

令和4年度第2回富津市地域公共交通会議 議事録（要旨）

1 会議の名称	令和4年度第2回富津市地域公共交通会議
2 開催日時	令和4年10月3日（月） 午後1時30分～午後3時00分
3 開催場所	富津市役所2階第3委員会室
4 議題事項	峰上地区交通空白地有償運送事業の実証運行計画（案）について
5 出席者名	<p>富津市地域公共交通会議委員（14名）</p> <p>富津市副市長 小泉 義行 日東交通(株)運輸部長 高橋 晴樹 一般社団法人千葉県タクシー協会理事兼南房支部長 京成タクシーかずさ(株)代表取締役社長 手塚 真一 東京湾フェリー(株)常務取締役 寺元 敏光 富津地区区長会長 川口 泰明 天羽地区区長会長 嶋野 利郎 国土交通省関東運輸局千葉運輸支局首席運輸企画専門官 高橋 直人 日東交通労働組合 富津支部長 安田 等 千葉県君津土木事務所 調整課長 酒井 康行 千葉県富津警察署 交通課長 渡邊 幹夫 千葉県総合企画部交通計画課企画調整班 主事 成松 花鈴（代理） 君津市企画政策部企画調整課 課長 馬場 貴也 日本大学理工学部交通システム工学科教授 藤井 敬宏 NPO法人わだち 運行管理者 河野 幸太郎</p> <p>オブザーバー（1名）</p> <p>国土交通省関東運輸局千葉運輸支局運輸企画専門官 山口 凌平</p> <p>事務局（8名）</p> <p>総務部長 中山 正之、総務部参与 石川 富博、 総務部次長 小川 真司、企画課長 阿部 淳一郎、 公共交通係長 網代 和貴、主事 平野 裕理、 主事 手島 颯士、社会システム株式会社 安藤 悟</p>
6 公開又は非公開の別	公開 ・ 一部公開 ・ 非公開
7 公開の理由	富津市情報公開条例第23条第1項に該当
8 傍聴人数	7人（定員10人）
9 所管課	総務部企画課公共交通係 電話 0439-80-1229
10 議事録（議事の要旨）	別紙のとおり

上記会議の経過を記載し、事実と相違ないことを証するためにここに署名する。

令和4年 11 月 9 日

富津市地域公共交通会議

会議録署名人

安田等

会議録署名人

酒井 康行

第2回「富津市地域公共交通会議」議事録

発言者	発言内容
事務局	<p>富津市地域公共交通会議の委員の皆様方には、本日はご多用のところお集まり頂きありがとうございます。</p> <p>会議の前に、本日の資料の確認をお願いします。</p> <p>事前に郵送させていただきました「会議次第」、「峰上地区交通空白地有償運送事業実証運行計画（案）について」、様式第1－5号「地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類」、「交通空白地有償運送運行区域」、資料1「峰上地区交通空白地有償運送事業実証運行計画（案）について」、資料2「計画策定に係る市民アンケートの集計結果概要について」、資料3「富津市移動手段確保等支援事業補助金交付要綱新旧対照表」です。</p> <p>続きまして、席にお配りいたしました「委員名簿」、「席次表」、以上が資料です。お揃いでしょうか。</p> <p>開会に先立ち、会長よりご挨拶申し上げます。</p> <p>それでは、小泉会長、よろしくをお願いします。</p>
小泉会長	<p>1 開会</p> <p>開会にあたり、私から一言ご挨拶申し上げます。</p> <p>本日は、ご多用のところ、委員の皆さまにおかれましては、本会議にご出席いただき、誠にありがとうございます。</p> <p>また、交通事業者の皆さまには、市民生活に欠かすことのできない公共交通サービスを維持していただいていることに対し、深く敬意を表するとともに改めて感謝を申し上げます。</p> <p>公共交通を取り巻く環境は、依然として新型コロナウイルス感染症、また、昨今の燃料価格、物価高騰の影響など、大変厳しい状況が続いているところでございます。</p> <p>一方、国では今月から「全国旅行支援」の実施が発表されるなど、人々の移動需要に関しましては、明るい兆しも見えつつある状況と感じております。</p> <p>さて、前回6月の会議では「峰上地区における新たな移動手段の導入について」を議題とし、承認をいただきました。</p> <p>本日の議題は、前回からもう1歩踏み込んだ「峰上地区交通空白地有償運送事業の実証運行計画（案）について」でございます。</p> <p>議題について、のちほど説明がありますので、お聞き取りのうえ、ご協議をいただきますようお願い申し上げます。</p>
事務局	<p>それでは、ここからは、富津市地域公共交通会議設置要綱第6条第1項により、会長に議長となつていただき、議事進行をお願いします。</p> <p>小泉会長、よろしくをお願いします。</p>
小泉会長	<p>それでは、ただ今から令和4年度第1回富津市地域公共交通会議を開始いたします。本日はよろしくお願ひいたします。</p>

事務局	<p>最初に、本日の出席状況の報告等、事務局からお願いします。</p> <p>本日の出席状況を報告いたします。出席者14名、欠席者3名です。 従いまして、富津市地域公共交通会議設置要綱の規定により、半数以上のご出席をいただいておりますので、会議が成立していることを報告いたします。 なお、千葉県総合企画部交通計画課企画調整班長 渡邊委員の代理として、交通計画課 主事 成松花鈴様が出席しております。 また、オブザーバーとして、関東運輸局千葉運輸支局輸送担当運輸企画専門官 山口凌平様が出席しております。 続きまして、会議の公開について説明致します。 富津市情報公開条例 第23条第1項の規定により、本会議では、傍聴者の受入れ及び会議の議事結果を公表いたします。 会議録作成のため、録音機の使用をさせていただきますので、ご了承ください。 なお、質疑応答の際は、自席のマイクをご使用ください。マイクの電源は職員で操作しますのでスイッチは押さずにそのままご発言ください。 また、会議時間の短縮に努めてまいります。委員におかれましてもご協力をお願いします。以上です。</p>
小泉会長	<p>続きまして、新任委員のご紹介をさせていただきます。 日東交通労働組合の役員交代により、富津支部長 藤寄 晋作様の後任として、安田 等様にご就任いただいております。 なお、委嘱状については、自席配布とさせていただきましたので、ご了承ください。 続きまして、会議録署名委員を指名させていただきます。 安田委員と酒井委員にお願いいたします。</p>
小泉会長	<p>2 議題 峰上地区交通空白地有償運送事業の実証運行計画（案）について それでは、次第の2、議題に入ります。 議題の峰上地区交通空白地有償運送事業の実証運行計画（案）について、事務局から説明願います。</p>
事務局	<p>それでは、議題の「峰上地区交通空白地有償運送事業の実証運行計画（案）」についてご説明いたします。 まず、本議題の協議趣旨ですが、前回会議にて「峰上地区における新たな移動手段の運行内容（案）」をご提示し、実施の可否について承認をいただきました。 その後、実際の運行方法等の詳細について、運営主体や交通事業者との協議、運輸支局からの助言等を踏まえ、調整を行ってまいりました。 今般、峰上地区交通空白地有償運送事業の実証運行を開始するため、道路運送法第79条の2の規定に基づく登録の申請にあたり、富津市地域公共交通会議で、運送の区域、旅客から収受する対価、運送し</p>

