

# 議 事 録

件 名 : 平成29年度第1回市原市地域公共交通会議

日 時 : 平成29年9月25日 (月) 14:00~16:00

場 所 : 市役所本庁舎3階研修室

出席者 : 藤井委員(会長)、飯塚委員、稲葉委員、丸山委員、鳥海委員、伊藤委員、黒川委員、久我委員、中村委員、中邑委員、古市委員、藤本委員、後山委員、椿原委員、泉水委員、中島委員(欠席:辰巳委員、長谷川委員、早川委員、鈴木委員、平塚委員)

事務局 : (市原市交通政策課)中台課長、岡本課長補佐、岩田係長、染矢副主査

傍聴者 : 2名

---

## 【次第】

- 1 開 会
- 2 報告事項
  - (1) 市原市地域公共交通網形成計画の取組状況について
- 3 審議事項
  - (1) 市津デマンドタクシーの運行内容の変更について
- 4 その他
- 5 閉 会

---

## 【協議結果】

- ・ 報告事項を会議へ報告するとともに、審議事項についての承認を得た。

---

## 2 報告事項

- (1) 市原市地域公共交通網形成計画の取組状況について

### 【内容】

今年度策定を予定している「市原市地域公共交通網形成計画」の取組状況について報告を行った。

### (質疑・意見等)

委員: 今後の地域における公共交通施策を検討していく上で、いかに市外からの観光客に公共交通を利用してもらうか等、観光はとても重要な役割を担っている。今年度策定する「市原市地域公共交通網形成計画」においては市外からの観光客の意

見等をどのように把握し、反映をさせていくのか？

事務局：本市では「市原市地域公共交通網形成計画」の策定にあたり、8月末に市民を対象としたアンケート調査を実施した。結果として対象者 3,000 名中約 1,300 名から回答をいただいたところである。

また、9月下旬に公共交通（路線バス、高速バス、コミュニティバス）の利用者を対象としたアンケート調査を実施する予定である。

観光に係るアンケートは実施していないが、計画の策定にあたっては観光施策とも整合を図りながら進めていきたい。

委員：本市では今年度4月に観光振興ビジョンの改正を行い、南市原の里山を活かした観光に力を入れている。また今年度「2017アートミックス」を実施し、小湊鉄道のトロッコ列車と連携を図り、多くの観光客にお越しいただいた。南市原の里山を観光面において活性化させるためには非日常的资源が必要であると感じているが、そのような中で小湊鉄道のトロッコ列車は非常に重要な役割を担っている。

なお、観光面においては、小湊鉄道を軸、鶴舞バスターミナルを交通の結節点として一体的に取り組んでいる。そのような中で、日常的生活交通と非日常的な観光資源といった運行形態の違う交通を組み合わせる施策を検討中である。

委員：今年度策定予定の「市原市地域公共交通網形成計画」は、交通マスタープランとして移行していくとのことであるが、計画年限は9年と聞いている。「立地適正化計画」は20年単位で策定している自治体が多く、また「地域公共交通網形成計画」は5年単位で策定している自治体が多い。そのような自治体は「立地適正化」の進捗状況を踏まえながら、5年単位くらいで「地域公共交通網形成計画」の検証、改正を行っている。

しかしながら、「市原市地域公共交通網形成計画」は9年の計画年限であるため、進捗状況に合わせた改正の機会が減ってしまうため、「立地適正化計画」との整合を十分に図りながら検討をしてほしい。

事務局：「市原市地域公共交通網形成計画」は、上位計画である「市原市総合計画」と計画期間を合わせることで、9年という計画年限を設定している。そのため、5年を基本に短期的な指標を、それ以降は中長期的な指標を段階的に設定することで、検証しながら進めていきたい。

委員：市は、市原市民の「移動手段の割合」を把握しているか？

事務局：現在、詳細なデータは持ち合わせていないが、現行の「市原市交通マスタープラン」策定時時点で、自家用車への依存度は68%程度である。今後高齢化が進むにあたり自家用車への依存度はさらに高くなると想定される。

そのような中で警察は免許返納制度を推進しているが、本市についても、現状を踏まえた中で、今後の高齢化社会を見据えた施策を「市原市地域公共交通網形成計画」の中に取り入れていきたい。

委員：「市原市地域公共交通網形成計画」の策定にあたり、市は事業者との協議をどのように行っていくのか？

事務局：「市原市地域公共交通網形成計画」の中で、今後の市原市の交通施策についての大まかな方向性を決めることとなる。また、その後策定される「再編実施計画」の中で詳細な施策を定めていきたい。「再編実施計画」を策定するにあたり、交通事業者と個別に調整を図っていきたい。

委員：8月末に実施した、「市民を対象としたアンケート調査」の内容はどのようなものか？

「市原市地域公共交通網形成計画」の策定に係るアンケート調査については、抽象的で市民にとって聞こえの良い表現を使うのではなく、地区毎の特性を把握できるような内容にしなければならないと感じている。

