

令和4年度第3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3回富津市地域公共交通会議
2 開催日時	令和4年12月21日（水） 午後2時30分～午後5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	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通確保維持改善事業に係る事業評価（案）について 富津市地域公共交通計画（原案）について
5 出席者名	<p>富津市地域公共交通会議委員（15名） 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 東日本旅客鉄道株式会社 木更津統括センター君津駅長 中川 麻美 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 大佐和地区区長会長 赤井 義昭 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 一般社団法人千葉県バス協会 専務理事 成田 斉 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 交通政策室長 片倉 丈寛（代理） 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>事務局（6名） 総務部参与 石川 富博、公共交通係長 網代 和貴、 主事 平野 裕理、主事 手島 颯土、 社会システム株式会社 安藤 悟、白木 文康</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	2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 5 年 1 月 17 日

富津市地域公共交通会議

会議録署名人

高橋 晴樹

会議録署名人

渡邊 幹夫

第3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>1 開会</p> <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本日の「会議次第」、資料1「生活交通確保維持改善事業に係る事業評価（案）について」、資料2「富津市地域公共交通計画（原案）について」、報告「NPO 法人峰上交通「峰タク」の実証運行開始について」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」、資料2補足資料「富津市地域公共交通計画に係る今後の策定スケジュール（案）」、「富津市地域公共交通会議委員の就任について又は推薦について（依頼）」以上が資料です。</p> <p>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、よろしく申し上げます。</p>
小泉会長	<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おかれましては、依然として続く新型コロナウイルス感染症、また、燃料価格高騰の影響など大変厳しい状況の中にも関わらず、日頃より市民生活に欠かすことのできない公共交通サービスの維持向上にご尽力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>さて、前回10月の会議では「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」を議題とし、活発なご議論のうえ承認をいただき、千葉運輸支局への登録を経て本年12月13日から実証運行の開始に至っております。本市といたしましても、この場をお借りし感謝申し上げます。</p> <p>本日の議題は「生活交通確保維持改善事業に係る事業評価（案）について」、「富津市地域公共交通計画（原案）について」の2件でございます。</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、よろしく申し上げます。</p>
小泉会長	<p>それでは、ただ今から令和4年度第3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15名、欠席者2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、君津市企画政策部企画調整課長 馬場委員の代理として、企画調整課交通政策室長 片倉丈寛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、会議録署名委員を指名させていただきます。 高橋晴樹委員と渡邊幹夫委員に、お願いいたします。</p>
小泉会長	<p>2 議題 (1) 生活交通確保維持改善事業に係る事業評価（案）について それでは、次第の2、議題に入ります。 議題1「生活交通確保維持改善事業に係る事業評価（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1「生活交通確保維持改善事業に係る事業評価（案）について」ご説明いたします。 まず、協議趣旨ですが、NPO 法人わだちが実施している竹岡地区交通空白地有償運送は、国の令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の計画認定を受けていることから、同事業実施要領等に基づき、自己評価（一次評価）を行い、令和5年1月末日までに国へ提出する必要があります。 このため、事務局作成の評価案を、富津市地域公共交通会議の評価とすることとしてよろしいか、ご協議いただくものです。 1枚おめくりください。 「令和4年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価」でございます。 なお、本ページに続く以降2枚の添付資料を含め計3枚が、関東運輸局への提出書類になります。 協議会名は「富津市地域公共交通会議」 評価対象事業名は「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」 運行事業者名は「NPO 法人わだち」 事業概要は「竹岡地区交通空白地有償運送」 前回の事業評価結果の反映状況は「利用者向けアンケート調査の結</p>

<p>事務局</p>	<p>果を基に実施した令和3年10月のダイヤ改正により、多くの利用者のニーズに対応することができるようになった。」としました。</p> <p>事業実施の適切性は「アルファベットのA、事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。」としました。</p> <p>目標・効果達成状況は「アルファベットのA、計画に位置付けられた目標を達成することができた。」理由として、利用者数の目標値700人に対し実績800人となり、1運行あたりの利用者数は2.84人であり、また、昨年度と比べ利用者数が1.5倍に増えていることから、「A評価」としております。</p> <p>事業の今後の改善点は「今後も利用動向に注視しつつ、事業者とともに必要な見直しを検討する。また、地域の医療・商業施設と連携し、より利便性の高い運行方法を検討する。」としております。</p> <p>裏面は、別添1-2「事業実施と地域公共交通計画／生活交通確保維持改善計画との関連について」で、記載のとおりとなっております。</p> <p>2枚目は、「地域の公共交通等の現況・課題」、「交通計画の基本的な方針・定性的な目標」、「目標を達成するために行う事業の今年度実施状況」、「アピールポイント」などを記載しております。</p> <p>以降は、「公共交通マップ」、「補助対象事業の運行系統図及び実績データ」になります。</p> <p>続いて、「資料1 参考資料」をご覧ください。こちらは「竹岡地区交通空白地有償運送の現状について」令和4年度事業の実績などをまとめた資料でございます。</p> <p>表面の令和4年度事業の概況について担当からご説明したのち、裏面の取組内容と今後の展開等については河野委員からお話しいただきたいと思っております。</p> <p>それでは担当から令和4年度事業の概況についてご説明いたします。</p> <p>まず、令和4年度事業（令和3年10月から令和4年9月末まで）の利用状況ですが、利用者数は800人。1運行あたりの輸送人員としては、2.84人です。1往復あたり、2.84人ということになります。</p> <p>利用者数は前年比約1.5倍と増加し、国補助要件である1運行あたり2人の利用者数についても上回っており、利用者の定着が見受けられます。</p> <p>次に運行経費と運行費補助について、でございます。令和4年度収支は収入が327,000円、支出が3,154,736円、収支率9.65%となっております。これに市補助及び国補助が収入に乗ります。なお、市補助金については、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として、今年度は1,350,000円を交付決定しています。国補助金については、補助対象経費から経常収益を控除した額の2分の1として、1,413,000円を令和4年11月21日付けで交付申請を行っております。</p> <p>まとめとして、令和4年度事業は、前年度と比べて約9%支出額が増加しました。また、本事業は、生活交通確保維持改善計画として認定を受け、国の補助金対象となっており、補助要件の一つである「1運行あ</p>
------------	---

<p>小泉会長</p>	<p>たり2人以上」の人数要件を満たしており、国補助金の交付を見込んでおります。</p> <p>事務局からの説明は以上です。</p> <p>事務局の説明が終わりましたが、ここで、本事業の運営主体で、本会議の委員でもある NPO 法人わだち 河野委員から、令和4年度の取組内容等についてご説明をお願いします。</p>
<p>河野委員</p>	<p>NPO 法人わだち運行担当の河野でございます。よろしくお願いします。</p> <p>それでは、裏面令和4年度の取り組み内容についてご説明いたします。昨年のダイヤ改正では、病院を出る時間などある程度データを出したところ、「少し時間をずらした方がいい。」とか、そのようなところを調整しました。その結果、お客様が非常に利用しやすくなったと。「最初の1便に乗ると、2、3便では帰れない。」とかそういった声がありましたので、利用者様の声を反映してダイヤ改正をしました。それからお客様が増えまして、いい流れが来ましたが、一方で利用者様が増えたことで、令和4年度の取組みの中で起きたのが、どうしても人数が増えると利用者様同士の乗車時間が同じでも、病院の終わる時間がまちまちだとかそういうところで不具合が出て、管理する側としては公共交通の時間を守りたい。運転手が利用者様のことを考えると、どうしても乗せて行った以上、帰ってあげたいから時間を守れない。そういう問題があり、現場と管理者側、利用者様とも三方でぎくしゃくした時期がありました。こういうことが起きたので、どこまで時間の融通を利かせるか。基本的にダイヤがありますので、それに合わせていかななくてはならない。現場の運転手は利用者様をどうしても乗せて帰りたい。その気持ちと公共交通としての時間を守る。この問題を何度か話し合いまして、決まった時間より先に出てしまうことは絶対いけないし、多少待つてもらうことは利用者様同士のお互い様ということで少しずつ理解を得て多少遅れても仕方がないと。どうしても病院が混んでいる時や診察内容によって時間が異なりますので、そこが一番悩んだところでした。1年間そこを管理者と運転手とお客様と話し合いをしまして、多少待つのは仕方がない。行った以上、帰る足が無いですから、そういうところで融通を利かせた、という過程がありました。そういう苦労した面があったわけですが、利用者様の数は増えましたので今のところなんとか、不満なく進められました。</p> <p>現状を踏まえて今後の取組みとしては、湊のお客様がまだ少ないので、特に湊には「吉田屋」という大きなスーパーがありますので、そこでキャンペーンの案内を掲示したり、中心となる病院の「原田内科医院」には朝早く行く人が多いので、臨時の早朝便を出すだとか、そういうことを考えていきたいです。それともう一つ、先の話ですが、竹岡には廃校になった竹岡小学校がありまして、そこがまだどういう展開をするか分からないですが、住民が使いやすく、教室に集まれるようなカラオケや将棋や囲碁、それからお茶を飲んだり読書ができたり、人が集まれるような、そういった構想が住民からも強く上がっていて。これがまだど</p>

