

令和4年度 第1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1回 南房総・館山地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和4年5月26日（木） 14時00分～15時35分
開催場所	南房総市三芳農村環境改善センター 2階大会議室
出席者等	<出席委員>20名 鈴木 真 委員（千葉県総合企画部 交通計画課長） 嶋田 守 委員（南房総市副市長） 鈴木 雄二 委員（館山市副市長） 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） 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） 池田 和弘 委員（一般社団法人千葉県トラック協会 常務理事） 丸山 徹 委員（日東交通労働組合 安房支部代表） 高橋 佐一 委員（南房総市住民・利用者代表・富山地区） 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） 板垣友圭梨 委員（国土交通省関東運輸局 交通政策部交通企画課長） 代理出席 交通企画課 係長 池田絵里子様 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>3名 齋藤 英貴 委員（安房土木事務所 調整課長） 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 館山市総合政策部 亀井部長 館山市総合政策部企画課 宮澤課長、大賀係長、小林主事 南房総市総務部 高梨部長 南房総市総務部企画財政課 小澤課長、中村課長補佐、和泉澤係長、忍足副主査
傍聴人	0人

会議の議題等	<議題> (1) 会長選任について 【協議第 1 号】 (2) 令和 3 年度協議会事業報告について 【協議第 2 号】 (3) 令和 3 年度協議会決算報告について 【協議第 3 号】 (4) 令和 4 年度協議会予算（案）について 【協議第 4 号】 (5) 令和 4 年度実証運行の内容案について 【協議第 5 号】 (6) 路線バス 白浜千倉館山線のダイヤ見直しについて 【協議第 6 号】 <その他配布資料> ・ 令和 4 年度館山市街地循環バス実証運行チラシ等
議事概要及び 発言の要旨	別紙 会議要旨のとおり

別紙 会議要旨

鈴木副会長	【鈴木副会長 あいさつ】 ・会長の豊田交通計画課長が異動となったので、代わってご挨拶申し上げます。 ・このゴールデンウィークは、多くの観光客が南房総・館山地域に訪れ、賑わいを見せていた。交通についても、国道 127 号バイパスが、富浦インターを先頭に館山市の那古交差点まで渋滞している状況が久しぶりに見られ、高速バスの運行などに影響が出たのではないかと考えている。 ・新型コロナの今後の動向にはいまだ不透明な部分もあるが、一刻も早く人の動きがコロナ前の状況に戻ることを期待しているところ。 ・さて、本日の会議は、今年度 1 回目、書面開催も含め、通算で 11 回目となる。南房総市、館山市ともそれぞれ、地域公共交通会議を開催していたものを、バス路線がまたがっていることもあり、令和元年から 2 市で連携して維持、活性化に取り組んでいこうと設置したもの。 ・守備範囲として、原則、2 市にからんでいる案件を本協議会で審議。南房総市、館山市のそれぞれの市の中のみでの運行している案件については、それぞれの会議という建て付けになっており、これまで、2 市合同の計画策定や既存バス路線の見直しや公共交通空白地対策に向けた実証運行を行ってきたところ。 ・今日の会議は、会長選任、昨年度の事業と決算の報告、本年度の予算案と実証運行の概要、白浜千倉館山線の路線バスのダイヤ見直しなど 6 件となっている。 ・よろしくご審議のほどお願いします。
進行 鈴木副会長 事務局	【議事 1：会長選任について】 ○協議第 1 号資料に従い、人事異動により空席となっている会長の選任（協議会規約第 5 条により、会長は委員の互選により定めることとなっている）について諮ったところ、平野委員から「引き続き、千葉県交通計画課長に会長をお願いしたい」旨の発言があり、他の委員もこれに賛同したため、会長を千葉県交通計画課長の鈴木委員とすることで決定した。
進行 鈴木会長 事務局	【議事 2：令和 3 年度協議会事業報告について】 【議事 3：令和 3 年度協議会決算報告について】 ※「議事 2」及び「議事 3」は関連した内容であるため、一括審議とした。 ○協議第 2 号資料（事業報告）及び協議第 3 号資料（決算書）の内容について事務局から説明し、監査委員の 1 人である井澤委員から、「決算については適正に処理された内容であると認める」旨の報告がなされた。また、協議第 2 号別紙にまとめた、南房総・館山地域公共交通計画の評価指標達成状況についても報告。質疑ののち、令和 3 年度事業内容及び決算について承認された。
成田委員	・協議第 2 号の令和 3 年度協議会事業報告の中で、2 点ほどご説明をいただければありがたい。

