第１０回八千代市地域公共交通会議議事録

会議名　　第１０回八千代市地域公共交通会議
日　時　　令和２年２月７日（金）　午前１０時００分から１２時００分まで
会　場　　八千代市役所旧館４階　第２委員会室
議　題　　コンパクトカー等の導入検討に係る取組状況
出席者　　【委　員】
田中委員（会長），藤井委員（副会長），坂本氏（上田委員代理），
吉田委員，竹田氏（三沢委員代理），加藤委員，
酢崎氏（小川委員代理），安原委員，岡本委員，谷村委員，
那須原委員，山本委員，福井委員，菊池委員，川俣委員，
海老原委員，豊田委員，青井委員
【事務局】
稲村都市整備部次長，鎌形都市整備部参事
（都市計画課）笠川副主幹，糟谷主事，福田主事
（長寿支援課）櫻井主任主事
【関係者】
日本大学　学生３名

公開・非公開　　公開
傍聴者　　　　　２名
議　事　　　　　以下のとおり

―開会―

田中会長

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，本日は御多忙のところ，八千代市地域公共交通会議に御出席賜りまして，誠にありがとうございます。

私は，都市整備部長の田中でございます。

恐縮ですが，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，よろしくお願いいたします。

はじめに，事務局から委員並びに事務局職員の御紹介をさせていただきます。それでは，事務局よろしくお願いいたします。

―委員及び事務局職員紹介―

事務局

都市整備部次長の稲村でございます。よろしくお願いいたします。私から委員並びに事務局職員の御紹介をさせていただきます。

事業者の代表といたしまして，京成バス株式会社営業部長，上田委員の代理として，坂本様に御出席をいただいております。

船橋新京成バス取締役営業部長，吉田委員でございます。

千葉内陸バス株式会社代表取締役社長，三沢委員の代理として，竹田様に御出席をいただいております。

ちばレインボーバス株式会社営業部長，加藤委員でございます。

東洋バス株式会社取締役業務部長，小川委員の代理として，酢崎様に御出席をいただいております。

安原運輸株式会社代表取締役，安原委員でございます。

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。

京成バス労働組合副執行委員長，福井委員でございます。

次に，市民委員といたしまして，岡本委員でございます。

谷村委員でございます。

那須原委員でございます。

山本委員でございます。

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，斯波委員でございますが，本日所用により欠席でございます。

千葉土木事務所維持課長，菊池委員でございます。

千葉県総合企画部交通計画課企画調整班長，川俣委員でございます。

八千代警察署交通課長，海老原委員でございます。

次に，日本大学理工学部教授，藤井委員でございます。

次に，本市職員ですが，経済環境部長の豊田委員でございます。

健康福祉部長の青井委員でございます。

当会議の会長といたしまして，都市整備部長の田中委員でございます。

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。

冒頭でも申し上げましたが，私は，都市整備部次長の稲村でございます。

都市整備部参事の鎌形でございます。

その他，関係職員が出席しております。どうぞよろしくお願いいたします。

以上で，紹介を終わります。

―会議の公開―

田中会長

次に，会議の公開等について，事務局から説明をお願いします。

事務局

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，御了承願います。

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ので，こちらも併せて御了承をお願いいたします。

次に，傍聴される方にお願いいたします。

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，会議終了後に回収をさせていただきます。

なお，会議資料の写しの交付を希望される場合は，八千代市情報公開条例第１８条第１項「費用の負担」の規定に基づき，費用の徴収を行いますので，よろしくお願いいたします。

―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させていただきます。

事前配布している資料といたしまして，資料１「コンパクトカー等の導入検討に係る取組状況」。

資料２「コンパクトカー等の運行検討について」。

資料３－１「阿蘇地区ルート案」。

資料３－２「村上地区ルート案」。

資料３－３「睦地区ルート案」。

資料３－４「大和田地区ルート案」。

資料３－５「高津・緑が丘地区ルート案」。

資料３－６「八千代台地区ルート案」。

資料３－７「勝田台地区ルート案」。

資料４「課題一覧」。
資料５－１「コミュニティバス八千代台コース利用者・収支率推移」。
資料５－２「コミュニティバス八千代台コース広告収入」。
資料５－３「コミュニティバス八千代台コース時刻表」。
資料６「高齢者外出支援事業」。
次に，本日配布している資料といたしまして，「第１０回八千代市地域公共交通会議次第」。
資料７「八千代市北部　睦地域　大学町買物会　参加人数」。
「八千代市における公共交通活性化プロジェクトの報告及び八千代市公共交通マップの提案」。
その他といたしまして，「八千代市地域公共交通会議委員名簿」，「八千代市地域公共交通会議設置要綱」，「八千代市地域公共交通会議会議運営規定」，「座席表」を配布してございます。
資料の方はよろしいでしょうか。

なお，御発言の際にはお手元のマイクのボタンを押してから，お願いいたします。
事務局からは以上でございます。

―定足数の報告―

田中会長
次に，委員の出席状況ですが，本日は２０名中１５名の委員が御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，本会議は成立いたしました。
なお，３名の委員につきましては，冒頭で紹介いたしましたとおり，代理の方に出席していただいております。

―議事録署名人選出―

田中会長
続いて，本会議の運営規程第６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，吉田委員と那須原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。

（了解の声あり）

田中会長

吉田委員と那須原委員を議事録署名人に決定いたしました。よろしくお願いいたします。

―役員の選出―

田中会長

次に，本会議の設置要綱第４条第３項による「監事の選任」についてでございます。

監事につきましては，小川委員と宮澤委員にお引き受けいただいておりましたが，宮澤委員が異動となりましたので，宮澤委員の後任監事として，斯波委員を指名させていただきます。

なお，斯波委員は本日欠席となっておりますが，事前に内諾を得ていることを併せてお知らせいたします。

―議題の審議―

田中会長

それでは会議に入りたいと思います。

本日の議題は，「（１）コンパクトカー等の導入検討に係る取組状況」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をお願いします。

事務局

都市整備部参事の鎌形でございます。本日は，皆様から忌憚のない御意見をいただければと思っております。よろしくお願いします。それでは，「議題（１）コンパクトカー等の導入検討に係る取組状況」について，担当より説明差し上げます。

事務局

都市計画課の笠川です。よろしくお願いします。それでは私から「議題（１）コンパクトカー等の導入検討に係る取組状況」について説明いたします。

昨年度から，本格的にコンパクトカー等の導入検討を進めてまいりましたが，前回委員の皆様にお集まりいただいた会議から，約１年が経過しておりますので，これまでの経過を含め，資料１「コンパクトカー等の導入検討に係る取組状況」に基づいて，説明させていただきます。

まず，これまでの経過といたしまして，コンパクトカー等の導入検討を始めた目的ですが，本市において，鉄道駅及び１日の運行回数が９回以上のバス停

留所から，５００m以上離れている交通不便地域が存在することから，交通不便地域の解消や地域からの要望を踏まえた交通手段として，コンパクトカー等の導入について検討を始めました。コンパクトカー等の導入検討に際しましては，地域からの意見を吸い上げるため，市内７つのコミュニティ地域の代表者に運行ルート案の作成を市から依頼し，全地域から運行ルート案の提出をいただいているところでございます。なお，運行ルート案の作成にあたりましては，資料２「コンパクトカー等の運行検討について」の内容を踏まえることを条件とさせていただいております。

　各地区の運行ルート案につきましては資料３－１から７のとおりとなっております。運行ルート案につきましては，職員によるルートの試走を実施し，課題抽出を行っております。まず資料３－１の阿蘇地域の運行ルート案をご覧ください。図面の見方としましては，黒い点線は過去に廃止された「ぐるっと号」及び「コミュニティバス」ルートを示しております。青点線は，路線バスルートを示しております。紫の点は地域の停留所希望箇所を示しております。なお，停留所の希望箇所が定まっていない場合には記載がない地域もありますので，よろしくお願いいたします。赤の点線及び赤の実線につきましては，今回地域から提出された運行ルート案となっております。また，赤点線につきましては，路線バスや過去に廃止された「ぐるっと号」及び「コミュニティバス」ルートと地域から提出されたルートが重複している箇所を示しております。赤実線につきましては，路線バス，過去に廃止された「ぐるっと号」及び「コミュニティバス」ルートと重複していない箇所を示しております。阿蘇地域を試走した結果，過去に廃止された「ぐるっと号」，「コミュニティバス」等とのルート重複が見られ，過去の運行実績から継続的な運行が難しいものと思われます。なお，試走結果から判明した課題につきましては，資料４の「課題一覧」にまとめておりますので，併せてご覧ください。次に資料３－２の村上地域の運行ルート案をご覧ください。村上地域につきましても，阿蘇地域と同様に，過去に廃止された「ぐるっと号」，「コミュニティバス」等とのルート重複が見られ，過去の運行実績から継続的な運行が難しいものと思われます。次に資料３－３の睦地域の運行ルート案をご覧ください。睦地域につきましては，阿蘇地域等と同様に，過去に廃止された「ぐるっと号」，「コミュニティバス」等とのルート重複が見られ，過去の運行実績から継続的な運行が難しいものと思われます。また，すれ違いが出来ない狭幅員道路が存在することも判明しております。次に，資料３－４の大和田地域の運行ルート案をご覧ください。大和田地域につきましても，阿蘇地域等と同様に，過去に廃止された「ぐるっと号」，「コミュニティバス」等とのルート重複が見られ，過去の運行実績から継続的な運行が難しいものと思われます。次に，資料３－５の高津・緑が丘地域の運行ルート案をご覧ください。高津・緑が丘地域につきましても，阿蘇地域等と同様に，過去に廃止された「ぐるっと号」，「コミュニティバス」等とのルート

