

令和5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5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（金）14時00分～16時00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> 18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） 石井 博臣 委員（館山市副市長） 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） 代理出席 取締役 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） 青木 文男 委員（南房総市住民・利用者代表・三芳地区） 本橋 清一 委員（南房総市住民・利用者代表・白浜地区） 眞汐 眞一 委員（館山市住民・利用者代表（連合会長）那古地区連合町内会長） 伏原 由美 委員（館山市住民・利用者代表（連合副会長）六軒町地区連合区長会長） 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） 代理出席 交通企画課 係長 坂本 裕介様 小林 聡 委員（関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官） 齊藤 佳則 委員（館山警察署 交通課長） 井澤 浩 委員（館山市社会福祉協議会事務局長） 為国 孝敏 委員（NPO 法人まちづくり支援センター代表理事） <欠席委員> 3名 簾谷 幸治 委員（東日本旅客鉄道株式会社 館山駅長） 齋藤 英貴 委員（安房土木事務所 調整課長） 鈴木 賢二 委員（安房道の駅連絡会 会長） <事務局> 千葉県総合企画部交通計画課（企画調整班）小松班長 館山市総合政策部 中村部長 館山市総合政策部企画課 黒川課長、大賀係長、山田主事 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、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 4 年度協議会事業報告について 【協議第 2 号】 (3) 令和 4 年度協議会決算報告について 【協議第 3 号】 (4) 令和 5 年度協議会事業計画（案）について 【協議第 4 号】 (5) 令和 5 年度協議会予算（案）について 【協議第 5 号】 (6) チョイソコ南房総・館山の今後の運行計画について 【協議第 6 号】 (7) 生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画） 認定申請書提出について 【協議第 7 号】 <その他配布資料> ・ 館山市街地循環バスのルートマップ及びチラシ ・ 館山・南房総 JOY タク チラシ
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

石井委員	・忙しい中、協議会に出席いただき、また、日頃から様々な形で2市の公共交通施策の推進に御協力いただき、心より感謝申し上げます。 ・先日公表された『日本の将来推計人口』によると、「50年後の2070年には日本の総人口は8,700万人、約3割減少し、65歳以上の人口は約4割に達する」という。 ・本地域では他地域に先行し、既に65歳以上人口が40%を超え、人口減少も進んでいる。 ・コロナ禍を経て人の移動が元に戻り始めているとはいえ、公共交通の維持・確保は容易なことではなく、これまでの発想にとらわれず、新たな取組にチャレンジしていく必要があると考えている。 ・この協議会は、そうした現状を乗り越えるべく、2市が連携して立ち上げたもので、これまでも、様々な先進的取組を行ってきたと自負しており、今後も、創意工夫を重ねながら、生活を支える魅力ある移動手段の確保に努め、更に暮らしやすい地域づくりを目指していきたい。 ・よろしくご審議のほどお願いします。
進行 黒川課長	委員の任期替え後、初めての協議会のため、本来ならば仮議長を選出し議事を進めるべきだが、会長が決まるまでの間、事務局で議事進行を行いたい ＜異議なしの声＞ それでは、会長選任が終わるまで事務局で進行します。
進行 黒川課長	【議事1：会長選任について】 協議会規約第5条に、委員の互選により会長を選出することが定められている。立候補されたい方や推薦したい委員はいるか。
県交通計画課 鈴木委員	・昨年度まで会長を務めていたが、協議会の効率的運営の観点から、地元の皆様が会長に就任した方がよいと感じていることから、今年10月から事務局を担うことになる南房総市副市長の嶋田委員に会長就任をお願いしたい。 ＜異議なしの声＞ ○南房総市副市長の嶋田委員が会長就任。 ○嶋田会長から、副会長に、事務局である館山市副市長の石井委員と千葉県交通計画課長の鈴木委員を指名。また、監査委員に、安房道の駅連絡会の鈴木委員、館山市社会福祉協議会の井澤委員を指名。
事務局	【議事2：令和4年度協議会事業報告について】 【議事3：令和4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。

