

令和8年度第1回富津市地域公共交通会議 会議録

1 会議の名称	令和8年度第1回富津市地域公共交通会議
2 開催日時	令和8年5月26日（火） 午後1時55分～午後4時20分
3 開催場所	富津市役所2階 第3委員会室
4 審議等事項	議題 (1) 富津市地域公共交通計画に係る2025年度実施事業の評価及び2026年度事業計画（案）について (2) 令和7年度決算及び令和8年度予算（案）について (3) 富津市地域公共交通計画認定申請書（案）について (4) 地域間幹線系統確保維持事業に係る富津市地域公共交通計画別紙（案）の策定について (5) 次期富津市地域公共交通計画策定に向けた調査・分析等業務委託に係る公募型プロポーザル方式の実施（案）について 報告事項 (1) 金谷地区交通空白地有償運送事業「きんこくタクシー」の運行状況について
5 出席者名	富津市地域公共交通会議委員（18名） ・富津市副市長 中山 正之 ・日東交通株式会社 運輸部輸送課長 石井 敬太（代理出席） ・一般社団法人 千葉県タクシー協会 理事兼南房支部長 京成タクシーイースト株式会社 南房事業部代表取締役 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 根本 修 ・東京湾フェリー株式会社 常務取締役 寺元 敏光 ・富津地区区長会長 白石 正雄 ・大佐和地区区長会長 藤平 勝正 ・天羽地区区長会長 浅野 政男 ・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 福浪 新一 ・一般社団法人 千葉県バス協会 事務局長 田中 徹（代理出席） ・日東交通労働組合 富津支部 執行委員 森 正宏 ・千葉県君津土木事務所 調整課長 岡村 博之 ・千葉県富津警察署 交通課長 池田 崇将 ・君津市企画政策部 企画調整課長 中村 峰之 ・日本大学理工学部 元教授（現非常勤講師） 藤井 敬宏 ・NPO法人わだち 理事長 木村 景三 ・NPO法人峰上交通 理事長 嶋野 利郎 ・社会福祉法人金谷温清会 理事長 平寫 一良 オブザーバー（1名） ・千葉県総合企画部交通計画課 地域公共交通室 森山 優太 事務局（8名） ・企画政策部長 阿部 淳一郎 ・企画政策部 次長 平野 達也 ・企画政策部 企画課長 三木 貴好 ・企画政策部企画課 公共交通係長 若松 拓馬 ・企画政策部企画課公共交通係 主事 伊藤 美咲妃

	・企画政策部企画課公共交通係 主事 洲永 真里 ・健康福祉部社会福祉課 社会福祉係長 渡邊 秀樹 ・健康福祉部介護福祉課 高齢者支援係長 西野 雅則
6 公開又は非公開 の別	公 開 ・ 一部公開 ・ 非 公 開
7 非公開の理由	
8 傍聴人数	7人（定員8人）
9 所管部署	企画政策部企画課公共交通係 電話 0439-80-1229
10 会議録 (発言の内容)	別紙のとおり

発言者	発言内容
事務局	1 開会 定刻前ではございますが、皆様お揃いですので、始めさせていただきます。 富津市地域公共交通会議委員の皆様方におかれましては、本日はご多用のところお集まりいただき、誠にありがとうございます。 まず、本日の会議資料の確認をさせていただきます。 事前に送付いたしましたものについては、「会議次第」、「委員名簿」、資料1「富津市地域公共交通計画 2025年度実施事業の評価 2026年度事業計画（案）」、資料2「富津市地域公共交通会議 令和7年度歳入歳出決算書 令和8年度歳入歳出予算書（案）」、資料3「富津市地域公共交通計画認定申請書（案）」について、資料4「地域間幹線系統確保維持事業に係る富津市地域公共交通計画別紙（案）の策定について」、資料5-1「次期富津市地域公共交通計画策定に向けた調査・分析等業務委託に係る公募型プロポーザル方式の実施（案）」について、資料5-2から5-4までは、資料の名称を一部省略して申し上げますが、資料5-2「公募型プロポーザル方式実施要領（案）」、資料5-3「仕様書（案）」、資料5-4「プロポーザル審査委員会設置要領（案）」、資料5-5「プロポーザル審査委員会の委員の選定について（案）」、報告資料1「金谷地区 交通空白地有償運送事業『きんこくタクシー』の運行状況について」、そして、参考としてですが、前回の会議において承認いただいた計画変更の内容を溶け込ませた「富津市地域公共交通計画（令和8年1月再改訂版）」、及びその「概要版」です。 また、富津市公共交通マップを更新し、令和8年度版を作成いたしましたので、お手元に机上配布いたしました。最後に、本日の「席次表」、以上が本日の資料です。お揃いでしょうか。 次に、本日の委員の出席状況を報告いたします。 出席18名、欠席1名でございます。 したがいまして、過半数の方に出席いただいておりますので、富津市地域公共交通会議設置要綱第7条第2項の規定により、会議が成立していることを報告いたします。 なお、本日は、高橋副会長の代理として、日東交通株式会社運輸部輸送課長の石井敬太様が出席されており、また、成田委員の代理として、一般社団法人千葉県バス協会事務局長の田中徹様が出席されております。また、欠席の若林委員に代わり、オブザーバーとして、千葉県総合企画部交通計画課地域公共交通室の森山優太様が出席されております。 続きまして、会議の公開について説明いたします。 富津市情報公開条例第23条第1項の規定により、市民の意見等を市政に反映させるために設置する会議で、市民等が構成員に含まれている会議については、法令等に特別の定めがある場合等を除き、公開することとなっております。なお、本日の傍聴者は7名です。 また、会議録作成のために録音機を使用するとともに、公共交通ニュース等で会議の様子を掲載することもあるため、写真撮影をさせていただきます。

発言者	発言内容
中山会長	ますので、ご了承願います。 なお、ご発言の際は、自席のマイクをご使用ください。マイクの電源操作は職員が行いますので、スイッチは押さずにご発言ください。 本日の委員出席状況、会議の公開等の報告は、以上でございます。 それでは、開会に先立ち、会長からご挨拶を賜りたく存じます。中山会長、よろしくお願いいたします。 会議の冒頭に当たり、私から一言ご挨拶申し上げます。 本日は、委員の皆様におかれましては、ご多用のところ、本会議にご出席いただき、誠にありがとうございます。 今年度は、令和5年3月に策定しました現計画の4年度目を迎えておりまして、次期富津市地域公共交通計画の策定に向けて、各種調査等の実施を予定しております。 その一方、本年度につきましても、現行の計画に基づき、持続可能な地域の旅客運送サービスの確保に向け、皆様からのご意見、ご提案を頂きながら、様々な取組を実施していくこととなります。 引き続き、公共交通事業者の皆様をはじめ、関係する多くの皆様と共に、取組を進めてまいりたいと考えておりますので、委員の皆様には、お力添え賜りますよう、改めてお願い申し上げます。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。 本日は、よろしくお願いいたします。
事務局	それでは、これより議事に入りますが、富津市地域公共交通会議設置要綱第7条第1項に、「会長が会議の議長となる」旨、規定されておりますので、この後の議事進行は、中山会長にお願いいたします。
中山会長	それでは、ただ今から、令和8年度第1回富津市地域公共交通会議を開会いたします。 初めに、今年度当初の会議開催であり、また、委員及び事務局職員に変更がありますので、簡単に自己紹介をしたいと思います。 初めに私から行い、次に石井副会長代理、そして、私から見て左側に座っておられる藤井委員から順に森山さんまで、続いて、右側に座っておられる手塚委員から順に森委員まで、自己紹介をお願いいたします。 本会議の会長を務めております、富津市副市長の中山と申します。よろしくお願いいたします。 (委員各自自己紹介) ありがとうございました。

