

令和4年度第4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4回木更津市地域公共交通活性化協議会
開 催 日 時	令和5年2月2日（木）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】17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） 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） 酒井 康行 委員（君津土木事務所 調整課長） 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） 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） 【代理出席】1名 成松 花鈴 氏 （渡邊 彰 委員（千葉県総合企画部交通計画課 企画調整班長）代理）

	【欠席委員】３名 成田 齊 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） 中村 哲 委員（三井アウトレットパーク木更津 所長） 【オブザーバー】２名 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	【議題】 （１）木更津市地域公共交通計画（案）について 【報告事項】 （１）市街地循環バスの実証運行について （２）ＪＲ久留里線活性化協議会の取組について （３）高速バス「木更津-品川線」「木更津-横浜線」「木更津-羽田線」「館山・君津-羽田・横浜線」現行回数券の廃止および一部改定について （４）木更津観光 MaaS デマンドタクシー実証事業の報告について 【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１－１：木更津市地域公共交通計画（案） ◇資料１－２：第３回木更津市地域公共交通活性化協議会からの修正事項について

	◇資料１－３：「木更津市地域公共交通計画（素案）」に対する意見公募実施結果及び対応について ◇資料１－３補足：羽田空港アクセス線（仮称）の鉄道事業許可について ◇資料１－４：今後のスケジュールについて ◇資料２：市街地循環バスの実証運行について ◇資料３：ＪＲ久留里線活性化協議会の取組について ◇資料４：高速バス「木更津－品川線」「木更津－横浜線」「木更津－羽田線」「館山・君津－羽田・横浜線」現行回数券の廃止および一部改定について ◇資料５：木更津観光 MaaS デマンドタクシー実証事業の報告
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４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。 よろしくお願い申し上げます。 本日、千葉県総合企画部交通計画課 企画調整班長 渡邊委員の代理として、成松様に出席いただいております。 また、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、 三井アウトレットパーク木更津所長 中村委員、 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 1-1：木更津市地域公共交通計画（案） ◇資料 1-2：第３回木更津市地域公共交通活性化協議会からの修正
-----	---

轟会長	事項について ◇資料 1-3 : 「木更津市地域公共交通計画（素案）」に対する意見公募実施結果及び対応について ◇資料 1-3 補足 : 羽田空港アクセス線（仮称）の鉄道事業許可について ◇資料 1-4 : 今後のスケジュールについて ◇資料 2 : 市街地循環バスの実証運行について ◇資料 3 : J R 久留里線活性化協議会の取組について ◇資料 4 : 高速バス「木更津-品川線」「木更津-横浜線」「木更津-羽田線」「館山・君津-羽田・横浜線」現行回数券の廃止および一部改定について ◇資料 5 : 木更津観光 MaaS デマンドタクシー実証事業の報告 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。 会長を務めさせていただいております日本大学の轟でございます。お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。 令和 4 年度第 4 回木更津市地域公共交通活性化協議会の開催にあたり、ご挨拶申し上げます。 昨年 11 月の協議会では、木更津市地域公共交通計画の素案について委員の皆様からご意見をいただいたところですが、本日は、当計
------------	--

	画の案について事務局からご説明いただきます。 意見公募を実施し、公共交通計画の案に対する意見についても反映させる等、計画策定に向けては大詰めを迎えている状況です。 本日の協議においても皆様の協力を得て、持続可能な公共交通体系を構築していくための基礎となる計画が策定できたらと考えております。 どうぞ忌憚のないご意見をお願いいたします。 なお、議題である計画の案の協議の他に、事務局から、ＪＲ久留里線の利用促進を図ったイベントの実施結果や観光デマンドタクシーの実証運行結果に関するご報告をいただきます。 本日も、円滑な会議運営に御協力いただければと思います。 どうぞ、よろしくお願いいたします。 事務局 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議題」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議題」となります。
--	---

事務局	それでは、議題(1)木更津市地域公共交通計画（案）について、事務局から説明をお願いいたします。 前回の 11 月に開催した第 3 回協議会において地域公共交通計画（素案）について皆様に協議いただき、修正を加えた上で意見公募を行いました。そして、意見書の提出を受け、意見内容を反映させるべき点の修正を加えたところです。 つきましては、前回協議会の計画素案からの修正事項・変更点についてご説明いたします。 資料 1-2 の 1 ページをご覧ください。 意見公募において、高速バスの運行状況を最新のデータに更新するよう意見があったことから、それに対応するものです。 「1. 地域公共交通の現状（高速バス）の運行状況の修正」についてですが、高速バスの運行状況を令和 5 年 2 月時点に修正し、運行状況（平日・運行便数）を更新しました。高速バスの運行便数の修正があったのは、黄色マーカーのある路線となります。 2 ページをご覧ください。 黄色のマーカー部分「この他に」から始まる文章についてですが、三井アウトレットパーク木更津と各地を結ぶ直行高速バスの記載が無かったため追記いたしました。現在、①～⑪の各地から直行高速バスが運行されています。 また、鉄道、路線バスの運行状況についても併せて更新しております。資料 1 の地域公共交通計画（案）の 20 ページをご覧ください。 「■鉄道運行状況」の表を令和 5 年 2 月時点に更新しております。 また、26 ページの「■路線バス運行状況」の表についても同様に更新しております。さらに、27 ページの上段「■年間乗車人員」でございますが、路線バスについては令和 4 年度の期間を令和 3 年 10
-----	---

