

令和5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5年度第2回富津市地域公共交通会議
2 開催日時	令和6年1月25日(木) 午前10時00分～午前11時55分
3 開催場所	富津市役所2階第3委員会室
4 議題事項	(1)峰上地区交通空白地有償運送事業の本格運行への移行について(案) (2)峰上地区交通空白地有償運送事業の運行範囲の拡大について(案) (3)地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価(案)について
5 出席者名	富津市地域公共交通会議委員(16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 東京湾フェリー株式会社常務取締役 山本 道明(代理) 富津地区区長会長 榎本 孝 大佐和地区区長会長 竹内 唯男 天羽地区区長会長 嶋野 利郎 国交省関東運輸局千葉運輸支局主席運輸企画専門官 高橋 直人(Web) 一般社団法人千葉県バス協会専務理事 成田 斉 日東交通労働組合富津支部長 安田 等 千葉県富津警察署交通課 関根 健司(代理) 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対策室長 片倉 丈寛(代理・Web) 日本大学理工学部交通システム工学科特任教授 藤井 敬宏(Web) NPO法人わだち理事長 木村 景三 NPO法人峰上交通副理事長 明石 吉郎 オブザーバー(1名) 鴨川市企画総務部企画政策課住み続けたいまちづくり係長 森 和之 事務局(8名) 企画政策部長 石川 富博、次長 小川 真司、企画課長 秦野 憲一、 公共交通係長 網代 和貴、主任主事 東出 涼、主事 手島 颯士 介護福祉課高齢者支援係長 飛澤 賢宏、社会福祉課主事 吉田 人志
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	5人(定員10人)
9 所管課	企画政策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 6 年 2 月 16 日

富津市地域公共交通会議

会議録署名人

手塚 真一

会議録署名人

榎本 孝

第2回「富津市地域公共交通会議」議事録

発言者	発言内容
<p>事務局 (網代係長)</p>	<p><b>1 開会</b></p> <p>それでは定刻を過ぎましたので始めさせていただきたいと思います。 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。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」、「委員名簿」、議題資料1「峰上地区交通空白地有償運送事業の本格運行への移行について(案)」、地域回覧「峰上交通ニュース」、議題資料2「峰上地区交通空白地有償運送事業の運行範囲の拡大について(案)」、議題資料3「地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価(案)について」、</p> <p>報告資料1「日東交通路線バス金谷線の廃止申出に係る千葉県バス対策地域協議会の協議結果について」、報告資料2「運転のお仕事説明面接会 in イオンモール富津の開催について」、報告資料3「東日本旅客鉄道株式会社千葉支社への京葉線の輸送体系の維持に係る要望書の提出について」以上、9点です。</p> <p>その他、席上にお配りいたしました「席次表」、「富津市地域公共交通計画」、また、先ほど入口にてお配りさせていただいている資料が2枚、「交通空白地有償運送の区域図」、「長狭線大山公民館バス停の位置図」という参考資料、以上が資料です。お揃いでしょうか。</p> <p>なお、今ご確認いただいた資料のうち、議題資料3につきまして、議題と題名が異なっておりましたので、訂正させていただきます。</p> <p>議題資料3の1ページの1行目、「生活交通確保維持改善事業に係る事業評価(案)について」となっておりますが、正しくは、「地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価(案)について」となり、『生活』の部分『地域公共』に変えていただきますようお願いいたします。訂正してお詫び申し上げます。</p> <p>また、この他にも資料発送後に急きょ資料を修正した箇所がいくつかございますが、それらは各議題の説明の中でご説明いたします。大変申し訳ございません。</p> <p>それでは、開会に先立ちまして、会長よりご挨拶申し上げます。 小泉会長、よろしく申し上げます。</p>
<p>小泉会長</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、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、公共交通事業者の皆さまにおかれましては、物価高騰、燃料価格の高騰など、大変厳しい事業環境が続く中でも関わらず、日頃より市民の日常生活に欠かせない地域旅客運送サービスの提供の確保にご尽力いただいておりますことに対し、改めて敬意を表するとともに、深く感謝を申し上げます。</p> <p>昨今、社会全体において人手不足が叫ばれる中、特にバス・タクシー業界を中心とした運転手不足が深刻化し、地方部だけでなく都市部にお</p>

<p>事務局 (網代係長)</p>	<p>いても公共交通の減便、廃止などサービス提供の縮小といった話題が、連日新聞、メディア等で報じられているところでございます。</p> <p>少子高齢化が進行している中で、地域旅客運送サービスの維持・確保、交通空白地対策など、自治体に求められる役割の重要性が益々高まっております。</p> <p>引き続き、公共交通事業者の皆さまをはじめ、関係する多くの皆さまと共に、取組みを進めてまいりたいと考えておりますので、引き続き、委員の皆さま方には、お力添え賜りますようお願いいたしまして、簡単ではございますが、開会の挨拶とさせていただきます。</p> <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>
<p>小泉会長</p>	<p>それでは、ただ今から令和5年度第2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いいたします。</p> <p>さて、本日の議題は、「峰上地区交通空白地有償運送事業の本格運行への移行について(案)」の他2件でございます。</p> <p>委員の皆さま方には、活発なご議論をいただきますようお願い申し上げます。</p> <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>事務局 (網代係長)</p>	<p>本日の出席状況を報告いたします。なお、本日の会議は、対面、オンライン併用にて開催しております。</p> <p>対面出席者13名、オンラインによる出席者3名、欠席者2名です。</p> <p>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。</p> <p>なお、東京湾フェリー株式会社 寺本委員の代理として、山本 道明様が、千葉県富津警察署 山下委員の代理として、関根 健司様が、千葉県総合企画部交通計画課 小松委員の代理として、成松 花鈴様が、君津市企画政策部企画調整課 中村委員の代理として、片倉 丈寛様が出席されております。</p> <p>なお、本日オブザーバーとして、鴨川市企画総務部企画政策課 森 和之様が出席されております。</p> <p>続きまして、会議の公開について説明致します。</p> <p>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。</p> <p>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、ご了承願います。</p> <p>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。</p>

	<p>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。手塚委員、榎本委員をお願いいたします。よろしくお願いいたします。</p>
小泉会長	<p><b>2 議題</b>  それでは、次第の2、議題に入らせていただきます。  はじめに、議題（1）の峰上地区交通空白地有償運送事業の本格運行への移行について、事務局から説明願います。</p>
事務局 (秦野課長)	<p>それでは、議題1「峰上地区交通空白地有償運送事業の本格運行への移行について」ご説明申し上げます。</p> <p>まず、協議趣旨につきまして、令和4年12月から実証運行を開始した峰上地区交通空白地有償運送事業「峰タク」について、現状の利用状況等を踏まえ、令和6年4月から本格運行へ移行することとしてよろしいか、ご協議いただくものでございます。</p> <p>「① 運行の概要」につきましては、記載にありますとおり、富津市南部の峰上地区及び湊地区周辺において、会員登録をした峰上地区在住者及びその親族等を対象に、片道運賃は、峰上地区内500円、湊地区周辺まで700円で、複数人が乗車した場合は1人200円の割引が適用されます。</p> <p>運行日は、平日の火曜日及び金曜日の週2日、運行形態は、事前予約制デマンド型で、令和4年12月13日から実証運行を開始しております。下には運行範囲の概略図を掲載しております。</p> <p>2ページをお開き下さい。</p> <p>「②本格運行移行の判断基準」ですが、令和4年10月に開催いたしました会議にて、本事業の実証運行計画をご協議いただいた際に、市の「移動手段の導入・運行維持・休廃止のガイドライン」に基づき、運行継続条件を満たしているかによって本格運行への移行の可否を判断するものとしております。</p> <p>初見の委員さんもいらっしゃると思いますので、内容について改めてご説明いたします。</p> <p>運行継続条件としては、3つ定めており、1点目は、「1運行当たりの輸送人員、1.5人以上」、2点目は、「稼働率、計画運行回数のうち実際に運行した回数30%以上」、3点目は、「収支率、1年目で10%、2年目で30%、3年目で50%以上」としております。</p> <p>なお、2点目の稼働率については、下の黒枠の補足説明をご覧ください。国の補助金を活用するには、国から計画認定を受ける必要があります。計画認定を受けるためには、補助を受けようとする運行系統として、峰タクの地域公共交通における位置付け・役割等を地域公共交通計画に記載した上で、「地域公共交通計画認定申請書」を国へ提出する必要</p>