事務局：「市原市地域公共交通網形成計画」は「コンパクト＋ネットワークのまちづくり（拠点間の交通ネットワークの拡充）」に加えて「交通空白地域対策」を重点施策として策定する。そのため、拠点間の交通ネットワークのみ強化をしていくといったものではなく、十分に公共交通サービスが行き届いていない交通空白地域においても、現在運行しているコミュニティバスやデマンド等の新たな交通について計画策定の中で検討していきたい。

委員：市は「立地適正化計画」を策定していく中で、十分に公共交通サービスが行き届いていない交通空白地域を把握している。

そのようなエリアをカバーしていくため、どのような交通が必要なのかを「市原市地域公共交通網形成計画」を策定する中で一緒に考えていきたい。

ただし、交通空白地域の市民の移動を補う手段としては、必ずしも公共交通でなければならないといったことはない。例として、スーパーを利用したい方の移動手段は、スーパー側が提供する送迎バスであっても良い。

今後、市は交通事業者と施策を検討していく中で、地域の方が何か求めているのかを確認しながら検討していきたい。その中で公共交通では補うことの出来ないエリアについて、地域の実情に合わせた移動手段を考えていきたい。

委員：「立地適正化計画」は、市原市の将来の都市像といった大きな方向性を定める計画である。また、「市原市地域公共交通網形成計画」は「立地適正化計画」等の上位計画と連携しながら、複数ある交通形態を組み合わせることで将来の都市像へ近づくための交通施策を策定するものである。

そして地域に合った交通施策を考えていくためには、まずは市全体の大きな枠組みを定める必要がある。この枠組みを定めるものが今年度策定をする「地域公共交通網形成計画」である。

また、「地域公共交通網形成計画」の策定について議論を行う際、各委員に対して「立地適正化計画」の説明も必要ではないかと考える。

委員：皆様の御意見等を踏まえ、次回の会議において、現状を分析した資料等をお示ししたい。

委員：現在、本市は路線バスを確保維持するための補助金を交付している。引き続き市は補助金を交付し、路線バスの確保維持を図っていくと理解してよいか？

事務局：現在、本市は赤字のバス路線を確保維持していくための補助を行っている。しかしながら補助金の交付を受けても採算の取れない路線は廃止となる可能性を持っている。路線バスの確保維持が難しい地域はコミュニティバスやデマンドタクシー等の運行を併せて検討していく。

委員：現行の「市原市交通マスタープラン」は地域の現状を把握した上で交通空白地域の課題解決をした経緯がある。今回の計画についても、地域課題をしっかりと捉え、地域の実情に合わせた計画を策定していただきたい。

事務局：そのような方向で進めていきたい。

委員：地域の公共交通を確保維持するにあたり、「路線バスの確保維持が難しい地域はコミュニティバスやデマンドタクシー等の運行を併せて検討していく。」とのことであるが、地域住民が主体となり地域公共交通を運行していくことは簡単なことではない。厳密な検討を重ねた上で計画を策定していただきたい。

委員：市原市におけるコミュニティバスやデマンドタクシーといった地域公共交通の運営は、地域住民主体が主体となり行っている。このことは全国的に見ても珍しい成功事例である。市はそのような地域を支援することにより、持続可能な地域公共交通を確立させたとして国土交通大臣表彰を受賞している。

また、このような運行形態の中では、地域の方の住民力（ソーシャルキャピタル）が非常に重要なものとなってくる。現在デマンドタクシーを運行している戸田・養老地区については、市が交通空白地域を対象にソーシャルキャピタルの高い地域を調査した上で候補地を絞り運行をスタートさせた。そのような運行経緯があるため、市内全ての地域において地域住民主体のデマンドタクシーを運行させることは難しいと考える。地域住民主体のデマンドタクシーは一つの方法論ではあるが、それを実現させるためには相当の協力体制を組む必要がある。市が具体的なイメージを持った具現化策を作成した上で地域へ提供をしていかなければ、実現は難しいと考える。

---

報告事項終了後、「計画策定に係る事項の専任委員」の椿原委員、泉水委員、中島委員は退席。

---

### 3 審議事項

#### (1) 市津デマンドタクシーの運行内容の変更について

##### 【内容】

平成 29 年 4 月 5 日から実証運行を開始し、10 月 1 日から本格運行への移行が予定されている「市津地区デマンド型乗合タクシー」の運行内容の変更について審議を行

った。

(質疑・意見等)

委員：実証運行期間中の市津デマンドタクシーの利用者数は？

事務局：8月末現在で、登録者数は415名、乗車人数は152名、運行便数は116便、乗合率は1.31となっている。

委員：今回の改正により運行回数に変更は発生しないが、「行き」「帰り」の運行制限を撤廃することで、一回の運行が長くなると理解してよいか？

事務局：運営委員会が運行事業者を募集する際に「デマンドタクシーの運行計画の策定するにあたり、1運行時間が25分間を超える場合、運行事業者は使用する車両を2台とすることができる。」項目を定めた。そのため、一回の運行が25分を超えると見込まれる場合、事業者は2台のタクシー車両で運行をさせることができる。そのため、必ずしも運行時間が長くなるとは限らない。

