

■平成31年度 第1回我孫子市地域公共交通協議会 要録

| | |
|-------|---|
| 会議の名称 | 第1回我孫子市地域公共交通協議会 |
| 開催日時 | 令和元年5月13日(月) 10:00~11:40 |
| 開催場所 | 我孫子市役所 議事堂 A・B会議室 |
| 出席委員 | 21名 藤井委員、柏崎委員、吉村委員、靄山委員、井上委員、 森原委員(代理者出席)、吉崎委員、豊島委員、児島委員、安藤委員、 秋元委員、渡邊委員、今井委員、飯塚委員、倉田委員、岡本委員 (代理者出席)、青木委員、長谷川委員、加崎委員、森委員、南川委員 |
| 欠席委員 | 3名 会澤委員、篠崎委員、小川委員、 |
| 事務局 | 古谷建設部長、増田建設部次長兼交通課長、高倍副参事、 甲田主査長、吉岡、鈴木 |
| 公開の状況 | 公開 |
| 傍聴者 | 0人 日本大学理工学部交通システム工学科 星野研究責任者 |

議 題

- (1) 平成30年度我孫子市地域公共交通協議会 決算及び監査報告
- (2) 平成31年度我孫子市地域公共交通協議会 事業計画及び予算(案)について

報告事項

- (1) 事業報告(あびバス、ふれあいバス、運転免許証自主返納優遇制度)
- (2) アイバスについて【今井タクシー有限公司】
- (3) あびバス車両更新について(船戸・台田、栄・泉・並木)
- (4) 新たな計画の策定について
- (5) 平成30年度共同研究結果報告【日本大学】

①座席表(当日配付)

②我孫子市地域公共交通協議会委員名簿(当日配付)

③平成31年度第1回我孫子市地域公共交通協議会 次第

④平成31年度第1回我孫子市地域公共交通協議会 資料

⑤平成30年度 我孫子市調査報告【日大資料】(当日配付)

⑥アイバス時刻表(当日配付)

■会議要録

・新委員の紹介を行う。

(会長)

議題(1)平成30年度我孫子市地域公共交通協議会決算及び監査報告について事務局の説明を求めます。

(事務局 資料に沿って説明)

(会長)

只今の事務局の説明について、今井監査委員からの報告を求めます。

(今井監査委員)

我孫子市地域公共交通協議会の平成30年度歳入歳出決算に関する会計書類について監査したところ、適正に処理され、決算報告書のとおり相違ないことを確認しました。

(会長)

ありがとうございました。決算報告についてご質問等ありますでしょうか。

(質問等無し)

(会長)

質問等が無いようであれば、平成30年度我孫子市地域公共交通協議会決算のご承認に関し、ご異議ございませんか。

(異議なし)

(会長)

ありがとうございました。採用を決定いたします。

続きまして、議題(2)平成31年度我孫子市地域公共交通協議会事業計画及び予算(案)について事務局の説明を求めます。

(事務局 資料に沿って説明)

(会長)

平成31年度の事業計画及び予算についてご質問等ありますでしょうか。

(質問等無し)

(会長)

無いようであれば、平成31年度の事業計画及び予算のご承認に関し、ご異議ございませんか。

(異議なし)

(会長)

ありがとうございました。採用を決定いたします。

続きまして、報告事項に移ります。報告事項(1)事業報告、あびバス、ふれあいバス、運転免許証自主返納優遇制度について事務局の説明を求めます。

(事務局 資料に沿って説明)

(会長)

事業報告についてご質問等ありますでしょうか。

(質問等無し)

(会長)

無いようであれば、続きまして報告事項(2)アイバスについて、今井タクシー児島委員から説明をお願いします。

(今井タクシー・児島委員)

アイバスに関して、皆様のご協力をいただき運行させていただいていることに感謝申し上げます。アイバスは30年2月に運行を開始しましたが、当初の運行ではバス停が4か所となっていたこともあり、1日5名程度の利用でしたが、31年3月に多少のルート変更とバス停を13か所に増やしたところ、3月が合計で188人・1日当たり8.2人、4月は年度当初で市役所への来庁者も多かったことも影響しているかもしれませんが、月合計で297人・1日15人平均の利用がありました。今後は更に利用者が増えるように広告等で案内し、地域皆様の足として運行していきたいと考えています。

(会長)

ありがとうございました。只今のアイバス報告について、ご質問等ありましたらよろしくをお願いします。

(委員)