重複が見られ，過去の運行実績から継続的な運行が難しいものと思われます。次に資料３－６の八千代台地域の運行ルート案をご覧ください。八千代台地域につきましては，阿蘇地域等と同様に，過去に廃止された「ぐるっと号」，「コミュニティバス」等とのルート重複が見られ，過去の運行実績から継続的な運行が難しいものと思われます。また，現在運行しているコミュニティバスの八千代台コースとのルート重複が見られ，既存コミュニティバスの利用者が減少する恐れがあります。さらに，すれ違いが出来ない狭幅員道路が存在することも判明しております。最後に資料３－７の勝田台地域の運行ルート案をご覧ください。勝田台地域につきましては，阿蘇地域等と同様に，過去に廃止された「ぐるっと号」，「コミュニティバス」等とのルート重複が見られ，過去の運行実績から継続的な運行が難しいものと思われます。また，すれ違いが出来ない狭幅員道路が存在することも判明しております。さらに，車両が転回するスペースがないことも判明しております。

各地域の運行ルート案を試走した結果は以上となりますが，運行ルート案の試走による課題抽出と併せて，コンパクトカーの運行実績がある事業者へのヒアリングも実施しており，これらの内容を中心に，地域へフィードバックを実施している状況でございます。

資料１「コンパクトカー等の導入検討に係る取組状況」に戻っていただきまして，「２．コンパクトカーを導入することに対しての課題まとめ」について説明させていただきます。各地域の運行ルート案の試走結果より，主に４つの課題が判明しました。１つ目は，過去に廃止された「ぐるっと号」，「コミュニティバス」等とのルート重複，２つ目は，「既存の路線バス」の運行経路との重複，３つ目は「コミュニティバスの八千代台コース」とのルート重複，最後に４つ目は車両のすれ違いが難しい道路が存在することとなっております。また，事業者へのヒアリング等を通して，車両の課題も主に２点挙げられております。１つ目は，コンパクトカーサイズの車両を所有している市内の事業者がいないこと，２つ目は，乗り切れない人を想定した予備車両の確保が必要なことが挙げられます。

次に，「３．地域公共交通会議委員や地域等からの主な意見」について説明させていただきます。まず１つ目は，市から提示させていただいた運行頻度として，週１回で１往復の運行としておりましたが，その条件に対する意見として，「週１回の運行でがっかりした。何のために走らせるのか。」という御意見を頂戴しております。２つ目は，過去に廃止された「ぐるっと号」，「コミュニティバス」とルートや運行形態が変わらないことから，継続的な事業とならないことを危惧された御意見として，「継続的な事業とならないと困る。」という御意見を頂戴しております。３つ目は，２つ目の意見を被るところはございますが，過去に廃止された「ぐるっと号」，「コミュニティバス」とルートや運行形態が変わらないことからどのように差別化をしていくのかという御意見と

して，「廃止された「ぐるっと号」とどう差別化を図るのか。」という御意見を頂戴しております。最後に４つ目は，２つ目，３つ目の意見と被りますが，「過去にも費用対効果が得られなく，採算性・利用率等の面からバスの運行を廃止している。今回もそのようになるのではないか。」という御意見を頂戴しております。

これらのコンパクトカーを導入することに対しての課題や様々な方からの意見を踏まえ，今後の対応としましては，継続的な運行を実施できるよう，コンパクトカーに限定するのではなく，別の他方策も視野に入れた検討を行ってまいりたいと考えております。

スケジュールにつきましては，過去に「ぐるっと号」及び「コミュニティバス」の廃止が行われていることから，慎重な判断が求められるため，まず市の考えを整理した上で，再度，真の住民意向の把握を行い，その情報整理及び分析を行った上で，事業手法を決めていきたいと考えております。

「コンパクトカー等の導入検討に係る取組状況について」は以上となりますので，忌憚のない御意見をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

田中会長

はい，ありがとうございました。

ただいま事務局より「コンパクトカー等の導入検討に係る取組状況」についての説明がありましたが，御意見，御質問がありましたら，御発言をお願いします。

福井委員

京成バス労働組合の福井でございます。今お聞きした限りでは，難題ばかりで現実的に実施できるのでしょうか。また，今後の対応というところで，コンパクトカー等とは別の他方策という表現が使われておりましたが，具体的にはどのようなものなのでしょうか。慎重な判断をしなければならないという市の整理ですが，結論的には，事業実施が難しいという判断もあり得るのでしょうか。どのように市の考えをまとめていくのか，具体的な部分を聞きたいです。

また，市内の事業者がいないという表現がありましたけれども，民間事業者に委託するコミュニティバス形態で検討が進んでいますが，バス事業の実態としては，車両は買えるが，とにかく運転手不足です。これはすべての事業者に言えることです。全国的にニュース等でも取り上げられており，定着率も極めて悪いという現状でございます。事業を回すのに四苦八苦しているという状況の中，運行委託を受けても，公共交通の使命という面はあるかとは思いますが，どこの事業者も対応できない状況が現実に現れつつあります。

コミュニティバス形態で市が運行事業者に委託できるという前提で成り立っているというお話ですが，事業者が一切，運行委託を受けられなかった場合は想定されているのでしょうか。併せてお聞きしたいと思います。

田中会長

事務局，お願いします。

事務局

御質問ありがとうございます。まず実施できるのかという質問と，運転手不足で委託を受けられる事業者がいない場合にどうするかという質問に対して，掛け合わせた回答をさせていただきます。

市としましては，ぐるっと号やコミュニティバスが廃止されておりますが，昨年度コンパクトカー等について検討させていただきました。先ほど御説明させていただいたとおり，地域の方の意見を聞き，ルート案を出してもらいましたが，昨年の４月の時点では，ルート案が揃っておらず，地域を回り，ルート案を御提出いただき，現在に至っております。

その中で実施できるのかという点ですが，実際のところ，車両の大きさやどのようなタイプの車両が良いのかといったところも踏まえ，地域だけでなく，事業者からも意見を聞く中で，市内では，車両をもっている事業者がいなかったという現状がございます。また，初期投資を踏まえて，継続性がある事業にしていきたいと考えておりますので，実施できるかという質問に対しては，実施させていただく方向で検討しているという回答になりますが，手法としてはコンパクトカー等に限定せず，他方策も検討していくという流れで考えております。

併せて他方策の具体的な事項について御質問がありましたが，他市や様々な報道も踏まえまして，バス，タクシー，いわゆるドア・ツー・ドアで行うデマンドという手法がありますが，市が主体でやる部分と地域が主体でやる部分があると思いますので，どのようにしたらみなさんが使いやすくなるのか，ニーズを掴みきれていなかった部分がありましたので，ニーズを把握する中で，他方策を検討していければと考えております。

田中会長

はい，福井委員お願いします。

福井委員

ありがとうございます。とにかく乗る人がいなければ事業になりませんので，事業者に全て任せるのではなく，市の方もきちんと考えて取り組んでいただきたいと思います。

市の運転手の直接採用という可能性も考えていかなければならないということも提言させていただいて，意見とさせていただきます。

田中会長

他に御意見はありますでしょうか。

私から事務局に提案させていただいてもよろしいでしょうか。

今回このような住民意向の把握を行った狙いや考え方等について，前回の会議から期間が空いておりますので，改めて御説明いただければと思います。事務局お願いします。

事務局

はい，御説明させていただきます。廃止されたぐるっと号やコミュニティバスの際には，市が主体でルート等を作っておりましたが，目標収支率に達しなかったことを理由に，ぐるっと号やコミュニティバスの廃止に至っております。現在は八千代台地区のみコミュニティバスが運行している状況にございます。そのような背景の中で，昨年度７つのコミュニティ地域に対し，行政主体とならないよう，市民の方が求めるルート案を念頭に置き，コース案を提出いただきましたが，ルート案を見てみると，廃止されたぐるっと号やコミュニティバスとルートが重複しているものが多くみられ，住民ニーズを把握しきれていないと感じております。

田中会長

はい，ありがとうございます。

説明がありましたが，御意見，御質問はございますでしょうか。

事務局からの説明の中で，住民ニーズの把握が難しいということが感じられましたけれども，住民ニーズの把握に対する他事例を知っていたり，知見をお持ちの方はいらっしゃいますでしょうか。情報をお持ちの方がいらっしゃれば，この場で情報提供いただけると助かります。どなたか御意見ありますでしょうか。

