

議 事 録

件 名 : 平成24年度第1回市原市地域公共交通会議

日 時 : 平成25年1月30日(水) 15:30~17:00

場 所 : 市役所議会棟第4委員会室

出席者 : 藤井委員(会長)、久我委員、足立委員(代理:中村氏)、須田委員(代理:代田氏)、小出委員(代理:鶴岡氏)、安藤委員、笠原委員、平野委員、佐藤委員、池田委員、古市委員、加納委員、河野委員、久保木委員、千脇委員、黒川委員(臨時委員)

欠席委員: 1名 橋本委員

事務局(企画部交通政策課)

中川次長、牧野課長、森課長補佐、片岡係長、岩田副主査、石川主事

傍聴者 : 1名

【次第】

- 1 開 会
- 2 委員紹介
- 3 会長等の選任
- 4 議 事
 - 第1号 養老地区デマンド型乗合タクシーの導入(案)について
 - 第2号 戸田地区デマンド型乗合タクシーの導入(案)について
- 5 その他
- 6 閉 会

【会長等の選任】

市原市地域公共交通会議設置要綱第4条第1項の規定により、市長が予め、日本大学理工学部社会交通工学科の藤井教授を会長に指名し、就任いただいた旨を事務局から報告した。

併せて、同条第3項の規定により、藤井会長から、市原市企画部長の千脇委員を会長の職務代理者に指名し、就任した。

【協議結果】

- ・両地区において、デマンド型乗合タクシーの導入について、今後継続的に審議した上で、実証運行につなげるという方向性で承認された。

- ・認可申請をするまでの間に、次の課題を運輸支局、地元、交通事業者間で調整することとなった。
 - ・乗合バス事業を圧迫しない乗車エリアの設定をする。
 - ・運行区域を明確にした目的地の設定をする。
 - ・登録者以外の者が乗車することの可否について、デマンドタクシーが交通空白地域の住民の移動手段を確保するための交通であることを考慮して、再検討する。
- ・3月下旬に再度当会議を開催し、最終的に認可申請をすることについて審議する。

【議事内容】

議事第1号及び第2号は、内容が概ね重複しているため、事務局が一括説明したのちに質疑応答を行った。

《事務局説明》

- ・市原市交通マスタープランにおいて、鉄道駅から1キロメートル以遠、バス停留所から500メートル以遠の人口集積地を交通空白地域とした。
- ・交通空白地域において、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、ボランティア送迎等の新しい公共交通の展開が期待されるが、コミュニティバスは人口密度の低い地域では非効率であり、ボランティア送迎は運転手の確保や事故時の対応等に問題がある。
- ・養老、戸田両地区においては、両地区の人口集積率及び運行の安全性等を考慮して、デマンド型乗合タクシーを選択して、新たな公共交通を展開する。
- ・運営主体は、両地区とも、地域住民で組織された団体とする。この点、他自治体では、行政が交通事業者に委託して運営するケースが多いが、市原市では、当事者意識を持つ地域住民が勉強会を組織して、その地域特性に即した交通を走らせることを重視している。
- ・両地区の運行区域図を用い、利用者の乗車エリアを線で、目的地をポイントで示した。
- ・既存の交通である小湊鐵道と競合させないため、両地区から五井等のエリア外には直接運行せず、本件デマンド型乗合タクシーは小湊鐵道駅を中心とし、枝葉となるフィーダー交通として展開する。
- ・利用者のニーズ調査をしたところ、利用希望者は65歳以上の高齢者が多く、自宅から離れた停留所まで歩く負担を軽減するため、基本的に自宅前と目的地で乗降するドアツードアの交通とする。
- ・運行委託料は、1回運行する毎に、養老地区は2,000円、戸田地区は1,600円とし、一人当たりの運賃は、養老地区は500円、戸田地区は400円とする。
- ・運行日数は、それぞれの地区におけるニーズ調査の結果に鑑み、養老地区は週3日、戸田地区は週2日とする。
- ・両地区とも、利用者は、1世帯1,000円を負担して登録する。登録をすることで予約者の取り違いをなくすほか、利用者が登録料を負担することで、自分たちの交通という当事者意識の醸成を期待する。
- ・委託する交通事業者は、委託費のみによる入札で選定するのではなく、それぞれの地区と関係の深い事業者が、地域住民と一緒に仕組みを考案した経緯を重視し、千葉県タクシー協会市原支部が推薦をした事業者とする。その結果、養老地区は小湊タクシーが、戸田地区は馬立タクシーが運行する。

- ・市は、運行経費の1／2を上限に補助金を支出することで、両地区と合意している。
- ・実証運行期間中は、年10万円を上限に、別途事務経費等を補助する。
- ・デマンド型乗合タクシーは、利用者同士が乗り合うように働きかけることで、地域のコミュニティ作りにも寄与していきたいと考えている。
- ・今後、両地区において実証運行のための組織を発足し、早ければ平成25年6月に実証運行を開始する。実証運行期間は、1年以上とする。
- ・実証運行期間中は、月1回程度の頻度で運行形態の適否について検証をし、適宜本格運行に向けた改善をしていく。

