

会 議 要 旨

会 議 名	令和元年度第 4 回 館山市地域公共交通会議
開 催 日	令和 2 年 2 月 1 0 日 (月) 午後 3 時 ~ 午後 4 時 3 0 分
開 催 場 所	館山市コミュニティセンター 2 階集団指導室
出 席 者	[委 員]合計 2 2 名 (欠席 8 名) 別紙一覧表のとおり [館山市]合計 5 名 (市長・総合政策部長・企画課長・同副課長・同係員) 上記のほか、館山市地域公共交通網形成計画に係る調査業務を受託した、ランドブレイン株式会社の社員が 2 名出席
公開・非公開の別	公 開
傍 聴 人 数	5 名 (定員 1 0 名)
議 事	【議 事】 (1) 館山市地域公共交通網形成計画の原案について (協議事項) (2) 館山日東バス市内線及び白浜千倉館山線の乗降調査結果について (報告事項) 【その他】 ・事業者からの情報提供等
会 議 内 容	開会 会長あいさつ 議事 (1) 館山市地域公共交通網形成計画の原案について (協議事項) ・事務局から「資料 1-1~1-3」を用い、以下の内容等について説明。提示した原案について、意見が出された部分の修正等を検討し、計画を完成させる方向性が承認された。 「資料 1-2 及び 1-3」により、パブリックコメントの実施概要及び出された意見の内容等について説明。 「資料 1-1」(計画原案) の内容について、素案から変更した箇所について説明。 【質疑・意見等】 (轟座長) ・ 85 ページに掲載のクロスセクター効果の記載について、計画の中における位置づけが分からない。ここに掲載した意図などを教えて欲しい。 (事務局) ・ 計画の内容と直接リンクしているわけではないが、今後このような視点で費用対効果をしっかり検証しながらやっていくということを市としても打ち出すという意図で掲載している。

(轟座長)

- ・計画に掲載した施策のクロスセクター分析ではなく、85 ページの にある表に関するクロスセクター分析ということか。

(事務局)

- ・その通りである。

(轟座長)

- ・85 ページの によるものだということは明記しておいたほうが良い。

(事務局)

- ・追記させていただく。

(川俣委員)

- ・66 ページ、施策 10 の 「グリーンスローモビリティの導入検討」の中で、「EV や自動運転システムによるスマートモビリティの導入」とあるが、「EV や」という記載になっている点について、具体的に想定しているものがあるのか。
- ・77 ページ、施策 19 の 2 つ目のポツについて、もう少し具体的に「データを整備公開し、様々な主体による情報の活用・発信を図る」としたほうがより分かりやすいと考える。データの収集することより、標準フォーマットで整備をすることと公開することが大事であるため、文言を修正したほうが良いと考える。
- ・同じページの施策 20、1 つ目の 印に「ICT を活用して交通をクラウド化し・・・」とあるが、この表現は一般には分かりづらいと考える。88 ページの MaaS に関する用語説明のほうが分かりやすい。修正を検討すべきと考える。

(事務局)

- ・EV については、具体的なものは決まっていない。グリーンスローモビリティ等の導入について検討していきたいという段階。
- ・あとの 2 つの指摘については、分かりやすい表現に改めていく。

(室委員)

- ・計画期間、今後 6 年間で実施していくとされている施策がたくさんある。82 ページに一覧を見てもたくさんあるが、これらをどういう形で進めていくのか、事業計画を立てた後、やっぱりこれはできないということもあるのか。また、目標の中で年間のバス利用者数が現状維持となっているが、高齢者や免許返納者が多くなっている中、増加を目指しても良いのではないかと考える。
- ・84 ページの目標値設定について、例えばアンケートの回答割合が示されているものなどは、アンケートをいつやるなど決まっているのか。

(事務局)

- ・82 ページの一覧表の上の方に、重点的に進めるべきものが集中している。49 ページに明記した重点方針に紐付く事業を優先的に進めていきたいと考えている。ただし、お金のかかる話なので、資金的に厳しいということになれば、計画を中止する、見直すといったことは考えられる。
- ・次回のアンケート調査日程は明確に決まっていないが、計画期間の終わりのほうでもう一度アンケートができればと考えている。
- ・バス利用者数の目標値だが、事務局としては利用者が減少傾向の中、増加は厳しいと捉えている。まずは現状維持を目標にしたいということで、このような指標設定とした。

(室委員)

- ・バス利用者数の目標値については、他の委員の意見も伺いたい。個人的には、高齢者が増えたときにもっと利用してもらわなければいけない。少しでも増やす方向で設定してみても考えている。

(轟座長)

- ・目標については、高めに設定し、そこを目指していくという考えもある。
- ・82ページの施策一覧だが、盛りだくさんで意欲的である。他の市町村に比べても意欲的に取り組もうという姿勢が表れている。83ページに進行管理の体制が図示されているが、これだけの施策を実効性のあるものとするため、施策に応じてワーキンググループのようなものを作る予定はあるか。

(事務局)