事務局	・令和3年度事業の1つ目は平群線のデマンド形式による実証運行、もう一つは、神戸地区等買い物シャトルサービスの実証運行ということで、それぞれ短期間の実証が行われたとのこと。 ・各事業はどちらも運行終了しているが、運行期間中は若干なりとも利用者がいた。こうした方々から事務局に今まで利用してきたが続けて欲しいというご要望等が来ているのかどうか。 ・2点目として、今回の実証によって得られた利用状況や要望等の実績について、今後の話にも繋がると思うのだが、評価として利用は多かったのか少なかったのか、運行方法等について、なお工夫を要する点があるのか等について補足説明をいただければと思う。 ・委員ご指摘のとおり、短期間の実証運行ではあったが、反響はあった。神戸地区等買い物シャトルサービスについては、今までバスが走っていなかったエリアで運行したこともあり、移動手段に困っている方からは続けてほしいといった声を多くいただいている状況である。 ・平群線の実証運行については、既存のバス路線のルートはそのままに、日中の便をデマンド化するという形態で実施したところ。 ・従来館山駅まで行っていたものを、三芳分庁舎で丸線に乗り継ぐ形態とし、かつ、需要を把握するため、安房地域医療センター行きに変更した。 ・イオンタウン館山や館山駅といった主要目的地に行かなくなったため、利用者数は落ち込んだ。 ・1便当たり平均利用者数が0.3人であった。現在（実証運行後の通常運行）の利用状況が1便当たり平均2名程度であることから、実証期間中は利用が減っているという結果になった。 ・普段から利用されている方については、必要に応じて予約の上、三芳分庁舎で丸線に乗り換えて館山方面に行っていたという実態がある。 ・利用者の声としては、これまでどおり、目的地まで直接行きたいという内容が目立った。 ・これらを踏まえ、令和4年度の実証運行につなげていきたいと考えており、その詳細については後ほどの議事で説明させていただく。
鈴木会長	・貴重なご意見をいただき感謝する。
板垣委員 (代理：池田係長)	・令和4年度の実証事業に反映し、より良いものにしていきたいと考えている。 ・協議第2号別紙のうち、一番下の収支率について伺いたい。 ・計画時の値に比べると、地域間幹線系統も地域内路線も収支率が改善していると読めるが、経過状況説明だと、市負担額が増えたと記載がある。このあたりの点について解説いただければと思う。
事務局	・収支率については、改善の確たる要因まで突き止めていない状況だが、国交省の要件緩和による追加補助が効いていると考えている。これにより、大幅に収支率が改

板垣委員 (代理：池田係長)	善したと考えている。 ・地域内路線については、相変わらず厳しい状況だが、幹線系統に追加補助をいただけたという点で収支改善が図られたと捉えている。 ・国からの追加補助が通常だと収入には含まれないはずなので、不思議なところはあるが、今後実際に要因が分かれば教えていただきたい。 ・意見になるが、地域公共交通計画の中で設定された目標値・評価指標について毎年度状況を確認し評価するというのが、公共交通活性化再生法でも努力義務化された。早速、本協議会でも評価をしていただき感謝する。 ・評価指標のほかに、目標を達成するために行う事業をいくつも作っていただいているが、事業の進捗状況についても合わせて評価してもらえるとより有意義になると考える。今後の参考にしていきたい。 【事務局確認結果（補足）】 ・2市が拠出する補助金額は、国・県の追加補助により減額され、2市の歳出ベースで見ると「歳出減」（改善）という結果になりましたが、路線収支そのものが改善されたわけではなく、今後も厳しい状況が予想されます。
鈴木会長	・貴重なご意見をいただき感謝する。 ・収支率は計算が難しいところがあるものの、市の負担が増えたが収支が改善したという点は説明が難しい。理論値なども入っていると認識しているので、今後提示する際は分かりやすくしていきたいと考えている。 ・計画事業の進捗評価に関する意見については、評価指標という形で提示するのか、参考情報として出していくのか、努力義務化されたこともあるので、出し方については今後の検討課題としたい。 【議事４：令和４年度協議会予算案について】 ○協議第４号資料（予算案）及び協議第４号資料別紙（令和４年度事業計画案）に従い、事務局から令和４年度予算案及び事業計画案について説明。質疑を経て、承認された。
成田委員	・令和４年度予算案のうち、企画乗車券に計上されている５０万円について、事業計画案に関しては前回会議で諮り、了承されているとのことで、事務局から路線バスを先に検討したいという説明があったが、市が委託している路線バスに限るのか、国、県で補助している路線も対象とするのか。また、いつから定額乗車券をスタートさせる予定なのか。さらに、既存の利用者から運賃をいただいている中、運行事業者において定額乗車券適用開始に向けた手続きが発生するが、いつからどのように手続き、調整を行うつもりなのか。以上３点について伺う。