はい，藤井委員。

藤井委員

藤井です。昨年度の交通会議の際に，私はこのコンパクトカー等に対し，苦言を呈した記憶があります。やはり，首長が変わることにより，交通の考え方が変わるということは，ある意味当然でありまして，市民が使いやすい交通モードを考えようとすることは，決して悪いことではないと思います。コンパクトカー等については，そういったものを検討した結果であるとは思いますが，その検討に対するアプローチ自体の評価をどうするかといった場

合には，改めるべき部分があると思います。

というのは，今回挙がってきたルート案の内容ですが，ぐるっと号やコミュニティバスとルートが重なっているという整理でしたが，それが良いのか悪いのかはきちんと整理するべきだと思います。重なっているから単純に悪いといった評価にすることは適切ではないと思います。理由としては，廃止した当時と比べて，そこに住まわれている方々が年をとって，年齢構成も変わっているということが挙げられます。

公共交通というのは，非常に難しく，公共交通を導入しようとした際には，住民の方々は当然導入して欲しいものですから，アンケート等を行った場合には，「利用する」という回答をします。そういう回答はするにもかかわらず，今公共交通を利用するかと聞くと，今は使わず，困ったときに使うという回答や，運転免許証を返納したときに使うといった回答が多くなります。そうなると，公共交通を使うのは何年先になるのかということになりますが，様々な地域の統計を見てみると，７５歳までは自ら運転をし，８０歳を超えてからようやく，運転から離れようとするといった傾向が見られます。しかしながら，やはり，７５歳となると運転することに対して不安な面もあると思われ，そういった面で地域の中での足の確保をどうするか，ということも考えていくようになると思います。

現在検討しているコンパクトカー等で地域に投げかけたときに，回答していただいた方が，地域の人の顔を見たり，利用者のニーズを踏まえて回答したのか，この部分が届いてきていないと考えられます。実際に廃止されたぐるっと号やコミュニティバスと同じルートだったとしても，地域の民生委員の方の声を聞いたり，地域の町会の声を聞いたりといったようなことがあったかと思いますが，それを踏まえてルート案を作ったところ，ぐるっと号やコミュニティバスのルートになってしまったということだと思います。具体的な議論内容や考え方を見ていかないと，事業効果は得られにくいと思います。その中で，私自身も様々な交通不便地域の事例を見てまいりましたが，自治体によって同じ取り組みはしておらず，やはりそうなるのは地域のニーズが違うということにあると思います。八千代市の場合は，南側に鉄道が走り建物が張り付いているのに対して，北部は市街化調整区域で，二分化されていると思います。そのような中で，北部と南部の交通不便地域をどのように解消していくかといった視点で，市民の利用を考えるというスタンスが必要になるかと思います。

私が以前取り組んだ例としては，我孫子市の事例がありまして，アンケートを行いました。アンケートの評価手法としては，１８８ある町会に対し，アンケートを一律型でとらせていただきました。町会のメンバーは役員の方々１０名と，役員の方々が地域で困っているという方に配布していただいた１０名，併せて２０名で，１８８町会にアンケートを実施しました。その中で例えば，困っている方たちの声をそのまま吸い上げる，あるいは，町会として定例的に

行っている会議の中で，交通の問題に関わるような議題が挙がっているかどうか，あるいは，自分たちで実際に地域の方たちと買い物に行ったりしているような行動があるか等，そういったところを地域ごとに吸い上げていきました。そうしたときに，町会間での温度差があったり，交通不便地域の中でも困っていない地域があったり，当然困っている地域も存在しますが，困っている地域が連担して繋がっているようなところは，定時定路線型のルートとしてバス系統を考える必要があると整理したりしました。あるいは，点在しているところでは，バスでは限界があるので，デマンドであったり，あるいは，住民の結束力があるのであれば，住民の方々が交通不便地域の中で，自分たちの車で輸送するような仕組みを設けたりということもあります。現在は，国土交通省でも，自家用輸送に際し，燃油代を支払うことは認められていますので，そのような運用を地域の中で考えるといったようなやり方もあります。あるいは，これも住民の方々が頑張っている例ですが，お互い様なのだからボランティア輸送をやろうということで，先ほど言った燃油代も取らずに，自分たちが運転できる年齢であれば，将来自分たちが運転できない年齢となったときに，同じことをやってもらいたいという思いから，１９８０年代に開発された山の上に住んでいる人たち，１０００世帯程度あるところで，バスが日中往復２便程度しか運行していない地域で，地域の方々がドライバーを自ら行い，利用者にもドライバーがその方で良いか確認し，相互理解を図った上で，運行しているという事例があります。

ですので，先ほど事務局が地域のニーズの把握をしきれていないという発言がありましたが，交通不便地域でもまだ公共交通を求めていない地域もある可能性がありますので，そういったところはまだ，公共交通として施策を導入する必要がないのではないかという考え方もあるかと思います。市域の全域に公共交通を張り巡らせるというのは，現段階で行う必要がないという判断もあって良いのではないかと思います。一方で，この地域は年齢的にみると，あと１０年すると地域としてニーズが出そうということが判明したのであれば，そこには前もって，動ける組織作りを行っていく等の工夫が必要になるかと思います。逆にこの地域は，住民の結束がうまくいっておらず，行政支援しないかぎり，移動が担保できないといったところは，その手立てを考えていく必要があるかと思います。このように地域ごとの政策展開をできるような仕組みを考えていかなければならないと思います。ただし，そのときに個別の問題だからといって，地域の声が挙がったことを，行政側が短絡的に施策を決めていくことは，基本的な交通の在り方が成り立たなくなります。そのためにも，現在交通が成り立っていない原因はなぜかというと，交通の総合計画，つまり，八千代市版の交通計画，はっきりとした交通の指針となるものを持っていないことが一番の原因であると私は思います。

交通不便地域の対策として今行っているもの，後の議論で出てくると思いま

すが，タクシーの補助支援ですが，本来であれば，その地域の人に使ってもらいたいという思いがあったと思いますが，利用率が伸びていないとう現状となっていると思います。それは基本的な住民ニーズに合っていないことを指しています。そういった面では，施策は行っているが，機能していないという現状であり，それをどう変えていくか，市が市域全体の方向性を踏まえた交通計画を今後しっかり作りこんでいきながら，地域の特徴と市域全体の方向性を結び付けた交通計画としなければ，その場その場で，場当たり的な判断になりがちであるというのが，他の自治体を見ても感じるところがあります。

また，今回，地域の声を聞く機会を設けられたと思いますので，地域へのフィードバックを行う必要があります。フィードバックを行うときには，単にコンパクトカー等はできないという回答だと，地域からの納得が得られないと思いますので，市としてはこのような方向性のもと，考えていく予定であり，その際に，もう少しこの地域は頑張れる余地があるから住民主体で考えてもらったり，一方でこの地域は別の対策を考える必要があること等を示した，市の計画を見せてあげるようなこともぜひ検討していただきたいと思います。

その他，全国的にも様々な取り組みが行われていると思いますが，富津市では昨年から動き出した施策として，交通空白地域でタクシーでは対応できないような地域に対し，福祉有償運送事業という形態で，障害者の方たちの移動手段を担っている事業者に公共交通の担い手として，定時定路線型の運行をしていただくような事例があります。あるいは，他の自治体では，タクシー券補助の運用方法を変える取り組み等，様々な事例がありますが，地形的に大きな特徴を持った地域に，どのような交通手段が似合うのか取捨選択していきながら，八千代市版の計画作りをしなければならないのではないかと思います。そのようなときには，大学側で様々な情報を保有しておりますので，その都度，支援なり，私が持っている情報を教えさせていただくということをさせていただければと思います。以上です。

田中会長

ありがとうございました。

今，藤井委員から有益な情報をいただきましたが，事務局は何か意見ございますか。

事務局

藤井委員お話ありがとうございました。

廃止されたぐるっと号やコミュニティバスをその当時は御利用になられていなかった方が，年をとって，今乗られる可能性があるということは確かに否定できるものではないと思います。それらについて，市として見極められていないということも事実だと思います。コンパクトカー等がどうしてもあった方

が良いという方がいたり，あった方が望ましいという方がいたりといった見極めについても，現在できていない現状でございます。また，高齢者が多い地域や，運転免許証を返納される方が出始めたということも把握できていない状況です。

７つの地域と言いましても，代表者の方にお話しさせていただいただけになりますので，藤井委員がおっしゃられた民生委員の方とか，町会の多くの方たちと議論を交わしたわけではございません。そのような中，八千代市は市域を横に鉄道が走っていて，南側に市街地が広がっており，北側は市街化調整区域となっており，地域性が違う中で，市内一律で進めていこうとした点については，修正すべきと考えております。そのような中で，八千代市には現在，交通に関する計画がありませんので，まずは市の方向性を出した上で，地域の方の意見や地域の特徴を反映した計画にしていく必要があると考えています。また，今後近隣市についても調査していきたいと考えております。やはり，地域によって状況が違いますので，市に適した進め方で行っていく必要があると考えております。