があり、関係書類の中で補助対象期間中における総計画運行回数を定めることとされております。

その後の補助金申請において、計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が30%に満たなかった場合は、補助金交付申請の対象外とされることから、本指標を条件の一つとしております。

お戻りいただき、「本格運行への移行の判断時期」についてですが、当初、判断の時期を「令和7年6月」としておりましたが、先ほどの3つの条件のうち2つ以上の条件を満たす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、早期に満たすことができる見込みとなった場合については、実証運行期間の短縮も想定することとしておりました。

3ページをお願いします。

次に、「③利用状況」ですが、対象地域の人口と利用登録状況を記載しております。

令和5年3月31日現在の世帯数1,099世帯、人口2,275人に対し、登録世帯数107世帯、登録者数は239人と、約1割の方が登録されている状況でございます。

運行実績の概要につきましては、12か月間で、運行日数94日、運行回数435回、延べ利用者数674人、運行1回当たりの乗車人数の平均である乗合率は1.55人となっております。

この結果により、先ほどの本格運行への移行の条件①である1運行当たりの輸送人員は達成しているものと考えております。

また、条件②の稼働率につきましては、実証運行期間中は地域の移動量把握も目的としていたため、計画運行回数を定めておりませんでした。先ほどのご説明のとおり、本格運行移行後は、国庫補助金の活用を前提に、補助対象期間中における総計画運行回数を定める必要がございます。

具体的には、本格運行初年度の総計画運行回数は、利用実態、運行体制等を踏まえると、運行日1日あたり午前4回、午後4回の計8回程度と想定しております。

運行回数の想定の根拠といたしましては、ページが飛んで恐縮ですが、資料の1番最後であります、12ページをご覧ください。

こちらは、参考として、実際の利用実態を基にした1日の想定利用モデルを記載しております。

ここで、このページの記載内容について訂正をさせていただきます。

上から3行目のかっこ書きにつきまして、「実利用者数7名、延べ利用者数14名」となっておりますが、正しくは、「実利用者数6名、延べ利用者数12名」でございます。

それから、下の専任ドライバーの一日の動きを記載した表につきまして、5回目の運行の記述が、「11:30 峰上地区内会議施設」となっておりますが、正しくは、「11:30 峰上地区内介護施設」でございます。

訂正して、お詫び申し上げます。

それでは、こちらの表の上からご説明いたします。

午前8時10分に会員Aの自宅まで迎車し、8時25分に上総湊駅まで運行。峰上地区まで回送で戻り、次は会員B、Cの自宅へ迎車し、湊地区のスーパー吉田屋と原田内科医院まで運行。次の予約がないことから湊地区で待機しまして、通院・買物を終えた会員B、Cを乗せ、会員宅まで運行。その後、会員Dの自宅まで迎車し、峰上地区内の介護施設まで運行。事務所へ戻り、その後、峰上地区内の介護施設へ会員Dを迎車し、自宅へ送った後、事務所に戻り、ドライバーは昼休憩を取ります。

午後は、13時20分に会員E宅、その後F宅へ迎車し、スーパー吉田屋へ運行。湊地区で待機しまして、買物を終えたE、Fを乗せ、自宅まで運行。湊地区へ回送し、午前中に上総湊駅まで乗車した会員Aを乗せ、自宅まで運行し、事務所へ戻り業務終了、という流れとなっております。

こちらはあくまで一例ではございますが、現在の地域の移動量、運行体制で効率的な運行を行うと、概ねこのような運行スケジュールとなると想定しております。

資料の3ページにお戻りください。

仮に、1日あたりの計画運行回数を8回、年間の運行日数を100日とすると、年間計画運行回数は800回となり、現状の実績である年間運行回数435回は計画の約55%となるため、本格運行移行後も稼働率30%の基準を満たす見込みと考えております。

続いて、4ページをお開きください。

「月別延べ利用者数及び乗合率」でございますが、延べ利用者数は増加傾向にあり、前回報告時では月平均の利用者数が45件でしたが、その後の6月から11月までの6か月間では月平均68件と約1.5倍の増加となっております。

また、デマンド運行における効率性を示す乗合率についても、前回報告時が期間平均で1便当たり1.40人に対し、その後の6か月間では1便当たり1.67人と向上しております。

続いて、「乗合運行時の乗客の関係性」についてですが、2名以上の乗合で運行した173便のうち、同居親族のみで運行したケースは34便で、全体の19.7%ということが分かっております。

5ページをお願いします。

「字別延べ利用者数及び実利用者数」でございますが、延べ利用者数は674人、実利用者数は47人で、一番左のグラフをご覧くださいますと、字別では、「田倉、田原、豊岡」の住民に特に多く利用されていることが分かります。

参考として、その隣には「字別の登録世帯数及び登録者数」、また、その隣には背景として「字別の人口分布」となっております。

6ページをお開きください。

こちらは、先ほどの字別延べ利用者数及び登録世帯数の分布を地図上で視覚化した図です。

上の図の延べ利用者数の分布をご覧くださいますと、赤線で引いている路線バス戸面原ダム線から離れた地域の住民の方が多く利用されている傾向が見えてくるかと思えます。

7ページをお願いします。

「利用目的別」ですが、買い物、通院でのご利用が多く、全体の約6割を占めており、その他飲食や金融機関など様々な目的で利用されていることがお分かりいただけると思います。

その下は、具体的な「行き先」として、多い順に「スーパー吉田屋、原田内科医院、JR上総湊駅」と続いており、全体の9割以上が湊地区周辺への移動で利用されております。

8ページをお開きください。

上から「利用時間帯別の利用者数」でございます。

午前中のご利用が58.8%、午後のご利用が41.2%となっており、午前中がやや多く利用されております。

次に、「よく利用される上位3か所に焦点を当てた利用時間帯別利用者数」でございます。

赤色で示しております「スーパー吉田屋」へは9時台が最も多いですが、午後に利用される方も一定数いらっしゃるようです。また、青色で示しております「原田内科医院」、緑色で示しております「JR上総湊駅」へは8時台が最も多くなっております。

「往復利用」につきましては、買物先、通院先など目的地への移動数が352回、自宅への移動数が332回となっており、往復利用率は91.5%となっており、その差8.5%は他の移動手段で帰宅していると考えられます。

9ページをお願いします。

「単独運行と乗合運行の別」では、運行回数ベースで1人が乗車した単独運行が60.2%、2人以上が乗車した乗合運行が39.8%となっております。

また、時間帯別に単独運行と乗合運行の割合をみると、9～11時台の乗合運行率が高くなっております。

なお、標本数が10未満と少ない時間帯はここでは考慮しておりません。

次に、「ドライバー別運行回数」でございます。運行回数ベースでは、専任ドライバーによる運行が80.2%、住民ドライバーによる運行が19.8%となっております。

近接した時刻にそれぞれの距離が離れた会員宅から予約の依頼があった場合や、帰りの時間が合わない場合などに住民ドライバーが運行しております。

10ページをお開きください。

「④ 収支状況」として、実証運行開始から令和5年3月末までの決算資料ではございますが、収支決算書を記載しております。

最下部をご覧くださいますと、市の補助金を除く収入における収支率は「10.1%」でございました。

以上のことから、判断基準の③収支率についても、1年目で10%を超えているものと考えております。

最後に11ページをお願いします。

「その他」といたしまして、前回会議において委員からご意見のあった事項等について、ご説明いたします。

まず、「乗合運行が家族割引のようになっていないか」という点についてですが、先にお示しのとおり、乗合で運行した173便のうち、同居親族のみでの運行は34便で、乗合運行全体に占める割合は19.7%となっております。

より詳細にみると、同居親族のみで利用している世帯は4世帯で、いずれも乗車の際に介助が必要な方のご家族が同乗しているケースであります。

一定の乗合率を達成できている理由としては、ご近所同士が峰タクを通じて交流され、互いに乗合運行に協力的であること等が挙げられます。

また、予約受付時に受付者から「この日は他の予約があるため、差し支えなければ乗合いで〇時に調整させていただきたい。」といった案内を行っていますが、峰タクの趣旨に賛同されていることから不満の声もないため、今後もこうした調整を図ることで乗合率の向上を図っていきたいと考えております。

