

令和４年度第３回木更津市地域公共交通活性化協議会 会議録

会 議 の 名 称	令和４年度第３回木更津市地域公共交通活性化協議会
開 催 日 時	令和４年１１月９日（水）１５時００分～１７時０５分
開 催 場 所	木更津市役所駅前庁舎 防災室・会議室
出 席 者 等	【出席委員】１８名 山口 宗治 委員（木更津市区長会連合会 会計） 石渡 宏 委員（公募委員） 高橋 晴樹 委員（日東交通株式会社 運輸部長） 深山 宏樹 委員（小湊鉄道株式会社 バス部長） 手塚 真一 委員（一般社団法人千葉県タクシー協会 南房支部長） 轟 朝幸 委員（日本大学理工学部交通システム工学科 教授） 高橋 直人 委員（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） 渡邊 彰 委員（千葉県総合企画部交通計画課 企画調整班長） 佐川 正和 委員（木更津警察署 交通課長） 大澤 一樹 委員（日東交通労働組合 木更津支部副支部長） 鴫田 宏 委員（富来田地区まちづくり協議会 会長） 影山 尚美 委員（イオンモール木更津 営業マネージャー） 中村 哲 委員（三井アウトレットパーク木更津 所長） 渡辺 厚子 委員（木更津市議会 交通政策特別委員会 委員長） 石井 宏典 委員（木更津市 企画部長） 篠田 貞明 委員（木更津市 市民部長） 清水 和也 委員（木更津市 福祉部長） 吉田 究 委員（木更津市 都市整備部長） 【欠席委員】３名 成田 斉 委員（一般社団法人千葉県バス協会 専務理事） 山口 一男 委員（東日本旅客鉄道株式会社 木更津統括センター所

	長) 酒井 康行 委員 (君津土木事務所 調整課長) 【オブザーバー】 3 名 中島 顯 氏 (木更津合同タクシー株式会社 取締役) 城平 徹 氏 (株式会社ケー・シー・エス) 五十嵐 裕音 氏 (") 【事務局】 4 名 企画部 (地域政策課) 渡辺次長、松下課長、渡辺係長、深野主任主事
傍 聴 人 数	0 人
会議の議題及び 会議資料の内容	【報告事項】 (1) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る生活交通確保維持改善計画の認定について (2) 木更津市内循環線のダイヤ改正について (3) J R 久留里線に関する取組について (4) 新型コロナウイルス感染症に関する交通事業者に対する本市の支援策について (5) その他 【議題】 (1) 木更津市地域公共交通計画 (素案) について 【配布資料】 ◇次第 ◇席次表 ◇委員名簿 ◇木更津市地域公共交通活性化協議会規約 ◇資料 1 : 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る生活交通確保維持改善計画の認定について ◇資料 2 : 木更津市内循環線のダイヤ改正について ◇資料 3 : J R 久留里線に関する取組について ◇資料 4 : 新型コロナウイルス感染症に関する交通事業者に対する本市の支援策

	◇資料５：デマンドタクシー周遊促進実証事業実施計画について ◇資料６：木更津市地域公共交通計画（素案） ◇資料６差し替え：木更津市地域公共交通計画（素案）８８ページ ◇資料６補足：今後のスケジュール
議事の経過及び 発言の要旨	別紙のとおり

別紙 会議録

事務局	それでは、定刻でございますので、只今から令和４年度第３回木更津市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。 本日はご多用のところ、ご出席を賜り誠にありがとうございます。 木更津市地域政策課の渡辺と申します。 よろしく願い申し上げます。 まず、本日欠席のご連絡をいただいておりますのでご報告いたします。 一般社団法人千葉県バス協会 専務理事の成田委員、 ＪＲ東日本木更津統括センター所長 山口委員、 君津土木事務所 調整課長の酒井委員、 以上の３名が欠席となります。 次に、本日の会議につきましては、協議会規約第９条第２項の規定により、委員の過半数が出席しておりますことから、会議が成立していることをご報告させていただきます。 また、本会議は協議会規約等の規定により、原則、公開で行うこととなり、会議録及び会議資料も公開となりますので、ご承知おきください。 それではまず、本日お配りしております資料のご確認をさせていただきます。 会議次第、席次表、委員名簿、協議会規約 ◇資料１：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る生活交通確保維持改善計画の認定について ◇資料２：木更津市内循環線のダイヤ改正について ◇資料３：ＪＲ久留里線に関する取組
-----	---

轟会長	◇資料４：新型コロナウイルス感染症に関する交通事業者に対する 本市の支援策 ◇資料５：デマンドタクシー周遊促進実証事業実施計画について ◇資料６：木更津市地域公共交通計画（素案） ◇資料６差し替え：木更津市地域公共交通計画（素案）８８ページ ◇資料６補足：今後のスケジュール 配付漏れ等ございましたら、お申し出ください。 また、本日はオブザーバーとして、木更津合同タクシー株式会社 中島様に、また、木更津市地域公共交通計画策定業務の受託者である株式会社ケー・シー・エスの城平様、五十嵐様にお越しいただいております。 それでは、会議の開催にあたりまして、木更津市地域公共交通活性化協議会会長であります日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授轟 朝幸 様から一言ご挨拶をお願いいたします。 皆様こんにちは。只今ご紹介いただきました、会長を務めさせていただきます日本大学の轟でございます。 今日は令和４年度第３回の協議会になります。 お忙しいところお集まりいただきありがとうございます。前回は木更津市地域公共交通計画の骨子案について、皆さんに様々なご意見をいただきました。 その後も交通事業者様から、貴重なご意見等いただき素案の策定に取り組んできたということですので、さらに皆さんの忌憚のないご意見をいただき、よりよいものに仕上げていけるようにと思っております。 なお、議題である計画の素案の協議の前に、事務局から、久留里線
------------	--

事務局	の利用促進を図ったイベントや新型コロナウイルス感染症に関する交通事業者に対する支援策の報告、小湊鉄道様から、バス路線のダイヤ変更に関するご報告をいただきます。 どうぞ、よろしくお願いいたします。 轟会長ありがとうございます。 なお、本日の協議会について、傍聴者はございませんのでご報告いたします。 それでは、お配りしております次第により進行をさせていただきます。次第の「2 報告事項」に入らせていただきます。 議事進行につきましては、本協議会規約第 9 条第 1 項の規定によりまして、会長が議長となるとありますので、轟会長よろしくお願いいたします。
轟会長	それでは、議長を務めさせていただきます。 よろしくお願いいたします。 はじめに、「2 報告事項」となります。 それでは、報告事項（1）地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る生活交通確保維持改善計画の認定について事務局から説明をお願いいたします。
事務局	資料 1 をご覧ください。 富来田地区で運行する自家用有償旅客運送、通称ふくちゃんバスの運行に関する、国の補助金の申請を行うに当たって、令和 5 年度富来田地区内フィーダー系統確保維持計画について、協議会から国へ認定申請を行い、令和 4 年 9 月 29 日付けで計画が認定されましたのでご報告いたします。

