

会 議 要 旨

会 議 名	平成29年度第1回館山市地域公共交通会議（書面開催）
開 催 日	平成29年8月21日（意見書の提出期限：平成29年9月4日）
開催場所	書面開催
出席者	[委員]21名
公開 非公開の別	原則公開
傍聴人数	なし

1. 議事

（1）会長の選任について

▼議題の説明

委員の委嘱替えに伴い会長の選任を行う。「館山市地域公共交通会議設置要綱」第5条第2項の規定により、会長は委員の互選によって定めることとなっている。ついては、会長の選任にあたり、各委員より推薦等の意見をいただくもの。

【委員からの意見等の状況】

区分	委員数
館山市の副市長を会長に推薦	5
事務局に一任する	14
その他 (会長は会議の場で選任すべき)	1
計	20

▼結果

意見の状況から、館山市の副市長を会長に選任するものとする。

（2）路線バス「洲の崎線」の路線の延長、停留所の新設について

▼議題の説明

路線バス「洲の崎線」の路線の延長、停留所の新設について審議する。

変更等の概要については、「洲の崎線」の現行経路から一部新たに経路を延長し、それに伴い停留所を2箇所新設する計画。

路線の延長等を計画することに至った経緯は、「洲の崎線」を運行するジェイアールバス関東㈱と西岬地区住民の公共交通の利便性向上等を旨とする「西岬地区交通問題協議会（太田浩会長）」が連携して、昨年度より、西岬地区住民との意見交換会やアンケート調査を実施し、路線バスの利便性の向上や利用促進について、高齢者を主とした西岬地区住民の路線バスに対するニーズを調査。その結果、「スーパーに食料品等の買い物に行くための利便性を良くしてほしい」との意見が多数あり、これを受け、ジェイアールバス関東㈱が、西岬地区の高齢者をはじめとした地域住民が買い物に行く際の利便性を向上させるとともに、路線バス利用

促進を図るという目的で、「洲の崎線」の路線の延長等に至ったもの。

▼委員の審議の状況

区分	委員数
承認する	16
承認しない	0
判断できない	4
計	20

▼委員から出された意見等

(委員A)

- ・利用者増（定着）の策もあわせて実施してください。

(委員B)

- ・運送事業者、公安委員会、道路管理者等、関係各所との調整が図られていない状態である以上、承認の関係各所との調整が図られていないのであれば、承認の適否を判断しかねる。

(委員C)

- ・国県補助を受けている市内線と重複区間のため協議を行った方が良いと考える。

(委員D)

- ・重要な案件につき書面会議で判断可能か。
- ・各委員は内容を理解され承認されているのか。
- ・ジェイアールバス関東(株)が通常に申請する事案ではないか。
- ・一部競争する他事業者は了解しているのか。
- ・地域住民からの要望、アンケート結果による路線延長であるが、なぜ今になってなのか。

(委員E)

- ・別紙のとおり

※別紙の「館山市地域公共交通会議（書面開催）に対する意見」を参照。

▼対応と結果

会議を書面開催により実施したこと、また、事前の説明や協議が十分でなかったことから、複数の委員から可否の判断ができないなどの意見が出された。

本会議では、これを受け、バス事業者と事務局により、意見をいただいた委員に対し、本案件についての補足説明及び協議を実施し、これをもって承認として議決をするものとする。

※別紙の「補足説明資料」を参照

館山市地域公共交通会議（書面開催）に対する意見

（総論）

そもそも道路運送法第15条、同法施行規則第15条の4において、地域公共交通会議の果たす役割としては、地域の関係主体の合意形成を図る場として、また、ステークホルダー間の十分な協議の場を提供することとされています。

それに対し、書面開催できる場合はあくまで、その議題に対し予め委員（関係者）の十分な合意が得られていることや、意見がないことを前提とした緊急措置と考えます。

今回の書面開催に関しては、①10月に計画していた会議を前倒し開催することができたのではないかと、②運行主体の10月運行予定ありきではなく、地域公共交通会議を経ることを求められているのであれば、会議開催の上で、準備が整い次第運行開始ではないかと考えるところです。（道路運送法に基づく標準届出による運行計画変更）

道路運送法における地域公共交通会議において協議が調った証とは、協議の場において十分な協議がなされた場合にのみ適用するものであると思います。

（議題1）会長の選任について

地域公共交通会議の委員任期が平成29年7月で委員任期が満了し、新たに委員委嘱または継続して委員委嘱されるのであれば、委嘱状交付と併せてやはり会議開催し、会議の場で会長選任するのが一般的かと考えます。役員改選は重要事項であること、大事な協議をしていく委員の顔合わせや、何より対面で会議を行なうことの意味を考えれば、役員改選、（幹線系統の）路線変更を書面開催することに対して、地域公共交通会議の位置づけをどうとらえられているか疑問に感じます。

新たな委員としては、名簿のみで、委員の顔ぶれも名簿のみで詳細が不明なままでは互選について、会長について意見を述べられません。

（議題2）「洲の崎線」の路線の延長、停留所の新設について

まず初めに、当該路線を標準届出ではなく、地域公共交通会議に諮り、10月から運行計画変更を実施しようとする理由が示されていません。（運行計画変更の理由ではなく、4条変更を地域公共交通会議に諮る理由となります）

