

# 議事録

件名：平成30年度第2回市原市地域公共交通会議

日時：平成31年1月17日（木）10:00～12:00

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）、宮澤委員、川俣委員、江波戸委員、鳥海委員、辰己委員、伊藤委員、黒川委員、友森委員、中村委員、加藤委員、中邑委員、古市委員、平塚委員、  
（欠席：早川委員、黄地委員、後山委員）

事務局：（交通政策課）長田課長、岡本課長補佐、染矢副主査、木下主事

傍聴者：4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：潤井戸地区では路線バスが運行されているが、デマンドタクシーの目的地追加による既存の路線バスへの影響はないのか？
- 事務局：現在、小湊鐵道が茂原～辰巳台労災病院、茂原～塩田営業所を結ぶ路線が潤井戸地区を通っている。それらの路線がデマンドタクシーの運行区域と重なる部分があったため、潤井戸地区から辰巳台・ちはら台方面へのデマンドタクシーの乗り入れを制限している状況にある。
- 委員：小湊鐵道バスとは、運行区域拡大について事前に協議したのか？
- 事務局：小湊鐵道とは事前に協議を行っている。
- 委員：辰巳台方面へ向かうバスは1日3往復であり、バスの便数は少ない。また、バス停から離れた場所に住む住民も多いと聞いている。デマンドタクシーの運行区域を拡大したうえで、住民の方の利用状況を見ながら検討を重ねていきたいと考えている。
- 議長：バスを利用する人、利用しない人の動向を他の自治体を調査したところ、バス停から170m以上離れているとバスを利用しないという結果が出た。高齢化が進んでいく中で、バス停から離れた場所に居住している人をデマンドタクシーでフォローできるのか、また民業圧迫にならないようにバランスをとることについて、事務局には御検討を頂きたい。
- 委員：デマンドタクシーの利用状況を見ると、登録者は428名いるが、利用者は50名に留まっている。利用者数については、少ないと捉えているか？また利用促進に向けた努力はしているのか？
- 事務局：利用者は少ない状況である。登録者は428名いるが、「今は自分で車を運転できるから、公共交通は使わなくて済んでいるが、運転ができなくなったときのために利用登録をした」という方も多くいる。現在、潤井戸地区から辰巳台・ちはら台方面への乗り入れを制限しており、潤井戸地区からの利用が少ない状況にあるため、潤井戸地区からの利用者を増やす目的もあって、目的地の追加を当会議に諮った次第である。

このほかに、運行曜日の追加等も、アンケート結果から要望を頂いているので、関係者間で検討し、利用者増加につなげていきたいと考えている。

議長：市津デマンドタクシーにおいては、市・市津デマンドタクシー運営委員会・日本大学藤井研究室と共同で調査を行い、市職員に「日本福祉のまちづくり学会」において調査結果を発表していただいた。市津地区においては、路線バスの撤退によりデマンドタクシーを導入した経緯があるが、導入の際のアンケートでは200人以上が「利用する」と答えた。このうち、「今すぐ利用したい」と答えた55人を対象に、どのような形で外出行動したか1か月間再調査を行い、デマンドタクシーの利用がどれくらい見込めるかを検討した。この調査結果を踏まえ、当初この55人が1か月利用するものとして運行計画を立てて運行を始めたところ、現在までに実際に50の方に御利用頂いている。こうした経緯を見ると、地域住民が利用状況を調査し、運営していくことが実質的にできている。

また市原市では、運行経費の1/2までを補助し、その額を超えて赤字額が発生した場合は地域住民負担とする考え方を持っている。路線バスがなくなってしまった市津地区においては、こうした制度も活用しつつ、地域がサポーターとなり、住民主体の公共交通を運営する機運が高まったと思われる。当初の計画は概ね成功しているが、乗合が進まない等の問題があり、運営委員会の中でさらなる対策を考えようという流れができている。