- ・施策のうち、例えば循環バスだけをやっても意味がない。交通空白地の施策を同時に進めることで、各地区から中心部に来て循環バスで巡ってもらうということになるため、同時期にいくつかの事業を進めていこうということになる。
- ・公共交通会議とは別に、交通事業者や地域住民、行政が三位一体となって事業を検討していこうと考えている。ワーキンググループの設置も検討する。

(室委員)

- ・バス利用者の目標値の話だが、これが高いか低いかの実感が湧かない。後日で構わないので、現状の人口・高齢者比率と目標値時点でのそれらの予測値を提示することで、「現状維持だけど高い目標設定なんだ」といったことが説明できるように思うが、どうか。

(事務局)

- ・根拠となる数値等を追記することも検討する。

(轟座長)

- ・国で制度の見直しが行われており、今国会で法改正となる予定。記載された施策については、法改正後、やりやすくなるものもあり、先を見据えた内容になっていると思うが、枠組みが少しずつ変わっていくので、計画の内容を柔軟に見直す必要が出てくると考える。新たな国の方針に対し、計画が古くなってしまふ懸念を持っているが、このあたりについてどう考えるか。

(事務局)

- ・計画の名称も含め変更されるということで、国にも確認しているが、法改正に間に合いそうにないので、一旦はこの内容で完成させるつもりである。しかしながら、法改正で大幅に変更される点が出れば、見直しを検討する。会議でも議論させていただければと考えている。

(轟座長)

- ・そのような進め方で良いと考える。法律の改正内容に基づき、適宜計画の見直しを進める、これこそがPDCAだと思うので、よろしくお願ひしたい。

(眞汐委員)

- ・地域公共交通の対象になる人について、どういう層を考えているのか。具体的なイメージができない。例えば、最寄の停留所まで歩けない人をグリーンスローモビリティで停留所まで届けても、乗り換え時や買い物の際の面倒を誰が見るのかということを見ると、ある程度のところで線を引いたほうが施策を考

えやすいのではないか。

- ・利用者数については、状況がどうあれ、減っていくのであれば減っていくものと思う。免許返納者の次の移動手段は自転車。近所の人も、自転車（電動アシスト含む）で買い物に行っている。遠くに行くときは路線バスで行くものと思うが、歩いて停留所に行けない人に関し、目的地でのフォローなどをどのように考えているか。

（事務局）

- ・歩いて自力で外出できない人については、介護保険の範疇で援助されるものと考えている。介護の支援を受けられるかどうかが一つのボーダーラインになると考える。
- ・どこで線を引くかは難しい部分もある。普段はバスの利用が難しい人についても、ユニバーサルデザインの車両（ノンステップバス等）導入を推進することで、公共交通の利用が難しい人にも利用してもらえるようにしたいと考えている。

（眞汐委員）

- ・目的地に行った後のサポート、環境整備等はどのように考えるか。

（事務局）

- ・まだ詰め切れていない部分もあるが、今後、福祉部門と連携し、考えていきたい。

（轟座長）

- ・事務局からもあったとおり、線引きは難しい。ただ、公共交通については、介添者がいれば動ける状態の人がターゲットになると考えている。それが難しい人は、福祉系の介護タクシー等で個別に移動の提案をしていくという分け方が一般的と考える。
- ・どこの計画にも、そのような点について記載がない。場合によっては福祉との連携について記載があっても良いかもしれない。

（２）館山日東バス市内線及び白浜千倉館山線の乗降調査結果について（報告事項）

- ・事務局から「資料 2-1～2-2」を用い、以下の内容等について報告した。
「資料 2-1」により、乗降調査の目的や実施方法、結果概要等について説明。
「資料 2-2」により、アンケート調査の結果について内容を一部抜粋し説明。

【質疑・意見等】

（室委員）

- ・市内線で比較的満足度が高いという話があった。これは、イオンや館山駅に行く際、市内線が使えるエリアに住んでいる人は非常に便利ということだと思う。一方、西岬地区だと、おどや経由のショッピングライナーはあるものの、銀行に行けない。イオンだと、銀行その他の施設が揃っており、イオンに行きたいという声を聞く。市内線に上手く乗り継げるよう改善してもらえればバスで行けるようになる人は増えるので、頭に入れておいてほしい。

（事務局）

- ・館山駅とイオンの間のバス路線充実は計画にも入れている。引き続き検討して

いく。

(轟座長)

- ・市内線のように便利な路線をしっかりと作り、郊外からの路線を結び付けていくことはネットワーク形成にとって重要だと思うので、乗り継ぎや待合環境の充実(新しいものを作らなくとも良い)、駅舎内や場合によっては店舗の中でバスを待てる仕組みも考えていくと良い。埼玉県では、「バスまちスポット」という仕組みを作り、協力店舗を認定し店舗にステッカーを貼るというような施策も展開されている。待ち時間、乗り継ぎの抵抗を無くすことは可能だと思う。
- ・イオンや病院といった目的地との連携が重要。上手く連携し、待合室やバスの到着情報を流す等の取り組みも必要。利用者を増やすには出かける機会を作らないといけない。その仕掛けを商業施設や病院と手を携えて実施していくべき。

(平野副会長)

