

令和4年度第3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5年1月26日（木）午前10時から
- 2 場 所 大網白里市保健文化センター 3 階ホール
- 3 出 席 者 別紙委員名簿のとおり
- 4 配付資料
 - ・ 委員名簿
 - ・ 席次
 - ・ コミュニティバスチラシ（増穂、白里）
 - ・ 資料1 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について
 - ・ 資料2 新たな公共交通システムの検討について
 - ・ 資料3 コミュニティバスの運行実績について

1 開会

（事務局：加藤岡）

それでは定刻となりましたので始めさせていただきます。

本日はお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

本日は委員18名中、14名、代理出席者1名の出席をいただいていることをご報告させていただきます。

また会議の開催に当たりましては、会場につきましては入口への消毒液の設置、室内の換気、テーブルの消毒等の対策を実施しております。

なお、出席者につきましては、会議中マスクの着用を願いたします。

それでは、会議開催に先立ちまして、お手元の配付資料の確認をさせていただきます。

～当日配付及び郵送した資料について確認～

なお、本日でございますが、大網白里市地域公共交通活性化協議会傍聴規則に基づき、市ホームページにて、傍聴のご案内をいたしましたが、傍聴者はおりませんので、ご報告させていただきます。

続きまして、本協議会構成団体の人事異動により、委員が変更となっておりますので、ご紹介をさせていただきます。

お名前を呼ばれました方は、ご起立くださいますようお願いいたします。

東金警察署交通課長荒田真也様でございます。

続きまして、小湊鉄道労働組合書記長清水崇志様でございます。

清水様におきましては本日所用のため、欠席とのご連絡をいただいております。

変更となりました委員のご紹介は以上でございます。

それでは、これより令和4年度第3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。

次第に添って進めさせていただきます。

2 会長挨拶

(轟会長)

はじめに、本会の会長でございます。
日本大学理工学部轟教授よりご挨拶をお願いいたします。

～会長より挨拶～

(事務局：加藤岡)

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、議長を轟会長をお願いいたします。

3 議題

(轟議長)

それではご指名ですので進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。
早速ではございますが、「議題（1）令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について」事務局から説明をお願いします。

(事務局：弘中)

～事務局より議題（1）について説明～

(轟議長)

ありがとうございました。それでは皆様からご質問ご意見等いかがでしょうか。

(永田委員)

白里地区のコミュニティバスの5番の目標効果達成状況で、スーパーの閉店や小学生の利用がなくなったということとあるんですが、この小学生というのはダイヤ改正前は何人ぐらい利用をされてて、その小学生は、どこに行ってしまったのか。今はどうされてるのかなという2点をお聞きしたいです。

(事務局：弘中)

このダイヤ改正前に利用された小学生の方は、学校の方から相談をいただいていた、いわゆる不登校気味のお子さんが、時間を少しずらしてでも登校ができるようにということではまバスを使っていたという経緯がございます。この方については、今回のダイヤ改正によって、乗車ができないという状況になってしまっておりまして、その後の対応については、こちらでは対応できてない状況となっております。

(轟会長)

数名、1名ですか。

(事務局：弘中)

乗っていたのは1名だけです。

(轟議長)

今のところの記述の仕方なんですけど、買い物客の集客を目的とした、というのは当たり前前のことなので、記述の仕方を変えた方が良いでしょう。また、小学生についても同じように私も疑問に思いました。こう書いてしまうと大勢の小学生に影響があったように解釈されてしまうかもしれませんので、記述の変更を、1名と書いても良いかと思います。

(成田委員)

何点かありますけど合わせてよろしいでしょうか。

資料1の内容について、確認と質問をさせていただければと思います。まず③の前の事業評価結果の反映状況の中で、運賃以外の財源確保を目的としてコミュニティバスへの有料広告掲載を開始したということでありまして、これは増穂地区も白里地区も同じような記述になってるんですが、増穂地区と白里地区では、車両の大きさも違うんですけど、それぞれどのような広告がなされて、それによる効果の達成状況、数値的なものになるかと思いますが、具体的にそれぞれのこの広告による収入がどのようになっているか。口頭で結構ですので、補足して説明をいただければというのが1点目でございます。

それから2点目につきましては、⑤の目標の効果、達成状況というところで、そこに増穂地区コミュニティバスについては計画通り達成したということで、A評価ということなんですけど、白里地区のコミュニティバスはC評価という評価になっております。計画に位置付けられた目標が達成できなかったというのはわかるんですが、Aの次がCなのか、Bという評価が、なければ、説明がいらないんですが、白里地区の所見を見ると、買い物客の集客を目的としたスーパーの閉店や、小学生の利用がなくなったように、当初の計画を始めるときには想定していない理由によって、利用者が目標を達成出来なかったということです。BとCではどのような評価の違いがあるのか。意見として述べさせていただいて、事務局にしっかりとしたお考えがあればお答えいただければと思います。