もう一つフォローすると、実証運行時は往路4便、復路4便としたが、本格運行時に往路8便、復路8便に増発している。本数が増発すると乗合率が下がるという懸念もあったが、増発の前後で乗合の実態は有意な差はなく、地域住民の利用が促進されているといえる。往復利用率が当初40%であったが、現在は60%に伸びてきていることもあり、地域住民の活動が効果を現わしているといえる。そうした中で、新たな試みとして、目的地の拡大という話が出たのだと考えている。

他に意見がないようであれば、採決を行いたい。事務局においては、今後も継続的に利用動向を調査して頂くことを踏まえ、目的地の追加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) 養老地区デマンドタクシー「ようろう号」運賃設定について

【内容】「ようろう号」における、複数人割引運賃の導入に関して審議を行った。

委員：複数人割引運賃の導入は、素晴らしいことと思う。私が運営に携わっている戸田地区の「デマンド戸田」においても、以前に複数人割引運賃制度の導入について本会議に諮り、承認された経緯を持っている。現在は、予約時に2人以上で乗る旨を意思表示し、実際に乗車した場合に100円割引としているが、本当はもっと割引したいと考えている。例えば、2人で乗車した場合は100円割引、3人で乗車した場合は200円割引といったように、乗車人数に応じて割引を変えることはできないのか？

議長：今は「ようろう号」の複数人割引導入に関して審議を行っており、乗車人数に応じた割引については別の議論となるため、ようろう号の複数人割引運賃導入に関する御意見を願いたい。

委員：とてもいい案だと思う。

議長：1運行当たり1/2を市が補助し、残りは運賃収入で賄うのが現行の仕組みである。他地区での運賃割引の取り組みはいろいろある。まずは、2人乗車した場合に「2人運賃制」という形で割引する方法、グループタクシーのようにトータルで支払う金額を人数に応じて割るという方法もある。乗合率が低い現状においては、まずは2人乗車を狙った割引制度とし、乗合利用が定常化して、利用者が増加してきたら3~4人乗車を狙った割引制度を導入するといった、ステップを踏むのがよいと思う。他に意見がなければ、ようろう号の複数人割引制度導入について採決を行いたい。本議案に賛成の方は挙手をお願いしたい。

(全員挙手)

全員賛成のため、本議案は承認とする。

## (3) 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】小湊鐵道が昨年度実施した生活交通改善事業の評価、及び平成31年度~平成33年度に小湊鐵道が実施予定である生活交通改善事業計画について審議した。

委員：鉄道安全輸送整備事業について、PC 枕木については市原市からも事業費の 1/6 を補助してもらっている。また内方線についても国へ要望は出しているが、平成 30 年度は国の予算がつかなかったため未実施となっている。JR の駅については、JR が単独で内方線を設置した。小湊鐵道五井駅の内方線については、平成 31 年度に改めて要望を行う予定である。

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。

(4) 平成 31 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】平成 31 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。

(5) 平成 31 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】平成 31 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。

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。

(6) 平成 32 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について審議を行った。

委員：デマンドタクシーの事業については、各地区の運営委員会の努力によって維持していくことになっているが、市原市の担当部局としての目標が全く出ていないのはなぜか。2 点目に、地域公共交通確保維持事業の効果において、「児童や生徒、高齢者等の移動手段が確保できる」と記載されているが、地元住民にとっては「移動手段が確保されている」と思っていない人が多いということを確認しているのか、伺いたい。3 点目に、依然として公共交通空白地域になっている箇所に対し、担当部局がどのような方針を持っているのかがわからないので、担当部局としての対応策、目標について伺いたい。