- ・今回の乗降調査に当たっては、館山市、南房総市に協力いただき、感謝する。
- ・補足説明となるが、市内線の過去の乗車人員と比較すると、2018年9月21日は1日307名、2019年7月9日は1日346名の利用者があり、年末ということもあるが、利用者が増えている傾向である。
- ・要因は色々あると思うが、高齢者世代の増加に伴う免許返納者が増えていることが挙げられる。実際、ノーカーサポート優待証の発行数も増えている。乗務員からのヒアリングでも、ノーカーサポート優待証や障害者手帳所持者が増えていると聞いている。
- ・白浜千倉館山線については、今回のデータから見ると、館山駅方向を見ると、白浜～千倉間の乗車が69名、降車が34名ということで、千倉より先に行っている人がおよそ半数いることが分かった。平館から白浜間の実績を見ると、乗車が10名、降車が40名ということで、延伸した部分も利用者が30名いることも分かった。
- ・ダイヤ改正を実施した効果は一定程度あったと考えている。

その他

委員から以下のとおり情報提供があった。

山田委員(鏡浦自動車)

- ・タクシー料金が2月1日に値上げされた。値上げは12年ぶり。東京は2年前に値上げしていたところだが、それ以外の関東ほぼ一円で実施された。
- ・初乗りが2kmまで700円だったところ、1.27kmまで460円となった。
- ・時間制運賃は、1分50秒で90円が100円に値上げ。メーター運賃については、302mで90円が、296mで100円に上がった。
- ・迎車料金が、スリップ制から1回当たり300円となった。
- ・タクシー運転手がなかなか集まらないという事情もあり、サービス向上だけでなく、社員の待遇改善を図るという目的で値上げした側面もある。
- ・さらに、車両価格が高騰している。LPG車だとワンボックスのジャパントクシーしか製造されておらず、従来より130万円ほど上がっているという事情もある。
- ・厳しい状況について、ご理解いただければと考えている。
- ・免許返納者や身体障害者向け割引はタクシーにおいても実施している。南房タク

シーの実績だが、免許返納者が利用した件数をみると、H27に197件だったものが、H30は681件の利用があった。金額(1割引)にすると、H27は22,000円だったものが、H30は122,000円となった。(鏡浦自動車もほぼ同じ傾向)

- ・割引分の補助等は受けていない。
- ・千葉県を見ても、割引施策を行っている地域は少ない。

○竜崎委員(ジェイアールバス関東館山支店)

- ・内房線ダイヤ改正にあわせたダイヤ改正は見送る(時刻変更がほとんど無いため)
- ・洲の崎線について、4月1日にダイヤ改正を行う予定。小沼～西岬小学校入口間の市道で工事が行われているが、大型バスが通れる状況には至っていない。
- ・そのため、フラワーラインを通り南房パラダイスに行く便を増やしている。
- ・南房パラダイス行きのうち2便を、旅館「千里の風」まで延伸する方向で検討している。
- ・網形成計画の中でも、南房パラダイスから相の浜間の復活がうたわれているが、そのあたりも何らかの形で実現させていきたいと検討している。
- ・千里の風最寄のバス停名は現在「平砂浦藤原」となっているが、名称変更も行う予定である。
- ・行政にも、小沼～西岬小学校入口間の道路工事の一日も早い完了をお願いしたい。

(池田委員)

- ・小沼から根本地区について、ショッピングライナーを利用する場合は伊戸漁港からということになるのか。

(竜崎委員)

- ・南房パラダイス発着が増やしたので、小沼や西は通らないが、平砂浦や平砂浦海岸バス停まで下りてもらえれば利用できる形にしている。

(池田委員)

- ・市道工事については、法面を整備しているものと思うが、どのくらいかかるのか。切割手前のカーブが問題ということか。

(竜崎委員)

- ・被害を受けているのは、切割より小沼寄り。倒木で根こそぎ木が倒れ、山肌が見えている状況。そのあたりを工事してもらわないと、安全上運行は不可能と判断している。小沼や根本地区の方にはご不便をおかけしているが、何か起きてしまうと取り返しのつかないことになってしまう。ご理解いただきたい。

(事務局)

- ・工事は市でやっている。担当課からは、倒木除去の予算は要求したと聞いているが、いつまでにやるというのが分からない状況。また、倒木の運搬先である処分場もいっぱいとの話も聞いている。がけ崩れについては、まだ確認が取れていないので、担当課に確認する。

【事務局から】

- ・会議要旨についてはまとまり次第送付する。
- ・今年度の会議については今回をもって終了。
- ・来年度会議の日時は未定。計画に沿って取り組んでいくことになるのでご協力をお願いします。

- ・3月23日(月)に、南房総・館山地域公共交通活性化協議会を開催する。対象となる委員には、改めて開催通知を発送する。

【協議会会長から】

- ・1年間、会議運営にご協力いただき感謝する。貴重なご意見をいただいたことにも感謝する。
- ・轟委員においては、広い見識や豊富な経験から座長をお願いし、予定時期までに計画策定を行うことができた。深く感謝する。
- ・金丸市長には、計画の最終案や本日出された意見を報告する。

閉会