発言者	発言内容
事務局	続いて、事務局の紹介をお願いします。 それでは、事務局職員を紹介いたします。 私が、企画政策部長の阿部でございます。 (事務局各職員紹介) 以上で、事務局職員の紹介を終わります。 よろしくお願いいたします。
中山会長	続きまして、会議録署名委員を指名させていただきます。 浅野委員と平嶋委員に、お願いいたします。
中山会長	2 議題 (1) 富津市地域公共交通計画に係る2025年度実施事業の評価及び2026年度事業計画(案)について それでは、次第の2、議題に入ります。 議題(1)「富津市地域公共交通計画に係る2025年度実施事業の評価及び2026年度事業計画(案)について」、事務局から説明願います。
事務局	それでは、事務局から説明いたします。 今年度から新たに委員に就任された方もいらっしゃいますので、初めに、富津市地域公共交通計画の概要について説明いたします。 皆様のお手元に配布いたしました、カラー刷りの資料、「富津市地域公共交通計画 概要版」をご覧ください。 本市では、地域公共交通のマスタープランとして令和5年3月に策定した「富津市地域公共交通計画」の基本的な方針を基に、令和5年度から令和9年度までの5年間にかけて、課題の解決に向けた取組を進めております。 おもて面には、「計画の概要」、「公共交通計画に関する基本的な方針」を記載しております。 お開きいただきますと、「計画の目標及び実施事業」として、計画に掲げた9つの目標と、それに紐づく16の事業を定めており、それぞれの事業ごとに、実施主体と事業概要を記載しております。 めくっていただき、裏面には、「計画の達成状況の評価」として、評価指標、評価方法及びスケジュールなどを記載しております。 なお、本議題(1)における2025年度実施事業の評価と2026年度事業計画は、こちらに記載している事業メニュー及び評価指標に基づくものとなっ

発言者	発言内容
	ておりますので、よろしくお願いいたします。 以上、簡単ですが、計画の概要を説明させていただきました。 続きまして、資料1「富津市地域公共交通計画 2025年度実施事業の評価 2026年度事業計画（案）」をご覧ください。 本会議に先立ち、交通事業者など、事業の実施主体の皆様に、実施事業に関する照会を行い、事務局で取りまとめをいたしました。 ご多用のところ、ご協力いただき、ありがとうございました。 資料の表紙を1枚めくっていただき、目次をご覧ください。 この資料1は、全16事業、22ページで構成されております。 1ページをご覧ください。 こちらには、富津市地域公共交通計画 2025年度実施事業の評価について、内容を記載しています。 まず、「1 概要」として、富津市地域公共交通計画のPDCAサイクルは、「富津市地域公共交通会議」において実施し、施策効果の検証結果を共有することとしていることから、2025年度実施事業の評価を行います。 続いて、「2 2025年度実施事業の評価」として、評価方法と評価基準を記載しています。 評価は、「計画どおりに事業が進展し、現行の取組継続により、目標の達成が見込める」A評価、「社会情勢の変化等により、一部に遅れがみられるものの、おおむね事業が進展し、現行の取組の強化、一部改善等により目標の達成が見込める」B評価、「一部事業が未実施又は遅れていることが顕著で、事業の改善が必要である」C評価の、3つの区分を設けています。 次に、2ページをご覧ください。 A3のものになりますが、こちらは、「富津市地域公共交通計画 事業の進捗状況一覧」となっています。 上段の網掛け部分の中央にある「事業実施状況の評価（単年度）」が昨年度の評価で、「C」として評価した項目は4つ、【事業1】「市民の移動ニーズに対応した路線バスの再編」、【事業2】「地域間幹線系統（路線バス富津線）の維持」、【事業11】「スクールバス等既存ストックの活用（輸送資源の活用）」、【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」の②「ワークショップの開催」となっており、それ以外の項目は、「A」又は「B」と評価しています。 3ページをご覧ください。 こちらから最終ページまでが、富津市地域公共交通計画の事業計画書として、全16事業、18項目について、1つずつ掲載しています。 事業項目ごとに共通の構成となっており、上から、「事業名と概要」、その下に「実施主体と2023年度から5年間のスケジュール」、更にその下に、

発言者	発言内容
	「2025年度実施事業の評価」、最後に、「2026年度実施事業の内容とスケジュール」となっています。 時間の都合上、各項目の「2025年度実施事業の評価」及び「2026年度実施事業」の主な部分を中心に説明させていただき、その後に実施主体である各交通事業者様から、補足説明等がありましたら、お願いいたします。 それでは、改めて3ページをご覧ください。 事業1は、「市民の移動ニーズに対応した路線バスの再編」で、路線バスの再編等を検討し、利便性の向上などを目指していく事業内容になっています。 2025年度実施事業は、「一部路線の経路変更等を検討」として、市内の商業施設が集まる地域に接続するよう、湊富津・笹毛線の経路見直し等を具体的に検討するとともに、令和8年2月には、市が負担金等を支出している5路線の乗降調査を再度実施し、最新の状況を踏まえた路線バス再編の協議を進めましたが、再編による運行実施には至りませんでした。 進捗状況の評価については、今申し上げた点を勘案し、「C」としています。 2026年度実施事業は、運転手不足の問題に対応するとともに、利用者が特に少ない路線については、限られた人的・物的・財政的資源の中で運行効率化を進めるため、2027年度以降の路線の廃止・縮小、経路見直し等、再編に関する調整及び準備を行います。 5ページをご覧ください。 事業2「地域間幹線系統（路線バス富津線）の維持」については、他の市内バス路線とは別に記載しています。 2025年度実施事業は、「関係事業者等と連携し、利用しやすいダイヤへの見直し検討」として、2024年度に引き続き、生産性向上の取組として、事業者及び沿線自治体が目標達成のための各種事業を実施しましたが、バス運転者の労働時間等に関する改善基準告示の適用に伴うやむを得ない減便対応により、目標値の達成が難しくなりました。 しかし、一方で、「路線情報についての効果的な発信」として、令和8年3月に、路線バス事業者のホームページ上で、「路線バス運賃検索ページ」を新たに公開し、不特定多数の利用者に対する情報発信を強化できました。 進捗状況の評価については、最初に申し上げた、目標値が達成困難な点を勘案し、「C」としています。 2026年度実施事業は、引き続き、千葉県バス対策地域協議会を通じ、関係事業者、沿線自治体と連携し、利用者の動向把握に努め、利用しやすいダイヤへの見直しを検討するとともに、4月から開始した「一般路線バスICカード乗継割引」のサービス等、利便増進につながる情報発信を、市等と連携して積極的に行います。

発言者	発言内容
	6 ページをご覧ください。 事業3「JR内房線の利用促進」については、鉄道とバスの接続改善や、鉄道の利用促進企画、各種イベントの開催という事業内容になっています。 2025年度実施事業は、「関係者間での情報共有」として、鉄道の利用状況等について、市と鉄道事業者間で定期的な情報共有、意見交換を行いました。 また、「市及び関係団体と連携した利用促進活動の企画・開催」として、「B. B. BASE鹿野山」や「駅からハイキング」のほか、市役所本庁舎で「JR君津駅社員による出張相談会」を開催し、希望者に対してモバイルSuica等の利用開始のサポートを行い、デジタル技術活用による鉄道の利用促進を図りました。 進捗状況の評価については、「B」としています。 2026年度実施事業は、引き続き、関係者間で情報共有を図るとともに、利用促進活動について、市及び関係機関と連携し、イベントを企画・開催いたします。 7 ページをご覧ください。 事業4「タクシーの利用促進」については、タクシー運賃助成事業が主な事業内容になっています。 具体的には、運転免許証を持たない高齢者等を対象とし、1枚500円のタクシー運賃助成利用券を、1人当たり年間最大48枚交付しています。 2025年度実施事業は、引き続き、広報ふつつ、公共交通ニュース等を通じて制度を周知することにより、利用を促進しました。 ここでは、2025年度末の利用登録者数、実利用者数、延べ利用枚数を、2024年度と比較する形で記載しています。 進捗状況の評価については、「A」としています。 2026年度実施事業は、引き続き、タクシー運賃助成事業の周知や利用促進を図るとともに、助成利用券の利用方法等について検討してまいります。 8 ページをご覧ください。 事業5「交通空白地有償運送の利用促進」については、竹岡地区でNPO法人わだちが運行する「ぷちバスわだち」、峰上地区でNPO法人峰上交通が運行する「峰タク」、そして、金谷地区で社会福祉法人金谷温清会が2025年12月から運行を開始した「きんこくタクシー」と、3つの地区で交通空白地有償運送事業が実施されています。 2025年度実施事業は、ぷちバスわだち及び峰タクについては、「事業者と共に必要に応じた運行内容の見直しを行い、より利便性の高い運行方法の検討」として、前年度に引き続き、利便性の維持・向上を図るため、通常の運行日以外の臨時運行を検討し、実施いたしました。 また、2025年4月から2026年3月までの1年間における延べ利用者数に