ようとする旅客の範囲、その他自家用有償旅客運送に関し必要となる事項について協議を調える必要があることから、本会議にお諮りするものです。

具体的には、1枚おめくりいただき、様式第1-5号「地域公共交通会議において協議が調ったことを証する書類」でございますが、千葉運輸支局への登録申請にあたり必要となる本書類の発行を本日の会議でお認めいただきたいということでございます。

項目4、運送主体につきましては「特定非営利活動法人峰上交通」、代表者は、本日委員としてもご出席いただいておりますが、理事長 嶋野利郎氏、

項目5、調った協議の内容として、以下の3項目がございます。概要は次ページの「交通空白地有償運送運行区域」にてお示ししておりますが、詳細につきましては資料1にてこれからご説明いたします。

それでは、資料1「峰上地区交通空白地有償運送事業実証運行計画(案)」をお願いいたします。

2ページをお開きください。

「1 事業概要及び実施方針」でございます。

(1) 実証運行計画の概要につきまして、背景として、峰上地区は、富津市南部の JR 上総湊駅から内陸に入った山間地域に位置し、既存公共交通事業者による交通サービスだけでは、広い区域に点在する地域の移動ニーズをカバーし切れない交通空白地を多く抱えており、地域住民からも現状の不便さを軽減するための新たな移動手段の導入が求められておりました。

目的として、峰上地区において、新たな移動手段を試験的に運行することで、地域の移動ニーズを把握し、また、その運行が効果的かつ継続的に実施できるかを検証し、本格導入に向けた課題を確認することを目的として実施するものでございます。

(2) 事業の位置付けにつきましては、富津市地域公共交通網形成計画における位置付けといたしまして【事業10】「地域と連携した地域特性等に即した移動手段の導入」に基づく計画事業として実施するものであります。お手元にご用意しております緑色の「富津市地域公共交通網形成計画」をご覧ください。付せんのついた63ページに記載がございます。

また、峰上地区は「地域と連携して移動手段を研究、導入するエリア」として設定した地域であります。「計画書」では、付せんのついた55ページに掲載してございます。

なお、平成31年3月に策定した「移動手段の確保に関する実施方針と要領」に則り検討を進めてきたものであります。

道路運送法上の位置付けといたしまして、自家用有償旅客運送（交通空白地）として実施するものであります。

(3) 実証運行期間でございますが、最大3年間、令和4年12月頃から令和7年11月頃までを予定しております。

運行開始時期、期間については、運行に要する準備や登録手続き、調整などにより変更する場合があります。

なお、本格運行への移行の判断等に関する評価基準等については、8ページの「7 評価基準」に記載しておりますので、後ほどご説明いたします。

(4) 運行地域の概況・公共交通の現況でございます。

峰上地区の概況といたしまして、令和4年8月末現在の住民基本台帳に基づき記載しております。

世帯数 1,115 世帯 人口 2,326 人 うち、65歳以上人口 1,112 人 高齢化率 47.8% という状況でございます。

既存公共交通の現況といたしまして、鉄道の最寄り駅は JR 内房線の上総湊駅で、タクシーは、上総湊駅前に天羽合同タクシー（有）1台の配車がございます。路線バスは、2路線、戸面原ダム線が全日7便、金谷線が全日4便であります。

参考といたしまして、上総湊駅からの距離は、上後バス停まで約7km、戸面原ダムバス停まで約13km ございます。

(5) 既存公共交通事業者との調整状況ですが、影響が考えられる既存のバス、タクシー事業者へは、当該地域への提供サービスの充実を図ることは困難であることを確認し、自家用有償旅客運送の導入について説明し、了承を得てございます。

3ページをお願いします。

「2 運送の区域、旅客から収受する対価、旅客の範囲」でございます。

なお、本ページの記載項目が今回、ご承認をいただきたい部分でございます。

(1) 運送の区域につきましては、富津市南部地域（天羽地域）としております。

また、天羽地域外への移動ニーズも一定数あるため、JR 上総湊駅や、金谷線バス停との接続を考慮いたします。

(2) 旅客から収受する対価につきましては、定額制とし、1回の乗車につき、1人あたり、峰上地区内「500円」、湊地区周辺まで「700円」、複数人が乗車された場合は、1人200円の割引を適用し、峰上地区内「300円」、湊地区周辺まで「500円」としております。

なお、この点に関しましては、路線バスとの連携を図るため、峰上地区内のバス停で乗降され、乗継をされる方の運賃に限り、一律100円とする案も検討いたしましたが、検討会議の協議の中で「高齢者には分かりにくい。」といったご意見もありましたことから、このような設定としております。

(3) 運送しようとする旅客の範囲につきましては、会員登録をした峰上地区在住者としております。

なお、峰上地区在住者及びその親族等が登録することができ、利用希望者は、事前登録し、年間1世帯あたり、年会費1,000円を納入いただきます。

また、観光旅客については、輸送対象に含めないこととします。

右側は、区域図（富津市南部）でございます。

概ね着色された区域内の運行を想定し、主な目的地は、湊地区周辺の医療・商業施設等、域外への利用者は、鉄道や路線バス等への乗継ぎを想定しております。

なお、実証運行の状況により、上記内容の改定をしようとする場合は、改めて地域公共交通会議にお諮りすることを想定しております。

4 ページをお開きください。

「3 運行サービス内容」でございます。

(1) 運行日・運行時間帯 につきましては、平日の週2日、火曜日と金曜日を予定しており、お盆期間、年末年始、祝日は運行しないこととします。

運行時間帯はアンケート調査結果を踏まえ「午前8時から午後4時まで」としております。

(2) 運行形態・運行ダイヤにつきましては、利用者の希望時間に合わせて自宅から目的地までドア・トゥ・ドアで運行する事前予約制デマンド型の運行といたします。

(3) 想定される主要目的地につきましては、以下にお示しする図のとおりでございます。

5 ページをお願いします。

「4 利用方法・運行車両」でございます。

(1) 利用方法 につきましては、原則としてお示ししております。

まず、利用者の方には、電話予約を平日8時から16時までの間、利用日前日12時までにしていただき、氏名、利用日時、行先、目的地に到着したい時間、乗降場所を予約受付者に伝えていただきます。

運行主体側では、予約受付の内容を確認し、利用日前日に予約確認電話することを伝え、運行日前日に運行計画を作成、送迎時間を確定させ、前日12時以降に確定した送迎時間を利用者へ連絡します。

運行当日は、それぞれの自宅(目的地)へ向かい、利用者に乗せ、それぞれの目的地(自宅)へ到着し、次の送迎時間まで市の公共施設等にて待機する形となります。

右側には利用方法のイメージを載せております。

(2) 運行車両につきまして、メインで運行を担う車両のサイズは、道路幅が狭い集落もある一方、1回で最大5人までは同時に輸送できる車両として、5ナンバーサイズの6人乗り程度が望ましいこと、運行沿線にホンダの販売店があることから、普通車のホンダ・フリードをリースで調達します。