昨年度の交通会議でいただいた意見としては，様々な御意見をいただき，そのようなことも今後反映していきたいと考えておりますし，今年度はそのことを念頭において，地域を訪問させていただいた現状となります。地域の方にコース案を出していただき，試走をして，出た課題を潰していこうということで進めてきましたが，結果としては，冒頭でも申し上げたとおり，住民ニーズを把握しきれていないため，コンパクトカー等とは別の方策も考えていく必要があると考えております。そのため，藤井委員からいただいた意見を踏まえ，検討していきたいと考えております。

田中会長

ありがとうございます。私も藤井委員と意見交換する中で，他市でも大学の研究の一環として，交通施策の導入に対し検討を行っているということを聞いております。藤井委員の話の中でニーズの把握も含めた計画作りに対する協力もいただけると私は理解いたしましたが，この点について事務局はどのようなお考えでしょうか。

事務局

住民ニーズの把握につきましては，我々が行う場合に，無作為抽出したアンケートという手法を取りがちで，不得意としている部分でもありますので，可能であれば藤井委員の御協力をいただきたいと考えております。

田中会長

ありがとうございます。これまでぐるっと号やコミュニティバスのルート

については，行政が考えて運行してきた結果，廃止されたという経緯がありますが，コンパクトカー等の導入検討につきましては，ルートを地域の方に提示してもらおうということで，７つのコミュニティ地域とやりとりを行ってきました。しかしながら，状況としては事務局が説明したとおりであり，これから工夫していく必要があると思っています。そのような中で，藤井委員から御提案ということで，お話がありましたが，住民ニーズの把握も含めた計画作りに関し，大学と協力しながら地域に深く入っていくのが望ましいのではないかということで認識しました。

他に御質問ある方はいらっしゃいますか。

はい，岡本委員。

岡本委員

岡本です。昨年度藤井委員がコンパクトカー等に対し，指摘されていましたが，その中で住民ニーズの把握について私も気になっておりました。

資料７で上げさせていただいている大学町の買い物会というものがございまして，この取り組みを踏まえまして，ニーズの取り方，難しさ，やるべきこと，今行っていることを御紹介させていただければと思います。ぜひヒントにしていただければと思います。

２０１４年前後に，北部地区の人口減少を懸念して，この取り組みを始めましたが，公共交通に関しては，以前からバス事業者にお話をさせていただいておりました。２０１５年の前に住民アンケートを行いまして，結果としては，やはり買い物バスが「あった方が良い」ということになりまして，議論が始まりました。

運行が始まった際には，役員の方々に乗っていただいたため，一定程度の人数が乗車していましたが，２０１６年前後から実態に即した，運用が必要だということになりまして，本当に必要としている人たちを把握したところ，約１２人いるということになりました。２回目のアンケートを実施しまして，結果が前回とは違ったものとなりました。最初のアンケートで，２０代，３０代で足が欲しいと言っていた本当の目的は通学で，デマンドで対応できるものではなかったということが整理されました。アンケートの結果と実際に乗車している方がマッチングしていく傾向が見られましたが，それでも病院や買い物に行きたいというニーズがあったので，真偽を確かめるため，再度２０１８年の直前にアンケートを実施しました。実態としましては，２０代，３０代は不必要としており，アンケートの答えと，実際に乗車している人のニーズが合わないという結果になりました。

実際私たちが乗っていて，欲しいと思うことと利用することとでは，かなり乖離があります。欲しいと回答した人が，必ず乗車するかといったらそうではありません。そのため，乗車した人が何を必要としているのか等を見定めてい

く必要があると思っております。また，この地域公共交通会議の資料については，地域に説明をしております。このようなことをやっていくことによって，私たち北部の地域の大方の意見やニーズは集められると考えております。私は睦地区の代表の補佐をやっていたときもありまして，睦地区としての表の意見と，本音の意見は違うと思っております。そこを伝えたいと思いました。

資料７を見てみると結果的には，天気が悪い日は参加者が少なく，言い換えれば，参加者が少ない日は天気が悪い日ということになります。どのような目的で使っている人が多いのかは，以前は買い物でしたが，段々検証を進めていくと，他人との会話の時間を楽しみたいというのが一番多いということがわかりました。一人で住んでいる高齢者の方にとって，喫茶店に行って友達と会話するというような時間をとることは難しいそうです。公共交通にそういった役割を求めることは不謹慎だと思っている方もいますが，結果的には皆さん笑顔で帰っていきます。また，２番目に多い目的として理容，つまり美容院を目的として使っている方がいます。買い物に関しては私たちがサポートしながら行い，実際に物を見たりしていますが，実はニーズはそこではないと気が付きました。そのため，２週間に１回でも楽しめますし，天気以外の要因で，利用者が変わることはほとんどありません。

あとは，高齢者の方々が情報不足なので，発信をきちんと行っていく必要があります。そのようなことから恐らく，市の方が考えているアンケート又はヒアリングは本当のヒアリングではないと思います。乗車している人たち，つまり確実に利用しなくてはならない人や切実に感じている人たちを中心にヒアリングを行い，正しく情報発信をしていけば，本当に困っている人たちには市が行いたいことも正しく伝わると思います。合同買い物会で運行いただいている社会福祉法人からは，実は運転手不足で，できれば７５歳以上の人に運転させたくないと言われました。しかし，住民のニーズを説明して，御理解いただき，地域貢献として運行を続けられているという現状があります。私たちもこのような事情を発信していかなければいけません。現在，阿蘇包括支援センターの方々とお話をしておりまして，このようなニーズがあるということを私の方から発信しながら連携を深めて，本当に必要であれば，大学町に限定させて運行させるつもりはないので，利用者を増やし，北部地域に住んでいる人が他の地域に流出しないようにしていきたいと思っております。ですので，睦地区，ひいては北部地区のヒアリングに関しては実体験に基づくアドバイスを含めて，協力はできると思っております。

実際の利用者の本音を聞いていく必要があり，例えばネイルに行きたいという高齢者もいらっしゃいます。そのような方は贅沢してはいけないと思っており，日本人の特徴かもしれませんが，アンケートを行ってもそのようなことは書きません。しかし実際の利用者はこのようなニーズを持っている人もいますので，それを体感していただくと，包括的なニーズが見えてくるかもしれませ

ん。改めて考えましたが，３か月も家の中に居て，髪の毛の手入れをしないとなると気分は良くないと思います。車が無かったら外出する術もないので，相手の立場に立つと本当のニーズが見えてくるかもしれません。一朝一夕でわかるものではなく，ニーズの把握は時間がかかると体感しております。貴重な時間ですので，資料７の説明については，この説明で代えさせていただければと思います。以上です。

田中会長

ありがとうございました。

今，後で御説明いただく予定であった，買い物会の取り組みについて御説明いただいたといことでよろしいでしょうか。

岡本委員

はい。

田中会長

ありがとうございます。

他に御意見ある方はいらっしゃいますか。

はい，山本委員。

山本委員

山本です。この中で，恐らく，ぐるっと号の体験者は私しかいないと思いますが，ぐるっと号の廃止の説明会に私は出席しまして，その時に周りにいらっしゃった方は口々に，我々は利用していたけど，アンケートを取られたことはないと言っていました。私の知人で，２か月に１回年金を受給するため，郵便局に行っていて，その際はぐるっと号を重宝していたという方がいます。

現在，福祉センターでサークルを行っていて，そのメンバーで８０歳を超えて免許返納したことにより退会した方が３人います。住まいは八千代台西や米本の方でしたけれども，やはり車があれば行動範囲が広がりますが，免許返納した途端に，足がないということで様々な活動をやめています。それが非常に残念だと思いましたので，公募の時にそのような希望を書いて出しましたら，委員になったという状況になります。

バスや運転手が足りないということですが，昼間は幼稚園の送迎バスやデイサービスの送迎バス，病院の送迎バス，スポーツセンターの送迎バス等小型のバスで，頻繁に空車が見られる気がします。法律的な部分で難しいのかもしれませんが，そのような車両をシェアすることや，ドライバーを２つの事業所で雇うというような，有効的な利用方法もあるのではないでしょうか。以上です。

田中会長

ありがとうございます。

バスや運転手不足に対し，シェアを行うことが有効ではないかということで御意見を賜りました。事務局も研究を進めてください。

はい，山本委員。

山本委員

アンケートを取る場所ですが，福祉センターや公民館等でサークルに来ている方に書いてもらいアンケートポストに入れるような形にしておくと，実際の利用者が何をしに，どこに来た等の情報が把握できると思います。以上です。