	<p>ういった形になるかわからないですが、そういうことがもし実現出来たら、ぶちバスわだちもそこを拠点として利用者様の足を確保するために、新たなダイヤを考えたいです。それができたら地域も活性化して非常に有効に使えるのかなという希望を持っております。</p> <p>令和4年度の全体の流れとしてはそういうところを感じております。よろしく申し上げます。</p>
小泉会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>事務局の説明並びにNPO法人わだちの説明につきまして、ご質疑、ご意見等ございましたらお願いいたします。</p>
成田委員	<p>千葉県バス協会の成田です。いつもお世話になっております。</p> <p>私からまず事業評価の方で、今日他の議題では、公共交通計画の原案についてありますが、別添1の裏面を見ると、公共交通計画との関連しているのが地域交通の目指す姿の中で触れられていないのですが、これはまだ策定中だから書かなかったのかどうかお伺いしたいのと、あと訂正になると思うのですが、右に半島振興法に地図が書いてある資料で協議会開催状況というのが右下にありまして、ここの3行目に富津市地域公共交通網の後に、京都の京の京成となっていますがこれは形の形成じゃないかと思うので、直していただいた方がいいのではないかとというのが2点目です。</p> <p>最後に、竹岡地区の交通空白地有償運送の現状について、それから令和4年度の取り組み内容について詳細なご説明いただきまして、利用者が増えたということで大変喜ばしいことではないかと思うのですが、それを受けて帰るときのニーズが合わないという、どちらかという、増えたが故の課題が見えてきたわけですが、今後改善等していくにあたって、策定中の公共交通計画の中でもある程度令和5年度以降の取り組み内容について、もう12月ですので、どのように進めていくのかという、竹岡地区の今後の対応について、方向性でもいいのでお考えを伺えればというのが3点目でございます。</p> <p>以上、よろしく申し上げます。</p>
小泉会長	<p>1点目については、事業評価の関係でしたので、これはNPO法人わだちの事業評価のみ、ということです。公共交通計画ではなくて、わだちがやっている補助事業についての評価ということでご理解いただきたいと思います。</p>
成田委員	<p>分かりました。</p>
小泉会長	<p>2点目と3点目について、事務局からお願いします。</p>
事務局	<p>成田委員、ありがとうございました。</p> <p>事務局からご説明させていただきます。まず別添1の2の資料でございます。こちらにつきまして、地域公共交通計画の記載がないのではな</p>

	<p>いか、というようなご指摘いただきました。令和4年度事業につきましては、フィーダー補助の関係は、いわゆる経過措置に基づいて認定申請を出させていただいている、ということから、今回は記載をしなかったところでございますが、こちらについては、運輸支局様ともご相談させていただきながら、その辺りの記述も場合によっては入れさせていただくことを許可いただきたいと思いますと思っております。</p> <p>2点目につきまして、こちらは私の方でも、資料発送前に内容を見切るところが足りなかったなど思っております、こちらについては訂正をさせていただきたいと思えます。</p> <p>3点目につきましては方向性というところかと思えますが、基本的にはNPO法人わだちさんとともに検討を進めているところであり、今回非常に利用者が増えたというところが結果としてございましたが、実利用者数で申し上げますと、令和3年度、それから令和4年度の比較で、令和3年度が42人、令和4年度が41人であり、ここについては大きく変動がないというところがございます。1人当たりの平均利用回数が前年度と比較し、増えたということがございますが、やはり実利用者数の部分で、例えば沿線にお住まいの湊地区の方々にもご利用いただけるような方向性をつけていきたいと思っております。以上でございます。</p>
成田委員	<p>1点目は今後運輸支局とも相談して若干の修正を入れる可能性がある旨理解しましたので、その辺については事務局の方に一任いたします。</p> <p>3点目について、誤解があり申し訳ありません。河野委員のご説明で、竹岡小学校が使わなくなっていると。その小学校を使ったコミュニティがまた生まれてきて、新たな取り組みも可能性としてはあるということで、今後、今行っている事業のぷちバスわだちに関する周りの環境が変わってきているので、これについて市の方でも一緒に検討されるのかどうか、今計画を策定中ですからもう1年様子を見てからやるのか、この辺を伺えればと思います。</p>
事務局	<p>基本的にはNPO法人わだちさんとともに進めてまいりたいと思っております。以上でございます。</p>
成田委員	<p>分かりました。以上です。ありがとうございました。</p>
小泉会長	<p>他にご質疑等はございませんか。</p>
高橋委員 (運輸支局)	<p>千葉運輸支局の高橋と申します。</p> <p>一点確認なのですが、事業評価の資料1下部要綱の部分で、「翌年度の1月末までにそれぞれ協議会から、地方運輸局に報告するとともに、公表することとする。」とありますが、ホームページか何かで公表しているという理解でよろしいでしょうか。</p>

事務局	公表につきましては、公共交通会議の議事録内容が整い次第公表させていただきます。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>他にご質疑等はありませんか。 ご質疑等、無いようでございますので、議題（１）について、決をとりたいと思います。 生活交通確保維持改善事業に係る事業評価（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。 議題は賛成全員により可決されましたので、生活交通確保維持改善事業に係る事業評価（案）については、(案)がとれ、生活交通確保維持改善事業に係る事業評価となりましたので、事務局は所定の手続きを進めてください。</p> <p>2 議題 (2) 富津市地域公共交通計画（原案）について</p>
小泉会長	続いて、議題２「富津市地域公共交通計画（原案）について」、事務局から説明願います。
事務局	<p>それでは、議題２「富津市地域公共交通計画（原案）」についてご説明いたします。 資料２をご覧ください。 なお、本資料につきましては、原案としてお示しするものでありますことから、記載内容等含め十分でない点、修正すべき点などもあるかと思っております。 今回委員の皆様から頂戴するご意見に基づく修正に加え、年明け以降に改めて交通事業者様、運輸支局様、庁内関係部署等との内容のすり合わせ、細かな修正も入れながら、記載内容を整えてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。 1枚おめくりいただき、目次でございます。 全体構成は記載のとおりでございます。現行の網形成計画と基本的な構成は同様であります。69 ページから 73 ページにかけまして、項目 4 「網形成計画で定めた指標等の評価」を追加しております。 ご覧のとおり全 98 ページに及ぶ内容となっておりますので、時間の関係上、主要な箇所や特徴のある箇所を中心に説明させていただきます。 1 ページです。「1 計画の概要」でございます。 (1) 計画の目的 富津市地域公共交通計画は、平成 30 年 3 月に富津市が策定した富津市地域公共交通網形成計画を引き継ぎ、令和 5 年度以降の本市における地域公共交通のマスタープラン策定を目的とするものです。</p>

計画策定にあたっては、令和2年3月以降の新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化・多様化や、それに伴う公共交通利用者の減少を踏まえ、網形成計画で掲げた計画の目標や具体的事業の進捗状況を把握するとともに、その事業実施により得られた効果を検証し、事業継続や事業見直し等の検討を行い、今後5年間の地域公共交通の取組を策定します。

(2) 計画の位置付け

法定計画としての地域公共交通計画は、以下に示す計画対象や実効性の確保を踏まえ策定する必要があります。

公共交通ネットワークの確保に加え、運行ダイヤや運賃等のサービス水準も対象とした総合的な改善に取り組む。

地域の輸送資源を総動員し、それを具体的計画に盛り込む。

定量的な目標設定や毎年度の評価の仕組みを示し、PDCAの取組を強化する。

(3) 計画区域は富津市全域とします。

2ページです。

(4) 計画年次

本計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。

また、計画期間内においても、社会情勢や市民ニーズ等の変化に適応するよう、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

3ページです。

「2 公共交通の現状」でございます。

②人口動向について、国勢調査による総人口は、令和2年10月1日現在42,465人で、高齢化率は38.6%と、県平均27.6%より高くなっております。

③交通手段特性について、館山自動車道は令和2年3月に富津中央IC～富津竹岡IC間で4車線化、同区間内に富津浅間山BSが設置され、令和元年10月に供用が開始されております。

自動車分担率は78.6%と千葉県平均より高く、また鉄道、路線バスは合計10%未満と県平均より低く、自動車依存度が高くなっております。

4ページです。

主な関連計画での公共交通の位置付けですが、

①最上位計画の「富津市みらい構想」、②優先計画の「第2期富津市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、③関連計画の「富津市都市計画マスタープラン」における位置づけを記載しております。

5ページです。

(3) 公共交通機関等の状況でございます。

①鉄道ですが、2つ目の丸、富津市に隣接する君津駅以南の区間は単線区間であり、令和3年3月のダイヤ改正で、日中時間帯を中心に木更津-上総一ノ宮間で新型車両によるワンマン運転が開始しております。

②フェリーですが、2つ目の丸、利用者数は東京湾アクアラインの開通及び平成21年からの利用料金引き下げにより減少しております。

③高速バスですが、市内に停車する高速バスは、「君津～東京線」と「白浜・館山～東京線」の2路線でしたが、令和元年10月の富津浅間山BS

開設に伴い、「館山～羽田・横浜線」、「館山～新宿線」、「千葉～館山線」の3路線が新たに利用可能となっております。

また、富津浅間山 BS は開設直後に新型コロナウイルス感染拡大による影響もあり、当初想定よりも利用者は少ない状況です。

6 ページです。

④路線バスですが、日東交通が8路線を運行中しており、三つ目の丸、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛等の影響により、多くの路線では利用者数が大きく減少し、特に富津線、竹岡線、戸面原ダム線で大きく減少しております。

イオンモール富津線、竹岡線、戸面原ダム線は令和3年も減少が続いていますが、それ以外の路線では減少に歯止めがかかり、微減～微増であります。

⑤タクシーですが、タクシー事業者は、市内に4事業所があり、市の北部に配車が集中しております。

タクシー運賃助成制度について、令和元年7月から、65歳以上の免許を持たない高齢者等を対象とした「タクシー運賃助成制度」を開始しております。令和元年度は698人、7,547枚、令和3年度は1,320人、30,207枚の利用がございます。

また、本事業には、本市を営業圏域とするタクシー事業者をはじめ、介護・福祉タクシー事業者等21事業者が参画しております。

⑥自家用有償運送（交通空白地有償運送）ですが、竹岡地区では平成31年4月から「ぷちバスわだち」の運行を開始。初年度は年間281人の利用にとどまりましたが、令和2年10月に運行サービスを見直し、令和3年度には年間722人へ増加しております。