車両の台数は、1台をリースで用意するほか、登録ドライバーの持込み車両を実施主体と使用者の間で使用承諾書等を交わし、3台使用します。右側には車両イメージを載せております。

6 ページをお開きください。

「5 運行体制」でございます。

(1) 運転手につきましては、NPO 法人峰上交通にて確保・育成し、住民ドライバーは、交通空白地有償運送を実施するための運転手として運行ができるよう、国土交通省が認定する講座を受講します。

住民ドライバーに登録できる人は、原則75歳までとします。

タクシー乗務経験のある人材を確保できた場合は、当該人物に運送の中心的な役割を担ってもらいます。

人数につきまして、1日の運送に必要な運転手は日に1人から2人程度、給与につきまして、最低賃金などを考慮し、住民ドライバーは時給1,000円程度、タクシー乗務経験者には資格に見合った待遇といたします。

下には運転手配置のイメージを載せております。メインの車両はフリーード、不足時は登録ドライバーの持込み車両での対応を予定しております。

(2) 運行管理・整備管理の体制につきましては、NPO法人峰上交通が担い、運行管理の責任者及び整備管理の責任者を配置し、予約の受付やキャンセル対応、運行状況の把握、車両の整備管理を行います。

人数につきましては、予約受付を兼ねた運行管理の責任者が1人、整備管理の責任者が1人、給与につきましては、運行管理の責任者に年額480,000円程度を予定しております。

右側には、事業者協力型自家用有償旅客運送の可能性検討といたしまして、道路運送法の改正により、令和2年11月から、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設されております。

実証運行の開始にあたり、本制度の活用を前提に市内タクシー事業者と調整を図りましたものの、今回につきましては、活用は困難と判断したところでございますが、利用者、運送主体、バス・タクシー事業者のそれぞれにメリットがあることから、今後も本制度を活用する可能性は探っていければと考えております。

7ページをお願いします。

「6 運行経費と運行費補助等について」でございます。

先に支出でございますが、人件費、賃借費、保険、燃料費、車両管理費、通信費、それから事務費等の諸々を合わせまして、年間400万円程度の経費を見込んでおります。

一方、収入でございますが、会費収入及び運賃収入で欠損する額を市の補助で賄う予定でございます。

なお、予算の規模感をお示しするための試算でありますので、詳細な運行内容によって変動を見込んでおります。

8ページをお開きください。

「7 評価基準について」でございます。

まず、本市では、平成31年3月に「移動手段の導入・運行維持・休廃止のガイドライン」を定めております。

これは、限られた財源の中、持続可能な移動手段を確保するため、受益者負担と公費負担のバランスについて、市の基本的な考えを示したもので、このガイドラインに基づき、本格運行となってから、運行継続するか判断をいたします。

このガイドラインでは、運行継続条件 といたしまして、以下の3つの条件を設定しております。

一つ目は、1 運行あたりの輸送人員として、区域型運行の場合は、1 運行あたり 1.5 人以上

二つ目は、稼働率として、計画運行回数のうち実際に運行した回数が基準値 30%以上

三つ目は、収支率として、基準値 1 年目、10%以上、2 年目、30%以上、3 年目、50%以上

なお、ここでいう収入には、国庫補助を含むものと想定しております。

本格運行への移行の判断時期 につきましては、持続可能性を確保するため、令和 7 年 10 月以降の運行からは、国の生活交通確保維持改善事業費補助金の活用を見据え、実証運行期間において、利用状況の推移等から国庫補助の対象要件を満たせる見込みの運行となっているかを、地域公共交通会議で判断してまいりたいと考えており、判断時期につきましては、令和 7 年 6 月を予定しております。

なお、この判断時期に関わらず、早期に満たすことができる見込みとなった場合には、実証運行期間を短縮し、本格運行への移行を判断する場合も想定することとしたいと考えております。

9 ページをお願いします。

「8 周知広報」でございます。

実証運行の開始に合わせて、地域住民への周知を実施いたします。

本年 8 月から、定期的に「峰上交通ニュース」を NPO 法人と市で共同発行し、区長回覧を通じ、地域住民へ検討の状況や進捗状況に関するお知らせを始めております。

今後、利用の仕方や連絡先などを記載したチラシを作成し、NPO 法人峰上交通の理事を通じ、会員登録を進めるほか、実施前に NPO 法人と連携し、地域住民向けの説明会を予定しております。

また、運行開始後も区長、民生委員、ふれあい推進員等の協力を得ながら地域住民への周知、利用促進を図ってまいります。

その他、市ホームページ、広報ふつつ、SNS 等各種媒体による周知を予定しております。

なお、参考といたしまして、下段には過去に NPO 法人わだちが発行した「ぷちバスわだち」のチラシ、右側には、「峰上交通ニュース」を掲載しております。

10 ページをお開きください。

「9 導入に向けたスケジュール」でございます。

2 段目に富津市地域公共交通会議とあり、10 月上旬に丸がついたところが本日の会議でございます。

本日の会議で承認をいただくことができましたならば、今後、今月末までに運輸支局への登録申請を行い、利用者登録の呼びかけや登録、周知広報、車両調達を進め、具体的な運用方法の調整を行い、11 月末には予行演習を実施し、12 月の実証運行開始にこぎつけたいと考えておりますが、進捗状況によっては変更する可能性もございます。

事務局からの説明は以上です。

小泉会長	<p>事務局の説明が終わりましたが、ここで、本事業の運営主体となる NPO 法人峰上交通の理事長で、本会議の委員でもある 嶋野委員から、法人としての事業に対する考えなどご説明をお願いします。</p>
嶋野委員	<p>NPO 法人峰上交通理事長の嶋野でございます。運行計画（案）につきましては、ただいま事務局から説明のありましたとおりであります。私からは今日に至るまでの経緯、それから、本日承認をいただけたならば、今後法人として取り組んでいきたいことや考えなどについて、少しお時間を頂戴し、お話しをさせていただければと思います。</p> <p>私共の法人が活動を予定している峰上地区は富津市南部の山あいの地域に位置してございます。</p> <p>自分で車を運転することができない高齢者は日常の通院や買い物など、必要があれば、家族や隣近所で助け合うような地域性がございます。</p> <p>日東交通さんの路線バスにお世話になっている住民もおりますが、幹線道路にあるバス停まで出てくることが難しい集落もあり、そもそも運行ルートから外れた集落も多くございます。</p> <p>また、タクシーに関しましては、上総湊駅からの距離がありますので、なかなか利用が難しい状況でございます。</p> <p>頼みにしている同居の家族なども年を重ねてまいりますので、高齢者にとっては、生活に欠かせない買い物や通院などで移動すること自体が大変切実な問題であり、また不安の原因にもなっておりました。</p> <p>主な行き先は、湊地区周辺の医療機関やスーパーなどでありますので、私共の地域でこうした最低限の移動ニーズに対応できないか、というのが検討に至ったきっかけであります。</p> <p>このような課題に対応するための市の支援制度があるということで、市から制度の説明を受け、令和3年4月から検討を開始いたしまして、これまで約1年半の間、地域で活動する区長並びに、峰上地区社会福祉協議会を構成しております民生委員、ふれあい推進員にも参画してもらい、市とともに検討を重ねる中で、NPO 法人の設立や公共交通事業者さんとの協議、調整など様々な紆余曲折を経て、実証運行を準備するにすることができたと思っております。</p> <p>前回の会議で、委員の皆さまからは安全面に対するご意見など頂戴しておりました。</p> <p>運転手の確保に関しましては、たまたまではございますが、私の近所に現在もタクシー会社に勤めている住民がおりまして、「無理のない範囲で協力してもらえないか。」と声掛けをしましたところ、快く引き受けてもらうことができました。</p> <p>市原市において運行しているデマンドタクシーの乗務経験も持つ人材であります。</p> <p>この運転手には運送の中心を担っていただくほか、他の運転手に対する安全教育など、タクシー運転手として培った経験やノウハウなどを当法人において発揮してもらえるものと確信しております。</p> <p>安全を最優先に今後、実証運行を始めて行きたいと考えております。</p>