田中会長

ありがとうございます。

大変貴重な御意見をいただきました。ありがとうございました。

他に御意見ありますでしょうか。

はい，那須原委員。

那須原委員

市民委員の那須原です。よろしくお願いします。

大変難しい問題を真摯に取り組まれている印象がありますが，私は昨年度の会議に出席した際に，市がどこまで取り組むべきかとても疑問に思いまして，現実的に解決策がないという印象を受けたことを覚えております。

国が改正「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を基に方向付けを行っていますが，この法律の中では，コンパクトなまちづくりと連携して公共交通のネットワークを形成しなさいと書いてあると思います。そうなるとコンパクトなまちづくりは八千代市の中ではできているのか，そのような部分と一体でないと，先ほど藤井委員がおっしゃった総合交通計画も作りにくいのではないのかと思います。ルート案についても見させていただきましたが，このルートも結局のところ，様々な箇所を回っており，コンパクトなまちという点では疑問が残ります。どちらかというとコンパクトにするためには，様々な場所にハブを作って，そこから乗り換えて目的地まで行くような考え方も検討する必要があるのではないかと思います。

もう１点として，行政が主導で検討していますので，公共データを活用して，どこに何歳の方が住まわれているか等の情報を整理して，シミュレーションを行うべきだと思います。例えば高齢者が集中しているにもかかわらず，交通機能が無いところ等を抽出できれば，もう少し有効的な検討が出来るのではない

かと思います。ぜひ市の公共データを活用して，シミュレーションをきちんと行って，５年後，１０年後のような将来的な部分も想定した上で，検討すべきだと思います。説得力を持たせるという点からもアンケートだけではなく，公共データの活用が必要だと思います。市だからこそできることがあると思いますので，しっかり行っていただければと思います。以上です。

田中会長

ありがとうございます。

公共交通と立地適正化について，客観的なデータを活用した検討も必要なのではないかという２点御意見をいただけましたが，事務局回答をお願いします。

事務局

はい。１点目はコンパクトシティ・プラス・ネットワークに関するお話だと思いますが，他市に比べて八千代市はコンパクトなまちづくりになっていると感じております。国道２９６号と１６号が交わるように形成されておりまして，鉄道も東葉高速と京成電鉄が市域南部を横断する形で走っております。また，南部と北部で，都市計画における市街化区域と市街化調整区域に分けられておりまして，このような市は多くはないと思っております。昨年度の会議でも御意見いただいたと思いますが，立地適正化計画の必要性や展望ですが，今申し上げましたとおり，他市と比べるとコンパクトなまちになっていると感じており，八千代市の人口の現状を見ますと，まだ人口減少には入っておらず，あと約８年は人口が伸びていくという整理になっております。また，もえぎ野地区につきましては，現在調整区域ですが，市としては市街化区域に編入する予定となっておりまして，これも市だけで決められるわけではなく，千葉県との協議も必要となり様々なハードルがございます。そのようなことが整理されてから，立地適正化を進めていく必要があると現在は思っております。

併せて地域公共交通網形成計画のお話ですが，立地適正化計画と併せて，コンパクトシティ・プラス・ネットワークという考え方になると思いますが，やはりそれらが連携して，持続可能なまちにするためにも，現在取り組んでいることが，今後の公共交通のネットワークを形成していく上での一つのきっかけとなると思っております。長期的な展望を見据え，検討していきたいと考えております。

田中会長

データの活用についてはどうでしょうか。

事務局

データの活用ですが，他市ですと会津若松市が公共データを活用していることは把握しております。ただし，公共データの活用になりますと，情報を管理する部局との調整等が発生しますので，すぐに使えるというわけではございません。そのため，データの必要性等について検討した上で，活用方法も研究していきたいと考えております。

田中会長

はい，那須原委員。

那須原委員

室蘭市等は公共データを活用して，市の施設の統廃合をしています。シミュレーションも可能だと思いますのでぜひ御検討のほどお願いします。

立地適正化の話の中で，庁舎の建て替え関係でパブリックコメントが行われたと思いますが，地域からのルート案を見ると，市役所を目的地としている案が多い印象を受けます。ということは，本来であれば新庁舎の計画段階で，交通結節点を作るというような案が出てこないといけないかと思います。現在と同じように，停留所が一つだけある計画になっていて，もっときちんと計画を行うべきなのではないかと思います。地域がルートに市役所を入れているので，交通結節点を作って，そこから様々な場所に移動できるような案も，計画の検討段階で揉んでおく必要があるのではないかと思います。確かに八千代市は北部と南部で明確な地域分けが行われており，コンパクトと言えるかもしれませんが，それはあくまで成り行きでできただけであって，計画的になったわけではないのではないかと，市庁舎の建て替え案と今回の会議でのルート案を見て，思いましたので発言させていただきました。

市庁舎の建設に伴い交通結節点を作れれば，バス事業者も効率的に動けるのではないかとも思います。以上です。

田中会長

ありがとうございます。

庁舎の建て替えと関連性をもった検討が必要ではないかということで御意見を賜りました。市としては関係各課と調整を図っていくということで事務局よろしいでしょうか。

事務局

はい。

田中会長

はい，岡本委員。

岡本委員

山本委員の最後の発言に対し，私の方から説明させていただきます。私たちが使っている買い物会のバスは，社会福法人が地域貢献のために運行しているバスとなります。社会福祉法人が施設の人を買い物に連れていくときに運行しているバスを席の数を増やして，大学町の人も一緒に乗せて使っています。このような使い方を地域公共交通会議で，一般の事業者の営業に影響ないかを確認して使っていますので，そのようにプロセスを踏んでいけば，空いていると思われるバスに関して，了解と，ある一定の知識があれば，運行させることができます。そういったことを私は睦地区と阿蘇地区含めて，総括して様々なところと話しながら，運行できる福祉団体等とまとめて調整して，審議にかけて運行できています。その結果，地域の方にも喜んでいただけて，社会福祉法人にも喜んでいただいております。そのように進めておりますので，シェアする使い方はできると思いますが，正しい順序で検討していく必要がありますので留意する必要があります。結論的には，正しい順序を踏めばできる可能性があるということになります。以上です。

田中会長

御丁寧な説明ありがとうございました。

その他御意見がある方はいらっしゃいますか。

なければ，事務局はただいまの意見等を参考に，引き続き検討を進めてください。

本日の議題は以上となります。

次に次第の５，その他（１）「コミュニティバス八千代台コースの運行状況」について，事務局から御報告をお願いいたします。

事務局

はい。それでは，私から「(1) コミュニティバス八千代台コースの運行状況」について，説明させていただきます。

「資料５－１」をご覧ください。

平成２７年４月からの利用状況をグラフ化したものになります。

コミュニティバス八千代台コースにつきましては，平成２７年４月には，目標収支率３５％を達成し，平成３０年度には年間の平均収支率が５４．３％と，利用者数は年々増加してきており，令和元年度１２月時点においても収支率は平均５８％という状況でございます。

このことから，八千代台コースの路線化を現在検討しておりますが，路線バス事業者の方にアンケートを実施したところ，車両や人員確保等の課題があることが確認できました。そのため，今後につきましては，路線バス事業者と調整を図りつつ，路線化を行えるかの検討を進めていきたいと考えております。

また，現在，運転免許証の自主返納者に対する運賃の割引を検討しております。検討を進めるにあたりましては，市民のニーズ等を調査し，社会情勢や事業効果の程を見極めてまいりたいと考えております。

次に収入確保対策の状況について御説明します。

資料５－２「コミュニティバス八千代台コース広告収入」をご覧ください。

コミュニティバスの運行委託に掛かる，委託料についての収入確保対策としまして，現在，半年ごとに広告を入れた時刻表を作成しております。

広告は表面１枠１０，０００円，裏面１枠５，０００円で，上半期では，表面４枠，裏面８枠，合計８０，０００円の広告収入，下半期におきましても，同じく，合計８０，０００円の広告収入となっております。

続いて資料５－３「コミュニティバス八千代台コース時刻表」をご覧ください。

資料５－３は，令和元年度下半期の時刻表で，Ａ３サイズを約１万部，八千代台地区の自治会を通じて自治会会員全世帯に配布の他，Ａ４サイズもコミュニティバス車内や公共施設等に配架しております。

なお，時刻表に記載しております運賃は，消費税引き上げに伴いまして，令和元年６月１０日に委員の皆様に書面で採決をいただきました金額に，令和元年１０月１日から改訂しております。

「(1) コミュニティバス八千代台コースの運行状況」については以上となります。

田中会長

はい，ありがとうございました。

ただいま事務局より「コミュニティバス八千代台コースの運行状況」についての説明がありましたが，御意見，御質問がありましたら，御発言をお願いします。

はい，福井委員。

福井委員

こちらのコミュニティバスは，私ども京成バスでやらせていただいているというところでございますが，委託料はどれくらい年間使っているのか，教えてください。

田中会長

事務局お願いします。

事務局

約７００万円となります。

田中会長

はい，福井委員。

福井委員

ありがとうございました。

田中会長

他に何か御意見ありましたらお願いします。

山本委員。

山本委員

この広告収入の件ですが，裏面１枠５，０００円というのは，半期の値段なのでしょうか。また，バス停に広告，たとえば特定のお店やお医者さんを入れて，広告料を取ることはできないのでしょうか。

