

令和4年度 第3回南房総・館山地域公共交通活性化協議会 会議報告

会議の名称	令和4年度 第3回 南房総・館山地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和5年1月25日（水）13時30分～15時00分
開催場所	南房総市役所別館1 大会議室
出席者等	<出席委員>18名 鈴木 真 委員（千葉県総合企画部 交通計画課長）※協議会会長 鈴木 雄二 委員（館山市副市長）※協議会副会長 嶋田 守 委員（南房総市副市長）※協議会副会長 簾谷 幸治 委員（東日本旅客鉄道株式会社 館山駅長） 成田 斉 委員（一般社団法人千葉県バス協会 専務理事） 高橋 晴樹 委員（日東交通株式会社 運輸部長） 竜崎 広幸 委員（ジェイアールバス関東株式会社 館山支店長） 代理出席 運輸営業部課長代理 岸 浩司様 平野 直 委員（鏡浦自動車株式会社 専務取締役） 本間 裕二 委員（南房タクシー株式会社 代表取締役） 代理出席 総務課長 川名 隆文様 新井 博幸 委員（日東交通労働組合 安房支部代表） 齋藤 英貴 委員（安房土木事務所 調整課長） 本橋 清一 委員（南房総市住民・利用者代表・白浜地区） 山崎 秀雄 委員（館山市住民・利用者代表（連合会長）館山地区連合町内会長） 嶋田 政雄 委員（館山市住民・利用者代表（連合副会長）富崎地区連合区長会長） 平田 伸一 委員（関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官） 木村 泰行 委員（館山警察署 交通課長） 鈴木 賢二 委員（安房道の駅連絡会会長） 井澤 浩 委員（館山市社会福祉協議会事務局長） <欠席委員>4名 高橋 佐一 委員（南房総市住民・利用者代表・富山地区） 松木 拓 委員（国土交通省関東運輸局 交通政策部交通企画課長） 為国 孝敏 委員（NPO 法人まちづくり支援センター代表理事） 轟 朝幸 委員（日本大学理工学部交通システム工学科 教授） <事務局> 千葉県総合企画部交通計画課（企画調整班）渡邊班長 南房総市総務部企画財政課 高梨部長、小澤課長、中村課長補佐、和泉澤係長、忍足副主査 館山市総合政策部企画課 亀井部長、宮澤課長、大賀係長、小林主事
傍聴人	0人

会議の議題等	<議題> (1) 実証運行（２事業）の利用状況等について 【報告第２号】 (2) 実証運行（２事業）の実証期間延長について 【協議第９号】 (3) 「チョイソコ南房総・館山」の停車場所追加について 【協議第１０号】 (4) 公共交通定額乗車券企画・造成事業について 【協議第１１号】 (5) 白浜千倉館山線のダイヤ見直しについて 【協議第１２号】 <その他配布資料> ・チョイソコ南房総・館山リーフレット ・春の伊豆大島高速ジェット船チラシ類 ・南房総タクシープラン「エコ旅」チラシ
議事概要及び 発言の要旨	別紙 会議要旨のとおり