それから最後3点目はですね、⑥の事業の今後の改善点ということで、説明がありましたが、同様の記述が、増穂地区と白里地区にそれぞれあって、利用促進や情報提供の仕組みを検討していく必要がある。さらには、住民の移動ニーズ等を把握し、と記載があります。同じコミュニティバスですから、同じ改善点で記述的にはいいんですけども、あえてお伺いしたいのは、今回、新型コロナウイルスの影響によって、大幅に利用者が減少していたということもあって、今後この新型コロナウイルスの影響がなくなって、人の移動が多くなった時に、今の目標というのが、それぞれ増穂地区でも白里地区でもあるんですけど、4月以降も、同じ目標でいくのか、目標はやっぱりある程度利用促進を図っていくことになるから、それに合わせて目標を少し上げることも必要ではないかと思うんですけども、これは口頭で結構ですので、協議会の方から提案するということでもいいんですけども、今後の改善で利用促進を図っていきますという説明があるのであれば、目標についてもさらに増えるわけなので、これについての今時点のお考えをご説明いただければと思います。

最後に、これは参考までの意見なんですけど、資料1の3ページ目に目標を達成するために行う事業の今年度の実施状況というのがあります。5点ほど挙げられてますが、その内容が、今回この事業評価ではあまり入っていない、割愛して、代表的なものを実施結果の反映状況ということに抜粋して記載したのであればいいんですけど、それぞれいろいろですね、有料広告掲載以外に、広報やホームページを活用した周知活動など様々なこの利用促進の実施状況があるので、これはあえて提出する事業評価の資料に入らなかったっていうのは何か意味があるのかどうか。せっかくやる事業なので、少し記載してもいいんじゃない

かと思ったんですけど。最後に参考意見として、ちょっとコメントさせていただきました。

(事務局：弘中)

まず1点目のご質問の各コミュニティバスの有料広告掲載をどのように行っていて広告収入はどうなっているのかというご質問ですが、増穂地区につきましては日野自動車のポンチョという車両を使っております、車の両側面と車両後部、または社内の窓上に有料広告を掲載している状況でございます。

現在の応募状況といたしましては、かなりご好評いただいております、今年度につきましては、増穂地区で年間18万円ぐらいの広告収入が得られている状況となっております。白里地区につきましては、10人乗りの少し小さい車両を使っていますが、こちらの車両も両側面と、社内にチラシを設置出来るようにしております、こちらにつきましても好評で、車両側面は全て埋まっております。

年間で、12万円ほどの収入になっております。

次に2点目にご質問いただきました目標の達成状況の白里地区のBとCの違いにつきましては、明確な理由は示されておられません。しかしながら、昨年度につきましては、Bで国へ提出したところ、全ての目標が達成出来ていないのであればC評価になりますとの説明を受け、修正した経緯がございます。今回については国の方に確認はしておりませんが、この後確認させていただいて、国の基準に沿った評価をできればと思っております。

次に3点目のご質問で、⑤の目標に掲げてる目標値は令和5年4月以降どうするのかというところなんですけれども、それ以降につきましては、国の方に毎年提出している地域公共交通計画別紙というものがございまして、こちらの方には向こう3ヵ年の目標を掲載しております。具体的には、令和4年については7.5人、令和5年度は8人、令和6年度が8.5人という形で、コロナ前の水準に少しずつ戻しているような形で目標を設定しております。白里地区につきましては、もともとの利用者数が少ないということもありまして、現段階では、国庫補助金の交付要件である1便平均2人を達成した上で、もう少し利用者を伸ばしたいということで、1便3人という目標としております。今後についても、この目標を変わらず目指していきたいと考えております。

それから最後に参考でいただいた4点目のご意見だったんですけど、こちらのホチキス留めの資料につきましては、すべて国の方に提出いたします。ですから資料3枚目に書いてある赤色の部分についてもすべて国へ情報が行く形になっております。そのため代表的なものを資料の方には載せさせていただきました。

(成田委員)

ありがとうございます。回答については全て理解したんですが、目標については、国の方から指示があったということなんですが、協議会の方で議論があった部分のご説明いただいて、評価いただければと思います。

(轟議長)

あと、些細な指摘ですけど、今の3ページ目の真ん中で利用上挙と記載されておりますが、正しくは利用状況だと思いますので、修正をお願いいたします。

それから、ちょっと教えていただきたいんですが、最後のページで利用状況と収支率が出てるんですが、収支率がずいぶん下がっているんですが、この原因・要因を教えてください。

い。

(事務局：弘中)