次に、「運行上の安全管理」についてですが、乗務員の体調等の確認を運行前に毎回対面にて行い、運行車両の点検は住民ドライバー車両も含め月1回行っております。

なお、自主的な安全運転の啓発活動として安全運転の知識テストを2か月に1度程度で実施しております。

最後に、「利用の拡大に向けて」ですが、会員数の拡大と利用促進を図るため、チラシを作成し、法人や区長会、民生委員、ふれあい推進員等を通じて対象となり得る住民へ配付し、周知に努めております。

また、さらなる利便性の向上に取り組むため、今年度中に利用者・非利用者に限らず地元住民向けのアンケート調査を実施し、要望・意見を伺い、より良い運行を目指して取組みを進めていくよう考えております。

資料による説明は以上でございますが、補足のご説明といたしまして、本日も承認をいただきましたら、その後の動きといたしまして、お手元に配布しております、地域公共交通計画に峰タクの位置づけや役割など必要事項を記載し、計画の変更をする必要があります関係で、3月中を目途といたしまして、改めて地域公共交通会議を書面にて開催し、ご協議いただきたいと思いますと考えております。

具体的に記載を予定している箇所につきましては、お手元の地域公共交通計画をご覧くださいと思います。

まず、79ページをお開きください。

「各交通システムの機能分担」の表における「地域内交通」の「支線」において交通空白地有償運送の欄に峰タクの記載がございますので、こちらを変更する予定です。

次に、80ページをお開きください。

「幹線・支線の方向性」の下、「※2フィーダー補助」に現在、ぷちバスわだちの記載がございますが、国の補助金を活用する際は、峰タクに



	<p>についても表記を加えなければならないため、こちらを変更する予定です。</p> <p>次に、83 ページをお開きください。</p> <p>「目標及び実施事業」の表における事業メニューの【5】に交通空白地の利用促進がございしますが、こちらについても峰タクの本格運行に伴い、評価指標を設定する必要があると見られますので、利用者数を評価指標とし、現状値及び目標値を記載する予定となります。</p> <p>最後に、88 ページをお開きください。</p> <p>こちらは、先ほどの事業メニューごとの概要を記載したページでございますが、①事業概要については、2 段落目以降が峰タクについての記載となっております。</p> <p>そして、中段の枠内の 1 行目及び※印の注釈、②実施主体スケジュールについても変更する予定となっております。</p> <p>変更を予定している箇所は以上となります。</p> <p>さらに、本年 6 月頃には、国庫補助金の認定申請について、ご協議をいただきたいと思いますと考えております。</p> <p>事務局からの説明は以上です。</p>
小泉会長	<p>事務局の説明が終わりましたが、ここで実施主体となられている NPO 法人峰上交通の明石委員から補足説明等ありましたら、お願いいたします。</p>
明石委員	<p>ただいま事務局よりご報告のありました峰タクの運行状況につきまして、現況の取組状況のご報告を申し上げます。</p> <p>私ども NPO 法人峰上交通では、広報活動といたしまして、地域の回覧として峰タクの趣旨や利用促進を目的とした「峰上交通ニュース」を不定期に発行しております。</p> <p>実証運行前の導入段階から現在まで年間合計で 6 回発行しております。運行開始当初の峰上交通ニュースでは、無料乗車体験の申請書を兼ねる様式とするなど、地域の移動手段として根付いた交通となるように発信いたしております。</p> <p>また、直近では令和 5 年 12 月に、実証運行 1 年を経過する中で、「おかげさまで 1 周年」と題し、ドライバーと利用者の声を掲載し、より身近で安心感のある内容といたしました。</p> <p>また、今年 2 月には実証運行 1 周年を経過する中で、地域住民へのアンケートを実施し、現在の利用を問わず広く意見を取り入れ、利用者の掘り起こしとサービスの向上を目指し、今後の地域住民の足として定着できるよう取り組んでまいります。</p> <p>富津市公共交通会議の皆様には、実証運行が 1 年経過し、次への本格運行に向けた峰上交通といたしまして、今後ともよろしくご指導をお願いいたします。</p> <p>簡単でございますが、峰上交通としまして、事務局の報告に加え、ご報告させていただきます。ありがとうございました。</p>

小泉会長	<p>それでは、ただいま議題となっております件につきまして、ご質疑、ご意見等ございましたらお願いをいたします。</p>
榎本委員	<p>富津地区区長会の榎本です。まず、NPO 法人さんのご説明を受けまして今後さらに交通弱者のためにお願ひしたいと思ひます。</p> <p>まずは「30%以上の稼働が必要」という最低ラインがありまして、今後ますます通院とか買い物により必要になってくると思ひます。その中で10 ページの収支状況についてです。</p> <p>市の補助金が約 214 万円の中で、大きな支出は人件費 85 万円、備品購入費 70 万円と、そういったものが主な収支になると思ひます。</p> <p>今後、これが本格運行へ移行した後、NPO 法人でやっていただけますと、市の補助金というのは離れて、国庫から全部補助金が出るということでしょうか。</p>
事務局 (網代)	<p>ただいまのご質問につきまして、事務局の方からご説明をさせていただきます。</p> <p>峰上交通さんの収支状況は、こちらのとおりとなっております。</p> <p>この表ですと、市の補助金が約 215 万という形で記載してございますが、本格運行へ移行した後につきましては、国庫補助金の活用を考慮しております。</p> <p>ただ、国庫補助金には補助率というものがございまして、全額を国庫補助で賄えるということではございません。</p> <p>要綱上は上限として赤字額の 2 分の 1 までというような作りになっておりますので、不足する部分につきましては市の補助金で補填していく考えでございまして、以上でございまして。</p>
榎本委員	<p>ますます稼働すれば、当然費用がかかってくると思ひます。これ当然、困っている地域はどんどんこれを活用していただかないといけない訳ですけども、そういう中で、せつかく NPO 法人で設立しているものから、これが将来的に当然費用かかりますけども、立ち消えしないようによろしくお願ひします。これも、法人の方々、ドライバーさんの協力で成り立つ訳ですので、ぜひ地域の困った人たちに活用できるようにお願ひしたいと思ひます。以上です。</p>
小泉会長	<p>榎本委員、ご意見ということでよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。他にいかがですか。はい、藤井委員どうぞ。</p>
藤井委員	<p>ウェブでの参加で失礼いたします。</p> <p>今丁寧なご説明をいただきましてありがとうございます。私が色々な地域公共交通会議に関わらせていただいている中で運用されているデマンドタクシーとしての実証運行の中では、極めて良い数字が出ているということで、はっきり言って驚きを感じているところです。</p>

というのは、三つの目標の中で①も「1.5人以上」といったところで、通常、「1.2」とか「1.1」といったところを何とかカバーしようと努力されている自治体さんが多い中で、「1.5」といった非常に高い実施状況を得られたということ、それから2番目の「30%の稼働率」、こちらについてもそれをはるかに超えていると言ったところで、そういった面では、「稼働されている実績がきちんと地域の中に根付いているということも含めて、とてもデマンドタクシーといった活用の仕方がこの地域にうまくフィットしてきたんだな。」というのを直感的にまず、感想として持ちました。

その中で、今のご質問にもあったのですが、③の収支率ですが、今回「10.1%」という形で超えたといったところで、あまり収支率にこだわった形で地域のことを運用していくと、なかなかそれだけだと足を引っ張られるといったところがあるな、ということや少し感じているところがありまして、今回は「三つの中から二つをクリアすればよし。」という考え方を持たれているというところで、そういった面では、収支の「10%」に関しても、今回はクリアしますが、次回以降についても二つがクリアしていれば問題ないといったところの判断にはなるのですが、目標設定として「30%」、あるいは将来的に「50%」といったような収支の状況を考えている、といったところですが、例えば他の自治体さんでも収支状況を計算するときに、昨今の燃油代であるとか、人件費であるとか、そういったものが非常に加算されていった中で、実質的な利用者は変わらないのに、ある意味「基本的な運行をする際の運行状況の中の分母分が高くなるが故に収支率が下がる」と、こういったようなことが起きているというのが実際のところで、そういった中でこの「10%」といったところをどういう形で発展させていくのか、これは補助金をもらって、国の補助金を活用する中で、さらにそれを減らしていく、という考え方が中にはあるとは思いますが、「30%」といった目標値を立てるときに、現在その目標値を達成する上での活用の仕方のイメージを事務局として持たれているのかどうか、その辺がだいぶ気になるな、といったところではあります。