成田委員	○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。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 4 年度事業内容及び決算について承認された。 ・いくつか補足説明していただきたい。 ・協議事項の第 2 号別紙 3 の成果指標について照会があったと思うが、公共交通計画の策定が何年なのか、PDCA による見直しはいつやるのか。目標年次がいつになっていて、その中で今の評価はどういう状況なのか。 ・チョイソコ南房総・館山および、買い物シャトルサービスの実績値について、事務局として、目標値と比較しどう考えているか。
事務局	・南房総・館山地域公共交通計画は、計画期間が 2021 年度（令和 3 年度）から 2025 年度（令和 7 年度）までの 5 年間を計画期間としている。 ・計画策定時の基準値は 2018 年のものを採用している。理由は、2019 年は令和元年房総半島台風、2020 年以降は新型コロナウイルスの影響が大きいため。 ・2025 年度（令和 7 年度）の計画が終了する際に目標値の達成を図るように数値を設定している。毎年の報告は途中経過の報告である。 ・中間の年度の 2023 年度に必要に応じて契約内容の変更をするようになっている。若干の計画変更等を含め、次回の審議会で検討できればと考えている。 ・買い物シャトルサービスの平均利用人数「1.9 人」は非常に少ないと認識している。令和 3 年度に実施した神戸地区の買物シャトルサービスは 1 便当たり約 3 人、収支率も約 10%であった。更なる改善策を講じていきたい。 ・チョイソコ南房総・館山については、開始当初は利用人数が少なかったが、次第に利用人数が増加していき、結果として 1 日平均 3.96 人となった。ある程度の方々に利用してもらっていることから、目標を高く持ち、引き続き利用促進等に努める。
小林委員	・チョイソコの令和 4 年度収支の内訳ももう一度お願いしたい。
事務局	・運賃収入 181,910 円、運行委託費 5,739,345 円、システム関連費用 2,897,103 円。
事務局	【議事 4：令和 5 年度協議会事業計画案について】 【議事 5：令和 5 年度協議会予算案について】 ○議事 4、5 は関連があることから一括で審議。協議第 4 号資料（予算案）及び協議第 5 号資料に従い、事務局から令和 5 年度事業計画案および予算案について説明。質疑を経て、承認された。

成田委員	・平群線のチョイソコ南房総・館山について、(株)アイシンのシステムを利用し、10月から本格運行と書いてあるが、本格運行の定義が不明である。仮に補助金等の支援がなくなったとしても継続して運行する予定なのか。 ・平群線の廃止と明確に記載があるが、3つのパターンがある。どのような手続きで進めていく予定か。 ①休止期間が一定期間あるものは、合意形成を図らず廃止。 ②県交通計画課が所管するバス対策地域協議会で廃止の協議。 ③南房総・館山地域活性化協議会で協議し廃止。 ・協議第4号資料に記載の無い事業も実施する予定はあるか。 ・本年度は見直しの年として、中間評価するとのことだが、協議第4号に記載のある計画事業だけを見直し、他の事業は見直さないのか。協議第4号資料記載の予算額は何を積上げているのか。 ・協議第5号の千葉県補助金について、協議会終了後に申請予定と聞いているが、千葉県の方の議会では既に議決されており、予算金額は決定しているのか。
事務局	・チョイソコ南房総・館山の実証運行は、期間を定めて道路運送法第21条で申請し実施した。今後は、平群線を廃止し、期限を定めずチョイソコ南房総・館山に完全移行することを想定している。 ・廃止の手続きについては、次回の南房総・館山地域公共交通活性化協議会でお諮りしたいと考えている。なお、平群線は既に廃止代替路線として運行しており、県バス対策協議会の協議対象路線からは外れていることから、県バス対策協議会での協議は不要と認識している。 ・協議第4号資料は、実施する事業だけをピックアップした。合同計画の中間見直しは、必ずしも資料に挙げた事業だけが対象ではないので、全体を見渡して必要な見直しをしていきたい。 ・予算額の積上げについては、(株)アイシンのシステム構築は昨年度実施済みのため、システムのランニングコスト及び運行経費を積上げている。
県交通計画課 小松委員	・持続可能な地域公共交通の確保支援事業費として令和5年度予算で県議会において承認され予算は成立している。令和5年度予算額は900万円。南房総・館山地域公共交通活性化協議会は活用意向があると聞いているが、予算の範囲内で審査し交付していく。
成田委員	・チョイソコ南房総・館山の本格運行に伴う平群線の廃止について、2市合同の協議会で決めていくとのことだが、市内で完結した路線であれば各市の公共交通会議で諮ればよいことになっているが、平群線については2市合同協議会だけで諮ればよいものなのか関東運輸局や、各市等で調整をとっていただきたい。