収支率につきましては運行事業者への委託料と、運賃収入によって導き出しております。令和3年度からぐっと下がっていると思いますが、令和2年度から令和3年度にかけて燃料の高騰や人件費の高騰等も含めて改めて運行経費が見直された見積もりをいただいた中で、かなり運行経費が上がってしまったという経緯がございます。それプラスコロナ禍による利用者の減少というのもありましたので、収支率が下がっている状況となっております。

(轟議長)

はい、わかりました。大変厳しい経営環境だということが理解できました。

あとは、先ほどありましたけれども、目標値、実績値ですね。1便平均ですけど、目標値を達成しているから増えているのかと思えば令和2年度からあまり増えていない状況となっています。これについては、また来年度にしっかり状況を把握し、対策を立てていければと思います。

それでは皆様からご意見をいただきましたので、その辺り少し見直していただいて、会長、副会長、事務局で確認させていただいて、国へ提出するということですのでよろしいでしょうか。

＝異議なしの声＝

4 報告

(轟議長)

それでは議題については以上となります。次に報告事項に移ります。

「報告（１）新たな公共交通システムの検討について」事務局から説明をお願いいたします。

～事務局より報告（１）について説明～

(轟議長)

はい。ありがとうございます。現時点ではこのような形で検討が進んでいるということでした。これについて、何かご意見ご質問等ございますか。

(小野委員)

私は白里地区在住の小野といいます。歳は72歳。そろそろ運転免許の返納が頭をよぎっております。私の方からは、公共交通に対する全体的なお話をさせていただきたいと思います。基本的には、この公共交通計画を作成した時点で、いわゆる公共交通空白地帯を埋めるということが目的で、作成していると思います。まず、その目標自体を少し変更したら良いんじゃないかというのが私からの提案です。なぜかという、市においてこの10年間もしくは12、3年ずっとやられてきたのは、基本的にバスによる交通だと思います。その間、住民の構成はどうだったかというと、だんだん一世帯における住民数は減ってきてる。

これは何を意味するかと言うと、若い世代がいなくなって、老人単身世帯、もしくは老人2人世帯、またはどちらかが亡くなってしまって1人で暮らしている世帯が増えてきている。そういったことを背景にもう一度、この公共交通の計画の目標設定を見直す時期が来ていると思います。

これまでは、大網市街地に来るときは、私自身も自家用車に乗って動く。そういうことを基本としていましたが、年をとると、やがて免許は使えない。そうするとどうしても、その状態で生きていくとなれば、公共交通などの他の手段で来なければいけないですが、それをバスでやろうとすると、どうしてもルートは固定されますから、基本的にバスルートからある程度離れてしまうと使えなくなってしまいます。

市では、バスを利用する対象として、バス停から1kmと考えているようですが、現実的に歳をとると1kmなんて歩けません。特に買物をして重たいものを持っているとせいぜい200mぐらいしか歩けないんです。そういう人間が多い地域に対して、今後やるべき交通施策はバスでは無いと私は考えています。基本的には、デマンド型乗合タクシーを強く推奨します。

なぜかという、基本的に今後はドアツードアで動くということが主体になってきます。交通弱者にとってドアツードアの移動を確保できるかということは大きな問題です。特に病気になってしまえば、ドアツードアの移動ができなければ病院に行くことも出来なくなってしまいます。そういう中でいくらバスを頑張ろうとしても利用するには限界があります。白里地区で1便あたり2人ないしは3人しか乗っていない状況を10年以上続けているということは、基本的に使えないシステムであるということです。使えないというのは申し訳ないが、老人と本当に必要とする人間は使うのに不便である。そういう特性を持ったエリアにいくらバスを入れて、いくら周知しても利用できない。ですから利用する人間が少ない。従って、来年から新しいシステムを考えるということですが、私としては、デマンド型の乗合タクシーを主体に考えていただきたい。

そこで既存の交通システムとの整合性の問題ですが、バスについては、通勤通学的手段として、非常に有効な手段だと思います。これは他のものに代えがたいものです。従って既存のバスの主たる目的というのは通勤通学用であるということです。それ以外の自分で動けない人達、交通弱者の人達に対してデマンドタクシーを導入していけば、おそらく利用者も相当増えるだろうし、また、市の山側にある公共交通空白地域もデマンドタクシーを導入してしまえば、一気に無くなってしまいます。そういうメリットはあると思います。既存のシステムとの整合性については、第3セクターを作ってバス会社もタクシー会社もシステムに投資をするという市場に根差したものを考えるといいと思います。

(轟議長)