事務局	・ 1 点目、対象は地域内の全路線バスを対象に進めたいと考えている。2 点目の時期についてはまだはっきり言えないが、下半期の準備が整った時期から導入していきたいと考えている。3 点目にご指摘のあった認可申請等の手続きについても十分加味したうえで進めていきたいと考えている。
成田委員	・ 説明の中で地域内とあったが、地域内の解釈は南房総市及び館山市の全域ということで良いか。また、新型コロナウイルスの影響で人流抑制が続き、一般路線バスが大変厳しい状況にある。その中で、運賃について今のままで続けられるかということが発生しうる。五月雨式に運賃が上がったり下がったりというのは、バスの運賃はあまり変わらないものなので、バス利用者に対し、いつからやるということ等をアナウンスする必要がある。早め早めに調整を始めていただきたい。
事務局	・ 地域の解釈については館山市、南房総市を想定している。本来は鴨川市等も同じ安房地域ということで範囲に含めなければならないところだが、まずは2市でスタートさせたいと考えている。 ・ 早め早めの調整をとという点についてもご指摘いただき感謝する。前広な調整を心がけ、トラブルのないよう進めていきたいと考えている。
鈴木会長	・ 定額乗車券については、県の方で展開している「サンキューちばフリーパス」との販売時期の調整なども出てくると思う。こちらも下半期になると考えられるが、各方面調整していきたいと考えている。
事務局	【議事 5：令和 4 年度実証運行の内容案について】 ○協議第 5 号-1 及び協議第 5 号-2 資料（実証運行内容案）に従い、南房総市三芳地区（平群線運行エリア）を中心に実施予定の AI デマンド交通及び館山市豊房神余地区（豊房線運行エリア）を中心に実施予定の買い物シャトルサービス実証運行の計画案について説明。また、当該地域において、アドバイザーとともにニーズの把握に努める旨も説明。質疑ののち、運行計画案について承認された。
成田委員	・ 3 点ほど教えていただきたいことがある。 ・ 期間はいずれも令和 4 年 10 月 1 日から令和 5 年 3 月 31 日の 6 ヶ月間となっている。先ほどの議事で、令和 3 年度の実証運行終了後に利用者から要望があったと事務局から説明を受けたが、10 月まであと 4 か月ほどあるが、もっと早く開始できなかったのかどうか、今でも運行に関する問合せがあるとのことなので、そういった方々にどう説明するのか。また、期間が令和 5 年 3 月 31 日までになっている。これは国又は県、又は 2 市の事業会計年度予算の関係で設定されていると思われるが、今年度の協議会の協議結果等によって来年度に延長される可能性はあるのか。 ・ 2 点目、資料の協議第 5 号-1 の中で、「運行の位置づけ」に道路運送法第 21 条による貸切運行と説明が補足されている。昨年度も法第 21 条による運行が行われたと理解しているが、関東運輸局がどのような法律に基づいて許可するかは許認可当

	局とも別な調整があるため、法第 21 条で行うということが協議会で決まったということにならないよう、選択肢は広い方が良くと思うので、意見として述べさせていただく。なお、想定と書いてあるが、法第 21 条でやらねばならない、やりたいということであれば、事前に運輸局に調整したのか説明されたい。
事務局	・ 3 点目、協議第 5 号-1 の運行形態の中に、AI システムと記載がある。私の理解では、システムの部分で、人工知能を使い運行効率を上げたオンデマンドシステムを使おうということだと思うが、万一システムがダウンした場合のフェイルセーフの考え方はあるのか。平群線は実証期間中全便運休とのことなので、システムがダウンした場合は人間、オペレーターが代わりに行うのか、急きょ運行事業者と協議して、平群線の運行を行うのか、新しいシステムを入れる際は、十分にフェイルセーフの考え方を入れた取り扱いをお願いしたい。3 点目については要望になるが、何か補足があれば説明願いたい。 ・ 1 点目の質問について、令和 4 年度下半期の設定とはしているが、なるべく間断なく、特に昨年度実証を行った、既存路線が無い神戸地区については、走っていた方が良いという声もいただいているのでなるべく早くと思っはいるが、協議調整、許認可のスケジュール等を考えるとどうしても 10 月くらいになってしまうのではないかと考えている。しかしながら、当方の努力の中で期間の前倒しができないか、模索していきたいと考えている。 ・ また、要望をいただいた方への回答については、まだはっきりしていない部分があったため「検討しているので、お時間をください」といった紋切り型の回答しかできていない。しかしながら、具体化して公表できる段階になれば、必要としている方々と向き合っていきたいと考えている。 ・ 期間の延長については、可能性はある。また、今年度の 2 つの事業は利用が少ないバス路線を見直していこうということで計画に定めており、確たることは言えないが、実証運行の先には現在走っている路線を見直しも考えていかなければならないので、そうしたことも見据えて検討していく。 ・ 2 点目、許認可の関係については、これまでの実証運行で法第 21 条による許可を受けて運行するケースが多かったためこのような記載となっているが、特に法第 21 条による認可でないとだめということではないので、引き続き運輸局と相談しながら適切な許可を受けて進めていきたいと考えている。 ・ 3 点目について、故障等の場合は電話対応等で休止することなくデマンド交通の対応をしていくということを条件として仕様を決定する。また、システム会社での復旧方法、対応方法についても仕様に盛り込んでいきたいと考えている。
鈴木会長	・ 実証運行の開始時期については、県の補助金の関係もあると考えられる。補助金選定手続き等にも一定の手順はあるが、早められるよう努力したいと思う。 ・ システムについては、フェイルセーフの考え方を入れて利用者が取り残されることの無いようにというのはご指摘のとおりだと思う。他所で危機管理をやっている実