	ここでいう、令和５年度は、令和４年１０月１日から令和５年９月３０日までの１年間をいいます。 今回の計画認定を受け、令和５年度の運行を行い、補助金の申請については令和５年１１月末までに行うスケジュールとなっております。 また、令和４年度分の運行分については、今月の末日までに申請を行うこととなります。 以上です。
轟会長	続けて報告いただいて、報告がすべて終わりましたら皆さんからご意見等いただきたいと思います 続きまして、報告事項(２)木更津市内循環線のダイヤ改正について、小湊鉄道の深山委員からご説明をお願いします。
深山委員	資料２をご覧ください。 １１月１１日金曜日から、木更津駅から巖根駅間の路線バス「市内循環線」の時刻改正を行います。 当路線バスについては、以前からお客様からの朝の時間帯の運行についての要望がございました。巖根駅から木更津駅西口行きのバスについては７時１０分を、そして、木更津駅西口から巖根駅行きのバスについては６時４０分を新たに設定いたしました。 なお、最終バスを含めた夕方の時間帯については、木更津駅行きは後ろの２本、巖根駅行きの方は後ろの３本を時間変更させていただき、最終バスが３０分早まります。 ちなみに一番下にある、簡略された時刻表が、従来の時間となっております。 １１月１１日金曜日から、上の時刻の方に変更させていただきます。
轟会長	ありがとうございました。

事務局	続きまして、報告事項（３）ＪＲ久留里線に関する取組について、事務局からご説明をお願いします。 前回の協議会において、ＪＲ東日本から公表された久留里線の経営状況についての報告をさせていただきました。久留里線の利用促進に関する取組を推進するために、本市を含めた沿線３市・千葉県・ＪＲ東日本千葉支社により設立された「久留里線活性化協議会」の令和４年度取組について２点ご報告いたします。 まず、資料３-１をご覧ください。 「久留里線沿線回遊プロジェクト地域商店を応援しよう！～お酒を楽しむちょこっとさんぽ～」についてです。 令和４年９月２４日（土）から１０月２３日（日）までＪＲ久留里線沿線地域の周遊促進及び地域商店の活性化を目的に、お酒にまつわるお店や施設を周遊して楽しむことのできるイベントを開催いたしました。 具体的には、１,５００円分使える３００円５枚つづりのクーポン券を１,０００円で販売し、沿線の協賛店舗にてクーポン券が使用できる取組となっています。 なお、クーポン券は３４０部作成し完売となりました。 次に、資料３-２をご覧ください。 １２月１８日に開催を予定しております「ＪＲ久留里線乗り方教室」の案内チラシとなっております。 小学３年生から６年生の子どもとその保護者を対象として、久留里線のことや、列車の乗り方、駅の運営等を学んでもらい、久留里線に愛着を持っていただくための事業となります。 なお、案内チラシでは参加者が４組８名となっておりますが、各沿線市における定員のため、合計では１２組２４名の方にご参加いただく予定です。 今後も利用促進に関する取組を行い、久留里線および沿線地域の活
-----	---

轟会長	性化を図ってまいります。 以上です。 積極的にこの地域で盛り上げていただいているということです。 ありがとうございました。 続いて報告事項（４）新型コロナウイルス感染症に関する交通事業者に対する本市の支援策について、こちらも事務局から説明をお願いします。
事務局	資料４をご覧ください。 バスやタクシーなどの公共交通機関の利用者は回復傾向にあるものの、いまだ新型コロナウイルス感染症前の水準には及ばない状況です。更に原油価格や物価の高騰の影響を受け、交通事業者の経営は深刻な打撃を受けていることから、国の新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金において、新たに「コロナ禍における原油価格・物価高騰対応分」が創設されました。 新たな臨時交付金を財源に、本市では支援策としまして、木更津市公共交通応援金（燃料費高騰分）を実施しております。 本事業の目的はバスやタクシーなどの公共交通の当面の事業継続を支援するための助成金を交付し、経営の安定化と市民生活の足及び社会機能の維持を図ることであり、具体的な交付額については、路線バス事業者は１事業者１５０万円となります。 高速バス事業者は５路線未満の事業者は１００万円で、５路線以上の事業者は２００万円となります。 タクシー事業者は保有台数に応じ、１０万円から１００万円となります。合計で１千万円を交付する予定でございます。 続きまして、１-２の実施状況でございますが、順次申請を受け付けており、現在バス事業者１社、タクシー事業者２社に対し、２５０万円の助成金を交付決定しております。

	以上です。
轟会長	ありがとうございました。 それでは最後に報告事項（５）その他になります。 まず、前回の協議会で小湊鉄道様からご報告いただいた「ホテル三日月周辺観光周遊タクシーについて」についてですが、その後、進捗があったということです。小湊鉄道 深山委員からご説明いただきます。
深山委員	前回ご報告いたしました、ＡＩデマンドタクシーを、高速バスと併用し、観光面での運行という形で、申請等を行いました。国の方で採択されませんでした。 今後とも検討していきたいと思っております、以上でございます。
轟会長	ありがとうございます。 それでは続いてもう１件、木更津合同タクシー中島様から、デマンドタクシーの周遊促進事業実証事業実施計画についてです。 お願いいたします
中島氏	資料５をご覧ください。 裏面の「木更津観光ＭａａＳ実証事業のご提案」でございますが、これは、MONET Technologies 様とＪＴＢ様が作成いただいた資料でございます。 この中身を簡単に説明いたしますと、まず実証スキーム案ということでございますが、一番左にトヨタ自動車から矢印があって、MONET Technologies という会社がございます。 MONET Technologies は、オンデマンドモビリティサービスやデータ分析サービス等の事業を行っている会社でございます。 この会社から、ＪＴＢにモニターツアーでのオンデマンドモビリティ

	ィ実施委託をお願いしまして、J T Bが企画・運営をしております。そして、なぜ木更津市を選定したのかという理由を聞いたところによると、特に金田地域を中心に人が多く集まっているものの、自家用車での集客が多く、二次交通に難点があるという点からターゲットにしたとのことでした。また、今回の実証実験の結果を分析して、方向性を見出したいようでございます。 また、実証実験のコストはすべて MONET Technologies 様が負担すると伺っております。 次に、下の方にご提案スキーム案ということで、記載されております。 対象者は、高速バス利用者、龍宮城スパホテル三日月宿泊者としております。 ターゲットはJ Rや高速バスで木更津市内に来訪する若者層で、木更津市に来てから帰るまでの時間で、市内に分散移動してもらい、大型商業施設以外の観光施設の消費拡大をねらいとしているようでございます。 つまり、木更津市内を周遊せずに帰ってしまう若者を、三日月ホテルを起点として、三井アウレアウトレットパークや観光地訪問を促すようでございます。 協力事業者は下の方に記載しておりますが、三井アウトレットパーク木更津、クルックフィーズ、活き活き停、八天堂きさらづ、鳥居崎海浜公園、證誠寺等に既にお問い合わせしてあるそうです。 次に裏のページに、実際に当社で行う実証実験の計画でございます。 まずドライバー向けの説明会、試走ということで、11月24日に予定をしております。 具体的にはドライバーアプリの説明を50分。ドライバーアプリ利用登録と、操作説明が60分。デモ予約に基づき、ステーションへの実運行試走が120分。試走は2台を予定しております。
--	---

