

令和2年度第3回八街市地域公共交通協議会 議事録

開催日時	令和2年8月11日(火) 14:00~15:30
開催場所	総合保健福祉センター3階 大会議室
参加人数	24名
	<p>1. 開会</p> <p>2. 会長挨拶</p> <p>3. 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和元年度八街市地域公共交通網形成計画策定に資する調査業務報告書について (事務局 資料説明)</li> <li>・八街市新型コロナウイルス感染症対策地域公共交通支援事業補助金について (事務局 資料説明)</li> </ul> <p>4. 議題</p> <p>(1) 令和元年度歳入歳出決算の認定について (事務局 資料説明)</p> <p>橋本会長      ただいま事務局より説明がありました、令和元年度歳入歳出決算につきまして、質疑はありますでしょうか。</p> <p>                    (質疑なし)</p> <p>橋本会長      質疑がないようですので、これで質疑を終了といたします。この議題を認定することに、ご異議はありますか。</p> <p>                    (異議なし)</p> <p>橋本会長      ありがとうございます。この議題は認定されました。次に議題(2)に移ります。事務局より説明を求めます。</p> <p>(2) 八街市地域公共交通計画の策定について (事務局 資料説明)</p> <p>橋本会長      ただいま説明がありました、八街市地域公共交通計画策定について、質疑はございますでしょうか。</p> <p>中村委員      同じような内容の調査が過去数年続けられてきた、と私は認識しております。その結果あまり大きな進展はなかったと思っています。                     今回の資料で、また調査・検討すると書かれていますが、過去の調査の結果、こんなことが問題点としてある、という整理、次に向けての課題が、今回どのように活かされるのでしょうか。それとも、また新たに調査をして、同じようなことを進めていくのか、お聞かせいただきたい。                     今回、例えばふれあいバスのネットワークの検討やダイヤの検討とありますが、この検討の中に、過去の資産はどのように活かされるのか、伺いたい。</p>

橋本会長	過去の調査が今回の計画に活かされていくのか、というご質問ですが、事務局としてはいかがでしょうか。
事務局	<p>過去の調査で一番大きいのは、今年度終わる網形成計画の策定後に実施した調査だと思います。</p> <p>その調査に基づいて、平成29年3月に再編実施計画を策定しました。実際にどのように再編するか、具体的な調査として、5ルートあったふれあいバスについて、どこのバス停からどこのバス停に、どれくらいの人が、どのような目的で、どんな年齢層の人が乗っていたか、調査しました。網形成計画の中で、5ルートから4ルートに方針転換するという計画を立ててあったため、実際にどこにどのようにメスを入れるのか、具体的な内容について検討させていただき、その結果、平成29年度から4ルートに変更して運行しております。</p> <p>それから3、4年たち、昨年度の調査では、4ルートのふれあいバスの中で、利用者がどのように変化したかを調査しております。その結果を見ると、再編した後でも利用者が少ないバス停がいくつかあります。極端に言いますと、調査日に全く人が乗らなかったバス停もございました。そのようなデータを踏まえて、路線のルート、バス停の位置について見直していく必要があるのではないかとということで、今年度の調査を実施します。</p> <p>また、先ほど説明がありましたように、酒々井のアウトレットへの延伸は本当にできるのかどうか、需要があるかどうか、ということも本年度の調査で検討していきたいと思っております。</p> <p>本年度の新たな調査としては、乗り継ぎ調査を実施します。ふれあいバス同士の乗り継ぎが実際にあるのかどうか、ふれあいバスと民間路線バスの乗り継ぎがあるのかどうかという実態調査を、再編実施計画の後には実施しておりませんので、今年度実施するべきだと考えております。</p> <p>また、ふれあいバスと民間路線バスを含めたバスネットワークがありますが、バス停の圏域を設定し、バス停を使うのが難しい地域がどのくらい分布していて、実際にどれくらいの人がいるのだろうかということを統計データから拾い出します。