	月 1 日から令和 4 年 9 月 30 日までとしていることから、表の右端に令和 4 年度のデータとして 2,129,000 人を追加しております。 同様に 27 ページ下段の「■路線別年間乗車人員」、28 ページの「■路線別平均乗車密度」、29 ページの「■運賃収入額」及び「■路線別運賃収入額」の表中に令和 4 年度のデータを追加しております。 続いて、地域公共交通計画（案）の 46 ページから 47 ページの表をご覧ください。 地域公共交通網形成計画の評価検証結果や各種調査結果から、地域公共交通の問題点などを抽出し、48 ページに記載されている課題を導き出した過程を整理した表を追加いたしました。 続いて、地域公共交通計画（案）の 62 ページから 63 ページの表をご覧ください。 地域公共計画と国の補助金の補助要件の連動化により、現状の路線バス等の必要性・有効性についての記載が必須事項となるのご指摘を前回の第 3 回協議会でいただいたため、追加いたしました。 次に、資料 1-2 の 3 ページをご覧ください。 こちらの表を用いて、計画目標達成に向けた事業 1 から 14 の評価指標、現状値及び目標値の修正についてご説明いたします。 まず、3 ページ、4 ページの新旧対照表により、前回協議会でのご指摘事項を踏まえて内容を見直した部分を、黄色のマーカー部分で示しています。 次に、資料 1-2 の 5 ページをご覧ください。 本表は、評価指標の算出方法と目標値設定の考え方を明確にするため追加いたしました。 それでは、資料 1-2 の 3 ページ、4 ページの新旧対照表をご覧ください
--	--

	さい。 事業 3・4、事業 8、事業 9、事業 13 の黄色の塗りつぶしの「公共交通に関する満足度」等のアンケート調査による評価指標については、前回の協議会で目標値が 5 ポイント上昇する根拠を整理するように求められましたが、その整理が難しかったこと、そして、各事業に対して複数の指標は不要であると判断したことから削除しました。 次に、事業 1「高速バスの利便性向上」については、評価指標を「高速バスの路線毎の市内バス停の数の合計」とし、令和 3 年度の現状値を 44 箇所と計上していましたが、アウトレット直通の高速バス 11 路線の停留所「三井アウトレットパーク木更津」を追加し 55 箇所に修正しました。また、同様の理由で目標値を 64 箇所に修正しました。 次に、事業 3「バス路線の再編」、事業 4「拠点における円滑な接続」についてです。 前回協議会の計画書（素案）では、「令和 3 年度の利用者実績の 1,936,000 人から、毎年 3.8%の利用者を増加させていく」ことを目指し、目標値を 2,708,000 人と設定しておりました。 しかし、路線バスの令和 4 年度データを追加したことに伴い、目標値を再計算したところ、旧来の計算方法だと目標値が高くなりすぎてしまい、目標達成の現実味が薄れてしまったことから目標値を見直し、2,580,000 人に修正いたしました。 目標値設定の考え方については 5 ページの事業 3・4 の黄色のマーカー部分「目標値設定の考え方」をご覧ください。 路線バス利用者数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の水準には回復しないとされているが、令和 12 年度においても本市の人口は現状維持を見込んでいることから、令和元年度の感染拡大前
--	---

	の利用者数 2,580,000 人を目標値としております。 事業 3・4 については以上です。 次に、資料 1-2 の 3 ページをご覧ください。 事業 5「新たな交通システムの導入」についてです。 対照表の右側、地域公共交通計画（素案）では、富来田地区と波岡地区の 2 地区の取り組みを新たな交通システムとして計上していましたが、修正後の現状値は富来田地区 1 箇所だけとし、目標値は 5 地区といたしました。 その理由についてですが、地域公共交通計画（案）の 55 ページ下段の地図をご覧ください。新たな交通システムは「交通不便地域」における移動手段を確保していく手段として導入を図るものと整理し、本計画において交通不便地域を地図上の円の外側としていることから、波岡地区の取り組みは、交通不便地域外での取り組みとなり、新たな交通システムの定義から外れていたため、現状値及び目標値を修正いたしました。 次に、事業 6「車両のバリアフリー化」についてです。 評価指標を「ユニバーサルデザインタクシー車両の導入台数」として、現状値 54 台、目標値 90 台としていましたが、タクシー台数の増減の影響を受けないようにするため、評価指標を「ユニバーサルデザインタクシー車両の導入率」に見直し、現状値 24.7%、目標値 41.1%に算出し直しました。 次に、事業 8「事業者の人材育成」についてです。 評価指標を「交通事業者と連携した運転士募集に関する取組数」とし、令和 12 年度の目標を 5 取組に設定していましたが、年度により取組件数が増減する可能性があることから評価指標欄に「計画期間通算実施回数」を追記し、目標値を 5 件/年×8 年の 40 件としま
--	---