	2 番の実証実験の日程でございますが、実施日は来年 2023 年 1 月 13 日から 22 日の 10 日間を予定しており時間は 8 時半から 21 時 30 分までで、車両台数は 1 日 3 台予定をしております。 乗車定員 5 人の日産エルグランド、乗車定員 4 人のジャパントクシーとトヨタクラウンスーパーデラックスの 3 台での運行を予定しております。 実際にお客様への配車は 9 時から 21 時でございますが、出庫帰庫を含めまして、8 時 30 分から 21 時 30 分ということで 13 時間を予定しております。 実施内容は記載のとおりですが、ドライバーはタブレットに表示される運行指示に基づいて、利用者を迎えに行き、決まった地点へ送迎するという内容でございます。 具体的に運行例としては下の方にございますが、龍宮城から 9 時に配車依頼がありましたら 8 時半から迎えに行きまして、ゲストを乗せて、例えば 10 時にクルックフィーズに下車させるというような内容が、どんどんタブレット画面に入ってきて、それに基づいて運行するという内容でございます。 現段階では理解している内容は以上でございます。
轟会長	ありがとうございました。 以上で報告事項につきましては以上で全て終了いたしました。 委員の皆様から何か確認したい点ご意見等ございますでしょうか。
渡辺(厚)委員	資料 3「JR 久留里線に関する取組について」ですが、実施済みで、クーポンは 340 枚販売したということですが、この結果について、何か数値的なもので教えていただけるものがあるのでしょうか。今はないけど、どこかのタイミングで数値的なデータの報告を教えてもらえるものなのか、その辺についてお尋ねします。

事務局	結果については今後ご報告させていただきます。
轟会長	実施結果の分析をしていただいて、次へ繋げることができたらと思いますのでよろしくお願いします。 その他いかがでしょうか。
渡邊(彰)委員	資料5でご説明いただきましたタクシー周遊促進の事業のことについて教えてください。 タクシー利用者は無料になるのでしょうか。
中島氏	私たちもこの制度の具体的な内容については、まだわかっていないところがありますので、今後実施主体である事業者からの情報を得ながらタクシー運行について携わっていきたいと考えています。
轟会長	観光促進事業の実施ということなので、地域もうまく巻き込んで、成果の上がるようにやっていただきたいという点と、私の立場から申し上げさせていただくと、市内交通事業者さんへの影響があるかと思しますので、そういった点も含めて、確認いただければと思います。 ただ効果的なものであれば、実証に終わらず、本格導入ということも、視野に入れていただきたいなと思っております。 その他いかがでしょうか。 また何かあれば最後まで結構ですし、事務局の方へ直接お問い合わせいただければと思います。 それでは、「2 報告事項」は以上となります。 ここで、木更津合同タクシー 中島様におかれましては、退席となります。

事務局	ありがとうございました。 それでは、続きまして、次第の「3 議題」に移ります。 議題（1）木更津市地域公共交通計画（素案）について事務局から説明をお願いいたします。 「資料 6 補足」と書かれた資料をご覧ください。 前回の第 2 回協議会において計画の骨子案についてご協議いただきました。今回計画の素案について協議いただいたあとの大まかなスケジュールでございます。 今後、委員の皆様からのご意見を反映した計画案を木更津市の 12 月議会の交通政策特別委員会協議会、議員全員協議会において説明したあと、30 日間の意見公募を行います。 市民の皆様からいただいたご意見を反映したものを、来年 2 月に予定しております第 4 回協議会においてご協議いただき、修正等を加えた上で、計画を策定いたします。令和 5 年 3 月議会においてご報告いたします。 本日配布いたしました資料 6 の 1 ページをご覧ください。 「計画策定の背景と目的」でございますが、本市の公共交通施策のマスタープランである「木更津市地域公共交通網形成計画」の計画期間が今年度末で満了すること、また、令和 2 年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、法定計画の名称が「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ変更され、「地域公共交通計画」と「乗合バスの運行費等に対する国庫補助制度」が連動化されたことから、新たな公共交通施策のマスタープランとして、「木更津市地域公共交通計画」を策定しようとするものです。 次に 3 ページをご覧ください。
-----	---

	計画の対象区域は、木更津市全域でございます。計画の期間は、基本構想や都市計画マスタープランの目標年次と合わせた、令和12年度までの8年間といたしますが、今後の社会情勢などの変化を踏まえ、必要に応じて計画を見直します。 次に4ページ「現行計画の評価検証」をご覧ください。 毎年、法定協議会へ報告し、ホームページでも公表しております評価検証を踏まえ、計画期間である平成30年4月から現在までの評価検証結果を表にまとめております。 表の横方向、中ほどに記載されたA～Dが、事業の評価でございます。AやBの評価をした事業の説明は省略させていただき、C「目標達成に向けて一部課題がある」やD「このままでは目標達成が困難」の評価をした事業について、ご説明いたします。 事業①「新たな交通システムの導入」は、計画期間中に富来田、鎌足、金田の3地区に導入することを目指しておりましたが、富来田地区のみの導入となっておりますので、C評価としております。 次期計画では、交通不便地域を拡大いたします。 5ページをご覧ください。 事業④「高速バスの利便性向上」につきましては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、バス利用者の数が減少していること、道の駅への高速バス乗入れについて、実証実験の結果、本格運行に結び付きませんでしたので、C評価としております。 事業⑤「金田バスターミナルの機能強化」につきましては、乗入れ路線数が目標値に達しなかったことから、C評価としております。 6ページをご覧ください。 事業⑧「巖根駅のバリアフリー化」につきましては、進捗に遅れが生じ、計画期間内に完成しておりませんことから、D評価としております。 7ページをご覧ください。
--	---

	事業⑩「公共交通マップの作成」につきましては、バス事業者・市、ともに予算の確保ができず、作成できませんでしたので、D評価としております。次期計画においては、情報発信事業との統合を考えております。 8 ページをご覧ください。 事業⑪「地域協働による仕組みづくり」につきましては、主に「新たな交通システムの導入」のための仕組みづくりを考えておりましたが、成果として現れたのは「ふくちゃんバス」のみでございますので、C評価としております。次期計画において、「新たな交通システムの基本的な考え方」を位置づけ、取り組んで参ります。 以上が、現行計画の評価でございます。これらの事業については、原則、次期計画においても継続して取り組むこととしております。 そして、9 ページから 34 ページまでは、人口やパーソントリップ調査など各種統計調査の結果を掲載しております。 次に 35 ページをご覧ください。現在の路線バス図でございます。日東交通と小湊鐵道、2つの事業者に、18 路線を運行いただいております。 次に 36 ページをご覧ください。 これは、本市の基幹的公共道路の徒歩圏人口カバー率についての資料でございます。地図上に大きい円と小さい円がかかれておりますが、大きい円は、運行頻度が 1 日片道 30 本以上のサービス水準を有する鉄道駅を中心に半径 800mの円を表し、小さい円は、同じく運行頻度が 1 日片道 30 本以上のサービス水準を有するバス停を中心に半径 300mの円を表しております。これら円の内側に居住する人口が、「基幹的公共道路の徒歩圏人口」でございます。本市は約 5 万 4 千人となっております。これを都市の総人口で割った数値が「基幹的公共道路の徒歩圏人口カバー率」でございます。本市は約 40%となります。
--	--

	右上に表示いたしましたグラフをご覧ください。 ただ今ご説明申し上げました「基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率」と「人口集中地区の人口密度」の関係を示したものでございまして、青い点は、全国 10 万人以上の 268 都市を表しており、赤い点は木更津市を表しております。これら分布状況を踏まえ、縦軸と横軸の関係を示したのが、青い点線になります。 このグラフから、本市の市街地における公共交通の運行レベルは、全国の類似都市と同等レベルのものであると判断しております。 そして、37 ページから 54 ページまでは、鉄道、路線バス、高速バス、タクシー、ふくちゃんバス、その他送迎バスのデータを掲載しております。 55 ページ以降は、今年度行いました市民アンケート調査の結果です。59 ページからは、公共交通の満足度になります。「満足」と「やや満足」を合わせた市全体の回答割合は、鉄道、路線バス、高速バス、タクシーともに、平成 30 年度に行いましたアンケート調査結果より、上昇しております。 69 ページから 73 ページは、昨年度実施いたしました路線バス利用者アンケート調査の結果でございます。 運行本数や、運行時間帯に対する利用者の不満が大きくなっております。 次に 79 ページをご覧ください。社会情勢の変化や、ご説明申し上げました現行計画の評価検証などを踏まえ、82 ページに 5 つの課題として整理しております。 課題 1 は、「高速バスの強みを活かした広域ネットワークの充実」といたしまして、本市においては、東京湾アクアラインを経由した高速バスが多数運行され、企業立地件数や定住者数が増加し、高速バスによる移動需要が更に増加することで、高速バスの増便や停留所
--	--

