

鴨川市地域公共交通会議平成23年度第1回会議 会議録

日時：平成23年10月19日（水）

午後1時30分～3時45分

場所：市役所4階400会議室

[出席者]

摘 要	所属 ・ 職	氏 名
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
	有限会社鴨川タクシー 専務取締役	本多 信介
	鴨川日東バス株式会社互助会	西川 裕治
2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
3号委員	千葉県安房土木事務所 鴨川出張所 副主幹	黒川 安廣 (代理出席)
4号委員	千葉県鴨川警察署 交通課長	渋谷 圭
	利用者代表（公募委員）	小高 好宏
5号委員	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

[欠席者]

摘 要	所属・職	氏 名
1号委員	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

〔オブザーバー〕

所属・職	氏 名
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

〔事務局〕

所属・職	氏 名
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 副主査	石井 和美
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〕

- ・次第
- ・出席者名簿
- ・席次表
- ・委員名簿
- ・資料1 交通会議の運営方法
- ・資料2 コミュニティバス運行結果
- ・資料3 コミュニティバス利用者アンケート結果
- ・資料4 コミュニティバスの運行に関する課題と見直しの方向性（案）

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 委嘱状の交付

副市長より各委員へ委嘱状を交付。

4 主宰者あいさつ

（要旨）

市長になり代わり委嘱状を交付させて頂いた。

コミュニティバスは、平成17年に旧鴨川市と旧天津小湊町の合併による新市誕生後、市域を運行する民間路線バスを補完する市民の足として構築させていただき、平成20年から実証運行として試験的な運行を開始し、また、平成21年からは本格運行に移行したところであるが、まだ運行から日も浅いことから、課題や問題点など指摘事項もあると思われる。

本会議では、様々な分野における委員皆様の専門的見地からご意見をいただき、利用者の意見を反映しながら、愛されるバス・親しまれるバス・安全安心なバスを目指して参りたい。

また、市域を限なく運行することは、地理・地形的な問題や道路事情により非常に難しいことではあるが、可能な限り便利なバスとなることを念頭に置きながら、忌憚のないご意見をいただき、本会議を意義深いものとしたく、ご尽力を賜るようお願い申し上げます。

5 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。

議事1 交通会議の運営方法について

事務局より、本会議が「鴨川市地域公共交通会議設置要綱」（平成18年鴨川市告示第156号）により、設置、運営されている旨及び会議の運営方法に関して資料1に沿って説明。資料のとおり決定された。

また、会議録を確認する委員について、会長が渋谷圭委員を指名した。

議事2 鴨川市コミュニティバスの運行状況について

議事3 鴨川市コミュニティバス利用者アンケートの結果について

（議事2、議事3について、報告案件であるため一括審議）

事務局より、資料2（運行の概要、運行の実績）及び資料3（コミュニティバス利用者アンケート結果）に沿って説明。資料のとおり確認された。

委員からの発言等については、次のとおり。

（小高委員）

私は、70歳を過ぎて運転免許証を返納したため、自転車とバスが移動手段である。バスに関しては、市役所から駅を結ぶルートを良く利用しているが、以前は運行されていなかった路線である。どのような経緯で運行することとなったのか。

（事務局）

現在運行しているコミュニティバスは、平成17年2月の旧鴨川市と旧天津小湊町の合併に伴い、市庁舎等の公共施設が統廃合されたため、市民の交通手段の確保という観点で廃止路線代替バスを再編した経緯から、路線の新設等がなされたものである。

【10分間の休憩後、再開】

議事4 運行に関する課題と見直しの方向性について

事務局より、資料4に沿って説明。資料のとおり決定された。なお、委員からの発言は次のとおり。

(里見委員)

コミュニティバスの利用者が杖を使用する人がいた。その人が、ジャスコを利用した際、重い買い物荷物を持ちながら、ジャスコから離れた鴨川駅西口の停留所まで移動していた。このような状況を回避するためにも、ジャスコの前で乗降できるようにならないか。

また、おどや広場店を利用する場合、買い物を終えて帰宅する際は、適当な便がないために、2時間程度待つことになる。スーパーであるおどやでは、時間を潰す事が難しいうえ、例え鴨川日東バス(株)が運行する路線バスを利用するにしても、国道までの移動を伴うため不便と感じてしまう。

