

# 議 事 録

件 名 : 平成28年度第2回市原市地域公共交通会議

日 時 : 平成28年10月19日 (水) 9:30~12:15

場 所 : 市役所議会棟第2委員会室

出席者 : 藤井委員(会長)、宮本委員、山口委員、地曳委員、辰巳委員、伊藤委員、黒川委員、久我委員、中村委員、鈴木委員、中邑委員、古市委員、後山委員(欠席:鳥海委員、小林委員、小宮委員、中川委員)

事務局 : (市原市交通政策課)若菜課長、岡本課長補佐、染矢主任、石川主任

傍聴者 : 0名

---

## 【次第】

### 1 開 会

### 2 議 事

- (1) 戸田地区デマンド型乗合タクシーの営業区域の拡大について
- (2) 戸田地区デマンド型乗合タクシーの運賃について
- (3) 戸田地区デマンド型乗合タクシーの運行日の追加について
- (4) 平成28年度生活交通改善事業計画(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)について
- (5) 平成29年度地域内フィーダー系統確保維持計画の修正について

### 3 報告事項

- (1) 市津地区におけるデマンド型乗合タクシーの計画について
- (2) 市原市交通マスタープランの進捗について

### 4 その他

- (1) 市原市地域公共交通網形成計画策定に係る法定協議会の設置について

### 5 閉 会

---

## 2 議 事

- (1) 戸田地区デマンド型乗合タクシーの営業区域の拡大について

### 【内容】

デマンド戸田の現在の営業区域に、字「馬立」及び「上原」の15町会の範囲を追加することの適否について審議した。

### 【結果】

- ・ 継続協議の必要がある旨確認された。  
事務局において、デマンド戸田と既存交通の差別化が図れるか、実質的な競合が生じるかどうかを検証したうえで、営業区域の一部除外を含め、公共交通全体と戸田地区にとっていかなる交通体系が好ましいかについて、利害関係人を含めた協議を行うこととする。
- ・ 前述協議を経て戸田地区の交通体系について一定の結論が出た場合は、再度当会議を開催しその可否を諮ることとする。この場合、書面開催によることを可とする。
- ・ 次回会議で、営業区域拡大を認める方向の結論を出す場合は、附帯事項として、拡大した営業区域で運用する中で、他の交通への支障が認められた場合には内容を見直す旨を明記することとする。

(質疑・意見等)

久我委員：デマンド戸田の現在の営業区域について議論した際、既存の公共交通を侵さないのが前提であった。デマンドタクシーの運行は、既存交通を侵さない範囲で、すなわち交通空白地域のみで行うという基本的なルールは堅持されたい。

交通事業は国の許認可手続きの中で細かいルールに則って行っているものであり、それは無用な競争により公共交通全体に混乱が生じないようにするのが趣旨である。このように考えると、コミュニティバス・コスモス南総の運営委員会が承諾したからといって、あるいは、コスモス南総のみに焦点をあてたときにその影響がないからといって、公共交通全体の安定性を確保すべきと考えれば、バス事業者としては本件の区域拡大には承服しかねる。

さらに、県下で比較的規模の大きい市原市において、前述の基本的なルールを逸脱したデマンドタクシーの運行を許してしまえば、特に県中南部の過疎化が進む自治体において同様の扱いになり、公共交通全体の安定性が損なわれることを懸念している。たしかに、現在はコスモス南総の利用者がいないが、利用者がいないから他の交通を重ねて導入してよいわけではなく、将来的には利用者が出てくるという前提で利用促進策に取り組んでいただくのが本来ではないか。

事務局：ご指摘の趣旨は、デマンドタクシー等の新たな公共交通はあくまで既存公共交通の補完であるべきであり、既存交通を侵すような公共交通の導入は地域公共交通全体の衰退を招きかねないというご見解と理解した。