森市長	【館山市 森市長 あいさつ】 ・本日はお忙しい中、協議会にご出席いただき感謝する。また、日頃から本地域の公共交通施策推進に御協力いただき、重ねて御礼申し上げる。 ・本地域だけの話ではないが、人口減少・少子高齢化が著しいペースで進んでいる。自家用車以外の移動手段を必要とする高齢者が多くいらっしゃる一方、公共交通を支える現役世代の人口は減少を続けており、需要と供給のミスマッチが今後も続くものと考えられる。また、市町村の財政状況も大変厳しい環境に置かれており、これまでと同じやり方では立ち行かなくなると考えている。 ・そのような中、南房総市・館山市がタッグを組んで、協議会委員の皆様や2市の担当者で知恵を出し合い、市民の皆様とも連携を図りながら、公共交通の維持・確保に立ち向かっている。今後も、創意工夫により、他の地域に誇れるモデルケースの構築を目指していただければと考える。 ・本日は慎重なご審議のほどよろしくお願い申し上げます。
鈴木会長	【鈴木会長 あいさつ】 ・本日はお忙しい中、委員の皆様及び森市長におかれては、協議会にご参加いただき感謝する。合わせて、日頃より本地域の公共交通行政に御協力をいただいていることに対し御礼申し上げます。 ・新型コロナウイルスについては、発生から3年が経過し、政府の方向性等も変わっていくような状況である。 ・本日夕刻、熊谷知事が県の来年度当初予算について記者発表を行う予定だが、昨年度までのコロナが前面に出た内容から、次に進む予算にシフトしていくと考えている。 ・公共交通の利用は、県内全体を見ても、定期（通勤）需要が戻っていない状態が続いている。生活様式の変化もあり、これ以上利用者が戻るのは難しいと考えられる中、地域に不可欠な移動手段である公共交通をどのように維持していくか、経営面も含め考えていかなければならないと認識している。 ・今年度補正予算で、9月に感染防止対策や、燃料高騰等で特に影響を受けている公共交通事業者の皆様向けの支援を、国の交付金を活用して制度を作ったところ。予算が成立し、現在関係事業者にご案内している状況。手続き等でお手数をおかけするが、よろしくお願いしたい。 ・本日の議題それぞれにおいて、皆様からご意見をいただく予定としている。 ・活発な議論をお願い申し上げ、挨拶とさせていただきます。 【議事1：実証運行（2事業）の利用状況等について】 ○報告第2号資料に従い、10月から運行開始した「チョイソコ南房総・館山」及び12月から運行開始した「豊房線エリア等買い物シャトルサービス」の利用状況等について説明・報告を行った。
進行 鈴木会長 事務局	

成田委員	(質疑) ・「チョイソコ南房総・館山」の運行状況について、資料（報告第2号-1）の2ページ、中段の利用実績の棒グラフの下に、延べ利用者数が付記され、219人となっている。その下にカッコ書きで11月1日の路線バス休止以後の実績が書かれているが、路線バス平群線の11月1日以前の利用状況について、どの程度の利用者がいるのか。平群線を利用していた方々が含まれて219人になったと理解すれば良いのか、平群線を利用していた方々の中で、チョイソコを使っていない人がいて、もう少し増やしていきたいのか。平群線を休止してやっているの、以前から平群線を使っていた利用者が現在どうなったのか、延べ利用者数と11月1日以降の利用者数をみて同一と考えているのか、補足説明をいただければありがたい。
事務局	・平群線は平群車庫から那古を経由し、館山駅へ向かうバスを4往復運行していた。 ・実証運行前の乗降調査では1日当たり16人程度の利用があった。今回の実証運行とエリアが重複する三芳病院から平群車庫に限ってみると、3人強の利用となっている。 ・この平均値からすると、ほぼ同じ方が利用していると捉えているが、乗降場所を見ると、館山市域を含め、新たな地区から利用している人もいるので、利用できなくなった方もいると考えている。 ・そのため、次の議題である期間延長の中で内容を改善し、カバーしていきたいと考えているが、平均値からすると、従来からの利用者はほぼ移行していると捉えている。 ・三芳病院から館山駅の利用者については、従来から丸線や館山市内線が運行されているので、それらの路線の利用に移行したと判断している。
進行 鈴木会長 事務局	【議事2：実証運行（2事業）の実証期間延長について】 ○資料（協議第9号及び協議第9号別紙1・別紙2）に従い、「チョイソコ南房総・館山」及び「豊房線エリア等買い物シャトルサービス」の実証運行期間延長や、運行内容の一部変更について審議。今後、協議した内容に従い、本格運行の判断を行う際は、周知や事業者の準備期間等を十分考慮したうえで、国への申請等準備・手続きを実施し、期間延長や運行内容変更を行っていくことについて承認された。
本橋委員	(質疑) ・今後のスケジュールについて、将来的に実証運行の内容をもって既存路線バスの変更・廃止が行われるという想定に立って質問させていただく。 ・豊房線について、現在実証運行が行われているのは買い物シャトルサービスだが、他の目的の利用者も多々あると思う。 ・先ほど、神余エリアの利用が少ないということも報告された。また、チョイソコにおいて、館山駅の利用が一番多いということもあるので、実証実験を行ったうえで見直すということをやらないと、買い物シャトルサービスだけならそれで良いかもしれないが、利用者の目的は様々ある。また、本地域は高齢化率が高く、70代・