近隣センター「こもれび」では、「こもれびガイド」などで案内することに協力させていただいている。本日配付したチラシについて、「こもれび」で配付することに協力させてもらいたい。

(今井タクシー・児島委員)

近日中にお届けします。

(委員)

東我孫子地区については、地域からの要望に基づき新設したという経緯があるが、改正後、東我孫子地区での利用状況はどうなっているのか。

(今井タクシー・児島委員)

利用状況としては、新設したバス停も含め均等に利用いただいている状況となっております。

(委員)

東我孫子地区で利用が多いのであれば、今後の展開にも関わってくると思いますが、どうお考えでしょうか。

(今井タクシー・児島委員)

時刻表については、今後、研究していきます。合わせて東我孫子駅の成田線の時刻との接続などを検討したいと考えています。

(委員)

アイバスについては、我孫子市商工会の理事会においても話題となることが多いが、まだ運行していることを知らない方も多いのが現状となっている。本日配付いただいたパンフレットについては、商工会にも提供いただきたい。

(今井タクシー・児島委員)

了解しました。

(会長)

委員皆様におかれましては、今後も大いにPRに協力いただきたくお願い申し上げます。
他にご質問ありますでしょうか、無ければ報告事項(3)あびバス車両更新について事務局の説明を求めます。

(事務局 資料に沿って説明)

(会長)

只今の事務局の説明について、ご意見・ご質問等あればお願いします。

(委員)

新しく導入を計画している車両については、回転半径の問題で不都合なところがある旨の説明が以前ありましたが、これは解決したのでしょうか。

(事務局)

まだ安全に通行できるというところまでは至っていませんが、通行経路においては地域の方に草刈りなどを実施いただき協力いただいていることで導入を計画しているポンチョ1ドアタイプでの通行は可能となっています。また、本年度は、道路拡幅などに関わる予算も計上しておりますので、必要に応じて道路改良を検討していきます。

(道路課長・南川委員)

只今、事務局から説明があったように、本年度、道路隅切の改良に関する予算を取得しています。地権者交渉が必要となるため、交渉の経過次第というところもありますが、道路を改良し、あびバスの通行も含めて安全を確保していきたいと考えています。

(千葉運輸支局・飯塚委員)

通行に関しては、警察との協議は既に行っているのでしょうか。

(事務局)

現時点では、導入計画段階となりますので警察との協議は行っていません。只今、南川委員から説明をいただいた道路の改良に関する部分も含めて、今後、協議を行っていきたいと考えています。

(阪東自動車・安藤委員)

乗務員を代表しての要望となりますが、駅前のあびバスのバス停付近での駐車車両の取り締まりについて、強化いただきたいと考えています。バスがいない時間や短い時間の乗降においてバス停付近を利用している車両については、乗務員もクラクションを鳴らさずに対応していますが、地域の皆様に利用していただいているあびバスには高齢者や体の不自由な方などの運行地域において様々な方の利用があり、乗務員としては可能限り歩道の縁石に寄せて利用してもらいたいとの思いもあります。駐車車両に関しては、関係機関で協力いただき、対策を強化いただきたくお願い申し上げます。

(事務局)

あびバスだけでなく、路線バスを含めたバス停付近の駐車に関しては、我孫子駅南北口を中心に大きな問題となっている認識しています。ほとんどの方は、バスが近づくかクラクションなどがあれば移動してくれますが、ここ最近、クラクションを鳴らしても移動せずにトラブルに発生するケースが多くなっているのが実状です。市としても、こういった実態を踏まえて、警察と協議を行っていますが、毎時間、警察官を配置することは難しいものとなっています。本日、安藤委員からのご提言もありましたので、それらを踏まえて警察と引き続き協議を行っていきたくと考えています。また、昨年度、根戸ルートでは、バスの発着を確保するために安全ポールを設置しました。こういった取り組みで改善できる部分は、市としても動いていきたいと考えています。

(警察・委員)

違法駐車取締という部分では、駐車車両の中に運転手がいなかったら、取り締まりも可能ですが、運転手がいる状況であれば違反駐車を取り締まるのが難しいものとなっています。時間帯に応じて、バス停に誘導員を配置いただくなどの対応をしていただくことが良いかと思えます。また、運転手のマナー向上を図る呼びかけを行うことも必要と考えます。駅周辺においては、金融機関などの利用も含めちょっとした時間の駐車も防ぐなど、取締を強化しています。今後、我孫子市と協議しながら円滑に公共交通が利用できるよう努めていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひします。