本件については、周辺の公共交通に影響はないと考えるか、久我委員ご指摘のとおり公共交通全体の安定性を重視すべきか、当会議の中で議論を深めていただき一定の方向性を示していただきたい。あるいは、当会議での議論の結果、内容の見直しが必要とのご判断であれば、時間をいただいて再検討をしたいと思う。

地曳委員：戸田地区の人口増減の傾向や将来的な開発計画等はどうか。今後、同地区は公共交通の利用が減少していくエリアなのか。

事務局：戸田地区を含む南総地区は少子高齢化が進行している地区であり、コスモス南総を含む公共交通の利用は減少傾向にある。また、住宅開発等の計画はない。

後山委員：コスモス南総とデマンド戸田が実質的に競合しないことについて、そして、馬立周辺地区にデマンド戸田を走らせることの必要性等について、もう少し詳しい説明が欲しいところである。

双方とも地域住民が運営している交通であり、両地区とも一生懸命に取り組んでいるのだから、阻害し合うのではなく相乗効果でよりよい交通環境が整うことを期待する。たとえば、コスモス南総の沿線から遠く離れた場所に居住する人が、デマンドにより光風台駅、馬立駅等に出れば、その後コスモス南総に乗り牛久方面等にでかけることができる。このような好例を示せば、双方にメリットがある交通体系であるといえるのではないか。

事務局：コスモス南総の主な利用者は、本件の拡大を検討している区域外である、馬立よりも南側の住民である。また、本件の区域における競合の有無に関しては資料で示したとおり、コスモス南総の利用がないのが現状であり、実質的には競合はないと考えている。

たしかに、拡大される区域の一部の住民にとっては、既存交通であるコスモス南総とデマンド戸田の両方が使えるという状況になり、これが競合であるといえなくはない。この点、コスモス南総が十分に利用されていない現状において、それでも既存交通の利用促進を目指すべきなのか、新たな公共交通であるデマンドタクシーにより潜在的な需要を充たすべきなのか価値判断が必要である。相乗効果については、デマンドで光風台駅に行き、鉄道に乗継げば五井方面等に行くことが可能であり、双方にメリットがあると考え。

地曳委員：コスモス南総の沿線から遠く離れた場所に居住する人にとっては、デマンド戸田があることで買い物等の外出機会が増える。外出機会が増えればバスを利用する人も出てくる可能性もあることから、区域拡大は地域にとってもバス事業にとっても有益ではないか。バス事業とのバランスを考慮するなら、各戸から中心街までの間はデマンドを使い、街中の国道297号に沿った移動はコスモス南総を使う仕組みにすれば、バス事業を圧迫せず、双方にメリットがあると考え。デマンド戸田の利用目的や利用状況はどうか。

事務局：スーパーマーケット、病院の利用が多い。近くの病院やスーパーをはしごして帰るといったパターンも見られる。

久我委員：市原市の交通空白地域の考え方は、バス停から半径500メートル、駅から半径1キロメートルに含まれる公共交通サービス圏を除いた部分であることから、本件についても拡大する範囲のうち、コスモス南総のバス停から半径500メートルの部分を除くのであれば区域拡大は許容されることが考え。

黒川委員：小湊鉄道鉄道部としては、デマンド戸田により光風台駅や馬立駅まで来た人が、鉄道をご利用になることも考え、本件は問題ないと判断したところであ

る。拡大を検討する地区の町会のうち、どのあたりの町会でどの程度の利用希望があるのか。

事務局：各町会で何件の希望が出ているか把握はしていないが、拡大範囲の15町会のすべての町会長から戸田地区デマンドタクシー運営協議会に対し、デマンド戸田の区域への編入を求める要望書が提出されたことを確認している。

黒川委員：コスモス南総との競合を考慮する点に関しては、運行開始以来「目的地設定可能区域」としている国道297号周辺はあくまでの目的地のエリアという理解をすれば、目的地設定可能区域を拡大する営業区域の範囲から除外するというのはどうか。

宮本委員：事務局が利害関係人を集め、当会議とは別の場において、拡大する営業区域の範囲について、または、一部除外するのであれば除外する範囲について、歩み寄りの協議を進めることは可能か。