田中会長

事務局お願いします

事務局

おっしゃるとおり，半期分です。

バス停の広告については，現状やっておりませんので，今後検討してまいります。

田中会長

はい，山本委員。

山本委員

昨年の資料より，裏面が５，０００円減っているのでしょうか。

田中会長

事務局お願いします。

事務局

おっしゃるとおりで，一枠減りました。

田中会長

はい，山本委員。

山本委員

バス停に名前をつけて，個別に広告料は取ることも，収入を増やすためには必要なのかと思います。

田中会長

はい，藤井委員。

藤井委員

このバス停のネーミングライツについては，やっている自治体はありますが，やられていない自治体の方が多いと思います。やっているところとしては，私が関わっている中では富士宮市が，バス停オーナー制というものをやっています。バス停オーナーということで，今お話しいただいた，病院であるとか，スーパーであるとか，そういったところから，そのバス停を活用するということで，広告収入を得ています。金額的に言いますと，イオン等では年間１６万円，病院等で６万円程度の広告収入を得ています。また，富士宮の事例として，うちの大学の学生たちが富士宮班という形で，コミュニティバスの中に情報案内板といったものをつけて，バス停の案内をするといったものがあります。バス停広告と情報案内板を，セットでできるような仕組みを作って今動かしており，病院の名称，診療日，そして病院からのメッセージ，こういったものをパワーポイントみたいな形で２枚にわたって，病院側等で作れる仕組みを作った上で，市の職員の方に運用方法を提供して，市がそれを常に編集しながら運用する仕組みを行っています。それを行うことにより，バス停オーナーという形を受け入れてくれて，継続していただいていて，市としては広告収入を得られています。ただ，なかなか地方都市では難しく，名の知れた都市でないと，なかなか協力していただけない現状があります。バス停を新設する地域の中で，「ここにバス停を置きます」と言ったときに，バス停を置くこと自体が迷惑だと言われているようなところもあるので，その辺りは非常に微妙となってきています。ただ，可能性としてネーミングライツという考え方はあるので，今からいきなりお金をもらうというのはなかなか難しいかもしれませんけれども，市の方向性として新たな仕組みを考えるのであれば，それを次のプロセスとして検討していく価値はあるかなと思います。

田中会長

ありがとうございます。ネーミングライツの取り組み事例ということで情報提供いただきました。事務局の方は，こういった山本委員の意見を取り入れて検討できたらと思いますが，いかがでしょうか。

事務局

先ほど申し上げましたように，現在取り組んでいないのが現状ですので，藤井委員からの御助言も含めて，今後のプロセスの中で検討していければと思います。ありがとうございました。

田中会長

山本委員，今の回答でよろしいでしょうか。

山本委員

はい。

田中会長

その他御意見ありますでしょうか。

はい，吉田委員。

吉田委員

船橋新京成バスでございます。私も広告収入の件でお聞きしたいのですが，この時刻表は，市の方で作成しているのでしょうか。それとも事業者の方に，広告収入の獲得も含めて委託されているのでしょうか。

田中会長

事務局お願いします。

事務局

市で作成しております。

田中会長

よろしいでしょうか。

吉田委員

はい，ありがとうございます。

田中会長

他に何か意見はありますでしょうか。

それでは，他に御意見がないということで，続きまして，その他（２）「高齢者外出支援事業について」，健康福祉部長青井委員より御報告をお願いいたします。

青井委員

それでは私の方から高齢者外出支援事業につきまして，御報告させていただきます。

今回この高齢者外出支援事業についての報告になりますが，私ども健康福祉部として，他に障害者の支援タクシーや，免許返納のタクシー券についての事業を行っております。どうしても福祉部局としての考えになりますので，公共交通との兼ね合いという意味で今後連携を図っていかなければいけません。そういった見直しを考えている中で，皆様から色々な意見をいただき，参考にさせていただきたいと考えております。

まず，事業の概要について簡単に説明させていただきます。本事業は，公共交通の利用が困難な区域に居住している高齢者の外出を支援するため，タクシー利用料金の一部を助成するものでございます。乗車１回につき５００円を助成しております。

公共交通の利用が困難な区域につきましては，鉄道駅及び１日の運行回数が９回以上のバス停留所から，地図上の直線距離で半径５００メートル以上離れている区域をいいます。

助成対象の要件としましては，公共交通を利用することが困難な区域に居住していることを前提として，介護保険で要支援１・２，要介護１・２の認定を受けている７５歳以上の者，または７５歳以上の者のみで構成される世帯に属する者としております。

続きまして，令和元年度の利用実績，平成３１年４月から令和元年１１月利用分でございますが，資料の表にお示ししたとおり，市全体では，対象者数は７１７人となっており，そのうち４２６人が申請しており，申請率は５９．４％と半数以上の人が申請しております。また，申請者４２６人のうち３２９人が利用しており，申請率は７７．２％と７割以上の人が利用している状況となっております。延べ利用枚数については５，０２３枚となっております。

市域南部と市域北部における利用実績についても表にお示ししたとおりであり，対象者数７１７人のうち市域南部で５００人，市域北部で２１７人となっております。

市域南部における申請率は７２．６％，利用率は８１．３％となっております。また，市域北部における申請率は２９．０％，利用率は５４．０％となっており，市域南部と比較すると，低い実績値となっております。

市域南部における地区別の内訳ですが，対象者５００人のうち大和田・萱田町・高津のみで３７０人を占めております。申請者については３６３人のうち２５１人，利用者については２９５人のうち２０３人を占めている状況となっており，大和田・萱田町・高津における申請率は６７．８％，利用率は８０．９％となっております。

参考として，平成２９年度からの利用実績の推移をお示ししました。対象者数・申請者数・利用者数・延べ利用枚数のいずれも増加傾向にありますが，１人当たりの利用枚数については，ほぼ横ばいとなっております。

報告は以上になります。

田中会長

はい，ありがとうございました。

ただいま青井委員より，「高齢者外出支援事業」についての御説明がございましたが，御意見，御質問がありましたら，御発言をお願いいたします。

はい，岡本委員。

岡本委員

いつも丁寧に御説明いただいて，ありがとうございます。

北部地区に関わる者として，大学町はこの対象地域ではないのですが，私たちの地区からどこかへ行くときに，最低の単価が概ね，タクシーを使うと２，５００円くらいになります。この事業自体は地域のサポートにもなるので，利用者が嬉しくて，使用もされて，さらに円滑に進むことはいいと思うのですが，聞くところによると，この券を市役所まで取りに行くこと自体が金銭的に，どうしてもハードルが高いです。ですので，たとえば検討の仕方として，３，０００円以上の運賃になるのであれば２枚分の１，０００円を利用可能にするとか，北部地区でそういったことができれば，全員が喜ぶのではないかなと私は思慮しました。もちろん他との整合性もあるかとは思います。施策費用としては，利用枚数が増えるので市の負担が増えると思いますが，住民が利用しやすくなるということであれば，考える余地はあるのかなと思います。あくまで提案として，検討いただけたらと思います。おそらく南の人たちは１，０００円から１，２００円前後で，目的地まで行けると思うのですが，私たちのところはだいたい３，０００円を超えてしまいます。ですので検討いただけるとすごく助かります。よろしくお願いします。

田中会長

はい，藤井委員。

藤井委員

今の件について，この高齢者外出支援事業ができた時点から，私はずっと言い続けていることですが，やはり利用者にとって見たときに，利用しやすい仕組みかどうかということを考えなければいけないと思います。まず，申請率から見ますと，北部の方の申請率が２９％くらいしかありません。本当は北部の地区で，交通手段がない地域の方たちに，個別のサポートができるタクシーを利用していただくというのが，主な目的だと思います。さらに八千代市独特の仕組みとして，八千代市周辺の自治体に行っても，帰ってこられるタクシーのサポートを行っています。このような例は，他の自治体にはありません。そういう素晴らしいことをやっているので，それが活用できてないというのは非常にもったいないと思います。活用されないのは何故かと言いますと，今御指摘があった，運賃に対しての，この利用券を使ったときの補助割合が低いからです。予算としてはおそらく発行枚数で組んでいるのでしょうが，そう考えたときに，実際に一人あたり１５枚くらいしか使われていない現状があります。ということは，権利を半分放棄していることになります。実際に提供した物に対して，どれだけ利用したかという，実質の利用率で数字を見せないと，これが本当に機能しているのかわかりません。

たとえば私が関わっている一つの自治体では，その利用券を一年間に月２回往復利用ができるようにということで，券を４８枚配っています。４８枚配ったときの全利用率が８割を超えています。この自治体では，月１回でも買い物や病院に行くという場合にも，何枚でも使えるといったルールで行っています。つまり，毎日外出する利用者にとっては，毎日使う形になり，月に１回しか外出しない利用者にとって見たときには，一人当たりの利用金額は設定しているので，全額投入も認めている自治体もあります。これは市の中でルールを決めて，行っていくものです。公共交通としてタクシーを利用する上での，福祉支援策といったところに繋がっていくのかというところのバランスは難しいところだとは思いますけれども，その見直しをしていかないと，北部地区の利用といったものは，基本的に拡がってこないと思います。