ある意味、収支率自体はエリア拡大という形になると、走行経費そのものが上がってくるので、当面これは次の議題になるようですけども、やはり距離が延びた分、運行経費がかさむと収支率は下がる、そういった傾向になりますから、全体の収支率の考え方をサブ的な形で抑えて、地域の中できちんとその乗合いができる仕組み、実際地域の中で根付くんだ、といったところに力点を置いた評価をされる方がいいかな、と感じています。

その中で、収支率 30%以上に上げる、という目標の考え方が事務局であればお伺いしたいな、といったところが一つと、もう一つは、丁寧に先ほどもご説明ございました「地域ニュースを6回やっている」と、2ヶ月にいつぺんぐらいの割合でおそらくされたと思うのですが、やはり他の自治体さんでは、コロナ以降、「乗り合いをしたくないからデマンドをする」と、かつ、「デマンドの乗合率が1.1と低いから、ある意味バス

	<p>に乗るよりいい」ということで、デマンドタクシーを活用する自治体もある。</p> <p>基本的にはマイタクシーベースなのですが、ここは逆に言うと乗合率を高めることをある意味 NPO さんの方で受けたときに実際に「乗合いしませんか。」という投げかけをするといったような地域のコミュニティの密接度というか、そこが強いから、それが成り立つとは思いますが、そのような関係性が、ある意味地域の中でこれを育てようという意識をどういう形で醸成してきたのか、その辺をこの会議体でなくて構わないのですが、ぜひ整理していただけるとありがたいなと思います。</p> <p>というのは、今、国の方でも検討しているライドシェア、こういったところの考え方からすると、今回は交通空白地域、この自家用有償という形で運用していますが、二種免許を持った運行ドライバーの管理によって、それを支える NPO さんがきちんと運行管理を行う、という体制をとっていると、ある意味タクシー会社さんが下地を作るようなライドシェア的な要素といったものを多分に含んだ計画案として動いているので、これは先駆的な形のアプローチになるので、ぜひこういったものが成り立つ地域といったもので、どういう交通手段といったものが本当に活用されて広がってきたのかを整理されていくと、とても好事例としての評価にもなるのかな、というふうに思いますので、ぜひその辺は事務局が丁寧に対応していただけるとありがたいなと思います。</p> <p>ちょっと長くなりましたけども、30%とかに上げる思いといったものを事務局はどう考えているのか、そこだけちょっと教えていただければと思います。</p> <p>この収支率につきましては、やはり物価上昇等の影響もございます。峰タクにつきましては、地域一体型で地域が応援してやっている交通でございます。</p> <p>市といたしましても毎月の会議に参加して、情報を共有しながらより良い方法を考えております。この運行継続条件のところの「2年目 30%以上、3年目 50%以上」っていうところは、ガイドラインの中では国庫補助を含む想定として入れてございますので、その分を含んだ上で、収支率については、毎月の会議等で地域とともに、一緒に考えながら進めていきたいと考えております。以上でございます。</p>
事務局 (秦野課長)	
小泉会長	<p>他によろしいですか。</p>
成田委員	<p>千葉県バス協会の委員の成田でございます。</p> <p>会長いくつかあるので、事務局のご答弁をいただいて順番に、というのでもよろしいですか。</p> <p>それでは私の方からは、峰上タクシーの本格運行移行の議論ということで、最初に私の方で理解している内容を言って、その時であればいいのですが、まず本格運行という定義はガイドラインもあるので、本格運行になると何が違うのか、という部分が総意として一緒であればいいのですが、本格運行っていうと、いろんな解釈によって、公的な</p>

	<p>資金がなくても、いわゆる利用者の収入だけで運行できるのが通常ですが、今回本格運行にはあらかじめ国庫補助、市の補助、こうしたものが入ることを前提に本格運行ということで、富津市地域公共交通計画にも本格運行ということが位置づけられておりますので、そこで考えると私の解釈は、今までの実証運行というのは年度ごとに「ここまでは運行は安泰ですよ」と、期間を見ているから、しかし、本格運行に移行すると少し私は利用者にとっても厳しい話かなと。</p> <p>すなわち、ここに設定されている継続条件に合致しなければ、サービス提供がなくなる。実験ということであれば、この会議で1年間とか2年間の期間は運行が安泰だけど、この後本格運行に移行したら、運行継続条件に達しない場合は、この運行サービス自体がなくなると、こういうことを指すのが本格運行の定義というふうに、お伺いしたんですけども、そういうことで間違いないかということをお伺いしたいのですが。</p>
<p>事務局 (秦野課長)</p>	<p>本格運行には、条件を設けてありますので、この本格運行になった場合、やはりそれをクリアするために、地域のみなさんと努力して、これを続けるような形で進めていく考えであります。下回った場合に、国庫補助が申請できないという場合もございますが、そういった場合はやはり地域の交通は必要ですので、市がバックアップできる部分はなるべくしていきたいと考えております。以上です。</p>
<p>成田委員</p>	<p>それでは、今のご答弁をいただきましたら、仮に運行継続条件を下回っても、本格運行という意味は何らかの支援等を経て、サービス提供についてはこの会議に諮って、どういうふうにするかは考えていく、そういう意味での本格運行の定義であると、いきなりなくすということではないということをお伺いしました。</p> <p>その上で、本格運行についての意見として申し上げたいのは、今回は令和7年6月に判断時期が示されているのですが、本格運行に移行した後、判断する時期というのは毎年なのかとか、どの期間を、例えば乗合の稼働率とか輸送人員っていうのは「年間を通じた1.5人以上」なのか、「基準値30%以上」なのか、それとも月ごとに、よく国の補助金なんかで「調査月」というのがありまして、「この月を判断基準のデータを取る月です。」とか、そういうものを設定していわゆる「いいとこ取り」をしていいと思います。地域のためのサービスですから。</p> <p>ただ、色々と社会の中で、厳しい財政の中でやっていくものですから、ある程度「どういう時期に判断をして継続運行を判断する。ただし、それに至らない場合は、公共交通会議に諮ってその継続について検討する。」等々の、そうした情報が令和7年6月以降ですと、なかなか設定しづらいと思いますので、それについてはあらかじめご準備をいただく必要があるのではないかと思いますので、よろしくお伺いいたします。</p> <p>引き続き、次のお話としますと、乗合の話が出ていて、オペレーターの方も、そこは「今1人いるけどもう1人乗り合いになります。よろしいでしょうか。」とこうした乗合のいわゆるどういう方が行くのか、家族</p>