	新設等により利便性が更に向上する好循環が生じています。この好循環を継続させるため、高速バスや木更津金田バスターミナルの更なる利便性の向上が求められている、としております。 課題 2 は「路線バスの適切な見直し」といたしまして、持続可能なバス路線網の再構築を目指した、継続的な取組が求められている、としております。 課題 3 は、「地域特性に応じた公共交通維持の仕組みづくり」といたしまして、富来田地区以外の交通不便地域においても、地区まちづくり協議会等の地域主体による新たな交通システムの導入が求められている、としております。 課題 4 は、「誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供」といたしまして、これまでの取組を継続するほか、A I や I C T 等の新技術を活用した新たなモビリティサービスの導入について検討することが求められている、としております。 課題 5 は、「既存の公共交通を維持する取組の充実」といたしまして、これまでの取組を継続するほか、利用者数が減少し続ける久留里線を維持するため、利用者の増加に向けた取組が求められている、としております。 次に 83 ページをご覧ください。基本構想に掲げた将来都市像「魅力あふれる創造都市きさらづ」を、本計画においても将来都市像といたします。この将来都市像を実現するために、公共交通が果たすべき役割を「持続可能なまちづくりを支え、利用者のニーズに応えた、総合的な交通ネットワークの整備」とし、これを本計画の「基本理念」といたします。 次に 84 ページをご覧ください。 先ほどご説明申し上げました各課題に対する「基本方針」と「計画目標」を、こちらの表のとおり整理し、これに基づき、後ほどご説明申し上げます 14 の事業に取り組むこととしております。
--	--

	85 ページから 88 ページには、「公共交通ネットワークの基本的な考え方」を整理しております。お配りした「資料 6 差し替え」をご覧ください。上段の図にあるように、現在は、木更津駅から放射状にネットワークが形成されておりますが、このままですと、利用者が減った路線は、収益が悪化し、減便などにより、利便性が低下し、廃線にいたることが想定されます。 そこで、路線バスの効率的な運行により、持続可能なバス路線網へと再編する為、下の図にあるように、今回、実証運行しております市街地循環バスのような拠点をネットワークするバス路線を導入し、重複する既存路線との統合等、バス路線網の再編を行っていくことをここに整理いたします。 89 ページから 95 ページには、「新たな交通システムの基本的な考え」を整理しております。新たな交通システムの導入エリアについて、現行計画では富来田、鎌足、金田の 3 地区に限定しておりましたが、本計画においては、89 ページの図面に示したエリアを交通不便地域として設定し、この交通不便地域において、地域が主体となった、新たな交通システムの導入を促進してまいります。 新たな交通システムの導入にあたり、どのような整理を、どのような手順で進めていけばよいのか、そのガイドラインとなるものをここに整理いたします。 次に 96 ページをご覧ください。84 ページに整理した「3 つの基本方針」や「5 つの計画目標」と、これからご説明申し上げます「14 の事業」との関係を、整理した表でございます。 表内の右端「事業※カッコ内は事業詳細の掲載ページ番号」とありますが、ページ番号が全て 2 ページずつずれておりますので訂正をさせていただきます。 そして、97 ページ以降、事業毎に「実施主体」、「取組の背景・方向性」、「取組内容」、「スケジュール」を整理し、記載しております。
--	--

	この計画で新たに取り組むこととした事業を中心に、説明をさせていただきます。 97 ページの左下の紫色の枠内をご覧ください。 千葉県が総合計画の実施計画編において、「広域的な幹線道路ネットワークの整備状況などを踏まえ、新たな高速バス路線の可能性などについて、関係市町村や事業者と検討を進めます」としており、また、その右側の地図に記載されているとおり、令和 6 年に圏央道が県内全線開通します。これらを踏まえ、バス事業者や、県、関係市町村と共に新たな高速バス路線について、検討してまいります。 次に 99 ページをご覧ください。 今年 8 月のコストコ本社の金田地区への移転に伴い、木更津金田バスターミナルに乗り入れる高速バスの便数が増加しております。 今後は、金田地区のまちづくりの進展に関する情報について、バス事業者と共有を図ることにより、木更津金田バスターミナルに乗り入れる高速バスや路線バスの増便につなげてまいります。 次に 102 ページの中段をご覧ください。 持続可能なバス路線網へと再編し、路線バスの効率的な運行を実現するためには、拠点における円滑な乗り継ぎが必要になることから、バス事業者による「乗継割引の導入」に向けた検討を開始します。 次に 107 ページをご覧ください。 現行計画に位置づけのなかった、巖根駅へ総武線快速電車を停車させる取り組みについて、本計画へ位置付けるとともに、これが実現するまでの間は、巖根駅に停車する普通電車の増便を要望して参ります。 次に 108 ページをご覧ください。 バス事業者は、運転士不足が深刻化しております。引き続き、運転士の募集支援を行うとともに、運転士不足を解消する手段の 1 つとして、無人自動運転技術の活用を、検討して参ります。
--	---

	次に 111 ページをご覧ください。 A I や I C T 等の新技術の進展により、市内のタクシー事業者が、配車アプリを導入するなど、新たなモビリティサービスの活用が始まっていますので、全国各地で実証実験が行われている MaaS や A I オンデマンド交通等、新たなモビリティサービスの導入に向け、関係者と共に検討を行って参ります。 次に 116 ページをご覧ください。 現行計画に位置づけのなかった、J R 久留里線の利用促進を、本計画に位置付け、J R 久留里線活性化協議会として取り組んでまいります。 117 ページから 118 ページは事業ごとの評価指標と目標値を定めており、119 ページから 120 ページは評価スケジュールでございます。計画期間が 8 年となっておりますので、令和 8 年度に中間検証を全ての事業で行い、必要に応じて計画の見直しを行ってまいります。以上です。 轟会長 ありがとうございました。 多岐にわたり詳細に検討していただいて書き込んでいただいております。大変ボリュームのあるものなので、細かくご意見いただく時間もないかもしれませんが、ぜひ、忌憚のないご意見をいただけたらと思います。 今回、意見をいただいた後、市議会等を経てパブリックコメントへ行きますので、大きく変えられるのはこの場かなと思っておりますので、ぜひご意見等、いただければと思いますがいかがでしょうか。 事務局 事務局より補足の説明をさせていただきます。 会議用資料につきましては、事前に送付をさせていただいたところですが、その後も所々修正がありましたので、本日改めて新しい資料を配付させていただいております。
--	---

