

平成28年度第3回茂原市地域公共交通会議 議事概要

日 時 平成29年3月29日（水）

午前10時から

場 所 茂原市役所502会議室

出席者 委 員 18名

西條委員、久我委員（代理：平野）、大木委員、木嶋委員、古市委員、花崎委員、田中委員、米川委員、中村委員、岡崎委員（代理：辻内）、田邊委員、廣田委員、豊田委員、野島委員、鶴岡委員、石和田委員、森川委員、藤井委員

事務局 4名

都市計画課 河野次長、白井補佐、大橋係長、紺野

会議内容（進行：白井補佐）

1 開会 午前10時

要綱第7条第2項に基づき、出席委員17名（→18名）で過半数に達しており会議成立。

2 会長あいさつ

3 議事

要綱第7条第1項に基づき、会長が議長となる。

（1）公共交通に関するアンケート調査の結果報告について

事務局よりアンケート調査の結果について報告。

委 員：細かく分析されているが、一般的な結果が出ている。

デマンド交通「ふれあい」を地域の中に拡大していくことになると、母集団を増やさないと利用者が見えない。利用者は高齢者にかなり限定されているので、目標値として見かけの登録者数を増やすのではなく、ターゲット層を当て込んだ評価になっているかを見極める必要がある。

運行本数の増便についての要望は、地域公共交通を自分が使いたい時に使えないという不満の表れだと思う。運行スタイルに自分のライフスタイルを合わせなければならないという反応がどうしてもある。そのことが週3回の運行で、通院等への対応ができていのかどうか問題がある。

利用者の外出頻度は、月に1回など低利用がかなり多い。そういう人たちに

対して、公共交通でサポートすべきか、それとも高齢者の福祉サポートとして対応するのか境界領域で難しい所である。そのところを調査結果の分析から改善計画に繋げていくと良いと思う。

公共交通を維持するためにどうしたらよいかについての回答結果について、「利用者負担を上げる」は運賃を上げることになるが、「地域や企業が負担」という回答があるが、実際にどのくらいなら地域負担として賄えるのかについては難しい所である。他都市ではサポーター制度や大規模小売店舗にバス停を置くことで協賛金を産出したり、自治会では町内の祭りの一部を協賛金として充て込むなど全国各地で行われている。住民が公共交通への関わりとしてどういうサポートができるのかという内容的なところを見ていくことが次のプロセスになるのではと思う。

採決の結果、賛成多数により承認。

(2) 茂原市地域公共交通計画の基本方針（案）について
事務局より事業評価を説明。

委員：課題整理の中で、運行本数を増やすとあるが、1時間に何本も運行すれば、満足度は上がるかもしれないが、その分費用が掛かるので、費用とのバランスが重要と思う。要望する人と実際に乗る人は違うので、見極めながら進めていくことが必要である。

委員：市民アンケートで、67.5%の人が困っていないと回答している。総体的にとらえるのか、目的別に行政として対応すべきかどうか。困っている人の需要や地域別にもわかっているのか、それを行政として、どう対応するのか。場合によっては福祉として対応するのか。困っている人を細分化して考えていくべきではないか。

事務局：全体的には、困っている人が25.9%となっており、地区別の状況は、概要版にも示しているとおりである。地区によって困っている状況が違っているので、そのあたりは考えていく必要があると考えている。

委員：運行日について満足度が上がっていないことは、気にする必要はないのでは。利用している人の目的が通院にかなり限定されている。通院する日が特定され、月1回の利用だとすれば、毎日運行しても評価は変わらない。影響するのは、朝出かけたが帰ってこられるかどうか。そういう不満度が高いと、運行に対する満足度は下がってしまう。デマンドの運行日を増やした場合、乗合率が下がり、1台当りの利用者数が下がると行政負担が増える。収支率をみると健全な数値ではない。ただし、収支

率だけ見て、廃止する判断も好ましくない。今回の課題整理で、収支率を課題として出していないことは、市の姿勢としては良いと思う。運行日を増やせば、利用が薄く広がっていき、ますます財政負担が大きくなる可能性があるので、どこで止めるのかを考えなければならない。

公共交通について、ほとんどの人が「あればいい」と言うが、実際には利用しない。「将来使うから」と言うが、いつ使うのかと言うと、「運転免許返納してから」と言う。見かけ上の需要が多く、本当のニーズになっていない。そういう限定された需要に対して、どのような個別のシステムで対応していくかが重要となる。

自動車利用が顕著な区域ならば、5年先ぐらいまでは地域のコミュニティ度が高い地域では、地域の活動の中で対応してもらい、行政としては公共交通無政策でもいいのでは。行政は本当に困っている区域の対応をするということ掲げても悪くないのでは。その場合、非難の矛先は市に来ると思うので、それに答えるために、理由を示せる材料を用意していくことが大事になる。

住民が公共交通を使うことに対して、市民バスを役所が作ってくれるものという意識が強いかどうかで地域性が出てくる。税負担の観点で、公共交通の見直しを行っている他都市では、地域が主体で使ってもらわないと、公共交通が維持できないことを宣言して、具体的にバスを維持できるような方策を考えるとところが多い。個人の移動を保障するために、役所がつくるべきだという意識が強いとなかなか公共交通の利用につながってこない。

公共交通利用促進に向けた課題について、わかりやすさだけでなく、住民が関わらないと維持できないという意識開拓を図るような取組をしていかないと結果は表れない。

民間バス路線との競合については、民間バス事業者との調整が必要となってくる。廃止線となった場合、市民バスで繋いでいこうとしたとき、線として残っても、利用者が利用できない時間帯を補完するような仕組みで、サービスの分担という位置づけが出来れば運用可能となってくる。ただし、距離帯制運賃である民間バス路線であれば、市民バスの一律運賃との運賃格差が出るので、慎重に対応しなければならない。

他都市では、路線は全て市中心部に向かうのではなく、縁辺部では他市との連携も組み込む例もある。コミュニティバスでも隣接市との連続性のある運用であるとか、新たな調整課題も検討していくことも視野の中に入れて、廃止路線の再編を考えてもよいのでは。

事務局：運行日をただ増やすだけことは危険だというご意見を頂いたので、運行日については、十分考えていきたい。

アンケートの中で、地域に負担を求める流れ等の傾向は出ているが、今回提案

した運賃制度の導入については、困っている人に対して、単に安くすることを主としているのではなく、より多くの人を利用しやすいように、回数券の導入等を考えていきたい。

地域にどう協力してもらうかということについては、今すぐ回答することは難しいが、その辺については今後検討させていただきたい。

採決の結果、賛成多数により承認。

(3) その他

委員：アンケート結果を文章とグラフだけで示すのではなく、地図に地域別の情報をプロットして、その地域で何を必要としているのか、何が不足しているのか、だからこの地域は今後どうすればよいのかということが、地域を知らない人でも理解できるようにした方が良いのでは。そうすれば、改善する場合にも頭の中に描きやすいのではないか。そうすれば、他地域との連携、行政と民間事業者とのすみわけも見えるのではないか。

議長解任

- 4 事務局より前回会議で質問のあった市民バスの更新車両の燃費について、リッター7キロ程度であることを報告。

前回の会議概要について訂正等があれば4月14日（金）までの連絡を依頼。

また、次回の会議開催時期について、5月23日頃を予定していることを連絡。

- 5 閉会 午前11時50分