	・完全廃止にすると、いざ復活させたいと思ったときに、すぐ復活はできないことから、関係者には十分に説明をしていってほしい。
事務局	・手続き的な部分については委員ご指摘の通り、国の方等ともしっかり連携を取りながらどのように進めていくかというのを改めて確認をしていきたい。 ・関係者や周辺住民の方への周知についても丁寧な説明を心がけていく。
南房総市住民 利用者代表 本橋委員	・事業計画について賛成する。地域には福祉に対する困りごと等改善しようという協議体があり、チョイソコ南房総・館山にも乗ってみようというようなこともしているそうだ。良いことはやってもらって、なるべく住民の方が利用しやすい形態で10月からの本格運行に努力してもらいたい。 ・チョイソコ南房総・館山の会員登録や予約等がやりにくい。マイナンバーカードの活用ではないが、民生委員やケアマネージャ等との連携で利用の支援をするなど、工夫してもらえるとありがたい。
事務局	より利用しやすい形態で本格運行を実施していきたいと考えている。
事務局	【議事6：チョイソコ南房総・館山の今後の運行計画について】 ○協議第6号資料の内容により、本格運行に向け準備を進めていく旨を事務局から説明。質疑を経て、承認された。
成田委員	・チョイソコ南房総・館山のアンケートでは運賃が高いという声が多い。運賃は利用動向に大きな影響を与える要素である。システム利用料が上がると運賃を上げるなどの対応が必要になるが、運賃値上げはなかなか難しい。システム利用料などの事務局の金銭的負担は今後も同じような金額で推移していくのか。 ・予定収入に国補助金もあるが、査定によっては減額の可能性もある。そうすると、予定収入が減ったときに誰が負担するということになると思うが、2市で負担するのか。また、2市で負担するのであれば、その負担割合は決まっているのか。
事務局	・現在は車両2台（1台は予備）で運行しこの金額であり、増車すれば(株)アイシンへの支払額が増加する。現行の2台体制であれば利用料は変更ないと想定している。 ・国補助金については、各市町村の人口により上限額が定められているため、概算で標記金額を提示させてもらった。 ・収入が予想よりも下回った場合には、割合などについても2市で協議し対応を検討していく。
為国委員	・参考として聞いていただきたい。他自治体の例で言うと、チョイソコの運営費の

	2 分の 1 を地元企業から協賛金として確保しようという動きもあったが、実際には 2 割程度しか集まらなかった。また別の自治体では、社会福祉協議会の実証実験した際に、ある財団が運営費を負担してくれたこともあるが、3 年しか続かなかった。社会福祉協議会では運営を継続できず、行政に移管したいという話もあった。チョイソコの運営には慎重になっていただきたい。 ・ 高齢になってくるとドア to ドアが求められるので、AI デマンドは区域運行で問題ないと思う。 ・ AI デマンドは日本各地で運行されているが、AI システムは本当に必要だろうか。タクシー無線等の既存の仕組みをうまく活用すれば、AI システムは必要ないと思う。全国各地で AI デマンド交通が導入されているが、費用負担等を考えていない場所がほとんどである。 ・ 実際にチョイソコ南房総・館山を利用したのは、半年近くで 448 人、1 日平均 3.96 人。1 年間で約 1,000 人であれば、1,000 人に 1 人当たり 1 万円のタクシー券補助でも良いのではないか。この方が AI デマンドを導入するより安い。ただし、タクシー券補助は、特別交付税やフィーダー補助等の対象外のため、各市で 100% の費用負担する必要はある。 ・ チョイソコは、利用者に運賃負担を求めるが、タクシー券補助であれば、利用者の金銭的負担は無い。タクシーは一人当たりいくらか使っているのか調べる必要があるが、タクシー券 1 万円分もあれば、この地域であればかなり移動できると思う。 ・ チョイソコ南房総・館山は、タクシー 2 台を 1 日拘束してしまうので、費用が高額になる。道路運送法第 4 条に基づいてこれから運行するはずなので、事業者の負担も大きいはずだ。チョイソコありきで交通を考えているような気がする。もう少し慎重に協議してもよいのではないか。 ・ 利用者の状況に応じて、平群線を廃止にすることは問題ないと思うが、平群線を安易に廃止にするのではなく、地域の方への説明を丁寧にやるのと、チョイソコに転換した場合、どれだけのお金を浮くのかも検討した方がいい。 ・ アンケート結果を見ても、回答者の約半数が利用していない。実際に使用している人の意見は回答件数からさらに少なくなる。アンケートだけではなく、利用している方や民生委員の方、地域の方などに直接話を聞くことも検討してほしい。 ・ 令和 5 年度予算でチョイソコの費用が令和 4 年度と比較し倍以上になっている。チョイソコに際限なく支出してよいものなのか。冷静に検討してもらいたい。 ・ 計画の評価の話もあったが、評価は毎年見直すもの。状況によって指標等を変更することは問題ない。 ・ 平群線でチョイソコをやるときの目安は 1 便あたり 2.0 人を超えるように努力しようということだったはず。利用してもらうために運賃は安くてもいいと思う。収支率を考えてしまうと運賃は高くしなければいけない。乗車人数をとるか、収支をとるかよく検討する必要がある。
--	---

