

令和5年度 第1回 八千代市地域公共交通会議議事録

会議名 令和5年度 第1回 八千代市地域公共交通会議
日時 令和5年6月29日(木) 午前10時00分から11時30分まで
会場 八千代市役所多目的棟会議室
議題 八千代市地域公共交通計画の策定について
出席者 【委員】
木内委員(会長), 藤井委員(副会長),
三浦委員, 佐藤委員, 太田氏(檜山委員代理), 小川委員, 伊藤委員,
細谷委員, 岡本委員, 谷村委員, 那須原委員, 芦田委員, 高橋委員,
厚見氏(小松委員代理), 佐野委員, 横山委員, 加藤委員, 糟谷委員
【事務局】
(都市整備部) 若林次長, 赤城次長
(都市計画課) 平野課長, 山形副主幹, 岡田主任主事, 福田主事
【オブザーバー】
ランドブレイン株式会社井口氏, 佐久間氏

公開・非公開 公開
傍聴者 3名
議事 以下のとおり

—開会—

木内部長

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。
皆様、本日はご多忙のところ、令和5年度第1回八千代市地域公共交通会議にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。
私は、都市整備部長の木内でございます。
恐縮ではございますが、ここからは着座にて失礼いたします。
八千代市地域公共交通会議設置要綱第4条第2項の規定により、会長として、また、第5条の規定により、会議の進行を務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。
はじめに、事務局から委員並びに事務局職員のご紹介、会議開催にあたっての注意事項がございます。それでは、事務局お願いします。

—委員等紹介—

事務局

都市計画課長の平野でございます。本会議の事務局長となっておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、私から委員並びに事務局職員のご紹介をさせていただきます。

まず、事業者の代表としまして、

京成バス株式会社 営業部長 三浦委員。

船橋新京成バス株式会社 取締役営業部長 中村委員でございますが、本日所用により欠席でございます。

千葉内陸バス株式会社 代表取締役社長 佐藤委員。

ちばレインボーバス株式会社 代表取締役社長 檜山委員の代理として、太田様。

東洋バス株式会社 取締役業務部長 小川委員。

一般社団法人千葉県バス協会 専務理事 成田委員でございますが、本日所用により欠席でございます。

千葉県タクシー協会京葉支部 事務局長 細谷委員。

京成バス労働組合 長沼分会 分会長 伊藤委員でございますが、本日欠席でございます。

次に、市民委員といたしまして、那須原委員。

芦田委員。

岡本委員。

谷村委員。

次に、関係行政機関といたしまして、

関東運輸局 千葉運輸支局 首席運輸企画専門官 高橋委員。

千葉県総合企画部 交通計画課 企画調整班長 小松委員の代理として、厚見様。

千葉土木事務所 維持課長 横山委員。

八千代警察署 交通課長 佐野委員。

次に、学識経験者といたしまして、当会議の副会長となっております、日本大学 理工学部特任教授 藤井委員。

次に、本市職員といたしまして、

経済環境部長 加藤委員。

健康福祉部長 糟谷委員。

最後に、当会議の会長として、

都市整備部長 木内委員。

以上で、委員の紹介を終わります。

続きまして、事務局の職員を紹介させていただきます。

都市整備部次長の若林でございます。

都市整備部次長の赤城でございます。

その他、都市計画課職員が出席しております。

また本日は、八千代市地域公共交通計画策定支援業務委託を受託しております、ランドブレイン株式会社より、井口様、佐久間様がオブザーバーとして出席しております。

ご了承のほどよろしくお願いたします。

以上で、紹介を終わります。

—会議の公開・非公開—

事務局

続きまして、本日の会議の公開・非公開について申し上げます。本日の会議につきましては、「八千代市審議会等の会議の公開に関する要領第4条各号」の非公開議案に該当しておりませんので、公開といたします。また、会議録等の情報公開請求がなされた場合、公開することとなりますので、ご了承願います。

なお、会議録作成のため、本会議は録音させていただきます。

次に、傍聴される方にお願いたします。

会議の傍聴にあたりましては、傍聴証の裏面に記載された事項に注意の上、傍聴していただきますようお願い申し上げます。

また、会議資料の閲覧につきましては、「八千代市審議会等の会議の公開に関する要領第7条」の解釈及び運用により、会議中のみ閲覧に供し、会議終了後に回収させていただきます。

