

# 議事録

件名：令和元年度第1回市原市地域公共交通会議

日時：令和2年1月9日（木）14:00~16:00

場所：市役所議会棟第4委員会室

出席者：藤井委員（会長、議長）、斯波委員、川俣委員、今井委員、鳥海委員、辰己委員、伊藤委員、廣瀬委員、進藤係長（宮崎委員代理）、中村委員、加藤委員、佐藤委員、中邑委員、古市委員、古市次長（平塚委員代理）、牧野委員

（欠席：黄地委員）

事務局：（交通政策課）長田課長、江森課長補佐、野澤係長、鈴木主任、木下主事

傍聴者：3名

---

## 【次第】

1 開会

2 議案

3 その他

4 閉会

---

## 【協議結果】

- ・ 全ての議案についての承認を得た。

---

## 2 議案

### (1) 市津デマンドタクシー運行計画について

【内容】市津デマンドタクシーの運行計画、運行内容の変更に関して審議を行った。

#### (質疑・意見等)

委員：複数人乗車割引制度の割引分については、地域で負担するのか。

説明員：国と市の補助で賄いきれない部分は、地域で負担することとなる。

委員：運行日の増加により運行便数が増加すると、乗合率が下がることが予想されるが、その点についてはどう考えているのか。

説明員：利用者へアンケートを行ったところ、金曜日の運行を希望する声が大きかった。「運行曜日が増えれば、運転免許を返納しやすくなる」「毎日運行してほしい」という意見も寄せられており、運行日の増加が必ずしも乗合率の低下に繋がるわけではないと考えている。

委員：地域が運営する公共交通を維持していく上で、現在利用していない方に利用してもらえるように、いかに周知していくかが重要となる。制度の周知について、運営委員会ではどのように考えているか。

説明員：デマンドタクシーの制度に関する周知は、これまでも広報等で定期的に行っており、地域にも浸透してきている。今回の審議内容が認められた際には、運行曜日の追加や複数人乗車割引制度導入に加え、「利用登録をすれば、デマンドタクシーは誰でも利用できる」ということも周知していきたいと考えている。

議長：市津デマンドタクシーの実証運行時は、往路4便・復路4便として設定していたが、本格運行移行時に往路・復路の区別を撤廃している。その際に、乗合率の減少による地元負担額の増大が懸念されたが、変更後も収支率の低下は見られなかったという経緯がある。

中村委員の発言にもあったように、運行日の追加により乗合率の低下が懸念される。そのため、同時に導入される複数人乗車割引制度がどれほど機能するかが重要となる。

他地区の複数人乗車割引制度の事例を見ると、登録者数や実利用者が少ないと割引制度があっても相乗りが増えない傾向にある。そのため、新たな利用者に対して運行日の追加について、いかに周知を図り、活用を促していくかということ意識して取り組まない限り、複数人乗車割引制度は機能してこないと思われる。

複数人乗車割引制度を導入した場合、導入以前から相乗り利用していた方の分については収入が減少するというリスクもあるが、利便性を向上させて新たな利用者を取り込んでいく取組は必要であるため、地域の移動ニーズをどう捉え、判断するかが重要となる。

他に意見がないようであれば、採決を行いたい。運行曜日の追加、並びに複数人乗車割引制度の導入を承認する方は挙手をお願いしたい。

(全員挙手)

全員賛成のため、本議案を承認する。

## (2) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価案について

【内容】昨年度実施した生活交通改善事業計画に基づく事業の評価について審議した。

議長：特に異議がなければ、本議案は承認としてよろしいか。

(異議なし)

異議なしのため、本議案を承認する。

なお、国へ申請手続きを行う際に、一部文言等の修正が入る可能性があるが、その際は事務局に修正を一任することをお願いしたい。

## (3) 令和2年度生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業案）について

【内容】令和2年度に小湊鐵道が実施予定である、小湊鐵道五井駅の内方線の設置について審議を行った。

議長：特に異議がなければ、本議案は承認としてよろしいか。

(異議なし)