このような状況を解消すれば利用者也増加するのではないか。

(手塚委員)

私も同じ意見である。居住する小湊地区では小売店の減少により、鴨川の市街地まで買い物に来ることとなるが、近隣のコミュニティバス利用者に聞くと、高齢者が大半を占めることもあり、同様の理由から、おどや広場店についての利用は不便と感じているようだ。

コミュニティバスは身近な公共交通として、定時運行に拘ることなく、利用者に配慮した細やかな運行を行うことが、利用者の増加に繋がるのではないか。

なお、誕生寺まで運行していることは大変喜ばれており、今後も存続して欲しいとの意見もあった。

(石田会長)

ただ今の意見を踏まえ、今後の見直しにあたっての課題として検討したい。

議事5 その他

事務局より、今後の会議開催について、日程等が決定次第、委員の皆様には連絡する旨説明。資料のとおり確認された。なお、委員からの発言は次のとおり。

(本多委員)

資料4の(2)「見直しの方向性」における検討の方針として、現在使用している2台のバス車両を引き続き使用して運行することを前提としているが、今後何年間使用する予定であるのか。また、現車両が耐用年数を迎えた更新時において、デマンド方式などの細やかな運行を考慮することなく、再度、同じような車両を購入し運行させていくものなのか。

例えば、この2台のバスを15人乗りのハイエースタイプに代替することにより、浮いた経費で増便することも可能だと考える。運行経費の総額は記載されているが、車両の維持費など、その詳細を次回の会議で示して頂きたい。

私もタクシー会社の者であるが、365日使用していると買替えの時期は、意外に早いものである。10年、15年先の話ではないと考える。

(石田会長)

この2台の車両は購入から2年しか経過しておらず、ご指摘の耐用年数の問題もあるが、現行車両を利用した運行体系で当面続けていきたいと考えているので、ご理解を頂きたい。確かに車両の小型化により小回りの効く運行については、今すぐの導入は無理であるが、貴重なご意見として受け止めさせていただく。

なお、運行経費の内訳については次回会議でお示ししたい。

(鈴木委員)

報告であるが、日東交通グループ4社では、この7月から運転免許を自主的に返納した65歳以上の方を対象に、「ノーカーサポート優待証」を発行し、運賃の半額割引制度を実施している。発行件数については、勝浦市の一部を含めた鴨川管内で17名、木更津、君津などを含めたグループ全体では100件を越えている。

なお、運賃収入の増減など、その効果については半年後を目途に調査・検証したいと考えている。

(石田会長)

安心・安全な地域社会、交通社会の形成といった点で、高齢運転者の免許返納が増えることは好ましいと考える。この件に関し、渋谷委員から意見を聞きたい。

(渋谷委員)

鴨川市内の事故の特徴として、65歳以上の高齢者同士の交通事故が非常に多く、このような状況を踏まえ、日東バス(株)の協力のもと本制度が開始された。この制度自体は浸透しきれていないものの、自主返納者数は昨年と比較すると倍増している。

しかしながら、この返納者が歩行者となり、被害者になりうることも危惧されるため、総体的な高齢者の交通安全対策に取り組んでいる。

(石田会長)

また、自転車の場合では加害者になりうる可能性もある。そうならないためにも、なるべくバスを利用して欲しいということになる。

(渋谷委員)

タクシー会社さんの協力が得られれば、バスと同様にタクシー料金の割引といった方向にいくことができればと考えている。

(本多委員)

免許証の自主返納者に対するタクシー運賃の割引制度は全国的に検討されている。しかしながら、バスでは、その割引分を行政からの補助金から捻出していると思われるが、タクシ

一は民間であるが故、会社が負担することとなる。バスとタクシーとの整合性をとることをお願いし、行政の協力が得られるならば、割引制度に関して検討していきたい。

(石田会長)

道路行政の視点から、歩行者、あるいはバス利用者への安全面といった点について、ご意見を伺いたい。

(代理出席、黒川氏)