<p>事務局 (網代係長)</p>	<p>の方が同伴なのかっていう資料の説明もあったのですが、このサービスを進めていくときに、この乗合の方をもっと増やしていこうというような方針ということでもいいのか、目標としては「乗合率をどの位までにする」というのはあえて定義の中にありませんけれども、この乗合について峰上タクシーはもっと増やしていこう、というような取扱いの予定でいいのかなどか、これについては市のお考えをお伺いしたいと思っています。</p> <p>今二つご質問いただいたと認識をしております。</p> <p>1点目につきましては、本格運行へ移行した後の判断の時期、そのようなお話とっております。</p> <p>峰タクさんにつきましては、先ほどの事務局説明のとおり、令和6年4月から本格運行へ移行し、国庫補助の活用を想定してございます。</p> <p>国庫補助金を受ける上では計画の認定申請等を出す必要がございます。その中で計画運行回数を定めたり、例年1月末には事業評価というようなこともございます。</p> <p>そうした中で、利用実態の状況等については、この公共交通会議の場でご説明をさせていただいた上で、あまり状況がよくないというようなところがございましたら、その辺りも含めてご相談をさせていただきたいと思っております。</p> <p>2点目の乗合率でございますけれども、この乗合いという取扱いを増やしていくのか、というようなご質問と認識してございますけれども、こちらは事務局としても一つの指標として、効率的な運行を目指す上では、やはり重要な指標ではないかと思っております。車両につきましては現在4台で運行しているところで、基本的には、専任ドライバーさんが運行している車両をメインで使っていくという考えでありますので、その運行の効率性という観点からできるだけ乗合率については増やしていきたいと思っております。具体的な数字として「2.0にする」とか「2.5にする」ということは考えておりませんが、少なくとも1.5人以上はクリアしていくべきではないかと思っております。</p> <p>以上でございます。</p>
<p>成田委員</p>	<p>乗合率を増やしていこうというお考えを伺いましてありがとうございます。理解いたしました。</p> <p>それでは伺いたかったのが、まず非常に利用率も上がっているということで非常に喜ばしいことですが、一方で利用の申込みが集中するようなケースで、今日の資料には、運送の申込みをお断りするようなケースは記載されていなかったのですが、「乗合いになりますけどいかがでしょうか、というご案内をしています。」というのは資料にあったのですが、申込みが集中してお断りするようなケースはあったのかどうか、そうしたケースがあったのであれば、また次のお話があるのですが、本格運行の判断条件の2に、今では年間計画運行回数は「午前4回、午後4回で計800回」という設定をしております。</p>

<p>事務局 (網代係長)</p>	<p>そのうち、「55%以上であれば、今回は及第点である、30%の基準を満たす」というような説明で、「計画運行回数 800 回」はこの会議で議事をする中で設定されるということですが、実際に稼働するシステム上の上限値というのは 800 回よりももっと上回ることができるのか、という点については、なぜここを 800 回にしたかっていう部分があくまでも想定で、「午前 4 回、午後 4 回」、それとも財政上の、市の負担し得る金額からいっても 800 回が限度なのか、その辺の補足した情報をご説明いただけると参考になりますので、よろしくお願いします。</p> <p>「800 回」のところではありますが、今回、この 800 回という数字を分かりやすくするために、12 ページの中で 1 日の運行のイメージというような資料を追加で作らせていただいて、「概ねこのような動きをしてございます」、というようなところを示させていただきました。この「800 回」という数字は、今日この会議で確定をするという考えではなくて、具体的には今年の 6 月頃を目途に、公共交通会議を予定してございますけれども、その中で、改めてこの数字については、800 回が果たして適正なのか、そういったところも含めてご提示をさせていただいて、ご協議いただきたいと思いますと思っております。</p> <p>実際にはもう少し増やすことも可能性としてはあるのかな、というふうに思っております。</p> <p>また、「お断りしたことがあるか。」というところにつきましては、事務局としては NPO 法人さんの方からそういった事例は何っておりませんが、こちらについては、よろしければ、明石委員の方からお答えいただけますと。</p>
<p>小泉会長</p>	<p>明石委員その状況がわかりましたらお願いします。</p>
<p>明石委員</p>	<p>先ほどご説明しましたようになりますが、現在、専任ドライバーが 1 台、それから住民ドライバーが 3 台、これで十分対応できておりますので、お断りしたことは現在ございません。</p>
<p>成田委員</p>	<p>ありがとうございます。お断りしたケースもないということですし、800 回も次の公共交通会議で色々と検討するということですので、そのときにまたお話を伺えればと思います。</p> <p>最後に一点だけ、今回の運行継続条件の三つ目に「収支率」が出ていて、三つのうち二つがあればいいという話ですが、少し気になりましたのが、「③収支率」の中に星印として「収入には国庫補助を含むものと想定」という書き方になっているのですが、ここは国庫補助に限定したというお考えを伺えれば、というのが、千葉県と国で地域間幹線系統のバスの補助でも、国と県でやるけれども、該当する市町村の支援を収支率に入れば補助を続ける、というような考えもあるのですが、それは公的な支援以外にも、いわゆる収支率がギリギリのときに何らかの収入として見えるものがあれば、せっかくこういう基準を上回ることが継続の条件でできることもあるんですけど、「国庫補助等」とか、何かあま</p>

<p>事務局 (網代係長)</p>	<p>り国庫補助に限定する、しなきゃいけない理由があればお伺いしたいのと、意見としてはある程度幅を持たせた方がいいのではないか、というのが意見であります。</p> <p>これについて事務局側のご答弁をいただければと思うのですが、お願いします。私はこれで終わります。</p> <p>運行継続条件の三つ目の収支率の※印に「収入には国庫補助を含むものと想定」という記載がございます。「1年目10%、2年目30%、3年目50%」という基準に関しまして、事務局としても実はこの指標については「少し厳しいかな。」という捉え方を当時していたと認識しております。</p> <p>実際に移動需要がそれほど多くない地域において、それでも必要な地域で運行するというところがございますので、実際には運賃収入のみでこの基準を上回ってくるということは基本的には考えられないという理解をしております。</p> <p>「少しずるいかな。」と思われるところがあるかも知れませんが、このガイドラインを策定した際に、自主的に事業者さんが得られる収入だけではなく、国庫補助もある程度前提とした作りにさせていただいたという形でございます。</p> <p>このガイドラインにつきましても、策定からかなり時間が経っております。平成31年3月に策定をし、それから見直しは今までしていないところもございます。この国庫補助については、「国庫補助等」というような記載をすることも事務局としては考えたいと思っておりますし、この基準値についても果たしてこれがこのままいくのか、ということを含めて今後検討する必要があるのではないかと考えております。以上でございます。</p>
<p>小泉会長</p>	<p>他にご質疑・ご意見はございませんか。</p> <p>ご質疑等、無いようでございますので、決をとりたいと思います。</p> <p>なお、明石委員につきましては、この議題の表決には加わることができませんので、よろしくお願いいたします。</p> <p>議題(1)の「峰上地区交通空白地有償運送事業の本格運行への移行について(案)」を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>挙手全員でございます。よって、議題は可決されましたので、事務局は当事業の本格運行への移行に向け、地域公共交通計画の記載箇所への反映など所要の事務を進めてください。</p>
<p>小泉会長</p>	<p>続いて、(2)峰上地区交通空白地有償運送事業の運行範囲の拡大について(案)を事務局から説明願います。</p>
<p>事務局 (網代係長)</p>	<p>それでは、議題2「峰上地区交通空白地有償運送事業の運行範囲の拡大について」ご説明したいと思います。</p> <p>まず、協議趣旨につきまして、本市の東京湾フェリー前と鴨川市の亀田病院を結ぶ日東交通路線バス「金谷線」について、令和5年9月25日</p>



付けで運行事業者から千葉県バス対策地域協議会に対し、乗務員不足等を理由に路線廃止の協議申出があり、その後開催された協議会安房分科会にて関係者と協議を行った結果、路線の維持は困難と判断されたため、事業者の申出のとおり本年4月1日付けで廃止される見通しとなりました。

このことを受け、同路線の沿線にある峰上地区住民への影響を考慮し、地域の移動ニーズを踏まえ、鴨川市方面への代替輸送手段を確保するため、令和6年4月1日から峰上地区交通空白地有償運送事業の運行範囲拡大を図りたく、道路運送法の規定に基づき、地域公共会議等において協議を調える必要があることから、ご協議いただくものであります。

2ページをご覧ください。

「1. 日東交通路線バス「金谷線」の概要」についてご説明いたします。

運行本数は一日当たり4往復、市内の停留所につきましては、金谷地区には金谷線の起点であります「東京湾フェリー前」と「鋸山ロープウェイ」の2か所、峰上地区には「山中」、「奥畑」の2か所の計4か所がございます。

主な経由地としては、東京湾フェリー前を出発し、南下して鋸南町に入り道の駅保田小学校、長狭街道を鴨川方面へ東進して大山千枚田入口、長狭学園等を経由し、鴨川駅前、終点は亀田病院となっております。