事務局	80代の方はまだ運転していると思われる。神余の利用者が少ないのはそのあたりに原因があると考えている。 ・10年後、20年後を踏まえ、そうした人が運転できなくなったときを考え、セーフティーネットとして公共交通を見直さなければいけないと考えている。 ・特に豊房線の見直しについてはもう少し時間をかける必要があると考えている。 ・委員ご指摘のとおり、現状はおどや等、ピンポイントの目的地しか網羅しておらず、豊房線利用者の全てをカバーできているとは考えていない。 ・見直しのやり方として、全国的に見ると色々な方法がある。 ・例えば、固定的な利用者がいる朝夕はこれまでどおりの形態で運行し、日中のみデマンドや集落内乗り入れを行っているケースもあると聞く。 ・現状、豊房線は朝2本館山方面が運行され、夕方にも白浜方面に向かう便が運行され、一定の需要があると認識している。 ・しばらくの間検証を続けながら、通学の高校生や高齢者等に不便が生じないように進めていきたいと考えている。
鈴木会長	・貴重なご意見をいただき、感謝する。 ・県内各地域で同様の問題があり、地域公共交通会議にて議論しながら検討を進めている。 ・またご意見を聴かせていただきたいと思う。
成田委員	・資料6ページ(協議第9号)の中で、延長期間について説明があった。R5.4.1～R6.3.31の1年間とあるが、最長で1年ということなのか、これ以上の延長は無いのか確認したい。 ・2点目、この1年で終了ということであれば、この手前で戻すか、移行するかどうかの判断をすることになるが、判断に当たって、どのくらいの期間の利用実績を用いるのか、指標として、乗車人員がどのくらいの人数で判断するのかなどの情報が示されていない。年度途中で判断するときの具体的な指標、期間について、次年度以降の本協議会で協議をするのか、そのあたりを伺いたい。 ・3点目、平群線エリアにおけるオンデマンド交通(チョイソコ南房総・館山)について、九重地区等にエリアが拡大しているが、平群線自体は休止している状況。道路運送法の手続きについては説明がなされたが、関東運輸局が公示している休止の取扱の中で、休止している乗合バス路線については協議会を経ることなく、事業者判断で廃止の届出を出すことが可能となっている。平群線を完全に廃止する場合、本協議会で協議したうえで廃止するのか、協議会にはバス事業者も参画しているので、任意で良いということで事業者判断のうえ届け出るのか、協議会から事業者に届出を行うようアプローチするのか、現時点での考えを伺いたい。 ・4点目、豊房線エリア等買い物シャトルサービスについて、資料8ページ及びチラシを見ると、病院にも行ける買い物シャトルということで、薬を買うために乗れるなど、買い物以外の人も乗れることを想定したサービスになっているが、買い物と