事務局：当会議において事務局に一任いただければ、利害関係人を集めたうえで責任をもってエリアの設定に関する協議を進めさせていただく。

中邑委員：本件とは論点がずれるが、運賃とは別に戸田地区デマンドタクシー運営協議会からタクシー事業者に対し支払われる運行委託料がある。現在、運行委託料は1回あたり2,380円だが、仮に原案のとおり営業区域が拡大された場合、委託料は上げざるを得ないと考えている。事業者側の試算では走行距離が伸びることで400~500円の値上げが必要だが、地域住民による運営であることを重視すると2,500円程度の委託料に抑えざるを得ないところである。

藤井会長：市原市のデマンドタクシーは、誰がどこからどこまで乗ったか運行データが細かく整理されている。市原市のデータ整理の仕組みは他の自治体の模範にもなっているところである。

委託料は、どの人がどこからどこに行くのか積み上げないといくらにすべきかわからないものである。そのため、事務局においても前述の運行データを活用し適正な委託料の検討をお願いする。なお、事業者に過度の負担をかける公共交通は長続きしない傾向があることから、慎重な算定をお願いしたい。

藤井会長：新たな交通の導入にあたり、民間バス、自治体等によるコミバス、デマンドタクシー等の運行範囲、経路が重なることは好ましくないというのが基本的な考え方である。この点、近隣の東金市では3つが重なっているが、それぞれの交通モードについて一定の差別化をすることで現在のところ問題は生じていない。

この考え方を踏まえ、本件の区域拡大の可否は、拡大により既存交通との実質的な「競合」が生じるのかが争点である。すなわち、形式的にはまず運行曜日、運行時間帯等による差別化が可能か否か検証する必要がある。また、運賃抵抗という考え方もある。たとえば、小湊鉄道による1駅間の移動が140円で済むのに対しデマンドは500円を要する、同様にコスモス南総で

は210円で済む区間がデマンドでは500円を要することから、低廉な鉄道やバスへの利用の転換が起これば差別化が可能である。このように、戸田地区の場合は単純にエリアが重なっているからといって、直ちに「競合」しているとは言い切れず、丁寧に差別化を図れば、本当に競合しているか否かが見えてくる。

また、久我委員の言うように、戸田地区においては、コスモス南総が現在使われていない状況だからこそ、その利用促進を図ることは大切であるが、同地区の住民は、コスモス南総に対し、金銭的な負担という形で協力をする一方で乗車はしないというのが特徴である。このように考えると、戸田地区において、コスモス南総に関する新たな需要を掘り起こそうとしても難しく、将来的には、コスモス南総を維持していきながらも、別の交通モードへの転換を考えていかななくてはならない地区である。

なお、審議ののち仮に本件が認められたとしても、区域拡大によりどの既存交通にどれだけの負担がかかったかを調査していく必要があり、継続協議という結論になった場合は、将来に向けた同地区住民の公共交通に対するニーズを検証する必要がある。

以上の議論を踏まえると、次の3点に整理して出席委員の多数決を行う。

①事務局案認容

→地区全体でデマンド交通を守りたいという地域住民の意向を尊重するとともに、実質的には競合が生じていないと判断し区域拡大を認める。

②継続協議

→デマンド戸田と既存交通の差別化が図れるか、実質的な競合が生じるかどうかを検証したうえで、公共交通全体と戸田地区にとっていかなる交通体系が好ましいかを引き続き利害関係人を含めた協議のうえ決定する。

③否決

→既存交通との競合があると判断し、区域拡大は認めない。

(⇒②継続協議が出席委員の過半数を占めた。)

藤井会長：審議の結果、差別化により競合が回避できるかどうか事務局において検討いただくこととなった。事務局においては、利害関係人を含めた協議の中で丁寧な検証をお願いする。協議・検証の結果、一定の結論が出たら、改めて当会議に諮っていただきたい。なお、改めて諮る場合は書面開催でよいと考えるかどうか。