	<p>また、域外への移動ニーズ、特に通院を目的とした外出では、事前に行ったアンケート調査においても、JRさんを利用して域外へ移動している住民の実態も把握しております。</p> <p>市外では木更津の君津中央病院ですとか、鴨川の亀田総合病院、市内にあります大佐和分院など、天羽地域外の医療機関へ行きたいといった利用ニーズも今後出てくると思います。</p> <p>私たちの交通だけでは地域住民のすべてのニーズに対応することはできないと思っております。</p> <p>JRさんや日東交通さん、また、地元のタクシー事業者さんに利用者をつまき繋ぎ、役割分担をする中で、相互に利用者を増やせる仕組みを構築できるように創意工夫をしてみたいと考えております。</p> <p>また、同じ天羽地域においては、NPO 法人わだちさんが先行して同様の事業に取り組まれております。現在は利用者も増え、国庫補助を受けられるまでに発展されているということでございますが、運行当初は利用者が伸び悩み、大変ご苦勞をされながら現在に至っているということも伺っております。</p> <p>今後、私共も実証運行の中で様々な課題に直面し、行き詰まることもあるかと思いますが、市役所からのサポートをはじめ、この会議体を構成するみなさん、関係各所からご指導を賜り試行錯誤しながら事業を進めることになろうかと思っております。</p> <p>地域住民が安定した日常生活を送れるよう、持続可能な運行を目指し、精一杯努めてまいりますので、委員の皆さまにおかれましては、何卒ご理解の程よろしくお願いし、ご審議賜れたら幸いです。</p> <p>以上でございます。</p>
小泉会長	<p>先ほどの事務局の説明及びただいまの説明について、ご質疑・ご意見がございましたら、お願い致します。</p>
藤井委員	<p>まず、自家用有償という形で地域の方達のお困りごとである移動を地域の中で確保できていく、また、交通事業者さんと協議した中で、こういった段取りが出来上がってきたところは「かなりご苦勞されたんだろうな。」ということ率直に思いまして、何とかこれが「上手くいくといいな、上手く行って欲しいな。」という期待の中でのご質問と意見が5点ほどありまして、一点ずつお話しいたします。</p> <p>まず、法人さんが今回運営するという形ですが、わだちさんの場合には、福祉有償運送事業を担っている事業者さんということで、そういった面では事業的なノウハウがかなりあった事業者さん、それに対して今度はこの地区の「なんとかやろうじゃないか。」という形で法人化したということで、これからおそらく色々なことを経験されながら仕組みを変えていくのだろうな、と理解していますが、その中で「プロのドライバーの方に入っていた。」と、これは非常にいいことだと私自身思っています。</p>

	<p>その中で、まず、運行を司るときに、法人としてどういう管理体制をとっていくのか、実際に運行管理というところの先ほどの事務局のご説明の中では「予約受付」というキーワードが入っていたのですが、例えばドライバーの管理をどうするのか、というところで、例えば健康管理、あるいは酒気帯び、こういったようなところを常にやはり確認をしていくような体制をとる必要があります。</p> <p>これは法人がきちんと対応するのか、あるいは出発の場所が1ヶ所に決まっていて、法人のところから出るときであればやりやすいのですが、持込み車両の方が実際やろうとしたときに、直接迎えに行くような場合においては、その管理体制がとれないといった例が他の自治体でも出ていますので、現段階でどういうことをお考えになっているのか、その辺をまず一点お伺いしたいと思います。</p> <p>これは事務局さんのお答えになりますよね。</p>
事務局	<p>ご質問ありがとうございます。事務局の方からその点に関し、現段階での考えについてお話ができたらと思っております。</p> <p>まず、安全を司るという部分は大変重要な業務であると認識してございます。NPO 法人わだちさんとは異なる新たな法人さんが担うということで、これまでのノウハウの部分では懸念されるところがあると思っております。この点につきましては、事務局としても懸念のある部分ではありますが、試行錯誤しながらも進めてまいりたいと考えております。予約受付、ドライバーの管理などそういったところにつきましても今後きっちりと調整をして進めてまいりたいと思っております。</p> <p>以上でございます。</p>
藤井委員	<p>ぜひそのドライバーの管理、これをきちんとできるような体制をとっていただけるとありがたいと思います。</p> <p>2点目ですが、ご説明の中にもありました「100円でバスへの乗継ぎ」といったところを検討したけど、うまくいかなかった。」といったような説明がございました。</p> <p>先ほど、嶋野委員からもお話のあった「今後は相互に利用できるような環境を模索していきたい。」といったところを考えたときに、この実証期間は3年間ございます。</p> <p>その中で「きちんとバスとの乗継ぎを位置付けていく。」ということは非常に大事じゃないかなと思っております。と言いますのも、地域の中の公共交通をきちんと事業者さんとして維持継続していただくといったところ。それに対して、例えば峰上地区から上総湊に出るときにはそのバス路線の本数の制約とか色々あるかも知れませんが、やはりその太い線なのか細い線なのかわかりませんが、バス事業を維持させるために、一緒にこの乗継ぎができるような時間の配分、あるいは運賃体系、こういったところはぜひ地域の中でご検討いただいて「100円で」といった検討もなされたということですが、今はその他にもいろんな手立てがございますので、ぜひその辺りを模索して、この3年の中で例えば途中に実証運行という形で、バス乗継ぎ型のことを検討するなんてことも</p>