《質疑》

委員：世帯数と人口はどれぐらいか。

事務局：人口は把握していないが、両地区とも世帯数は1,000世帯程度で、高齢化率が30パーセント程度と高い。

委員：登録はどのようにやるのか。

事務局：利用者が登録をし、世帯毎に登録料を徴収することまでは決定しているが、詳細については今後地域住民が話し合っ、多くの人にとって利用しやすい方法を採用する。

委員：乗って目的地についてそのまま帰った場合は何回の乗車になるのか。

事務局：行きで1回、帰りで1回、計2回の乗車とカウントする。

委員：戸田地区について、目的地とされている国道297号沿いの商店は、運行区域図で示したエリアから外れている。自宅から電話をする人は登録者であることがはっきりするが、目的地から電話をした人が登録者であるかどうかをどのように確認するのか。

事務局：首から掲げる形の登録証を作り、利用者には登録証を携帯させることを検討している。運転士は、登録証を見て判断できる。

また、現在タクシー事業者と検討している運行方式では、帰りの便も含めて前日までの予約を要求しているため、目的地からの突然の予約に対応することを想定していない。なお、病院の診察等により、予約便に乗れなかった際に、その便が単にキャンセルになるのか、次の便で対応するのか、タクシー事業者にとって無理がなく、利用者にとって利用しやすい仕組みを考案したい。予約の期限についても、たとえば、午後の便の予約は当日の午前中までで可とする等、今後地域住民とタクシー事業者が協議して決めていくものである。

委員：通常デマンドタクシーは運行エリアが限定されているはずだが、運行区域図を見ると、エリア外に目的地が点在している。今後地域住民はエリア外に目的地を増やしていくのでないか。

事務局：運輸支局とも調整済みであるが、乗車エリアに隣接するところに目的地を設定することに問題はない。エリアから大きく離れて、たとえば五井の街に目的地を設定することは、デマンドタクシーにはなじまない。目的地は、馬立駅及び光風台駅周辺施設を基本とし、国道297号を通過する以上、沿線の商店等についても行くことができるとしている。この考え方であれば、今後目的地が大幅に増えることはないと考えられる。

委員：運行エリアと目的地がこれ以上拡張しないという理解でよいか。

事務局：今後の運行の状況や地域住民の要望次第で、国道297号沿いで目的地が増え

ることは考えられる。もっとも、戸田地区の場合は、タクシー事業者は1回1,600円の委託料で運行することになっており、この運賃を逸脱するような距離の目的地が増えることは考えづらい。

委員：バス事業者としては、エリアが拡大するということは路線バス事業が圧迫される懸念がある。鶴舞も隣接だという理解で目的地にされかねない。たとえば、現在のエリアから数百メートル以内といったように、ある程度拡張の幅を絞ってほしい。

事務局：光風台駅から鶴舞循環器病センターまでコミュニティバスが国道297号を通過して運行されているため、デマンドとコミバスが重複する。ただし、目的地は297号沿線を設定しているが、重複路線があるため、乗車できるエリアは小湊鐵道の線路から西側の集落に限っている。また、仮に循環器病センターまでデマンドが運行した場合、タクシー事業者にとっては1,600円の運賃では運行できないと思われる。そのため、事務局としては、むやみに区域が広がる懸念はない。

委員：デマンドというのは、あくまで交通空白地域において限定的に運行するものだと理解している。

議長：運行区域図のラインは発地エリアを囲ったものであろう。そして、エリア内のんな苑は、交通空白地域の住民が地区内に設定した目的地であり、その他の目的地は、エリア外の限定されたポイントを設定したものと理解できる。

おそらく、エリアの中に目的地として光風台駅が含まれていることが誤解を招いている一因だろう。この仕組みは、あくまで、交通空白地域になっている人口集積地を発地エリアとして囲って、そこの住民が郊外の目的地に行くものである。現状では、小湊鐵道の線路沿いまでエリアとされているので、線路沿いの住民もデマンドを利用できるように見えてしまう。

実態は、交通空白地域の集落の人たちのみ乗車でき、限定された目的地に行くことができるものであるが、デマンドの発地はどこなのか、エリアの表現の仕方を工夫したほうが誤解を招かない。

また、目的地の設定の仕方にもいろいろな方法がある。他市の事例だと目的地を鉄道駅、市役所、出張所、病院だけに限定したものもあれば、買い物難民を救うために目的地を個別の商店に限定している例もある。このため、本件の例が特段突飛なものではない。運行経費で限定されていくことも考えれば、エリアや目的地が大きく拡張することは考えにくい。

議長：ひとつ気になった点がある。登録者に地域外から来客があったときに客もデマンドを利用できるという表現に疑問を感じる。登録者のみが利用できるのではないか。

事務局：基本的には登録者のみが乗車するものだが、乗合率を高めたいので、来客があった際には乗せてあげたいという地域住民からの話をいただいている。そのため、地域が協議した結果、登録者以外も乗せてもよいという結論になれば、その方向で運輸支局と協議しようと考えている。

