

## 平成29年度第1回茂原市地域公共交通会議 議事概要

日 時 平成29年5月23日(火)

午後1時30分から

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、大木委員、木嶋委員、古市委員、花崎委員、  
田中委員、米川委員、向後委員、田邊委員(代理：重條)、廣田委員、  
土屋委員(代理：竹門)、岡崎委員(代理：池田)、中村委員、板倉委員、  
鶴岡委員、正林委員、藤井委員

事務局 5名

都市計画課 河野次長、白井補佐、大橋係長、紺野、進

会議内容(進行：白井補佐)

### 1 開会 午後1時30分

要綱第7条第2項に基づき、出席委員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) デマンド交通の見直し(案)の検討について

委 員：老人会の会合で資料の説明をしたが、会員の意見としては、「利用しない」、「利用出来ない」、「不便」という事であった。市民バスにせよ、市は何を考えているのか。この公共交通会議の結果を説明しているが、以前は、コースやダイヤについて意見も出ていたが、最近については無関心である。利用しないというよりは、自分たちには関係がないというのが、老人会の意見である。

委 員：見直しの意見について、どういう意見をどこまで組み込むかというところだと思う。当初は使う予定であったが、いざ利用してみると、自分たちの思いと違うため、利用しない。そういうところをどう見直すべきか。「運行時間帯が短い」という意見を、どう読み込むかというところだと思う。たとえば、16時まで運行しているが、帰宅時間が遅く、予約が出来ず利用できないという様に読めるが、変更案では、現行の最後の便の利用率が0.3と低いため、カットするという考え方がいかという問題があると思う。運行時間帯が短いという声に対して、どういう時間

帯に使いたいのかを意見を把握できていれば、考え方を示せると思う。デマンドシステムは、人によって利用したい時間帯が異なっているので、100%対応することはできない。公共交通は、利用したい時に利用出来なかったら、不満足になってしまう傾向がある。そういうことを考えたときに、運行時間帯をどう考えるのか。運行時間が短いという事であれば、遅い時間とは、どの時間帯までをいうのかを考え、一度1時間遅くするなど試したうえで、利用がなければ、その時間帯をカットしていくというのが、本来のやり方だと思う。予約についても、これまで時間的制約があったという事であれば、予約を1時間前の予約まで、できるようにしたことにより、これまで利用できなかった遅い便が、利用できるようになるのであれば、16時台の便をカットしてしまってよいかなど、慎重に判断する必要がある。そういう意味で、16時便を残して、利用1時間前までの予約を可能とするか、さらに遅い時間を望む声もあるので、予約を1時間前もやり、運行時間帯を1時間遅くしてやるかいずれかだと思う。そうしていかないと、せっかく住民が要望を出したのに、行政は何もやってくれないと思われても仕方がない変更内容になっていると思う。そういう意味で、段階的な見直しをした方が良いのでは。

事務局：運行時間帯の延長要望もあるので、16時便を残して様子を見るか、もう1時間遅らせるのかを継続協議とさせていただきたい。

委員：昔はこのような交通が無かった。以前は、バスの本数もあつたり、徒歩で移動したり出来たが、環境も変わり、高齢化してくると、移動がしにくくなってきているので、こういうシステムの運行時間帯も大事になるので、利用価値の問題も含めて十分検討してほしい。

委員：(デマンド交通は) これまで15時、16時台の利用は少なかったが、5月頃からの利用では16時便の利用が多くなってきている。「予約がとれない」という声の実態は、「今来てほしい」が最大の要望である。このような要望に対応していると、本業に影響が出てくる。茂原駅を入れた場合をシミュレーションすると、指定場所から茂原駅まで片道10分かかると想定すると、空車で確実に乗せられる地域まで20分かかかる。例えば、上太田から茂原駅までだと約40分かかかる。そうすると1回しか利用できなくなる。よって、茂原駅までのデマンドは時間がかかりすぎるため、利用者が減るのではないか。市民バスを強化した方が、利用者は増えるのではないか。