	<p>決して悪いことではございませんので、そういった中でそれがうまくいくのか、失敗するのか、運行の中で検討すれば良いことだと思いますので、ぜひご検討いただきたいなと思います。これは意見ということです。</p> <p>3点目として、実際にこういう乗合いをやったときに、他の自治体さんが非常に困っているのが、乗合いと言っても、乗合いが伸びてこないということです。</p> <p>先日、他の自治体さんでお話を伺うと、乗合率が1.1といったようなところもございました。そういった中で、なかなか地域の足になっていない「マイタクシー」になっているというようなお話もございました。</p> <p>そういったときに、今回の場合にはタクシードライバーの人がメインの動きをしますが、そこが配車できないときに地域の方たちが運転に参加してくると。</p> <p>そのときに乗合いを考えた上で、地区の中で大体の予約時間をどうやってまとめていくのかとか、1台でまとめて運用するような仕組みもあわせて考えておかないと、常に要望があって「1台出したよ。」また電話があって「1台だよ。」という、常に1台ベースの動き方ということになりかねないといった場合もございますので、ぜひこうやって乗合いをさせるためのまとめ方というところを考えるのか、ここは実証運行をやりながら少し検討しないといけないことかな、と思いますが、ぜひ頭の中に入れておいていただけるとありがたいなと思います。これも意見という形ですね。</p> <p>あと2点ほどございます。</p> <p>4点目は、待機というところですが「行った先の近くで待つ。」という話もございました。その中で、まず予約の方法で、1回の電話で、行きと帰り、両方を予約できると理解してよろしいか、ということなのですが、ここは質問ということで、よろしいですか。</p> <p>その点につきましては、1回のお電話で複数回の予約が取れるような形で考えております。</p> <p>藤井委員</p> <p>そうすると、複数回ということはその当日だけではなくて、別のところも予約を入れるという形になりますよね。</p> <p>その場合、待機するときの待機場所や待機時間、こういったところは少しずつ運営していくと、その待機している時間内に他の方を搬送できるとか、そういったところも段々見えてくるかと思っておりますので、運行管理の中で、どこの地区の方たちの要望があったときに、どこで待機、あるいは送迎に向かわせる、といったようなところの少し技術的なところの検討を蓄積していただけるといいなという話と、旭市さんの方ではデマンドは確か予約は6日間入れるという話になっていました。</p> <p>ただ、そうした場合にキャンセル率が上がってきってしまうので、実際には、今度は匝瑳市さんの例で、来年度から動かそうとしている地域でありますが、ここでは旭市さんの実情を見て、予約は4回分だけに限定しようか、ということを検討されています。</p>
--	--

	<p>そういった面では、この実証運行といったときに、もちろん当日の乗り降り、行き帰り、これは当然かと思いますが、そのキャンセル率という形が起きる場合、実際には配車する回数がある程度決まりますので、お断りするような場面も出てくるかも知れませんが、ぜひそのキャンセル率とお断りする関係のところを、この実証期間中にどういう形で動くのかということを中心に事務局の中で検討しておいていただくとありがたいなと思います。</p> <p>それから最後、5点目になります。収支率といったところを最終的に評価基準の中に入れられているというところで、地域の方たちがきちんと利用促進に繋がる形の目標を立てようと、これはいいことだと思います。その中で「3年目で50%」という数字が出ていますが、これは地域の中で妥当として事務局として考えられているのかどうか、といったところでは。</p> <p>といいますのも、今はわだちさんの方で運営されているところ、その辺の収支率との関係で、特にこういう中山間地域の移動といったところでは、なかなか収支率の改善といったところが目標値に達しないといった事例が多数あります。そういったときに単純に今回の場合で三つのうちの二つがクリアされれば、という話なのですが、目標として設定した50%というところがあまりにも高い数字なのか、あるいは地域の中の2分の1といった考え方でいけば妥当なのか、この辺は成功されているわだちさんの取組みの事例もあるので、ぜひその辺を考えた上で事務局としてはこれからも他の地区でも、もしかするとこういった住民の方たちの力を借りないと移動ができない場合が出てくるかも知れません。</p> <p>そういったときに、やはりきちんとその地域の中で提供できるような仕組みとして維持継続するんだということを考える上で、非常に大事な指標にもなりますので、その辺は事務局の方で、ぜひその達成率のところの考え方を少し丁寧に見ていただけるとありがたいなと思います。</p> <p>意見というよりはかなり要望に近いのが最後でした。 以上でございます。</p>
小泉会長	他にいかがですか。
高橋委員 (運輸支局)	<p>千葉運輸支局企画調整担当の高橋と申します。 事前にもご説明をいただきましたが、先ほど予約のお話の中で「前日の12時まで」ということですが、予約できる日はいつ頃からを想定されているか、教えていただけますでしょうか。</p>
事務局	<p>ご説明いたします。受付の時間といたしましては、平日の8時から4時まで、という考えでございますが、いつから予約が始められるかというところに関しましては確定的ではございません。今後、実証運行の開始までに確定しておきたいと考えております。</p> <p>逆に、1週間前程度が妥当なのかなど、その辺りもご助言等いただけたらありがたいと思っております。以上です。</p>

<p>高橋委員 (運輸支局)</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>続きまして、8ページの評価基準のところ、補助金の話若干触れられておまして、令和7年10月以降から地域公共交通確保維持改善事業費補助、フィーダー補助を受けられたいということで、わだちさんが受けられていると思うのでご存知かも知れませんが、まず、令和6年6月の申請からは活性化再生法に基づく地域公共交通計画の策定が必須になっているということで「がんばる地域公共交通プロジェクト」でも交通企画課からも色々お話されているということで、その地域に存在する様々な公共交通の中で、どのような位置付けをするかとか、必要性などお話をされているかと思えます。</p> <p>少し気になったのが、この判断時期というのが令和7年6月ということで、これを本格運行するか、これから実証実験して検討すると思うのですが、自治体さんの方で公共交通会議の場で6月頃に認定申請を出す話があると思うのですが、令和7年6月の判断時期とすると、令和8年度事業からの申請ということですかね。</p> <p>スタート時期として、令和7年10月以降から補助金を受けるには、いつまでに公共交通会議で計画を出さないといけないとか、その辺の考え方がもし分かれば教えていただければと思いますがいかがでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>事務局から回答させていただきます。このフィーダー補助に関しましては、ご指摘いただきましたとおり、令和2年度の法改正により補助金制度にも改正がございました。</p> <p>活性化法法定協議会を一旦通じて、この運行を地域公共交通計画の別紙として位置付けた中で、補助の対象とするかどうかという判断が出てくるかと思っております。現時点においては令和8年度事業からの申請で、という考えでございます。</p> <p>それに先立っての判断として、令和7年6月末に認定申請書を提出する必要があるということからこの時期として設定をしております。</p> <p>もう少し早くした方がよろしいかも知れませんが、そこに関しましては検討させていただきたいと思っております。</p> <p>以上でございます。</p>
<p>高橋委員 (運輸支局)</p>	<p>はい、ありがとうございました。</p> <p>ただ、国庫補助もかなり財政が厳しいという話もあがっているところでございますので、その辺はまたご相談なり、場合によりまして関東運輸局とも相談いただければと考えておりますので、よろしく申し上げます。以上でございます。</p> <p>あと、本格運行するときにはまた別途、道路運送法の申請をされるということですよ。</p>
<p>事務局</p>	<p>はい。</p>
<p>高橋委員</p>	<p>承知いたしました。</p>