	その新しい資料に基づきご説明をさせていただきましたことを一つお詫び申し上げます。 また、本日の説明においても、口頭で訂正をさせていただいた部分もあります。チェックが行き届かずに、重ねてお詫び申し上げます。 さらに、事務局説明にて申し上げた部分についても何点か補足の説明をさせていただきたいと思います。 まずは鉄道についてですが、資料 37 ページ「2.3.2 鉄道」から現在の鉄道の状況を記しておりまして、38 ページの上段に示した「■鉄道 3 駅（木更津駅、巖根駅、馬来田駅の合計）の 1 日当たりの平均乗車人員」につきましては、JR 木更津駅、巖根駅、馬来田駅の木更津市内の 3 駅の 1 日当たりの乗車人員の合計を、平成 26 年度から令和 3 年度まで棒グラフで示しているものになります。 新型コロナウイルス感染症の感染拡大が始まった令和元年度までは、1 日 1 万 6,000 人程度でほぼ横ばいで推移していましたが、令和 2 年以降新型コロナ感染症の影響で数値が一気に減少しております。以上が鉄道の状況でございます。 続いて 39 ページ「(3) JR 久留里線の状況」をご覧ください。 まず上段「■JR 久留里線の利用状況」の表でございますが、JR 久留里線の利用者数は、年々減少し続けております。 一番左側が、国鉄が JR になった昭和 62 年度、この数字につきましては、1 日 1 キロメートル当たりの利用者をあらかず平均通過人員でございますが、昭和 62 年度の 3,126 人が、直近の令和 3 年度は 780 人ということで、75%も減少しているという状況でございます。 さらに下段「■JR 久留里線の収支状況」の表をご覧くださいと、令和 2 年度の久留里線全線の収支につきましては、10 億円を超える赤字となっております、大変厳しい状況にあることが示されております。表が 2 段書きになっておりますが、JR 東日本の発表が、「木更津駅～久留里駅間」と「久留里駅～上総亀山駅間」に 2 分割しているのをそれをそのまま表にしております。
--	---

	これを合計すると久留里線全線になりまして、10 億円もの赤字が毎年出ているというのが直近の状況でございます。 続きまして路線バスについてですが、40 ページ「2.3.3 路線バス」から現在の路線バスの状況を記しておりまして、41 ページ上段のグラフは「■年間乗車人員」についての記載となります。 こちら新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の令和元年度までは順調だったのですが感染拡大となる令和 2 年度で急激に乗車人員が落ち込んでいる状況となっております。 続きまして高速バスについてですが、44 ページ「2.3.4 高速バス」から現在の高速バスの状況を記しておりまして、45 ページ上段のグラフは「■高速バス年度別輸送人員の推移」についての記載となります。 棒グラフをご覧いただくと、新型コロナウイルス感染症の感染拡大となる令和 2 年度で急激に減少している状況となっております。 以上が本市の公共交通の現状についての補足説明でございます。 次に、79 ページ「2.5 地域公共交通の役割及び課題の整理」の「2.5.1 社会情勢の変化」をご覧ください。 世界規模で持続可能でより良い世界を目指す国際的な指標 S D G s というものが、注目されているような状況でございます。 また、最近では、二酸化炭素排出量の削減に向けた取り組みが具体化し、進められているところで、木更津市でも目標を掲げ、取り組んでいる状況でございます。 さらには、デジタル技術が急速に発展する等、社会情勢が大きく変化が生じている状況でございます。 また、日本国内に目を向けますと、本格的な少子高齢化、人口減少社会を迎えておりまして、まちづくりの分野では、コンパクトシティを目指した取り組みが全国的に行われております。 先進的な地域では、自動車から人への転換というものも進められているという状況でございます。
--	--

	これら社会情勢の変化に対応するため、公共交通に求められる役割が、これまで以上に大きくなっていることが伺えるということを 79 ページに記載させていただいております。 続く 80 ページ「2.5.2 地域公共交通の役割の整理」については、木更津市の上位計画・関連計画における公共交通の位置付けについて、大きく五つに分けて記載をしてございます。 「1）都市間交流に係る広域移動手段の提供」については、広域道路ネットワークを活用した高速バスネットワークの形成についての記述です。木更津市におきましては、広域道路ネットワークの結節点でもあり、アクアラインで対岸と結ばれているという大きな特徴があります。そのアクアラインを活用してバス事業者様が、高速バスを、多方面に運行していただいていることが大きな特徴になるので、これを十分生かしていこうという記載でございます。 「2）新しい拠点整備や交通結節点の充実」については、拠点についての記載となります、木更津金田バスターミル、巖根駅等の利便性向上を図っていくという内容について整理しております。 81 ページ「3）地域生活を支える公共交通の提供、観光施設等を結ぶネットワークとしての交通手段の提供」については、鉄道や路線バスの役割として求められていることについてまとめております。 また、「4）新たな交通手段の検討」や、「5）高齢者・障害者などの移動制約者の移動支援」についても整理しております。社会経済情勢の変化や、上位計画関連計画の整理をもとに先ほどご説明申し上げました 82 ページ「2.5.2 公共交通を取り巻く課題の整理」に繋がってまいりますので補足をさせていただきます。 次に、84 ページの訂正をさせていただきます。 課題 3「高速バスの強みを活かした広域ネットワークの充実」を課題 1 とし、基本方針 2「高速バスの利便性向上」を基本方針 1 とし、計画目標③「高速バスの利便性向上」を計画目標①とします。 次に課題 1「地域特性に応じた公共交通維持の仕組みづくり」を課
--	--

	題 3 とし、基本方針 1「地域特性に応じた地域公共交通ネットワークの構築」を基本方針 2 とし、計画目標①「新たな交通システムの導入」を計画目標③としますので、訂正をさせていただいた上でご意見をいただければと思います。 次に、89 ページ「3. 1. 4 新たな交通システムの基本的な考え方」をご覧ください。 これまでは、鎌足、富来田、金田の 3 地区を交通不便地域としておりましたが、本計画においては、89 ページ下段の地図上の円で描かれた外側のエリアを交通不便地域とすることを考えております。 こちらと似た図が、36 ページ「2. 3. 1 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率」に出てきます。 36 ページでは、平日 1 日当たり 30 本以上を公共交通が運行されている駅やバス停を拠点に、バス停であれば半径 300 メートル、駅であれば、半径 800 メートルという円を描いて、基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率を求め、全国の 10 万人以上の 268 都市と比較して、木更津は大体標準的であるというご説明をさせていただいております。 89 ページと何が違うかというと、36 ページについては平日 1 日 30 本以上ということで円を描いておりますが、交通不便地域の定義に用いる 89 ページの地図では、1 日 15 本以上という円を描いております。 つまりこの円で描かれた区域外のエリアが、89 ページは少し狭くなっております。具体的に言うと、真舟、八幡台、大久保団地等は平日 1 日 15 便以上の路線バスを運行いただいておりますので、この辺は、交通不便地域からは除かせていただくというような形で 1 日 15 便以上という設定をした内容となっております。 駅からの距離、バス停からの距離については、36 ページと同様バス停については半径 300 メートルで鉄道駅については半径 800 メートルということで設定をしております。
--	--

	次に、97 ページ「計画目標①高速バスの利便性向上」の「事業 1 高速バスの利便性向上」をご覧ください。 先ほど 97 ページ左下の紫色の部分、さらに、その右側に地図として表示した圏央道の整備状況の図面を用いて、その上の 4 行で記載されている新たな高速バス路線の検討についてはご説明をさせていただきました。 その 5 行上に、「【東京・神奈川方面から東京湾アクアラインを經由して県内各地へ向かう高速バス路線について、木更津金田バスターミナルにおける乗継ぎの検討】」について記載しておりますが、高速バスの木更津金田バスターミナルの乗り継ぎの検討は、バスターミナルの利便性向上に繋がる話でございますので、99 ページ「事業 2 木更津金田バスターミナルの機能強化」の取り組み内容として、記載箇所を移動させていただきます。 いろいろ訂正ばかりで申しわけございませんが、補足説明させていただいた内容も踏まえて、ご議論いただければと思いますのでどうぞよろしくお願いいたします。 私からは以上でございます。
轟会長	ありがとうございます。 訂正含め詳細に、直近に修正いただいたものを中心に説明をいただきました。 細かい誤字脱字とか表現は、個別に事務局へご意見いただきまして、計画内の数字に関わるようなもの、あるいは、この表現では意味が通じないとかそういった確認も含めて、大きなことについて議論をしたいと思います。 それでは皆さんからいかがでしょうか。
石渡委員	資料の 82 ページ「2.5.3 公共交通を取り巻く課題の整理」の課題 2