また、峰上地区では令和4年12月から「峰タク」の実証運行を開始し、本格運行への移行を目指し、取組みが進められております。

7 ページです。

⑦介護タクシーですが、市内に3事業所があり、公共交通機関の利用に支援を要する利用者を対象に運行しております。

⑧福祉有償運送ですが、市内に2事業所があり、単独ではタクシー等の公共交通を利用できない身体障害者等を対象に運行しております。

⑨スクールバスですが、大佐和中学校、天羽中学校、天羽小学校、環小学校への送迎を対象に、11路線を運行しております。

スクールバス山中線、関豊線の2路線が市民混乗の路線ですが、児童生徒以外の市民の利用はほとんどない状況です。

⑩移動に対する行政負担額ですが、市民等の移動に対する市の負担額は、路線バスが約4,600万円、スクールバスが約1億円、遠距離通学費補助金が約100万円、タクシー運賃助成制度が約1,500万円、竹岡地区有償運送が約115万円、全体で約1億6,300万円、国と県の負担を合計しますと、約1億8,250万円を負担しております。

8 ページは市内公共交通網となっております。

9 ページです。

(4) 交通事業者等ヒアリング調査について

交通事業者を対象に聴き取り調査・アンケート調査を行いました。各事業者様の様々な取組みや抱えている課題等を記載しております。

10 ページです。

3 市民の移動実態やニーズ把握調査について、各種アンケート・聴き取り調査概要として、以下の調査を行っております。

具体的には、市民アンケート調査、路線バス利用者聴き取り調査、高速バス利用者聴き取り調査、タクシー運賃助成制度登録者アンケート調査で、調査対象や方法、時期、回収状況等は記載のとおりでございます。

11 ページから 19 ページまでが各種調査の結果でございます。

11 ページの市民アンケート調査ですが、上2つのグラフが、運転免許保有状況、自動車の保有状況でございます。

その下が、外出時の主な利用交通手段を、棒線グラフでお示しておりますが、様々な移動手段において、緑色の「自家用車での移動」の割合が高くなっていることが分かります。

12 ページです。

公共交通機関ごとの利用実態ですが、各公共交通機関の利用頻度は、グレーの色でお示しているように「年数日」が半数以上となっております。

13 ページです。

ウ) の送迎の状況ですが、まず、左のグラフ「地域別の送迎の可否」について、地域差はありますが、市全域では、送迎が可能な人は全体の約 80%で、20%は送迎をしてくれる人が周りにおらず、移動の際には公共交通に頼らざるを得ないものと想定されます。

また、竹岡地区で送迎不可の割合が際立って高く、一方で関豊地区では 8.3%と低くなっております。

右のグラフは「地域別の送迎の頻度」となっております。

その下、エ) のサービスに対する満足度です。

グラフ中、水色と青が「やや不満、不満」を示しておりますが、鉄道では「乗り継ぎのしやすさ」、路線バスでは「運行本数」、タクシーでは「利用のしやすさ」に対して不満がある傾向となっております。

14 ページです。

オ) の現時点で移動が困難であると考えられる人の割合ですが、運転免許の保有やクルマ・バイクの運転・保有、家族等の送迎可否から、移動が困難な状況にある人を以下のように想定し、移動困難者がどの程度存在するか把握しております。

市全域では、移動困難者は 10%程度存在しているものと想定されます。

年代別では、80 歳以上では 28%が移動困難者と推定されます。

国勢調査の町丁字人口を活用し、移動困難者の人数を推計すると、市全域で約 5,000 人、80 歳以上は 1,500 人程度が移動困難者であると考えられます。

また、移動困難者の考え方については、以下のフローチャートのとおり、免許を持っておらず、送迎する人がいない、または頻度が少ない方を移動困難者としております。

15 ページです。

カ) の公共交通の維持・確保のあり方のうち、公共交通を積極的に利用する意向ですが、公共交通の積極利用については、利用したいは 25%にとどまり、年齢別では、高齢層ほど、地区別では、北部エリアほど利用したい割合が高くなっております。

地域公共交通を維持していくための活動への参加意向ですが、公共交通を維持するための活動への参加意向は、20%程度にとどまり、年齢別では、高齢層ほど活動への参加意向が高く、地区別では、佐貫地区や関豊地区で参加意向が 30%を超えております。

移動の足を地域で企画・立案し、積極的に利用することで確保・維持していく取組への賛同意向について、地域としての維持確保の取り組みへの賛同意向は、各年代総じて 60%程度で、地区別では、金谷地区で 50%程度にとどまるものの、それ以外のエリアでは概ね 60%程度であり、関豊地区では他地区よりもやや高くなっております。

16 ページです。

路線バス聴き取り調査の結果です。

平日、休日それぞれ 1 日ずつ、各路線に乗り込んで実施いたしました。結果は記載のとおりとなっております。

17 ページです。

イ) の運行サービスに対する満足度ですが、運行サービスは「運行本数」や「運行時間帯」に対する不満度が高く、「満足、やや満足」の合計は、戸面原ダム線を除き各路線で「不満、やや不満」を超え、竹岡線やイオンモール富津線などで 60%を超えております。戸面原ダム線と富津線では「不満、やや不満」が 30%を超え、他の路線と比較して高く、

不満なサービスは「運行本数」、「運行時間帯」、「乗継のしやすさ」の順に多くなっております。

18 ページです。

高速バス利用者聴き取り調査です。

ア) の富津浅間山 BS までの交通手段は、無料駐車場が整備されていることもあり、ほとんどが「自家用車」で来ております。

イ) の富津浅間山 BS 開設前の移動手段は、BS 開設前に移動がなかった方を除くと、ほとんどが別の高速バス路線から乗り場を変更したものです。

なお、BS 開設前は上総湊駅の高速バス停を利用していた人が多くなっております。

ウ) の富津浅間山 BS 利用にあたっての課題は、「本数が少ない」が多く、次いで「待合環境が良くない」となっております

利用者の主な意見としては、

- ・ 駐車場があって助かる。
- ・ 上総湊の本数が減って不便になった。
- ・ 国道バス停は歩道が狭く危険。雨の日には水が跳ねてかかることもある。
- ・ 予約しないといけないのが面倒。
- ・ 夏に虫が大量発生する 等となっております。

19 ページです。

ア) タクシー運賃助成制度登録者の送迎状況は、約半数が「送迎してくれる家族がいる」一方で、40%弱は「送迎してくれる人はいない」との回答です。

週1日程度以上は送迎してくれる家族等がいる人が60%程度で、富津地区や青堀地区など、市内の中心部でも送迎は可能であっても40%程度は週1日程度の送迎もままならない状況です。

イ) のタクシー運賃助成制度の活用による生活の変化は、本制度の活用が、高齢者の外出促進や家族等による移動支援・負担減など、日常生活の移動についてプラスに作用していることが伺えます。

20 ページです。

令和3年度のタクシー運賃助成事業利用実態を基に、利用のされ方を地区別に可視化した図となっております。

21 ページです。

市民の移動実態に関する小学校区別の整理について、統計データや市民アンケート・タクシー助成制度利用状況について、小学校区別の特性について整理しております。

22 ページから25 ページまでで「富津地区」の状況を整理しております。

22 ページでは、地区概況、公共交通の現状、交通不便地域として、65歳以上人口を基にした500メートルメッシュに対し、バス停から300メートル圏域外のエリアを交通不便地域としております。

23 ページでは、市民アンケート調査結果を、24 ページでは、タクシー運賃助成制度の利用券から収集したデータを基に、実際に訪問されている場所について、上の図が買物先、下の図が通院先で緑色の線で表しております。

25 ページでは、移動が困難な人の割合・数を、タクシー運賃助成制度の活用による生活の変化、下段には地区の特性を記載しております。

地区別にこのようなページがそれぞれ4ページ分、68ページまででまとめております。時間の都合上、他地区については割愛させていただきます。

69 ページをお開きください。

4 網形成計画で定めた指標等の評価ですが、

(1) の実施事業と評価指標の目標達成状況として、網形成計画において設定した評価指標の目標値に対して、現状目標は達成できているのか、あるいはできていないのかを整理しております。

「未達成」の項目がいくつかございまして、表中段の評価指標で申し上げますと、「バス利用者満足度」、「タクシー利用者満足度」、「乗り継ぎのしやすさの市民満足度」、「バス車両のバリアフリー化率」等でございます。

達成できていない項目を中心に次ページ以降で説明いたします。

70 ページです。

(2) 目標達成状況の評価について、

ア) のバス利用者満足度ですが、H29 現状値 29.6%に対し、目標値 35.0%、R4 現状値 23.9%で、「未達成」となっております。

要因としては、新型コロナウイルスの感染拡大もあり、市内を運行するバス路線の利用者数は、30%近く減少、各路線でダイヤ改正を実施し、利便性向上を図るものの、鹿野山線や湊富津・笹毛線などでは運行本数が減少しました。

利用者の減少に起因する運行本数の減少が、現在利用している人の不満へとつながり、満足度が低下する、いわゆる「負のスパイラル」が生じているものと想定されます。

バス事業者と連携し、既存路線の有効活用など、利用者ニーズを踏まえた運行をしていくことが重要と考えます。

その下には参考として、前回調査と今回調査での満足度の比較を掲載しております。

71 ページです。

イ) の鉄道利用者満足度ですが、H29 現状値 23.9%に対し、目標値 30.0%、R4 現状値 29.5%で、「ほぼ達成」となっております。

要因としては、新型コロナウイルスの感染拡大により、市内の鉄道駅の利用者数は、30%近く減少したものの、令和3年3月ダイヤ改正で新型車両の導入や夕方、夜間の上総湊発着列車の増発などサービス面での向上が満足度の増加につながったものと想定されます。