ありがとうございます。ご意見として、承りたいと思いますが、大変重要な意見だと思っております。問題は費用ですよね。その問題をしっかりと考えないといけない。両方入っていった時の費用を誰が負担するのかというのをしっかりと議論しないと両立は非常に難しいのが現実かと思います。もちろん仰っていることはそのとおりで、なかなか難しいんですが、逆に歩いていただいて健康を維持していただくというようなことも重要だなと思っていて、いろんなことを考えてしまうので、皆さんといろんな議論をしながら、検討していくことが重要かと思います。

(成田委員)

私からは資料2の内容について、私はバス事業者の団体でございますので、他の地域公共交通会議にも参画しておりますので、そういった点も踏まえまして、ちょっと意見ということで何点か述べさせていただきます。

まず、今回の新たな公共交通システムの検討という、いわゆるプロローグと言いますか、これから始めるにあたっての、それぞれのデータを整理したものだというような理解でお話します。

まず2ページ目に、地域公共交通計画が大網白里市では、3月に策定されてるとなっております。その中で2ページ目に大きくあるとおり、既存の公共交通の維持そして、新たな移動需要に対する対応ということで、今ある公共交通の鉄道、路線バス、コミュニティバスそれぞれの役割というものがあまして、これらのバランスがとれているものを変えるときには、例えばそのサービスの提供の仕方によっては、例えば路線バスがコロナで厳しい中であって、成立しなくなるという部分も、またタクシーも成立しなくなる。こうしたことも想定しながら、関係するこうした場で、意見調整を図った上で、合意形成をしていただくというのが非常に重要になって参ります。その辺については、早くやろうというのも大事なんですけど、結果的には、他の地域でもバスがなくなってしまったあとに、今までバスを利用していたお客さんがいて、デマンドタクシーも便利なんですけど、バスも使いたかったという人が、バスがなくなったことによって困るというものが起こったり、必ずしもデマンド交通で全てよかったということではなくて、部分的に全くデマンドの対象にならない人が、そのバスを使えなくなったとか、こういうこともありまして、こういったバス事業というのは、ある程度お客さんがいないと成立しない事業でもありますので、今は大網白里市では、既存の公共交通維持そして新たな交通需要に対する対応ということで、調和を持ったこの計画に基づいて事業をやっていくということになっておりますので、ぜひそういったことで関係者のご理解を得るように、ぜひいろいろと調整していただければと思っています。そのうえで各論になってくるんですけど、この資料の3ページをご覧くださいんですが、人口及び高齢化の状況というのは令和4年4月1日現在、データとしてございます。これを開いたときに、大網駅の周辺とか、毎年人口が集積してる地域もありながら、高齢化率も何か特徴的な、人がいないから高齢化率が高いかということとそうでもない、地域的に偏在してる部分はないわけで、そういった意味で、データは令和4月1日現在なんですけど、こういった計画を策定する、またどういう事業プランかをみんなで議論する時には、少し先まで見て、例えば住民基本台帳も市役所が把握してますから、5年後10年後の高齢化率はどうなるのか。それから高齢者は、年齢を重ねていくと、運転に不安があって、警察の方でも運転免許証を高齢になったら返納する方もいらっしゃいます。こうしたものを、ご協力いただけるのであれば、この地域ごとに免許を持たない高齢者の方々がどれくらいいらっしゃって、そうした方が移動する時のニーズがどこにあるのか、それが将来どれくらいあるのか、こうしたデータも、地域別に、高齢化率がわかって、そういったものが将来的にどうなるのかということも、少しデータとしてご提示していただいたうえで、先ほど冒頭申した通り、地域的に高齢化率が高い地域が偏在してるわけじゃなくて、いろんなところにありますから、こういった地域ではデマンド交通というものが必要になってるっていう部分が、説明する時も理解得やすいと思うんですけども、そうしたちょっとデータのなものも、今後の検討においては、ご提示いただくことが重要だと思います。

それから少しページが飛びまして、7ページ、8ページから、ずっといろいろなデータを

収集されて、わかりやすく整理されてるんですが、10ページからは、自治体の導入状況というので、デマンド交通の導入の事例が整理されております。ちょっとこの中で、それぞれの所見は、やったというのがあるんですが、これが導入されたことによって、すべて良かったのか、問題がないのかというのは、それぞれの自治体に照会しても、なかなか自分の自治体のことは問題あるとは言ってくれませんが、これが全部ハッピーで終わってる事例なのかどうかは、自治体によって変わりますし、十分に金額をですね、こうして例示すると大体このぐらいっていう、平均でやるものではなくて、大網白里市の中ではどうなのかという点が重要になってきます。そうしたものが、新しいものを入れる際の目安としてはいいんですが、特にこうしたものは、公的に出されるときには、出されれば安い方がいいと言うに決まっていますので、今日は協議会ですから公表される資料かと思います。市民の方も見られるわけですね。このような場合はある程度、事務局としてこのようなものをやりたいなど、例示をしないと、この表のままで一番安いのが良いとなってしまうので、そのようにならないように、ぜひお願いできればというのが、これ意見としてです。