	・参考として聞いてもらえればと思う。
成田委員	・チョイソコ南房総・館山を10月から本格運行するにあたり、チラシのようなものは地域住民に配布されるのか。
事務局	チョイソコ実証実験の対象地区にはチラシを全戸配布した。本格運行の際には改めて全戸配布し、広報活動も行っていく。
事務局	【議事7：生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画） 認定申請書提出について】 ○協議第7号資料に基づいて事務局から説明。質疑を経て、承認された。
嶋田会長	事務局の理解で関東運輸局の方では問題ないか。
関東運輸局 松木委員代理 坂本氏	事務局の説明のとおりで問題ない。
成田委員	・フィーダー補助金は今回初めて申請するという理解でよいか。 ・今回の資料の中で、法改正によって令和7年度分から協議会からの申請する必要があるとのことだが、2市それぞれの協議会がある中で、調整は済んでいるのか。
事務局	フィーダー補助金は今回が初めての申請である。 各市で協議会をもっているが、2市合同計画の中でチョイソコ南房総・館山も、館山市議地循環バスもそれぞれ記載している。非常に不明確ではあるものの、今後は2市合同協議会を中心に協議を進めていく可能性もある。その場合には合同協議会で申請した方が今後の事務手続き等が円滑に行うことができることから、本協議会でフィーダー補助金を申請するところである。
成田委員	・初めての申請とのことで、補助金額が大きいことから、満額もらえるように関東運輸局と調整してほしい。 ・各市の協議会と、2市合同の協議会があり、それぞれの意向や、各市の財務規定なども勘案すると事務局が大変になると思うが、フィーダー補助金についてはぜひ進めていてもらいたい。

平野委員	【その他：新しいタクシープランについて】 ・南房総市と館山市のタクシー会社４社で観光タクシーと電動カーをセットにした新しいタクシープランを実証運行する。 ・令和元年房総半島台風や新型コロナウイルスで大きな影響を受けた本地域を活性化しようと国土交通省の交通観光連携型事業を活用し設定するもの。 ・観光タクシーに電動カーを搭載し、タクシーで観光スポットまで行き、電動カーで現地を楽しむというプラン。 ・電動カーはコンパクトに折りたたみ式で、電動車いすと同様に運転免許証不要。歩くのが苦手な方、ファミリー、お友達同士など、どんな方でも利用可能。 ・プランとしては、電動カー利用を主に楽しむ「おすすめ体験プラン」と、従来の観光タクシーのような「観光セレクトプラン」の２種類を用意した。今後は買い物向けプラン等の地元の方でも使いやすいプランも検討している。 ・多くの方や、近くの方等にもこのようなタクシープランがあると紹介いただきたい。
事務局	【その他：次回の協議会について】 ・次回の協議会は７月下旬頃を予定している。詳細が決定したらお知らせする。