</p> <p>プラスアルファで、いま高齢者外出支援タクシーを実施していますが、当初考えていた利用者の予測よりも登録者数が増えて、利用者も増えているようでございます。当然ながら市の財政負担も増えている状態ですので、コミュニティバスの財政負担も含めて、トータルで八街市の地域公共交通ネットワークをどうするべきか、全体を通して検討したいというのが大きな流れでございます。</p> <p>ですので、過去の調査結果を踏まえてやる分析と、不足していた調査については新たな調査を加えて分析をしていきたいと思っております。</p> <p>加えて、事例調査でもありましたが、地域住民の方と協力しながらやっていくことが、新しい地域公共交通を入れていく上でポイントとなりますので、そういった検討についても今年度の調査でやっていきます。</p>
橋本会長	過去の調査も活かしつつ、新しい切り口からの調査を反映させて計画づくりをしていくという話だと思いますが、いかがでしょうか。
中村委員	<p>過去のデータはお持ちだと思いますが、何が問題であったのか、それが引き継がれていない気がします。問題点は引き継いでいかなければ解決しません。今までわからなかったことを、別の観点から調査しますと言われても、それほど変わらないという感じがしています</p> <p>ふれあいバスがなぜ5路線から4路線になったのかということ、要するに利用者が少なかったからで、なぜ利用者が少なかったのかを突き詰めていくと、八街市で</p>

	<p>ふれあいバスをどれだけ運行すればいいのか、そこまで行きつくと思います。無くすわけにはいかないと思いますが、十分検討していただきたいと思います。</p> <p>また一つに気になったのは、今コロナの問題があって、実地調査できないと説明があったと思います。今年は乗車できないためその分の調査ができませんということであれば、過去の調査を全部整理しなければならぬのではないかと考えています。</p> <p>また、デマンドを実施しているところは増えているという説明がありましたけれど、そんなに増えているのでしょうか。デマンドバスは失敗事例の方が多いのではないかと個人的には思っています。</p> <p>デマンドを走らせるということは、ある一定の地域に、ある一定の需要がなければできないと思っています。非常に便利なシステムであるということで、デマンドを走らせてくれ、という話が出ますけれど、希望する時間に私のところに来る、個人のタクシーという感覚でデマンドを走らせてくれという人がたくさんいると思うのです。実際には他の人と一緒に乗るのは嫌だ、時間通りに来ない、ということがあり、デマンドを走らせるということは、地域性などが大きく関わってくると思います。</p> <p>事例は成功3つ、失敗3つが出ていますが、全国での成功事例と失敗事例は五分五分なのではないでしょうか。地域性を十分に考えなければ、あそこでやっているからうちでもできるだろう、とこんな感覚では走らせられないと思っています。</p> <p>住民側が、私のところでこれだけの需要があります、だから走らせてくれ、といってくれば十分可能性があると思いますが、住民からの切実な声無くして、便利だからやってみようという考えでは、成功しないと思います。反対するわけではないけれど、成功するためには何をしなければならぬかを考えなければ、先へ進めません。</p>
橋本会長	<p>1点目は具体的な調査の手法について、コロナの関係で接触をする調査はできないということでしたが、先ほど実施しないとまでは言っていなかったと思います。仮に実施しないとすれば調査の方法として代わるもの、あるいは工夫をして実施するものとして、現時点で言えることはありますか。</p>
事務局	<p>資料② 4ページ、コロナの影響で調査を実施しないと書いておらず影響を見て、時期・方法等を検討します。やらない、ということではなく、やり方はあるだろうというところですよ。</p> <p>私どもは聞き取り調査を考えていたのですが、そういったことは難しいだろうと考えており、人との会話がなくてもできる方法を考えています。コロナの状況がどう動くかということも踏まえて、調査をいつまでに実施すべきかは事務局内で協議します。</p>
橋本会長	<p>1点目については今の説明でよろしいでしょうか。</p>
中村委員	<p>やらないという方向ではないということで安心しましたけれど、このコロナの状況が改善するのかという希望的観測を持っているのでしょうか。これだけ毎日感染者が増えている中で、そんな希望的観測を持っていてよいのでしょうか。</p>