引き続き、鉄道事業者と連携しながら利用者の利便性向上を図ることが重要と考えます。

下のグラフで見ましても、運行本数や運行時間帯の項目で特に改善がみられることがお分かりいただけるかと思えます。

72 ページです。

ウ) タクシー利用者満足度ですが、H29 現状値 48.5%に対し、目標値 55.0%、R4 現状値 41.4%で、「未達成」となっております。

要因としては、タクシー運賃助成事業の開始により、運転免許を保有していない方がタクシーを利用しやすくなったものの、本事業は免許を持たない人が対象であるため、効果は限定的であることが想定されます。

ただ、「満足、やや満足」の割合は伸びていないものの、「満足」の割合は各項目で大きく増加しており、引き続きタクシー事業者と連携しながら利用促進を図ることが重要と考えます。

73 ページです。

エ) の乗継のしやすさの市民の満足度ですが、H29 現状値 28.4%に対し、目標値 35.0%、R4 現状値 22.2%で、「未達成」となっております。

これは、鉄道に合わせてバスのダイヤ改正を実施しておりますが、毎年の対応が厳しく、結果としてダイヤ対応が十分でない部分もあることから、乗継のしやすさに関する満足度が向上しなかったものと考えられます。

また、「満足、やや満足」の割合は伸びていないものの、「満足」の割合は4.7%から11.1%と増加していることから、引き続き、バス事業者、鉄道事業者、フェリー事業者と連携しながら利用者の利便性向上を図ることが重要と考えます。

74 ページです。

5 公共交通に関する調査に基づく課題について、富津市の地域特性関連計画での公共交通の位置付け、既存公共交通の現状把握及び各種アンケート調査結果を踏まえ、公共交通の課題は次のように整理します。

地域特性として、人口減少、高齢化率の高さ、自動車分担率の高さ、乗継回数、市税の減少、人件費、扶助費の増加など、公共交通の現状として、新型コロナ感染拡大の影響による利用者の減少、運転手不足、市民の移動実態として、自家用車への依存、乗継への不満、移動困難者の存在、路線バスは運行本数の少なさ、高速バスは本数や待合環境、タクシーは家族の負担減、外出機会の増加に繋がってはいるが、地区によってタクシーの配車がないといった不満等です。

75 ページ、76 ページは課題についての説明となっております。

77 ページです。

6 地域公共交通計画に関する基本的な方針について

(1) 公共交通に関する基本的な方針として、富津市における公共交通は、人口減少と少子高齢化が加速している中で、富津市みらい構想の基本方針や富津市まち・ひと・しごと創生総合戦略等で示されている基本的考え方を踏まえ、以下の右側に示す4つの基本的な方針により、公共交通を必要とする人のための持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。

78 ページです。

先ほどの4つの基本方針について詳細に記述しております。

79 ページです。

(2) 公共交通ネットワークのあり方について、

①公共交通の機能分担として、市内の公共交通機関及びその他交通を、その果たす機能により分類し、役割や位置付けを明確にしたうえで、各公共交通等が提供するサービスの特徴を最大限に発揮し、適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、利便性向上と効率的な公共交通ネットワークの構築を目指します。

各交通システムの機能分類とその役割・位置付けを以下のように記載しております。

80 ページです。

②各交通システムの基本的な取組の方向性と地域公共交通確保維持事業の必要性として、基幹交通のうち、JR 内房線については、沿線住民向けの市内駅利用促進、観光資源を活用した来訪者向け企画商品等による利用促進。

フェリーについては、観光資源を活用した来訪者向け企画乗船券等による利用促進。

高速バスについては、富津浅間山バスストップの活用、観光資源活用による利用促進。幹線交通のうち、富津線については、千葉県、君津市、木更津市との連携、国の地域公共交通確保維持事業の幹線補助を活用した持続可能な運行、イオンモール富津線については、君津市、商業施設と連携した利用促進、富津市役所・君津駅線については、君津市との連携、イオンモール富津線との接続、君津商業高校への延伸検討、鹿野山線については、君津市、観光資源との連携、他の輸送資源の活用可能性

検討、金谷線については、鋸南町、鴨川市との連携、観光資源等を活用した利用促進。支線交通のうち、湊富津線・笹毛線については、日中帯の需要に応じた運行見直し、他の輸送資源との連携可能性検討、竹岡線については、フェリーとの連携、他の輸送資源との連携可能性検討、戸面原ダム線については、天羽高校との連携による利用促進、他の輸送資源との連携可能性検討。

タクシーについては、市タクシー運賃助成事業を活用した利用促進。

交通空白地有償運送（ぶちバスわだち、峰タク）については、市移動手段確保等支援事業、本格運行系統は国の地域公共交通確保維持事業のフィーダー補助を活用し持続可能な運行。

なお、幹線補助、フィーダー補助の必要性については以下のように記述しております。

81 ページです。

③交通結節点のあり方について記載しております。

82 ページは目指すべき公共交通ネットワークイメージとして、左側が「現況」、右側が「将来」としております。右側は、ピンク色の破線で囲んだ箇所を主に「地域と連携して移動手段導入を研究・導入するエリア」と位置付けております。

83 ページです。

7 計画の目標及び実施事業について、

(1) 目標及び実施事業

「公共交通に関する基本的な方針」において掲げた方針ごとの目標及び達成状況を明確化するための目安となる評価指標と目標値を定め、公共交通の課題を踏まえた基本的な方針及び目標の実現に向けて、次の事業を実施します。

84 ページでは、実施体制を記載しております。

85 ページです。

目標①の公共交通を必要とする人のニーズに合った交通ネットワークの構築として、

【事業1】市民の移動ニーズに対応した路線バスの再編

既存路線バスは、商業施設、医療機関等への一部経路変更とバス停の新設を検討する。さらに、通院や買い物実態に即したダイヤの見直しを行うとともに、鉄道と路線バスとの接続を向上させるため、バス事業者との協議・調整を図る。人口分布が高く、商業施設や医療機関が多数集積している富津地区を中心に、青堀駅を起終点とした富津市役所、大貫駅、また、利用意向が高い商業施設、医療機関を経由する循環バスの可能性について検討する。

また、市内高校、バス事業者及び富津市の3者で連携し、通学者の通学経路に対する情報共有や、登下校時間に合ったルート・ダイヤ設定、雨天時の対応などの可能性について検討する。

86 ページです。

【事業2】地域間幹線系統（路線バス富津線）の維持

路線バス富津線については、国より地域間幹線系統確保維持国庫補助金の交付を受け運行しており、沿線住民の通勤、通学、通院等への移動

手段として必要であることから、引き続き運行を維持できるよう関係事業者、沿線自治体と調整しながら、利用しやすいダイヤの見直し、路線情報（ダイヤ・運賃等）についての効果的な発信に取り組み、増収・増客を図る。

【事業3】JR内房線の利用促進

内房線は、鉄道駅を起点とした路線バスの利用が多く、富津市内外の公共交通による移動及びまちづくりの根幹に寄与する重要な機能を担う交通機関である。アンケート結果で不満の多い鉄道とバスとの乗継について、全ての接続改善は不可能であるため、より需要が高いと考えられる乗継パターンから優先して接続改善に取り組む。

また、「サンキュー♡ちばフリーパス・フリー乗車券」や「駅からハイキング」などの鉄道の利用を促進する企画切符や、各種イベントの開催などにより利用促進活動を実施する。

87 ページです。

【事業4】タクシーの利用促進

タクシーは、自宅から目的地まで移動できるため、個別ニーズにきめ細かく対応可能であることから、鉄道駅やバス停留所まで歩くことが困難な高齢者等にとって重要な交通機関であるが、利用者の減少や採算性等から市北部に配車が集中している。令和元年7月から65歳以上の高齢者などを対象に開始した「タクシー運賃助成事業」を継続実施し利用促進を図る。一方、市南部ではタクシーの配車数が少なく、事業の波及効果が限定的であることなどを踏まえ、配車の可能性などタクシー事業者との対話を継続する。

【事業5】交通空白地有償運送の利用促進

竹岡地区において平成31年4月から導入されている「ぷちバスわだち（竹岡地区交通空白地有償運送）」については、交通空白地域の解消を担う支線路線を運行する役割であることから、現在交付を受けている地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用することで安定的な確保維持を目指し、地域の移動ニーズ把握による定期的な運行内容の見直しや周知広報による利用促進を検討する。

峰上地区において令和4年12月から実証運行を開始している「峰タク（峰上地区交通空白地有償運送）」については、利用促進と課題の整理を行い本格運行への移行を目指し取り組んでいく。

88 ページです。

目標②利用環境整備による利便性の向上として、

【事業6】利用しやすい駅舎・車両（バス・タクシー）整備

全ての利用者が安全、円滑に公共交通を利用できる環境の整備は重要な課題である。市内の一部駅では、窓口営業時間の短縮など、駅員が不在となる時間帯が以前より拡大し、利用者の不安感や利便性の低下等が懸念される。

JR東日本では、近年郵便局への駅業務の外部委託など地域と連携した取組みを進めており、こうした事例を参考に駅の運営手法を研究する。

また、路線バス、タクシー事業者は、国や千葉県の補助制度を活用し、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど乗降しやすい車両の導入を進める。

【事業7】キャッシュレス化の推進

交通系 IC カード等での運賃支払いは、両替の手間などがなく便利である一方、機器の導入や運用コストの負担が大きく、本市の路線バスでは導入が進んでいない現状がある。