—資料の確認—

事務局

続きまして、本日の会議資料について確認をいたします。事前に配布している資料といたしまして、

- ・資料1 八千代市地域公共交通計画骨子案
- ・資料2 市民アンケート調査等の結果について

本日配布している資料といたしまして、

- ・令和5年度第1回八千代市地域公共交通会議次第
- ・八千代市地域公共交通会議委員名簿
- ・座席表

- ・資料3 地域公共交通計画に係る事業の方向性について

を配付しております。資料に不備はございませんか。

事務局からは以上でございます。

—一定足数の報告—

木内会長

次に、委員の出席状況ですが、本日は20名中17名の委員がご出席されております。

本会議の設置要綱第5条第2項の規定による半数以上の出席となりますので、本日の会議は成立いたしました。

—議事録署名人の指名—

木内会長

続きまして、本会議の会議運営規定第5条第2項の規定による議事録署名人の指名でございますが、今回は佐藤委員と岡本委員を指名させていただきたいと思いますが、お引き受けいただけますでしょうか。

佐藤委員

お引き受けいたします。

岡本委員

お引き受けいたします。

木内会長

佐藤委員と岡本委員を議事録署名人に決定いたしました。
よろしく願いいたします。

—会議—

木内会長

それでは会議に入りたいと思います。

本日の議題は、「八千代市地域公共交通計画の策定について」となっております。

事務局より議題について説明願います。

事務局

本日は、忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、よろしく願います。

それでは、担当から「八千代市地域公共交通計画の策定」について、お配り

した資料に沿ってご説明いたします。

事務局

都市計画課の山形と申します。

私から、本日の議題「八千代市地域公共交通計画の策定」について、事前にお配りしております資料及び本日配布しました資料に沿って、ご説明いたします。

よろしく願いいたします。

それでは、「資料1 八千代市地域公共交通計画骨子案」をご覧ください。

こちらは、現在策定を進めております八千代市地域公共交通計画の全体的な構成を示した骨子案となっております。

大きく3つのブロックに分かれておりますが、左から「現状の整理」、「ニーズ把握と課題の整理」、そして「基本方針・目標・実施事業等」となっております。

まず左のブロック「現状の整理」といたしましては、

「1. はじめに」で、(1) 背景・目的としまして、計画策定の背景と目的を記載いたします。

(2) 計画区域は、八千代市全域となっております。

(3) 計画期間は、令和6年度から10年度の5年間を予定しております。

(4) 計画の位置づけとしまして、上位法や本市の関連計画との関係を図示いたします。

続いて、「2. 八千代市の現状」となっております。

この章では、八千代市の現状を、(1) から(8) までの項目ごとになるべく図やグラフ等を用いて、わかりやすく整理してまいります。

次に、「3. 公共交通の現状」といたしまして、八千代市の公共交通の現状を、(1) から(7) までの項目ごとに、こちらも図やグラフ等を用いて、整理してまいりたいと考えております。

次に、「4. 上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ」といたしましては、八千代市第5次総合計画や、八千代市都市マスタープラン等の上位・関連計画において、公共交通に触れている内容を整理いたします。

続きまして、真ん中のブロック「ニーズ把握と課題の整理」となっております。

「5. 意向調査」となりますが、こちらは前回の会議で内容をお示しし、本

年4月から5月にかけて実施しました各種アンケート調査の結果をまとめる章となります。

(1) 市民アンケート調査, (2) 北部地域住民アンケート調査, (3) 公共交通利用者アンケート調査の結果につきましては, 後ほど, 資料2に基づきまして, 改めてご説明したいと思います。

(4) 交通事業者・関連事業者アンケート調査等につきましては, 7月から8月にかけて実施してまいりたいと考えております。

「6. 地域公共交通の課題」といたしましては, 現状の整理及び各種アンケート調査等によって本市の公共交通の課題を抽出し, その内容を整理する章となります。

課題の整理とそれをふまえた事業の素案について, 次回会議までにお示しし, 委員の皆さまへの意見照会を予定しておりますので, よろしく願いいたします。

最後に, 右のブロック「基本方針・目標・実施事業等」となっております。こちらは, 計画の核となる重要な部分となりますが, 「現状の整理」, 「ニーズ把握と課題の整理」及び先ほどご説明しました事業の素案への委員の皆さまのご意見に基づき, 本年9月～10月に開催を予定しております次回の地域公共交通会議において, それぞれの案をお示しできればと考えております。

「資料1 八千代市地域公共交通計画骨子案」の説明については以上となります。

木内会長

はい, ありがとうございました。

ただいま事務局より「資料1 八千代市地域公共交通計画骨子案」について説明がありました。ご意見, ご質問がありましたら, ご発言をお願いします。

なければ, 事務局は引き続き説明をお願いします。

事務局

それでは, 続きまして, 「資料2 市民アンケート調査等の結果について」をご覧ください。

こちらは, 先ほども簡単にふれましたが, 本年4月から5月にかけて実施した各アンケート調査の概要及び主要な項目の集計結果について, まとめた資料となっております。

