

議事録

件名：平成30年度第1回市原市地域公共交通会議

日時：平成30年5月9日（水）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）、宮澤委員、川俣委員、江波戸委員、鳥海委員、辰巳委員、伊藤委員、黒川委員、友森委員、中邑委員、古市委員、平塚委員、後山委員、伊地知委員、荒井委員

（欠席：中村委員、代田委員、早川委員、鈴木大介委員、鈴木智久委員）

事務局：（交通政策課）長田課長、岡本課長補佐、岩田係長、染矢副主査、木下主事

傍聴者：0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

（質疑・意見等）

委員：概要版 P1 にある「公共交通サービス圏域」とはどのような意味を持つものなのか。

事務局：鉄道駅から 1 km、バス停から 500m 圏内であれば、徒歩等といった公共交通を使わずに移動できるであろう範囲を示したものである。

委員：この「公共交通サービス圏域」が問題となり、戸田地区全体のデマンドタクシーの運営に支障が生じている。同地区にコミュニティバスが走っているが、コミュニティバスのサービス圏域内（公共交通サービス圏域内）に他の交通は運行できないというのは規則なのか？

事務局：規則ではない。サービス圏域内については、既存の公共交通があるため交通サービスは提供されているという考えである。

委員：一昨年度開催された地域公共交通会議において、戸田地区デマンドタクシーの運行区域拡大を提案したところ、運行区域を拡大する範囲が南総西コミュニティバスの「公共交通サービス圏域」と重なったため、運行区域拡大を認めるべきではないという意見が出た。同会議では、1 委員でも反対が生じると可決できなくなる。今後、戸田地区デマンドタクシーの運行区域拡大を行うためには、公共交通サービス圏域の規制をなくせば良いのか、他の公共交通の許可があれば良いのか、どうすれば可能になるのか教えていただきたい。

事務局：公共交通会議の場で既存の交通事業者の方と協議を行い、理解を得られれば「公共交通サービス圏域」の中でもデマンドタクシーを運行させることが可能となる。

委員：今後、本案件を地域公共交通会議の議題として、協議していただくことは可能か？

事務局：可能である。

委員：検討をお願いしたい。

議長：公共交通サービス圏という考え方は、いろいろな自治体でも設定されており、千葉県内だと、都心に近い県北西部ではおおよそ 800m～900m、首都圏から離れてくると比例して公共交通サービス圏も距離が長くなり、君津市、富津市では 1 km となっている。また、柏地域は中核地域となるため公共交通のインフラそのものが整っていることから、現段階で交通空白地域は生じていない。ただ、この公共交通サービス圏については、絶対基準ではなく、一つの目安として、市民の移動をどの地域においても確保できるよう、歩けそうなところは公共交通がどこまで分担するかの一つの考え方を市原市が示しているということを理

解していただきたい。平均勾配が5%以上は市原市独自のルールとなっており、他の地域ではあまり見られない。高齢者は勾配がきつくなると同じ500mでも歩けないため、負荷がかかるところをしっかりと考え、圏域を小さくしている思いが計画に記載されている。

先程御意見をいただいた戸田地区については、現状の中での議論を行う必要がある。ただし、特定の地域のみで行う事は、公平性の概念からすると市全域でサービスレベルを上げなくてはならないため、市の財政的な運用ができるかどうかや市民、交通事業者の合意が得られるかどうかを丁寧に事務局と一緒にこの場で議論していくことが大事と考えている。地域公共交通会議では地域の合意をベースにして、一つのルールを作ることができるため、継続的に議論していただくことが大事だと思う。

委員：「素案P77 施策7生活に必要なバス路線を維持確保する ②バス利用の促進」については、重大な施策だと感じている。しかしながら、上の記載の文章が抽象的なため、バス利用を促進するためにどのように計画を推進していくかが分からない。少子高齢化により公共交通サービスの低下が懸念される中、バスを利用するという意識を地域住民が強く持つことが必要だと思われる。そのためには、地域や行政が住民に意識づけをしたり、バスを利用するメリットを知らせたり、医療機関とのタイアップ等の取組が必要だと思う。本計画の策定後に実施計画を詰めるという話もあったが、現時点で具体的イメージを聞きたい。

事務局：御質問いただいた件については、「P81 施策11バスの利便性を向上させる」に記載している。今後、バス利用と買い物・通院等を組合せて利用上の付加価値をつけることや、ICカード・バス運行状況案内システムを導入することで、バスの利便性向上を図っていきたい。

なお、「P83 施策13公共交通を利用する市民意識の醸成を図る」において、公共交通バス路線マップ等の情報発信を行っていききたい。また、児童を対象とした公共交通の乗り方教室等の利用の意識づけを図っていき、モビリティマネジメントにも取り組んでいききたい。

委員：「P81 施策11バスの利便性を向上させる」について、買物や運賃の割引制度を検討するとあるが、今後策定する実施計画の中で検討するということか。

事務局：他市において大型ショッピングセンターへ行くバスがあり、チケットを見せると一定のサービスを受けることが可能となるという事例があるため、今後もバスの利便性向上について、事業者と協議しながら検討していききたい。

委員：他市では例があるため、検討してほしい。

議長：例として、富士宮市では、イオンがコミュニティバスやデマンドタクシーの利用者に対してはキャッシュバックを行っている。年間70万円くらい拠出してもらっており、1人1回200円のキャッシュバックを行っている。年間約3,500名が利用をしている。

その他に富士宮市ではサポーター制度を行っている。企業だけではなく、自治会の町会長等住民自らが参加できるようになっている。町会のお祭りのくじ引きを行う際にチケットを購入してもらい、それを商品券代わりにするという形で、バスチケットを買える仕組みである。キャッシュバックという考え方は特別新しい考え方ではないが、地域の中でサポートしてもらえらる気運を高めていくことが大事である。