交通安全として、歩道等の設置や狭隘箇所の改良を進めている。実際、バスが狭隘道路を運行しているため、道路改良の必要性は認識している。

(川名委員)

コミュニティバス利用者の状況については、アンケート結果により確認できたが、利用促進を図るうえで、利用されない人、または利用したくても利用できない人の声を如何に吸い上げるかが利用促進に繋がると考える。今後、アンケートを実施するなどの考えはあるか。

(事務局)

今後の利用促進については、非常に重要であり、また難しい問題であると認識している。資料4の2ページに、コミュニティバスの周知・啓発という項目があるが、実証運行も含め既に運行から2年が経過しているにも関わらず、今更どうして周知なのかと思われるが、実際、コミュニティバスの運行自体が認知されていないことが、利用されない要因の1つであると認識している。

コミュニティバスの運行にあたっては、地元説明会をはじめ、回覧板でのチラシの配布、広報等への記事掲載などにより周知に努めてきたが、今一度取り組むことにより周知徹底を図りたいと考えている。

また、コミュニティバスの利用方法の具体例も併せて周知していきたいと考えている。そのためには、主だった利用目的場所における利便性の向上を図るために、運行経路や運行時刻の見直しが必要と認識している。

(石田会長)

新聞折込など様々な広報媒体を通して周知しても、目には触れるが、その時だけのものになってしまう。やはり、口コミで広がるのが最も有効であり、そのためには「コミュニティバスに乗ってみたい」と思うようなコンセプトを考えていかなければならない。

(手塚委員)

広報誌や回覧板を見ない人が多いと感じる。バスに関して言えば、日頃利用している人はバスの情報を得ようとするが、利用していない人は無関心のようなものである。確かに周知徹底されていないことは感じる。

(石田会長)

現在は、インターネット等により情報が溢れているが、直接関わりのないことについて知ろうという姿勢の人は少ないようである。そのためにも、コミュニティバスの情報を絶えず提供するなど、周知の徹底が重要である。

(手塚委員)

以前女性だけの集会があったが、その参加者11人のうち自分の想像を上回る4人がバスを利用していたものの、単に運行している程度の認識の人もいた。

(石田会長)

またそのような機会があれば、ロコミは有効であるので、是非アピールしていただきたい。次に、障害者の方の利用状況についてお聞きしたい。

(渡辺委員)

当福祉事務所は、鴨川駅または天津方面から4名が北ルートを利用している。通所時間帯が合うことから、有効に利用している。

(石田会長)

子供の視点から1度は乗ってみたいと思うコミュニティバスとするにはどうしたらよいか。子供が利用することにより、その両親が、更にはその祖父母が利用し、結果、利用促進に繋がると考えられる。

(川名委員)

子供たちがコミュニティバスに望む姿、そして、土曜日・日曜日に利用するためには、どうあればよいのかという声を、今後拾っていきたい。

(石田会長)

機会があれば、社会科見学や課外授業等でも利用して頂きたい。

それでは、運行の委託先である鴨川日東バス㈱さんから、これまでの運行経験上から、ご意見を伺いたい。

(鈴木委員)

私は、前回の会議でも委員として協議に参画させていただき、運賃について、利用のし易さ、運賃表示機器費用の軽減などといった点から、民間路線バスとの競合区間以外は清澄ルートのように簡易運賃制とすることを提唱させていただいたが、協議・調整の結果、競合区間を有する北・南ルートについては、全区間において対キロ区間制とすることに決定し、私どもの路線バスと同料金での運行となっている。

しかしながら、現在でも、南ルートの曾呂終点から太海駅、北ルートの金山ダムから鴨川駅といった競合区間以外については、簡易運賃制の導入を図るべきと考えており、今後の検討課題と考える。

(石田会長)

当会議は、単にコミュニティバスだけに留まらず、利用者・タクシー・民間路線バスなどの諸要素を総合的に勘案の上、地域の公共交通について検討する場である。事業者、利用者、行政など、それぞれの立場・役割があるなかで、利用者が総体として、利用し易い地域の公共交通の在り方を模索していくことを共通認識として持つ必要があると考える。

運賃については今後の大きな課題であるが、ソフト的な対応として、バス乗務員の利用者への対応についても極めて重要であり、民間路線バス運行会社の職員から成る互助会が持つ役割は大きいものと認識している。