	した。 次に、資料 1-2 の 4 ページをご覧ください。 事業 9「情報発信」についてです。 アンケート調査による評価指標を削除したことから、新たな評価指標を「木更津市ホームページ閲覧件数のうち、公共交通関連ページの閲覧件数が占める割合」としました。現状値は 1.55%、目標値は 3.70%と記載しておりますが、計画本編では小数点以下は第 1 位までの算出とすることといたしましたので、現状値は 1.6%、目標値は 3.7%としております。 目標値設定の考え方は、資料 1-2 の 6 ページの事業 9 の黄色のマーカー部分「目標値設定の考え方」をご覧ください。 新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛等の影響を受け、市ホームページ全体の閲覧件数のうち公共交通関連ページ閲覧件数の占める割合が大きく減少したことから、これを感染症拡大前の水準まで回復させることとし、目標値を設定しました。 目標値は令和元年度の木更津市ホームページ閲覧件数のうち、公共交通関連ページ閲覧件数の占める割合の 3.7%としました。 事業 9 については以上です。 次に、資料 1-2 の 4 ページをご覧ください。 事業 10「多言語標記」についてです。 評価指標を「新たな取組数」としていましたが、具体的に定量的評価ができるように「バスの行き先表示の多言語標記率」及び、「タクシーの翻訳機等配備率」に修正いたしました。 「バスの行き先表示の多言語標記率」の現状値は 50.9%、目標値は 100%としており、「タクシーの翻訳機等配備率」の現状値は 57.5%、目標値は 79.9%としております。 また、目標値設定の考え方は、6 ページの事業 10 の黄色のマーカー
--	--

	部分「目標値設定の考え方」をご覧ください。 令和 4 年度時点で交通事業者が見込んだ令和 12 年度までの多言語標記等の取組が予定どおり進捗した場合の数値を目標値としました。 「バスの行き先表示の多言語標記率」は、「日東交通(株)と小湊鐵道(株)が運行している市内に乗降場所のある路線バス及び高速バスの路線数の合計」のうち、「バス車両の前後や側面に掲げた行き先表示が多言語標記されたバス路線数」の占める割合を算出します。 また、「タクシーの翻訳機等配備率」は、市内にタクシーを配車及び送迎している事業者が保有している全タクシー車両のうち、翻訳機等が配備されたタクシー車両数の占める割合を算出します。 事業 10 については以上です。 次に資料 1-2 の 4 ページをご覧ください。 事業 13「モビリティ・マネジメント」についてです。 現状値が令和 4 年度の見込み実績値となっていました、平成 29 年度から令和 3 年度までの実績値 3 回に修正しました。 また、目標値については、市内小学校での乗り方教室を 2 件/年×8 年の 16 件と、木更津市主催イベントでの乗り方教室を 1 件/年×8 年の 8 件を合わせた合計 24 件に令和 4 年度の見込み実績値 2 件を加えた 26 件としていましたが、市内小学校については、校庭に埋設されている排水設備の影響等により路線バスの乗り入れができずに乗り方教室が実施できないことがわかったため、木更津市主催イベントでの乗り方教室や出前講座等を 2 件/年×8 年の 16 件としました。 以上が前回協議会の計画書（素案）からの修正事項・変更点についての説明となります。 次に、「木更津市地域公共交通計画（素案）」に対する意見公募実施
--	---