事務局	限定すると買い物以外には利用できないと捉える人もいるのではないか。当初は買い物メインで考えたが、ふたを開けてみたら（利用目的に）幅が出てきたということであれば、名称の変更を考えても良いのではないか。 ・館山市担当者から先に 1 点目、2 点目、4 点目について回答し、その後南房総市担当者から 3 点目について回答させていただく。 ・1 点目の延長期間については、お示した（令和 5 年度）1 年でいったん切らせてもらい、その中で判断していく予定である。 ・現時点では何とも言えないが、割と早い段階で判断する可能性もある。 ・2 点目についてはご指摘のとおり、現時点では利用者数等の判断軸を持ち合わせていないが、既存の平群線、豊房線とそん色ない利用実績があり、かつ、定性的な利用者からのご意見も踏まえ、実施体制に問題が無いと判断されれば、その段階で速やかに本協議会を開催し、今後の方向性、判断に至った理由、スケジュール等を諮りたいと考えている。 ・4 点目についてもご指摘のとおり、買い物をメインに据えたためこのような名称を付けさせてもらったが、地域の方のご意見を聞くと、「買い物については生協やヤックスの移動販売で何とかなっている。むしろ病院に行きたい」という声をいただくことがある。 ・今年度は実証運行ということと、既存の豊房線の運行を続けていることから、予算との兼ね合いも含め、内容をかなり限定し、週 1 回 1 往復でやらせてもらっているが、これを本格運行にしようとするれば、先ほど本橋委員からも指摘をいただいたように、買い物目的だけに限定するわけにはいけないので、通院はじめ様々な目的の方が利用しやすいよう、名称の変更も含め検討していきたい。 ・3 点目について、平群線自体は 2 市で補助を行い、廃止代替バスとして運行しているため、2 市及び運行事業者の判断になる。 ・そのため、本協議会にて廃止する・しないの協議を行いたいと考えている。
成田委員	・買い物シャトルサービスに関する考え方等については良く理解した。 ・既存バス路線の廃止、実証運行の本格化の判断だが、本格運行は何かという部分を具体的に資料に明示した形で、本格運行になるとどういうことが起きるのかという点を協議会で示したうえで合意形成を図っていただきたい。 ・いったんバス路線を廃止すると、復活させるのは大変なこと。元には戻らないということなので、具体的に、いつ、何人以上という判断軸、先ほど、判断が来年の今頃になるかもという説明もあったが、来年の今頃に協議会で諮ると、3 月末までは 2 か月弱しか残されていない。 ・提供する側が決定したとしても、事業者は廃止する場合の準備がある。利用者側も、路線を廃止するから 2 か月で（代替手段等の）整理、準備してくれというのはあまりにも酷な話。 ・廃止判断が最終的にこの時期になっても良いとは思いますが、「結果がこうなったら 3

事務局	月廃止を判断する」ということを秋ごろには示さないと、公共交通に対する信頼が低下し、悪い印象を与えることになる。丁寧な取扱をお願いしたい。 ・休止中の平群線の取扱に関し、事業者判断で届け出ず、協議会で協議することについて理解した。 ・平群線の廃止協議は、2事業の延長と同じタイミングで相談がなされるのか。 ・平群線については、休止した状態で新たな仕組み、「チョイソコ南房総・館山」を試している。将来的に、チョイソコの仕組みでやっていくという決断をすることになれば、平群線の廃止とチョイソコの本格運行を合わせて協議したいと考えている。
鈴木会長	・出口の部分はどうしていかを考えると、年度末だとスケジュールが厳しくなる。一般的には年度前半くらいで判断しないと、周知面、また役所のルーティン考えた際には、次年度予算への影響等も出てくるかもしれない。 ・どこまで成果が見えるかは不透明だが、内部で打合せを綿密に行い、スケジュールを逆算したうえで利用者への周知や事業者の準備等も踏まえ、考える必要がある。 ・運行形態が変わるのであれば、ただの延長とは異なるというのはご指摘のとおり。その難しさを理解しながら早めに動いていく必要があると考えている。
進行 鈴木会長 事務局	【議事3：「チョイソコ南房総・館山」の停車場追加について】 ○資料（協議第10号）に従い、「チョイソコ南房総・館山」の実証を開始してからいただいた要望等を踏まえ、利便性を向上させるため、エリア内（南房総市エリア6か所）及び目的地乗降場所（3か所：館山市内線との接続を考慮した「那古宿」、地域内の二次救急病院である「館山病院」、商業施設で要望の多い「カインズ館山店」）を追加したい旨説明し、承認された。
成田委員	・提案された追加候補5箇所については理解した。要望に基づいて増やしたという説明を受けたが、要望はどのような形でなされたのか。今後、要望した地域で乗車場所が設定される手続きのプロセス、要望すればどこでもいいのかという話と、調整という言葉があったが、調整の内容、今の状態で5箇所を増やしても大丈夫ということで検討したのか、それとも、関係するバス・タクシーへの影響も含め調整が済んでいるのか、調整の内容について補足して説明願いたい。 ・今後私の地区も・・・といった要望が出てきた際、その収拾はどのように図っていくのか伺いたい。
事務局	・要望については、民生委員や地域のサロンの集まりといった場で、「こういった場所に設定してほしい」といった声を行政に対しいただいている。 ・路線バスとのバランス、停留所との競合については意識して停車場を選んでいる。路線バスが通っていない、近くにバス停が無い、他の乗車場所との距離感等の要素を勘案し、事務局で一度判断し、運行事業者と相談し、現在の乗車場所を設定している。 ・関係者との調整という部分では、運行事業者やシステム会社との協議は済んでいる