年間の利用者数につきましては、令和4年度実績で「22,410人」となっております。

続いて、「2 金谷線に係る協議結果と長狭線について」でございます。

金谷線は廃止となる一方で、鴨川市内において金谷線と一部並走し、亀田病院へ至る「長狭線」については、令和6年4月1日以降も運行が継続される見込みとなっております。

3ページをお願いします。

「3. 峰上地区における鴨川市方面への移動ニーズについて」、でございます。

令和4年度に実施した地域公共交通計画策定時の市民アンケート調査結果によると、峰上地区住民の主な通院先では、「亀田病院」の割合が市内他地区と比較しても高く、地理的にも鴨川市街と近接していることで、一定の移動ニーズがあるとみられることから、金谷線の廃止後も鴨川方面への代替輸送手段の確保は優先的に考慮する必要があると考えております。

また、路線バス金谷線の「山中・奥畑」バス停の利用状況については、奥畑バス停はほとんど利用がない一方、山中バス停では、鴨川方面と行き来していると思われる利用が一定程度ある状況です。

おめくりいただき、4ページをご覧ください。

こちらは、運行範囲の拡大について、「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」として、千葉運輸支局へ提出する書類となっております。

	<p>今回の協議によって変更する部分を赤字にて記載しております。      続いて、先ほど差替えをお願いしました資料5ページをご覧ください。</p> <p>こちらは4ページの書類に添付する運行区域図となります。</p> <p>記載を変更した箇所といたしましては、右下のオレンジ色の線が長狭線を表しておりますが、「大山公民館」バス停の接続に関する記載を追加し、右上の旅客から収受する対価についての湊地区周辺「700円」としていたところを、峰上地区外「700円」といたしました。</p> <p>なお、当初の資料では「金束駅」バス停としておりましたところを「大山公民館」に変更した理由ですが、参考資料の1ページにありますように、「金束駅」の一つ先のバス停に「大山公民館」というバス停がございます。</p> <p>今回検討している運行範囲の拡大に伴い、峰タクが鴨川市内を運行することになりますので、他の事業者へ与える影響の有無等、事前に鴨川市さんにご相談し、関係者間でご協議いただいた中で、バス待ち環境等の観点から「金束駅」バス停よりも「大山公民館」バス停の方が望ましいのではないかとご提案をいただきました。</p> <p>早速、現地を確認に行きましたところ、参考資料2ページのように、「大山公民館」バス停には、上り線側、下り線側共に腰をかけられる上屋がございます。峰タクと路線バスを乗り換える際に利用者にお待ちいただくこともございますので、バス待ち環境としてはこちらの方がより適しており、また、安全に乗り降りができるスペースもあると判断し、急ではございましたが、峰上交通さんとも調整し、当バス停を接続先とすることといたしました。</p> <p>なお、千葉運輸支局へ提出する様式や範囲の表現等については、事前に千葉運輸支局輸送担当へ確認を行っておりますが、軽微な修正等を求められた場合については事務局に一任いただければと思います。</p> <p>事務局からの説明は以上です。</p>
小泉会長	<p>事務局の説明が終わりましたが、ここで実施主体となられている NPO 法人峰上交通の明石委員から補足説明等ありましたら、お願いいたします。</p>
明石委員	<p>峰上交通から峰タクの運行範囲拡大についてご説明を申し上げます。峰上地区交通空白地有償旅客運送「峰タク」は、令和5年10月に路線バス金谷線の廃止申し入れが出されたとの報告を市から受けまして、法人内で協議した結果、これまで峰上地区内に設置されている「山中バス停」、「奥畑バス停」を利用している峰上地区の住民の鴨川方面の移動需要に対応すべく、運行範囲の拡大を計画の変更案として、提出いたしました。</p> <p>変更内容といたしましては、事務局の説明のとおり金谷線廃止後も存続する路線バス「長狭線」の停留所である「大山公民館バス停」に運行できる計画とします。</p>

<p>小泉会長</p>	<p>理由といたしましても、事務局からの説明がありましたとおり、当初「金束駅」バス停で考えておりましたが、事務局からの提案を受けまして、バス待ちの環境として、こちらの方がより適していると考えました。「大山公民館バス停」を接続先として変更いたします。</p> <p>なお他の交通事業者への影響を鑑み、この運行範囲の拡大によって富津市外で乗降できるのは「大山公民館バス停」前のみといたします。また、運行範囲といたしましては、鴨川市に一部入る形となりますが、運送する旅客の範囲は変更せず、あくまでも富津市天羽地区（峰上地区）の住民といたします。今後も地域の需要に合った移動手段として運行を継続していきたいと考えております。以上でございます。</p> <p>ありがとうございました。ここで、本議題に関し、本日オブザーバーとして参加されている鴨川市の森係長から鴨川市へ運行範囲を拡げることについての影響などご意見等ありましたら、お願いいたします。</p>
<p>森係長 (オブザーバー)</p>	<p>鴨川市企画政策課の森と申します。よろしくお願いたします。</p> <p>峰上地区交通空白地有償運送事業の運行範囲の拡大につきまして、鴨川市内の交通事業者に事前に運行内容を説明いたしましたところ、対象が峰上地区にお住まいの方ということで、営業への影響はないと思われ、運行範囲の拡大に問題ない旨を確認させていただいたところでございます。</p> <p>よって、本市といたしましても、当該事業の運行範囲が拡大されることについて問題がないということでお答えをさせていただければ思っております。以上でございます。</p>
<p>小泉会長</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、ただいま議題となっておりますことについてご質疑ご意見がございましたらお願いいたします。</p>
<p>成田委員</p>	<p>私、2ページの千葉県バス対策地域協議会の委員もやっています、実は鴨川市の会議の委員もやっています。</p> <p>そういう中で、確認のためにお話を伺えればと思うのですが、まず、前提となる千葉県バス対策地域協議会の協議結果については、2ページに示されたとおりでございます。「金谷線の廃止に伴う今後の沿線市町の地域公共交通会議で協議していく」と、こういう前提で今回のご提案があったというふうに理解してございます。</p> <p>そして、鴨川市内でも関係事業者の影響がないと、ここまできて、少しお伺いしたかったのは、金谷線自体は一般路線定期運行のバス事業の東京湾フェリーの金谷前から亀田病院となっていて、これがなくなって富津市内の旅客については富津市内の公共交通会議で議論すると、そこであえて伺いたいのは、今回の議案にある峰上地区の交通空白地のタクシーについては利用登録を受けた方がご利用になれるというようなシステムでございます。</p>

	<p>そういう意味で今回、金谷線は全く登録としない方が利用できるという部分で、「大山公民館」へは登録された峰上タクシーの利用者の方はそこに行くということが今回の提案で、これに異論がある訳ではないのですが、こうした登録をしていない富津市内の旅客の取扱いについて、今後は金谷線を使いたいのであれば、峰上タクシーの利用者として登録をすれば、「大山公民館」でお待ちになって、亀田病院へ行けるのか、それともここの協議は、そうした取扱いを飛び越えて今まで金谷線の利用者であった方は、峰上タクシーは登録しなくても利用できると、ただ料金はかかると。この辺は誤解がないようにあえて補足してご説明いただければと思っております、よろしくお願ひします。</p> <p>事務局 (網代係長)</p> <p>金谷線の廃止に伴う影響について、峰上交通の旅客の範囲といたしましては、峰上地区に在住しておられる、また峰上地区に関係しておられる、例えば、ご実家が峰上地区にあって今は別に住んでいるというような方がご利用になられる交通として、運輸支局さんの方から了解をもらっているという形でございます。事務局の考えといたしましては、内容のとおり、会員登録をされた峰上地区在住者及びその親族等がご利用いただけるもの、という形で運用してまいりたいと考えております。以上でございます。</p> <p>成田委員</p> <p>ありがとうございます。そうしますと、峰上地区の登録を受けた利用者だけが、今回の議案の大山公民館まで足を伸ばしてお待ちいただければ、亀田病院まで行けると。峰上地区以外の富津市内の方で金谷線を利用していた方の対応については、この中には入っていないということでしょうか。</p> <p>事務局 (網代係長)</p> <p>おっしゃるとおり、こちらについては峰上地区在住者の方ということで考えております。</p> <p>成田委員</p> <p>そうしましたら、今回の議案はあくまでも峰上地区の方だけということで、今後4月に日東交通金谷線は廃止というのが既にもう目の前まで来ておりますが、こうした状況を踏まえて、それ以外の利用客の方々のご要望等を受けてまた必要に応じて今後別な協議があるかも知れないと、こういう理解でよろしいのでしょうか。</p> <p>事務局 (秦野課長)</p> <p>この路線廃止に伴いまして、真っ先に金谷地区と峰上地区の地域の方にご説明に行きました。地域の声を聞いた上で、峰上地区につきましては、峰タクさんの運行範囲を広げて対応していただけるということで、金谷地区につきましては、現在どういった交通が地域に適しているかという勉強会を今後開いて、導入していく方向で考えているとともに、金谷線の廃止に伴って金谷地区の日本遺産の関係もありますので、それについては鋸南町等と一緒に協議を進めております。以上です。</p>
--	---