さらに，交通不便地域として，停留所等から５００メートルという設定をしているのですが，たとえば高齢者で５００メートル歩けるかというと，３００メートルといったところが限界なわけです。そうしたときに，そういった数字と併せた形の中での補助券の在り方を，考えないといけないと思います。他市に跨る事例は他にないので，移動しやすい仕組みがせっかくあるわけですから，もっと使えるようにしていただけるといいなと，言い続けておりますが，要望として言わせていただきます。

田中会長

ありがとうございました。何か御意見ありますでしょうか。

はい，青井委員。

青井委員

ありがとうございます。確かに今までいただいた，岡本委員の意見も藤井委員の意見も，私どもにも入ってきております。先ほど言いました障害者タクシーや免許返納タクシー券との兼ね合いもありますので，これだけ考えることは難しいですが，岡本委員がおっしゃった話で，私も以前企画セクションにいたときに，デマンドタクシーの検討にたり，大学町の方とお話したことがあります。そういった中で，どうしても健康福祉部として考えますと，福祉側の目線になってしまいますが，先ほど藤井委員がおっしゃったように，公共交通の中で考えていく必要もあるのではないかと思いますので，見直しを検討しております。

バス停等から５００メートルというのも確かに，アンケートをとってもいろんな意見をいただいております。その点も検討の余地があるのかなと，私どもとしても思っております。複数枚使えた場合に，市も予算的な問題があり，財政状況が関わってくることでもございますので，そうしましょうと簡単に言うわけにはいかないのですが，頂いた意見につきましては，持ち帰って検討させていただきたいと思います。

田中会長

ありがとうございます。

はい，山本委員。

山本委員

お聞きしたいのですが，４月から電話でタクシーを呼ぶと，それだけで一律５００円取られるっていうのは事実でしょうか。

田中会長

はい，青井委員。

青井委員

２月１日からタクシー料金が変わったと，私どもも聞いております。電話で迎車の場合に，一律迎車料金が３００円かかるという話で聞いております。ですから，私どもその料金は，迎車料金３００円も含めての利用料金について，５００円引きが使える形となります。５００円ですと八千代市の場合，障害者は１割引く形になっているので，４５０円が初乗り料金となり，そうすると５００円のタクシー補助が使えるのか使えないのかという問題を抱えています。逆に北部等になりますと，今まで電話して呼んだ場合には，来た

段階で１，０００円以上掛かっているという状況が発生しておりましたが，それが一律３００円という形になりますので，総合的にみると，良い面と悪い面がございます。

田中会長

はい，山本委員。

山本委員

距離関係なく，一律ということでしょうか。

田中会長

はい，青井委員。

青井委員

電話で呼んだ場合には距離関係なく迎車料金は一律３００円と，うかがっております。

田中会長

はい，山本委員。

山本委員

友人がタクシーに乗ったら，タクシーの中に４月から５００円になるという張り紙がしてあったと聞いています。

田中会長

はい，青井委員。

青井委員

２月１日からのことではなくてですか。

田中会長

はい，安原委員。

安原委員

タクシー事業者の安原です。今おっしゃっていたように，迎車料金につきまして一律３００円という形です。その他に，高級タイプの車を所有しているところは，そういうプラスが発生したり，御予約で日付や場所を指定した方には，そういうオプションで金額が設定されているという形になります。

田中会長

　山本委員よろしいでしょうか。

山本委員

　はい。

田中会長

　そのほか御意見ありますか。

　ただいま高齢者外出支援事業ということで，福祉という切り口で考えている取り組みの紹介があったわけですが，公共交通と連携という面で十分今後考えられるので，こういった取り組みにかかる情報共有を庁内でも行っていく必要があると感じました。また，新たなニーズを把握する中で，実績を加味しながら検討が必要であると思います。

　この他意見がなければ、次に進みます。

　その他（３）ということで，「大学町・はなみずき合同買物会の取組みについて」ということで，岡本委員より御報告となっておりますが，これについては，先ほど口頭で御説明あったということで，よろしいでしょうか。

岡本委員

　はい。

田中会長

　資料については，資料７という形で表が配られているのですが，これにつきまして，皆さん質問したいことや聞きたいことがあればお伺いしますが，いかがでしょうか。

　それではないようですので。最後に，その他（４）「八千代市における公共交通活性化プロジェクト」についてです。

　こちらにつきましては，日本大学理工学部 教授 藤井委員の研究室で，八千代市の公共交通について研究をしていただいている相川様から発表をいただきます。昨年の８月に「公共交通活性化勉強会」という形で，市内を運行している路線バス事業者と事務局に，一度御提案いただいたものになります。今回の八千代市地域公共交通会議におきましても，委員の皆様にも聞いていただきたいということで，このような機会を設けさせていただきました。

　それでは，相川様からよろしくお願いいたします。

日本大学

日本大学理工学部交通システム工学科２年の青木優汰と申します。今日は相川に代わりまして御説明させていただきます。恐縮ではございますが，着座にて御説明させていただきます。

交通まちづくり工房というものがございまして，日本大学理工学部に未来博士工房というものがございます。こちらに関しては，交通システム工学科の交通まちづくり工房として，地域が抱える交通問題に，自治体や地域の方々と取り組み，社会還元として学生が主体となって行っているプロジェクトです。その中に地域活性化班というものがございまして，官民学共同型の交通改善の提案や整備を行い，地域活性化の促進を目指しております。

現在，地域活性化班には３プロジェクトございまして，先ほど藤井先生の方から御紹介があったように，本市以外にも，富士宮市でのＢＡＮプロジェクト，君津市でのローカル線，久留里線の活性化に関して取り組ませていただいております。

本プロジェクト，八千代市内での活動に関しては，４年前の２０１６年度から実施させていただいております。当時，八千代市のコミュニティバスと八千代台の商店街と連携した，コミュニティバスの活性化を検討してまいりました。八千代市内の現状を調査し，コミュニティバスの利用者にもアンケートを実施しております。その成果に関しては，３年前の地域公共交通会議にて御説明させていただいております。そのあと２０１７年度，２０１８年度も引き続き検討しており，現在八千代市での導入が検討されているコンパクトカーについての事例調査等も行っております。

本年度の活動の目的としては，八千代市の交通サービス水準の向上として，バスマップや利用促進の方法を検討してまいりました。また，現在，国土交通省でガイドライン等が定められていた，オープンデータやバスロケーションシステムに関係するGTFS-JPという技術を，八千代市域でも活用できないかと検討を進めて，８月に八千代市とバス事業者と，合同の勉強会を開催させていただきました。

次に，八千代市を取り巻く交通環境として，地域活性化班として考えていることを御紹介します。コミュニティバスに関しては，収支率が５５％を超えており，また，年々改善されていることから，全国的に調査を行ってもなかなかない事例として，いい傾向であると考えています。また，交通空白地域に対するタクシー券のサービス等が充実しているともいえます。一方で，八千代市域を走る路線バスに関しては，全国的な傾向でもあるように，運転手不足や利用者減少による減便が深刻化していると考えています。また，市域に住んでいる方々の高齢化率も２５％と，団地や農村部を中心に高齢化しているという背景も踏まえて，活動を検討しています。

また，市内の路線バスのサービス状況に関してまとめてみました。市内のバス路線全路線でのＩＣカードの利用が，今年の３月より可能になります。それによって，今まで鉄道とバスに乗ったときに，東洋バスのみＩＣカードが使えないという状況が改善されて，全事業者，全路線バスで使用できるようになり，非常にサービスのレベルが統一されてくると考えています。また，バスの路線形態も，駅から住宅団地，工業団地といった，交通結節点である駅から，鉄道の運行本数に合わせた路線バスのサービスが行われており，とても充実していると考えています。また，八千代市内の多くの世帯はバス停の徒歩圏内に在住しているという背景もあるので，路線バスの充実，安定した利用者の確保が八千代市域の中では重要なのではないかと考えております。

活動する取り組みの内容としては，GTFS-JP という，路線バスに関する運行データの整備が重要なのではないかと考えています。現状ではバス事業者の方で，独自のシステムで運用されており，それに関して，ナビタイム等の検索事業者に提供する等して，充実が図られています。一方で，八千代市域内で見たときに，複数の事業者間を越えた情報を閲覧する機能等がなかなかないというのが現状であります。次にバスの情報というものは，なかなか興味を持っていただけないと見ていただけない，という状況があります。それをいかに伝えるか，見せるかということを考えていきたい，という活動をしております。