成田委員	ものの、たとえばカインズ館山店や館山病院等、施設敷地内に入ることや掲出物の掲示を行うといった最終的な調整を行っていくという意味で、「調整」という表現を使わせてもらっている。 ・今後の手続きについては、利用者等からの声を受け、関係者（2市、運行事業者、システム会社等）の中で調整していくという形になると考えている。 ・乗車場所追加に関する協議会への報告は、開催タイミングの関係上事後報告になる可能性もあるが、随時ご報告させていただきたいと考えている。 ・実証運行エリアの中で5箇所飛び地になっているところがある。便利だからもっと地域を拡大しようということも要望があれば検討するという形になると思うが、エリアが拡大することになると議決が伴うため、その際は協議会に相談いただきたいと考えている。
鈴木会長 進行 鈴木会長 事務局	・調整、協議はしっかり図っていきたいと思う。 【議事4：公共交通定額乗車券企画・造成事業について】 ○資料（協議第11号）に従い、Webを活用した1日乗車券や回数乗車券について、まずはキャッシュレス決済非対応の地域内路線バスを対象として企画造成、販売を実施し、改良を重ねていきたい旨を説明。準備ができ次第、早ければ年度末からの販売開始を目指していることを合わせて説明し、運賃等に関するバス事業者との調整や電波状態が悪く券面を表示できない場合の対応等をしっかり確認したうえで販売準備等を行っていくことについて承認された。
成田委員	・4点ほど確認のため伺いたい。 ・1点目、対象路線はまだ決まっていないとのことだったが、資料11ページ・12ページに記載の地域内路線「④館山鴨川線」について、鴨川市は本協議会に入っておらず、鴨川市の地域公共交通活性化協議会が設置されている。共通乗車で館山鴨川線を含めていく場合、鴨川市の地域公共交通会議との協議はどのように行っていくのか、補足説明をお願いしたい。 ・2点目、資料を見ると、「地域内で」という表現になっているので、対象路線として指定する中で除外するものが出る場合、「地域内共通なのになぜ入らないのか」という説明が必要となってくる。例えば、東京方面から来る高速バスも、館山から一般路線バスとして利用できるといったきめ細かいサービスを提供していることがある。ここに書いてあることは決まっていないという説明だったが、「地域内」と銘打った場合、利用者は「共通で使える」という認識になる。誤解や混乱のないような説明が必要となる。事業者の意見も聞きながら、混乱が生じないようにしていただきたい。 ・3点目、「4.費用」の中で、販売手数料1件につき6%の手数料が発生するとのこと、更にカッコ書きで「バス事業者負担」とあるが、本日、この場で決めてしまって良いのかどうか。資料では事業者負担が当たり前になっているが、コロナや物価高騰の影響でバス事業者は大変苦しい状況。政策的に皆で協力してやってい