轟会長	「路線バスの適切な見直し」で、市街地循環バスの実証運行を行うということが出ています。 先ほどの補足説明にもありましたが、高齢化社会を迎え、市民の足を確保するという事で、市街地循環バスは非常に大事だと思っています。先日、地区の回覧版の中に、地域政策課が作成されたと思われるチラシで、11月1日から木更津市市街地循環バスの実証運行を開始しますという内容のものが各家庭に配られております。 それで、そこには要するに交通事業者が極めて苦しい状況であるので、市街地循環バスを導入して、そういう経済的な面を補おうということが上段に書いてあるんですね。 ちょっと私の率直な意見ですが、バス会社を援助するというようなことではなくて、やはり先ほどから、事務局の方がおっしゃいましたように、市民の足を確保するという事を、重点的にこういうときは書くべきじゃないかと思っています。 それでその後段に運行ルートを示して、市街地循環バスが、今までの路線のどういうところを補おうとしているのかということ、をはっきりと示すことによって、市民は納得するということになると思うんですね。 ただ、何かこう地図と、バス会社を援護するんだというようなことだけではいけないと思います。 それで、私が確かめたいのは、今までのバス路線と、市内循環バスが、どのように補おうとしているかということ、ちょっと路線等を踏まえて、ご説明願いたいと思います。 一つずつ整理しますと、今 82 ページに書いてありますが、確かにここの課題の一つ見ると、利用者目線ではちょっと欠けているかなと思いますので、それは加えた方がいいかなと思います。 ご質問もありましたので、市街地循環バスの目的について説明いただけますか。
------------	--

事務局	ご意見ありがとうございます。 市民の足の確保という点を前面に出して記載した方が良いというご指摘はまさにその通りだと思います。 私どもの視点を高所に置いて、ご説明申し上げればよかったかなというところで反省しております。 一方で、なぜバス事業者の経営状況が厳しいという話を持ち出したのかの背景についてご説明させていただきますと、日本全体では、すでに人口減少時代が始まっており、さらにコロナの影響もあって、全国的に公共交通利用者は、すでに減少傾向にあります。 木更津市内においては、大規模な集客施設、アウトレットさんやイオンさんに向かうような路線は、多くのお客さんが利用されていますが、それ以外の路線については利用者が減少し、赤字になっているという現状がございます。 現状のバス路線については、木更津駅を中心に放射状に路線が展開している中で、今後数年で、木更津市も人口が減少していくという予測もされています。何も手を打たずに、このまま推移してしまいますと、それぞれの路線が、利用者が少なくなったので減便となってしまう、利用者からすると、減便により使い勝手が悪いから車で送ってもらうということで、負のスパイラルに陥ってしまうことが想定されます。 そんな中で何か手を打たなければならないということで、木更津市においては、地域公共交通網形成計画や実施計画の中で路線バスの再編をしていこうという方向性を打ち出しており、令和2年3月に協議会の皆さんの意見をいただきながら作成した再編実施計画の中に、この市街地循環バスを位置付けております。 その趣旨としては、このチラシの上段のところに書かせていただいたような形で、今のままだと、それぞれの路線ごとの収支が悪化し廃止に至ってしまう可能性もあるので、木更津市が人口減少を迎え
-----	--

	る前に先手を打って、今までなかった循環バスというものを導入して、既存の路線バスを集約できるのであれば、集約をして効率化を図ることによって、事業者様の経営体力を維持してもらうという趣旨で導入をしております。 そのことによって、路線バス自体が、持続可能なものになれば、市民にとってもそれはプラスだろうと。 このまま、何もせずになくなっていくのを待つのではなくて、今、循環バスの導入というものをさせていただいて、それによって、路線バス事業者様が、今後も引き続き、路線バスを運行して下さるというような形になれば、市民にとってもメリットがあるだろうという背景の中で、チラシの方にはお金のことばかりの表現になってしまいました。 今後ご説明をする際には、その表現の仕方を改め、市民の皆様にとってもこういうメリットがあるんですよということを、前面に出して表現するよう気をつけて参ります。
石渡委員	結局先ほどの説明でこの今日の資料だと、市内循環バスは、放射線上にあるものの、横をつなぐという形になるのでしょうか。 請西小学校の前を通る便はないと思いますが、横の方をつなぐという形でしょうか。
事務局	横の方を繋ぐといいますか木更津駅を起終点として、木更津市役所朝日庁舎から、アピタ木更津、イオンタウン請西、そして真舟を抜けて、中央病院を通してというような形で、今、駅を中心に放射状に伸びている路線バス網を環状に結ぶようなイメージとして、そこに重複する路線を統合としていくというようなところを狙ったものですので、木更津市全域を網羅した循環線というわけではないのが、今回、実証運行させていただいている循環バスのルートになっております。

轟会長	関連するところでは先ほどの 82 ページや 100 ページのところも今見返してみると、もう少しこの意図の説明を追加いただく必要もあるかなと思います。 その他にいかがでしょうか。
渡辺(厚)委員	今日、最新バージョンがここで配布されましたので、数日前に送っていただいた資料を、いろいろ見てきた中で、今日確認する必要がなくなったところが何点かあるのですが、大きく違うところと、やはり気になるところ含めましてちょっと 3 点ほど、お聞きしたいと思っています。 1 点目ですが、課題が 5 点ほどある中で、その数日前に郵送していただいた資料のものと、直近のもので言うとその課題の順番が変わっているという理解ですけれども、変更した理由をお尋ねしたいと思います。
事務局	今現在の地域公共交通網形成計画における課題の並び順を見ますと、まず、新たな交通システムがあり、路線バスがあり、高速バスがあるということで、地域の詳細なところから徐々に規模が大きくなってくるような順序になっています。 事前に送付した資料は、それに対応させた形で新たな交通システムを 1 番にして、路線バスを 2 番にして高速バスを 3 番に置いておりました。しかしながら地域公共交通計画という視点で考えれば、まずは大きな視点で骨格を組んだ上で、徐々に詳細に落とし込んでいくというところが良いだろうということを、先日の轟会長との事前打合せの中でご助言をいただきましたことから、本日差し替えた資料では、順番を変更させていただいております。
渡辺(厚)委員	大きいところから地域に落とし込んでいくというお話を伺うまで