また、企業が行うもので、企業の社員バスを公共交通として利用するという制度もある。このように様々な施策が全国的に展開されている中で、事務局が全国の事例等を調べていただき、市原市に合う施策は何かを検討してほしい。これだけ市域が広いのは独特で、臨海部の工業地帯があり、居住区があり、畑があり、山があるため、一律の運用は難しいかもしれないが、どのようなサポートやサービス体系があるかを調べ、制度の検討をしていただきたい。

委員：「P8 1 施策1 1 バスの利便性を向上させる」については、参考となる事例があるようなので、9年間で「検討します」ではなく、「導入を目指します」等の実施に向けた前向きな表現にしていきたい。

議長：本施策については、民間がどのように協力してくれるかが重要となる。事務局でぜひ調整していただきたい。路線バスとして行う場合と市のコミュニティバスで行う場合で事業の展開に違いがあると思うので検討をお願いしたい。

委員：タクシー事業者として、タクシーも公共交通を担っていると思っているが、計画を見ると大半の施策が鉄道とバスとなっている。路線バス等の大量な人が移動する手段だけでは今の交通は回らないのではと感じている。市原市では観光タクシーがない等、バス以外のもので何か立案が可能ではないか？

事務局：観光でのタクシー利用の可能性を含め、タクシーに関する施策を検討していきたい。

議長：本計画において、タクシーがないがしろにされているわけではない。個別利用、少人数での利用が必要となったときの移動はタクシー以外にないと考えている。個別利用の仕組みを考えると、ユニバーサルデザインタクシーの認定要件に適合

しているトヨタ自動車の「ジャパントクシー」がキーワードとなる。一般タクシ―事業者の搬送の仕組みは首都圏周辺を含めると、2キロ以内に利用客が集中してしまうが、介護タクシ―は病院搬送も含めて6キロぐらいと統計で出ている。このジャパントクシ―が導入され、要介護1・2の方々における移動の可能性が非常に高くなってくると言われている。P88にユニバーサルデザインタクシ―の記載があるが、公共交通として考えるのか福祉交通として考えるのか難しい問題である。バリアフリー化のバスの推進と合わせて、ユニバーサルデザインタクシ―の導入件数についても市が積極的に関わっていけば、公共交通を支える交通事業者の取組の幅が広がってくると思う。また、タクシ―は個別輸送というところで特徴を持っているため、南部地域等は地域性で事業者が薄くなる傾向がある。そのような中では、当該地域において公共交通がどのような形で担わなければならないのかの全体の体系を少し考えていくことも必要になってくる。個別輸送の需要がまとまらないといった地域はタクシ―でどのように補完できるかを再編実施計画の中で事務局として検討をしていただきたい。

委員：素案P77の図について、市の補助を受ける路線バスの運行範囲が載っているが、これ以外の路線でも国県補助を受けて運行している路線がある。国県補助を受けて維持されている路線を示すということも検討してほしい。

事務局：市域をまたぐ路線については、国県補助を受けることにより、運行維持しているため、図に追記させていただきたい。

委員：「素案P74 施策4 新たな交通システムの導入」について、デュアルモードビーグル（DMV）の導入研究が取組に挙げているが、全国的にもまだ運行した事例のないシステムを導入しようとしている根拠は何かあるのか。

事務局：路線バスによる公共交通サービスの水準が低い南部地域においては、現在も小湊鐵道が運行されているため、鉄道と道路を兼ねて運行できるシステムについて導入の研究をしたいと考えている。

委員：導入の研究段階でどのくらいの費用がかかるかも含めた検討なのか。

事務局：ハードルは高いと思うが、導入するまでに手続きや車両等、どのような課題があるのかを研究していきたい。

議長：デュアルモードビーグルについては、以前富士市においても検討に挙げた施策である。富士市の市域は広く、山間部等の地区によっては中心地の新富士駅、富士駅（新幹線とJR在来線）周辺から相当の距離がある。また、市内には地方鐵道が運行されているため、デュアルモードビーグルを市の骨格の交通軸にできな

いか検討した。検討にあたり、JR北海道のデュアルモードビークルを試走させた経験がある。しかしながら、軌道と道路の運転手を交換しなくてはならない等、色々な問題があり、JR北海道は導入検討を止めてしまった。もともとの狙いは、山間地域過疎地域で集散として住まわれている方を長距離スパンは鉄道で運んで、周辺をバス機能で個別の利用者を集めてきて移動するという考え方であった。小湊鐵道を介して具体的なデュアルモードを考えた時には乗り降りする場所を新設するという問題もある。事業化に向けて本格的に調査をするとなるとかなり頑張らないといけないが、地方都市で過疎になり、タクシー事業者が無いようなところであれば、軌道をうまく活用して運用を図るということで、かなり快適に移動できる仕組みではあるため、検討してみることは無駄にはならないと思う。

本日のまとめとして、全国的に地域住民の方は、「行政がやるから公共交通が残る。」という意識を持っている。しかしながら、市原市の地域住民の方たちは、「自分たちが公共交通を作っていく。」という側面に立っている。そのため、今後、青葉台地区を含めた市内地域公共交通の運行地区の方々が持つ理念をどう他地区に根付かせていくのかが大切である。

頂いた御意見については、モビリティマネジメントを含めた中で公共交通をどう展開していくのか、また、今後、福祉交通や公共交通のバランスを考える中で、タクシーの地区別利用をどう考えるのか、再編実施計画を策定していくうえで、是非とも事務局に頑張ってください。

議長：本議案について、承認いただける方は挙手してください。

出席委員：承認（全員）

議長：まだ具体化した計画ではないため、具体化していく段階で市原市独自の案が出てくると思うので期待をしている。よろしくをお願いしたい。