

令和3年度第2回 館山市地域公共交通会議（書面）開催結果について

【議題】令和4年度市街地循環バスの実証運行について（審議事項）

議決結果 「承認or不承認」

	承認	不承認
内訳（委員数）	29	0

いただいたご意見と対応方針（順不同）

一部のご意見については、内容を要約させていただいております。

ご意見の内容	対応方針
バス停の視認性向上（地域の特色を生かしたデザイン）ができれば、利用する方々の親しみが湧いてくると思う。	バス停のデザインについては、令和3年度実証で用いた千葉工業大学学生の案を継続して使用する方向で検討しています。
仕様書の修正をお願いします。（「5.運行方法」の「ただし」以下を削除） 資料2「5運行方法」の申請方法の限定は必要ないのではないか。	ご指摘の箇所を削除した内容にて入札準備を進めています。
運行ダイヤについて、夏季・冬季の検討もしてみてもどうか。	確かに、夏季は日が長く遅い時間まで外出される方がいるかもしれませんが、これまでの実証運行で朝夕のご利用が少なかったことや、分かりやすさの観点から、通年同一ダイヤの運行とし、季節ごとのダイヤ編成については今後の検討課題とさせていただきます。
今回は1年間の実証運行となるので、今後「本格運行」移行に向け判断すべき点（基準）を議論する必要があるかと思えます。	これまで2回の実証運行を行い、循環バスを本当に必要としている人が一定数いらっしゃる事が分かりました。このことから、利用者数等に関わらず本格運行を目指していくこととし、令和4年度の実証運行はよりニーズに合った形態にするための検証期間として、利用動向等の分析を行いたいと考えています。
令和3年度実証運行の結果を踏まえた内容になっていることは評価したい。（北ルート中心となったが、停留所新設も良いと思う）	令和4年度は運行規模を縮小しますが、その中でどの程度の利用があるか、注視していきたいと考えています。
館山駅での連続乗車が不可の場合、乗継は追加料金が必要なのか？（乗継券の発行などで連続乗車可の場合と同じ運賃になるようにすべき）	これまでの実証運行と同様、連続乗車ができない場合には乗継券を発行し、1乗車として取り扱う方向で検討しています。
運賃は乗車促進のために100円にしたものと思われるが、実際に運行する際に100円で行けるのか？（財政負担も考慮した場合）今回、1乗車100円が定着してしまうと、実際に運行する際値段を上げるのが難しい気がする。さらに1乗車100円だとそれ以上の割引運賃が作りにくくなるのではないかと（1日乗車券や回数券など・・・）	収支率だけを見た場合、運賃100円だと200円の場合よりも悪化してしましますが、分かりやすさや負担軽減（特に郊外部から利用する場合）の観点から100円にし、運賃額が利用意向に影響するかどうかを検証したいと考えています。本格運行に至った場合の運賃額については、関係者間の協議等を通じ、改めて検討していきます。なお、運賃100円をベースとした回数券や定期券の販売を行う予定です。
乗車定員も事前にアナウンスしてほしい。	広報やチラシ、市ホームページ等で周知していきます。
郊外からのバスで（館山駅で）乗り換える人がいる場合には、時間がずれた場合でも多少融通を効かせて乗れるようにしてほしい。	ダイヤについては未定ですが、可能な限り他路線からの接続時間を十分確保したうえで、使いやすい内容にしたいと考えています。しかしながら、館山駅にはJR内房線含め多数の路線が乗り入れており、かつ、路線によっては出発・到着時刻が一定でないため、それら全てと良好な接続を確保するのは難しい状況であることをご了承ください。
アンケートは実施するのか？もし実施する場合、利用するとしたらその頻度はどうか、ということも聞いてほしい。（毎日使い人は少ないと思われるので、実際に運行する場合には曜日限定運行が望ましいと考えているため）	定期的に職員が実際に乗り込んでの調査実施等を検討していますが、その際に利用頻度もあわせて確認することとします。
運賃設定について課題があると思われるので、関係者間の協議をお願いしたい。イオンタウン館山～館山駅間や、南総文化ホール～館山駅間において、既存バス路線の運賃との差があり、運賃収入等に影響が考えられるため。また、南房総・館山地域公共交通計画に位置づけられている地域間幹線系統の2路線は、補助要件に利用人数が関わってくることもあり、これ以上の利用者減少は避けたいため。	運賃額については、分かりやすさや負担軽減（特に郊外部から利用する場合）の観点から100円としたところですが、他のバス路線との重複等についてはご指摘のとおりですので、早急に関係者間で協議の場を設け、差し当たり令和4年度実証運行における運賃設定額について合意いただいたところです。令和5年度以降本格運行を行う場合の運賃については、改めて関係者間で協議します。
路線バスと運賃差がある区間がある場合、PayPayでの運賃収受の支払い時の対応等、引き続き乗務員教育徹底や利用者への丁寧な説明をお願いします。	PayPay支払いについては、令和3年度の実証運行で大きな混乱はありませんでしたが、引き続き取扱方法等の周知徹底に努めます。路線バスと運賃差がある区間については、利用者への説明のみならず、運行事業者とも協議の場を設け、混乱が発生しないようにします。
・何をもちいて実証運行が成功したとするかの基準づくり及び市民等に対する今後の方向性の提示 本格運行とするために必要な要素を事前に設定し、今回の実証をその検証の場として位置付けるとともに、実証実験の先に何かがあるのかも示唆いただくと、参加した方が生活様式を変える準備ができると思う。（高齢者が「循環バスができて便利だから免許を返納しよう」と思っても、実証運行の先にある本格運行が不透明だとその判断がしづらくなる）	これまで2回の実証運行を行い、循環バスを本当に必要としている人が一定数いらっしゃる事が分かりました。このことから、利用者数等に関わらず本格運行を目指していくこととし、令和4年度の実証運行はよりニーズに合った形態にするための検証期間として、利用動向等の分析を行いたいと考えています。

