

令和5年6月21日

(名称) 木更津市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

木更津市はJR内房線が千葉方面から館山方面を結び市内に2駅、JR久留里線が木更津駅から東の上総亀山方面を結び市内に5駅あり、両路線は木更津駅で結節しており、路線バスについては、JR木更津駅を中心に放射状に運行している。

木更津市の東に位置する富来田地区は、地区の中央部をJR久留里線と路線バスが運行しているものの、東西に延びる交通がない。富来田地区は木更津市の約1/3を占める広大な面積を有しているが、家屋が点在しているほか、人口減少・高齢化が進んでいる地域であり、運転免許返納の促進と幹線交通に通じる公共交通の整備が住民の日常生活に必要不可欠である。

そのような中、平成30年3月に地域に唯一あったスーパーが閉店したことから、住民の生活の足の確保が喫緊の課題となり、地域の需要に合った公共交通を整備するため、令和2年7月から地域住民により「ふくちゃんバス（自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送））」が開始され、1年間の実証運行を経て、令和3年7月から一部運行内容を見直し、本格運行へ移行した。

公共交通が存在しない富来田地区の住民がふくちゃんバスを利用することで、国庫補助対象である地域間幹線系統（以下、「補助幹線系統」という。）である路線バス馬来田線の停留所（横田上宿（尾張屋横田店））に接続でき、沿線の病院や木更津市中心部に行けるようになる。また同じく、補助幹線系統である路線バス姉ヶ崎線の停留所（大稲、真里、馬来田駅前、茅野）に接続することにより、市原市への移動も可能となる。加えて、JR久留里線馬来田駅への接続により、木更津市中心部や上総亀山方面への移動が可能となる。

以上のことから、買い物や通院などの地域住民の日常生活のため、地域公共交通確保維持事業により、ふくちゃんバスを確保・維持することで、住民の生活交通の手段を存続させていくことが必要である。

なお、これまで幹線交通へ接続する交通が無かったこと、運行本数が少なく乗り継ぎが不便であったこと、人口減少・高齢化の進展などから路線バスの利用者は減少を続けたことから、地域内を運行する路線バス3路線のうち木更津駅に接続する中郷・富岡線は令和3年7月1日に、馬来田線は令和3年10月1日に路線を短縮し、富来田地区内を運行しなくなった。そのためふくちゃんバスは、地域の公共交通として非常に重要な役割を担っている。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

- ・感染症拡大防止対策上、1台当たり2名までの乗車として、1日延べ6名程度の利用を目標に運行し、月延べ50名の利用を目指す。
- ・前年度比1%以上の収支率の増加を目指す。

(2) 事業の効果

ふくちゃんバスを維持することにより、富来田地区の住民の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、鉄道や路線バスなど幹線交通に接続することによって、住民の移動の幅が広がり、特に高齢者の買い物・通院が容易になるなど、外出促進及び地域の活性化に繋がる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・運行主体と市が定期的に会議を開催し、利用状況や移動需要を踏まえた利用促進策や運行内容の検討を行い、必要に応じて随時見直しを行い、地域の需要に合わせた運行を目指す。(富来田地区まちづくり協議会、木更津市)
- ・利用登録者に対し定期的にお知らせを送付し、継続的な利用を促す。(富来田地区まちづくり協議会)
 - ・また、当運行について公民館たよりによる自治会への周知や利用者による近隣住民への口コミにより、新たな利用者の増加を図る。(利用者、富来田地区まちづくり協議会)

4. 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

別添の表1のとおり。

5. 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

(運行経費見込み) 1,438,000 円/年

人件費、ガソリン代、通信費、自動車保険料、法定点検費等

(運行事業者負担額見込み) 462,000 円/年

(国庫補助額見込み) 488,000 円/年

(市補助額見込み) 488,000 円/年

- ・運行経費から国庫補助額を差し引いた差額の一部を、木更津市から運行事業者(富来田地区まちづくり協議会)へ補助することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・運行日数や運行内容、登録者や利用者に関する実績・情報を、活性化法法定協議会の事務局である市に報告(毎月)。
- ・運転手を含めた運行者と市による定期的な打合せの実施(毎月)。
- ・運行状況や実績について、活性化法法定協議会で報告。

7. 別表1の補助対象事業の基準ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フィーダー系統のみ】

別添の表5のとおり。

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

※該当なし

(2) 事業の効果

※該当なし

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 **【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

※該当なし

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和5年6月16日 書面開催にて合意
19. 利用者等の意見の反映状況
利用者やその家族からは現在の運行について満足という声が上がっている。 しかしながら、利用者の需要は個人、家庭、社会などの状況とともに変化するものであるため、運行者が利用者を対象に個別にヒアリングを実施して地域の需要を確認し、必要に応じて運行内容を見直し、持続可能な運行を図るため、運行主体と市が定期的に会議を開催して情報共有と改善を図ることを、目標の達成するために行う事業に組み込んでいる。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 千葉県木更津市富士見 1-2-1

(所 属) 木更津市企画部地域政策室

(氏 名) 深野 敦嗣

(電 話) 0438-23-7426

(e-mail) chiiki@city.kisarazu.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。