榎本委員	<p>今の話ですけども、富津市民として、金谷から亀田病院へ通院する方がいらっしやると思います。これは検討するまでもなく、間口を広げて会員になったら、金谷住民も利用できるようにしないと富津市民として不公平だと思います。まして、市の財政負担があるわけですから、相談するも何も「会員になったら結構です。」って言ってあげないと。金谷線は廃止になる訳ですから。その辺はお願いいたします。</p>
事務局 (秦野課長)	<p>ありがとうございます。おっしゃるとおり金谷地区から亀田病院に通っている方が数名いるというのは地元から聞いております。</p> <p>この廃止に伴って、金谷にはJRがありますので、そちらのご利用をお願いするとともに、金谷地区でも峰タクと同様な交通が導入できるか、区長さん方と今協議をして進めておりますので、その点については、今後同じような形の交通で進めていくような形となっております。以上でございます。</p>
小泉会長	<p>他にご質疑・ご意見はございませんか。</p> <p>ご質疑等、無いようでございますので、決をとりたいと思います。</p> <p>なお、明石委員につきましては、この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（２）の「峰上地区交通空白地有償運送事業の運行範囲の拡大について（案）」を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。よって、議題は可決されましたので、当事業について、事務局は運行範囲を拡大するために必要な手続きを進めてください。</p>
小泉会長	<p>続いて、議題（３）地域公共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 (東出主任)	<p>それでは、議題３地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価（案）について、ご説明申し上げます。</p> <p>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、同事業の実施要領等に基づき、自己評価を行い、本年1月末日までに国へ提出する必要があります。</p> <p>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ございます。</p> <p>参考として、補助金交付要綱抜粋を掲載しております。</p> <p>2ページをお開きください。</p> <p>「令和5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。</p> <p>なお、本ページに続き6ページまでの資料が、関東運輸局への提出書類になります。</p> <p>協議会名は、「富津市地域公共交通会議」、</p>

	<p>評価対象事業名は、「地域内リーダー系統確保維持費国庫補助金」、  「①運行事業者名」は、「NPO 法人わだち」、  「②事業概要」は、「竹岡地区交通空白地有償運送」、  「③前回の事業評価結果の反映状況」は、「昨年度の達成状況を継続  できるよう、安定的な運行を行った。」としました。  「④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。  「⑤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 823 人となり、1 運行あたりの利用者数は 2.96 人で、  また、昨年度と比べ利用者数が増えていることから、A評価としており  ます。  「⑥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。  3 ページをお開きください。  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。  4 ページをお開きください。  こちらの資料では、「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。  5 ページは、「公共交通マップ」、6 ページは、「補助対象事業の運行系  統図及び実績データ」になります。  事務局からの説明は以上です。</p>
小泉会長	<p>事務局の説明が終わりましたが、ここで実施主体とされている NPO  法人わだちの木村委員から補足説明等ありましたら、お願いいたしま  す。</p>
木村委員	<p>NPO 法人わだちの木村と申します。私どもの方では安定して事業の拡  大をしております。令和 4 年度が「800 人」の延べ人数だったのが、「823  人」ということで若干ではございますが、増加をしております。利用  数としてもかなり安定した数字を確保できております。  利用した人数は、実人数「41 名」で、今年度は「46 名」と、5 名増と  いうことで、これは引っ越しとか施設に入られるという方もいらっしや  って、その代わりに新しい人が入って、ということで、別に不満があっ  て抜けるというのではなくて、おおむね好意的に捉えられておりまし  て、順調に進んでいるかなと思っております。  一点、課題としては 3 年後、2027 年に 1,000 人の利用者を今目標とし  ておりまして、なかなか昨年度と比べますと 23 人増えているという形  なので、もう少しこの辺は頑張っていけないといけないということと、  ちょっとリピーターが減っているかなというところがありまして、この  辺りを頑張っていきたいと思っております。</p>

	<p>あと、関連でお話したいのですが、私どもの方では福祉有償運送という形で、これはあくまでも福祉対象になる方がベースですけども、峰上交通さんと同じようにデマンド式の送迎をしております。こちらに関しては曜日とかも特に関係なく、君津中央病院とか亀田病院と、遠距離のものも対応しています。こちらの方がかなり伸びていまして、2年前だと153人だったのが、昨年で498人ということで220%位アップしていきまして、これもかなり役に立ってきているのかなと思っております。</p> <p>料金としてはもちろん峰上交通さんみたいな、バスのものではないので、距離換算でありますのでタクシーの半分位になりますが、利用が増えております。この辺、両輪で天羽地区の利用者に使っていただければというふうに考えておりますので、これからもよろしくお願ひします。ありがとうございました。</p>
小泉会長	<p>それでは、ただいま議題となっておりますことについて、ご質疑、ご意見等ございましたらお願ひいたします。</p>
成田委員	<p>千葉県バス協会の委員の成田でございます。</p> <p>私から確認のために、4ページの右下の「協議会開催状況」といたしまして、「令和6年1月、第2回」と報告されているのは、今日の会議ではないかと思われませんが、この「峰上地区交通空白地の本格運行」の案と、この「事業評価」の案の前に「運行範囲の拡大」というのが先ほど議事であったと思いますが、これはあえて入れなかったのはやはりそういう考えなのかどうか、という点についてお伺ひしたいのと、それからもう一つ、事業評価の2ページの「事業評価」、こちらはNPO法人わだちに関する内容が列記されておりますが、「⑥事業の今後の改善点」ということで、ここは竹岡地区ということですけども、先ほどの峰上タクシーの利用に関する内容で、今後検討するために地区との協議とか色々やっていた部分の中でこれは竹岡地区のこのフィーダー補助金ですけども、フィーダー補助を峰上地区でも活用を目指してやっている部分というのが、今は運行事業者、NPO法人わだちですが、今後は他の地区にも、という部分は⑥のところに入れられないのかどうか、これについてはちょっとお伺ひできればと、2点よろしくお願ひします。</p>
事務局 (網代係長)	<p>ありがとうございました。先ほどの4ページの記載でございますけれども、ここにつきましては大変申し訳ございません。ご指摘のとおり運行範囲の拡大についてもこちらに記載をしたいと思っております。よろしくお願ひいたします。</p> <p>それから2ページの、評価内容の「⑥今後の改善点」というところで、「今後は他の地区にも」というのは、運行範囲を、というところでよろしかったか、すいません、確認させていただければと思います。</p>
成田委員	<p>まず、峰上タクシーは本格運行が今日の議題ですけども、その中でフィーダー補助基準を達成することによって国庫補助ももらいたい、というようなことで今日議論していた訳ですから、ここはNPO法人わだちの</p>