市内の公共交通機関では、鉄道、フェリー及び高速バスは交通系 IC カードを導入済みであり、市内路線バスの8路線は、富津線及びイオンモール富津線が導入済みのため、今後、他のバス路線についても今後のインバウンド需要や決済技術の進歩等を踏まえ、低コストで使い勝手の良いキャッシュレスシステムの導入を検討していく。

89 ページです。

目標③広域アクセスに関する利便性の向上として、

【事業8】東京湾フェリーの利用促進

東京湾フェリーでは、利便性向上や利用促進を図るため、マザー牧場、鴨川シーワールド等の観光施設やゴルフ場、アウトレットモールとの乗船パックの販売、船上ビアガーデン等船上企画券の販売を行っており、今後もこれら施策を継続的に実施するとともに、鋸山日本遺産候補地域と関連し、クルーズ運行の販売など観光資源を活用した利用促進に取り組む。

また、フェリーと接続する高速バス（南総里見号）、路線バス（竹岡線、金谷線）との連携やその他の二次交通の改善による利用促進を実施する。

【事業9】高速バスの利用促進

市内で発着する高速バスは、館山自動車道の4車線化に合わせて、令和元年10月に富津浅間山バスストップが整備され、東京駅のほか、新宿駅、千葉駅、横浜駅及び羽田空港などの路線が発着し、利便性が飛躍的に向上したほか、君津東京線は令和2年7月からイオンモール富津への乗り入れを開始し、パークアンドライドのニーズにも一定の成果を上げている。

令和2年2月以降の新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響以降、利用の低迷局面が続いているものの、引き続き周知広報活動による利用促進を実施する。

また、富津浅間山バスストップから観光地等を結ぶ二次交通として、カーシェアリングを導入しているため、高速バスと連携した利用促進策を検討する。併せて、待合環境の改善を検討する。

90 ページです。

目標④地域に合った移動手段の導入として、

【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

地域住民が主体となり、各地域に必要な移動手段や輸送量等を研究し、地域にとって必要な移動手段の認識を共有することで、既存の交通機関の見直しや、交通空白地域又はこれに準ずる地域におけるコミュニ

ティバス、乗合タクシー、デマンド型交通などの運行（交通事業者に委託）及び自家用有償運送により移動手段を導入する。

富津市は、導入、維持、改善及び廃止に関する基準を作成し、地域住民が実施する移動手段の確保に関する調査研究の支援及び運行に関する費用の一部補助など、人的、財政的な支援を行う。

91 ページです。

【事業 11】 スクールバス等の既存ストックの活用（輸送資源の活用）

スクールバスは、令和 2 年 4 月に実施された小・中学校の再配置により大佐和地区及び天羽地区において、新たにスクールバスの運行が始まり、それまでの 3 路線から 11 路線に拡大した。そのうち 2 路線（山中線、関豊線）で市民混乗が可能であるが、市民の利用は少ない。

今後も教育委員会等と調整を図りつつ、活用方法（混乗化、間合い利用、統合）を検討する。

また、民間企業等が保有する様々な輸送資源の活用可能性についても併せて検討する。

参考事例として、下に君津市 こいつとバスの紹介をしております。

92 ページです。

目標⑤公共交通に係る分かりやすい情報提供として、

【事業 12】 運行情報提供の充実

鉄道や路線バスの運行情報案内は、鉄道事業者やバス事業者、観光協会、観光施設などのホームページで路線・ダイヤなどの運行情報を提供している。また、インターネット上の経路検索等の情報サイトなどへ乗換案内・時刻表・運行情報を提供している。

市民や来訪者へ市内の地域公共交通の運行内容を分かりやすく伝え、利用促進を図るため、各公共交通機関の運行ダイヤ、運賃などを網羅的に掲載した「公共交通総合マップ」を作成し、配布する。

また、駅等の交通結節点におけるバスやタクシーなど各交通機関の乗り場やダイヤの情報提供を目的とした掲示物を設置し、利用促進を図る。

93 ページです。

目標⑥高齢者移動支援策の充実として、

【事業 13】 公共交通への移動手段の転換に関する負担軽減

高齢者の交通事故の抑制と公共交通の利用促進を図るため「ノーカー・サポート優待証（日東交通）」など高齢者運転免許自主返納者への優遇措置や市が実施する「タクシー運賃助成事業」について市ホームページや広報紙、「公共交通総合マップ」などの情報媒体を活用し、富津警察署とも連携し、周知 PR を積極的に行う。

また、公共交通に乗り慣れていない高齢者に対し、公共交通を利用して安心かつ抵抗なく目的地に移動できるよう、利用者の日常行動に応じた「マイ時刻表」の作成支援を引き続き行う。

94 ページです。

目標⑦商業施設等との連携による公共交通利用促進として、

【事業 14】 商業施設・観光施設等との連携サービスの導入

現在フェリーとマザー牧場との乗船パックを販売中であるが、まちの賑わいの創出を促すため、観光施設、商業施設と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等を検討する（帰りの路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）。

さらに、公共交通に乗り慣れていない市民や観光客に対して、公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」を作成し、市ホームページへの掲載などにより需要の掘り起こしを図る。

目標⑧公共交通の維持確保に関する意識の醸成として、

【事業 15】市の公共交通の現状に対する理解を深める取組の実施

将来的な利用者となる小・中学生や、高齢者を対象に、実際に路線バス車両を使用し、乗車マナーやルールなどを学習するための路線バスの乗り方教室を引き続き開催する。

また、ワークショップの開催、公共交通ニュースの発行など多様な情報媒体を活用し、市の公共交通の現状に対する理解を深め、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促す、モビリティマネジメント活動の施策を展開する。

95 ページです。

目標⑨市民等の輸送を担う人材の確保として、

【事業 16】運転手の確保策の実施

バス・タクシー運転手の高齢化や不足が指摘されている中で、路線バス・タクシーのサービスを確保する上で運転手の確保は必要不可欠である。

富津市内のバス・タクシー事業者では、ホームページなどで運転手の求人を継続的に求めているものの、運転手確保に非常に苦慮している状況のため、ハローワーク、近隣市等と連携したバスやタクシー運転手に特化した就職イベントを開催する。また、ホームページや広報誌への掲載など、多様な主体が連携し公共交通事業の魅力や社会的な重要性を周知するための方策を検討する。

また、市内公共交通事業者の人材確保や人材育成を支援するため、従業員の二種免許取得費用に関する補助制度を検討する。

お戻りいただきまして、83 ページです。

左から「目標」、ただいまご説明いたしました「事業メニュー」、「実施主体」、「実施時期」、「個別事業の評価指標」、右側に「全体の評価指標」を記載しております。

96 ページです。

8 計画の達成状況の評価について、

(1) 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直しですが、「富津市地域公共交通計画」の推進にあたり、「ヒトやモノの移動サービスの変革」、ポストコロナにおける「ライフスタイルの変化」といった社会的背景の短期的・長期的変化を踏まえ、計画で示した目標別の実施事業の推進状況と、事業進捗に応じて期待できる人々の日常生活行動の変化を評価し、随時計画を見直し・改善する「PDCA サイクル」の仕組みにより、取組事業の進行管理と目標達成状況の把握を行います。

<p>小泉会長</p>	<p>本計画の PDCA サイクルの実行は、「富津市地域公共交通会議」において実施し、施策に係る全ての関係者が多様な施策効果の検証結果を共有し、計画期間内においても随時施策の見直しについて検討します。</p> <p>なお、評価・検証については、「毎年実施する PDCA」の進行管理を先行し、「地域公共交通計画の目標年度における達成度評価と計画見直し」に繋がられる「現実的な進行管理」を行います。</p> <p>97 ページです。</p> <p>(2) 評価の方法及びスケジュールですが、計画期間における PDCA サイクルの具体の評価スケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとします。</p> <p>本計画の評価は、最終年度の前年度に事業者からの提供による利用実績や各種アンケート調査などを行い、最終年度に計画全体及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定します。</p> <p>公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとします。</p> <p>98 ページ以降は、富津市地域公共交通会議設置要綱、委員名簿、用語集、本計画の達成に関して活用可能な国、県その他の団体の補助制度等を掲載する予定としております。</p> <p>原案の説明は以上になりますが、最後に本計画に係る今後の策定スケジュール（案）についてご説明いたします。お手元に配付いたしました「資料2 補足資料」をご覧ください。本日、原案についてご協議いただき、1月上旬から中旬にかけて、関東運輸局様、公共交通事業者様、庁内関係部署等と内容をすり合わせ、1月下旬に書面にて第4回の地域公共交通会議を開催させていただき、2月17日の市議会全員協議会において内容の説明、その後パブリックコメントを1か月間行い、都度修正を図りながら、来年3月30日に予定しております本年度第5回会議で最終的な計画（案）をお示しし、決定というスケジュールを予定しております。</p> <p>なお、補足のご説明として、本計画原案につきましては、事前に千葉運輸支局様を通じ、関東運輸局交通企画課様へ送付し、意見照会といたしまして、「法定計画としての要件を満たすために記載すべき事項が書かれているか」、また、「本計画と幹線系統及びフィーダー系統に対する補助との連動という部分で齟齬がないか」、という観点で目を通させていただいております。</p> <p>結論から申し上げますと、「大幅な加筆修正を要する点はない。」と回答をいただいております。ただ、いくつか細かな指摘事項を頂戴しておりますので、それらにつきましては、「パブリックコメントの開始までに整えます。」と回答させていただいております。</p> <p>事務局からの説明は以上です。</p> <p>事務局の説明が終わりましたが、ここで休憩を挟みたいと思います。あちらの時計で16時05分から再開したいと思いますので、よろしくお願いいたします。</p>
-------------	--