	結果及び対応についてご説明いたします。 資料 1-3 をご覧ください。 「1 意見募集」について、「①実施期間」は令和 4 年 12 月 15 日（木）から令和 5 年 1 月 13 日（金）までの約 1 ヶ月。「②意見募集方法」は郵送、ファックス、電子メール、直接持参。「③募集結果」は 2 人の方から 4 件のご意見がございました。 「2 意見に対する市の考え方」は、下記の表に記載のとおりです。 番号 1 について、市街地循環バスの運行方法や、循環バスから別路線への乗り継ぎに対する指摘をいただきました。また、多くの利用者のニーズを満たしつつも、少ない便数で効率の良い経路等を目指すべきであるとのご意見をいただきました。 後段のご意見については市も同様の考え方であることから、市の考え方としては、「路線バスを持続可能なものとするためには、バス利用者の移動ニーズは満たしつつも、バスの運行効率を上げることが可能なバス路線網へ再構築することが必要です。」としています。 その上で、令和 2 年 3 月策定の地域公共交通再編実施計画に位置付けた市街地循環バスを導入し、あわせて、路線バスの乗継割引制度を導入することで、持続可能性と利便性・効率性の高いバス路線網へ再構築することを目指すこととしておりますので、計画の変更は行っておりません。 次に番号 2 について、高速バスの運行状況を最新のデータに更新するよう意見いただいたことから、路線バス、高速バスの運行状況を最新のデータに更新いたしました。 次に番号 3 について、資料 1-3 補足をご覧ください。 J R 東日本が計画している J R 羽田アクセス線の開通を考慮した高速バスアクセスについて協議を進めるべきとの意見につきましては、計画目標達成に向けた事業として高速バスの利便性向上に取
--	--

轟会長	り組む際に参考とさせていただくこととし、地域公共交通計画の修正は行っておりません。 次に番号４について、路線バス等の地域公共交通ネットワークは近接市と接続していることから、今後のネットワークの構築のために近接市との協議が必要であり明記すべきとの意見については、地域公共交通計画（案）２ページ「１．３ 計画の対象区域」において「本計画の対象区域は、木更津市全域とします。なお、木更津市内を運行している高速バスや路線バスは、県内周辺及び県外の自治体等まで接続している路線が多いため、運行の維持・改善にあたっては、個別に協議調整を図るものとします。」と明記しておりますので、「必要に応じて県や近隣市と協議を行います。」とし、地域公共交通計画の変更は行っておりません。 続いて、今後のスケジュールについてです。資料１-４をご覧ください。 本日の協議会において木更津市地域公共交通計画（案）について承認をいただくことができれば、本協議会から木更津市に対して公共交通計画を送付し、木更津市において公共交通計画を策定することとなります。 また、令和５年３月議会議員全員協議会に対しましても、策定した公共交通計画を送付し、報告させていただきます。 議題（１）木更津市地域公共交通計画（案）についてのご説明は以上でございます。 ありがとうございました。 資料１-４のスケジュール通り、今日承認いただきましたこれを市の方へ提出するということになりますので、皆さんからご意見をいただく場は今回が最後になります。お気づきの点や意見をいただ
------------	---

	ればと思っております 前回の素案に対する皆様のご意見やパブリックコメントの意見踏まえて、いくつかデータを更新していただきました。 また、少しわかりにくかった、目標値設定の考え方の表を追加いただいたというところと、そして、現状値と目標値を修正しているということです。 何かご意見ご質問等ございますでしょうか。
石渡委員	先ほどの資料の1-2の4ページで、事業13モビリティ・マネジメントのところでは黄色で枠組みしてありますが、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」の割合が28.2%となっていて、33%以上にしたいということが書かれています。 市の方では、自家用車にあまり頼らない生活に変えるという、本人の意識の改革というものをどのように狙っているのでしょうか。 そのあたりについて、もう少し詳しくお話願えたらと思います。
轟会長	事業13「モビリティ・マネジメント」のアンケート調査の指標は素案から今回の計画案に更新した際に除いたということです。ただ、考え方については少し説明をいただければと思います。
事務局	今回の計画案の指標からは除いた部分になるのですが、実際には自家用車から公共交通へと移動手段のシフトを行うというところで、木更津市職員を対象としたエコ通勤の呼びかけを行っておりますので、今後はその取り組みについて、市民の皆様にもエコ通勤による公共交通の利用の促進を図って参りたいと考えております。
石渡委員	かなり前ですが、市内の各職場でノーマイカーデーを設ける取り組

事務局	みがあったこと記憶しております。ノーマイカーデーのように市民に働きかけていくような具体的なことがないと、なかなか達成できないと思いますがいかがでしょうか。 地域公共交通計画（案）の 82 ページをご覧ください。「計画目標⑤公共交通の維持に向けた利用促進」、事業 13「モビリティ・マネジメント」ですが、公共交通の利用促進の一つの手段として、公共交通を利用したことがない市民などに対して、興味を持ってもらう、利用しようと思ってもらうなどの継続的な取組を行っていきます。公共交通の乗り方教室として、小学校を対象とした路線バスの乗り方教室や、JR久留里線の乗り方教室を実施しておりますので、引き続き、市民に対して公共交通の利用促進を図ってまいります。また、先ほども申し上げましたとおり、市職員のエコ通勤の実施を行っておりますので、それを市内全体に広げる形で、市内全体でエコ通勤に取り組むことを目標にしております。
轟会長	市内全体でエコ通勤などにも取り組むように支援することで、いわゆるモビリティ・マネジメントという取り組みをすることで、目標値の明記については今回省きましたが、自家用車にあまり頼らない交通体系を目指すということです。
石渡委員	ありがとうございました。 市民の意識改革というのは非常に難しいと思いますが、よろしくお願いしたいと思います。
轟会長	この件については、前回も申し上げたような気がしますが、カーボンニュートラルという脱炭素社会の推進が急速に進んでいますので、企業活動の配達等のサプライチェーンについても、責任を持って脱炭素の取り組みを行わなければならないということになって