発言者	発言内容
	ついて、前年度と比較すると、「ぶちバスわだち」は若干減少したものの目標値を上回り、「峰タク」は、前年度と比較して、更に増加いたしました。 そして、きんこくタクシーについては、「利用促進と課題整理、本格運行への移行に向けた取組」として、2025年11月以降、地域と連携して定期的・継続的に制度周知及び利用促進を図った結果、2026年3月末時点での利用登録世帯数は50世帯、実証運行開始から約3か月半の間における延べ利用者数は64人でありました。 進捗状況の評価については、「A」としてしています。 2026年度実施事業について、ぶちバスわだち及び峰タクは、引き続き、利用動向を注視しつつ、運行内容の見直し等について各事業者と共に検討してまいります。 また、きんこくタクシーは、本格運行への移行に向け、利用動向の分析及び課題の整理を行うとともに、更なる制度周知及び利用促進を図ってまいります。 10ページをご覧ください。 事業6「利用しやすい駅舎・車両整備」は、駅の運営手法の研究や、利用しやすいバス・タクシー車両の導入が事業内容になっています。 2025年度実施事業は、「駅舎の機能向上」については、2026年2月から、青堀駅及び大貫駅の改札窓口営業時間を短縮したことにより、駅係員が直接対応する時間帯等が縮小し、駅利用者の利便性が一部低下いたしました。 また、「低床バス車両、UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの順次導入」として、日東交通株式会社富津営業所の所管するバス34台のうち、2台をノンステップバスに更新し、計18台となっています。そして、UDタクシーは、富津市を営業圏域とするタクシー会社において、これまでに7台が配車されている状況と伺っています。 進捗状況の評価については、「A」としてしています。 2026年度実施事業は、市内駅における運営手法について、引き続き、別自治体で既に導入された事例等を参考に調査研究するとともに、特に駅係員が窓口対応できない時間帯における駅利用に関しては、乗降時の運賃支払方法や問合せ方法に係る利用者への分かりやすい周知に努め、利便性の維持を図ってまいります。 また、路線バス・タクシー事業者は、引き続き、車両の更新時期等に合わせて低床バス車両、UDタクシーを順次導入するとしています。 11ページをご覧ください。 事業7「キャッシュレス化の推進」の2025年度実施事業としては、市内で運行する路線バスを含め全路線で交通系ICカードが利用できるようになり、路線バス利用者の利便性が向上しました。進捗状況の評価については、「A」としてしています。

発言者	発言内容
	2026年度実施事業は、4月から開始した「一般路線バスICカード乗継割引」のサービス等、市域内を運行する各交通機関でキャッシュレスシステムを利用できることの利便性や、更なる利用促進について、引き続きPRを実施してまいります。 12ページをご覧ください。 事業8「東京湾フェリーの利用促進」の2025年度実施事業については、「小学生を対象とした『体験クルーズ』の実施」として、9月に、市内小学校5年生及び引率者、延べ約300人が参加し、子どもたちによる船の仕事体験のほか、鋸山、第二海堡等を船上から望みながらの地域学習を通して、富津の魅力再発見につながりました。 また、「各種特別クルーズの企画運航」として、5月と10月に「東京湾周遊クルーズ」、9月と3月に「横浜港クルーズ」をそれぞれ実施し、金谷港からの参加者を含めて延べ約1,500人の利用があり、フェリーの魅力向上につながったほか、「JR内房線を利用する房総観光ツアーの販売」として、1月に公共交通の利用促進を目的とした「水仙まつりツアー」を実施し、延べ約300人の利用があり、フェリーとJR内房線双方の利用促進に寄与しました。 そして、「カーシェアと連携したフェリーの利用促進」については、金谷港におけるフェリー下船後の二次交通として設置したカーシェアステーションにおいて、2025年度の利用は約200件あり、徐々に増加傾向にあると伺っております。 進捗状況の評価については、「A」としてしています。 2026年度実施事業については、「小学生を対象とした体験クルーズ」、「JR内房線を利用する観光ツアー」などを実施し、東京湾フェリーの利用促進を図ってまいります。 13ページをご覧ください。 事業9「高速バスの利用促進」の2025年度実施事業については、ダイヤ改正等の情報を高速バス事業者と連携してタイムリーに発信し、高速バスの利用機会の提供に努め、各種周知媒体を通じてPRを行いました。その結果、2025年度の利用者数は4万7,000人となり、目標値の4万人を超えることができました。 また、前年度に引き続き、富津浅間山バスストップやカーシェアの利用を促す周知を公共交通マップ、市及び交通事業者ホームページ等により、実施いたしました。 進捗状況の評価については、「A」としてしています。 2026年度実施事業は、引き続き、高速バスの利用を促す周知PRなどを実施してまいります。 14ページをご覧ください。 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」について

発言者	発言内容
	は、交通空白地対策として、現状公共交通が不十分な地域に対し、地域の皆さんと共に、どのような移動手段が求められているのかを考えていく事業内容になっています。 2025年度実施事業は、「新たな移動手段の導入について地域から相談があった場合の支援」として、金谷地区では、4月から12月にかけて、運営及び運行の体制を整備し、地域検討会議を経て、富津市地域公共交通会議で実証運行計画（案）等が承認された後、地元での実証運行説明会を踏まえ、地区区長会、民生委員及びふれあい推進員の皆さんと協力して事業の周知及び利用者の募集を行い、実証運行を開始しました。 また、佐貫地区では、地区区長会に対し、市内及び近隣市の導入事例を交えた地域に即した移動手段の検討に係る説明を改めて行い、今後も継続的に検討し、一定の方向性を決めていくこととなりました。 進捗状況の評価については、「A」としています。 2026年度実施事業は、佐貫地区をはじめ、引き続き、新たな移動手段の導入を検討してまいります。 15ページをご覧ください。 事業11「スクールバス等の既存ストックの活用」の2025年度実施事業については、「交通空白地等における新たな移動手段としてスクールバスの有効活用の検討」として、前年度に引き続き、スクールバスの空き時間を活用した地域でのコミュニティバスの実証運行を検討しましたが、登下校等の基本運行以外の時間帯であっても、学校行事等による特別便運行への対応の必要性から、安定した運行スケジュールの確保が難しく、また現状、金谷地区以外では市の公共交通網に大きな変更がないことから、佐貫地区や金谷地区のアンケート調査で明らかになったように、小型車両や乗合タクシーでのドア・ツー・ドアによる運行がより求められているという傾向に変化はないと考えられ、実証運行等には至っておりませんので、進捗状況の評価については、「C」としています。 2026年度実施事業は、事業10の「地域と連携した地域特性等に即した移動手段の導入」と関連し、地域にとって必要な移動手段を研究する中で、スクールバスを有効活用する可能性についても、引き続き、検討してまいります。 16ページをご覧ください。 事業12「運行情報提供の充実」の2025年度実施事業については、公共交通マップの修正を行い、市内鉄道駅等への備え付けや、市ホームページによる周知PRを行いました。 また、富津警察署では、公共交通の利用促進を目的に、運転免許証の自主返納者に対し、公共交通マップを配布いたしました。 進捗状況の評価については、「A」としています。 2026年度実施事業は、引き続き、公共交通マップなどに修正等を加えながら、運行情報の効果的な周知PRを実施してまいります。

発言者	発言内容
	17ページをご覧ください。 事業13「公共交通への移動手段の転換に関する負担軽減」の2025年度実施事業については、市、交通事業者、富津警察署が連携し、「富津市タクシー運賃助成事業」や日東交通株式会社が実施している「ノーカー・サポート優待証」のPRなどを行いました。 また、「電車とバスの接続時間が分からない」など、公共交通を使った移動に困っている方への支援として、個々の申込者の移動ニーズに合わせた「マイ時刻表」というシートを作成し、2025年度は、2人の申込者に対して、合計で5件、作成をいたしました。 進捗状況の評価については、「A」としています。 2026年度実施事業については、運転免許証の自主返納者に向けたタクシー運賃助成事業のPR等を、引き続き実施してまいります。 18ページをご覧ください。 事業14「商業施設・観光施設等との連携サービスの導入」の2025年度実施事業については、「割引サービス・企画切符等の検討」として、市内の飲食施設等とも連携した「第二海堡上陸クルーズと富津射場見学ツアー」や空港等に直接アクセスする「マザー牧場等を巡る貸切バスプラン」等を企画して実施し、商業施設とバス双方の利用促進を図りました。 進捗状況の評価については、「B」としています。 2026年度実施事業については、引き続き、観光施設や商業施設と連携した割引サービス、企画切符等を検討してまいります。 19ページをご覧ください。 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」については、19ページから21ページにかけて、①から③の3つ枝番が付いています。 その1つ目、事業15の①、「路線バスの乗り方教室の開催」の2025年度実施事業については、「小学生を対象にした路線バスの乗り方教室の開催」として、飯野小学校の児童49人を対象に、路線バスの実車を用いてバスの乗車体験等を行うとともに、公共交通に関する基本的な内容の学習を行い、路線バスその他の公共交通の積極的利用に対する意識の醸成を図りました。 進捗状況の評価については、「A」としています。 2026年度実施事業は、市内小学校で「バスの乗り方教室」を開催できるよう、調整をしてまいります。 20ページをご覧ください。 2つ目、事業15の②、「ワークショップの開催」の2025年度実施事業について、2025年度は、いずれの地域においても、グループワーク等の実施に係る相談はなく、ワークショップの開催には至りませんでしたので、進捗状況の評価については、「C」としています。

