問11のような複数回答できる質問については、パーセンテージだけではなく、件数もカッコ書きで記載する必要があります。

また、財政負担については、路線バスや、コミュニティバス、こういったところに予算を展開していくのか。もしくは、公共交通空白地域への対策としての、補完交通に焦点を当てるのか。

例えば、アンケート結果の中で、地域の方たちが地域負担として自分たちの移動をきちんと自己負担も含める中で考えるといった回答の趣旨であれば、市民の一定の理解も進んでいると評価できます。

アンケートの使い方を、施策と繋げる際には、ぜひその辺のところの整合性を保つような形を、ご検討していただくのがいいかなと思います。

それと、計画の整合性といったところでは、千葉県の都市計画マスタープランでは、大網白里市の場合は、東金から、茂原の方まで含めた九十九里広域都市圏に入るかと思っています。

計画の中では、自治体間の連携というキーワードこれがかなり強く打ち出されています。

横断する形で、道路ネットワークこういったところも広がってくる中で、地域の連携を検討する際に、県の広域マスタープランといった中で、大網白里市は、千葉市、東京に向かう大きな結節点となるので、地域の受け皿としての位置づけについても、再考いただけるとありがたいです。

このあたりについて、検討ください。

(委員D)

資料8ページの目標で、バス路線網の最適化がありますが、今後、コミバスや路線バスのルートの変更を計画されているのでしょうか。

(事務局)

こちらについては、構想段階ではありますが、本市の場合は、路線バスを維持するというのが一番重要になりますので、大網駅から大網病院までのコミバスの重複区間の見直しを図って、効率化を図ることが必要だと考えております。

また、交通計画とは別に、利便増進計画というものがあります。決定事項ではありませんが、コンサルに委託し、この増進計画を策定する中で、コミバスの再編、路線バスとの共存について検討したいと考えております。

(委員D)

ありがとうございました。具体的な話ができましたら、ご共有ください。

(会長)

気になった点があるので、意見させていただきます。

資料3ページの中で、公共交通空白地域の定義として、バス停・駅から1km以上離れた地域とありますが、バス停からも1kmと、そういった理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

そうなります。

(会長)

そうしますと、私の関わっている26協議会の中で、空白地域の定義として、最大になります。通常、バス停から300mもしくは500mといった自治体が多いです。

また、空白地域の考え方として、距離的な空白、時間的な空白、属性的な空白について問われるようになってきました。

例えば、時間空白の考え方としては、朝夕の通勤通学時間帯は、路線バスがかなりの頻度で走っているけど、日中の時間は少ないといったところは、時間空白として定義し、ここをコミバス等で補完するというアプローチがあります。

属性的な話では、高齢者はバス停まで歩ける距離が短くなるので、空白地域の距離を短くする、あるいは、起伏のあるエリアでは、通常300mのところを、200mにするといった手法もあります。

こういった、サービスレベルを計画に落とし込むのかといったところで、話は変わってきますが、次期計画の中で、空白地域の定義を変えていくのかどうか、事務局の考え方をお伺いしたいです。

(事務局)

ご指摘のありましたとおり、1kmという設定は、比較的距離が長いと認識はあります。

時間空白といったところまで踏み込めるかは、なんとも言えませんが、施策の検討時には、空白地域の距離について見直しが必要だと考えています。

(会長)

分かりました。

もう1点ありまして、資料の7ページに、補完交通というワードが出てきますが、補完交通が何か、この図では分からないんですよね。地域のネットワークの将来像の位置づけとするのであれば、公共交通事業者が担うもの、市の担うもの、これらで賄えないエリアについては、補完交通として新たな交通モードでカバーするといったような図にしていただけると分かりやすいと思います。

その他いかがでしょうか。

それでは、今回、色々と意見は出ましたが、基本方針の根本から見直しというわけではないので、もう少し分かりやすく工夫し、1期計画から2期計画へ移行するにあたって、課題設定をきちんとしていただければ、もっと説得力のある形になると思います。

このあたりを再度調整のうえ、この方針に基づいた計画案を作成いただくこととしてよろしいでしょうか。

～異議なし～

ありがとうございました。

それでは、議題は以上となりますので、進行を事務局へお返しします。

(事務局)