	います。それを進めるには、自家用車で通勤する従業員が多いとかなりの負担になるという背景がある中で、公共交通の利用率を上げていくということで企業にもモビリティ・マネジメントをお願いしながら、一緒に取り組むことができれば良いかなと思っております。 その他いかがでしょうか。
石渡委員	地域公共交通計画に基づく公共交通の活性化については、市民としてバス路線のことが気になるところですが、今まで話題になっていない交通渋滞の対策はどうなっているのでしょうか。 個人的な感覚ですが、木更津第二中学校の近くの葬儀場から請西の方に入っていく辺りは、夕方の帰宅時間帯はかなり車が混み合っています。交通渋滞の解消ということも、地域公共交通では非常に大事だと思います。 市内の渋滞解消について、どのようにお考えかお聞きしたいと思います。
轟会長	確かにご指摘をいただいたとおり交通渋滞の状況を見ると、土日は特に渋滞している箇所があるというのが新聞でも取り上げられたりしています。 これについては公共交通だけではなくて道路整備等により対応されているかと思いますが、地域公共交通計画の取組としてはどう考えるかというところを説明いただけますでしょうか。
事務局	石渡委員からご指摘のあったとおり、木更津駅東口から駅前通りを通って請西の方へ向かう道路については、朝晩の通勤・帰宅時間帯は非常に混雑するエリアになります。 渋滞に対する対応ということですが、この場でご協議いただいている地域公共交通計画の中では、高速バスの定時性の運行や路線バス

	の定時性運行という点で課題として挙げられているのですが、公共交通だけではなくて、一般の自家用車も含めて何とかしなければならないというところですので、公共交通の計画には渋滞解消に向けての取組については掲げてはおりません。 ただ、市としては、取り組んでいかなければならない課題であるとは認識しております。 例えば、今ご指摘いただいた路線とは直接は関係ないところですが、新規幹線道路の整備や、信号のある交差点については交差点の改良をして右折レーンを設けるということが挙げられます。 しかし、一つ対策してすぐ改善されるというようなことでもないので時間がかかってしまうとは思いますが、関係部署とも連携しながら解消に向けて取り組みをさせていただいているところでございます。 繰り返しになりますが、地域公共交通計画の中では渋滞解消に向けた取組についての位置付けは行ってなっていないところです。
轟会長	公共交通計画なので渋滞解消については直接的には書くことはできませんが、行政で他部門にわたる調整をしていただきながら、或いは公共交通の方から申し入れをしていただいて、渋滞対策に取り組んでいただくということなのかと理解しました。
石渡委員	バス路線が通っていない千束台や、木更津東部は便数が少なく路線も不十分なので自家用車で移動をしていると私の知人が言っています。公共交通が便利ならばそれに乗っていきたいという声も聞いたこともありますので、引き続き渋滞対策をお願いいたします。
轟会長	課題としては市の方でも認識をされております。 例えば 68 ページの事業 3「路線バス等の再編」では持続可能な路線バスのネットワークはやはり定時性を確保するというのは当然だ

事務局	と思いますし、高速バスの方でも需要と供給の好循環というようにこと書いてあります。 バスが走る道路走行環境が整ってなければ成り立ちませんので、そのところはしっかりと認識をしていただいて、関係部局と調整、或いは、県や国等との調整をお願いしたいと思います。 ご指摘いただいたように、公共交通がないからといって、自家用車に頼ってしまうと渋滞がひどくなるという点はもっともなご指摘だと思っております。 会長からもご指摘いただいたように、68 ページ事業 3「路線バスの再編」の地図の下の部分に、【まちづくりの進展や需要の変化を踏まえたバス路線等の見直し】「・路線バス全体について、まちの変化への対応、日常生活における人の流れと路線バス網のマッチングを図り、最適なバス路線の再編検討を行います。」と記載をさせていただいております。 さらに、公共交通とはいえ、一定の利用者が見込めない路線バスの運行を維持することは難しくなっております。 また、運行していると言っても、例えば、1 日で午前中 1 便、午後 1 便だと不便なので利用できないということも考えられます。その対応としては、地域公共交通計画 55 ページ「3.1.4 新たな交通システム導入の基本的な考え方」で示しております。 55 ページの下図面、一定程度の利便性のある鉄道駅、或いはバス停からの一定の距離を円で表して、この円の内側は公共交通が比較利用しやすいエリアとなっており、外側は公共交通が少ない、またはあったとしても利便性が良くないというエリアとなります。 円の外側エリアについては、富来田地区で運行されているふくちゃんバスのように、地域主体の新たな交通システムの導入を支援することを検討して参りたいと考えております。
-----	--