発言者	発言内容
	2026年度実施事業は、必要に応じて市からも働きかけを行い、地域住民主体による地域特性等に即した移動手段の確保に向けたワークショップを開催してまいりたいと考えております。 21ページをご覧ください。 3つ目、事業15の③、「公共交通ニュースの発行」の2025年度実施事業については、前年度、公共交通ニュースを8回発行し、自治会回覧や市ホームページ等で情報発信を行いました。 進捗状況の評価については、「A」としています。 2026年度実施事業は、引き続き、公共交通に関する情報発信をしてまいります。 最後に、22ページをご覧ください。 事業16「運転手の確保策の実施」の2025年度実施事業について、2025年9月、イオンモール富津において、「運転のお仕事説明面接会」を実施し、17人が来場し、5人が採用となりました。 また、市内公共交通事業者の人材確保に対する支援などを目的に制定した「富津市第二種運転免許取得支援補助金交付要綱」に基づく補助金交付制度については、1事業者に対する補助を行い、運転手の確保につながりました。 進捗状況の評価については、「A」としています。 2026年度実施事業は、9月に予定しております「運転のお仕事説明面接会」の開催と、第二種運転免許取得支援の補助金制度の周知を、事業者に行ってまいります。 以上で、議題(1)の説明を終わります。 各交通事業者様から、補足説明等がございましたらお願いいたします。
中山会長	ありがとうございます。事務局の説明は終わりましたが、各実施主体である委員の皆さんから、補足説明等がありましたら、お願いいたします。 (寺元委員挙手) 寺元委員、お願いします。
寺元委員	今回報告書の中に含まれていないのですが、京浜急行電鉄が電鉄、バス、フェリーがセットになっている「東京湾フェリーきっぷ」というものを京急線各駅で販売しておりまして、これに付加価値をつけるために、金谷港から電動アシストサイクルで動ける範囲の飲食店、ホテル等の特典割引が受けられるという事業をまもなく実施いたします。 京浜急行電鉄では、各駅から三崎口まで行き、バス代や食事代、レジャ

発言者	発言内容
中山会長	一施設の利用券がセットになったお得な「みさきまぐろきっぷ」を販売しています。そこで、同様の仕組みを「金谷アジフライきっぷ」のような形で導入できないか相談しており、来年度からの販売に向けて取り組んでいます。これにより、富津市内の飲食店などを巡る回遊性の向上が期待されます。 京浜急行電鉄としても、「みさきまぐろきっぷ」の販売が、頭打ちの状況になっていることから、利用者の流れを千葉の方にも広げていけるような施策を検討しており、現在協議を進めているところです。 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。特に補足説明等はよろしいでしょうか。 (挙手なし) それでは、議題について、事務局の説明で触れていなかった項目を含め、ご質疑、ご意見がございましたら、お願いいたします。 (藤井委員挙手) 藤井委員、お願いいたします。
藤井委員	6点ほどございます。 まず、5ページに、2026年度の取組として、「利用しやすいダイヤへの見直しを検討する」という記載がありますが、総需要が減ってきている状況下でダイヤの見直しをした経緯があり、労務状況の改善等により非常に大きな影響を受けていたと思うのですが、ダイヤの見直しの中で、結果として、どのような利用者層、あるいはどの時間帯の利用が減少したのか、といった把握が重要だと思います。把握しておかないと、例えば、通学等に適した時間帯の利用が減少したことにより、定期券利用の高校生が減少してしまった等があれば、ダイヤの変更が可能なものと可能ではないものがありますので、需要実態を精査した上で検討していただきたいです。 おそらく、細かいデータ分析等はされていないかと思いますので、内情を把握した上で行っていただけるとありがたいなと思います。 次に、7ページのタクシー助成についてですが、事務局としては利用枚数が減少したので、あまり機能していなかったのかなという残念な思いがあったのかもしれません。利用者を割合にしてみると、2024年度末は1人当たり25.9枚、2025年度末は1人当たり26.4枚であり、1人当たりの利用枚数は伸びています。このような支援の取組の中で、特定の方の利用回数が多い場合もあるのですが、全体としては、総じて外出機会の増加につ

発言者	発言内容
	ながっているものと認識しています。これは、PRの仕方次第で地域の方々の移動支援にタクシー券がきちんと寄与する形の体制が取れるので、利用枚数が減少したということを悲観せず、地域の方々がきちんと利用していただける形になったというところをPRしていただきたいと思います。 そして、どういう利用の仕方がなされているかというところをきちんと見た上でフィードバックをして、情報を共有する形で地域の方々の利活用を目指していく、そういう方向を目指していただけるとありがたいなと思います。 次に、8ページのきんこくタクシーについてです。実績として3か月半で利用者数64人といった数字がでていますが、この数字が当初想定していたものとどれぐらいの乖離があるのか、あるいは想定通りなのかを見極めないといけないと思います。 今年度は、本格運行への移行という話があるので、本格運行にすると、例えば、同じページの上の方に記載している評価指標のように、わだち、峰タクの年間利用の想定目標が当然でてくる形になるかと思っています。 きんこくタクシーでは、年間の目標値をどのような形で設定するのか、その辺は事務局として、動きだした計画といったものが想定範囲内の計画として動いているのか、あるいは3か月半では、まだ周知不足等で実績として挙がってきていないという判断の中で更に深めていくのか、その辺の判断も含め、目標値設定をそろそろきちんと考えておいた方がいいのではないかと思います。 続いて10ページ、市内の駅における空白の時間帯が起きることは、現状、やむなしですが、乗降時の運賃内容や問合せ方法というところは書いてありますが、通常の窓口業務の中で、特に問合せ業務がどのような内容に及んでいるのか、そういったところについてJR等とその対応についてきちんと検討されているのか、窓口業務で実際の問合せがどのような要件が多くて、それに対してどのような対応を行ったのか、その辺の実情を踏まえたものでないと、運賃支払方法や電話番号だけを伝えるということでは、なかなか利便性は向上していかないので、是非その辺の実情の共有を図っていただけるとありがたいなと思います。 それから13ページ、こちらは、もともとの段階からちょっと懸念していたところではあるカーシェアですが、実際に策定時1件、目標値1件という評価指標で二次交通の導入件数が記載されているのですが、件数としては導入されましたが、どのような実績として利用されているかという利用実績が、常に一体型で数字が見えてこない、と、地域の中の取組として上手く機能しているのかどうか評価ができないと思います。 車で来訪された方がそのまま車だという場合もあるし、あるいは、バスで来られた方たちがカーシェアリングという乗り継ぎを変えた形で地域の利便性に合わせた形で変えていく、理想的なアプローチではあるのです

発言者	発言内容
事務局	が、実質的にどう機能しているのかというところを評価値に置き換えていけないといけません。 これは、おそらく民間企業の協力を得ながらやっていることだと思いますので、民間協力を得る上で、そのまま維持していただいただけそうなものなのか、もしくは、まだ必要性はないかと思いますが、富津市の補助が必要な形なのか、これが地域の中の観光の1つの移動支援のシステムになるということであれば、そこに力を入れた施策展開が考えられます。ただし、今の状況では見えないというところではありますので、是非その辺は精査していただきたいなと思います。 最後に15ページ、他の自治体でもスクールバスの空き時間活用をやっているということで、君津市でもスクールバスの運用をしていますが、限られた時間帯の中でやるので、利用者がなかなか根付かないという大きな問題もあり、現実的に継続するというところではあります。 他の自治体の例でいうと、中間時間帯の移動支援という形で、高齢者対応というところではなかなか上手くいっていないのですが、子どもたちがきちんと通学できるような支援をするといった意味で高校生の混乗化を図る、あるいは、高校生が行きは仮に混乗化で行ったとしても帰りが対応できない、そういった時に高校生の夕方版というものをきちんとフォローする自治体も今出始めたりしています。 総合計画をつくる中で、子どもがきちんと地域の中で育ってくれるようなものを計画の中に入れ込むための1つの施策としての位置づけで、公共交通の支援事業におろしてくるという、そういったアプローチもあるので、ここのスクールバスのところでは、空き時間の活用に重きを置いて検討するのかなというところで、有効活用の可能性といったところがまだ具体的に見えていないので、よりその地域の実態に応じた対応をしてほしいと思います。 なお、今のように私が話す際、実情は、私立高校の高校生は、その学校で持っているバスでみなさんごそっと行ってしまうから関係ないよ、という話をされてしまう場合もありますが、ただし、高校の選択ができない、私立の送迎があるところしか行けない等、中学校から進学校の場所を決めているような子どもたちが、地方都市には多いです。そういった面ではなくて、自分が選択した高校に行けるようなことを行政側が支援するようなアプローチが大事だと思いますので、是非幅を広げたような活用を検討していただけるとありがたいなと思います。 何点か意見という形で言わせていただきました。 まず、きんこくタクシーに関しましては、この後報告事項でも報告させていただきますが、昨年度の会議の中で、これから実証運行を行うに当たり、1年目の目標、2年目の目標、3年目の目標ということで定めておりまして、現状の数値について述べさせていただきます。