それで今後の対応として14ページにございます。市民アンケートというのの一つあるんですけど、これは要望になりますが、実は既に、市民アンケートが令和3年にやられてるんですね。5ページ目の本市の現状と課題の中で市民アンケートの結果がありまして、また同じことを聞くかはわかりませんが、市民の方に自治体にとって何がいいかと聞いてしまうと、市民もお困りになるのではと思います。それぞれによって要望が違うので。なので、アンケートを取る前に、公共交通活性化協議会で、こういう考えで、事務局・市としてはこう考えてるけど、これについてどう思いますかというのは、市民アンケートとして意味があるんですけど、そういうアンケートをするのであれば、公共交通活性化協議会の中で、議論もしくは合意形成を図っていただいて、方向ぐらいいは、意見を合わせてから出された方がいいんじゃないかと思います。

その後、個別の事業者ヒアリングっていうのが9月、10月にあるんですけど、これがですね、ある程度内容が決まってから事業者ヒアリングと言われても、なかなかその事業者もそれを覆すのは難しいですから、このヒアリングっていうのは、アンケートの案を作る前にしていただいた方がいいと思います。その上で、令和6年度に内容検討実施判断があるんですけど、令和5年度から、内容検討入らないと、とてもゼロからデマンドをやるとなると、他の自治体では2年、3年ぐらいかけてやっているところが多いですから、こうした事業者ヒアリングの時には、内容の検討が入ってないと。もう3年ぐらい先になってくると思います。将来としても、私はこのデマンド交通を反対してないんです。その地域のニーズに合わせて、そうした交通も県内に多数あります。やはり、既存のバス路線との調和を図るということでは、ちょっと丁寧な取り扱いが必要になってくるところで、まさにこれがこの大網白里市の地域公共交通活性化協議会で議論する意味でもあると思っておりまして、それについてはぜひお願いできればと思います。

最後に、回答をお願いしたいのは、一般的には高齢化率というと80歳以上の方の割合になってるんですけど、この3ページの資料にある高齢化率ってのはどのように出しているんでしょうか。以上、最後以外は意見として聞いていただければと思います。

(事務局：弘中)

最後の質問の高齢化率につきましては、住民基本台帳をもとに市内65歳以上の人口の割合から算出しております。

(轟議長)

ありがとうございます。それでは事務局からは最後にまとめてご意見を述べていただければと思います。

(永田委員)

2点ほどなんですが。今、高齢化率の問題もありましたけれども、まず、当初の目的は、空白地帯を解消するという、まずこれが趣旨であると理解してもらって、これはもうこれで結構なんですが、最初の話で、いわゆる高齢者というよりも、免許返納者が今後どういうふうが増えてくるのかということだと思います。要するに、今は、不便していないけれども、本当は返納をしたい。しかし、自家用車に変わる足がないという潜在的な部分なので、把握はしにくいとは思いますが。本日は警察の方がいらっしゃるの、もしご存知ならお聞きしたいんですけど。当市の免許返納率は、例えばどのぐらいなのか、詳細が分からなくても例えば千葉県の平均より概ね高いのか低いのか。まずはその推移を把握して、もう一つは、6月のアンケートなんですが、この項目に免許の返納に関する項目が入っているのか。もし入っていないければ、今後の免許返納を考えているかというような項目を加えていただければと思います。

(事務局：弘中)

先に事務局の方から回答いたします。前回実施したアンケートには、運転免許返納意向ですとか、免許を持っているかどうかというような項目が含まれています。これについては今後も過去と現在を比較するためにも、入れていきたいと思っております。

(荒田委員)

大網白里市の免許返納率の千葉県内の割合はどうかというところなんですが、手元に具体的な数字がないので何とも回答しがたいんですが、感覚的な回答にはなってしまうんですが、やはり県の平均よりは高いと思います。

(永田委員)

十分です。ありがとうございます

(轟議長)

先ほど9ページにもありましたが、既存交通との関係は非常に難しいかと思います。

(小野委員)

成田委員にお伺いしたいんですけど。現在、大網で結構ですが、バスを利用されている方の年齢構成ですとかは把握されてますでしょうか。

(成田委員)

バス協会では把握していません。

(小野委員)

小湊バスさんはいかがでしょうか。乗車している方がどのような方が多いとかは把握していますか。

(横山委員)