実際の地域公共交通計画におきましても, この資料に近い形で掲載する予定となっております。

それでは、1ページをご覧ください。

まず(1)市民アンケート調査について、ご説明いたします。

調査概要といたしましては、無作為に抽出した15歳以上の市民2,500人を対象に郵送によりアンケートを配布し、郵送かWebサイトでの回答をお願いしました。

4月30日時点でちょうど1,000件の回答が来ており、回収率は40%となっております。

回答者の内訳としましては、性別では女性の方が若干多く、年齢は50歳代が最も多く、ついで70歳代が多くなっております。

地区的には無作為抽出した結果、やはり人口が多いエリアからの回答が多くなっております。

2ページをご覧ください。

ここからは具体的な回答の集計結果となります。

①日常生活における移動手段としまして、運転免許保有率、買い物時の主な交通手段、通院時の主な交通手段の集計結果となっております。

買い物時・通院時ともに睦エリア、阿蘇エリアで自家用車による移動の割合が高くなっていることが見てとれます。

続きまして3ページをご覧ください。

②運転免許証返納意向としまして、運転に関する考え、何歳まで運転が可能と思っているか、将来的な運転免許返納意向の集計結果となっております。

将来的な免許返納意向を持っている方が相当数おられるため、今後の公共交通サービスの維持・向上が重要と考えられます。

続きまして4ページをご覧ください。

③鉄道利用についての集計結果となっております。

こちらはやはり北部地域での鉄道利用率が低い結果となっており、満足度としては、「運行時間の正確さ」については比較的高く、「運賃」、「駅周辺での駐車場の確保のしやすさ」の項目で比較的低い結果となっております。

続きまして5ページから6ページにかけては、④路線バス利用についての集計結果となっております。

週に1回以上、日常的に路線バスを利用している方は全体の9.2%となっており、路線バスを利用するための条件としては、「(自動車の)運転ができなくなってから」が大半を占めています。

満足度としては、「バス停までの距離」、「運行ルート」で比較的高く、「運行

本数」,「バス停留所の待合空間(屋根,ベンチ)」で比較的低くなっており
ます。

続きまして,7ページから8ページにかけては,

⑤コミュニティバス(八千代台コース)利用についての集計結果となつてお
ります。

運行エリアである高津・八千代台エリアで,週に1回以上,日常的にコミュ
ニティバスを利用している方の割合は3.0%となっております。

満足度としては,「乗務員の対応」,「運賃」で比較的高く,「運行本数」,「運
行ルート(行き先)」で比較的低い結果となっております。

続きまして9ページから10ページにかけては,

⑥タクシー利用についての集計結果となっております。

週に1回以上,日常的にタクシーを利用している方は全体の1.7%となつて
おり,非常に少ない傾向となっております。

満足度としては,「目的地到着までの速さ」,「車両の乗り心地・乗り降りの
しやすさ」で高く,「運賃」で低い結果となっております。

続きまして11ページをご覧ください。

⑦外出における困りごとについての集計結果となっております。

外出時に交通手段がなく困ることがあると答えた208人(全体の20.
8%)のうち,困る外出行動としては,「買い物」と「遊び・趣味・習い事
等」が多くなっており,その際の「対処法」としては,「徒歩または自転車
で移動する」,「不便だが,路線バスやコミュニティバスを利用する」が多くな
っております。

また,「外出をあきらめる」と回答した方も,16.3%存在しており,こ
うした交通弱者を減らす施策を講じる必要があると考えられます。

続きまして12ページをご覧ください。

⑧八千代市地域公共交通の方向性に関する集計結果となります。

今後の方向性としましては,「現状と同程度の負担の中で,運行の効率化等
やれることに取り組み,可能な限り公共交通の維持に努めるべき」が最も多
く,次いで「自家用車を運転できない高齢者等が増えるので,利用者負担や財
政負担が増加しても,現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき」が
多くなっております。

また,公共交通の利用者を増やすために効果的な取り組みとしては「行きた
い場所を通る路線の設定」が最も多く,次いで「市内全域における鉄道,路線
バス,コミュニティバス等の乗継ぎのしやすさ」,「増便や運行時間帯の拡大」

が多くなっております。

続きまして13ページをご覧ください。

ここからは「北部地域住民アンケート調査」の結果となります。
調査概要といたしましては、無作為に抽出した15歳以上の市内北部地域に居住する市民500人を対象に、郵送によりアンケートを配布し、郵送かWebサイトでの回答をお願いしました。