事務局：受付時間について、近隣市町村の事例をみると、30分前、15分前等でやっている所もあり、多くは1時間前まで予約受付をしている。30分前など利用の直前までに、予約を受け付けている所は利用が多い。しかし、30分にすると、一般タクシーのメリットを削ぐことにもなるので、利用者の要望と事業者との競合を考慮して、1時間前までの予約受付とした。茂原駅へ行くことは、登録車両の調整で対応できないのか。

委員：現在、登録車両は1時間で2便出せる状況にはあるが、徐々に8時から16時の便

が埋まってきているので、2便出すのは難しい。

事務局：茂原駅に、デマンド交通の乗降場所を設置することについては、業務委託の問題がクリアすれば問題ないと考えてよいのか。

委員：委託の問題ではない。茂原駅へは、いくつもアクセスするツールがあるため、デマンドを茂原駅まで運行する時間が無駄となる。

委員：現在、茂原駅の駅前広場には、タクシーが13台待機し、乗降場所は1箇所しかない。あとは小湊バスの路線バスが入っており、デマンドの車両を設置する場所はない。あえて入れるならば、パトカーの停車位置になるのでは。

委員：実際運行している事業者のメリット・デメリットと、計画している事務局側の考えの方向性を合わせ、中身を詰めないといけない。

事務局：事業者と十分に協議いたします。この件も継続協議とさせていただきます。

## (2) 市民バスの見直し計画（案）について

事務局より市民バスの見直し計画（案）を説明。

委員：現実問題として、市民バス2台とも走行キロは200kmとなっており、一般バスが約140kmである。そういう意味から走行200kmは、フル運転の状態である。もう一点は、運転時間を連続4時間、途中休憩を10分以上とるように、運行ダイヤを作成するところを、今のダイヤは、間を5分、10分程度しかなく、危険な状態となっており、最低でも15～20分とらないといけない。法的には、4時間運転に対して、30分の休憩は必要な条件である。市民バスの運転手にとっては苦痛であり、やり手がない労働過重の運行ダイヤとなっている。北部でのデマンド交通導入について、本納～白子町線があるので、デマンド交通をやるのは厳しいのではないか。茂35・36の代替路線として、案2の大坪までのルートならいいと思う。長南町からのコミュニティバスが茂原市へ入れるのであれば、大坪で接続させればよい。もし、市民バスが上永吉までとされると、路線バスとの運賃格差（60円）により、路線バスへの影響がある。既存の茂原駅から大多喜へ向かう路線があり、その路線は収支ギリギリで運行している状況なので、かなり減収してしまう。そのため、上永吉まで折り返す第1案は賛成しかねる。長南町の絡みはあるが、大坪バス停までならば、賛成する

委員：要約すると1、2、3の案があるが、関係者間のすり合わせが不十分な面があるので、この場で決めることは難しい。いくつか問題が出ているので、議長提案として、個別に詰めてもらった方がよいと思うが、事務局の意見はどうか。

事務局：いくつか意見を出して、その中で案が絞れたら、その案について事業者と詳細に詰めていきたいと考えていた。せっかく、関係者が集まっているので、東部コース等の意見も頂きたい。それを参考に次の段階に進めていきたい。

委員：コース別について、意見を聞いていけばよいか。参考資料（P5）で、東部コースに

青色と橙色の矢印があるが、橙色のバス車両Bが入ってくるということで良いのか  
事務局：そういうことである。「外出時に困る行き先」として意見が多い施設のうち、市民バスを乗り継いでもいけない施設が「カインズホーム」であることから、便数の多い東部コースを、カインズ経由のコースに見直すことを提案した。それにより、他のコースの地域からも乗り継ぐことで行けるようになる。

委員：カインズ経由のルートは、1回2.9kmで、これが4回で約12kmとなる。運行ダイヤを設定する場合、走行キロが既に200kmとなっているので、ルートを伸ばす箇所があれば、逆に利用がない所をカットするなど、走行キロが増えないようにしてほしい。

委員：運行上、走行キロが目一杯のため、労働上の問題も出てくると思うので、事業者と検討して、コースのあり方について基本的な考えを見直す必要がある。

事務局：再度検討させていただきたい。

委員：北部コースについては3案提案されているが、この会議の中でどれが良いか決定した方が良いのか。

事務局：事務局としては、3案の中で選択してもらいたい。とくに、デマンド交通導入においては、タクシー事業者だけでなく、小湊バスにも影響が出ると思われるので、この会議の中で意見を頂きたいと考えていた。