	は、地域住民としての視点とすれば、足の確保つまり移動手段が充実していくことに対してのニーズは非常に高いので、課題 1 から課題 5 と順序があると、イメージとしては、課題 1 の方が重要なのかなと印象を受けるのかなと感じます。全て重要な課題であるというのは理解しておりますが、路線バスや新たな交通の導入については自分ごととして重要度の高い案件だなというふうに思ってきたので、どういうことかなと思っていたのですが、そういう視点で、変更されたということであればわかりました。
轟会長	補足するとすれば、この課題の順序については、優先順位を表したものではないというところをご理解いただければと思います。
渡辺(厚)委員	続いての確認事項ですが、アンケート調査結果の件で、56 ページからグラフが掲載されておりますが、今年度の実施結果と平成 30 年度の結果の比較を上段と下段によって行っていて分かりづらく感じます。このような体裁になっている理由があれば、教えていただけたらと思います。
事務局	例えば 42 ページの「■路線別平均乗車密度」のグラフのような比較の見せ方の方が分かりやすいということでしょうか。
渡辺(厚)委員	はい。 もっと比較しやすい見せ方があると思いました。
城平氏	ご指摘いただいたような比較の見せ方の方が分かりやすいと思いましたので、修正したいと思います。
渡辺(厚)委員	最後の点ですが、これは今の新しい資料の 117 ページと 118 ページ「5.1.1 各事業の指標評価」の評価の指標の件ですが、事業 3、事

	業 8 は公共交通に対する満足度、事業 9 は「路線バス（高速バスを除く）の認知度」について「バスのことは何も知らない」の割合、事業 13 は「今後、自家用車にあまり頼らない生活をするか」について「そう思う」の割合となっています。 公共交通に対する満足度は現状値から 5 ポイントアップさせた数値が 12 年度の目標にしてあったりしますね。目標設定の背景というか、何か理由があるのでしょうか。 満足度を上げるという意味では、5 ポイント上げて 47.6% に設定しているのは、個人的な感覚としてはちょっと低いじゃないかという気持ちがあるので、設定根拠や 5 ポイント上げることの難易度みたいなことについて教えていただけるとありがたいです。
事務局	5 ポイントという数字についてですが、現行計画の地域公共交通網形成計画においても、アンケート結果を指標として掲げているのですが、当時も目標値として 5 ポイントという数字を用いていたことから、それを踏襲した形となっております。
渡辺(厚)委員	となりますと、この令和 12 年度の目標値としては相応しいのでしょうか。 委員の皆さんのご意見も伺いながら、考えたいなと思いますがいかがでしょうか。
轟会長	もっと高みを目指したいと、こういうご意見かと、理解しましたが、ここは、皆さんどうですか。 そういう考え方もありますし、中途半端に 47.6% じゃなくて、区切りよく 50% でもいいような気もしますし、そういう考え方もあると思います。少なくとも、この目標値の設定の意図は、説明を書いた方がいいと思いますので、今 5 ポイントアップがどの程度の難易度かという話もありましたので、理由は書いた方がいいというように

事務局	思いました。 皆様からご意見いただく前に、参考としてデータを申し上げさせていただきます。 まず、公共交通に対する満足度ですが、平成 29 年度時点は当時のアンケート結果ですと 36.4%という数字でした。 それを踏まえて、現在の地域公共交通網形成計画では、令和 4 年度に、41.4%という目標を掲げて今年度アンケート調査を実施した結果、42.6%ということで目標を 1.2 ポイント上回ったような状況です。 その他の指標といたしまして、計画書のページで言いますと 118 ページの一番上になります。 事業 9「情報発信」の指標として掲げております路線バスの認知度について「バスのことは何も知らない」の割合は、地域公共交通網形成計画で指標として用いております、平成 29 年度の現況値が 7.5%でした。当時は目標を 5.0%として掲げておりましたが今回アンケートの結果、3.8%まで下がっているというような状況です。 ここについては統計上で 3.8%であれば、これが限界かなという印象があるのですが、目標として一步でも、さらに良くしていくというようなところで今は 2.5%というところを掲げさせていただいております。 ただ、この事業 9 情報発信の指標がこのままでいいかどうかについては、改めて検討しているところでございますので、場合によっては指標自体が変わる可能性があるということをご了承いただければと思っております。 さらにもう一つ、事業 13「モビリティ・マネジメント」、今後自家用車にあまり頼らない生活をするかについて、「そう思う」の割合、これも地域公共交通網形成計画に指標として掲げております。 「そう思う」の 29 年度の現況値は 18.8%、これに対して当時の目
-----	---

	標値が、5 ポイントプラスの 23.8%であったのが、今回アンケートした結果、28.2%と、ここが大幅に伸びているところで、やはり先ほど、社会経済情勢の変化のところでも申し上げましたように、世界的にSDGsだとか、二酸化炭素排出量の削減というところが注目もされ話題になっているといったところで、認知度自体は上がっていると考えられます。 以上、参考でございます。
渡辺(厚)委員	ありがとうございます。 先ほど、会長がおっしゃられた満足度の数値についても、他の自治体と比較して低い数字ではないというお話を伺いして、さらには数字が大きければ良いという話でもないということもあるかもしれませんので、この数字が5 ポイントアップという妥当性があるのなら良いと思いました。
轟会長	皆さんからもご意見いただきたいですが、なかなかこれ難しいことだと思います。 将来のことなので、状況を見ながらまた見直しの過程で変えるというのも当然ありだと思いますので、ちょっと事務局内で見直しの検討いただいて、もっと高みを目指したいということであれば、変えていただければと思います。 ただ他の自治体でもよくあることですが、評価をするとどうしても目標に及ばず、B評価やC評価という低水準評価ばかりの自治体もあるんですね、目標を高くするという点ではそれでも構わないけれど、もっと上を目指すんだという、そういう皆さんの気持ちがあるんであれば、高い数字を載せても当然構わないというふうに私は考えております。 さらに感想を言ってしまうと木更津市は高速バスの利便性の向上

	の話でもあったように、人口も決して減っていないんですよ。 ですから、他の地域と大きく違って、もっと攻めてもいいんじゃないかなとも思っております。 そういうことも含めて、この数字の件については事務局でご検討いただければと思います。
城平氏	他の地域の公共交通計画策定のお手伝いをさせていただいておりますが、木更津市様の満足度については、他の地域と比べると高いと感じています。 ただ、指標や数字についてはもう一度、事務局サイドで検討させていただけたらと思います。
轟会長	よろしくお願いします。その他いかがでしょうか。
渡辺(彰)委員	国の方で、地域間幹線補助やフィーダー補助に関する制度については、令和7年度から、地域公共交通計画との「路線バス等に関する国庫補助制度」の連動化が図られるという予定でございまして、原則補助を受ける場合にはその交通計画に、この補助を受ける路線の必要性とか、位置付け、役割・必要性、実施主体の概要や目標効果等を計画の中に記載をされないと、補助が受けられないというような制度変更が予定されるということで、今回この木更津市地域公共交通計画の計画期間が令和7年度以降も繋がるという計画ということもあります、具体的には令和7年度事業年度は令和6年10月から令和7年9月までの運行に関するものですので、それまでに地域公共交通計画を再度見直して、追記されればいいのですけども、計画に記載することは必要となります。漏れがないように、記載をお願いしたいと思います。
轟会長	法律に基づくものに関してはしっかりと対応いただけたらと思い