4月30日時点で189件の回答が来ており、回収率は37.8%となっております。

回答者の内訳としましては、性別では女性の方が多く、年齢は70歳代が最も多く、ついで80歳代が多くなっております。

14ページをご覧ください。

①買い物時の移動の集計結果となります。

「最も利用する交通手段」としては、「自分で車を運転」と「家族等による送迎」を合わせると7割以上の方が自家用車による移動となっています。

また、公共交通機関の利用率は20.1%となっており、買い物時の移動に不便を感じている方は25.9%となっております。

15ページをご覧ください。

②通院時の移動の集計結果となりますが、交通手段としては、買い物時と同様7割近くの方が自家用車を利用しており、公共交通機関の利用率は18%となっております。

また、通院時の移動に不便を感じている方は18%となっております。

16ページをご覧ください。

③買い物・通院のためのバスを導入した際の利用意向の集計結果となりますが、「10年後は利用するかもしれない」との回答が最も多くなっております。④高齢者外出支援事業のサービス拡大についての集計結果といたしましては、「年齢にかかわらず、同区域に居住する運転免除章自主返納者も対象に追加する」が最も多く、次いで「介護保険の有無にかかわらず75歳以上のすべての方を対象とする」が多い結果となっております。

17ページをご覧ください。

⑤新しい移動手段の導入の集計結果となりますが、デマンド交通の利用意向としては「10年後は利用するかもしれない」との回答が47.6%と最も多くなっております。

また、地域で話し合い、運行ルートや運行本数を模索し、町会費等で地域の

交通を確保するような地域住民主体の取り組みについては、「必要だと思う」、「必要ないと思う」との回答がどちらも44.4%となっております。

18ページをご覧ください。

ここからは、「公共交通利用者アンケート調査」の結果となります。

調査概要といたしましては、市内の公共交通機関を利用している方を対象に、駅やバス停、タクシー車内等にアンケートの案内を掲示し、そこからWebサイトにアクセスしての回答をお願いしました。

回答数としては、5月18日時点で、鉄道が87件、路線バスが77件、タクシーが14件となっております。

①鉄道利用者アンケート調査における満足度としましては、「運行ルート」や「到着時間の正確さ」で比較的満足度が高く、「運賃」、「他の交通機関との乗り継ぎのしやすさ」で比較的満足度が低くなっております。

また、改善要望ありと回答した方の全員が「運行本数の増便」を望んでいました。

21ページをご覧ください。

②路線バス利用者アンケート調査における満足度としましては、「運行ルート」、「乗務員の対応」、「運賃」、「所要時間」で比較的満足度が高く、「運行本数」、「バス停留所の待合空間」、「運行時間帯」で比較的満足度が低くなっております。

また、改善要望ありと回答した方の全員が「運行本数の増便」を望んでおり、「運行時間帯の拡大」、「行き先」についても改善を望んでいる方が多い結果となりました。

23ページをご覧ください。

③タクシー利用者アンケート調査における満足度としましては、「目的地までの速さ」、「車両の乗り心地・乗り降りのしやすさ」で比較的満足度が高く、「配車依頼時の迅速さ」、「運転手の対応」で比較的満足度が低い結果となっております。

以上で、「資料2 市民アンケート調査等について」の説明となります。今回は集計結果の報告というかたちとなりましたが、今後、アンケート結果につきましては、複数の質問項目を掛け合わせたクロス集計等も行い、もう少し踏み込んだ分析を行ってまいりたいと考えております。

続きまして、「資料3 地域公共交通計画に係る事業の方向性について」をご覧ください。

こちらは、令和4年8月に、地域公共交通計画の策定にあたっての方向性と

して、委員の皆様へ提示いたしました資料に若干の修正を加えたものとなっております。

こちらは、これまでの八千代市における公共交通の課題をふまえて作成したのものとなっておりますが、今後につきましては、こちらの方向性と、アンケート調査等の結果との整合性を確認し、修正すべき内容等を検討いたしまして、具体的な事業案をお示ししてまいりたいと考えております。

資料2及び3についての説明は以上となります。

木内会長

はい、ありがとうございました。

ただいま事務局より「資料2 市民アンケート調査等の結果について」及び「資料3 地域公共交通計画に係る事業の方向性について」の説明がありました。ご意見、ご質問がありましたら、ご発言をお願いします。

岡本委員

取りまとめありがとうございます。

スケジュール的なところを説明いただいたので、お聞かせいただきたいです。

一つ目は、計画としては比較的概念的な話で、具体的な話にしていくのが非常に難しいと思うのですが、具体的なアクションプランに結び付けるためのスケジュールはどういう話になるのか教えていただきたいです。