発言者	発言内容
	まず、最新の令和8年4月末までの稼働率でございますが、実績の運行回数は、4月末までで59回、計画運行回数に関しましては、運行日1日当たりの想定利用者が5名、これが往復で10回、計画運行日数が35日でございますので、350回。結果、稼働率は16.9%であります。運行継続条件で定めております稼働率、基準値は30%に設定しておりますので、その点では下回っている状況でございます。 一方、他に2つの基準値のうち、収支率は、収入÷支出で算出されると思いますが、こちらは市や県の補助金を除いた収入に関しては9万5,300円、支出は約162万5,000円であり、収支率は5.86%であります。運行継続条件の収支率、1年目の基準値は、5%と設定しておりますので、若干ではございますが、越えているような状況でございます。 また、乗合率に関しましては、基準値が1.2人となっておりますが、4月末までだと1.37人という状況で、こちらも現在基準値を超えている状況でございます。
藤井委員	状況がわかりました。ありがとうございました。
中山会長	他にいかがでしょうか。 (挙手なし) 他にないようでございますので、議題(1)について、決を採りたいと思います。 議題(1)「富津市地域公共交通計画に係る2025年度実施事業の評価及び2026年度事業計画(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。 (全員挙手) 挙手全員です。 よって、議題(1)は、全員の賛成により可決されましたので、今年度の実施事業については、計画に基づき、事業を着実に実施してまいりたいと思います。
中山会長	(2) 令和7年度決算及び令和8年度予算(案)について 次に、議題(2)「令和7年度決算及び令和8年度予算(案)について」、事務局から説明願います。

発言者	発言内容
事務局	それでは、議題(2)について、説明いたします。 お手元にあります、資料2をご覧ください。 初めに、1ページ、令和7年度歳入歳出決算のうち、歳入につきまして、1款、負担金は、市の一般会計からの繰出として、4万8,000円の収入です。 2款、国庫補助金は、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金が、富津市地域公共交通会議に直接交付されましたので、市内2地区の地域内フィーダー系統の補助金として、379万8,000円の収入です。その内訳は、NPO法人わだち分が155万2,000円、NPO法人峰上交通分が224万6,000円です。 3款、繰越金は、前年度からの繰越金で、2,763円の収入です。 4款、諸収入は、受取利子として、46円の収入です。 以上、歳入の合計は、384万8,809円で、予算額と比較して、71万191円の減額となりました。 次に、歳出につきましては、2ページをご覧ください。 1款、総務費は、1目、会議費として、お茶代、1,980円の支出があり、また、2目、事務費として、1万8,900円の支出がありました。これは、富津市地域公共交通会議委員への会議資料等の郵送に係る郵便代、並びに、次の2款、事業費として支出したNPO法人わだち及びNPO法人峰上交通への補助金の振込に係る、振込手数料の合計額です。 2款、事業費は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金として、379万8,000円の支出がありました。その内訳は、NPO法人わだち分が155万2,000円、NPO法人峰上交通分が224万6,000円です。 3款、返還金の支出はなく、4款、予備費の充用ありません。 以上、歳出の合計は、381万8,880円で、不用額は、74万120円となりました。 差引残金は、歳入合計384万8,809円から、歳出合計381万8,880円を差し引き、2万9,929円となり、次年度、令和8年度への繰越金となります。 以上で、令和7年度 歳入歳出決算の説明を終わります。 次に、令和8年度歳入歳出予算(案)のうち、歳入につきまして、3ページをご覧ください。 1款、負担金は、市の一般会計からの繰出として、1,310万9,000円を計上しております。これは、前年度と同様に、会議費や事務費に充てる資金のほか、本日の議題(5)に関連しますが、富津市地域公共交通会議が発注者となる「次期富津市地域公共交通計画策定に向けた調査・分析等業務委託」に係る経費に充てる資金の計上です。 2款、国庫補助金は、568万3,000円を計上しております。その内訳は、事業年度中のため未確定ではありますが、地域公共交通確保維持改善事

発言者	発言内容
	業、地域内フィーダー系統に係る補助金として、NPO法人わだち分が198万円、NPO法人峰上交通分が270万7,000円、また、先ほど申し上げた「次期富津市地域公共交通計画策定に向けた調査・分析等業務委託」に関連した地域公共交通調査事業に係る補助金として99万6,000円です。 3款、繰越金は、先ほど説明いたしました令和7年度 歳入歳出決算における差引残金となり、2万9,929円を計上しております。 4款、諸収入は、受取利子等として、71円を計上しております。 以上、歳入の合計は、1,882万2,000円となります。 次に、歳出につきましては、4ページをご覧ください。 1款、総務費は、4万8,000円を計上しております。その内訳は、1目、会議費として9,000円、また、富津市地域公共交通会議委員への会議資料等の郵送に係る郵便代、及び、地域公共交通確保維持改善事業費補助金等を振り込む際の振込手数料として、2目、事務費が3万9,000円です。 2款、事業費は、1,774万8,000円を計上しております。その内訳は、地域公共交通確保維持改善事業、地域内フィーダー系統に係る補助金として、NPO法人わだち分が198万円、NPO法人峰上交通分が270万7,000円、また、次期富津市地域公共交通計画策定に向けた調査・分析等業務委託費として、1,306万1,000円です。 3款、返還金は、先ほど、歳入の2款、国庫補助金の説明で申し上げた、地域公共交通調査事業に係る補助金相当額、99万6,000円を、市地域公共交通会議負担金返還金として計上しております。 4款、予備費は、3,000円を計上しております。 以上、歳出の合計は、歳入の合計と同額、1,882万2,000円となり、前年度の予算と比較し、1,426万3,000円の増額でございます。 議題(2)についての説明は、以上でございます。
中山会長	ここで、監査の結果について、監事を代表して、白石委員からご報告をお願いいたします。
白石委員	監査報告書、令和8年4月8日、富津市地域公共交通会議会長、中山正之様。監査委員、高橋晴樹、監査委員、白石正雄。 私たちは、富津市地域公共交通会議設置要綱第15条第2項の規定に基づき、富津市地域公共交通会議の令和7年度（令和7年4月1日から令和8年3月31日まで）の決算及び出納資料について、監査を行いました。 監査の結果、当会議の出納は、要綱及び富津市地域公共交通会議財務規程のとおり適正に執行されているものと認められました。 よって、私たちは、上記決算が、富津市地域公共交通会議の令和7年度事業の執行状況を適正に表示しているものと認め、報告します。 以上でございます。

発言者	発言内容
中山会長	ありがとうございました。ただ今の説明について、ご質疑・ご意見がございましたら、お願いいたします。 (挙手なし) 特にないようでございますので、議題(2)について、決を採りたいと思います。 議題(2)「令和7年度決算及び令和8年度予算(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。 (全員挙手) 挙手全員です。 よって、議題(2)は、全員の賛成により可決されましたので、事務局は、引き続き適正な財務管理をお願いします。
中山会長	(3) 富津市地域公共交通計画認定申請書(案)について 次に、議題(3)「富津市地域公共交通計画認定申請書(案)について」、事務局から説明願います。
事務局	それでは、議題(3)「富津市地域公共交通計画認定申請書(案)について」、説明いたします。資料3の1ページをご覧ください。 本議題は、竹岡地区及び峰上地区の交通空白地有償運送について、国の地域公共交通 確保維持改善事業費補助金を活用するため、令和9年度の事業に係る計画認定申請書(案)及び関係書類を、本年6月末日までに提出するに当たり、事前に会議に諮るものです。 なお、このページでは、参考として、四角の枠内で、国の地域公共交通 確保維持改善事業費補助金交付要綱の関係規定を、抜粋して掲載しております。 2ページをご覧ください。 こちらは、補助制度の概要説明のために、国が作成した資料です。 初めに、このページの表題の括弧書きにある、「地域内フィーダー系統」について補足いたします。「地域内フィーダー系統」とは、バス停や鉄道駅において、地域間交通ネットワークと接続する「支線」、支える線と書いて「支線」、となる系統のことです。 上段の「補助内容」をご覧ください。 補助対象事業者は、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会で、本市におきましては、この協議会としての側面を併せ持つ、「富津市地域公共交通会議」が該当いたします。