板垣委員 (代理：池田係長)	績があるか等についても事業者選定の中で考慮していく必要があると考える。 ・実証運行の件で、大きく2点述べさせていただく。 ・実証運行計画案を見ると、結果を踏まえていつまでに（本格運行を）決定するのか等のゴール地点が明確にされていない。ゴールに向かって拙速に進むというのも良くないが、かといって何も目標が無くダラダラと続けるというのも、その間も税金を使っている関係もあるし、特に平群線については実証に取り組み始めて3年目になる。その間の実証運行費用や、決定するまで、かなりの2市負担を投じて路線を維持しているので、市民の税金を使っているという観点からも、いつまでに決定しましょうという目的意識を持つべきではないかと考える。 ・当該2路線については、もともと財政負担が重く、維持が難しいということで今回策定した計画の中でも再編するということが書かれているが、現状の運行だと、利用者1人あたりの市財政負担額がいくらなのかということを、若干生々しいが実情を皆さんで共有したうえで、これから提案するAIオンデマンドシステムだと1人あたりがいくらになると想定されるなど、財政面の比較もしながら、当該地域の皆さんはもとより、同じく税金を負担している地域外の人にもそれらのデータを示したうえでどういう選択をすべきかということを検討していくことが必要と考える。 ・補助金を減らすため、早急に結論を出すべきということではなく、お金をかけてでもこの路線は必要だから維持すべきという考え方もある。そこをどのように考えるかを、市民の皆様、協議会の皆様で決めていくことだと思う。今回の資料ではこういった視点が見当たらなかったもので、これからアドバイザーとともに地域の方と協議する中で、そういった視点を踏まえて検討してもらえればと考える。
鈴木会長	・公共交通の維持確保における受益者負担は非常に難しい。そこを示さずにいつまでもやっていくというのも、議論が難しいところではあるが、認識を共有しながらこの先進めていきたいと思う。
事務局	【協議第6号：路線バス白浜千倉館山線のダイヤ見直しについて】 ○協議第6号資料（路線の見直しについて）に従い、千倉駅での内房線との接続や館山駅直通便の運行時間帯、日中に利用者が少ない時間帯があるなどの課題を抱える白浜千倉館山線について、ニーズを踏まえ減便も含めた見直しを行うことで行政と事業者が協議を始めたことや、10月のダイヤ見直しを目標に準備を進めていることなどを説明。また、見直しに当たっては、現在の利用状況の把握が不足していると考えられるため、動向を深掘りし、実態の把握に努めたいと考えていることも説明。見直し案について了承された。
高橋晴樹委員	○当該路線運行事業者である日東交通からコメント ・現状、鉄道との接続で利用者にご不便をかけていたり、運行間隔が分かりづらいという内容を可能な限り改善し、利便性を維持しながら持続可能な路線にするためのダイヤ改正をしたいと考えているので、よろしくお願いしたい。