	<p>内容だけに限定しなければいけないのもあるんですけど、富津市内の今後の地域内フィーダー系統の補助金の評価対象、今後の改善点っていうことだろうと、将来的な部分で少しその他地域への拡充っていうのは、書くことができるか、できないのかどうか、という点はここで議論というよりも、提出するのは国ですから、国の方にも情報を聞いていただいて、そうした未来の話を書くのであれば、括弧とか可能であれば入れてもいいと思うんですけど、この辺は事務局にお任せしたいと思っておりますけど、これは意見として聞いてもらえればと思います。</p>
<p>事務局 (網代係長)</p>	<p>ありがとうございます。その辺りにつきましては運輸局さんの方とも相談させていただきたいと思っております。軽微な変更等につきましてはご容赦いただけたらと思っております。よろしく申し上げます。</p>
<p>小泉会長</p>	<p>他にございますか。ないようですので、決をとりたいと思っております。      なお、木村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。      地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価（案）について、一部修正も含めまして賛成の方は挙手をお願いいたします。      挙手全員でございます。よって議題は可決されましたので事務局は一部修正を含めて事務を進めていただきたいと思います。      以上で本日の議題は終了いたしました。</p>
<p>小泉会長</p>	<p><b>3 報告事項</b>      続いて、次第の3、報告事項に入ります。      報告事項（1）日東交通路線バス金谷線の廃止申出に係る千葉県バス対策地域協議会の協議結果について、事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局 (東出主任)</p>	<p>それでは、報告事項1「日東交通路線バス金谷線の廃止申出に係る千葉県バス対策地域協議会の協議結果について」ご説明申し上げます。      「1 概要」につきまして、先ほどの議題2でも触れましたとおり、金谷線は、令和6年4月1日付で廃止される方針が決定いたしました。これまでの検討経緯等を踏まえ、廃止の方針決定に至った経緯と今後の対応予定等についてご報告いたします。      「2. 路線の概況」ですが、      本路線は、以前、国及び県から運行費補助を受けておりましたが、利用者の減少により、平成29年10月1日以降の運行分から国県補助が対象外となることを受け、関係者間で協議し、以降3年間は2市1町が国県補助相当分を補助することで維持することとなりました。      令和元年12月6日付けで再び路線廃止の協議申出があり、再度関係者間で協議し、令和2年10月1日以降の運行分からは2市1町で赤字全額を補助することでこれまで維持してまいりました。      以下には参考として直近5年間の利用者数及び補助金額を掲載しております。      2ページをお願いします。</p>



<p>小泉会長</p>	<p>「3. 住民への説明・周知時期・方針について」ですが、市民全体へは、千葉県バス対策地域協議会安房分科会の発表に伴い、市ホームページで公表するとともに、2月号の広報ふつつ等で周知を行う予定としております。</p> <p>なお、特に影響が考えられる沿線の金谷地区、峰上地区へは、昨年10月から11月にかけて、それぞれの地区の区長へ現状について説明を行ったうえで、令和6年1月11日の区長回覧にて本件についての住民周知を行っております。</p> <p>また、廃止に伴う代替交通手段の確保策等については、関係する自治体及び地域、事業者と協議を行っております。</p> <p>3ページにつきましては、千葉県バス対策地域協議会安房分科会の協議結果として、既に公表されております。</p> <p>4ページ、5ページにつきましては、先ほどご説明させていただいた金谷地区・峰上地区への回覧文書となっております。</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。</p> <p>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> <p>ご質疑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> <p>続いて、報告事項(2) 運転のお仕事説明面接会 in イオンモール富津の開催について、事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局 (東出主任)</p>	<p>それでは、報告事項2「運転のお仕事説明面接会 in イオンモール富津の開催について」ご説明申し上げます。</p> <p>令和元年度からハローワーク主催で開催しているバス・タクシードライバーに特化した就職説明面接会を本年2月4日(日)に開催します。</p> <p>昨年同様、大型商業施設「イオンモール富津」を会場に、本市と君津市で営業しているバス・タクシー事業者が参加する予定です。</p> <p>2024年問題を目前に控え、交通事業者における乗務員不足は大変厳しい状況が続いています。市民の移動手段を確保・維持していく観点から、本市としてもハローワークをはじめ、近隣市等の関係者と今後も協力、連携しながら交通事業者の人材確保に積極的に取り組んでまいります。</p> <p>事務局からの説明は以上です。</p>
<p>小泉会長</p>	<p>事務局の説明が終わりました。</p> <p>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> <p>ご質疑等ないようでございますので、「報告事項(2)」について終了します。</p> <p>続いて、報告事項(3) 東日本旅客鉄道株式会社千葉支社への京葉線の輸送体系の維持に係る要望書の提出について、事務局から説明をお願いします。</p>

<p>事務局 (東出主任)</p>	<p>それでは、報告事項3「東日本旅客鉄道株式会社千葉支社への京葉線の輸送体系の維持に係る要望書の提出について」ご説明申し上げます。</p> <p>昨今の報道等によりまして、既にご承知の方もいらっしゃるかと思いますが、令和5年12月15日に、JR千葉支社より発表されました本年3月のダイヤ改正に関しまして、内房線及び外房線との直通列車を含む京葉線の輸送体系の変更については、沿線住民や企業等に多大なる影響を及ぼすこと等が懸念されるため、袖ヶ浦市、市原市、木更津市、君津市、本市の連名で、撤回及び再検討される旨の要望書を本年1月9日に提出しましたので、お知らせいたします。</p> <p>なお、要望書の取りまとめ及び提出は、沿線5市を代表し、袖ヶ浦市が行っております。</p> <p>また、要望書提出後の動きといたしまして、JR千葉支社において再検討をいただき、早朝の上り快速電車について、内房線では君津駅発の1本、外房線では上総一ノ宮駅発の1本、計2本の運行を継続することが本年1月16日に公表されております。</p> <p>引き続き、内房線沿線だけでなく、外房線沿線の自治体を含めた関係自治体が連携してJRへ要望を実施していく予定となっております。</p> <p>事務局からの説明は以上です。</p>
<p>小泉会長</p>	<p>事務局の説明が終わりました。</p> <p>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> <p>ご質疑等ないようでございますので、「報告事項(3)」について終了します。</p>
<p>小泉会長</p>	<p><b>3その他</b></p> <p>その他として、委員の皆様から何かございますか。</p>
<p>高橋委員 (日東交通)</p>	<p>日東交通の高橋と申します。</p> <p>先ほど来から当社の要員不足の関係で金谷線の廃止等々ご報告いただいておりますので、当社の現状について大変貴重な時間を割いて申し訳ございませんが、ご報告させていただければと思います。</p> <p>当社の今の乗務員の状況につきまして、会社全体で約1割の乗務員が不足している状況でございます。</p> <p>今年度28名の入社がありましたが、退社の方が20名いるということで、今年度についてはプラス8名ほどとなっております。</p> <p>しかしながら、昨年度については退社の方が多い状況となっておりますので、ここ2年間ではプラスマイナス0というような状況となっております。</p> <p>今年度、当社で初めての実績になるのですけれども、国の方で「地方創生移住支援事業」という制度がございまして、東京都内で勤めている方や勤務されている方が地方に移住して、その地に勤務するという方に対し、補助が出るという制度がありまして、個人情報になりますので細</p>

	<p>かいことはお伝えできませんが、神奈川県に住まわれている方が富津市様に移住して当社に勤務していただくという方が、この2月ですけれどもそういった入社がございます。</p> <p>大型2種免許の取得はハードルが高いということで、各社様々な制度がございますけれども、当社においても大型2種免許を当社に入社してから取得するような制度も設けております。</p> <p>この制度も今まで少し制限が厳しいものでございましたが、制限の拡大の方もして、より多くの方にこの制度を使っていただけるような対応をとっております。</p> <p>また、最後になりますけれども先ほどのイオンモール富津様でのお仕事説明会等々実施していただいておりますけれども、昨年に行われました「どらなびエキスポ」だったり、「バスギアエキスポ」というものが新宿の方で開催されておりますけれども、そちらの方にも参加して、より多くの地域の方に説明をして当社に入社していただけるような対応をとっております。</p> <p>今後も乗務員の確保については最大限注力してまいりますので、皆様方のご支援とご協力の方を賜れば幸いです。以上でございます。</p>
小泉会長	<p>高橋副会長、ありがとうございました。ただいまの報告について、ご質問がございましたら、お願いいたします。</p> <p>ないようですので、事務局何かございますか。</p>
事務局 (秦野課長)	<p>特にございません。</p>
小泉会長	<p>それでは、「その他」について終了します。</p>
小泉会長	<p><b>4 閉会</b></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頂き、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 (秦野課長)	<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、3月に書面開催を予定しております。</p> <p>また、それまでに開催する必要が生じた場合には、別途お知らせさせていただきますので、ご承知おきください。</p> <p>本日はお疲れ様でした。ありがとうございました。</p> <p>午前 11 時 55 分終了。</p>

以上