二つ目は、あくまでも私案です。私たちが北部の方で、自治会で公共交通にあまり影響が無いように現在の買い物バスを交通弱者支援として施策を行っているということを踏まえて、運営の立場から考えた分析を披露させていただきたいです。この市民アンケート、北部地区で取り上げていただいたので、全体の構成と高齢化率を含めて考えられるようになって大変勉強になりました。八千代市の高齢化率は全国平均と変わらないと思うのですが、実態的には30%を超えていくものと思われま。65歳以上を3割以上と考えると、10年後は75歳と変動していきます。その上でこの資料を見ていくと、まず八千代市の人口が20万を超えています。今後人口減少が進んだときに、11ページに、外出を諦める人が16.3%いるとなっております。つまり、6人に1人が外出を諦めるということになります。この方々が外出を諦めるということは、私たちのヒアリングでは手当をしなければ転出してしまうということです。手当をしなければ人口が減るということになります。私たちの買い物支援バスでやっていく中では、15組のご家族を救うことができました。ただそれ以上は無理です。亡くなるまでご利用いただいた方がいたのですが、その方に「もしこれがなかったらどうしますか」と聞いたところ、「引っ越すしかない」とのことでした。そういうエリアということを前提で考えてください。この16.3%というのは、すご

く大事な数字だと思います。

市民アンケート調査⑧八千代市地域公共交通の方向性で、先ほどもご説明いただきましたけれども、望ましい方向性として住民が考えているのは、「現状と同程度の負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持を努めるべき」というのは、当然、交通事業者がこのままの現状の維持、基盤を整えて、費用を負担しなさいって意味ではないことは住民に伝わっていると思います。その上、「高齢者等が増えるので、利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき」という非常に難しい課題を選択している人も合わせると全体の7割の意見となります。つまりこのアンケートから、不満を持っている人が7割おり、何らかの対策を打つ必要があると捉えられます。

当然交通事業者の方々も、人口が先ほど言ったように減っていくわけですので、何も対策をしないとさらに厳しくなっていく現状にあります。先ほども言いましたが、私たちの自治会で救えているのは520世帯中15組です。

そう考えると、北部地域住民アンケートの①買い物時の移動。こちらを見ていただくと、最も利用する交通手段のグラフで、睦地区で8割、阿蘇地区で65%の方が車を利用しており、その方々は不便さを感じていないようです。これは良くない構造になっていると思われれます。

そのうえで最後に言いたいのは、これはアンケート上仕方がないと思うのですが、⑤新しい移動手段の導入。これは私たち自治会でも話したのですが、自分たちで運行ルート及び本数を模索して、町会費等で地域の交通を確保するようになっていきますけれども、これはなかなか難しいです。大学町にはたまたま協力をいただける方がおり、520世帯でやっと15組に利用されています。それも月に2本か3本です。これを買物支援にあてたり、病院がここにあるというような形でなんとかやってきたのですが、16.3%という数字がだんだんと増えていくなかで、これをクリアするには自治会でやることは非常に難しいです。

その前提で、全国や千葉県で何をやっているのかは新聞に取り上げられています。買物支援の会社を立ち上げて長く続かないケースが多いが、現在私が調べているなかでは、比較的安定的に運用できている「チョイソコ」という交通サービスがあります。ただしシステムの営業の方に聞いたのですが、自治会で行うことは無理であると。行政に入っていて初めて実現できるということで、各市が動いているということをお聞きしています。千葉県では南房総市、鴨川市、八街市は導入されるということで、私はこういったスタディとかベンチマークを参考にするのが望ましいと思います。公共交通事業者さんがどうしても黒字にならないから放棄せざるを得ないというようなエリアは、交通手段を用意する必要がないというわけではなくて、こういった方法で運用を行うということを提案させてください。佐倉市などでも自治会長などが連絡しているようですが、やはり行政が本腰を入れる必要があるだろうと。八千代市の人口規模、

特に北部を中心としたエリア，さらに地域企業のタイアップも含めて，ぜひ検討いただけたらいいなと思います。ただ，交通事業者に迷惑がかかるところはやっぱりいけないという大前提はあります。

人口の減少を抑えるためには買い物支援が絶対必要なので，そのサポートために，赤字になってしまうところを，スポンサーとか広告とか，その辺りをやっていく中で，自治体さんがリードしてその辺りの会社と連携してやっていかないと。進め方の提案と，やっていくところを見せることで，市民の方からの理解も得やすいのではないかなと思っています。

木内会長

ありがとうございました。貴重なご提案をいただきました。

具体策及びスケジュールについて事務局から何かありますか。

事務局

具体的な事業案の素案は9月～10月頃の次の会議でお示ししたいと考えておりますが，予定としては会議に先立って，書面で委員の方々に事業の素案を送らせていただいて，それについての意見照会をした上で，次の会議で案としてまとめご提示しようと考えております。

