

鴨川市地域公共交通会議平成23年度第2回会議 会議録

日時：平成23年12月26日（月）

午後1時30分～3時50分

場所：市役所7階会議室

[出席者]

摘 要	所属・職	氏 名	備 考
会 長	鴨川市副市長	石田 日出夫	
1号委員	鴨川日東バス株式会社 常務取締役	鈴木 孝男	
	社団法人千葉県バス協会 専務理事	花崎 幸一	
	小湊鐵道株式会社 常務取締役	久我 義範	
	有限会社鴨川タクシー 専務取締役	本多 信介	
2号委員	鴨川日東バス株式会社互助会	西川 裕治	
3号委員	国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送監査）	池田 和弘	
4号委員	千葉県安房土木事務所 鴨川出張所 副主幹	石坂 元一	代理出席
	千葉県鴨川警察署 交通課長	渋谷 圭	
5号委員	利用者代表（公募委員）	小高 好宏	
	利用者代表	手塚 治代	
	利用者代表	里見 桂子	
	鴨川市心身障害者福祉作業所 所長	渡辺 栄一	
	鴨川市校長会 会長	川名 稔	

2 オブザーバー

所属・職	氏 名	備 考
千葉県総合企画部交通計画課 交通企画室 副主幹	伊藤 正文	

3 事務局

所属・職	氏 名	備 考
鴨川市総務部企画政策課 課長	杉田 至	
鴨川市総務部企画政策課 課長補佐	大久保 孝雄	
鴨川市総務部企画政策課 政策推進係長	岡安 泰弘	
鴨川市総務部企画政策課 政策推進係 主任主事	町田 啓	

[資料]

- ・ 席次表
- ・ 出席者名簿
- ・ 資料 5 鴨川市の公共交通の現状
- ・ 資料 6 鴨川市コミュニティバス南ルートに関する利用状況調査結果
- ・ 資料 7 鴨川市コミュニティバス南ルート 運行経路の見直し（案）
- ・ 鴨川市コミュニティバス運行業務委託料内訳（平成23年度）
- ・ 鴨川市地域公共交通会議第 1 回会議 会議録

1 開会（午後 1 時30分） 司会 杉田企画政策課長
配布資料の確認。

2 出席者の紹介

3 主宰者あいさつ

（要旨）

師走のお忙しい中、各委員におかれては市内外から鴨川市地域公共交通会議に出席いただき感謝する。今回の会議は先般の会議に続く第 2 回目として開催いたすものであるが、第 1 回会議において、コミュニティバスの現状をある程度把握をしていただいたことを受け、今回はコミュニティバスの一部ルート見直しを含む、次なるステップに向けた出発点となる会議とした。忌憚の無いご意見をいただきたい。

近年、若者の自動車離れが顕著になっている。去る23日に、鴨川を題材にしたアニメの試写会が市民会館で行われ、県内外からボランティアスタッフとして約70名の若者が来鴨したが、その多くは電車利用であった。一方、高齢者の免許返納も増加傾向にあることから、当然にし

て公共交通機関がクローズアップされることになる。加えて、来年４月には亀田医療大学の開学が予定されており、当面は看護学生が約80人、医者等々を含めると約100人の通学が見込まれ、これが毎年積み重なっていくこととなる。また、市内では城西国際大学観光学部をはじめ、大学のキャンプが行われているが、これら大学キャンプの関係者の動きも活発化してきている。これらの方々に対してもより良い公共交通サービスが提供できるよう、市内の関係者皆さんと協力できればありがたいと考える。