異議なしのため、本議案を承認する。

なお、国へ申請手続きを行う際に、一部文言等の修正が入る可能性があるが、その際は事務局に修正を一任することをお願いしたい。

(4) 令和2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案）について

【内容】令和2年度に小湊鐵道が実施予定である、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業計画について審議を行った。

(質疑・意見等)

委員：今後の取組として、第4種踏切の改修についてはどのように考えているのか。

委員：第4種踏切の改修については、取り組むべき課題であると認識している。沿線住民の日常生活に支障が出ないような形で、取組を進めていきたい。

委員：昨年、市原署管内で列車と乗用車の衝突事故が2件あり、うち1件は第4種踏切での事故であった。市原署としても踏切通過時の取り締まりを強化していくので、交通事業者側も踏切の安全性を高められるような取組を進めていただきたい。

委員：第4種踏切の改修については、次年度以降に取り組んでいく事業ということ考えている。

議長：他に異議がなければ、本議案は承認としてよろしいか。

(異議なし)

異議なしのため、本議案を承認する。

なお、国へ申請手続きを行う際に、一部文言等の修正が入る可能性があるが、その際は事務局に修正を一任することをお願いしたい。

(5) 令和3年度地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について

【内容】小湊鐵道が加茂地区で運行を行っている路線バス3路線及び戸田地区・市津地区・養老地区で運行されているデマンドタクシーに係る地域内フィーダー系統確保維持改善計画について審議を行った。

(質疑・意見等)

議長：市津デマンドタクシーについては運行日が追加され、週3日運行となるが、当計画案は週3日での運行を想定して作成したのか。

事務局：前年度の実績をもとに算出したため、週3日での運行は想定されていない。今後計画を国へ提出する際に、再度精査する。

委員：デマンドタクシーの乗合率の目標値は、どのように設定したのか。市津地区だけ前年度より目標値が下がっているが、その理由は何か。

事務局：前年度実績を踏まえ、各地区の運営団体とも協議して設定した。

市津地区については、今回運行計画の内容が変更され、先の実績の見通しが不透明なこともあり、実現可能な目標とすべく、前年度実績を考慮し、少し下げた形で設定した。

委員：デマンドタクシーの利用を増やすために、運行日追加や複数人乗車割引制度を導入したところもあると思うので、目標値は下げないほうがいいのではないか。

事務局：市津デマンドタクシー運営委員会は、毎年度運行改善を行う中で、目標を少しずつ達成して次の課題に取り組むというスタンスを明確にしている。そのため、今回は運行日追加や複数人乗車割引制度導入を行う中でも、達成できる目標値という観点で設定した。

議長：一般的にデマンドタクシーの利用機会が増えると、乗合率が下がってしまう傾向にあるが、複数人乗車割引制度を活用しながら、いかに下げ止まることのできるかが重要である。

運行改善策を行っていく上で、目標値が高すぎると運営団体の負担が増えてしまい、目標値を低くしてしまうと運営団体の士気が下がるリスクがあるので、その点を踏まえて考える必要がある。

運営団体との協議を経ていることから、事務局側で運営団体の考えを尊重して設定したものの認識でよいか。

事務局：その通りである。

委員：資料 27 ページにある収支概算の表にある補助金の額は、運行経費の 1/2 の額ではなく、経費から収入を引いた収支の 1/2 となっているのはなぜか。

事務局：27 ページの表にある補助金額については国の補助金である。国の補助金額は運行赤字額の 1/2 を上限としているため、経費から収入を引いた収支額の 1/2 を補助金額として記載している。

議長：この他、特に異議がなければ、本議案は承認としてよろしいか。

(異議なし)

異議なしのため、本議案を承認する。

なお、国へ申請手続きを行う際に、一部文言等の修正が入る可能性があるが、その際は事務局に修正を一任することをお願いしたい。

(6) 市原市地域公共交通網形成計画の進捗について

【内容】平成30年度に策定された、市原市地域公共交通網形成計画の施策の進捗状況について、事務局から報告を行った。

(質疑・意見等)

委員：各施策事業の平成30年度取組実績において、平成30年度の実績が空欄となっている施策については、いつ頃着手するのかといった先の見通しも示したほうがよいのではないか。