発言者	発言内容
	補助対象経費は、補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額で、補助率は、2分の1以内となっております。 主な補助要件は、「補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること」、「経常赤字であること」などとなっております。 3ページをご覧ください。 これは、国に提出する「地域公共交通計画認定申請書」の鑑文で、次の4ページから13ページまでが、添付する関係書類となっております。 4ページをご覧ください。 富津市地域公共交通計画における、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表ですが、これは、「地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する各運行系統の地域の公共交通における位置付けや役割」、「事業の必要性」、「各運行系統に係る事業及び実施主体の概要」並びに「定量的な目標・効果及びその評価手法」について、それぞれ、富津市地域公共交通計画に掲載しているページを示したものです。 5ページをご覧ください。 このページ以降は、富津市地域公共交通計画の別紙として提出する資料であり、主な項目について説明いたします。 まず、1の「目的・必要性」につきましては、第1段落から第3段落にかけて記載した本市の現状と課題を踏まえ、最後の第4段落、「このため」から始まる段落において、「地域公共交通確保維持事業により、既存の交通機関で移動手段の確保が困難な地域について、竹岡地区及び峰上地区の交通空白地有償運送により移動手段を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である」と記載しております。 次に、2の「定量的な目標・効果」につきましては、（1）事業の目標として、竹岡地区交通空白地有償運送は、人口減少や高齢化による影響を考慮し、令和6年10月1日から令和7年9月30日を事業期間とする令和7年度と同程度以上の利用者を確保することを目指し、令和9年度の目標値を1,000人としております。 また、峰上地区交通空白地有償運送についても、同様の観点から、令和9年度の目標値を1,200人としております。 続いて、（2）事業の評価としては、「交通空白地有償運送により、地域間幹線交通から遠隔地に居住する竹岡地区及び峰上地区の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系を実現できる。さらに、外出促進・地域活性化にもつながる」としております。 6ページをご覧ください。 3の「目標を達成するために行う事業及びその実施主体」につきまして

発言者	発言内容
	は、NPO法人わだち、NPO法人峰上交通及び富津市を実施主体として、定期的な運行内容の見直しや利用の促進を図り、公共交通マップの作成・配布、ワークショップの開催や公共交通ニュースの発行などの事業は、富津市が主体となり実施していくこととしております。 4の「地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者」につきましては、後ほど、9ページで説明いたします。 続いて、5の「地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額」をご覧ください。 運行経費の総額は、1,040万5,000円を予定しており、富津市から支出する補助金額については、今申し上げた運行経費から、運送収入、運送外収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしております。 次に、6の「目標・効果の評価手法及び測定方法」につきましては、各交通空白地有償運送事業者から利用者数及び運行実績の報告を受け、評価を実施することとしております。 次の7ページ、一番上の10、「地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」につきましては、後ほど、10ページで説明いたします。 9ページをご覧ください。 先ほど一言触れました、6ページの項目4につきまして、この表1で、令和9年度の予定を記載しており、ここでは、各運行系統における「計画運行日数」及び「計画運行回数」について説明いたします。 まず、計画運行日数について、「NPO法人わだち」、「NPO法人峰上交通」共に、令和8年10月1日から令和9年9月30日まで、火曜日及び金曜日の週2回の運行を行った場合で、国民の祝日や年末年始などの運休日を除いた日数です。 次に、計画運行回数について、「NPO法人わだち」は、路線定期運行となりますので、1日当たりのダイヤ3.5便に、計画運行日数99日を掛けて算出し、346.5回としております。 また、「NPO法人峰上交通」は、令和7年度の運行実績を基に設定した1日当たりの計画運行回数7回に、計画運行日数98日を掛けて算出し、686回としております。 10ページをご覧ください。 先ほど一言触れました、7ページの項目10につきまして、この表5では、主に、令和2年国勢調査時の人口を記載しております。具体的には、人口集中地区以外の人口は3万7,219人、交通不便地域等の人口は4万2,465人であります。 11ページをご覧ください。 こちらは、竹岡地区交通空白地有償運送の運行経路です。

発言者	発言内容
	12ページをご覧ください。 こちらは、竹岡地区交通空白地有償運送の時刻表です。 13ページをご覧ください。 こちらは、峰上地区交通空白地有償運送の運行区域図です。 以上、ここまで説明してまいりました各資料が、国に提出するものになります。 なお、これら認定申請書等の提出期限は、本議題の説明冒頭で申し上げたように、本年6月末日であります。 そのため、国への提出前後において、軽微な修正があった場合につきましては、事務局に一任いただければと存じます。 最後に、14ページから18ページまでは、参考資料です。 14ページ及び15ページは、各地区における交通空白地有償運送事業の概要で、対象者、利用者負担等を記載しております。 16ページから18ページまでは、各地区における交通空白地有償運送の令和7年度の状況を掲載しております。 こちらにつきましては、運行主体である、NP0法人わだち理事長の木村委員、NP0法人峰上交通理事長の嶋野委員から、それぞれご説明いただければと存じます。 事務局からの説明は、以上でございます。
中山会長	事務局の説明は終わりましたが、ここで、竹岡地区交通空白地有償運送の現状について、運行主体である、NP0法人わだち理事長、木村委員からご説明をお願いいたします。
木村委員	わだちのぷちバスの状況を説明させていただきます。 先ほどの資料のとおり、延べの利用者数にしましては、昨年度1,078名に対して、今年度は1,032名ということで、若干減少しております。 これは、100件以上利用している利用回数の多い方がいらっしやいまして、その方が抜けてしまって減少した部分と新しく入ってきた方の部分がありまして、それを相殺して若干減少しております。 今回の報告の中で特徴的なのが、会員数は昨年度が68名に対して、今年度67名でほぼ同じですが、昨年度の68名というのは、全員が使っておられるというものではなくて、いつか使うかもしれないから申し込んだという方もいらっしやいました。 利用者は、実際には昨年度の68名の時には37名、今年度の67名の時には49名で12名増えております。実際には利用者が増えて、沢山使っていただく方が減少しましたので、会員数は変わりませんが、利用者は増えており、

発言者	発言内容
中山会長	会員の中で73%が利用していただいております。 また、弊社の方でも福祉有償運送ということで、ドア・ツー・ドアをやっております、こちらかなり数が増えておりまして、年間で1,177件となっております。その関係もありまして、この地域だけいいですと路線バスプラス福祉有償運送でかなりカバーしているという形で不便がかからない状態を実現できていると思っております。 ありがとうございました。 次に、峰上地区交通空白地有償運送の現状について、運行主体である、NPO法人峰上交通理事長、嶋野委員からご説明をお願いいたします。
嶋野委員	それでは、簡単ではありますが、補足説明させていただきます。 峰上交通は、令和6年4月に本格運行に移行してから丸2年が経過し、利用者につきましても順調に増加しております。具体的に申し上げますと令和6年度は1,094人であった利用者が、令和7年度は更に増え、延べ1,211人となり、1か月の平均利用者数が100人を超えております。これも峰上交通が地域の皆様に認知され、根付いているからであると思っております。 なお、移動需要が買い物、通院、駅やバス停への移動という順に多い傾向ですが、これは令和6年度とおおむね同じであります。 また、運行回数につきましては、前回の1月の公共交通会議でも申し上げましたが、峰上地区の区長回覧にて運転手の募集をしました。その結果、1名の応募があり、現在、住民ドライバーの1人として活躍しております。 今後も引き続き、地域に根ざした交通手段として運行してまいりたいと考えております。
中山会長	ありがとうございました。 先ほどの事務局の説明及びただ今の説明について、ご質疑・ご意見がございましたら、お願いいたします。 (挙手なし) 特にないようでございますので、議題(3)について、決を採りたいと思います。 なお、木村委員及び嶋野委員におかれましては、本議題の表決に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。 議題(3)「富津市地域公共交通計画認定申請書(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。