【議題】令和4年度市街地循環バスの実証運行について（審議事項）

ご意見の内容	対応方針
<p>・町内会を巻き込んだ新しい生活様式に向けたキャンペーンなどできないか 自家用車の維持費や健康面の観点から、過度な自動車依存を見直して循環バス等を利用してみようといったキャンペーンを展開し、実際に生活コスト面でも循環バスの積極利用の方が生活の豊かさがプラスになるなど伝えられたら、皆が前向きに取り組めるかなと思いました。</p>	<p>前回、前々回の実証運行でも、市民の皆様等への周知・利用促進が課題となっているところです。実際の生活コスト等を踏まえた効果的だと考えますので、今後、PR施策を考える際参考とさせていただきます。</p>
<p>・中長期的な目標設定について 循環バスの想定利用者数を改めて仮説立てし、実証実験と実運行、今後10年くらいを見通した場合、どこまでの方々に利用いただくインフラにするのか、目標値の設定ができると段階的にアプローチしやすいかと思いました。例えば、「2035年には、北条地区に住む60歳以上のマイカー使用率を30%以下にし、循環バス利用率を6割に高める」などと設定し、そこから逆算して1年後の利用像を描くのも良いかと思いました。</p>	<p>これまで2回の実証運行を行い、循環バスを本当に必要としている人が一定数いらっしゃる事が分かりました。このことから、利用者数等に関わらず本格運行を目指していくこととし、令和4年度の実証運行はよりニーズに合った形態にするための検証期間として、利用動向等の分析を行いたいと考えています。</p>
<p>郊外から館山駅まで、館山駅から郊外までの連絡がスムーズにいくと良いです。</p>	<p>ダイヤについては未定ですが、可能な限り他路線からの接続時間を十分確保したうえで、使いやすい内容にしたいと考えています。しかしながら、館山駅にはJR内房線含め多数の路線が乗り入れており、かつ、路線によっては出発・到着時刻が一定でないため、それら全てと良好な接続を確保するのは難しい状況であることをご了承ください。</p>
<p>バス乗降時のステップの高さを工夫できないか。</p>	<p>令和4年度の実証運行では、ノンステップ車両等の導入は難しいため、決定した運行事業者と協議し、ソフト面で高齢者等も利用しやすくなる対策を講じていきたいと考えています。 なお、本格運行が決定した際には、バリアフリー車両を導入したいと考えております。</p>
<p>一部ルートが変更となった箇所について、安全性を徹底して実証実験を行っていただきたいと思えます。</p>	<p>安全には十分配慮の上、事業を行いたいと考えています。</p>
<p>市街地循環バスの運行により、多少なりとも既存交通事業者に影響があると考えます。 新型コロナウイルス感染症の影響長期化により交通事業者は大変厳しい状況におかれております。既存交通が継続でき、また共存できるよう考慮をお願いいたします。</p>	<p>館山市地域公共交通網形成計画や南房総・館山地域公共交通計画において、各交通モードの役割について定めています。今後もこの役割分担を参照しながら、各交通モードの特性を生かしたネットワークの維持・充実を目指します。</p>
<p>同一方向の運行なので、利用者にとっては逆回りも必要であると思われま</p>	<p>逆回り便の運行については、令和3年度実証運行でも多数要望をいただいておりますが、予算が限られている中、逆回り便の設定を行うことができませんでした。逆回り便に限らず、運行内容（ルートや本数など）の拡充については、利用状況を見ながら検討していきたいと考えています。</p>
<p>す。 回り方が一方しかなく、逆回りがあるとすぐに帰れて助かると聞きましたが、逆回りはやらないのでしょうか？</p>	<p>ご指摘のとおり、海岸沿いのバス停はご利用が少ない状況です。また、強風でバス停が倒れやすいことも認識していますが、利用促進につなげるため、継続して設置する方向で検討しています。</p>
<p>2か所の海岸バス停（八幡海岸・北条海岸）で乗降する人がいないようですが、今後も必要でしょうか？風が強いとバス停も倒れる恐れがあるので、検討をお願いします。</p>	<p>スケジュールに余裕が無く申し訳ありませんが、3月末に入札を実施し、事業者を選定することとしています。事業者決定後、なるべく早期に申請できればと考えています。</p>
<p>6/1～運行開始であった場合、申請期間が2か月（標準）かかるため、申請は3月中に実施すべきと考える。（認可後の旅客周知が望ましいため、本来であればもう1か月程度期間を伸ばすのが望ましい）</p>	<p>鉄道や他のバス路線との接続、乗務員のシフトなどを勘案し、委託事業者とともに分かりやすく利用しやすいダイヤ編成を検討します。</p>
<p>できれば毎便、同時刻（分）の運行パターンが良い。（パターンダイヤ） よく考えらえた計画書。時間、停車場所 パターン2が良好。</p>	<p>運行パターンについては、委託事業者と協議の上、分かりやすく、かつ鉄道や他のバス路線との接続も良い形にしていきたいと考えています。他にお気づきの点がありましたら遠慮なくお知らせください。</p>