これから早速議事に入るが、皆様方の慎重審議をお願い申し上げる。

4 議事 議長 石田会長

鴨川市地域公共交通会議設置要綱第５条第１項の規定により会長を議長として進行。

また、議事に先立ち、会議録を確認する委員について、会長が渡辺栄一委員を指名した。

議事１ 鴨川市の公共交通の現状について

事務局より、資料５（鴨川市の公共交通の現状）に沿って説明がなされた。

委員からの発言等については、次のとおり。

（本多委員）

資料13ページのタクシー運賃の表中、普通自動車の距離制運賃が710円となっている。

旧鴨川市と旧天津小湊町では料金体系が若干異なるが、旧鴨川市では、普通自動車の距離制運賃が670円であるので訂正願いたい。

また、同ページのタクシー営業所・配置車両数の表中、小湊ハイヤー（有）とあるが、同社は平成23年３月に廃業しているので補足する。

（事務局）

ご指摘の２点については訂正させていただく。

議事２の① 南ルートについて（利用状況調査結果について）

事務局より、資料６（鴨川市コミュニティバス南ルートに関する利用状況調査結果）に沿って説明がなされた。

（石田会長）

ただ今、事務局から説明があり、朝の２便と帰りの１便は極めて利用が少ないことがわかるが、各委員から質問等あれば伺いたい。なければ、利用実態に即した見直し案があるので、事務局から説明させる。

議事 2 の② 南ルートについて（運行経路の見直しについて）

事務局より、資料 7（鴨川市コミュニティバス南ルート 運行経路の見直し）に沿って説明がなされた。

（石田会長）

ただ今、事務局から南ルートの利用状況調査結果及び運行経路の見直しについて説明があったが、一旦休憩を挟んでから意見を伺うこととしたい。

【5 分間の休憩後、再開】

事務局より、資料 7 の 10 ページ及び 16 ページの内容について訂正がなされた。

※ 議事録添付の資料は訂正後のものである。

（石田会長）

先ほど事務局から、基本的には北と南の両ルートとも見直しが必要であると認識しているが、当面の間は、他路線との競合等の影響が比較的少ない南ルートについて見直しを進めたらどうかという提案がなされたところである。

資料の 5 ページを見ると、朝の 6 : 40 と 7 : 32、夕方の 17 : 40 の便の乗客数は 1 便当たり 0.1 人または 0.2 人と極めて低調である。1 人を救済するのもコミュニティバスの使命ではあるが、やはり限界があり、これらの便を減便したらという提案であるが、利用者の立場から小高委員、手塚委員、里見委員はどのようにお考えか。

（里見委員）

利用者がこれほど少ないとは思わなかった。南ルートを利用しない者としては言いにくいことではあるが、このような利用状況であれば事務局の提案のとおり減便も止むを得ない。

（手塚委員）

南ルートの土地勘がないので何とも言えないが、路線バスがないからもっとコミュニティバスが利用されていると思っていたが、現実是这样ではない。バスがなければ自分なりの交通手段を考えているようだ。

（事務局）

コミュニティバスの運行については、実証運行を経て本格運行に移行したわけであるが、経路や時間帯については、太海駅利用者を想定し、JR や既存バスとのアクセス手段として使ってもらえると考え、あえて早朝便・夕方便を設定したが、思ったより利用が少なかった。利用実態を調査したところ、さきほど説明したとおり、コミュニティバスの乗り継ぎはなく、自転車や自家用車が中心といった状況にある。利用者に話を聞くと、接続に要する 10 分、20 分の待ち時間がネックになっているとのことであった。接続の待ち時間を短縮しようとする

ると、結果的にバスの運行時間が早まり、これ以上朝が早くなるのも困るという意見もある。

(手塚委員)

私の場合、国道のバス停までは歩いて5分程度かかる、待ち時間を考えると10分前に家を出なければならない。自宅から出発できる自家用車とは違い、バスはどうしても時間のロスが生じてしまう。

(石田会長)

現在、取り上げている運行便について、福祉作業所の訓練生や中学生の利用状況はどうなっているか伺いたい。

(渡辺委員)

作業所の訓練生は江見、鴨川、天津から北ルートを使い通っている。南ルートの利用者は、現在のところいない。

(川名委員)

中学生はスクールバスを利用することから、早朝便の利用対象としては高校生が考えられるが、JRとの時間がうまく接続できない場合は、親の送迎を利用してしまう。また、体力的にも自転車を利用し、自力で通う生徒もいる。5日に1人程度の利用状況では、路線の維持も難しいと思う。