(運輸支局)	以上でございます。すいません、ありがとうございました。
小泉会長	他にいかがですか。
高橋委員 (運輸支局)	すいません。あともう一点ですが、先ほどのフィーダー補助金ですが、これはおそらく幹線系統と接続するという位置付けがされると思うのですが、今回のこの峰上交通の場合ですと、これは内房線と繋げるという理解でよろしいのでしょうか。
事務局	そのとおりでございます。JR内房線と接続を取る形で地域間幹線系統と繋がっているという形にしたいと考えております。以上でございます。
高橋委員 (運輸支局)	はい、ありがとうございました。
小泉会長	<p>他にご質疑・ご意見はございませんか。よろしいですか。 ご質疑等無いようでございますので、決をとりたいと思います。 なお、嶋野委員につきましては、本議題の表決には加わることができませんので、よろしく申し上げます。</p> <p>議題の「峰上地区交通空白地有償運送事業の実証運行計画（案）について」原案のとおりとすることに賛成の方は挙手をお願いします。 挙手全員であります。よって、議題は可決されましたので、本会議において協議が調ったことといたします。</p> <p>後日、事務局から「地域公共交通会議において協議が調ったことを証する書類」をNPO法人峰上交通に交付しますので、事務局と調整のうえ、関東運輸局千葉運輸支局へ「自家用有償旅客運送の登録申請」を行って下さい。</p> <p>以上で、本日の議事は終了いたしました。</p>
小泉会長	<p>3 報告事項 (1) 計画策定に係る市民アンケートの集計結果概要について 続きまして、次第の3 報告事項に入ります。 報告事項(1) 計画策定に係る市民アンケートの集計結果概要について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、事務局から「計画策定に係る市民アンケート集計結果概要について」ご報告させていただきます。 資料2の2ページをご覧ください。</p> <p>【調査の目的及び実施要領】、【調査の目的】といたしまして、普段の移動状況や公共交通の利用状況、今後の利用意向、将来の方向性について市民のご意見を伺い、これからの公共交通（移動）のあり方を検討するための基礎資料とすることを目的に実施いたしました。</p>

【調査概要】といたしまして、調査期間は、2022年8月4日から8月26日まで、調査対象は、富津市に居住するもののうち16歳以上の者。

方法は、ランダムにサンプリングした市内3,300世帯を対象に、郵送で配布し、郵送及びWEBでの回収を行いました。

回収票数は、1,155世帯で、回収率は35.0%

回答サンプルは、2,248サンプルでございます。

なお、WEBでの回収票数及びサンプル数は、総数のうち、54世帯、96サンプルでありました。

4ページをお開きください。

「回答者の属性」につきましては、16歳から64歳までの生産年齢の回答者が40%、65歳以上の回答者が53%と半数以上を占めております。

職業別では、無職の回答者が最も多く34%、会社員・公務員、パート・アルバイトと続いております。

5ページをお願いします。

「免許保有状況と運転状況」につきましては、年齢が高くなるほど、免許保有率は低くなるものの、75歳から79歳までは60%を超え、80歳以上になると免許保有無しが免許保有ありを上回るとともに、返納の割合も20%を超えております。

79歳まで、80%程度がクルマ・バイクを運転しており、80歳以上になると、運転をしない割合が半数以上となっております。

6ページをお願いします。

「免許返納意向」につきましては、64歳まで及び70歳から74歳では「免許返納意向なし」が上回り、さらに高齢になると「免許返納意向あり」が上回っております。

免許を返納しない理由としては、どの年代も「車以外の交通手段がない」が大半であり、日々の移動のため免許（車）を手放すことができないと考えている人が多いと考えられます。

7ページをお開きください。

「送迎の状況」につきましては、どの年代でも概ね20%程度送迎不可が存在しており、地区ごとには送迎不可の割合に差がみられ、特に竹岡地区で送迎不可の割合が高くなっております。

8ページをお願いします。

「送迎に対する不安」につきましては、現在家族等に送迎してもらっている人のうち3分の1程度は将来的な送迎について不安を感じており、特に、65歳から74歳で不安を感じている割合が大きくなっております。

地区別では、竹岡や金谷で将来的な送迎への不安がある人が40%を超えております。

9ページをお願いします。

「最も頻度の多い日常生活の移動」につきましては、

64歳未満は多くの方が働いているものと考えられることから、最も移動頻度の多い目的は「通勤」で、65歳以上になると、最も移動頻度の多い目的は「買物」であり、80歳以上になると「通院」の頻度も30%を超えてまいります。

10ページをお願いします。

「買い物に関する日常生活の移動」につきまして、買物では、どの年代も概ね「週1回から2回程度」以上は移動しておりますが、年齢が高くなるにつれて高頻度の割合は減少しております。

買物目的での移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が全体の7割を占め、次いで「自家用車（家族等の送迎）」であることから、ほとんどが自家用車による移動であります。

11 ページをお開きください。

「通院に関する日常生活の移動」につきまして、買物と違い、通院目的では「月1程度」から「週1回から2回程度」の移動頻度が多く、通院目的での移動手段は、「自家用車（家族等の送迎）」が全体の約半数を占め、次いで「自家用車（自分で運転）」であることから、買物同様に自家用車が移動の中心ではありますが、鉄道・路線バス・タクシーといった公共交通機関の利用も一定数存在しております。

12 ページをお願いします。

「市内公共交通機関のうち、鉄道の利用頻度・満足度」につきまして、鉄道利用者で週1日以上と比較的高頻度の割合は20%程度であり、半数以上が年数回程度の利用にとどまっております。

満足度は、運行情報案内では「満足とやや満足」が「不満とやや不満」を上回るが、それ以外は不満が上回り、特に運行本数や他モードとの乗継で不満の割合が60%近くと高くなっております。

13 ページをお願いします。

「市内公共交通機関のうち、タクシーの利用頻度・満足度」につきまして、タクシー利用者で週1日以上利用する人は10%に満たないが、月1日以上の利用では30%程度存在しております。ただし、半数以上は年に数日程度の利用にとどまっております。

満足度については「わからない」という回答が全体的に多いものの、どの項目でも「満足とやや満足」が「不満とやや不満」を上回っております。

14 ページをお願いします。

「市内公共交通機関のうち、路線バスの利用頻度・満足度」につきまして、路線バス利用者で週1日以上利用する人は10%に満たないが、月1日以上の利用では30%程度存在しております。ただし、半数以上は年に数日程度の利用にとどまっております。

満足度は、運行ルート of 満足度が比較的高く40%程度。一方で運行本数や運行時間帯、他モードとの乗継のしやすさについては不満が40%を超えております。

15 ページをお開きください。

「路線バスを利用しない理由」につきまして、80歳以上はやや他の年齢階層と傾向が異なりますが、「自家用車・バイクで移動できる」・「運行本数が少ない」といった項目が、利用しない理由の上位であります。