出席委員：異議なし。

辰巳委員：デマンドの導入は交通空白地域に限定されることを原則とする場合、戸田地区において例外的な運用が許されると判断するときは、既存交通を侵さないといえる根拠をはっきりしていただくとともに、附帯事項として、区域を拡大して運用する中で他の交通への支障が認められた場合には内容を見直す旨を明記したうえで、書面開催をしていただきたい。

藤井会長：本日の議論は多くの自治体で悩んでいることである。中には公共交通そのものが成り立たない自治体もある。このような状況において、今後、それぞれの自治体が公共交通をどのように考えていくのか検討しなくてはいけない。市原市でも地域公共交通網形成計画を立てて、今後の公共交通の方向性を示していくことになるが、この内容については、地区特性を踏まえた中で定時定路線型のバス運行や他の交通モードを選択し、JRや小湊鉄道とネットワーク化することで移動のしやすさを担保していくものとする。戸田地区の交通体系についても、当該計画の中で検討していくのが理想的だが、計画ができるまでの間、現在困っている人のケアも必要であることから本日のような議論が有益である。

## 議事(2) 戸田地区デマンド型乗合タクシーの運賃について

### 【内容】

デマンド戸田は、平均乗車人数が少ないことから、利用者同士が相互に誘い合うことを促すため、次の条件下において割引運賃を適用することの適否について審議した。

#### ① 適用条件

- ・ 予約の際に、登録者2人以上が同便に乗車する旨の意思表示をし、実際に乗車した場合
- ・ 同時予約の便の発地または目的地が同一の場合

#### ② 割引

1人あたり100円割引

### 【結果】

- ・ 原案のとおり承認された。
- ・ 戸田地区デマンドタクシー運営協議会と運行事業者である小湊タクシーの協議の過程で、適用条件が上記と異なるものになった場合は、改めて当会議の合意を取り直すこととする。この場合、書面開催によることを可とする。

### (質疑・意見等)

中邑委員：タクシー協会としては、乗る人によって運賃が異なるのは安全な運行に支障が出ると考え、1種類の運賃体系が好ましいと考える。または、町会等が利用者に100円を還元し、事実上の割引とする等で対応いただきたいと考える。いずれにしても、当会議で承認された結論に従う。

藤井会長：割引運賃により、安全な運行に支障が出るという点はどうか。

事務局：他の自治体での割引の事例もあり、具体的に支障が出るとは考えていない。また、町会等が利用者に運賃の一部を還元するという、運用上の割引については、関東運輸局に確認したところ認められない旨の返答を得ている。その趣旨は、割引運賃は、地域公共交通会議における合意を得ることで合法的に導入できるものであることから、その可否については会議の判断を尊重されたいとのことである。

### 議事(3) 戸田地区デマンド型乗合タクシーの運行日の追加について

#### 【内容】

デマンド戸田は、平均乗車人数が少なく、利用者が固定化している傾向にあることから、利用者の拡大を図り、経営の安定化を目指す目的で、運行曜日の追加について報告を行った。

#### 【結果】

- ・ 現在の運行曜日、月・木曜日に、水曜日を追加し、月・水・木の運行とする。
- ・ デマンド戸田の平均乗車人数が少なく、運行曜日を増やすことで平均乗車人数がさらに下がる可能性があることに鑑み、水曜日追加は、議事(2)の複数人割引の導入と同時に行うこととする。

#### (質疑・意見等)

中邑委員：タクシー事業者が対応できるのであればよいことだと考える。

藤井会長：たしかに、タクシー事業者にとっては1人でも利用者がいれば収益に繋がるという意味ではよいことであろう。ただし、運行曜日を増やすということは平均乗車人数の低下を招く恐れがある。この点、市原市の養老地区で運行されているデマンドタクシーは、かつて週3回の運行をしていたが、利用者の行動を精査して週2回に集約したところ平均乗車人数の上昇に繋がったという例もある。