事務局	く場合には調整のうえ実施していくということもあるが、この点について、全く議論無しで決定して良いのか。事務局の考えもあると思うので伺いたい。 ・4点目、「3. 仕組み」の中で、「利用者は購入したチケットを降車時に乗務員に提示する」、すなわち、スマートフォンの画面を降車時に乗務員に提示するという事で、スワイプするというのは持ち主がスワイプするのを乗務員に見せて決済するという事だと思うが、考えていただきたいのは、利用者が持っているスマホは色々な会社のものがあり、電波状態が悪く画面が出ない可能性もあるということ。スワイプしようとしたときに電波状態が悪くできなかったということが想定されるが、例えば、券面を提示できない場合は通常運賃を収受する等の対応は決まっているのか。各キャリア、本地域で電波の悪い箇所は無いということなら良いが、スマートフォンを使ったサービスについては、電波の状態が悪くつながらなかった場合のことを想定して計画していただきたい。良い話はどんどんすすめてもらって構わないが、もしそういった問題が発生すると利用率が下がると思うので、対応を検討いただきたい。 ・1点目の対象路線について、ご指摘のとおり館山鴨川線の対応に関してはバス事業者ともどうしようかという話をしている。本路線を対象に含めるとすれば、当然鴨川市と協議するなど、然るべきプロセスを踏んでいく必要があると考えている。今後、鴨川市としっかり協議をし、その結果によっては、本路線を対象から外すことも視野に入れて検討したいと考えている。 ・2点目、チケットの標記・表現についてはご指摘のとおりであり、商品販売時、お客様にスムーズに利用してもらえよう、注意して検討していく所存である。 ・3点目、販売手数料の話について、事務局としては、既に開始しているバス事業者との協議の中で、事業者負担についてご理解いただいたと認識している。 ・事務局としては、逆に本事業に係るPRをしっかりとっていくという話をしているところである。 ・4点目、スマートフォンの電波状態や電源状態に係る対応については、現時点で取扱要領のようなものを定めていなかった。本地域は、山の中に入ると電波が入らない箇所があるかもしれないので、取扱要領をしっかり定め、現場で混乱が起きないようにしていきたい。
成田委員	・販売手数料のバス事業者負担について、概ね了解を得られているとのことだったが、今後実施する企画乗車券について、全て事業者負担で行うことを決めるわけではないと理解した。 ・今後、バス事業者だけで負担するのは難しいということになれば、調整していくということで、本日の協議第11号資料のカッコ書き部分が必須ではないと理解したので、今後はその都度バス事業者と調整いただいきたいと思う。
事務局	・今回の企画乗車券造成、販売は未来永劫この形態でやるというわけではなく、期間を区切って試行していくつもりである。

鈴木会長	・今後、本システムが根付いてくれば、それにあった仕組みを構築していく必要があると考えているので補足説明させていただく。 ・鴨川市との調整については、資料の記載した「第1弾」に盛り込もうとするとスケジュールが厳しいかもしれないので、「第2弾」でやっていくなどの対応になる可能性があると考えている。 ・手数料の取扱について、本事業は全国的に見れば先行事例があるように感じるので、事業者にとってのメリットをどのように考えるか、他所ではどのように手数料等を負担していくかなどを確認できると思う。こういった取組を意欲的にやっていくというのは必要なことだと思うので、軌道に乗ればこの点についても議論させていただくことになると考えている。 ・電波状態の件については、県内でもいすみ鉄道がスマートフォンのフリー乗車券をやっていたと思う。そのような中で、乗車券がネットワークに依存するのか、予めスマートフォンに落とし込んでおけばオフラインで利用できるのかなど、先行事例を見ていきながら、トラブルが起きないようにやっていく必要があると考えている。
進行 鈴木会長 事務局	【議事5：白浜千倉館山線のダイヤ見直しについて】 ○令和4年10月のダイヤ見直しを一旦白紙とし、検討を続けていた白浜千倉館山線（安房白浜～白間津～千倉駅～安房地域医療センター～館山駅）のダイヤ見直しについて、2市及び運行事業者との協議に目途が立ったため、資料（協議第12号及び協議第12号別紙）に従い内容を説明。4月1日にダイヤ改正を行い、安房白浜～千倉駅間の区間便減便や館山駅直通便の安房地域医療センターにおける館山鴨川線（亀田病院方面）との接続強化、要望の多かった通院の帰路に使える13時台館山駅発便の設定を実施し、国への変更申請等準備を進めることについて承認された。
高橋晴樹委員	（運行事業者コメント） ・全国的に乗務員不足が深刻化している中、当社も乗務員確保が非常に困難な状況となっている。 ・正直なところ、乗務員不足を解消するためには非常に多くの便を減便する必要がある。 ・しかしながら、この路線は本数も多くないことから、大幅減便してしまうと路線廃止につながる懸念があるため、利便性低下を最小限に抑え、効率化を図るためのダイヤ改正を行うこととしている。 ・ご利用いただいているお客様には大変ご迷惑をおかけするが、ご理解賜るようお願いしたい。 （質疑）
成田委員	・この路線は千葉県バス対策地域協議会で取り扱っている地域間幹線系統の協議路線になるのかどうか。

