

平成22年度富里市地域公共交通会議（第1回）会議録

日 時	平成22年7月29日 午後2時～	場 所	富里市役所本庁舎 3階第3会議室
出席委員	石橋規委員、篠原眞司委員、成田齊委員、上草とよ委員 佐々木努委員、相内忠義委員（山崎一也氏代理出席） 渡邊輝一委員、田中希生委員、中野善敦委員		
欠席委員	篠原裕伸委員、高山勇治郎委員、丹さく子委員、鶴澤尚夫委員		
事務局	林田総務部長、 総務部企画課：萩原課長、鳴田主幹、栗原主査補、池田副主査		
内容	<p>1. 開会</p> <p>2. 市長あいさつ</p> <p>3. 委嘱状の交付</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相川市長から各委員に委嘱状が交付された。 <p>4. 委員紹介</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自己紹介にて委員の紹介を行った。 <p>事務局から設置要綱第5条第1項により交通会議に会長を置き、市長が指名する市職員の中からこれに充てることとなっており、また同第6条第1項により会長は会議の議長となることを説明し、引き続き石橋委員を会長とすることで承認された。</p> <p>また本会議については設置要綱第6条第2項により委員の過半数の出席により成立していることを報告した。</p> <p>5. 議題</p> <p>（1）富里市地域公共交通会議の概要について【事務局説明】 「質疑・意見」なし</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会議の公開と会議録について承認された。 <p>（2）市内公共交通の現状について【事務局説明】 「質疑・意見」</p> <p>【委員】さとバスの利用者数が減少している要因は分析しているか。</p> <p>【事務局】新橋循環が減少したことについて、主な利用者が高齢者と小学校低学年児童であり、確実な調査結果ではないが、利用していた小学校低学年児童が高学年になり利用しなくなったことが要因の一つと考えている。</p>		

【委員】富里市における今後の高齢化率と、市内の自動車の保有台数等を把握していれば教えてほしい。

【事務局】高齢化率について、65歳以上で現在約18%、5年後が約24%、20年後が約31%となっている。

また、自動車の保有台数については、平成20年度で22,441台で普通車・小型車・軽自動車を合わせた台数である。

【委員】今後は公共交通を議論する場にそのようなデータを収集したうえで行った方が良いと思う。

【委員】さとバスは駅に乗り入れることが可能なのか。また市として市民が何を望んでいるのか。その辺の把握方法をどのように考えているか。

【事務局】駅への乗り入れについて、市民から要望が多く寄せられている。しかし、さとバスの発足自体が既存の公共交通を補完する意味合いからであり、あくまでも市内での交通手段の提供ということで、駅までのルートは開かれていない。駅乗り入れには、幅広く他の機関等との協議も必要になってくるので、この場で回答はできないが、そういったニーズが多い事は大切にしていきたい。

また、市民のニーズについては、先ほど資料で説明したが、ボランティアセンターの実績で高齢者の病院や買い物等の送迎など、きめ細かい需要が多い。全体的にも交通弱者のニーズとして従来の運行体系より、よりきめ細かなニーズが求められている。今後は各地域別のニーズについて調査する方法を考えていく。

【委員】日吉台には、さとバスが走っておらず接点がない。どうして日吉台は運行していないのか。

【事務局】さとバスは路線バスを補完する目的で、特に市役所を中心に路線バスが走っていない地域をルート設定している。日吉台地区については、中心を走る路線バスとファミリータウン行き等のバスが確保されていることから、さとバスは運行していない。

【委員】さとバスの見直しなど、違った体系の研究と駅への乗り入れを考えていけば完全解決とはいかないが、ある程度市民の理解等、解決できる部分があると思う。また将来の人口等も勘案して考えていく必要があると思う。

【事務局】今後の総合計画の中でも公共交通は大きな課題になると考えるので、その辺はしっかり検討していきたい。

【委員】車の保有台数が22,441台で、富里市の世帯数が19,599世帯、人口が51,508人で、ほとんどの世帯が車を所有している状況である。一方で高齢化率が18%で20年後には31%になる。ここで重要になってくるのがこれは平均の数値で地域によっては40%になる可能性もある。

これは自分でハンドルを握れなくなる方が増えてきた時に、セーフティネットをいかにするか非常に重要になってくる。その中で、他の委員からさとバスが駅に乗り入れできれば使いやすいという意見もあった。一方で公共交通は、市で運営するコミュニティバスの他にも千葉交通の路線バスや一般のタクシーもあり、公共交通はそれらすべてを総称したかたちになっている。税の入っていない公共交通と税の入ったセーフティネットは性格が若干違う部分がある。これらがバランスよく配置されることが富里市にとって良いことだと思う。コミュニティバスが便利になればなるほど税の入っていない路線バスやタクシーのお客は減るわけで、やはり市民の足を支える路線バスやタクシーは重要な位置付けもあるので、今後も5年後10年後の先を見据え、様々なデータを持ってバランスよくやることが重要である。

【委員】さとバスの駅への乗り入れについて、成田市は既存のバス利用者が減ってしまうので駅へは乗り入れていない。富里市は乗り入れが可能なのか。

【事務局】基本的には他の交通機関との競合の問題があり、その辺の整合性が必要である。ただ路線バスが乗り入れていない駅もあるので、その辺は関係機関との協議が必要になると考える。

【委員】事務局の説明の補足だが、既存の事業との整合とか、不当な競争でないことなどが条件である。仮に成田駅に乗り入れる協議がここで調べてどのようなプロセスが必要かというところ、まず、さとバスは料金200円で、路線バスと比べるとかなり安い。民営バスとのバランスの問題がある。また成田市の公共交通会議と合同で協議していく必要がある。委員となっている事業者や労働組合等、それぞれの団体との協議も必要である。決して乗入れを止めるということではないが、手続きを踏んでやっていく必要がある。

【委員】八街市は駅に乗り入れているが、どのようにしているのか。

【事務局】乗り入れていない。近くまで行っているだけである。

【委員】歳をとってから、さとバスがあるということは非常にありがたい。おかげでこういった会議にも出られるが、もう少し本数があればよいと思う。

6. その他

【事務局】次回の会議については、さとバスに乗車し色々意見を伺いたいと考えている。定員の都合上2ルートに分かれて乗ってもらうことを考えている。また周辺の事例についても紹介させていただく。

7. 閉会