現在のデマンド戸田の平均乗車人数、1.2人/回という数字は、乗合の交通ではなく個人が一般タクシーを使う、いわゆる「マイタクシー利用」とも言える数字である。静岡県では、デマンド型乗合タクシーに対し支援を行う要件として平均乗車人数を1.2人/回以上としており、1.2未満になった場合には支援をしないこととしている。

ところで、運行曜日の追加は当会議の合意事項ではなくタクシー事業者による届出をすることで変更が可能ではあるが、本件については、さらに平均乗車人数が下がるリスクをはらんでいることから、複数人割引の導入という利用促進策とセットで実施すべきと考える。ぜひ議事(2)の複数人割引の導入と同じタイミングで運行曜日の追加をお願いしたい。

### 議事(4) 平成28年度生活交通改善事業計画（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）について

#### 【内容】

国土交通省関東運輸局から管内鉄道事業者に対し、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業に係る平成28年度予算額を増額補正する旨の連絡があったことを受け、小湊鉄道株式会社において、当該補正予算を活用し、事業を実施することを計画していることから、本件計画についての適否を審議した。

#### 【結果】

- ・ 国庫補助制度の名称の修正があったことを除き、原案のとおり承認された。（「地域公共交通確保維持改善事業費補助制度」を「鉄道施設総合安全対策事業費補助制度」に修正した。）
- ・ 国への補助金交付申請手続きに際し、本件計画中の事業費の負担割合等に変更が生じた場合は、記載内容の修正等について会長に一任する。

(5) 平成29年度地域内フィーダー系統確保維持計画の修正について

【内容】

小湊鉄道(株)が運行する「加茂地区路線バス」の減便に伴い、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金額に変更が生じることから、「平成29年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更」について審議をした。

【結果】

- ・ 原案のとおり承認された。（戸田地区デマンド型乗合タクシーの運行日の追加に係る補助金額の変更については、「運行日の追加は、議事(2)の複数人割引の導入と同時に行う。」とされたため、次回会議で審議をされることとなった。）
- ・ 国との補助金変更申請手続きの中で、若干の修正が必要となる場合、その際の記載内容の修正等については事務局へ一任する。

(質疑・意見等)

鈴木委員：「加茂地区（乗合バス）収支概算」にある「収支」の項目については、「損失」ということでよいか？変更前は約10,000千円の損失であるが、変更後は4,000千円の損失になるということによいか？

小湊鉄道：その通りである。

### 3 報告事項

(1) 市津地区におけるデマンド型乗合タクシーの計画について

【内容】

市津地区公共交通対策協議会が作成した、デマンド型乗合タクシーの運行計画について報告を行った。

(質疑・意見等)

久我委員：市津地区デマンド型乗合タクシーの運行範囲が、当社の運行しているバス路線（浜野～ロングウッドステーション等）の運行区域と重なっている。戸田地区同様に、デマンド型乗合タクシーの運行は、既存交通を侵さない範囲で、交通空白地域のみで行うという基本的なルールを堅持していただきたい。

事務局：事務局から地域公共交通会議での意見を地域へ伝え、運行エリアの範囲について、再度地域と協議をさせていただきたい。

中村委員：デマンド型乗合タクシーの運行については、ある程度地域を集約した形で行われていると聞いている。今回の計画のように、目的地が広範囲で、かつ多数設定されているデマンド型乗合タクシーの事例は他にあるか？

事務局：市津地区デマンド型乗合タクシーの運行エリアは、戸田地区の約2倍程度あり、広域なものとなっている。そして、運行エリア内には、商店や医療機

関等といった生活関連施設がほとんどない状況である。

なお、目的地の設定については、現在の市津地区住民の生活圏（瀬又地区は誉田方面、金剛地地区は土気方面、潤井戸地区は辰巳・ちはら台方面等）を反映させたものとなっている。