事務局：フィーダー確保維持計画そのものについては、補助金申請の手続きに則って記載しており、補助金をもらう計画として目標が達成できるか否かを記載することとなるため、「確保できる」というように記載している。しかし、市民の感覚からみると「公共交通空白地域に対して、十分な対応がなされているという実感がない」というのは、その通りだと思う。市の目標がフィーダー確保維持計画に書かれていない点については、当計画が補助金申請の手続き上、補助金対象となる部分についての計画及び事業効果を記載するものとなるため、記載されていない。公共交通空白地域に対し、行政がどのように取り組むかということについては、東海地区のように、最近路線バスが撤退した地区については、市から新たな交通の導入を働きかけているが、その他の地区については未だこちらから働きかけられていないのが現状である。これについては、どのように取り組んでいくか市でも考えていくが、住民の方とも話をしながら、どうやって新たな交通の導入を図っていくか、計画をたてて実行していきたい。

委員：事業の効果については、フィーダー系統確保維持計画において作っていく様式に基づき、現状の地域での取り組み実績も勘案して目標値を設定し

ている。市原市全体の公共交通の施策については、交通マスタープランを定め、これに則って進めてきており、昨年9月には地域公共交通網形成計画を策定した。こうした中、市原市は市域が広く、人口減少が進んでいることも踏まえ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現を掲げ、交通部門を担う施策を育んできている。

そういった中で、公共交通空白地域対策については、今後特に進めていくべき課題だと考えている。これについては、今後皆様の御意見や御協力を頂きながら進めていきたいと考えている。また、地域公共交通網形成計画の中で、市原市が目指す目標も設定しているので、目標が達成できているかどうかのチェックも行いながら施策を進めていきたい。個々の地域からの要望については、その都度丁寧に対応していきたい。

委員：現在は、デマンドタクシーの運営にしても、小湊鐵道の施設整備等にしても、「地域住民や民間事業者が担い手となり、市は支援を行う」という形態をとっているが、先のことを考えたときに、地域住民や民間事業者が自力で事業を担っていくのは困難になるのではないかと考える。将来の市原市を考えた政策をとっていくべきだと考える。そうした長期的な政策をどのようにしていくかを話し合う場が必要であり、地域公共交通会議がそうした話し合いの場にならなければいけないと考えている。

交通施策は、交通弱者の足を確保するという意味において、福祉施策の一種である。行政が一丸となって、10年後の市原市の公共交通をどうするか、もう少しクローズアップして考えるべきではないか。

市内にはデマンドタクシーや乗合バスすら導入できない地域もある。総合計画では5年ごとに施策を見直すということになっているが、市原市が安心して住めるような街になるために、市民の移動手段の確保は重要なファクターと考えているので、そうした点を踏まえ、長期的な交通施策を検討する会議をできる限り開くことを要望する。

議長：市原市の場合、「立地適正化計画」という、都市の配置そのものを考える計画が策定されており、これに合わせ公共交通のネットワークを検討している。鳥海委員から、「5年毎に施策を見直しながら進める」という話があったが、計画ができて実施していかないと前へは進めない。実施計画を動かしていくときは、「公共交通施策においてどこまでサポートするのか」「福祉問題として高齢者・移動困難者をサポートすべきなの

か」の境界付けが非常に難しい。そのため、複数分野の委員会に参画されている委員の方々の知恵を集めながら施策を検討していく必要がある。また実質的な動きがとれるように事務局も検討し、進めてほしい。

フィーダー系統確保維持計画は実績ベースで作られているが、これに対するの進捗状況を確認しながら進める、それが今後どう運行改善につなげるかの指標になると思う。

例えばデマンドタクシーの場合、市は運行経費の半額を補助しているため、本来は乗合率の目標を2.0に設定したいところだと思うが、実質的にどう維持、継続できるかというところから目標値が本議案のとおり決定されているものだと思う。