三浦委員

交通事業者として気になったのは，市民アンケート調査⑧八千代市地域公共交通の方向性の項目で，一番回答が多いのが，「現状と同程度の負担の中で，運行の効率化等やれることに取り組み，可能な限り公共交通の維持を努めるべき」となっていることです。上記の選択肢と「運行便数を減らしてでも路線を維持すべき」はほぼ同じ回答内容と思われるので，同様のものと見た時に，全体の半数近くが回答していることになります。また，「高齢者等が増えるので，利用者負担や財政負担が増加しても，現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき」という選択肢の「利用者負担」と「財政負担」の解釈によって，意味が変わってくると思われます。ちなみに「現在の運賃を値上げしてでも路線や便数を維持すべき」という回答が少ないことから，財政負担が増えてでも維持・拡充を望むが，利用者負担が増えるならば，維持・拡充をしなくてもいいと捉えられると思います。そうした中で，八千代市がどれだけ財政負担ができるのかをふまえて，今後は公共交通のあり方を考えなければならないと思います。この回答が，いわゆる北部である睦エリアと阿蘇エリアでもそれほど変わらないというのは驚いたところでもあります。

また，アフターコロナになっても，まだコロナ前との比較で15%から20%程度，利用者が戻らない状況です。一部で運賃改定を実行する会社もありますが，なかなか踏み込めません。来年4月からは，厚労省の告示が変わり，今以上に運

転士を休ませて、短い拘束時間で働かせないといけない方向に変わってくるので、今と同じ労働力で同じ便数を維持できないという状況です。

我々も必死に維持していきたいと思っておりますが、こういった実際の声が示しているとおり、運賃等の利用者負担増えても維持しなくていい、減便もやむなしだということを踏まえた中で、どうあるべきなのかを今後議論させていただきたいと思っております。

木内会長

アンケートの結果からもう少し潜在的に見える部分はあるかもしれないので、そのあたりは事務局でさらに分析をしていただきたいと思います。

佐藤委員

岡本委員から南房総市等のチョイソコという話が出ました。私からはグリーンスローモビリティの話をしてください。当社のある四街道市でも、バス路線の営業区域内の中で、グリーンスローモビリティを運営しています。住宅団地の中を、買い物支援の延長と言う形で運行しており、お客様からの料金は無料、つまり市の方で財政負担を行っています。名目上は、当社の路線バスと競合しない形でやっていますが、当社の路線エリアの利用が減っている状況もあり、やはり少しは影響が出てくる部分があります。そういった中で、グリーンスローモビリティのような新たな交通施策は有効なものだとは思いますが、いかに路線バス、既存の事業者の利益を損なわないようにやっていくかを踏まえて検討していただきたいです。いろいろな自治体でやっていますが、なかには数年で撤退した自治体もありますので、新たな交通システムについては、既存の事業者と十分検討したうえで判断すべきだと思います。

また、バス事業及びタクシー事業については、免許の取得がかなりハードになっています。特に路線バスについては大型二種免許、タクシーについても二種免許を取らないと運行ができませんので、乗務員の確保という面では、各社非常に厳しい状況になっています。こういったアンケート調査で、運行本数の増加や運行時間帯の拡大等、多くの要望があると思います。なかなか難しい状況ではありますが、できる限りやっていきたいと、交通事業者としては考えています。

木内会長

事業者の立場からご意見いただきまして、ありがとうございました。参考にさせていただきます。

その他ございますでしょうか。

那須原委員

1点目に、市民アンケート調査結果のまとめについてですが、八千代台のコミ

ユニティバスのまとめで、高津在住の人数が入っているのは、違うと感ずます。八千代台在住の方のみでとりまとめた方がよりわかりやすいと感ずます。

2点目に、資料3の事業の方向性についてですが、都市マスタープラン等を踏まえて検討とあります。国交省では、地域公共交通計画と立地適正化計画を、各自治体まとめるようにと示されていると思ひますが、八千代市は立地適正化計画をどういふスケジュールで策定しようとしているのか、地域公共交通計画は、立地適正化計画を踏まえてまとめる予定になのか、それぞれ単独でやろうとしているのか、教えていただきたいと思ひます。

3点目に、事業の方向性の新たなモビリティサービスの調査・研究について、導入可能性等を検討となつていますが、社会実験の実施まで踏み込んでやっていただけたらと思ひます。導入の可能性の検討は、本来であればアンケートの前にやっているべきで、それでデマンド交通といふ話がアンケートの中で出てきているわけです。ですので、もう一歩踏み込んだ事業の方向性のようなところまで、計画内で記載していただきたいと思ひます。

4点目に、地域公共交通は周辺自治体や行政区域と繋がるべきであり、現状整理で八千代市内のことだけではなく、周辺地域を含めたエリアを現状整理からまとめるべきだと思ひます。基本方針の中で将来ネットワークイメージを書かれると思ひますが、そちらについても市内で完結するものではないはずなので、周辺自治体との繋がりも整理された上で、実施事業等も書かれると良いのではないのでしょうか。