協議会は、今後、実証運行の結果を検証した上で、必要に応じた運行区域の分割も検討している。

後山委員：運行計画には、乗合率が「1.25」で設定されている。

現在運行している戸田地区においても、現在の乗合率が「1.25」程度であるため、他地区の状況に合わせた設定であると思われる。

しかしながら、デマンド型乗合タクシーの主旨である「乗合」の意義を考えると「1.25」という数字は低いのではないか？

事務局：市津地区においては、既存のバス路線が廃止となってからすでに半年が経過している。また、デマンドタクシーが運行を開始する平成29年4月には1年が経過することになってしまう。そのため、以前は路線バスを使用していた地区の住民の中には、すでに新たな交通の利用を始めてしまった方もいると思われる。

市津地区公共交通対策協議会では、そのような方達を何とかデマンドタクシーの利用者として取り込もうと検討しているところである。今回の乗合率については、とりあえずの設定として現在運行している地区の実績を考慮した。

中村委員：デマンドタクシーは利用時間帯が予め決まっている。そのため、ある程度乗合が予想される。そのような中で、市津地区デマンド型乗合タクシーは運行エリアが広域であり、かつ、目的地が複数あるため、運行に無理が生じないか？

事務局：その懸念については、計画策定当初から抱いていた。

募集要項の中で、「1運行にかかる時間が25分を超える場合、車両複数台での対応をお願いする」旨の項目を記載し、募集をかける予定である。

その場合、車両複数台分の委託料を運行事業者へ支払うことについて、協議会は了承をしている。

中村委員：車両を複数台使用する場合、委託料の算出はどのようになるのか？

事務局：【資料P：17】にあるように、利用者の地区及び目的地毎に委託料が設定されている。車両を複数台使用する場合、事業者は2運行分の委託料を収受することができる。

藤井教授：当該地区は、4月に路線バスが退出している。

今まで利用していた公共交通がなくなったことにより、地域の方達は「何とかしないとイケない。」という気持ちで公共交通導入の活動を行っている。

また、この地域の方達は、自らアンケート調査を実施し、「本当に公共交通を必要としている方は誰なのか？」を把握した上で、運行計画を策定した。

そして、その「本当に公共交通を必要としている方（デマンドタクシーをすぐ利用したいと希望した方）」の支援を最優先に検討を続けている。

本件については、今回の会議における報告事項となるため、委員の皆様方に

は、次回の会議で改めて当該案件について、御審議いただくことになると思われる。

事務局は、今回の会議で御意見をいただいた件について、市津地区公共交通対策協議会へ伝えていただき、再協議をしていただくようお願いをしたい。

## (2) 市原市交通マスタープランの進捗について

### 【内容】

市原市交通マスタープランの進捗について、平成27年度の実績と指標に対する評価について、会議資料に基づき報告を行った。

### (質疑・意見等)

#### 《藤井委員》

- ・ 交通マスタープランは各市町村において、必ず策定しなければならないものではないが、市原市においては交通マスタープランを策定するとともに、毎年の進捗状況を確認しながら、効果的かつ効率的に各施策の具現化を推進している。
- ・ また、交通マスタープランに関連する事業が広範囲にわたるため、適確な進捗管理が必要となっている。
- ・ 委員の皆様方には、本日事務局から事業の説明を受けたが、後日でも配布された資料について、気づいた点があれば、事務局へ随時御意見等をお寄せいただきたい。

## 4 その他

### (1) 市原市地域公共交通網形成計画策定に係る法定協議会の設置について

#### 【内容】

平成29年度に策定を予定している「市原市地域公共交通網形成計画」について、計画の概要、計画策定に係る法定協議会の設置、今後のスケジュール等について説明を行った。

また、法定協議会については、現在の「地域公共交通会議」の委員に、計画策定検討のために必要な委員を追加することで、設置が可能である。そのため、本市においては「市原市地域公共交通会議」の委員に、「市原市地域公共交通網形成計画」の策定に必要な委員を追加することで、法定協議会を設置する旨を説明した。

法定協議会設置に係る詳細については、事務局において追加する委員を精査決定するとともに、次回開催する「市原市地域公共交通会議」において報告することとした。