<p>小泉会長</p>	<p>事務局よろしいですか。 それでは休憩前に続き、会議を再開したいと思います。 事務局の説明について、ご質疑・ご意見がございましたら、お願い致します。</p>
<p>成田委員</p>	<p>千葉県バス協会の成田でございます。 まず、5ページ目をお開きいただき「公共交通機関等の状況」ということで、一番下の高速バスの利用が「令和2年度」で、歴史始まって以来、こんな落ち込みはないのですが、V字までいかなくても令和3年度、4年度と持ち直している部分もあるので、令和2年というとかなり前のデータです。現状策定年度が4年度ですので、そういう部分をご検討いただけないか、というのが一点目です。 次は、14ページをお開きいただきまして、これは「現時点で移動が困難であると考えられる人の割合」が示されて、特に下の点線で囲まれた「移動困難者の考え方」というのが出ております。最後まで拝見したのですが、この移動困難者に対する政策をどのように展開するか、という部分が各種事業の中で明確に出ていないと思います。 移動困難者の本人が「自分が移動困難者なのかどうか」というのが、「送迎してくれる家族・知人の有無」というのも、本人は自分が移動困難者かどうかというのは今後知らせて、そういう人達の集まりが「どの地区にどの位いるか」ということだと政策を立てていきやすいと思うのですが、ここにあって「移動困難者の考え方」を書いて「今後どのように使っていくか。」という部分の説明がなかったのも、これを明らかにして「どういう人の数がどの位で」とか、データもない中で入れる必要があるのか、もし入れるのであっても少し補足説明がないと「私、移動困難者だから私達に何かしてくれるのか。」と誤解を生んでもいけないと思いましたので、ぜひ入れたいということであればお考えをお伺いしたいというのが2点目のお話でございます。 それから、69ページの「網形成計画で定めた指標等の評価」で、大変詳細に事業が進められているので、これをまた発展的に新たな公共交通計画に移行すると、これについては特に意見はないのですが、今回非常に詳細な各種現状のデータの整理がされている中で、この網形成計画を策定する際、もう5年位前になるとと思いますが、策定時の現状がデータとして残っている訳ですが、過去の策定時の網形成計画のデータがこのようなものがあってそれは出ておりませんが、まずこの今回の策定に関するデータがあって、「この事業をやったことによってこうなった」という、この評価に繋げる必要はないのですが、現状の中で少し対比できる部分があれば付け加えてはいかがかな、というのが3点目の話でございます。 次の話が、「路線バスの本数が少ない。不満足。」という意見がたくさんあったと資料の中にあリまして、そこは生の声として整理されているので、仕方がないと思うのですが、85ページについて「公共交通を必要とする人のニーズに合った交通ネットワークの構築」という目標に向け</p>

た「市民のニーズに対応した路線バスの再編」であります。今、一般路線、高速バスともに大変厳しい状況にあります。あと2年後には、自動車運転者の労働条件の基準が大幅に改定されます。これはバスだけでなく、トラック、タクシー全てですが、今よりも人手を要するような内容になっています。すなわち、それによってこれから公共交通の利用者のニーズに対応した路線バスの再編というものを進めるに当たって、少しご留意いただきたいのは、まず「実施主体とスケジュール」ですが、現在不満度では「本数が少ない」というのが圧倒的に多い。「どのぐらい増やしたら満足を得られるのか。」というのを書いていない。

それから再編に伴って増加もありますが、逆に減るところ。大変ですから場合によってはその地区のバスがなくなるということも民営事業ですのでも有り得ます。そうした中でこの今、「実施主体とスケジュール」では、それぞれ路線バス再編内容の検討は「路線バス事業者の方でまずは作って進めていく。」となっているのですが、ここは市民との関係でも、どの位までやるのかっていうのはなかなかバス事業者だけでは難しい。他の事業を見ても一緒にやるような部分が同じ枠になっている。で、この表の作り方ですが、路線バスと富津市の間の線を1本なくせば一緒にやるっていうことにもなるのですが、そのような検討ができないのかどうか、ただ事業者だけで再編内容の検討っていうのは、逆に「もっと少なくなる。」ということで実施主体のところの路線バス事業者と富津市の間の線を一つなくして中ポチにするとか、そういうのができないかどうか、

②の「実施主体とスケジュール」が、バス事業者と富津市が別々に書いてありますが、一つの中でやられた方がいいんじゃないかという、これは意見になりますのでお願いします。

それから、92 ページ「公共交通に係るわかりやすい情報提供」ということで、これはアイデアとしてご検討いただければということで、意見として記録して欲しいのは、公共交通マップを作成するのは大変重要だと思いますが、やはり公共交通は生きたもので、本数が変わったり、例えば高速道路が伸びてきたりとか様々な主体が公共交通を担っている関係で変更が出るものです。これも毎年印刷はできないと思いますので、可能であれば、下の枠を印刷する際にそれぞれの主体は公共交通になっているところであれば、ウェブサイト上にサービスの内容を公表している場合がありますので、QR コード等をこのマップに印刷することによって、今お年寄りの方でもスマホのカメラで QR コードにアクセスする、そういうもので最新のデータを見て欲しいという部分が付記できるかどうか、それからこうしたわかりやすい情報提供は非常に重要なものですから、例えばお年寄りの方がインターネットってなかなかパソコン使うと難しいと思うのですが、例えばタブレット端末でどこかボタンを押せば、バスの時間が見られるようになっている、というのはあると思うので、マップもそうですが、掲示物の設置についてもそうしたタブレットみたいなもの。非常に今安くなっていますので、ご検討いただくとありがたいなというのがこれは意見になります。

事務局	<p>それから 95 ページ、事業 16 の「運転手の確保策の実施」です。非常に重要な問題であるのですが、一部「実施主体とスケジュール」の中に「二種免許の取得支援」ということで富津市が制度設計をされると記載がありまして、路線、乗合バス事業者でバス協会に加入しているバス事業者はバス協会で大規模二種免許の取得の支援を一部しているところがございます。そうした内容と調整した方がより例えば市内市外の方、何を取得の支援をするのかどうか色々あると思うのですが、制度設計ではそういうご調整をしていただくことによってより良いものになるのではないかとということでお知らせをさせていただきます。</p> <p>最後の話は資料 2 の補足資料として、内容について理解し私もこれでいいと思うのですが、「令和 5 年 1 月下旬に令和 4 年度第 4 回地域公共交通会議を書面開催にする」と、私もこれでいいと思いますが、今回の内容を修正したものが今日は欠席 2 名で、皆さんのご理解を得てやればいいのですが、意見調整が必要となった場合に、なぜ書面なのかという理由を皆様にお示しいただいた方がよろしいんじゃないかと。場合によって書面でない可能性があるのであれば私達にお知らせいただければという点で、私は書面開催でいいと思っておりますが、そこはちょっと補足してご説明をいただければと。</p> <p>すいません、いくつも一緒に申し上げて以上でございます。よろしく申し上げます。</p> <p>成田委員ありがとうございました。</p> <p>事務局から 7 点につきましてご説明させていただきたいと思っております。</p> <p>まず 1 点目、5 ページの高速バスのデータにつきましては更新し、令和 3 年度のデータに書き換えたいと思っております。こちらについては更新をいたします。</p> <p>2 点目、14 ページでございます。「移動困難者の考え方」という部分が政策展開にどう繋がっていくのか、というようなご質問であったと思いますが、非常にこちらの記載は悩ましいところがございましたが、あえて残させていただいております。</p> <p>富津市においては、タクシーが利用できる地域におきましては、タクシー運賃助成事業によって、多くの移動困難者の方を救うことができたのかなど、思っておりますが、それ以外のタクシーの配車が厳しい市南部地域においては、交通空白地有償運送事業を含め、移動手段の確保が重要になってくると思っております。</p> <p>83 ページの目標の中で、「移動困難者の方々への移動支援」というのがどういうところに位置づけられているのかということころは、少し分かりにくいところもあるかなど思っております。</p> <p>目標の中では 6 番の「高齢者移動支援策の充実」、こういったところに位置付けがあるということころですが、実際には「タクシー運賃助成事業」ですとか、事業 10 の「地域と連携した移動手段の導入」というようなところにも繋がってくる訳ですので、この辺りについては、書き方を工夫させていただければと思っております。よろしく申し上げます。</p> <p>それから 3 点目、69 ページでございます。</p>
-----	---

こちらについては、網形成計画策定時の平成 29 年度当時のデータ、現状との対比について、その辺りの関連という部分と認識させていただきましたが、前回策定当時のデータは保有しておりますのでその辺りも、工夫をさせていただけたらと思っております。よろしくお願ひします。

4 点目でございます。路線バスの関係ですが、大変厳しい状況であると理解はしております。

「本数が少ない」というところで「どのぐらい増やせば満足度に繋がってくるのか。」とかそういうところかと思ひますが、当然バス事業者さんだけで検討いただくという形ではなく、市役所も一緒に、事業者さんと共に考えてまいりたいと思っております。85 ページ、「実施主体とスケジュール」の線の部分については消してしまひていいのではないかな、と思っております。こちらについては「事業の概要」としまひて、循環バスの可能性の検討とか、そういった記載をさせていただいております。実はこの辺りについては市民の方からもニーズのある部分でございますので、可能性の方を検討して参りたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

それから 5 点目、92 ページです。

わかりやすい運行情報提供の充実というところで公共交通マップ等についてご意見をいただきました。QR コードをマップに貼るとするのは「非常に良いアイデアだな。」と思ひました。ぜひ取り入れたいと思っております。現状、平成 30 年度の発行から毎年予算をつけていただひており、ここ数年は毎年 3,000 部ずつ、更新をして発行させていただいております。インターネットを用いた周知方法ですとか、先ほどの QR コードといったところは、工夫してまいりたいと思っております。ありがとうございます。