(会長)

他にご質問ありますでしょうか。無いようであれば、報告事項(4)新たな計画の策定について事務局の説明をお願いします・

(事務局 資料に沿って説明)

(会長)

新たな計画については、実際の策定においては委員皆様に提示させていただくこととなり、本日は概略の説明となりますが、只今の事務局の説明について、ご意見・ご質問があればお願いします。

(日大・藤井委員)

本年度も共同研究という形で委託研究業務を受けさせていただきますが、我孫子市というところは、非常に特徴的な都市形態・地域形態となっていると感じています。東地区においては、JR成田線が中心軸にあり、各駅を中心に住宅地が形成され非常にコンパクトな都市を形成しています。成田線を挟む形で上下に基幹道路があり、将来的には、上下道路を繋げるラダー(梯子)構造の交通網が形成され、その梯子の間に各駅が中心となり担

っていくという構造となっていく可能性があります。そういったときに今回計画されているシャトルバスがどういった機能をするのかということを考えることが必要となります。只今、事務局から説明がありましたが、我孫子市においては民間の独自路線バスに市の補助が無い状況となっています。これは本来の健全な運用の仕方と言えます。そういった中で民業圧迫にならない形で展開していくことを考えたとき、現在、成田線北側には我孫子市が運行しているあびバスがフィーダーとして各駅を結ぶ形となっています。成田線の南側の住居形成がされているところで「自動車中心の移動となっている地域特性を公共交通に転換が期待できるのか。」「天王台駅の未利用地の将来的な活用を念頭に市の運行するシャトルバスが成り立っていくことができるのか。」「我孫子市の都市構造を考えると我孫子駅まで繋がなければ、ラダー（梯子）の形とした都市構造を活かせないのではないか。」こういったことを踏まえて、実証を行う計画をつくるには「市路線か。」「民間独自路線となるのか。」は計画の段階で変わってくると考えます。ただし、集客が見込める場所が無いと民間独自路線というのは難しいものと考えます。「実際に運行できる計画となるのか。」「計画だけで運行には繋がらないものとなるのか。」など様々な課題がある中で、今年度は、「どういった需要があるのか。」「どういった期待値があるのか。」を調査し、シャトルバス運行における共同研究として実施していきたいと考えています。アイバスのように民間事業者独自路線として地域での運行を行っていくことに、地域で力があれば良いのですが、そうならない場合は、事務局の資料に地域主体という言葉がありますが、地域の皆が結束して取り組まなければならないものとなります。シャトルバスがあびバスのようにフィーダーとしての運行が良いのか又は横軸を結ぶ路線としていくことが良いのか。この辺についても、研究していきたいと考えています。

本年度の成果として、当初のシャトルバスは需要が無いという結果となるかもしれませんが、将来的な施設・都市計画・住居形成まで結びついていく可能性があるのかなども調査し、そういったところまで研究していければいいなと考えています。

（会長）

それでは、続きまして報告事項（５）平成３０年度共同研究結果報告について、説明を求めます。

（日大・藤井委員）

今回実施した調査については、平成２８年度から継続で実施した調査の継続型のものです。先ほどの報告事項（４）の中でも少し触れましたが、民間公共交通事業者が独自路線で成り立つ地域性であれば、民間事業者で展開していただくことが最善となります。ただし、それができない地域であれば、住民が頑張っていかなければ、市の財政負担だけでは、地域の足を確保していくことは難しいものとなります。そういったことから、検討を進める新たな計画では、事務局においても新たな地域主体という考え方を組み込んでいます。その中で住民が率先して地域の移動を担える場になるのかどうかを探っていました。今

回の調査では、平成29年度の調査から地域性を分析し、まとめて地域活動ができる地域として2地区を選定し、どういった交通手段であれば、地域の中で協力し合える体制となるかということ協議しました。地域で実施するといっても、交通を展開・維持するためには、核となる地域協議会など地域組織が必要となり、核となって動いていける組織となるよう流れを作っていかなければなりません。地域が中心となった組織を行政が下支える体系・環境を作ることが必要です。今回の調査では、住民同士がどこまでサポートし合えるのかということを含めて、意見交換という形で意識分析を行いました。

(日本大学大学院 星野氏 資料に沿って説明を行う。)

(日大・藤井委員)