轟会長	複合的に好循環を産んで公共交通の利便性を上げていけば、ご指摘のように自家用車も減らすことができると思いますので、ハードルは高いですが目指していけたらと思っております。 ありがとうございました。 その他いかがでしょうか。 地域公共交通計画（案）については協議会での委員の皆様のご意見やパブリックコメントの意見を適正に反映いただいた形で提示いただきました。 今日ご意見をいただきましたが、修正は特になしということで、原案通り承認ということによろしいでしょうか。
一同	異議なし
轟会長	異議ございませんので、承認とさせていただきます。 なお、誤字脱字については事務局に再度チェックをお願いします。 今後は事務局の方で適切に手続き等を踏んで、策定、そして公表に向けて手続きを踏んでいただきたいと思います。 また、皆さんにご協力いただいて地域公共交通計画を策定できたわけですが、計画はしっかりと実行していかなければ意味がありませんので、これまで以上に皆さんのご協力をいただいて、ここに挙げた計画が実行され、そして成果が上がるものとなることを期待しております。 ぜひ皆さんの協力を引き続きよろしくお願いいたします。 ありがとうございました。 続きまして、報告事項に移ります。 質問は報告事項が全て終わりましたら、お願いいたします。 それでは、報告事項(1)市街地循環バスの実証運行について、日東交

高橋委員	通の高橋委員からご説明をお願いします。 資料 2 をご覧ください。 市街地循環バスの実証運行に関しましては、昨年の 8 月に実施されたプロポーザル審査会において、木更津市市街地循環バス実証運行業務委託を弊社が受託させていただきました。 11 月 1 日から 1 月 31 日の運行期間をもって実証運行が終了いたしましたので、実績報告をさせていただきます。 なお、一昨日までの運行でしたので、1 月分の集計がすべて整っておりませんが、ご理解いただければと思います。 資料に入る前に補足させていただきますが、本業務に関しましては、先ほども事務局からありましたが令和 2 年の 3 月に策定された木更津市地域公共交通再編実施計画において、市街地循環バスの導入が掲げられており、一部内容に変更がありましたが、計画通りに実施されたものでございます。 木更津市内の路線バスについては、木更津駅を中心に放射状にネットワークが広がっており、この既存のバス路線網を、集約拠点を軸としたバス路線に再編し、持続可能なものにするための実証実験としての運行でございます。 それでは結果について、資料に沿ってご報告させていただきます。 「1 運行期間」は、2022 年 11 月 1 日から 2023 年 1 月 31 日となっております。運休日につきましては、記載の通りとなっております。 「2 運行ルート」は、木更津駅を起点に各団地や商業施設を結ぶ循環バスとしており詳細は資料記載のルートでございます。 「3 運行ダイヤ」は、左回りの A ルートと右回りの B ルートで 1 日 5 便ずつを運行いたしました。 「4 運賃」は 1 回の乗車で大人 200 円、割引適用者については 1 乗車 100 円となります。なお、割引適用者につきましては、資料記載
------	---

	の通りとなります。 続いて裏面の 2 ページをご覧ください。 「5 利用実績」は記載の通りですが、補足説明させていただきます。 全体の利用者数は、毎月増加傾向でしたが、1 月につきましては、年始の利用が少なかったことなどから、若干利用者数が落ちております。 また、平日と土休日の利用者の割合ですが、11 月から 1 月の表の 1 便平均という欄をご覧くださいますと、平日の方がやや多い結果となっております。 平日の利用が多い傾向といたしましては、土休日については、家族の方が自家用車などで送迎できるというところから、平日の利用が若干多くなったと推測しております。 続いて運賃支払いの方法についてですが、こちらの内訳としては、ＩＣカードの利用が一番多く 50%を超えております。次いで現金、アクアコインの支払いとなっております。 アクアコインでの運賃支払いについては、当社として初めて導入させていただきましたが、一定数の利用があったと認識しております。 次に、乗降者数ランキングですが、1 月はまだ集計中となりますが、11 月、12 月は 1 位が木更津駅東口、2 位がアピタ木更津店という結果となっております。 最後に 3 ページをご覧ください。 3 ヶ月間の利用者数の合計でございますけれども、全期間合計で 7,927 名の方にご利用いただきました。 1 日の平均としては、93.3 人。1 便の平均にしますと 9.3 人という結果となりました。 今後はこの 3 ヶ月分の利用実績やアンケート結果を踏まえて、市街地循環バスと重複する既存路線をどのように再編して持続可能なものにしていくのか、今後も市や関係者間で協議しながら、路線再
--	---