事務局	<p>コロナがどうなるかということとはわからないので、様子を見ながら、ということですよ。コロナが今の状況のままだったとしても、やれる方法はあるのではないかと、これから検討していきたいというところでございます。</p>
中村委員	<p>様子を見ながらということは、今のままならできない、という発想ですよ。</p>

事務局	今のままでもできる方法を考えていきたいということです。
橋本会長	<p>いずれにしても、仮に対面調査ができないとしても、ある程度目的とするデータを取る工夫をしていく、ということでしょうか。</p> <p>2点目、デマンドをどうしていくかについて、果たして成功事例はそんなに多いのでしょうか。この事例での共通点は、市民が自分たちのテーマとしていろいろ考えたうえで、かなり主体的に動いている例が比較的 success に結び付いているのかと思います。行政が主体的にやることは、なかなか持続可能という面からも、かなり厳しいという実感がございます。</p> <p>全体的な事例としては、必ずしも5:5で成功と失敗ではないと思いますが、その辺のデータはありますか。</p>
事務局	<p>国の調査でも、デマンド交通の導入の数値は全国的に増えています。ただ、失敗と成功をどう判断するかということは、具体的に基準がありませんので、失敗が半分、成功が半分ということは、わかりません。実際に運行し続けているデマンドもあるし、途中で中止になってしまったデマンドもあります。今回3つずつしか載せていないので半々に見えてしまいましたが、代表的に良い事例、特に関東圏内でそういう事例があればご紹介しようかなと思います、入れたものでございます。</p>
橋本会長	<p>本日、日大の轟教授がいらっしゃっています。全体的な傾向として、先生の方で説明できることがあれば教えていただければと思います。</p>
轟委員	<p>私自身もすべて数を抑えているわけではないのでわかりませんが、ご指摘のように、過度な期待をされている自治体はあると思っています。デマンド交通はもともと空白地域や不便地域に走らせますので、当然人口が少ない地域が多く、利用者が多くはならない、ということです。</p> <p>もう一つはコミュニティバスも含めてですが、既存の交通との住み分けや連携が上手くいかないことが多いです。事例で紹介されている佐倉市さんでは、初めは空白地域にのみ導入し、既存のバス路線との接続を考えたのですが、乗り継ぎが嫌で駅まで入れてほしいという要望が非常に強く、駅まで入れた、という経緯があります。それでも利用者が増えず、いろいろな要望が次から次へと出てきて、やはりバスでないと嫌だという意見があり、バスに変えています。似たような事例は、近くでいえば大網白里市などでもあります。</p> <p>そういったところは、正直言うと、何をやっても利用者は使わないというのが実態です。そういう意味でやはり地域が支える、というのがポイントになります。必ずしもそれが100%のキーポイントではありませんが、事例の日立市では自家所有償運送という枠組みで、NPO法人が主体となり、ドライバーも地域住民が担う、会費を取るという形で、自分たちが自分たちで守るんだという意識が、比較的継続に結びついているということかと思っています。</p> <p>関連して言うと、路線バスとデマンドバスとの関係が非常に重要。隣の山武市さんはデマンド交通のタクシーが回らないほどの需要があり、利用者が多すぎるほどです。そういう意味では成功事例なのですが、何をしたかということ、たくさん走っていたコミュニティバスをほとんど切ってしまいました。</p> <p>このように、今あるふれあいバスを残したままでデマンドを導入しても、やはり利用者が少ないだろうと思います。ふれあいバスを大胆にカットして、そこへデマンド交通を導入していくのであれば、可能性はあると思います。</p> <p>そのような観点から、業務のアウトプットイメージの資料22ページは、一番上にふれあいバス、次がデマンド交通となっており、地域全体を見るという形になっていないという感じがしております。少なくともふれあいバスと併せて路線バ</p>