今回、2地区を選定させていただき、実際に新たな交通手段というものを選択することでできるかを探ってみました。新木地区では、参加者の高齢者意識として「自らが移動できなくなったら」「自らが高齢と感じたら」といったときが高齢者になると考えています。ただし、高齢者になったと思いつつ、自家用車主体で移動している状況となっています。こういった方々が公共交通に転換しようと思ったときは、先ほど説明の中に「マイタクシー」という表現がありましたが、基本的には通常のタクシーと同じ運用で無い限り、公共交通への移動転換に繋がっていかないものとなります。これは、あびバスのように定時定路線型で運行が継続されている地域では、様々の公共交通の運用の仕方が可能ですが、それ以外の地域では、デマンドなどの共同利用運行型の交通の展開が難しいとの地区特性が見えたものと考えています。これらを判断すると、今後、我孫子市において地域主体の交通を考えたときに地域主体というものをどう捉えていくのかということを含めて、継続的に調べていくことが必要と考えています。自主的に運行ができるという調査結果を受けて意見交換会を実施した並木地区でも、公共交通が整備されている故の不満ということが見受けられました。これをどういった手法で計画を考えていくかとなると個別の計画では対応できないものと考えます。報告事項(4)で新たな計画について説明がありましたが、鉄道・バス・タクシーなどの公共交通を享受できない地区をどうしていくのかというところを新たな計画の中に位置付けなければ、今後の展開が難しくなると考えます。

今回の調査において、数量化の分析についてはサンプル数が少ないものとなっていますが、参加者は地域の代表が中心となっています。回答いただいた方は、仮に今後新たな交通政策を展開した場合の核となる人々です。そういった意味から分析結果を見ると新木地区での地域主体での交通には課題があると感じました。

(委員)

今回、新木地区と並木地区で実施した調査について、参加者の移動範囲、利用する目的地や移動したい距離などについてはどう捉えているのでしょうか。例えば新木地区では、5kmまで10kmまでなど、参加者がどこまで移動したいかなどを分析し抽出はしたの

でしょうか。

(日本大学・星野氏)

今回の調査では、特段、どこに行きたいか、どれぐらいの距離を移動したいかということは調査項目に入れていません。各地区での歩行可能距離という部分は調査項目に入れてあり、新木地区では30分未満、1km以下であれば歩行可能との意見が多かったものとなっています。並木地区では1km以下の方が多かったものとなっていますが、3km以上・30分以上歩行可能との回答をした方もおり、そういった回答をする方は、新木地区よりも多かったものとなっています。

(日大・藤井委員)

今回の調査については、継続的な調査となっています。並木地区については、我孫子駅の徒歩圏にありますので、我孫子駅を中軸に置いた鉄道利用などを想定しており、新木地区については、高齢者が多かったため新木・湖北駅への移動というところを想定して調査しました。また、前年度調査では、あびバスの不満度というところを調査し、そこから2地区を抽出しましたので、あびバスが最寄り駅へのフィーダーというところを考えると最寄りの駅への移動する方から抽出している調査と考えています。新木地区では、80歳を超えても自家用車で移動している方もいましたので、それらの回答者は車での病院や買い物施設といったものとなっています。

(委員)

デマンド交通やボランティア輸送について、仮に運行した場合、どこまで利用できるのかというところを合わせて分析しないと、地域での利用に繋がっていかないのではないかと思います。

(委員)

近年、多くの地区で買い物に行けないという問題が地域会議でも提起され、買い物支援に関する議論が行われています。高齢になり自家用車の運転ができなくなり、買い物に行けなくなることや女性などで元々運転しないという方も多くいます。ボランティア輸送の検討にあたっては、そういったところも合わせて検討していくことが良いのではないかと思います。

(日大・藤井委員)

新木地区の意見交換会でも地域の情報を伝えるという形で買い物支援に関する報告がありました。地域が茨城を中心に展開し、市内にもスーパーを展開しているカスミに来ていただいて事例等を紹介してもらい、自分たちが移動して買い物に行く仕組みを作るのか。地域の中に入り込んで買い物支援をするのかを考える機会を地域で実施していました。カ

スミから事例紹介があったものは、移動スーパーを交通空白地区で展開し、地域が安心して集まれる場所や移動スーパー運営に係る経費を公共側がサポートするというものでした。移動しない仕組みとしては、歩いて移動スーパーまで行くことがコンセプトであり、生活圏を設定した上で移動図書館も全国的な取り組みで多くなっています。また、配達物の配送集約などの取り組みもあります。全国的にも移動の質という部分で変化が出てきていますので、市内の地区においてもどういった取り組みが必要かということを丁寧に検討していくことに意味があるのではないかと考えます。