轟会長	編をして参りたいと思っております。 簡単でございますが、以上となります。 ありがとうございます。 市街地循環バスの実証運行にご尽力いただきました。 これについては、高橋委員のご説明いただいた通り、先ほど承認いただいた計画の中にも、今後の路線再編についての取り組みがあるので、引き続き実証運行の結果をもとに、今後具体的にどうしていくかという議論が続くと認識しております。 続きまして、報告事項(2)ＪＲ久留里線活性化協議会の取組について、事務局からご説明をお願いします。
事務局	久留里線の利用促進に関する取組を推進するために、木更津市、君津市、袖ヶ浦市の沿線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年度の取組について４点ご報告いたします。 資料３をご覧ください。 「１ 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。 こちらは前回ご報告させていただいた、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で、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おり、クーポン券は３４０部作成し完売となりました。その後使用状況が判明しましたので、追加で報告させていただきます。 クーポン券１,７００枚のうち、使用されたものが１,６６６枚、４９９,８００円分、残りの３４枚、１０,２００円分が未使用となりました。

	使用店舗の上位 3 つは、野菜等の販売所で 373 枚使用され 111,900 円分、飲食店で 202 枚使用され 60,600 円分、続いて酒蔵で 161 枚使用され 48,300 円分となっています。 木更津市においては、3 店舗合計で、357 枚使用され 107,100 円分となりました。 イベント実施後、協賛店舗の方を集めたイベントの振り返りを行い、周知方法の問題や商店街、商工会との連携の提案などのご意見をいただいております。 つづきまして、こちらも前回報告させていただいた、12 月 18 日に開催した、「2」JR 久留里線乗り方教室」の結果報告となります。 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。 参加者は、君津市 4 組 9 名、木更津市・袖ヶ浦市は各 3 組 6 名となっております。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性化を図ってまいります。 続きまして、「3 あなたのラブちば教えてキャンペーン」とのコラボについてです。 こちらは、ちばプロモーション協議会が実施する、「あなたのラブちば教えてキャンペーン」に「クルカッキョウコラボ賞」を創設し、久留里線の魅力を感じる場所・モノの写真を Instagram に投稿してもらうものとなります。 令和 4 年 9 月 1 日（木）から 12 月 18 日（日）まで募集を行い、74 件の投稿がございました。投稿いただいた写真は、投稿者の許可を得たうえで、今後の活動において使用いたします。 最後に、「4 久留里線活性化協議会 Twitter キャンペーン」についてです。 こちらは、協議会のフォロワー数の増加を図るため、令和 5 年 1 月 23 日（月）から 2 月 28 日（火）までの期間中に、協議会の Twitter
--	--

	をフォローし、1月20日のキャンペーンツイートをリツイートした方の中から抽選で久留里線沿線3市の「イチオシ特産品」をプレゼントするものです。2月2日現在で、フォロワー数がキャンペーン前の280人から約140人増加、リツイートが152件となっています。今後もTwitterを通じて久留里線のPRを続けてまいります。報告(2)についてのご説明は以上です。
轟会長	ありがとうございました。 ご存知の通り、国の方でも全国でも地域鉄道の活性化について議論していますので、国の議論と合わせてこの久留里線活性化協議会として、JR久留里線を活性化していくための取り組みだと理解しております。 続いて、報告事項(3)高速バス「木更津-品川線」「木更津-横浜線」「木更津-羽田線」「館山・君津-羽田・横浜線」現行回数券の廃止および一部改定についてですが、こちらも日東交通の高橋委員からお願いいたします。
高橋委員	資料4をご覧ください。 高速バス4路線の回数券の廃止及び一部改定についてということでご報告いたします。 日東交通及び小湊鉄道様をはじめ各共同運行会社で運行する高速バス4路線につきまして、コロナ禍の影響による利用者の大幅減少を受けまして、各路線の存続を図るため、減便等の対策を取って参りましたが、根本的な解決には至っておらず、現行回数券の廃止、また一部改定することとなりましたので、ご報告させていただきます。 なお、本改定における、普通運賃の値上げ、また時刻の変更がないことをあらかじめご報告させていただきます。