進行：事務局	【その他】
事務局	・館山市から、配布したチラシを基に、令和４年度市街地循環バス実証運行（３回目の実証運行）の概要について説明。
簾谷委員	・ゴールデンウィークの鉄道利用状況については、５月９日にプレス発表したところだが、前年比だと大幅なプラスとなっている。しかしながら、コロナ前の２０１８年度比だと６割～７割程度という状況であった。今後、コロナの状況により、入国規制が緩和されるとの情報もある。成田空港に訪日観光客が沢山来るような状況となれば、当社としても館山・南房総地域に誘客していきたいと考えている。夏以降の会議で、改めて夏休みの状況についてご報告させていただく。 ・鉄道については、今年で開業１５０周年の記念すべき年となっている。また、特急さざなみ・わかしおも５０周年を迎え、千葉支社の方で何かできないか検討中。是非、南房総市、館山市のご協力をお願いしたい。 ・５月３日と５日、館山駅に着任して初めて、特急自由席利用率が１２０％を超え、指定席への誘導を行った。こうしたことは珍しく、館山駅社員一同びっくりしたところ。鉄道については期間中多くのご利用があったと考えている。 ・６月１日から、館山市、南房総市の各駅で一部、駅の業務運営体制を見直す。現状、例えば千倉駅では９時半から１６時半まで駅社員が案内していたが、岩井、富浦、千倉、南三原の駅社員を全て千倉駅に出勤させ、巡回方式で各駅を回りながら利用者への案内を実施する予定。それに伴い、各駅滞在時間は短くなる。岩井、富浦については１時間半～２時間の滞在時間となるが、それを補うためにインターホンを設置した。始発から終電までセンターの方で対応させていただく。また、券売機が社員のいる時間帯しか使えず不便というご意見を多くいただいていた。本日時点でも、通勤時間帯の朝７時や、帰宅時の１９時には使えない状況である。出勤時や帰宅時にSuicaのチャージ等をしたいというご意見を多くいただいているので、６月１日から券売機を始発から終電まで使えるようにする。釣銭が出ない等のトラブルについては、巡回方式でカバーしていく予定。
竜崎委員	・当社の輸送状況、取組について報告する。 ・なのはな号については、ゴールデンウィーク期間中の行動制限が無い中、動きは活発であった。輸送力は対前年で便数を１１９％に増やしている。３年前の通常期と比べると輸送力６５％程度とまだまだ減便している状況。 ・輸送人員については、対前年１５０％の動きがあった。通常期、３年前比では５３％にとどまっている。 ・春からゴールデンウィークにかけ、利用者が少しずつ戻りつつあるという実感がある。 ・一般路線も同じような状況で、対前年約１４０％の伸び。３年前比では１００％に届いていない。 ・千葉県の観光キャンペーン「とく旅」等が功を奏し、動きが出ていると考えている。

高橋晴樹委員	6月も延長して実施する方向と聞いているので、明るい兆しが見えていると捉えている。 ・貨客混載事業を推進している。昨年度も実証実験を行った。一般路線の洲の崎線で、伊戸漁港から朝獲れた鮮魚を館山駅へ運ぶ取組を5月半ばから週1回実施。館山駅周辺の飲食店に食材を提供している。 ・高速バスでも、館山駅又は富楽里から東京方面へ、野菜や海産物を運び始めている。今後も一つの事業として取り組んでいきたいと考えている。 ・ゴールデンウィーク期間中の利用実績について、今年はコロナ禍以降、緊急事態宣言等が発出されていない初の連休となるが、昨年比では60%程度の伸びが見られたものの、2019年度比では20%程度の減少となっている。 ・ゴールデンウィーク以降の利用状況は2019年度比で3割以上の減となっており、戻りが今一つといった状況。 ・ゴールデンウィーク期間中は毎日、アクアライン等で渋滞が発生し、片道1時間以上遅延が発生する便が出て利用者にはご迷惑をかけている状況。 ・燃料費の高騰などもあり厳しい経営状況だが、引き続きコロナ感染対策を講じていくのでご利用をお願いしたい。
平野委員	・3月下旬のまん延防止重点措置解除後、利用者は回復傾向。 ・コロナ禍以前の2019年同月と比べ、1月、2月は6割程度だったが、4月は7割～8割程度まで戻ってきている。しかしながら、夜間の利用者が少なく、営業時間を22時まで短縮している。皆様にはご迷惑をおかけしている。 ・燃料高騰について、タクシーはLPガスを使用しているが、令和2年4月単価がリッター80円だったものが、現在は112円と1.4倍になっている。当社の月間使用量が約9,000リットルなので、燃料だけで約30万/月の経費増になっている。 ・タクシーは景気に影響を受ける業種。厳しい状況が続いているが、今後もタクシー業界として、本地域の公共交通、交通計画に規定された役割分担を担えるよう、またご期待に沿えるよう努力するので、よろしくお願いしたい。
事務局	【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。