(西川会員)

本日も南ルートを初めて利用したお客様に声をかけた。行き先や乗り継ぎなどがわからないお客様は利用することを不安に感じるため、極力、声掛けするよう心掛けている。

また、運転手の愛想の良し悪しは個人差があるが、今後とも指導して参りたい。

(石田会長)

和やかな会話ができるということも、コミュニティバスの利点であると考えられるので、是非、乗務員の指導にあたって頂きたい。

それでは、池田委員、千葉県内の現在の動向を踏まえ、見直しの捉え所について教示願いたい。

(池田委員)

県下、相当数の自治体で、コミュニティバスあるいはデマンド型乗合バスを運行しているが、成功事例は少ないのが実情である。しかしながら直近の事例として、船橋市において、駅から2～3kmの住宅密集地において、高齢化の進展に伴う徒歩、自転車に代わる交通手段として、地元要望に基づき小型のバスを運行させたところ、実証実験での収支率が7割となり、また流山市においては、民間路線バスが運行していない地域にバスを運行させたところ、今後の動向次第では、民間参入も考えられるほど高い収支率であったと聞き及んでいる。

しかし、地方部に関しては苦戦しており、乗車密度は1便あたり2～3人、或いは1人を割り込んでいる状況にある。コミュニティバスは、運行主体である自治体が当然、持ち出しをしなければならないが、先般実施したインターネットアンケートでは、日常的に公共交通を利用していない方でも、公共交通の必要性があるという回答が得られた一方で、これを維持していくためには、利用者に限らず地域として負担していく必要性についても、意外に多くの回答が寄せられたところである。

なお、コミュニティバスへの固執は民間路線バスの疲弊に繋がるため、バスを補完するタ

クシーも合わせ、公共交通全般に亘る周知・PRを行うなど総体的な利用促進に努めるようお願いするとともに、タクシーについては、利活用方策を積極的に提案していただくことをお勧めする。

次に、資料4の運行経路の見直しによる効率的な運行に関し、利用者の的確なニーズを把握するとあるが、そのバス利用者として誰をターゲットとするのが重要となる。例えば高齢者をターゲットとする場合、平成22年に実施された国勢調査結果に基づき地域毎の年齢構成を把握し地図に記載するなど、その手法は多様である。ちなみにアンケートについては、往々にして真の利用者ニーズを見誤るなど逆効果となるケースが多い。

また、出席する公共交通会議で必ず発言している事項として、コミュニティバスが空バスであった場合、その必要性を説いていた方々が逆に運行に関して異を唱えるようになる。そのため、ある限界点を超えたら撤退を考えるべきである。つまり、ここまで利用頻度が落ちた場合は、撤退するというレベル設定を、事務局で案を作成し、この会議で是非協議していただきたい。

(石田会長)

貴重な提言を頂戴した。提言のとおり利用者の的確なニーズ把握を行い、絶えず運行系統を見直していきたい。また更に乗車率を勘案し、ある一定限度を超えた場合、撤退も視野に入れることは止むを得ない考える。

その場合、公共交通の原点は特に交通弱者の移動手段の確保であるため、コミュニティバス以外のシステムを構築できればと思う。

(千葉県交通企画課伊藤副主幹)

運行結果において、北ルートで大幅な利用者が増加した旨の説明があったが、どの停留所区間において利用が増加したのか。また、見直しの方向性において、民間路線バスとの競合区間の取り扱いについて具体的な内容があればお聞かせ願いたい。

(事務局)

まず、競合区間におけるコミュニティバスの運行時間については、利用者の利便性も考慮し、民間路線バスの運行時間と重複しないよう現在も設定されている。

また運賃については、結果として民業圧迫となるが、市民の声として気軽に利用できる運賃体系を望む声が多いことから、今後、競合区間における協議・調整の如何を検討していきたいものである。

(石田会長)

長時間にわたり、ありがとうございました。委員の皆様から貴重な提言をいただいた。次回の会議では、本日の会議の内容を盛り込んだ形で、開催したい。

6 閉会（午後 3 時45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23年11月11日

渋谷 圭