(石田会長)

運行事業者の立場から鈴木委員はどのようにお考えか。

(鈴木委員)

当方でも、利用状況について運転手に調査させているが、市の調査結果と同様である。南ルートは現在、1日2名の運転手で運行しているが、仮に朝の2便と夕方の1便がなくなると、1名の運転手で対応ができコストも下がり、ある意味、合理的な運行が実現できると思われる。

受託者としても運行見直しを実施すべきと考えるが、その際に準備期間を設ける必要があるだろう。減便は4月から実施するとして、ステップ2は、準備期間を考慮し、10月からの実施にするとか、時間差をつけて見直しを進めたほうが良い。

(石田会長)

より専門的な立場から久我委員、花崎委員はどのようにお考えか。

(久我委員)

当方でも、ある町のバス運行を受託した経験があり、その際、料金を500円上限とし、上

限を超えた部分については自治体が補填するという形式を試みたが、利用客の増加にはつながらなかった。やはり沿線人口の増加が見込めないと厳しいため、コストダウンき止むを得ないとする。

(花崎委員)

自治体や事業者でも創意工夫をして利用客を増やす努力をしているが、これだけ利用が低調であると維持は困難になる。特別なカンフル剤も見当たらず、全県的に見ても見直しは止むを得ないであろう。

(本多委員)

今回の見直しは、単に廃便によるサービスの低下ではなく、ステップ2によるルート延伸などの配慮も盛り込まれているので問題ないと思われる。

(西川委員)

見直しについては異論ない。この機会に提案をしたいのだが、東条郵便局とカインズホームにバス停を置いて欲しいという要望がある。

(事務局)

それ程遠くないところにバス停は設置されているが、当該施設の目の前には設置がない状況となっているため、今後、検討させていただく。

(手塚委員)

バス利用者としては、行きたい場所の前で止まってくればありがたい。高齢者が増加し、一歩でも歩きたくないという人が増えているからだろう。現在、バスが誕生寺の奥まで入ってくるようになり利用者は大変喜んでおり、極力、近くから目的地に向かいたい心情は理解できる。

(石田会長)

見直しにより、畑地区への延伸が図られるわけであるが、交通行政・道路行政の立場から石坂委員、渋谷委員からご意見を伺いたい。

(石坂委員)

道路行政の立場からは特段意見はない。

(渋谷委員)

警察としては、高齢者にできるだけ自家用車から離れてもらい、公共交通を利用してもらいたいという思いがある。その意味でバスの便数が減るのは残念であるが、利用が少ないため仕方ないと思われる。

なお、一つ質問だが、畑地区への延伸については、何か要望があったのか。

(事務局)

毎年1回、市内の区長を招き懇談会を開催しているが、その中で要望があった。現在、鴨川中学校に通う生徒のために、スクールバスが先行して畑ルートを運行している。コミュニティバスについても、それに準じる形で運行していければと考えている。

(渋谷委員)

使わなくなった横断歩道や信号機を撤去すると、使っていない人から苦情を受けることがよくあり警察でも対応に苦慮している。同様に、見直しに伴い利用者以外からの苦情も予想されることから、説明を十分に行うなど、対応を万全にしておく必要がある。

(石田会長)

これまで、委員皆様から意見をいただいていたが、コミュニティバスの減便案について、また残された便については太海地区の運行を取り止め、畑地区に延伸するという案について、これらの方向性を概ねご理解いただいたということで良いか。

(小高委員)

何事もやってみるということは大切である。その後、どうなるかを検証していけば良い。

(手塚委員)

これだけ調べて利用者がいなければ仕方がないと思う。

(小高委員)

上人塚から亀田病院までのバスを利用したとき、乗客が私1人で、運転手の方に詫びながら乗ったことがある。10人、20人の乗客が乗るようなバスになればと思う。

(石田会長)