そこで本プロジェクトで今年度提案しているのが，八千代市全体のバスマップの作成です。GTFS-JP のデータ整備によって，デジタルでバスのルート等のマッピングが可能になっています。それを紙媒体として，公共交通マップを作成することで，高齢者や学生とか，ありとあらゆる人たちが見やすい紙媒体として作成するのが重要と考えています。またその公共交通マップには，行政施設や学校，商店街等の地域情報を載せることで，地域の情報提供としてのツールとしても活用できるのかと考えております。

導入のメリットとしては，利用者側としては，紙媒体のためスマホを持っていなくても，誰でも自由に見ることができます。事業者としては，紙媒体としての案内の充実が可能であり，自社路線のＰＲとしても活用できるのではないかと考えています。また，行政側のメリットとしては，わかりやすく使いやすい公共交通の実現ツールとして活用できること，また，地域交通の改善として，運行本数がいかに見やすくなるというようなことで，資料としても活用できるのではないかと考えています。

一方でデメリットもあると考えています。紙媒体のため，持ち歩きということにはあまり向いていない。一方で，興味を持っていただかないと取っていただけない，ということもあります。そのため，八千代市でのホームページでの掲載や，たとえば高校生や大学生，八千代市にはたくさんの学校がありますので，入学時に配布する等して，公共交通がどこに走っているのかというのをわ

かりやすく伝えるという取り組みにすることで，デメリットは解消できるかと考えています。一方で，作成費用に関しては，事業者と行政での負担の割合等を，検討しなければならないことが多々あります。また時刻表や路線の改変等，更新がある度に，紙媒体ですと基本的に変えていかないといけないということで，それに関する検討も必要であります。

事例として一つ紹介しますと，八戸市で行われている事例ですが，方面別にアルファベットの記号と路線ごとのカラーリングで，路線バスを見やすく明示しております。また，中心街のバス乗り場にはたくさんのバス停があるケースがありますので，それに関して，案内をしたり，また，バスの乗り方といった基本的な利用方法を，わかりやすく図で紹介する等が重要だと考えています。これに関しては千葉県内でも船橋市で行われていたり，かなりの地域で取り組まれています。

八千代市公共交通マップとしては，このようなイメージとなります。内容としては，まず八千代市域全体の路線図を一枚掲載すること。その中に，主要駅の乗り場の案内だったり，主要施設の最寄りのバス停を早見で見られる一覧表を作成したり，乗り方とかＩＣカードのサービスの内容とかそういうものを説明した内容を掲載するのが重要だと思います。また，個別に特化したものとしては，たとえば，勝田台の駅から団地へ行く路線ごとに，時刻表を掲載したものや運賃表を掲載したもの等を作成することで，個別の地域でうまく対応できるものも検討しています。八千代市公共交通マップの配布等の考えとしては，市役所での配布，広報誌等で一緒に配るというような形，駅や病院等主要施設での配布や，データとして八千代市のホームページに載せるなどの工夫が重要だと思います。

取り組みに向けた連携図としては，工房，市役所，交通事業者の三者で進めていきますが，利用者のニーズということも考えなければなりませんので，住民の皆様と一緒に共同して行っていくことも重要だと考えています。また，その上でアンケート調査も必要だと考えています。本班の中には八千代市に在住する人間がいませんので，八千代市域内の利用者のニーズというものは，全国的な傾向から私たちが決めるものと，やはり地域の方からの意見も大事だと考えています。そのためでのアンケート調査として，個人属性や乗降バス停，利用している情報サイト，ナビタイムやグーグルマップ等そういうものや，バスマップ，各社バス事業者のホームページを確認しているか等の，利用状況や改善状況を調査したいと考えております。それに関しては，交通まちづくり工房での活動の成果の一環として，学術講演会でも披露したいと考えております。

以上で発表を終わります。御清聴ありがとうございました。

田中会長

はい，ありがとうございました。

ただいま「八千代市における公共交通活性化プロジェクト」についての御説明がございました。せっかくですので，御意見，御質問がありましたら，御発言をお願いします。

はい，山本委員。

山本委員

八千代市では「暮らしの便利帳」というものを作成しておりまして，そちらにはバスの路線図と停留所が全部きちんと色分けした図で載っています。だから既に今発表いただいた内容については，八千代市では実施されているのかと思います。

田中会長

はい，藤井委員。

藤井委員

今御紹介させていただきましたが，この取り組み自体は，学生が将来，博士をとってもらえるような人材に伸びて欲しいという観点から，学生発の思いを大学教員が後押しをしているものであり，その中で取り組んでいます。今お話しいただいたマップの作成につきましては，実際いろいろなところで取り組まれています。

ただ，何故マップを作るのかといった意味についてですが，現在バス事業者の方で，いろいろ個別に情報を書いているという状況でして，利用者，つまり市民の方，或いは八千代市に来られた方がバスを利用されたときに，この路線は京成バス，この路線は東洋バスというように事業者ごとに調べるのではなく，実際にどこに行きたいかという観点から，情報が一覧で利用できるような仕組みというのは，まだございません。そういった面で，データとしてデジタル化にむけた一歩として，こういった二次元のマップ作りの中から，市のデジタルマップに落とし込む作業までを，一つの手順として，取り組んでいきたいと考えています。さらに，バス事業者のデータ等を共有できる仕組みを作成していきます。その成果物を，単に大学だけが持っていては意味がないので，市の交通セクションが主導となって，運用，更新できるような仕組みまで，学生たちは作成していきたいと思っております。そうして実際に，たとえばグーグルマップのように，全路線のバスロケーションも入れると，車両がどこを走っているかという情報を把握できるので，八千代市内を走っている全てのバスの情報が提供できるようになります。そういったところを，利用者向けに提供してい

くような仕組みまで，目指しております。現在はその一つの段階ということで，御理解いただければありがたいと思います。

田中会長

はい，岡本委員。

岡本委員

まずは学生さんが，利用者の視点を考えながら作っていただいているこの案について，非常に素晴らしいと思います。こういった事例は，八千代市の中では各課にあります。先ほど費用面という話があったのですが，商工観光課では「八千代ふるさと親子まっぷ」というものを作成しておりまして，これは協賛企業を集めています。ですので，うまく観光推進室のマップと連動できれば，費用面の部分も解決が図れるのかもしれません。このマップは，道の駅等に置いてあるものなので，工夫すれば，よりよくできるのではないかと思いました。すごく良い着眼点だと思いますし，良い取組みだと思います。私は八戸市の観光推進の方と仲が良いのですが，そこでは街のいたるところでマップを配架しています。特に７０歳以上の方はやはり紙のマップというものを利用されていますので，その点も良いと思います。また，高齢者の方もスマホに慣れてきたので，アプリ化すると，さらに情報をうまくアップデートできるというメリットもあります。八千代市では「ココシルやちよ」というアプリを運用していますので，不可能な話ではないと思います。ぜひ八千代市の皆さんも，観光推進室と連携して，協賛企業を集められるかもしれないので，是非ともプラス思考で，繋げていっていただけたらと思います。絶対に良いものになるはずなので，是非やって欲しいと思いました。すごく良い着眼点ですし，これからも期待したいです。よろしくお願いします。

田中会長

はい，豊田委員。

豊田委員

八千代市にもいろんな観光資源がありますので，そういったところでうまく展開できれば良いと思います。先ほど岡本委員がおっしゃられたような，何かしらの手段が当然必要であるとは思うので，今後参考にさせていただきたいです。

田中会長

はい，青木様どうぞ。

日本大学

先ほどの説明の補足になりますが，今回のマップ作成の目的としているのは，バスの運行本数不足や，先ほどお話にあった運転手不足という背景を踏まえております。一方で，人口が今後も増えていく地域や，住民がバス停の近くに住んでいる地域も多いということを考慮しまして，京成バスも東洋バスも各社の企業努力で，鉄道のダイヤ等に合わせてバスの運行本数を確保されていると思います。そういったことを，きちんと皆さんに伝えることが大事だと考えておりまして，その点を重点においているので，そこを御理解いただきたいなと思っております。以上です。

田中会長

ありがとうございました。他に御質問等はありますでしょうか。

それでは，本日の会議は以上となりますが，会議全体をとおして御意見や御質問，また，この場を借りて皆様への報告事項等がございましたら，御発言をお願いいたします。

ございませんでしょうか。

それでは，最後に私がこの会議を，あえて総括させていただきます。まず1点目として，今後，住民ニーズの把握を含めた八千代市版の総合交通計画を作っていくため，大学と協力して検討していくこと。２点目として，八千代市の公共交通がさらに使いやすくなるよう，交通会議の場を活かしながら，大学や事業者等と連携して，マップ等の作成検討を進めていくこと，このような方向性となったことを確認させていただきたいと思いますが，いかがでしょうか。

（異議なしの声あり）

田中会長

それでは，これをもちまして，第１０回八千代市地域公共交通会議を終了いたします。長時間に渡り，御協力ありがとうございました。

令和２年　　月　　日

以上，審議の内容と相違ない事を認め署名する。

議事録署名人

令和２年　　月　　日

以上，審議の内容と相違ない事を認め署名する。

議事録署名人