発言者	発言内容
	提出する資料であり、主な項目について説明いたします。 まず、1の「目的・必要性」について、第1段落から第3段落までは、議題(3)に係る資料3「計画別紙」の5ページに記載している内容と同じであり、富津市内の公共交通網全体の現状と課題を記載しております。 そして、それらを踏まえ、第4段落において、「地域間幹線系統である路線バス富津線の運行を地域公共交通確保維持事業により確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である」と記載しております。 次に、2の「定量的な目標・効果」につきましては、(1)事業の目標として、富津線における年間バス利用者数は、利用者の利便増進を図る新たなサービス等実施の効果の一方、減便等の影響を考慮し、富津市地域公共交通計画で設定した2026年度目標値と同数の利用者を確保することを目指し、令和9年度の目標値を15万人としております。 続いて、(2)事業の評価としては、「市街地の居住地や生活利便施設、観光地、学校等を連絡する近距離の交通手段で、主に日常生活行動での移動手段としての役割を担う交通となる。また、地域間交通の乗降場所とのアクセスを担う交通として持続することが可能となる。」としております。 3の「目標を達成するために行う事業及びその実施主体」につきましては、利用しやすいダイヤの見直しや、路線情報の効果的な発信を路線バス事業者が主体となっており、周知広報等を富津市や沿線自治体が主体となり実施していくこととしております。 続いて、4の「運行系統の概要及び運送予定者」、並びに次の4ページ、5の「費用の総額、負担者及びその負担額」について、簡単に説明いたします。 恐れ入りますが、6ページをご覧ください。 こちらには、運行予定者として「日東交通株式会社」、運行系統として「富津線」、そして、確保維持事業に要する国庫補助額として「883万円」を記載しております。 次に、7ページ、A3縦型の資料をご覧ください。 この表2は、先ほど申し上げた4ページ、5の「費用の総額、負担者及びその負担額」を記載した、所定様式の表となっております。 文字が小さく恐縮ですが、このページの、下から2番目の表をご覧ください。 中央付近、カタカナの「ナ」で表記されている、「補助対象経費」は、1,766万円の見込みとなっており、この2分の1である883万円が、すぐ右隣の、カタカナの「ラ」で表記されている「計画額」、すなわち、国庫補助の見込み額となっております。これは、先ほど見ていただいた6ページ記載の、「確保維持事業に要する国庫補助額」と一致しております。 また、この「ラ」の2つ右隣に記載しております、カタカナの「ウ」、「損失額から国庫補助額を控除した額」は、1,188万601円となり、この金

発言者	発言内容
中山会長	額の負担者と負担割合につきましては、一番下の表をご覧ください。 一番左側の「都道府県」、すなわち千葉県が、国庫補助額と同額の883万円で、この金額が、「千葉県バス運行対策費補助金」として、事業者に交付される予定額となり、先ほど申し上げた、「損失額から国庫補助額を控除した額」1,188万601円から、この883万円を差し引いた金額、すなわち、「都道府県」の3つ右隣の、305万601円が、事業者の自己負担となります。 それでは、恐れ入りますが、改めて4ページにお戻りください。 続きの6、「目標・効果の評価手法及び測定方法」につきましては、事業者から利用者数及び運行実績の報告を受け、評価を実施することとしております。 9の「生産性向上の取組に係る取組内容等」についてですが、こちらは、千葉県バス対策地域協議会が作成している、「令和9年度地域間幹線系統確保維持計画」で設定されている目標、取組内容等を掲載しております。 5ページをご覧ください。 15の「利用者等の意見の反映状況」につきましては、本市を含め、沿線市のホームページ等で、令和9年度の地域間幹線系統確保維持計画の原案に対する意見の募集を実施しております。 最後に、9ページをご覧ください。 この図は、富津市地域公共交通計画別紙に添付する、路線バス富津線の系統図となります。 事務局からの説明は、以上でございます。 事務局の説明は終わりました。ただ今の説明について、ご質疑・ご意見がございましたら、お願いいたします。 (挙手なし) 特にないようでございますので、議題(4)について、決を採りたいと思います。 なお、石井副会長代理におかれましては、本議題の表決に加わることはできませんので、よろしくお願いいたします。 議題(4)「地域間幹線系統確保維持事業に係る富津市地域公共交通計画別紙(案)の策定について」、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。 (全員挙手) 挙手全員です。 よって、議題(4)は、全員の賛成により可決されましたので、事務局は、

発言者	発言内容
	4 ページをご覧ください。 7 ですが、本公募型プロポーザル方式の実施に当たっての「評価項目及び評価基準」を定めており、大項目としては、業務体制評価、企画提案評価及び価格提案評価の3点から、評価を実施いたします。 5 ページをご覧ください。 続く8では「結果の公表」、9では「契約の手続」についてそれぞれ定め、10では、その他の事項を定めております。 次に、資料5-3「仕様書（案）」をご覧ください。 この仕様書では、主として、委託事業者に行っていただく業務の内容について、記載しております。 まず、1 ページの下段、5の「業務の内容」について、(1)、2 ページの上段にかけて記載しておりますが、業務工程表の作成、発注者との打合せなど、業務を滞りなく遂行するための「業務の準備」。 そして、(2)「上位・関連計画等の整理」、(3)「地域の現状・特性、公共交通の現状等の整理」とあり、(4)「各種ニーズ調査等の実施」としては、ア「市民アンケート調査」、3 ページの、イ「公共交通利用者等に対するアンケート調査」、ここでは、(ア)「路線バス利用者」、(イ)「富津浅間山バスストップ（高速バス）利用者」、(ウ)「タクシー運賃助成事業の利用登録者」、(エ)「交通空白地有償運送事業の利用登録者」、それぞれに対するアンケート調査を列举し、また、4 ページの、ウ「公共交通事業者、庁内関係部署、その他関係機関へのヒアリング調査等」を記載しております。 また、他にも、(5)「現計画の検証、本市公共交通の現状分析及び問題・課題の整理等」、(6)「富津市地域公共交通会議の運営等の支援」、(7)「打合せ協議、技術的助言」を予定しております。 そして、5 ページ以降の6から10で、成果品、その提出先と帰属、参考図書及びその他留意事項を記載しております。 続きまして、資料5-4「プロポーザル審査委員会設置要領（案）」をご覧ください。 全部で10条の規定がございますが、主な条項について、説明いたします。 まず、第1条では、次期富津市地域公共交通計画策定に向けた調査・分析等業務に係る提案採用者の決定を厳正かつ公正に行うため、プロポーザル審査委員会を設置する旨、規定しております。 また、第3条、プロポーザル審査委員会は、委員長及び4名の委員、計5名をもって組織し、委員は、富津市地域公共交通会議の会長が指名する者とし、委員長は、委員の中から互選する、と規定しております。 最後に、資料5-5「プロポーザル審査委員会の委員の選定について（案）」をご覧ください。

発言者	発言内容
中山会長	ここでは、委員の構成に係る案を掲載しております。 具体的には、公共交通事業者として、日東交通株式会社から1名、千葉県タクシー協会南房支部から1名の計2名、住民の代表者から1名、関係する庁内職員から2名、計5名の方に委員をお願いしたいという案であります。 事務局からの説明は、以上でございます。 事務局の説明は終わりました。ただ今の説明について、ご質疑・ご意見がございましたら、お願いいたします。 (挙手なし) 特にないようでございますので、議題(5)について、決を採りたいと思います。 議題(5)「次期富津市地域公共交通計画策定に向けた調査・分析等業務委託に係る公募型プロポーザル方式の実施(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。 (全員挙手) 挙手全員です。 よって、議題(5)は、全員の賛成により可決されましたので、事務局は、公募型プロポーザル方式の実施に向け、手続を進めてください。 ここで、ただいま議決いただきました「次期富津市地域公共交通計画策定に向けた調査・分析等業務委託プロポーザル審査委員会設置要領」第3条第2項の規定により、会長である私から、委員会の委員を指名させていただきます。 交通事業者から、日東交通株式会社運輸部長、高橋晴樹様、一般社団法人千葉県タクシー協会理事兼南房支部長で、京成タクシーイースト株式会社 南房事業部代表取締役、手塚真一様、市民代表から、大佐和地区区長 会長、藤平勝正様、富津市から、阿部淳一郎企画政策部長、萱野知建設経済部都市政策課長、以上、5名の方を指名したいと思います。 指名した委員の皆様におかれましては、ご多用のこととは存じますが、公募型プロポーザル方式に係る審査等について、よろしくお願い申し上げます。 以上で、次第の2、「議題」について終了いたします。