事務局	・（平成の大合併前の）旧町村 2 つ以上にまたがれば協議路線になりうるという解釈で運用しているが、もし協議路線であれば、地域協議会安房分科会も春に開催されるようだが、本日の協議結果をもって安房分科会の臨むのかどうか等を伺いたい。 ・平成 31 年 3 月に路線統合した際、千葉県バス対策地域協議会における協議路線に位置付けていただき、翌年から 1 年間、すなわち令和 2 年度は地域間幹線系統として補助をいただき運行した。 ・しかしながら、輸送密度等の要件を満たすことができず、現在は協議路線から外れている状況である。
平野委員	【その他】 ・タクシー事業についても、コロナの影響、燃料高騰の影響を受け大変厳しい経営状況になっている。 ・利用者数はコロナ前と比べ 7 割～8 割くらいに回復しているが、夜間の利用者が極めて少ない。そのため、夜間の営業時間を短縮しており、皆様にご迷惑をおかけしている。 ・そのような中、「エコ旅 電車・バスで南房総に行こう」というチラシ（当日配布）をお手元に置かせていただいた。 ・厳しい状況の中、少しでも収入を増やしていきたいということと、観光庁の事業を活用し、エコ旅（タクシープラン）を 2 月 28 日まで実施しているところである。 ・鉄道、バスも利用が少ないところであるが、ちょうど早春で観光に良い時期にある。 ・観光客は来ていただいているが、そのほとんどが自家用車での来訪となっており、渋滞も大変厳しい状況である。 ・そこで、公共交通で本地域に来ていただき、公共交通で来ること自体がエコであるということで、現在このようなタクシープランを展開している。 ・富浦駅、館山駅、千倉駅、保田駅、安房勝山駅、道の駅富楽里で乗降できるようになっているので、地域外の方だけでなく、地元の方にも、地元再発見・マイクロツーリズムの観点でご利用いただければ幸いである。 ・この企画は、JR 東日本や各バス事業者にもご協力いただき、主要駅やターミナル等でのチラシ配架・掲出等を実施している。 ・是非ご活用いただきたい。
鈴木副会長	・伊豆大島 春の高速ジェット船運航の紹介をさせていただく。 ・2 月 4 日から 51 日間、館山夕日栈橋から毎日運航される。 ・館山から東京（竹芝）、伊豆大島のほか、伊豆半島（熱海・伊東・稲取）へのアクセスも可能。 ・伊豆大島の椿、河津の桜など、航路各地では花の見頃を迎える。 ・是非、高速ジェット船をご利用いただきたい。

宮澤課長	【事務連絡】 ・ 次回の会議開催日程は未定。日程が決まり次第皆様に連絡する。 ・ この３月末で、委員の皆様の任期が終了する。３月下旬頃に、４月以降の委員継続を依頼させていただく予定なので、ご了承願いたい。
------	---