<p>橋本会長</p>	<p>スは位置づけたいですし、その上で、デマンド交通を考えるなら一緒に考える、としなければいけないと思いました。</p> <p>今回はデマンド交通の資料が多いのでデマンド交通にばかり集中しがちですが、様々な施策を組み合わせ、やれることはやっていく、というスタンスが重要なことと思っています。</p> <p>また、先ほど中村委員からありました、過去の計画の評価、事後評価はしっかりとやっていただきたいなとも私も思いました。いわゆる進捗管理をやりながら PDCA を回していると思いますので、どこができてどこができていなかったのか、その中でどこを変えるべきかということは、示すべきかと思いました。</p> <p>轟教授からもデマンド交通に関して説明がございました。併せて進捗管理はしっかりと、ということがございました。これは当然の話でありますので、事務局もそのつもりであると思いますが、再度よろしくお願ひいたします。</p> <p>デマンド交通に関して、今回このような形で出ていますが、これは導入する、ということではなく、いろいろな過去データや今回の調査等を含めた中で、一つの選択肢として成り立つのか検討する、という理解で協議会はよろしいでしょうか。</p> <p>注意すべき課題なども含めた検証の中で、果たして八街市にとって導入する可能性、実現性が高いのか、あるいは導入するとしたらどういう形で、どの地域に導入するのかはこれからで、まずは八街市になじむ形の導入方法があるのか等の検討だと思ひます。デマンドを導入する、という前提ではないということをご理解いただければと思ひます。</p> <p>中村委員、今の説明でよろしいでしょうか。</p>
<p>中村委員</p>	<p>結構ですが、これは八街市地域公共交通という名前がついている。ふれあいバスだのデマンドだのという話ではなく、ここには鉄道、バス、タクシーがあり、これをひっくるめて考えていくということが、この協議会の使命ではないかと考えています。</p>
<p>橋本会長</p>	<p>まさしく委員が仰ったとおり、本日交通事業者の方にも来ていただいているので、あくまで市にとって機軸の公共交通機関を維持した中で、どのように利便性を高めていくかということだと思ひます。そういう方向で今後も進めたいと思ひますので、よろしくお願ひ致します。</p> <p>それでは他にご質問等ございますでしょうか。</p>
<p>成田委員</p>	<p>3点ほど、お考えの向きをお話いただければと思ひます。</p> <p>1点目、「八街市地域公共交通計画策定に資する調査業務仕様書」の「3 計画の対象範囲」で、「八街市と近隣自治体とのアクセス性とサービスの向上を図るため、市境を超えた広域的な移動の実態を踏まえた計画を作成するものとする」と、あえてかつこ書きで書いてあります。本文では、3ページ「③ ウ」に記載の八街駅発着の鉄道・バス・タクシーやおまごバス・千葉線などが市境を超えた交通になると思ひますが、具体的にこの仕様書に記載の内容について、八街市さんと他の自治体と調整されているのでしょうか。</p> <p>2点目、資料24ページの業務の実施スケジュール案で、第4回の協議会が10月ごろに予定されており、大変タイトなスケジュールで進められています。一方で、今回は地域公共交通網形成計画の見直しをした上で、地域公共交通計画を策定するという業務であると思ひます。国土交通省の資料を見ると、公共交通計画の改正案は、公布は令和2年6月3日、公布から6カ月以内に施行とありますが、まだ施行されていないのでしょうか。事実関係を確認させていただきたいです。</p> <p>まだ施行されていないのであれば、10月の協議会では、先行してある程度の方向</p>

橋本会長	<p>性を決めることとなりますが、どのように調整をしていくのでしょうか。</p> <p>最後になります、資料3で、最後に「交通サービスを持続させるための多様な取り組み例」として、貨客混載とスクールバス・企業バスとの連携が出ております。仕様書ではアバウトに「新たな市内公共交通体系の提案」とありますが、貨客混載、スクールバス・企業バスは、具体的に現時点である程度調整は進んでいるのでしょうか。</p> <p>ここには貨客混載として、バスにものを載せるようなイメージになっていますが、逆パターンのトラックにお客様を乗せるような場合も貨客混載であり、このようなケースは県内でもございません。道路運送法の改正が予定されていますが、県内でも弾力的にできる地域は、狭い地域が指定されております。八街市において具体的に調整されている事例があるのなら、教えていただきたいです。</p> <p>1点目が業務委託仕様書の中の市域を超えた、という記載について、2点目は、国の法改正に関して、まだ施行はされていないということですが、スケジュール感の調整を取ってあるかということ、3点目が例として出ている貨客混載やスクールバスとの連携について、具体的事例が市内にあるのか、事務局からお願いします。</p>