見直しの実施時期であるが、減便については簡便な手続きで済むとすれば4月から実施して参りたい。一方、路線変更を伴う畑への新ルートについては、許認可との関係があるが、許認可の当事者としての立場で池田委員から参考意見及びご指導を頂きたい。

(池田委員)

路線見直しについて、太海市街地への乗り入れを廃止することについては、民間路線バスが運行していることから問題ないと思われる。また、曾呂方面3便の減便についても、影響を受ける利用者也、乗降調査の結果から少数なので止むを得ないと考える。また、畑ルートの新設については、地元の合意及び公共交通会議による決議書面があれば、簡便な手続きで済むだろう。

注意点としては、公共交通会議としての考え方やルールを明確化しておくことである。例えば、1便あたりの乗客数がある数値を下回ったら見直しの対象とし、見直しの期間は何か月、それでも改善が図られない場合は路線廃止とするなどである。一方、要望があれば予算の範囲内において新規路線を確保するということも含めルールを決めておくことが重要である。

(石田会長)

事務局で事例等を確認するなど、そのような方向にして参りたい。

特に意見がなければ、当初の提案のとおり手続きを進めていきたいが、よろしいか。

(異議なしとの声あり)

(石田会長)

ご承認をいただいたので、その事務手続きを進めさせていただく。次にその他として、事務局より説明を求める。

議事3 その他

事務局より、資料(鴨川市コミュニティバス運行業務委託料内訳)に沿って説明がなされた。また、次回会議日程についても説明。

(石田会長)

ただいま、事務局からコミュニティバス運行業務委託料の内訳と次回会議についての説明があったが、質問や意見があれば伺いたい。

(鈴木委員)

委託料について補足すると、コミュニティバスの運行経費は1kmあたり約200円である。これが県内の一般乗合バスの場合は平均430円前後、また、弊社の平成22年度決算から、弊社のバス運行経費は229円であった。このことから、安価でコミュニティバスを運行していることをご理解願いたい。

また、若干の時間を頂き、ノーカーサポート優待証の経過報告を西川委員から説明してもらおう。なお、現在までに21枚発行されているところである。

(西川委員)

ノーカーサポート優待証の利用状況については、8月から1日あたり4、5名の利用を確認している。

(渋谷委員)

ノーカーサポート優待証の利用者は、木更津、君津、館山が多い。免許返納者数は増えて

いるが、鴨川にはまだ浸透していないのが実情。今後も周知に努めていきたい。

(鈴木委員)

ノーカーサポート優待証は料金を半額にするサービスであるが、これまでバイクや自家用車に乗っていた方が新たな乗客となることから、当方ではプラスの要素と考えている。ある運転手に聞いたところ、長距離路線でこのサービスを利用している乗客がいる。これまでに5回程乗せたという。木更津から鴨川までは通常1,300円のところ、半額の650円で済む。亀田病院への通院客らしいが、ノーカーサポート優待証の有効な活用方法だと思う。

(千葉県交通企画課伊藤副主幹)

今回は南ルートの見直しの検討を行ったわけだが、北ルートの検討をどうするのか。北ルートは県と国が補助する市内線と競合部分があると思われる。どちらにも公的資金が入っているとすると、これらの補助路線が競合する状態が続くとなると、合理的なやり方かどうかというところに疑義が生じてくる。県補助のあり方自体についても再検討せざるを得ないケースとなりかねない。北ルートは調整が難しい部分があるとの話しがあったが、むしろ早急に見直すべきではないかと思われるので、今後の見通しについて伺いたい。

(石田会長)

ご指摘の点については事務局で前向きに検討し、次回会議までにお示ししたい。

(石田会長)

特に意見が無いようであれば、以上で平成23年度第2回会議を閉会させていただく。長時間にわたり、貴重なご意見ありがとうございました。

5 閉会（午後3時50分）

以上

鴨川市附属機関等の会議の公開に関する実施要領第7条第3項の規定により会議録の内容について確認します。

平成24年 1月27日

渡辺 栄一