それから、6 点目のご質問、95 ページの「運転手確保策の実施」というところでございますが、こちらは前回の網形成計画から少し発展をさせて、公共交通事業者さんの人材確保の面が非常に厳しいというようなところがござひますので、二種免許の取得費用に関する補助制度、こちらを次期計画では検討してまいりたいと思っております。バス協会さんの方でも同様の事業を実施しているというところは申し訳ござひません、こちらでも把握をしておりますので、その辺りにつきましてはバス協会さんとも調整が必要になってくるかと思っております。よろしくお願ひいたします。

最後に 7 点目、資料 2 補足資料の部分で、当初、昨年度末最後の会議でお示しさせていただいた年間スケジュールとは少し、いわゆるリスケジュールという形になりますが、今年度、トータル 4 回の会議を予定しておりましたが、1 月下旬に 1 回、書面の開催を入れさせていただこうという形でのリスケジュールをお願ひするものでござひますが、なぜ書面かという部分でございます。

こちらについては、今日の会議でいただいたご意見等をもとに修正をさせていただくものと併せまして、交通事業者さんとのすり合わせ、庁内調整会議と、事務局といたしましても内容をもう少しブラッシュアップしたいなという思ひがござひます。パブリックコメントに入る前に、

	<p>一度確認の意味も含め、委員の皆様「これでかけたいと思います。」という形での会議が必要ではないか、という意味合いでのリスケジュールでございます。</p> <p>対面式での開催というのも一つ案としてはございましたが、なかなかスケジュールの面でも非常に皆さんにご負担もあろうかというような部分で書面とさせていただいたところでございます。以上でございます。</p> <p>千葉県バス協会の成田でございます。</p> <p>本当にたくさんについて丁寧に説明いただきまして、全て理解いたしました。</p> <p>その上で少し要望という形で、二つお願いしたいのですが、一つは平成29年度に策定された「富津市地域公共交通網形成計画」策定時のデータも少し拾っていただけるといようなご説明でしたので、私の意見は、全てこの今ここまで出来上がったものに「全て対比しろ。」ということではなくて、29年度策定ですから、実は平成25年位のかなり生のデータがあると思いますので、新たな事業が入ってくるころとか、ぜひそういうデータをちょっとあんまり会議録の視点からはどうかと思いますが、富津市の原案を見てですね、よく出来てるんですね、非常に。項目別に非常によく整理されていますので、色々と政策展開の内容はぜひその過去のデータも活用できるものは使ってみては、という趣旨で申し上げていますので、その旨ご理解いただければというのが一点ですね。</p> <p>もう一つは、資料2補足資料で書面開催については理解しているのですが、ここはお願いになります。1月下旬というのと、あと1ヶ月位です。これから色々と資料の修正について事務局も大変だと思うのですが、ここは「富津市の公共交通を良くする。」ということで、この書面開催が円滑にいくように本日示された原案からどの部分を直したということ。「対比表を作る。」でも「今の原案にこの部分をこう直しました。」という付記でもいいし、今日来ている委員の方がお手元に書類が送られてきたときに、分かりやすくお示しいただくと円滑にこの書面開催が進むと思いますので、できれば10日位前までに、書面開催の書面を送っていただければ見れると思います。分厚い計画ですので、分かりやすいようにしていただければ、というのが要望事項でございます。</p> <p>以上2点、事務局要望ということでよろしく申し上げます。</p>
成田委員	
小泉会長	<p>他にご質疑等はございませんか。</p>
藤井委員	<p>藤井です。今、成田委員も言われたように、よく出来ているんですね。全体の枠組みとして。ただ、やはり「ちょっと弱いな。」と感じているところは今ご指摘があったところプラスで少しお話をさせていただくと「困難者」ですね。ここを特定したのは、私はとてもいいことだと思っています。その方達に「どういう形で施策展開が届くのか。」といったところがやはり結びついていかないといけない。</p>

そのときに、87 ページのところでも「タクシーの利用促進」という事業4 というのがありますが、先ほどの事務局の説明、回答にもありましたが「市南部でタクシーの配車数が少なく事業の波及効果が限定的」と、即ち「対象者はいても、実際にそれが使えない状況があるんだ。」と、こういった方達を「困難者」という形で、ある意味「エリアという形の中で絞り込んでそのサポートをしたい。」この思いはとても私は良いことだと思っています。

ただ、具体的にどう対応するのか、といったときに、例えばそのまま下を見ると、事業として「交通空白の有償運送」という形があると、そもそもこの富津市の場合には、タクシー事業者さんの方でも配車がなかなか厳しいということで、NPO さんにこのエリアを実際に担っていただいたと。担っていただいた地域の公共交通をきちっと先ほどの冒頭のところで報告でもございましたが、事業という形でプラスアルファの利用者といった形に繋いできていただいていると、例えばこういったところに、タクシーとは基本的な枠組みは違うんだけど、運用補助のような仕方として市民の方達に活用できるような仕組みにも拡げていこうというような、困難者対応といったところの思いが、具体的な事業として拡げられるのかとか、あるいは次の 93 ページの目標 6 のところに、「公共交通の移動手段の転換に対する負担」このところが困難者の対応の仕方だということも先ほどご説明があったんですが、ここは基本的にはバス路線への対応という形になってくると、そうしたときに沿線困難者、すなわち交通不便地区なのか、あるいは交通空白地区なのか、そういったところによってその困難者の質的なものとかそういったものが変わってくるので、そのときにこのバスの支援といったようなところまで含められるのか。やはり困難な方達は基本的には一緒なんですね、移動できないと。そこをどういう交通手段でサポートするのかといったところをもう少し「見える化」していただけると「このサポートの手がそれこそ利用者のところに届く形として動き出すな。」っていうのが見えるので、富津らしい良い計画になるんじゃないかな、という気がしています。

それから、これは「ちょっと直した方がいいかな。」といったところは 90 ページのところ、事例で「市原市の交通不便地域対策」が出ていますが、その中に「コミュニティバスあおバス」とあります。市原の公共交通にも私は関わっていますが、この「あおバス」は元々コミュニティバスで動いていましたが、収支率が非常に良く、既に一般路線という形に切り替わっておりますので、これは外しておいた方がよろしいかな、と思います。

それから 94 ページ、目標 8 の事業 15 「ワークショップの開催」ってキーワードがありますが、ワークショップの開催といったことをどういう形でイメージされているのか。「モビリティマネジメント」というキーワードできっと繋がっているのだらうなと思いますが、例えば「公共交通ニュース」とか市民の方達が実際に見て「公共交通に転換する。」あるいは「環境負荷といったものを軽減する。」とか色々な学習効果や、企業さんたちが実際に通勤をしてくる従業員等に対して通勤のフォローア

ップという形の中でモビリティマネジメントとか、そういった色々な方策はあるのですが、このワークショップの位置付けが全体像の中でちょっと見えないなど。ワークショップを次の計画を見るとずっと続いているので、「どういう位置付けでこれを組み込んでいくのか。」どうしてもワークショップっていうと、例えば総合計画を作るときに地域の方達の意見を集めるよ。とか、あるいは事業計画として公園計画やって具体的な中身をどういったものをつけるか、といったときに具体性を持ったところで開いたり、富津市さんでどういうワークショップをやっているか分からないで話をしていますので、逆にもう「こういったものを展開するんだ。」と、富士宮市の場合ですと、ちょっと今コロナでできてないのですが「宮バスまつり」というコミュニティバスのお祭りをやるんですね。その中で子供たちに公共交通を知ってもらおうと言ったところのある意味「お祭り事業」として教育学習、体験学習ではなくて、もうゲームをやったり、そういったように地域の中の移動生活の支援なんだということを知ってもらうようなお祭りがあるんですね。そういったところが一つの市民の集まる活気のある場になっているな、といったところも一つの例であるので、決してワークショップは悪い訳ではないんですけど、「どういうイメージを持っているのか。」っていうのをやっぱり具体化しておいた方がいいかなという気はしています。

あともう一点最後ですが、私が一番やっぱりこう読んで気になったのが、先ほどご指摘のあったバスの再編です。「再編」というキーワードはとても簡単に使えますが、現実的にこの5年の中で再編をやってニーズに揃うということは現実的には難しいです。他の自治体さんに絡んでいくここ1週間の中で、公共交通会議が静岡含めて色々起きているのですが、その中で出てきているところはやはり「バス事業者さんが継続的にもう路線として確保できない」ところがもう出てきます。撤退に関するような議論まで今出ています。

そういった中で利用者ニーズといったものをどう考えるのか。そういったときに、やはりまず市民の移動ニーズを確保するためにこういった再編計画を立てて協力体制を作って、そして集約化をして、そして頻度を増やして使って利用していくのかどうか、それやっぱり地域のニーズとシーズっていう形で、合わせていかななくちゃいけないのですが、そのようなときに、やはり先ほどお話があったように、事業者さんだけで動かすのは現実的ではありません。今日も午前中あった会議の中では「競争」というキーワードが国交省の方から話が出てきて、今まではどちらかという路線ごとに民間のバス路線であればバス路線が頑張って競争しているんだと、でもやっぱりそういった状況ではなくて共に創造していくようなネットワークを作ろうじゃないか。でも、言葉としては綺麗に通じるんだけど、じゃあ「誰がその窓口になってくれるのか、窓口の場がないぞ。」といったところで、民間事業者さん、バス事業者さん同士の競争という考え方もあるでしょうし、バスとタクシーを繋ぐといった仕組みとしてバス停までタクシーで運ぶ、鹿児島でやっているような例、こういったようなところの中で地域の移動を、公共交通を優先するために、デマンドタクシー等でバスの停留所までお送りして、そしてあ