詳しく統計として取っているわけではありませんが、感覚的なもので申し上げますと、私も乗務員として何年もやっておりましたので、大体のことは把握しているつもりなんです。やはり、時間帯によって利用者層は変わっておりまして、朝の通勤・通学時間帯は社会人や学生さんが使っていらっしゃって、日中の時間帯に高齢の方が買物などに利用されています。

(小野委員)

わかりました。それとも一つ聞いたんですけども、ご存知だと思うんですが、白里地区は昨年10月に唯一あったスーパーが無くなってしまったんです。今は増穂地区にあるスーパーが一番近いんですが、では、そのスーパーに行くためにどれだけの人がバスを待っているかというのを私はよく見ています。そうすると、白里のスーパーが消えているにも関わらず、バス停でどれだけの人が待っているかというと、大体1人か2人、多くて3人です。この2、3ヶ月間ずっと見ています。極端なことを言うと、白里地区に店が無くなってしまえば、バスを利用する人はそんなにいないんじゃないかと。バスというのは、買物をしたい高齢者にとって残念ながら使いにくいシステムだと言わざるを得ない。逆に言うと、この新しい公共交通システムにおいては、利用者を限定すべきだと思っています。今はだれが乗ってもいいとなっているが、いわゆる交通弱者に的を絞っていいんじゃないか。今のバスは公共交通空白地域を埋めるために走らせている。そうなれば、自分で移動できる若い人は皆、自家用車で移動します。なので、自分で動けなくなった人たちを対象に考えた方がいいだろうと思います。よって、最終的にはデマンド型乗合タクシーにならざるを得ないというのが私の結論です。実際、増穂地区からのバス利用者は殆どいないんじゃないかと思うんですが。

(横山委員)

スーパーが無くなったことによる利用者の増減については、はっきり言って読み取れるものはないです。スーパーがあってもなくても同じような乗車人員できているというのはあります。もちろん一定数、買物で利用されている方はいらっしゃいます。

(轟議長)

それほど多くはないがいるということですね。私からも確認したいのは、今回はデマンド型の乗合交通ですので、乗合をしてもらわないと公共交通になりません。タクシーだってデマンド交通なので、移動したい方はタクシーをそのまま使ってもらえば良いです。しっかりと乗合をしてもらうということが今回のポイントかと思います。また、このデマンド交通ありきで考えていくのか、それとも最近のはやりで言えば、グリーンスローモビリティなどもあります。それから、運行形態もタクシー事業者などの交通事業者におまかせする場合もあれば、先ほどあったように、利用者を足の悪い方などに限定するなら、自家用有償運送、福祉有償運送というものもあります。いろんな仕組みがあるので、それらを合わせて新しい交通として検討していくのかどうか。要するに、デマンド交通の中にもい

ろんなやり方もあるということで、それらをどう考えるかっていうことになります。

それから、先ほど成田委員から、他の全ての地域で成功しているのかという発言がありましたが、私もいくつかの協議会に委員として参画しておりますが、どことは言いませんが、数年前にデマンド交通を導入した際には、相当協議会で揉めました。また、先ほど東金市の事例がありましたが、費用面もかなりかかってきます。11ページに収支率がありますが、どこも大変厳しい状況です。高いところで30数%、平均するとだいたい20%前後なので、非常にコストがかかる事業となっています。もちろん公共交通の需要が少ない地域を対象にしているので仕方がないんですけども、それでもその負担を誰がするのかという議論をしっかりしないと多額の税金をつぎ込んでいくという批判も当然出てくる。

こういったことを含めて、14ページのスケジュールについて、私も少し違和感を持ったんですが、やはり内容検討もそうですが、アンケートもしっかりとした内容のものでやることによって、住民にもその考えが浸透してきますが、曖昧なものでやっていしまうと、結局一般論の回答しか得られないということになります。ですから、単なるニーズ調査ではなく、制約もあるんだということを分かってもらったうえで、回答をもらう必要があります。こんなことも考えてやっていかなくてはいけないと思いながら聞いておりました。事務局からはいかがですか。

(事務局：加藤岡)