最後に、先日国会で、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正法施行が決まりましたが、その内容は今回の交通計画にも反映されているのでしょうか。

木内会長

大きく5点ありましたが、事務局の方から回答をお願い致します。

事務局

1点目のコミュニティバスのアンケート結果の分析については、八千代台の方に絞ることは可能であり、分析の仕方についてはご意見のとおり手直しが必要と考えております。

2点目の立地適正化計画についてですが、現時点で計画の策定はしていません。課題としましては現在、緑が丘の駅前周辺南部で市街化調整区域になっている区域がございまして、そちらの市街化区域編入に向けた検討をしております。それに合わせて立地適正化計画の策定につきましても、時期等について県と調整中です。

3点目の事業の方向性⑥新たなモビリティサービスの調査・研究ですが、現時点では計画の中に実証実験を行うとまで書けるか明言はできませんが、具体性

に欠けるというご指摘はその通りだと思いますので、今後お示しする事業の案としてご意見は参考にさせていただきたいと思います。

那須原委員

新たなモビリティサービスの導入の可能性があるということが分かれば、社会実験に繋げると書けるとと思います。可能性の検討だけでなく、「何年後までに行う」といった内容を書くべきではないでしょうか。毎度「検討しました」で終わってしまわずに、一歩進まないといけないと思います。「導入の可能性があります」「じゃあ社会実験しましょう」まで書いていただくと良いかと思います。

事務局

計画期間が5年間となっていますので、その中で段階的にどこまでできるかについてはご意見を参考に検討していきます。

4点目の周辺自治体も含めて交通ネットワークの整理をすることについてはご指摘の通りだと思います。ある程度、他市町村を跨いでいる路線については現状分析の中で検討していきたいと思っております。たとえば、千葉市と八千代市を跨いでいる北部循環線については交通計画の中でも記載することを想定しておりますので、その他、周辺地域等、関係性のある部分を含めて現状整理をしていきます。

また、八千代市の都市計画道路についても、他市に跨るものですので、都市計画道路の見直しや整備に関しましても交通ネットワークの見直しに関わってくるものと考えております。

5点目の活性化再生法の改正については、計画策定において直接的に影響があるかどうかも含め、情報収集には努めてまいります。

那須原委員

7月1日から、「道路運送高度化事業」の拡充で「交通DX・GXの推進」が施行され、10月1日から、「地域の関係者の連携と協働の促進」、「ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充」、「地域公共交通利便増進事業の拡充」として「エリア一括協定運行事業」の創設、「鉄道及びタクシーにおける協議運賃制度の創設」が施行されると国の資料に書いてあります。これが交通計画を作る上で、関係してくるのかということを確認したいです。

事務局

改正の内容が具体的に八千代市の事業に影響がある件については精査していきます。全国的な法律の改正になると思うので、必ずしも全てが八千代市に影響があると言われるとそうではないと思っています。もう少し情報収集して精査して、反映すべき点は計画に反映いたします。

藤井委員

バスにおける環境あるいはタクシーにおける環境が、非常に厳しいです。そういった中でアンケートを見てみると、やはり運行本数、便数が欲しいとか、利用拡大の要望が非常に多い状況です。

市原市では今年4月から5月までの1ヶ月間で、市内でメインに運行されているバス事業者が、市内全域で100便減便になりました。通常、バス事業者さんの方から1ヶ月前周知で運輸支局に相談の上で、減便という対応をしますが、2024年の運転手確保、それを前倒しでやる中で現実に運転手が足りないということで、特例で2週間前に周知となり、自治体が知らない中で減便が一気に動いてしまって、市に「公共交通はどうなっているのだ」という市民の問い合わせが殺到してしまいました。

実際には市原市だけの問題ではなくて、他の自治体さんでも7月以降、今後減便せざるを得ない状況であると、私も関わっているところから聞いている状況でございます。

そういった中で、東金市では、路線バスとコミュニティバス、デマンドタクシー、これらが全域同じ運用をしています。本来であれば差別化をするというのが基本の考え方だと思います。路線バスに比べてコミュニティバスは非常に長時間、1時間半ぐらいかけて運行しており、利用者が路線バスとコミュニティバス、デマンドタクシーを、運賃と時間で差別化して使っています。バス路線がこれらもし減便されたとしても、デマンドがフォローアップできるという可能性があるのではないかと、地域の中で、移動できない人の下支えができるのではないかと考えています。

八千代市でも、路線バスとタクシー、その他の循環バス等の位置づけをきちっと考えることが大切だと思います。バス事業者あるいはタクシー事業者と事務局の方で、定期的な相談会などを開いていただき、市民の足といったものをどう維持できるのか、そのための支援方策まで含めて考えていってほしいです。