	<p>とはバスを使っていたとか、そういったものも動いているんですね。そういったような関係のときにバスとタクシーあるいはタクシー同士のオンデマンドみたいなことをやっている自治体さんもある。</p> <p>そうしたときに、事業者さん同士だと、やはり利益は競合する関係がある中で、「正解はどこに落ちるのか。」の議論がなかなかできないと。そういったときにやはり仲介となるような第三者がどうしても必要なんだ、と。</p> <p>そういったことを考えたときに、それを事務局としてやるのか、もしくは第三者組織みたいな部会ベースで議論するような場といったものを作り込んでいくのか、その辺の運用方策までやはりちゃんと議論した形の中でこの再編といったところに向き合っていないと、「はい、事業者さんお任せしますので、こちらは出来たものについて入っています。」というような体制ではもう行かないということになりますので、その辺の事務局の体制作り、PDCA をやると言ったところもありましたが、PDCA を回すに当たっても、ちゃんと事業部会みたいなものをきちんとバス、あるいはタクシー、そういった公共交通でさらにここではNPOさん含めたものを今後自家用有償といったものを入れるというのであれば、それが一つの全体像として機能するようなことを確認できるような場をやはりこの富津市の中に組み込んでいかないと公共交通というのがもう形としてしか存在しなくなってしまうので、その辺ぜひ丁寧にやっていただきたいと。</p> <p>やはり「公共」というキーワードが出ているので、今度は「福祉とどうしても差別化するのか一体化するのか。」っていうその辺の難しさも出てきますので、そういったところもあわせてぜひ事務局の方では大変だと思っんですが、そのように取り組んでいただきたいと。それに関しては、「この計画を直せ。」という話は私はありません。</p> <p>この計画、よく出来ているんですよ、本当に。冒頭で言ったように。そういった中では、ここを実際に移す、動かしていくためのその体制作りがどうしても必要なもので、その辺を事務局としてちょっとフォローアップしていただきたいなといったところですよ。以上でございます。</p>
小泉会長	<p>事務局コメントありますか。よろしいですか。 他にご質疑等はございませんか。</p>
高橋委員 (運輸支局)	<p>千葉運輸支局の高橋と申します。 確認ですが、5ページのフェリーのところで、「平成9年度にアクアラインが開通」して「平成21年から利用料金引き下げ」とありますが、図では平成21年に「東京湾アクアライン開通」となっています。訂正するかはお任せします。 あともう一点、資料2の補足説明「今後の策定スケジュール」ということで、先ほども藤井先生、成田委員から地域公共交通計画が「大変よく出来ています。」とお褒めのお言葉をいただき、こちら色々助かっておりまして、これは確か国の調査費補助を活用していると思いますが、3月30日に会議をやるということで、手続きの話ですが、その後完了</p>

事務局	<p>実績報告書を出さないといけないかな、と思います。要は策定費補助がどうか分かりませんが、鉄道関係の補助に携わっていたことがある関係で、1ヶ月前もしくは4月10日までに出さなきゃいけないとなった場合に、3月30日にやって、その後にその4月10日に実績を出すというのは大丈夫かな、というところが少し気になった点です。そこをどうするかはお任せしますが、補助金が間に合わないということにならないように気をつけていただければと思います。</p> <p>その辺は私がどうこうということではないのですが、今まで私も調査補助を携わっていて「どうなのかな。」と少し気になった次第でございます。以上でございます。</p> <p>高橋委員ありがとうございました。</p> <p>まず、5ページにつきまして、フェリーのところですが、記載の仕方は工夫をさせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。</p> <p>それから、2点目の調査費補助の部分でございます。</p> <p>今年度の策定経費につきましては、国の補助金をいただく予定であります。「3月30日で大丈夫なのか」という点に関し、事務局といたしまして策定スケジュールが押している中で、パズルを組み合わせるようなスケジュールを組んでいるところで、非常にギリギリの設定となっておりますことを大変申し訳なく思います。</p> <p>補助金の部分に関し、問題がないかどうかは再度よく確認させていただきたいと思います。よろしく願いいたします。</p>
高橋委員 (運輸支局)	<p>はい。ありがとうございました。補助金は期限が要綱上決まっているので、「間に合わなくてももらえませんか。」ということだとハレーションが起きるので、かなりタイムスケジュールが厳しいかも知れませんが、手続きに齟齬がないようにしていただければということでもよろしく願います。以上でございます。</p>
小泉会長	<p>他にご質疑、ご意見、または事業者様から補足の説明等はございませんか。</p> <p>ご質疑等、無いようでございますので、議題(2)について決をとりたいと思います。</p> <p>富津市地域公共交通計画(原案)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。</p> <p>挙手全員であります。</p> <p>議題は賛成全員により可決されましたので、事務局は引き続き策定に向け進めてください。</p> <p>以上で、本日の議事は終了です。</p>
小泉会長	<p>3 報告事項</p> <p>続いて、次第の3、報告事項に入ります。</p> <p>報告事項「NPO法人峰上交通「峰タク」の実証運行開始について」、事務局から説明をお願いします。</p>

事務局	<p>それでは、NPO 法人峰上交通「峰タク」の実証運行開始についてご報告させていただきます。</p> <p>NPO 法人峰上交通「峰タク」は、令和4年11月21日に関東運輸局より自家用有償旅客運送（交通空白地）の登録を受け、12月13日（火）から実証運行を開始しております。</p> <p>参考といたしまして、2枚目に11月18日（金）に行われた定例記者会見での報道発表資料、3枚目には、運行サービス内容等の詳細を記載した「峰上交通ニュース【保存版】」を添付しております。</p> <p>また、運行開始から本日まで3日間の運行がございました。各日の乗車実績を延べ利用者数で申し上げますと、12月13日（火）が16名、12月16日（金）が10名、12月20日（火）が4名、3日間で30名の利用がございました。</p> <p>今後の状況等につきましては、本会議の場において、随時報告、共有してまいりたいと考えております。</p> <p>事務局からの説明は以上です。</p>
小泉会長	<p>事務局の説明について、ご意見等ございましたら、お願い致します。</p>
嶋野委員	<p>意見ではありませんが、NPO 法人峰上交通の理事長をやっております嶋野でございます。</p> <p>事務局より説明があったわけですが、前回の交通会議によりまして皆さんより賛同を得まして、その後、運輸支局へ登録申請をしまして、5番目（登録番号）ということで認証をいただきました。</p> <p>その後、11月末より受付を行いまして、運行テストとして会員登録者の家の庭先まで伺って車が入るかどうかというような確認を数回行いました。</p> <p>それから12月9日に出発式ということで、高橋市長、議会より石井議長など、その他多数来賓にご出席いただいて取り行うことができました。</p> <p>12月13日より実証運行に入ったわけですが、今事務局から報告があったように、まだ3日間ではありますが、そこそこ利用者があるということで、今後も続けていきたいと思っております。</p> <p>また、本運行に関しまして、2年ぐらい前から市の指導あるいは話し合いによりまして、やっと船出することができました。</p> <p>これから試行錯誤しながら持続可能な交通手段を確保していくということで、これからも努力してまいりたいと思っておりますので、本席をお借りしてお礼の言葉としたいと思います。ありがとうございます。</p>
小泉会長	<p>嶋野委員、ありがとうございました。</p> <p>他にご意見等はございませんか。</p> <p>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 その他として、委員の皆様から何かございますか。</p>
高橋副会長	<p>当社における路線バスのダイヤ改正につきまして、この場をお借りしてご報告させていただきます。改正日といたしましては来年令和5年2月1日水曜日から改正をいたします。改正する路線といたしましては、富津市内を走る廃止代替路線バスの湊・富津線、また、竹岡線の2路線になります。改正の内容といたしましては減便とその減便に伴う一部時刻の改正を実施いたします。湊・富津線につきまして、現行平日7往復走っていますが、改正後は4.5往復、竹岡線に関しましては、平日8.5往復しておりますが、改正後は7往復の運行になります。</p> <p>先ほどのアンケート結果などから、運行本数の満足度が一番低くなっているということは重々承知しておりますけれども、この2路線に関しましては、利用者が元々少ない路線でございます。その中でも利用の少ない便を減便するという形で、当社の乗務員不足、また高齢化によりまして運行の維持が大変困難な状況になっております。当社の自助努力では改善しきれない状況等ございまして、本2路線を減便してその他富津市内を走る8路線の運行路線の維持に努めてまいりたいと思っております。</p> <p>今後におきましても当社は大変厳しい状況が続くと思っておりますが、ご利用される皆様方には、大変ご迷惑をおかけいたしますけれども、当社の窮状をご理解いただきますように併せてお願いを申し上げる次第でございます。</p> <p>以上口頭での説明となり大変申し訳ございませんが、私からのご報告とさせていただきます。</p>
小泉会長	<p>高橋委員ありがとうございました。 ただ今の説明について、ご意見等ございましたら、お願い致します。 事務局から何かありますか。</p>
事務局	<p>委員の任期満了に伴うお手続きについて申し上げます。 富津市地域公共交通会議設置要綱第5条により、本会議の委員の任期は「1期2年」と定めがございます。皆さまにおかれましては、翌年1月31日をもって満了となりますため、引き続き委員をお願いしたく、就任または推薦に係る依頼書をお手元に配付させていただいております。お手数でございますが、1月27日までに承諾書または推薦書を事務局へご提出いただきますよう、よろしくお願いいたします。</p>
小泉会長	<p>それでは、「その他」について終了します。 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、ご了承くださるようお願いいたします。円滑な議事進行にご協力を頂き、誠にありがとうございました。 それでは、進行を事務局にお返しします。</p>

事務局	本日は長時間にわたり、ありがとうございました。 なお、次回の公共交通会議の開催は、1月下旬の書面会議を予定しております。後日、あらためて通知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。
-----	---

以上