(会長)

続いて、その他というところになりますが、事務局から何か報告はありますでしょうか。

(事務局 委員改選時期について報告を行う。)

(会長)

委員皆様から何かご意見・ご質問はあるでしょうか。

(千葉運輸支局・飯塚委員)

前回、図柄入りナンバーについて説明させていただきましたが、引き続き、皆様に普及にご協力いただきたくお願い申し上げます。我孫子市地域では、手賀大橋と花火をデザインに取り入れたものとなっています。公共交通の発展にも寄与するものですので、皆様におかれましては周知にご協力いただきますようお願い申し上げます。

(会長)

ありがとうございます。皆様ご協力をお願いします。

私から、タクシー会社の皆様に個人の体験に基づく質問をさせていただきたいと思えます。タクシーの利用については、基本的に電話で呼べば来ていただけるものと考えていますが、先日、朝の9時頃に自宅にタクシーの迎車をお願いしたところ、最初に電話した会社では「迎車可能な車がありません」との回答があり、2件目も同じような回答がありました。その後、3・4件目の会社で15～20分あれば迎車可能ですとの回答をいただきました。一昨年、1社タクシー会社が無くなり、現在、市内のタクシーが不足している状況なのでしょうか。

(ニュー東豊・委員)

現在、当社では乗務員の不足が課題となっています。また、乗務員自体が高齢化しており、勤務している乗務員でも自身の通院のため休まなければならない、通勤通学時間帯に配車できないということがあります。

(今井タクシー・委員)

ニュー東豊さんが言ったとおり、タクシーの運転手の高齢化は理由として上げられ、中々、若い方でタクシー運転手になる方が少ない状況です。これは我孫子市だけでなく全国的な問題となっています。また、運転手が少ない中においても人の移動する時間は重なるため、当社でもGPSシステムなどを駆使し効率の良い配車を行っていますが、迎車利用の方の希望に沿うことができないことがあります。状況にもよりますが、運転手不足の場合と利用希望が多い場合があります。ご迷惑をお掛けしている状況です。

(千葉運輸支局・委員)

現在、国では働き方改革を進めています。タクシー業界に関しては、他業種に比べて賃金・労働時間などの労働条件が悪く、働き手から嫌厭される状況が見受けられます。行政として、今後、どうしていかなければならないかを考えたとき、労働者不足を訴え、担い手確保のPRを実施していくことが必要と考えています。関東運輸局でも、ドライバーの魅力・情報発信サイトを立ち上げております。また、東葛地域も含めタクシー業界では、ハローワークと協力し、労働者不足の解消に向けた取り組みを行っています。

こういったタクシー業界の現状と取り組みがあるという部分を皆様にご知っていただければと思います報告させていただきました。

(日大・委員)

タクシーに関連したもので紹介させていただきます。私が研究で関わっているところで、静岡県下田市というところがあります。そこでは、あまり耳慣れない言葉かもしれませんが、モビリティアズサービスという取り組みがあります。通称マース言いますが、これは移動するときの抵抗を無くし繋ぎましょうという考えに沿ったものです。フィンランドから広がり、国においても様々なところで推奨しているところです。下田ではこの考えに沿って鉄道事業者とバス会社、タクシー会社が連動して動いています。下田市ではタクシー会社が3社ありますが、どちらかというところと個々の営業のみを考えた経営を行って来ました。ただし、今年4月から実証運行という形で3社共同運行のジャンボタクシーの運行を開始しました。同種3社で手を組み実施するというのは珍しい事例ですが、3社が協力して切れ目の無い公共交通を実施していこうと努力しています。このマースに基づいた取り組みは下田だけでなく、全国で展開する動きが出てくるものと予想しています。この我孫子市においても、鉄道・バス・タクシーが連動し、より良い環境づくりになるにはどうしたら良いかということをお考えいただければならないものと思います。事務局としても、只今のタクシー事業者の実態が見えてきたときに狭い範囲で動くタクシーが遠くの地域に運ぶものとして根付いていくのかということをお勉強し、今後の取り組みの中で検討いただければと思います。

(会長)

ありがとうございました。これにて第1回我孫子市地域公共交通協議会を閉会します。
長時間に渡りありがとうございました。