皆様から、いろいろなご意見をいただきましてありがとうございます。事務局といたしましても、今年度より、情報収集をスタートさせていただきまして、当然ですが他団体のやってること、どんなやり方をしているのか。地域によって様々なやり方があるというのが、今まで調べる中でわかってきました。それをまずは委員の皆様もご承知かもしれませんが、提示をしていこうというところからスタートしております。その中で、今回いただいた意見の中で、例えばアンケート調査におきましても、こちらの方で摺り合わせをして、皆様に一旦ご確認いただき、議論いただいた中で、調査の実施というようなところをしていかなければならないなと感じました。また、導入自治体において成功しているのかということも、やはり私も同じ自治体といたしまして、電話などで話を聞く中では、中々難しいのかなという部分も認識しております。やはり事務局といたしましては、既存の公共交通との調和というのは非常に重要だと考えておりますし、当然ではございますが、既存のバス路線が基幹交通であるという位置付けがございますので、それを活かしつつ、うまく補完出来るような乗合タクシーが出来ればいいかなというところを念頭に、進めていきたいと考えております。こちらの資料につきましても、14ページの内容検討などの時期についてご意見ありましたが、実質は、具体的な（案）を提示できればというところで、令和6年度は考えておりまして、これに向けて、まだ足りないところも出てくるかもしれませんが、できるところを少しずつ進めて参りまして、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。対象につきましても、ここにもありますとおり公共交通空白地域または移動困難地域を対象として、今のところ進めていきたいと考えております。また、地域ニーズや市の財政状況を踏まえまして今後も検討を進めて参りますので、今後ともよろしくお願いいたします。事務局からは以上です。

(轟議長)

ありがとうございました。では引き続き検討いただきたいと思います。思い出しました

が、そういえばこの大網白里でも、デマンドを実証してやった経緯がありますよね。そこら辺の反省も踏まえて、ぜひやっていただければと思います。あの時も私はこの会のメンバーでしたが、かなり強いデマンドに対する要望があったんですが、実証をやっても結局乗る人はいなかったということでした。それでは引き続き検討をお願いいたします。では「報告（２）コミュニティバスの運行実績について」事務局から説明をお願いいたします。

～事務局から報告（２）について説明～

（轟議長）

ありがとうございます。

これについては、先ほど議題（１）で説明した１便平均と数字が合いますか。合っていないような気がするんですが。

（事務局：弘中）

議題（１）において説明した数字につきましては、すべて補助金の事業年度に合わせた数字となっております。今回の報告につきましては、自治体の会計年度である４月から３月を１年間としている数字となっております。

（轟議長）

でも、それでも何かおかしい気がします。会計年度の令和２年度は利用状況があまり良くなかったとなっておりますが、補助金の事業年度では高い数値となっておりますが。

（事務局：弘中）

補助金の事業年度の令和２年度につきましては、令和元年１０月から令和２年９月を１年間として見ておりますので、コロナ前の利用者数が多かった時期が半年間含まれておりますので、高い数値となっております。

（轟議長）

なるほど。利用状況が良かった期間が含まれているということですね。わかりました。皆様からのご意見等いかがですか。

（小野委員）

最後の白里地区コミュニティバスの運行実績と増穂地区コミュニティバスの運行実績について、令和４年１１月からどちらも回数券の販売を開始していると思うんですが、その発売前と後で殆ど利用者数が変わらない。それは回数券を発売しても、乗る人が限られてるということなのか、もしくは回数券自体はあまり利用されていないのか。

（事務局：弘中）

１１月から販売を開始いたしました回数券につきましては、白里地区増穂地区ともに、現行の多くの利用者の方にお買い求めいただいております。大体３分の１ぐらいの方がその回数券を使って支払いをしている状況です。それに対して、利用者が増えてないという

ころですけれども、基本的に乗る方が限定されている中で、その方たちが回数券を利用しているので基本的には利用者数としては増えてないという状況となっております。

(小野委員)

ということは、回数券を発売した効果としてはあまり見られていないということでしょうか。

(事務局：弘中)

今の時点ではそう捉えられても仕方ないかと思っております。今後につきましてまだ発売して間もないということもありますので、もう少し周知活動を徹底した上で、利用者増に繋げていければと考えております。

(小野委員)

ありがとうございます。それとこれはお願いなんですけれども、副会長にお聞きしたいんですが、この協議会ではずっと公共交通に関して議論を続けているわけですが、これについては、市の今後の方向性や発展という考えがあってこの議題が出てくるのかと思いますが、副市長はどのような考えをもってこの公共交通を考えているのでしょうか。

(堀江副会長)

今のご発言についてですが、まず市のスタンスとしましては、主としましては、住みたい、住み続けたいが街づくりのテーマとなっております。公共交通、移動手段に関することになりますけれども、まず対象となる方達が何に困っているかということをしサーチすることが重要だと思います。今は最後の利用実績の中でのお話なので、市としてはPRであったり区長会の皆さんに回覧を回していただいたり、この協議会の中で、利用者を増やす策としては、少しずつではありますがやっている状況です。その中で、先ほど小野委員からもありましたとおり、11月に回数券を発行して、3分の1の方が回数券を利用され、でも利用数が増えないということはですね、客観的に言うと、必要性があってこそ利用する交通手段だと思っています。ですからここについては維持していくこと。拡大というかその利用者数が、何というか、必要性があるんじゃないかっていう問題があるかと思います。先ほど免許返納の話もちよっとあったんですけども、免許返納された場合その返納される理由がまず一つ大事なのかと思います。例えば先ほど会長からも発言あったんですが、公共交通以外の移動手段としては、例えば介護認定を受けた場合に、運転が厳しくなったという身体的な問題で返納される方については、介護保険の方で認定を受ければ、200円、300円で利用できる有償福祉運送という制度がございます。ですからこの利用実績が伸びてないということと、その辺はですね相関関係が当然あるのかなあと、市としてといいますか、私としては認識してるところです。その上で今後、今この会議で先ほどから申し上げている目的はなんだという話は、今既存の公共交通、例えば路線バスであったり、市内のタクシー事業者さん、こういったものを維持しつつですね、交通の公共交通空白地帯、これをどうするかというのが、市としての政策です。その先に住みたい住み続けたいというものがあるというふうに考えております。