また、バス事業において運賃を上げるというのは非常に厳しく、今後5年間でインフラとして民間路線バス事業を維持・継続できるかは非常に厳しいと考えています。その中で、市民にとって要望型のものはもう運用できない。それを理解した上で、使わないものはなくなってしまうというのは公共交通の流れですが、使っていてもなくなる可能性があるという状況に日々近づいています。地域毎の課題点やニーズがあるので、その利用サービスに応じた展開をしていくという発想の転換が必要だと思います。

先ほど新規事業の話が出ましたが、たとえば八千代市にとって、チョイソコサービスを入れるということは、こういった地域に入れてどういう運用をするのか、それは本当に地域のためになるのか。この後、事業確保ができる仕組みとして成り立つかをきちんと試算した上で運用するのであれば、それは全然問題な

いです。ただ、チョイソコの場合はある一定程度の利用者数が担保されないと、これはなしえない、といったところがあります。必要な人数、必要なサポーター、市民の協力等をかみ合わせてやらないと、なかなか地区単位でできません。

ある程度の利用者が見込める地域である必要があります、たとえば先ほどの話にも出た500世帯程度の地区への導入を検討すると、母数的におそらく難しいと思います。また、ある一定規模が出てくると、今度は民間のバス事業者さんとのバッティングが出てきます。そうするとチョイソコが機能しなくなってしまう。

色々なことを検討するのは良いのですが、現状の八千代市にとって必要なものは何か、ニーズは何か考える必要があります。現在、買い物バスで実際に運用していただいている、そういったサービスで移動の足が賄えるのであれば、そういったところを最優先すべきだし、実際に地域に根づいているのであれば、その可能性を広げていくということでもいいと思います。ただし、いずれにしてもやはり公共交通との調整、これが非常に大きなハードルになるのが現実です。

こういった場面でどういう形で取り組むのか、URの団地内であれば、例えば、村上や米本、村上はだいぶ駅前開発が展開していますが、米本は飛び地になっているので、団地内の移動であれば成り立つかもしれませんが、そうすると利益が上がってきません。現実的な事業展開にどうすれば繋げられるか、考えることが重要です。

今後の方向性の①の中で、路線バスのバス停から300mという数値がありますが、高齢化率が上がっている現状では、なかなか遠い気がしてきています。八千代市でやっている高齢者外出支援では、500mの距離があったかと思いますが、バス停から離れた地域の方たちの支援サービスとして、移動しにくい方たちの支援であれば、公共交通計画としての全体の枠組みの中で、範囲については再検討していく必要性もあると考えています。

アンケート集計につきましては、運転免許を持っている人、持っていない人のクロス集計は最低限でも今後していただきたいです。また、免許の返納については、都市によって大分傾向が違っていると感じます。コロナによって返納率が少なくなった自治体もあれば、変わらず返納率が高い自治体もございます。八千代市の場合は、北部と南部の都市域の形成がまるで違うので、どちらかと言えば南部側は返納率が高いが、北部側は返納率が低いというような地域性があります。

君津市の追跡調査について5年後の経年変化をみると、変更以降に関するその年代がさらに5年間延びており、65歳、70歳の、免許返納するという声は、ほとんど機能していないといった結果が出ていました。ここの数字のところをどう読み込んでいくかが大切です。

返納する人が公共交通の利用者になっているのかと言われるとそうはならないといったところもあると思います。たとえば、年齢層を区切った移動の求め方は何か、それは高齢者ばかりではなく、高校生や中学生も含めて、実際に自分で

移動できない人たちの年齢層も分けた形で利用者ニーズに合った公共交通を最低限どういう形で残していくべきか、そういう考え方もぜひ持っていただきたいです。

木内会長

貴重なご意見等ありがとうございました。なかなか考えさせられる話でしたので、今後の参考にさせていただきます。

その他ございますか。

高橋委員

分かる範囲で教えていただきたいのですが、資料3「地域公共交通計画に係る事業の方向性について」の⑤公共交通の利便性向上に向けた環境整備の項目で、「利用者がより使いやすく、便利な地域公共交通となるように環境整備を推進」とありますが、お答えできる範囲で良いので、どのようなイメージなのか教えていただければと思います。

事務局

具体的な内容としては、駅前広場のバス停の整備、ベンチ等、事業者さんの更新や設置等にあたって、市で補助ができるか等を想定しております。

木内会長

どうもありがとうございました。

他にありませんでしょうか。なさそうなので、以上をもちまして、令和5年度第1回八千代市地域公共交通会議を終了いたします。

皆様、ご協力ありがとうございました。

事務局から事務連絡がございます。

事務局

今回の会議の開催につきましては、令和5年9月から10月頃を予定しております。開催日が決まりましたら、事前に委員の皆さまへご連絡させていただきます。

本日は、長時間に渡り、ご協力いただきありがとうございました。