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。

議事は以上となるので、傍聴人は退席してください。

事務局：議長、御審議ありがとうございました。その他について、事務局より2点ほど報告いたします。

### 3 その他報告事項

#### (1) 戸田地区・養老地区デマンドタクシー 無料体験乗車券の配布について

戸田地区・養老地区において、新規登録者に対し、無料券を配布することを検討している。背景として、登録された方に対し、実際にデマンドタクシーを利用した方が両地区とも2~3割に留まっており、「登録者数に対し、実際に利用している方が少ない」という現状がある。新規登録者に対し無料券を配布することで、登録した方にデマンドタクシーの利用を体験していただき、日常的な利用に繋がりたいと考えている。配布枚数は1世帯ごとに4~5枚程度、無料券の利用期限は1年間で検討しており、4月からの配布開始を目指している。なお、登録世帯全てに配布すると運営団体の負担が大きくなってしまふことを考慮し、新規登録者限定としている。



## (2) コミュニティバス「コスモス南総号」事故報告について

平成31年1月8日(火)午前11時ごろ、光風台駅10:40発循環器病センター行きコスモス南総号が、市原市南岩崎291-21にて、市委託業者のごみ収集車と衝突した。衝突箇所はコスモス南総号の右前部と、ごみ収集車の左前側面部である。当時コスモス南総号は5名の乗客が乗っていたが、乗客乗員に怪我はなかった。ごみ収集車の運転手と助手席に同乗していた作業員の2名が怪我をしており、通院治療中である。補償については、現在保険会社を通じて協議中とのことである。

バス車両については、修理に長期間を要するため、現在は小湊鐵道が用意した代車を運行に使用している。事故当時、当該バス車両は時速35km/hで走行していたが、住宅地内を走ることもあり、運営委員会側では運行ダイヤに無理がないか、再度検証を行っている。運行委託先の小湊鐵道に対しては、二度とこのような事故がないよう、安全運転の徹底をお願いしたところである。

また小湊鐵道については、今回の事故を重く受け止め、乗務員に対し安全運転の周知徹底を行うことを約束して頂いた。詳細な事故報告については、後日小湊鐵道側から書面にて提出いただける予定である。

コスモス南総号は、地域公共交通会議の承認を得て運行を開始した経緯があるため、今回の事故についても地域公共交通会議にて報告することとした。

事務局：ほかに御意見等はないか

委員：地域公共交通会議の資料について、議案ごとの概要の説明書きがあったほうがより分かりやすいと思う。

もう1点、附属機関の役割と審議内容について、国の助成金に関する承認が議案のほとんどを占めている。

国の補助金を得るために、本会議の承認を得る必要があるということ、国の助成金に関する議案が出されているわけであるが、地域公共交通網形成計画の中で実施するとしている20の施策をどのように具体化していくかが重要だと考えている。今後、地域公共交通網形成計画の施策について、地域公共交通会議でどのように審議していくのか伺いたい。また、審議していく必要があると思う。

事務局：以前は計画を作るための会議と、補助金の手続き上必要な法定会議が別に存在していたが、現在はこれらを合わせて「地域公共交通会議」の場で審議を行っており、計画そのものや交通施策について話し合う場、補助事業の計画等の評価や進行管理を行う場という、2つの性格を併せ持っている。冬場に行う地域公共交通会議は、補助関係の議案が含まれてくるが、全体としての計画や交通の在り方を議論するのも地域公共交通会議の大きな役割であるので、今後行政の取組や考えも示しながら議論していく場として活用していきたい。地域公共交通網形成計画の施策や進捗管理についても、地域公共交通会議での報告が必要と考えている。今までは交通マスタープランにおいて、進捗管理のルールが定められていたが、網計画の施策や指標の進捗管理をどのように行っていくかについての枠組はまだ出来上がっていないので、どのような形で地域公共交通会議へ報告し、意見を求めていくかを検討していきたい。いずれにせよ、交通そのものへの取組や議論を活発に行っていけるよう、今後進め方を検討したい。

委員：2つの会議があり、交通に関する計画づくりについての会議は、補助事業の計画等の評価と別の会議で行われると理解したが、間違いはないか。

事務局：以前は別々に会議体が存在していたが、現在の体制になってからは、計画づくりや施策についての議論も、補助手続き上の計画の審議・評価も、地域公共交通会議に一本化したということである。

#### 4 閉会