ありがとうございました。

最後に、次第の4、報告として、事務局より報告がございます。

配布資料はございませんが、1点報告させていただきます。

6月の協議会にて、承認をいただいた案件となりますが、本市の増穂地区コミュニティバスの回送車両を、千葉市内を運行する路線バスとして活用する事業について、10月1日より運行開始予定でした。ですが、先日の大雨により、バスの回送区間である大網街道が、現在通行止めとなっており、別ルートで回送をしているため、以前よりも回送に時間を要しています。このため、千葉市の想定していたダイヤでの運行ができない状況となっております。

次期は未定ですが、大網街道が復旧し、通常の回送ルートに戻ってから、運行を開始する予定です。進捗があり次第、改めて報告させていただきます。以上です。

(事務局)

他に、委員の皆様からなにかありますでしょうか。

(委員E)

本日、バス会社合同就職説明会のチラシをお配りさせていただきました。

千葉県では、令和6年度から、路線バスの運転手確保事業に取り組んでいるところです。

事業者さんの実施する、休憩室や、トイレの改修等の労働環境整備への支援、県外からの就職者への支援、合同説明会の開催などを行っているところです。

その取り組みの一環として、10月10日に、幕張メッセで、合同就職説明会を開催予定です。

県内で路線バスを運行する17社の事業者さんが参加しまして、各社の説明に加えまして、現役バス運転手さんからのトークセッション等を予定しているところでございます。

参加費は無料で、参加を希望されること方は、このチラシに記載の専用ホームページからお申し込みができるといった形となっております。

お近くに、興味がある方がいるようであれば、お声掛けいただければと思います。以上です。

(委員B)

1点、よろしいでしょうか。

気になっているところですが、各バス会社さんとしては、おおよそどのくらいの運転手が不足していて、何人の採用を目標としているのでしょうか。

(委員E)

採用人数等の細かい情報までは把握していないところです。

ただ、バス会社さんとの意見交換会では、運転手不足だけではなく、運転手の教育や定着といった部分においても課題が多いと伺っております。

(委員B)

分かりました。

(事務局)

ここで、事務局から1点、皆様にご意見を賜りたいことがありまして、アンケート結果の9ページ、通勤通学時の交通手段について、バスを選んだ方の割合が、路線バスとコミバス合わせて

3. 4%となっており、バスの分担率が非常に低い数値だと認識しております。

この数字がどのくらいのものなのか、インターネット等で調べたのですが、比較するものが見つかりませんでした。

この数字が高いのかどうか、委員長をはじめ、委員の皆様の感覚でも結構ですので、ご教示いただければと思います。

また、この数字を上げるための施策例や、考えをお持ちの方がいれば、伺いたいと思います。

(会長)

大網白里市の場合は、通勤通学時の自家用車使用率が49.1%ですが、他市と比較して、著しく高い数値だとは思いません。例えば、市原市では、自家用車の分担率が70%程となっています。また、バスの公共交通分担率も、他市と比較して、著しく低いとは思いません。

基本的に、各地方には、拠点となる自治体があり、近隣の市町はその自治体に、通勤通学、買物等に行くことが多くなります。このあたりだと、東金市や茂原市が広域行政圏の中心になっているはずです。

ただ、大網白里市の場合は、外房線と東金線が通っており、また、都心へ通勤通学する人も多くおり、どこの行政圏でもないというか、行き先の選択肢の多い自治体になっており、大網白里市は特別な地域であると思います。

しかしながら、交通課題を解決する特効薬はありませんので、市内でも地域別に特色が異なりますから、地域別に課題を整理し、アプローチをしていくことが重要だと思います。

また、これからの時代、限られたインフラを活用していくことがとても重要になってきますので、次期計画には、広域連携についても記載いただきたいと思います。

(事務局)

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

(委員F)

先ほどの通勤、通学に対してのプラスにはならないかもしれませんが、山武市の方で、買物や通院の移動手段として、デマンドタクシーを運行しております。

高齢者等の交通弱者の皆様の移動手段となりますので、施策、交通手段の1つとして、タクシーを検討いただければと思います。

ぜひとも、山武市を見学にお越しいただければと思います。以上です。

(事務局)

その他よろしいでしょうか。

それでは以上をもちまして、第2回協議会を終了とさせていただきます。

委員の皆様におかれましては、お忙しいところご出席いただき、また長時間に渡るご協議、ありがとうございます。