(小野委員)

ありがとうございました。

(轟議長)

その他、いかがでしょうか。

(中村委員)

今回回数券の話がありましたけれども、11月に発売ということですが、私ども運賃収入をずっとチェックしてますのでわかるんですけど、11月の中旬以降から、やっぱり感染者が増えてきたということで、バスの業績が低迷してる状況なんです。現在1月は、2019年以降と比べますと24%ぐらい落ち込んできています。本来でしたら、回数券が売れてですね、利用されるだろうというところですが様子を見てるといような実態も踏まえてですね、なかなか顕著に数字に表れない、もともとの母数が小さいんで、その辺の変動っていうのはですね、極端に出ないっていうところだと思います。うちの収入から見ますとですね、これはすごく貢献してるというか健闘してるような実態だと思いますので、もうしばらく時間が必要なんだというふうに思っております。

(轟議長)

ありがとうございます。今、いろいろグラフを見てても、変動がすごく大きいなと思っておりました。回数券については、拡大というよりは維持をしていくことに貢献しているのかなと感じております。

(永田委員)

意見というよりも今日の私の感想になってしまうんですけども。増穂地区は、非常に順調に上手く立ち上がってるのかなっていう感じはします。白里地区も今日は厳しいことを言っておりますが、国庫補助は2人以上ですか。これをクリアしてるわけですよね。2.1だから。目標の3人は達成しないまでも、最低条件の2人はクリアしている。また、このグラフを見ると、白里も上がってますよね。その人数に対しては少ないものの、グラフで見ると、いろいろ行政も運行会社も苦慮されて、何とか最低限クリアしてる。

私が気になっているのは、大網の中でも白里地区が一番高齢化率が高いですよね。免許返納だからとか介護認定とか、白里地区では今後、困っている方が出てくる、または増えてくるわけで、今後、益々公共交通に対するニーズは高まると思うので、やはり乗りやすくすれば乗車率は増えてくるのかなと。どうすれば増えるかは別としてですが。今日の感想は、基本的に施策自体は間違っていないのかなと。ただ、そのアピールの仕方とか、ちょっとした工夫で、2.1から3.0になりそうな気がする。根拠はないんですけども、そういうふうに、今日は実感しました。

この前覚えてないんですけど、やはり高齢者でもいいですし、例えば息子さんと一緒に乗ってもらおう。お試しでもいいですし。そういうのを仕掛けてみてもいいんじゃないかと思います。こんなに大網便利ですよ。市役所まで1本で行けますよといったような、単に運行してますではなく実際に体験なんかしてもらおうというのも、一つのやり方なのかなと思います。

(轟議長)

ありがとうございます。仰るとおり、乗ってもらってそんなに悪くないんじゃないかと思っただくことは必要だと思います。さらに利用促進は、今のコロナの時代、1人当たりのお出かけ回数っていうか減ってるんですよ。外出の機会を作るというのは、先ほどの街づくりという話にも繋がる非常に重要なことだと思うんです。先ほどのスーパーが無くなったというのは非常に大きなことで、これだけで地域の、外出回数が減ってしまうので、こういうところを合わせてやっていかないとなかなか難しい。そういう機会もぜひ、いろんなイベントなどったり、いろんなものに合わせて、公共交通を使いながら、計画を立てて、やっていく必要があると思います。ありがとうございました。利用者アンケートも行うということです、その結果や費用対効果等を含めてコミュニティバスの検討を続けていくということです、そういった結果を踏まえてまた皆様にご協議いただければと思います。

それでは報告事項は以上となります。

5 その他

その他ですけど、事務局からまた、委員の皆様から何かございますでしょうか。

＝なし＝

ありがとうございました。それでは議題等は全て終了いたしましたので、議長の任を解かせていただき、進行を事務局にお返しします。

6 閉会

長時間に渡りご協議いただきましてありがとうございました。
以上をもちまして、令和4年度第3回大網白里市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。ありがとうございました。