委員：自宅以外では登録証を提示して乗車することになると思うが、たとえば、登録者の親戚が山田駅に来ていて、登録者から親戚を迎えに行ってしまうという予約があった場合、どのように対応するのか。

事務局：その方が登録者であるかどうかははっきりしない場合には、乗車を断ることもあろうかと思う。どこまでの方を登録者と認めるか、今後タクシー事業者と地域と話し合って決めていこうと思う。

議長：他市の事例では、登録者及び介助者に限定されている。この点については、運輸支局とよく調整したうえで検討したほうがよい。

また、デマンドがどういう人たちのための交通なのかという点に立ち返れば、現在交通空白地域に居住している人たちのための移動手段として捉えるべきである。外部から来る人は、公共交通であるタクシーを利用すればよい。たしかに地域住民の満足度を上げるといふ趣旨は理解できるが、補助金を投入するならなおさらのこと、市民のためのサービスを支援するということ踏まえて再検討したほうがよい。

事務局：登録者以外の人たちの乗車の可否については精査する。

委員：ひとつの自治体が新しい試みを始めると近隣他市にも波及するものである。そのため、しっかり制度設計をしていただきたい。

本件デマンドは、周囲の既存路線と競合しかねない。小勝山団地の入口までがエリアになっているが、団地から500メートル離してもらえないか。交通空白とは、バス停留所から500メートル以遠であったかと思う。

事務局：エリア内に居住する人しか登録できないため、小勝山団地の住民はデマンドを利用できない。同様にコミバスが通っている地域の住民はデマンドを使えない。

委員：区域の設定や競合の問題は出てくると思うが、地域住民のためというのが出発点であるから、交通空白地域の日常の足に困っている人たちの立場に立つべきである。区域の設定等は今後調整するとして、いかにこの交通を実現するかという点を踏まえて議論をしたいと思う。

委員：いろいろな店で買い物したい人もいるかと思うが、利用者の希望の商店に行くことができるのか。また、用事を済ませる時間が30分で大丈夫なのだろうか。

事務局：目的地は図面に書いてある商店に限定されている。また、用事を済ませる時間は30分と60分の2パターン用意しており、病院の診察や買い物に合わせて利用して欲しい。そして、必ずしも行きで乗った直後の帰りの便を利用する必要はない。行きも帰りも自由に予約できる。

委員：4名しか乗れないということは1台で運行するという解釈か。5人目の予約があった場合は、次の便を案内するのか、それとも2台目を運行するのか。

事務局：1台で運行することとし、5名以上の予約があった場合は、次の便を案内するやり方を現在は考えている。

議長：今回のデマンドは、タクシーを空いている時間帯にうまく活用して、ついでに地域の日常の足にもするという取組みである。他市の事例では、1日借り上げ方式で、日額2万円相当で年間700万円程度の経費をかけて運行するというケースもある。

一方で、市原市が考えているのは、実際にタクシーを運行したときのみ経費負担をするものであり、運行経費を大幅に抑えることができる。また、経費の半分を運賃収入でまかなうという形で、住民主体という特徴が明確に出ている例である。

赤字の補填については、運行経費の1/2までを補助するという方法であるため、乗合率が2人以上の乗合率をどう確保するかという視点が求められる。なお、デマンドの先進市である富士宮市のミヤタクでは、乗合率のよい系統で2.1人～2.3人であり、過疎地域については、1.2人程度になっている。

この点、地域住民はどの時間帯にどういう利用をすれば人が集まるかについて勉強会の中で蓄積している。さらに、乗合率を上げる取組みとして、登録者以外の来客に利用させるといった意見に結びついたと思われる。たしかに、乗合率を上げるためには有効かも知れない。しかし、財政負担をして支援をする行政側のサポートの方法としては問題がないのか。また、来客を乗せたがために、地域の登録者が乗れないという状況が起こった場合、地域住民の足を確保する交通としては本末転倒になってしまう。

また、運行のルートとしては、発地から目的地に行けば一旦終わり、帰りの便を別途利用するものであり、通常のタクシーのように施設間をまたいで利用することはできないものである。

議長：具体的にまだ議論が尽くされていない部分もあるが、デマンド型乗合タクシーを導入する方向性について委員の皆様にご意見を伺いたないと展開ができない。

これら2件について、交通空白地域を減らす、さらに住民が積極的に関わった取り組みであるという点を踏まえて、ぜひこれを活かす方向でご審議いただきたい。

両地区とも、エリアの問題、目的地の問題が残っているが、これですべてが確定ではない。今後さらに委員会の中で仕組みの詳細について精査する必要があることを前提に、両地区一括でご承認いただきたい。

乗合タクシーの導入について、今後継続的に審議した上で実証運行につなげるという方向性を地域公共交通会議の中でご了解いただける方は挙手をお願いします。

委員：(全員挙手)

議長：ありがとうございます。継続的に地域の中で検討いただき、よい案を精査していただきたい。ついては、運輸支局とぜひ細かい詰めをしていただきたい。とくに、登録者以外を乗車させる点については、地域の公共交通であるタクシー事業者と競合し兼ねないので検討してほしい。