80歳以上は最も多いのが「送迎してもらえる」であり、自ら運転する人が少ない分、家族等の送迎に頼り、路線バスを利用していないものと想定されます。

16 ページをお願いします。

<p>小泉会長</p> <p>藤井委員</p>	<p>「タクシー運賃助成事業」につきまして、免許未保有者の事業認知度は、全体では4割程度であります。64歳未満を除き、「知っている」が「知らない」を上回り、一定程度の認知はあるものと考えられます。</p> <p>事業を認知しているもののうち、実際に利用している人は、どの年齢層でも「利用なし」が「利用あり」を上回り、半数に満たない状況であります。</p> <p>17ページをお願いします。</p> <p>「公共交通の不満」につきまして、一番下の「全年齢計」でみますと、不満を感じる交通手段として、「路線バス」が20%、「鉄道」が15%で上位となっており、「タクシー」や「高速バス」は10%に満たず、「不満はない」が16%と比較的多くなっております。</p> <p>年齢別では、鉄道への不満は年齢が高くなるほど低くなる傾向となっております。</p> <p>なお、本調査項目につきましては、令和3年度に実施いたしました「富津市みらい構想策定に係る市民アンケート調査」において、回答者の8割が「公共交通網の整備」に対し不満を感じているとの結果も出ていたことから、特にどの交通モードに不満を感じているのかを明らかにする目的で調査項目としたものであります。</p> <p>19ページ以降は市民アンケート調査票となっております。</p> <p>なお、地区別の状況など詳細な結果につきましては、現在分析を進めておりますので、それらの結果等も踏まえ、計画改定に向けた検討をしてまいりたいと考えております。</p> <p>事務局からの報告は以上です。</p> <p>事務局の説明について、ご意見がございましたら、お願いします。</p> <p>藤井です。7ページ、8ページに関連する送迎状況のところ、「現在の送迎不可の状況」と「将来的な不安」といったところが出ていて、特に8ページから先を見ると、竹岡地区が「不安48%」、それに対して現在でも送迎不可のところ「30%」と、こういった地区の中でわだちさんの取組みが動いている、そういった面では交通不安を抱える地域にこうした新たな取組みが提供でき、現実的にもそれがサポートされているところが良い点だなと、まずは拝見しました。</p> <p>その中で、さらに今回、先ほど議論になった峰上地区というのが、この確か一番右側の範疇に入るのでしょいか、地域の名前は正確に読めないのですが「せきとよ」と読むのか、そちらの地区で見ると不安に対しては「27%」と、市の平均的に将来的な不安を抱えていると、でも現状の中で、送迎の可否を見ると「7%」と、ものすごく低いということは、先ほど嶋野委員からご説明もあったように「家族や地域の方たちが色々移動支援をサポートする。」とそういったお話がございました。そうすると、地域の方たちの助け合い、互助といった考え方の生活スタイルが地域の中に根付いているエリアなのかなと。</p> <p>そうなってくると、これは市原市さんの方で、互助の取組みが担える地域といったところで、横文字になりますが「ソーシャルキャピタル」</p>
-------------------------	---

	<p>という形で、地域の方たちの結束力、地域の方たちがまとまる力が強いところはデマンドタクシーとかそういったところを推進していくのに役立つ地域だよ、ということで、そういった地域を先行して現実的に「デマンド戸田」とか、「養老」、それから「志津」、その3地区が非常にソーシャルキャピタルという中で住民の方たちのまとまる力が強いというところで現在も動いています。そういったところでみると、この峰上地区もかなり住民のまとまりが強いのであれば、「期待値が高いな。」といったところなのですが、逆にそれがうまくいかない場合も出てくることがありますので、そこだけ少しご説明すると、ご家族で送迎することが地域の普段の生活スタイルになっていると、新たな仕組みが出来たときでも「やっぱり一番安心できるのはご家族だ。」ということで、転換しないというケースがございます。</p> <p>すると、現実的にその地域で動き出したけどもっていう、「ちょっと不安でまだ手を出さない。」という方たちがいらっしゃいます。そういったことのためにぜひ、スタートするときに、いつもご家族で一緒して外出されている方がいたら「おじいちゃん、おばあちゃん一緒に行こうか。」という形で、運転されているご家族の方と一緒に乗っていただいて「これだったら確かにここに待っていれば来てくれるし、帰ってくる時も大丈夫だね。」といったような安心感を地域の方、その高齢者の方たち、利用される方たちに繋いでいただくようなことも一緒に合わせてやって、そういう形の中で一人一人が「自信を持ってしっかり移動できた。1人でできる。家族に頼まずに、迷惑をかけずに外出行動が出来る。」こういったようなことを自分たちの暮らしの中で出来るようになった、という実感を持っていただくようなアプローチってすごく大事なことだと思います。</p> <p>ぜひ、ご家族の結束力が強くなり過ぎないように「地域の形でこうやってやるんだよ。」というようなことを各家庭で搬送される方にもイメージしていただけるような各種のお願いを地域の中でやっていただくとありがたいなと思います。以上でございます。</p>
小泉会長	<p>他にいかがですか。ございませんか。よろしいですか。 ご意見等ないようでございますので、報告事項（1）について終了します。</p>
小泉会長	<p>（2）富津市移動手段確保等支援事業補助金交付要綱の一部改正について 続いて、報告事項（2）富津市移動手段確保等支援事業補助金交付要綱の一部改正について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、事務局から「富津市移動手段確保等支援事業補助金交付要綱の改正（案）」について、ご報告させていただきます。 資料3「富津市移動手段確保等支援事業補助金交付要綱 新旧対照表」をご覧ください。</p>

本要綱は、市内の交通が不便な地域に暮らす住民が自ら主体となり、当該地域における移動手段を確保して生活の利便性向上を図るために行う事業に要する経費について、予算の範囲内において補助金を交付することにより、地域に合った移動手段の導入を推進するため、平成31年4月に制定したものであります。

本要綱第5条において「補助金の交付の対象となる経費及び補助金の額は、補助対象事業の区分に応じ、それぞれ別表に掲げる経費及び額とする。」とされており、今般、この別表（第5条関係）の改正を予定し、法規担当課と協議をしております。

なお、改正理由でございますが、本要綱は制定から3年半が経過し、運用面での課題を認識しているため、所要の改正をするものでございます。

具体的に申し上げますと、本要綱は、年を追って補助率が下がる規定があるものの、国庫補助の対象要件を満たすことで、国から運行に係る赤字額の2分の1が補助され、市の補助と合わせて欠損額の補填がなされ、補助対象団体の資金面における事業の継続性を支える制度設計となっております。

一方で、国庫補助の対象要件を満たさない運行の継続は、補助対象団体の一定の負担を前提としており、事実上運行継続が困難となる不確実性を抱えておりました。

基本的には国庫補助に適う運行を目指す訳でございますが、国庫補助の交付決定は、事業期間終了後となることから、結果的に国庫補助の対象とならなかった場合に、運営主体となる団体が大きなリスクを負うことになるため、地域に合った移動手段の導入を促す見地から新規参入をしやすい内容に改めるものでございます。

それでは、改正箇所の概要についてご説明いたします。

左が現行、右が改正案となっております。

改正箇所につきましては、まず、1ページ目の「コミュニティバス等運行事業」それから、2ページ目の「交通空白地有償運送事業」に係る補助金の額につきまして、これまでは「(1) 補助対象経費の総額から国等補助額、運送収入及び運送外収入を控除した額」または「(2) 補助対象経費の総額に、この事業における最初の交付決定のあった年度は10分の9、次年度は10分の7、次々年度以降は10分の5をそれぞれ乗じて得た額」のいずれか少ない額を補助することとしていたところ、後者の規定を削除し、補助対象経費に記載されている「事務費等」に含まれておりました「広報費」また、経費区分が分かれておりました「運行管理責任者及び運転手の講習に要する講習料」を削除しております。