委員：本納駅～白子車庫行きの生活路線が走っており、その路線への影響もあるので、白子町との調整をしてもらった方が良い。路線の利用は良くないが、とくに鉄道駅がない白子町にとっては、大事にしている路線である。路線バスがあるということを十分認識の上、検討してほしい。

委員：運賃格差としてどうなるのか。武蔵村山市では、鉄道駅がなく、路線バスとコミュニティバスでカバーしていたが、市長の公約により、コミュニティバスの運賃を、対キロ制からワンコインとした。その結果、近い所は70円の差に対して、距離が長くなると、運賃の差が300円ぐらいの差となる。地域公共交通会議でも非常に大きな問題になると議論していたので、その影響を調査したところ、運賃格差が3倍のエリアでは、バス停まで600m歩いていた。通常は、バス停までの距離が250～300m程度の方が利用する。このことから、約1千万円の赤字が、路線バスに出ていると試算された。その結果、対キロ制に戻せないということで、170円均一とした。今回のケースも、この運賃格差・所要時間の差では、影響は出ることとは否めない。そのため、大坪バス停までが妥当と思う。ただし、長南町等広域連携も考慮するとすると、本来は、路線バスが担うところを、市民バスで担うということになれば、位置づけが変わってくる。北部のデマンドの導入については、茂原市としてデマンド交通をどう位置付けるのか。既存交通の補完をするシステムとして位置づけるのであれば、本納駅へ向かうバス路線があるので、本納駅へのフィーダーとして導入することになる。そういう意味では、この形であれば出来そうな気がする。しかし、既存のデマンド交通は、エリアの東側・南側に鉄道・路線バスがあ

り、その既存の公共交通とどのように差別化が図られるのか。そういう意味では、本納駅・新茂原駅へ繋ぐということ、デマンド交通でも考えるべきではないか。他都市でも、デマンド交通を市の市街地、中心駅へ乗り入れている例もあるが、その場合、既存の鉄道や路線バスと競合がなされていないという条件で行っている。市としてデマンド交通をフィーダーとしての役割を担うのか、それとも、依然あった市民バスと同じ役割を担うのか、市のデマンド交通の位置づけを整理した方が良い。エリアの南側を路線バスが運行し、デマンド交通と競合することになる。そのため、バス停から300m圏内は、デマンド交通のエリアから外すなどの方策についても検討していかなければ、バス路線との調整が生じてしまい、事業の妥当性があるのかということになる。デマンド交通をやることについては、反対ではないが、茂原市として、デマンド交通をどう位置づけ、どういう利用者にどう利用してもらいたいのか。例えば、バス路線は本納駅に行くが、デマンド交通は駅から離れ、バス路線がない商業施設にアクセスさせるので競合しないなど、関係性を一つ一つ見込んでいった中で、ルートの妥当性を評価していくべきではないか。

委員：今の意見は、今日の総括だと思う。そういう事で検討を進めてほしい。

事務局：茂原市のデマンド交通は、フィーダーとして位置づけている。運行エリアについても、バス停から300mについても検討はしたが、登録する際に解りづらいなどの懸念もあって、このエリアを設定した。また、区域型にすることによって、駅やバス停までのフィーダーとして利用できるのではないかと考えている。また、豊岡地区においては店舗がないので、乗り継ぎ地点から北西部のデマンドに乗り継ぐことにより、北西部のデマンドの乗降場所となっている商業・医療施設にも行けるようになる。

委員：今日の議論で結論を出すのは難しいので、再度よく検討して、次回提示してほしい。

### (3) その他

委員：本納駅の近くにある「ねぎぼうず」の拡張計画がある。これにより商業圏が変わり、さらに平成30年3月には、新規に本納公民館が開設する。そうした将来の変化も含め、検討してほしい。

- 4 前回の会議概要について訂正等があれば6月16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、6月27日頃を予定していることを連絡。

- 5 閉会 午前4時00分