	ます。制度も変わってきますので、それに合わせて計画も順次見直していくこともありかと思えます。 また、関連して、今の路線バスの話も、木更津市周辺との関連というのはどこかにやはり書いた方がいいかなという気がしております。そうしないと今のような地域間幹線補助の話もありましたが、周辺市で一緒にやっていかないといけないことがあるかと思えます。 それから高速バスの特徴についてですが、先ほどもありましたけど木更津市だけではなくて千葉県全域とか房総全域に及ぶような話ですので、周辺市町村との関係っていうのも、どこかに意識して書いていただければと思いました。木更津市の中だけでは解決しない問題があるとおもいますので検討いただければと思います。
事務局	ご助言ありがとうございます。 今日いただいた内容を踏まえて、ケー・シー・エスからのご助言もいただきながら、地域間幹線補助やフィーダー補助の補助金がもらえるよう、今後の関係市、隣接市との連携がうまく図れるような記載を追加して参ります。
轟会長	よろしくお願いします。 その他いかがでしょうか。
高橋(直)委員	先ほどの千葉県さんからお話ありました地域間幹線補助やフィーダー補助についてですが、計画への記載が必須ということで今お話あったと思いますが、次回の協議会開催時には、こういうふうに位置付けますみたいなのは対応されているという理解でよろしいでしょうか。計画期間内で、内容変更すると、策定のための費用が新たにかかってしまうと思い、気になりましたので教えていただけたらと思います。

事務局	基本的には今の時点で書けるものについては記載をして参りたいというふうに考えております。 ただ、今後、地域間幹線補助やフィーダー補助の対象となりうるようなものが、新たに出てくるようであれば、その際にはこの協議会の場で皆さんと議論をさせていただいた上で、計画書の変更をした上で申請期日を守りながら、対応をしていくというような形になります。 現在、補助対象となっている路線については、しっかり位置付をした上で、12月から意見公募を行い、その後2月に予定している協議会へ協議をさせていただくことを想定しております。
高橋(直)委員	2月にご報告いただける計画書を、もし事前にいただければ、事前に本局の交通企画課に協議をさせていただいて、内容が問題ないか確認したいと思いますので、データで良いので送付いただけたらと思います。 もう1点質問です。 118ページ、事業14「久留里線の利用促進」ということで目標値は現状維持という記載がありますが、前回の第2回木更津市地域公共交通活性化協議会で利用状況や収支の状況について報告があったり、先ほどの報告2では、「久留里線沿線回遊プロジェクト」や「久留里線の乗り方教室開催」の利用促進策についての説明がありましたが、久留里線の利用者数について掲げている目標があれば教えてください。
事務局	まず1点目ですが、公共交通計画の修正版の事前確認について大変ありがたいお話です。 修正ができましたら再度送らせていただきますので、ご確認をいた

	できればと思います。ご提案ありがとうございます。 2 点目ですが、久留里線について、補足説明をさせていただきます。 116 ページ「事業 14 久留里線の利用促進」をご覧ください。 「取組の背景・方向性」として、「久留里線の令和元年度の収支は 13 億 900 万円の赤字です。本市をはじめとした沿線 3 市と、千葉県、ＪＲ東日本千葉支社は、久留里線の利用促進と、同線の持続的な発展を目的に、令和 2 年 4 月に『ＪＲ久留里線活性化協議会』を設置し、各種事業に取り組んでいます。」と記載しておりますが、先ほどご質問の中でも触れていただいたような、そして報告 2 でもご説明したとおり久留里線の利用促進に取り組んでいるところです。 また、ＪＲ久留里線活性化協議会が発足した令和 2 年 4 月に一つの目標というものを定めております。 令和 2 年に組織が立ち上がった時点で、久留里線沿線人口は減少傾向にありましたが、目標としては、久留里線の 1 日当たりの平均通過人員の減少を抑制して、令和 4 年度までに減少に歯止めをかけるということを掲げております。 具体的に資料に基づきご説明しますと、39 ページ「(3) ＪＲ久留里線の状況」上段の「■JR 久留里線の利用状況」の表をご覧ください。協議会が発足した当時に掲げた基準値が、平成 30 年度の木更津から上総亀山間の平均通過人員 1,094 人となります。 1 日当たり 1 キロ当たり 1,094 人を基準値として、令和 2 年度の目標としては、平成 30 年度から 4%減に抑えた 1,050 人とししました。翌年の令和 3 年度については、対前年比 2%減ということで 1,029 人。令和 4 年度は、その減少にブレーキをかけるということで、対前年比横ばいの 1,029 人。 今、令和 4 年度なので、新たな目標についてＪＲ久留里線活性化協議会で検討しているところです。 協議会の方で、長期の指標や目標値があれば、それを公共交通計画
--	--

轟会長	に反映させるということもできたのですが、それがまだできてないことや、そして、おそらく短期的な目標を掲げることが想定されますので、独自の設定をしなければならないような状況となっております。 以上でございます。 久留里線の件は、地域公共交通活性化協議会とＪＲ久留里線活性化協議会が連携しながら進めていかざるをえないと考えていますのでよろしくお願いします。 その他いかがでしょうか。 私からのコメントですが、「2.5.3 公共交通を取り巻く課題の整理」で、「高速バスの強みを活かした広域ネットワークの充実」を課題１に移動させたのは、公共交通計画として大きいところから組立てた方が分かりやすいということもありますが、地域公共交通計画の中で高速バスについて触れている自治体は他にはないという点や、移動ニーズが高まっている点、そして、もう一つは、法律の改正の背景として「交通不便地域や交通空白地域の解消」という視点から「地域全域をしっかりとみましよう」という変化があった点に着目したためです。 ただ、高速バスは市内だけの話ではないので、ちょっと違和感が出てしまうところもあります。 もう１点は、「事業１ 高速バスの利便性向上」と「事業２木更津金田バスターミナルの機能強化」の区別が少し分かりにくいと感じています。先ほど、事業１に記載されている「東京・神奈川方面から東京湾アクアラインを経由して県内各地へ向かう高速バス路線について、木更津金田バスターミナルにおける乗継ぎの検討」を事業２に移動するという話もありましたが、書き方を工夫してわかりや
------------	--

	すくしてもらえたらと思います。 その他いかがでしょうかよろしいですか。 時間も迫っておりますので、もしお気づきの点がありましたら先ほど冒頭に申し上げましたように、細かい数字の話や、表現方法や確認したい点があったら、事務局の方へご連絡いただければと思います。 それを踏まえて、事務局の方で修正いただけるということです。 それでは、素案については、いただいた意見を反映した形で事務局の方で修正いただきますが、直したものを委員の皆さんに対してフィードバックすることについてはどのようにいたしましょうか。
事務局	皆様がよろしければ、修正については最終的に轟会長にご確認いただき確定させていただければと考えておりますが、皆様のご意見を伺わせていただければと思います。
轟会長	事務局より提案がありましたがいかがでしょうか。
一同	異議なし
轟会長	ありがとうございました。 では基本的には、私と事務局へご一任いただくという形で、今いただいたご意見等を踏まえて、適切に修正や加筆されているかどうか確認させていただきたいと思います。 それでは最後に、次第の「４ その他」ですが、委員の皆様から何か確認したい点ご意見等ございますでしょうか。 【委員からの発言なし】

事務局	ないようですので、予定された議事は全て終了となります。 大変重要な議題を皆さんにご議論いただきました。 ぜひ、引き続き目を通していただいて、お気づきの点がありましたら、繰り返しになりますけど、事務局へご意見等をお寄せいただければと思います。 それでは、議長の任を降りさせていただきます。 円滑な議事進行にご協力いただきありがとうございました。進行を事務局にお返しします。 轟会長、ありがとうございました。 以上を持ちまして、令和４年度第３回木更津市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。 なお、次回、第４回目協議会については、令和５年２月２日（木）午後３時からを予定しております。 会場は、本日と同じ木更津市役所駅前庁舎 防災室・会議室となります。 詳細は開催日が近づいてまいりましたら文書にてお知らせさせていただきます。 委員の皆様方には、お忙しい中、長時間にわたり、貴重なご意見を賜りましてありがとうございました。 （以上）
-----	---