発言者	発言内容
	次に、具体的な行き先ですが、横棒グラフも併せて見ていただきますと、自宅（帰宅）が最も多くなっておりますが、その他の行き先としては、多い順に、原田内科小児科医院、鋸南病院、鋸南やまだ内科と続いております。 また、その横の円グラフにつきまして、地区別にみると、全体の3割が湊地区への移動、2割が保田地区への移動、5割が自宅への移動、すなわち帰宅に利用されております。なお、この他、目的地が「自宅」の場合、すなわち帰宅の場合でも、13人が買い物に、1人が公共施設に、3人がその他の施設に、それぞれ立ち寄っております。 4ページをご覧ください。 まず、利用時間帯別の利用者数につきまして、午前の利用が96.3%、午後の利用が3.7%となっており、圧倒的に利用が午前に集中しており、4月末時点では、14時以降の利用はございません。 次に、利用が多い行き先、自宅（帰宅）を除く、上位3か所に関する利用時間帯別の利用につきましては、直前で申し上げた傾向のとおり、いずれも利用が午前に集中しており、原田内科小児科医院は8時台又は9時台、鋸南病院は10時台、鋸南やまだ内科は11時台が、それぞれ最も利用が多い時間帯となっております。 そして、往復利用につきましては、通院先、買い物先等の目的地への移動回数は42回、自宅（居所）への移動回数は39回で、往復利用率は92.9%となっており、その差、3件（7.1%）は、いずれもJR内房線を利用して帰宅されております。 5ページをご覧ください。 単独運行と乗合運行の状況につきまして、運行回数ベースでは、1人が乗車した単独運行は62.7%、2人以上が乗車した乗合運行が37.3%となっております。次に、利用時間帯別の単独運行と乗合運行の割合ですが、運行回数ベースだと、8時台と10時台において、乗合運行の割合が高くなっております。 最後に、今後の取組の方向性ですが、 実証運行開始から4月末までで4か月強が経過し、運行1回当たりの乗車人数は、実証運行開始から4月末までの平均で1.37人であるものの、利用登録世帯数は50、延利用者数は81人と伸び悩んでいる状況にございます。これは、地区の人口が元々少ないという事情もございますが、今後更に利用登録世帯や利用者の裾野を広げるため、地区における回覧等の周知広報活動を継続的に行うなどのほか、必要に応じ、実証運行計画の内容を見直すとともに、引き続き、利用動向の分析と課題整理を行い、市、地域、そして、運営・運行主体が連携しながら、本格運行への移行に向け、取り組んでまいりたいと考えております。 事務局からの説明は、以上でございます。

発言者	発言内容
中山会長	事務局の説明は終わりました。ただ今の説明について、ご質疑・ご意見がございましたら、お願いいたします。 (中村委員挙手) はい。中村委員、お願いします。
中村委員	説明ありがとうございました。 2点ほど確認ですが、実際この利用者のうち、リピーターの方がどのぐらいいるのか、分かる範囲でお伺いしたいのが1点と、利用実績を見ますと午前中の利用が圧倒的に多い中で今後の取組の方向性として、必要に応じて運行計画を見直すという表現もありますが、利用実績などを踏まえて、運行計画をどのように見直す考えがあるのか、わかる範囲で教えていただければと思います。
事務局	まず、中村委員がおっしゃっていたリピーターというところは、実利用者ということで言い換えさせていただきますと、14名が実利用でおられます。 また、2つ目のご質問でございますが、具体的な内容につきましては、今後実施主体である金谷温清会や地元の検討会議メンバーの方々と共に検討してまいります。例えば利用料金や運行区域、運行時間帯等を変更することが考えられます。この変更内容につきましては、金谷地区で改めてアンケート調査を行い、約半年間の実証運行を踏まえてのニーズを把握し直した上で、検討してまいりたいと考えております。
中村委員	ありがとうございます。 実利用者が14名ということで、周知の方を強化していくという方向性が見えたということで、実際、利用者からの口コミだったり、紹介だったり、そういったところも利用者増加につながるかなというところもありますので、ご検討いただければと思います。
中山会長	他にいかがでしょうか。 (藤井委員挙手) はい。藤井委員、お願いします。

発言者	発言内容
藤井委員	ご説明ありがとうございました。 今、中村委員が言われたところと関連はしているのですが、実証運行ですので、その中で改善をするべきところを変えていく、こういった形で結構だと思うのですが、今8時台から時間帯が出ておりますが、これ何時台までが現在の運行計画の中に入っているのでしょうか。15時台が最後の予約時間帯として入っている、という理解でよろしいのでしょうか
事務局	15時台の運行で、16時までには基地の方に戻るような形で計画は立てております。
藤井委員	ありがとうございます。 その中で、本格運行になった時に、車両の対応等は、車両の1日借り上げ型になるのか、あるいは、デマンドが発生したときだけの単価契約的な扱いになるのか、それによってだいぶ変わってくると思います。 今のところだと午前に集中型ですので、午前契約型の運用ができるのかどうか、先ほど説明があった竹岡地区や峰上地区は、かなり中心街から離れた山間地域に近い所も含まれており、移動距離が長いため、1人当たりの単価が非常に掛かります。また、タクシーを呼ぶというのが現実的にはなかなか難しい地域です。 総費用に対して1人当たりどれぐらいの費用負担が掛かっているのかというと、竹岡地区で換算すると1人当たり約3,640円掛かっており、峰上地区で換算すると1人当たり約4,500円掛かっています。 これは、自治体からいうと3,000円に収めたいといったところが、基本的な枠ですが、現実的には移動距離が長い、そういったような側面の中で1人当たりの費用が高く出てきているところではあります。金谷地区は、かなり臨海部に近い所で、竹岡地区と峰上地区と地域条件がだいぶ変わってくると思います。 1人当たりの総費用が、3,000円も4,000円も掛かるような状況の所ではおそらくだろうと想定はするのですが、きちんと1人当たりどれぐらいの単価が掛かっているのかを見た中で、地域の移動支援として公平な費用負担につながっているかを確認しないといけないと思います。そういったときに、利用者自体の利用実績が午前中で終わるということであれば、午前集中型の単価契約を組んでいくなど、その契約方式も検討事項に入れた実証実験を展開していただければありがたいなと思います。 国からの補助等が入った中で運用するのですが、そういった中では運用できて、補助額を抜いた額で見た時には、それほどの負担は掛かっていないということではなく、やはり富津市民が地域に住んでいる中でどれほどの移動費用の負担が掛かっているかを見える化し、地域の中でしっかり理解した上で、更に運営を継続していくという、持続可能性を担保する上でも、そういった数値はきちんと押さえておいた形の中で、儉約できるとこ

発言者	発言内容
寺元委員	みなさまもご存じのとおり、中東問題の影響で公共交通の事業者の存続に関わる昨今でして、弊社はA重油で動いている船なのですが、去年の7月時点で1キロリットル当たり9万5,000円でしたが、現在13万4,000円になり、売上に関わる燃料費が約20%だったものが現在、約25%を占めてきました。何らかの形で補填していかないと事業継続できないというところまできておりまして、こういったところでの支援をしていただけるとありがたいなと思うところがございます。弊社に限ったことなく、みなさまに関わってくる話だと思いますので、お話をさせていただきました。
事務局	今、寺本議員おっしゃられたように、大変厳しい物価高騰の世の中ですので、そういった状況を見据えながら公共交通機関の補助についても検討してまいりたいと考えております。
中山会長	他にいかがでしょうか。 (挙手なし) 事務局から何かありますか。
事務局	先ほど議決いただきました議題(5)に関しまして、この会議の終了後、第1回のプロポーザル審査委員会を、会議室201で、16時30分から開催いたします。 会長から指名された委員の方々におかれましては、事務局職員が会場まで案内いたしますので、大変恐縮でございますが、お荷物をお持ちになっていただき、移動をお願いいたします。
中山会長	石井副会長代理、手塚委員、藤平委員、阿部企画政策部長、引き続き、よろしくお願いいたします。 以上をもって、「その他」について終了いたします。 長時間にわたりありがとうございました。 これをもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。 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、ご了承くださいますようお願いいたします。 本日は、円滑な議事進行にご協力いただき、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いたします。

発言者	発言内容
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、次回の地域公共交通会議につきましては、令和8年10月下旬の開催を予定しております。 また、それまでの間に、別途、地域公共交通会議を開催する必要性が生じた場合には、改めてお知らせいたしますので、よろしくお願いいたします。 以上をもちまして、令和8年度第1回富津市地域公共交通会議を終了いたします。 本日は、誠にありがとうございました。

以上