委員：車両2台での運行となった場合は乗車率の低下につながることはないか？

事務局：そのような懸念はある。

今回の「行き」「帰り」の運行制限の撤廃を検討するにあたり、運営委員会の中でも乗車率の低下を懸念する意見が挙がった。しかしながら、現在の利用者が登録者415名中30名程度となっていることを考慮し、運行の利便性を高めることでより多くの登録者に市津デマンドタクシーを利用してもらうことを狙ったものである。

委員：市津デマンドタクシーの運行計画を策定中、運営委員会は地域の方を対象としたアンケート調査を実施し、その調査結果を基に想定される利用者数や乗合率を算出した。

また、乗合率が低下してしまうと、地域の負担額が増えてしまうことも想定されるが、デマンドタクシーについては、地域の支え合いを必要とする公共交通であるため単に乗合率で運行における成功の可否を図ることは好ましくない。そのため引き続き市は運営委員会をフォローしながら地域主体のデマンドタクシーの運行を維持してもらいたい。

委員：市津デマンドタクシーの運行は平日のみか？

事務局：運行は月曜、水曜の週2日である。

委員：1ヶ月にどのくらいの利用があるか？

事務局：30名程度の利用がある。日に換算すると3から4名程度の利用がある。

委員：目標設定はどのように行っているか？

事務局：各地区の運営委員会は特に何かを目標としてデマンドタクシーの運行を行っているといった訳ではないが、市が国へ国庫補助を申請する際にはデマンドタクシーの乗合率を目標値として設定している。

委員：各地区の目標値は？

事務局：戸田地区が1.3、養老地区が1.4、市津地区が1.25となっている。

委員：バス事業者としては、デマンドタクシーが運行されることにより、バス利用者が減ることを懸念している。今回の改正も市津デマンドタクシーの「行き」「帰り」の運行制限を撤廃することにより、4便から8便へと運行回数が2倍に増えるものとして捉えている。

ついては、路線バス事業を営んでいく上で、今後デマンドタクシーの運行状況により路線バスの経路変更等の検討を行うことも想定し、その際の参考資料とさせていただきたいため、デマンドタクシー利用者の輸送先一覧等をいただくことは可能か？

事務局：今回の会議には持ち合わせていないが、そのような資料が必要ということであれば、運営委員会と協議をさせていただいた上で会議へ提供をさせていただきたい。

委員：改正後の時刻表よれば、8時から17時までほぼ1時間おきの運行となっており、10時と12時、15時と17時の間のみ2時間おきの運行となっている。今後、利用者から運行本数増の要望があった際には、11時と16時の便も増設される可能性はあるか？

事務局：その件については、全く可能性がない訳ではないが、運営委員会の中では今回の改正（「行き」「帰り」の運行制限を撤廃）により、乗合率が低下するのではないかといった懸念が生じていることも事実である。そのため、いきなり該当する2便を増設するといったことはないものと考えている。

委員：今回の改正により「行き」「帰り」の運行制限が撤廃されることとなるが、8便の運行が16便になるといったものではない。利用者が重なった場合のみ複数の車両が運行されることとなる。このことにより、乗合率が低下するようなことがあれば、事務局は適切に地域をフォローし、対応策の検討等を一緒にしていただきたい。

また、市津デマンドタクシーの運行をスタートさせた際、バス路線と競合している地区（潤井戸地区）は、一定のデマンドタクシーの乗入制限を受けることとした。そのため、現在、市津デマンドタクシーの運行と競合しているバス路線はないものと判断している。しかしながら、市は運営委員会と協議を行った上で、デマンドタクシーの実績値等について、会議へ報告をしていただきたい。

委員：デマンドタクシーの乗合率が一定値に達していないことで、市は運営委員会への補助金交付の制限を行うのか？

デマンドタクシーを利用する方は、大半が自家用車を運転できないような交通弱者の方である。そのような方に利用する時間を調整させ乗り合いを促すことは難しいと考える。

事務局：市が補助金を交付するにあたり、そのような制限はない。

委員：市がデマンドタクシーの乗合を強制することや、乗合率が低いことにより補助金を打ち切るようなことはない。しかしながら、デマンドタクシーは乗合の公共交通であること、乗合率が低くなることで地域負担が多くなってしまふことといった事実のあるため、市や運営委員会が乗合へ協力を求めることは止むを得ないことである。

委員：各地区で運行されているデマンドタクシーについて、地区毎の規則があることは理解している。しかしながら、「デマンドタクシーは乗合の公共交通である」等といった大枠の概要については、市が地域へ伝えて行くべきである。利用者にとって都合の良い規則のみを作っていれば最終的にデマンドタクシーの運行を継続させていくことは難しくなると考える。市はデマンドタクシーが公共交通であるということを前提にデマンドタクシーの規則を作成していただきたい。

委員：市が市民に対してデマンドタクシーの概念を適切に伝えることは、今後市内にデマンドタクシーを普及させていくためにも重要なことである。

会長：市津デマンドタクシーの運行内容の変更について、承認してよろしいか。

出席委員：承認。(全員)