なお、これら経費につきましては、「コミュニティバス等の運行委託に要する経費」または「交通空白地有償運送に要する経費」の区分において補助対象といたします。

また、事務費等に係る補助金の額につきましては、それぞれの事業につき「10万円」以内の額に統一しております。

以上が改正箇所の概要でございます。

4ページ以降は、改正後の溶け込み版となっております。

	<p>最後に、補足のご説明といたしまして、本改正は、実質的に補助要件の緩和とみなされ、予算の肥大化が懸念されることとなりますものの、この課題に対しましては、運行を継続するための条件などを定めたガイドラインを別途定めており、一定の条件を満たさない場合は、運行を休止又は廃止する仕組みがあることから、投資効率が著しく低い財政支出は抑止できるものと考えております。</p> <p>また、本改正に際し、同様の目的の補助制度を持つ全国の自治体の交付要綱を調査いたしましたところ、8割の団体が補助率を「10分の10」としていることや、今後も本市においては、交通空白地対策としての地域と連携した移動手段の確保策は、大変重要な事業と位置付けておりますこと等からこのような改正を図るものでございます。</p> <p>事務局からの報告は以上です。</p>
小泉会長	<p>ここで、会議の途中ですが、嶋野委員から都合により途中退席の申し出がありましたので、許可いたしたいと思えます。</p> <p>それでは、ただ今の事務局の説明について、ご意見等がございましたらお願いします。</p>
高橋委員 (運輸支局)	<p>千葉運輸支局の高橋です。解釈というか、私の理解がこれで間違いないかという確認です。</p> <p>改正案につきまして、今までは「補助等を控除した額か少ない額」といった規定があったところ、改正案は、例えば1,000万円の予算案に対して、結果的に何らかの理由で国からの補助金が対象外になり、補助が出なかった場合は、富津市さんの方で国からもらえなかった分も補助をすると、そういう理解でよろしいのでしょうか、ということで教えていただければと思います。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。高橋委員のおっしゃるとおり、国庫補助の対象に結果的にならなかった場合には、その部分について市の方で補填をするという考えでございます。以上でございます。</p>
高橋委員 (運輸支局) 小泉会長	<p>はい、ありがとうございました。</p> <p>他にいかがでしょうか。よろしいですか。ご意見等ないようでございますので「報告事項」について終了します。</p>
小泉会長	<p>4 その他</p> <p>その他として、委員の皆様から何かございますか。</p>
寺元委員	<p>東京湾フェリーの寺元でございます。皆様の方にチラシがお配りしてあると思えます。鋸山の写真が入っております。「洋上から巡る日本遺産候補地域」の第2弾ですね。こちらは、鋸山が日本遺産の候補地に選ばれたというところで、3ヶ年に渡りましてこれを推進していこうという事業でございます。</p>

	<p>「鋸山石切の歴史を辿る特別クルーズ」というタイトルで、昨日、10月2日に金谷港から500名のお客様に乗船いただき、羽田沖まで4時間のクルーズをしてみました。どういうことを趣旨としたクルーズかと申しますと、幕末から昭和にかけて鋸山で切り出された房州石が、今のフェリーが発着しております金谷港の方から、帆掛け船で東京や横浜あたりの建築資材として運ばれたというストーリーがございまして、実際にそれを再現しようということで、その100年前の足跡を辿るという内容で、少し公共交通の意味から外れますが、鋸山の石が皇居や靖国神社、横浜の港湾施設であったり、皆さんご存知のとおり第1海堡、第2海堡、第3海堡、この辺りに使われたということの説明を入れながら、皆さんに実際に行っていたということですので。これは第2弾ですが、第1弾が9月10日、11日にありまして、これは「鋸山の歴史と鋸南の歴史を辿るクルーズ」ということで2日に渡って行いました。こちらは両日とも400名の参加がございました。</p> <p>今回すごく感じたのは、参加者の80%以上が君津、富津、鋸南、館山、南房総と、千葉県在住の方が非常に多かったということで、いかに関心を持たれているかということを実感しました。</p> <p>あと、特に今回このクルーズの中で、観光の活性化、利用促進、これと並行して公共交通の発展といいますか、その関連性を非常に大きく感じました。「これから色々公共交通を盛り上げていこう。」と、日東交通の小宮社長もおっしゃいます中で、「公共交通とは何であるか。」といった話になるのですが「やはり目的があるから使う。」というところで、いかに楽しい観光、目的の場所を作るか、ということも一つ公共交通の存続のためには大切なのかな、と感じた次第でございます。以上でございます。</p>
小泉会長	<p>ありがとうございました。 ただいまの報告について、ご質問等ございましたら、お願いします。 よろしいですか。 他にございますか。はい、高橋委員。</p>
高橋委員 (日東交通)	<p>日東交通の高橋です。私の方からは、高速バス南総里見号のダイヤ改正を9月1日付けで実施いたしましたので、この場をお借りしご報告させていただきます。</p> <p>改正の概要といたしましては、机上に配付させていただきましたチラシにも記載しておりますが、平日のみではございますが東京湾フェリー様への乗り入れを実施するという改正であります。</p> <p>目的としてはフェリーへの利用者、また、ロープウェーへ行かれる方の利用を促すための改正というものでございます。</p> <p>元々、この南総里見号は、館山南房総エリアから千葉市内へ通勤でご利用されるお客様が非常に多い路線でございまして、千葉方面から朝から日中帯の時間に利用される方が非常に少ない路線でございました。</p> <p>こうした課題を解決すべく、平日日中に千葉方面から千葉県南部へ向かうきっかけとなるようダイヤ改正を実施しております。</p>

	<p>9月1日の改正以降、お客様から土休日の乗り入れ要望等も来てはおりますが、高速バスの定時運行に重点を置きまして、ひとまず平日のみの乗り入れとしております。</p> <p>9月1日から30日の利用者数といたしまして、千葉方面からご利用されたお客様が40名、東京湾フェリーから千葉方面に帰られる方が29名、合計69名のご利用がありました。改正してまだ1ヶ月程度ではありますが、一定の利用者がおりますので、引き続き千葉市内での集客PRを行いまして、高速バスの利用が増えることはもとより、富津市金谷周辺の活性化に繋がればと思っておりますので、引き続き利用促進に繋がてまいりたいと思います。簡単ではございますがご報告とさせていただきます。</p>
小泉会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>ただいまの高橋委員のご説明について何かご質問等ありますでしょうか。よろしいですか。</p> <p>それでは事務局何かございますか。</p>
事務局	<p>ありません。</p>
小泉会長	<p>それでは「その他」について終了します。</p> <p>以上をもちまして、全ての議事を終了といたします。本日の会議内容は、会議録の確定をもって取りまとめとさせていただきますので、ご了承くださいようお願いいたします。円滑な議事進行にご協力をいただき誠にありがとうございました。</p> <p>それでは、進行を事務局にお返しします。</p>
事務局	<p>本日は長時間にわたりありがとうございました。</p> <p>なお、次回の公共交通会議の開催は12月下旬を予定しております。後日、あらためて日程をお知らせいたしますのでご承知おき下さい。本日はお疲れさまでした。</p>

以上