事務局：各施策事業については、個別の施策を行う前段として、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりという全体像に向かって、バス路線の再編や交通空白地域対策といった取り組みを進めていきたい。そのうえで、個別の施策もあわせて取り組んでいきたい。

委員：取組実績を示す際は、各年度の取組実績や、翌年度以降取り組む施策についても、地域公共交通会議で審議できるとよいのではないか。

事務局：取組実績や今後取組を予定している施策について、地域公共交通会議で示せるようにしたい。

委員：施策9にある、「社会福祉協議会主体の送迎ボランティアサービス事業」とは、どういう形態で運行されているのか。運行経費や利用料はどのように設定されているのか。

事務局：送迎ボランティアサービスについては、社会福祉協議会が持つ予算の中でボランティアが送迎を行い、車両は社会福祉協議会が用意したものを使用している。また、利用者はガソリン代や有料道路代等の実費のみ負担している。

委員：あおばす路線について、運転手不足のため減便される予定となっている。路線バスの運転手不足については、あおばす路線のみにとどまらず、全国的な問題となっているため、地域公共交通網形成計画を早急に見直し、運転手不足の問題について盛り込むべきではないか。

事務局：地域公共交通網形成計画の見直し時期については、市の他の計画と同様に2026年までに期間を設定し、5年ごとに見直すこととしている。しかし、

重要な案件等がある場合は見直しをする必要があると考えている。国のほうでも、地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の枠組みを少しずつ変えていく動きもあると聞いているため、そうした動きに合わせて見直しを図っていきたい。

委員：運転手不足という観点からのバス路線の再編や、路線バスの利用促進といった施策について新たな検討が必要ではないか。

事務局：運転手不足の問題は、バス路線の再編を考える上での一つのポイントと考えている。利用促進についても、交通事業者や各関係機関とともに取り組んでいきたい。

議長：運転手不足の問題については、行政と交通事業者が一緒になって取り組む事例も出てきている。地域公共交通網形成計画ではこの問題については明記されていないが、行政と交通事業者でうまく役割分担を行いながら、取組を進めていただきたい。

今回、バス路線再編についての検討報告に関する資料が配布されている。地域の問題を個々に考えていくことも大事であるが、その上で市全体の交通問題をどう捉え、再編を具体化していくかを考えることが重要である。また長期的計画との整合性について、関連計画である立地適正化計画は20年先のまちづくりを見越して施設配置を考えるという長期的なアプローチである一方、地域公共交通網形成計画は直近の問題をどう解決していくかを考えるというアプローチであるため、5年ごとの網計画の見直しの中でこれらをどのようにすり合わせていくかが課題となる。

そのため、交通データ等を活用して、今ある問題からどのような路線再編や効率化を図ることができるか、さらに都市の人口配置等が将来変わることも想定しながら、将来のまちづくりに見合った交通網づくりに取り組んでほしい。

委員：資料30ページにあるように、内房線の下り終電時刻の繰り下げや、京葉線直通列車の増発について、JR線複線化等促進期成同盟を通じて要望をいただいているところであるが、バス事業者と同様にJR東日本でも乗務員が不足していることもあり、実現は難しい。引き続き利便性向上に努めていきたいと考えているが、乗務員不足の問題を抱えていることについてもご配慮願いたい。

議長：地域全体の公共交通を考えていく上で、今抱えている問題が何か、今何ができるかといったことを共有し、取り組むことが重要である。問題と感じていることがあれば、今後ともぜひ挙げていただきたい。

### 3 その他報告事項

事務局：昨年12月、国からタクシー運賃の改定が示され、市内のタクシー事業者についても運賃改定を行う予定であると聞いている。現在本市で運行されているデマンドタクシーの運賃については、通常のタクシー運賃に基づいて算定しているため、デマンドタクシーの運賃も今後改定される可能性がある。もしデマンドタクシーの運賃が改定となる場合、地域公共交通会議に付議する必要がある。地域公共交通会議を近日開催する場合がありますので、委員の皆様には引き続きご協力をお願い申し上げたい。

### 4 閉会