4条路線である当該路線は、路線定期運行を行なう事業者があらかじめ国土交通大臣に運行計画の変更届出をしなければならないとされており、その標準処理期間としては概ね6月とされています。

しかしながら今回、8月21日付け館企第24号による館山市地域公共交通会議書決議を経て、10月から路線の運行計画変更を実施しようとするのであれば、まずはその理由を明らかにする必要があると思います。路線変更の如何以前に、その理由を明らかにしなければ地域公共交通会議において諮ることはできないはずです。つまり会議の主宰者はその説明をすべきと解せます。

併せて、書面決議とは予め関係者間はもちろん、委員に対し十分な協議を行なった上での実施となるべきものであり、その協議が不十分であれば道路運送法における協議の調ったとはどうてい乖離したものであります。

なお、当該路線は、館山駅から伊戸、南房パラダイスまでの4条路線であり、南房総地域の基幹線として重要な役割を担っている路線です。

一方で、平成14年に地域間幹線系統確保維持路線協議をはじめた当初から現在に至るまで懸案事項となっている、館山駅～宮城間について、当該路線と館山日東バス俵が運行する基幹線である市内線との重複路線区間があります。

運行便数もそれぞれ1.7便程度であることから、現行ダイヤでは便によって同区間を、洲の崎線と市内線の車両が前後で縦走するロス運行がある中で、今回の変更によりさらに状況が悪化することは避けて欲しいと考えます。(予め詳細運行ダイヤの説明がなく、市内線との競合が生じるか検証できません)

さらには、館山日東バス俵の市内線は、地域間幹線路線として、国・県補助路線であることから、今回の変更の影響により、特に重複区間の利用者減・減収により、補助額増になってしまうことは避けなければならないことは言うまでもないと思います。(補助申請が従来の実績から計画となっていることも注意)

合わせて地域住民の方の要望の意図は理解できますが、変更申請区域にある渚の駅たてやまには、昨年度まで館山市が季節運行のシャトルバス(館山駅～渚の駅たてやま(棧橋))を運行したようですが、利用者が少なく路線廃止した経緯を踏まえると、果たして基幹系統である洲の崎をアプローチさせることが適切なのか、あるいはフィーダー系統として別の形が考えられるのではないかとともに思います。

いずれにせよ館山市の公共交通全体を見据えたネットワーク計画がない中で、場当たりの統変更は交通事業者を混乱させるだけではなく、地域全体として利便性の低下を招かないよう十分な需要予測と、関係主体の合意形成が必要と強く思うところです。

つきましては、今回の書面開催にあたり、洲の崎線路線変更及びバス停新設にあたり交通事業者が示した詳細予測及びデータ、併せて懸念される重複路線である館山日東バス俵との協議内容等、変更の後にステークホルダー間から異論がでない根拠と、現況より赤字とならない旨が理解できる資料は提示していただけない中で、沿線市としては可否についてはお答えできるものではなく、

むしろ館山市南房総市、平たく言えば地域全体として路線の協議を十分に果たしていただければと思います。

十分な協議のない中での地域公共交通会議、ましては書面開催は関係法令の趣旨からも相反するものであります。

関係各位

ジェイアールバス関東株式会社

「洲の崎線」一部便の路線延伸に関する補足説明について

初秋の候、貴市ますますご発展のこととお慶び申し上げます。

平素は弊社業務運営に格別のお引き立てをいただき、厚く御礼申し上げます。

さて、この度弊社が運行する「洲の崎線」につきまして、西岬地区の住民を対象に公共交通の利便性向上を目的としたアンケート調査を実施し、その結果、高齢者の買い物の手段として「おどや館山海岸店」まで路線延長の要望が多数寄せられたことから、弊社として、「洲の崎線」の一部便の路線延伸を計画しているところでございます。また、館山市地域公共交通会議（書面開催）においてご審議いただいたところ、同会議委員の方々からご意見等が出されたことを受け、下記のとおり補足説明させていただきます。

記

1. 変更後の運行ダイヤ及び館山日東交通との競合区間のダイヤ比較

別紙参照

2. 西岬地区を対象としたアンケートによる需要予測

配布エリア	西岬地区
配布枚数	1,405枚
回収数	245枚
バス延伸の希望	約180件
買い物希望時間帯	10時台/約100件
	15時台/約20件
買い物の際 バスを利用する頻度	週2回/80件
	週3回/40件

1 便当たり 3 人程度の乗車見込み

※算出方法

80 人×週 2 回×2 回（往復）=320 人/週・・・①

40 人×週 3 回×2 回（往復）=240 人/週・・・② ①+②÷20 便/週=28 人

1 割の方がご利用されると想定 28 人×0.1=2.8 人/便

3. 館山日東バスへの影響

- ・ダイヤ比較のとおり、変更箇所はおどや海岸店経由便（午前・午後各 1 便のみ）のみであり、館山日東バスの利用に関し影響は少ないものと考えられる。
- ・路線延長することで所要時刻が 5 分増えており、おどや海岸店を経由する煩わしさがあるため、現在、館山日東バスをご利用の方が当該便を利用することは考えにくい。
例) 下り 館山駅 15:15 発 (JR) 館山駅 15:20 発 (館山日東)
- ・買い物を終えた旅客がおどやから下町交差点まで徒歩で向かい、館山日東バスを利用するなどの相乗効果が期待できる。

以上