事務局	<p>1点目、仕様書の「近隣自治体とのアクセス性を図るために市境を超えた…」という表現につきましては、今現在、千葉交通様の住野線、千葉フラワーバス様の八街線、九十九里鉄道様の八街線が近隣市町村とつながるバス路線となっておりますので、引き続き維持・継続にご協力いただきたいというところです。</p> <p>また、コミュニティバスとして、千葉市様のおまごバスとは協議を進めておりましたが、ご存じかもしれませんが、沖のところで一緒のバスターミナル、待合所を設けています。こちらは引き続き継続して乗り継ぎの可能性も考えていきたいと思っております。</p> <p>また、あくまでも検討段階ですが、酒々井町様の酒々井アウトレットモールへの乗り入れも、あくまでも可能性として考えているところでございます。</p> <p>2点目、新たな法律はまだ施行されておられません。第4回協議会を10月をめどに開催するとした予定は、特に施行を見越したものはなっておりません。半年以内施行ということでございますので、年明けには施行されるものと想定しております。いずれにしても、1月の協議会にはきちんと法律に即した計画を提示したいと考えております。</p> <p>3点目の、貨客混載につきましてはあくまでも近年の流れといたしまして、まだ調査研究の段階で、具体的な業者等は把握しておりません。</p>
橋本会長	<p>本日は、国土交通省の関東運輸局交通政策部交通企画課長の板垣委員にお越しいただいています。せっかくなので、今回の法改正で、地域公共交通計画を作成するにあたって、ポイント等ございましたら、ご助言等いただければと思います。</p>
板垣委員	<p>7月1日付で関東運輸局交通政策部交通企画課長を拝命いたしました、板垣でございます。本日はご説明の機会をいただきましてありがとうございます。</p> <p>成田委員からもお話がございましたが、この度地域公共交通の活性化再生法が改正され、6月3日に公布されております。公布から6カ月以内施行ということで、国土交通省の本省の方で、細かい手引き等の改正作業を継続しているところでございますが、実際に施行するタイミングはかなりぎりぎりになるのではないかと考えております。ぎりぎりになると、11月末か12月頭になると思っておりますが、この計画自体は3月に決定されるというスケジュールになっているので、計画自体は地域公共交通計画として策定していただくことになるかと思っております。</p> <p>(資料に沿って説明)</p>

橋本会長	<p>ありがとうございました。質問等ございますでしょうか。</p> <p>(質疑なし)</p> <p>それでは議題の採決を取りたいと思います。最後に伺いますが、質問等、その他          ございませんでしょうか。</p> <p>(質疑なし)</p> <p>それでは質疑はないようですので。これで質疑を終了します。          それでは採決をいたします。この議題を承認することに、ご異議ありませんか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>ありがとうございます。この議題は承認されました。</p> <p>以上の本日の議題は終了いたしますが、議題のその他に入る前に、全体を通じて          ご質問等何かございますでしょうか。</p> <p>(質疑なし)</p> <p>特にないようですので、これで議題を終了し、次第のその他に移ります。</p> <p><b>5. その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの乗り方・交通バリアフリー教室について</li> <li>・ふれあいバス日曜日臨時運行について</li> </ul>
事務局	<p>事務局より2点ご連絡をさせていただきます。</p> <p>令和2年度の事業計画について、例年10月ごろに開催しております、市内の小          学生を対象とした、バスの乗り方・交通バリアフリー教室でございますが、新型          コロナウイルス感染症の感染防止の観点から、今年度は中止としますので、ご連          絡させていただきます。</p> <p>また、11月日曜日の八街秋祭りと神社大祭及び八街市産業まつりの時に臨時運行          を行っていたのですが、こちらも新型コロナウイルスの影響により、両方の祭り          が中止となったため、臨時運行につきましては中止となりました。</p> <p><b>6. 閉会</b></p>