	それでは資料に沿いましてご報告させていただきます。 改正日につきましては、令和５年２月１日から改正いたしております。 該当路線につきましては木更津-品川線、木更津-横浜線、木更津-羽田空港線、君津-羽田線、館山・君津-羽田空港・横浜線となります。 「３ 内容」についてですが、(1) 木更津-品川線と木更津-横浜線については、回数券の内容を一部変更いたしました。 今までは金額式の回数券で販売しておりましたが、令和５年２月１日以降は区間式の回数券ということで、有効期限も設けまして新たな回数券を発売いたしております。 続いてＷｅｂ回数券も新しく導入するということで、多少運賃の方を安く設定しておりますので、紙の回数券を少なくしていつでも買えるＷｅｂ回数券の方にシフトしていただきたいということで導入をいたしました。 また、Ｗｅｂ定期券の拡充ということで、今までは通勤６ヶ月定期のみの販売となっておりますが、新たに通勤定期の１ヶ月券、３ヶ月券を発売開始いたしております。 続いて（２）木更津-羽田空港線につきましては、回数券を廃止いたしました。 回数券の廃止とあわせましてＷｅｂ定期券の新設ということで、こちらは新たに通勤定期１ヶ月券、３ヶ月券、６ヶ月券の方を発売いたしております。 続いて（３）君津-羽田空港線と館山・君津-羽田空港・横浜線についても、回数券は廃止をいたしております。 また、この２路線につきましては、そもそもの定期券の設定がございませんでしたので、紙定期券およびＷｅｂ定期券を新設しております。
--	---

轟会長	「4 その他」といたしましては、いずれの路線につきましても、1月31日まで発売していた回数券につきましては、使用期限が今年の6月30日までということで、払い戻しについても、来年の3月31日をもって終了いたします。 ありがとうございます。 続きまして、報告事項(4)木更津観光 MaaS デマンドタクシー実証事業の報告についてです。 前回の協議会で木更津合同タクシー中島様から概要説明をいただいたところですが、実証運行の結果についてご報告いただけるということです。事務局からご説明をお願いします。
事務局	前回の協議会において実施予定の報告をさせていただきましたが、実施主体のJTB様から結果の速報をいただきましたので、内容について報告させていただきます。 資料5の「1. 事業概要」をご覧ください。 本年1月13日（金）から22日（日）まで、10日間にわたり、木更津合同タクシーが運行会社として、市内の18施設を定額で行き来できる、AIオンデマンドタクシーが運行されました。添付のチラシでは17施設となっていますが、もう1箇所、いちご園が加わり18施設となっています。 前回の協議会において木更津合同タクシーの中島様からご説明いただきましたが、事業の目的としましては、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、自家用車以外で来訪した方の二次交通に難点があるという点から、その方々の移動手段を確保し、市内の施設を周遊してもらうことを目的に実施されたものです。 運行時間は、朝9時から夜9時、車両は、1日2台から4台を使用、

轟会長	料金は1日大人1,000円、子ども500円となっております。 利用者がアプリ上で乗降地点を選択し、時間を指定すると運転手のタブレット端末に通知されます。運転手は、指定された時間・場所で利用者を乗せ、タブレット端末に表示されるルートで目的地へ向かいます。料金はクレジットカードの前払いですので、乗降時に金銭の取り扱いはございません。 続いて、「2. 実証結果」ですが、10日間で、31組84名の利用がありました。休日は4日間で19組56名の利用がありましたが、平日は天候不良もあり、6日間で12組28名と利用が伸びませんでした。主な利用先は、市の公設市場に設置されている飲食店や、バームクーヘンのお店など、金田地区以外の施設の利用が多くありました。 次に「3. 所感」ですが、利用者アンケートからも「複数の施設を訪問できた」など好意的な意見が寄せられたとのことでした。 現在アンケートなどの取りまとめを行っている最中ということで、実証結果をふまえた今後の展望については未定と伺っております。 今後JTB様から正式な結果報告を受けることとなっておりますので、次回の協議会において改めて報告させていただきます。 報告(4)についてのご説明は以上でございます。 ありがとうございます。 冬の時期なので、観光客も少ないのかなと考えておりますが、新しい取り組みをしていただきました。 以上で報告事項につきましては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やご意見等ございますでしょうか。
------------	--

渡辺委員	資料 2 の実証運行の件で教えてください。資料の 1 ページ「4 運賃」のところで、割引適用者について説明されていますが、今回ご提示いただいたアクアコインの利用については記載がありますが、割引適用者別のデータ集計はされているのか教えていただけますでしょうか。
高橋(晴)委員	割引適用者の内訳につきましては、現金については運賃箱での集計ができないので概算にはなってしまいますが、ＩＣカード利用実績やアクアコイン利用実績からは集計ができますので、改めて木更津市様に実績報告させていただきます。
轟会長	その他いかがでしょうか。 本日の報告にもあったように、様々な取り組みをしていただいております、皆様のご協力もいただいているものと思います。 ＪＲ久留里線活性化協議会や観光 MaaS デマンドタクシーの取組についても、民間施設と一緒ににお出かけを増やしていくという仕掛けがウイズコロナにおいては非常に重要だと考えておりますので、引き続き、続けていただきたいと思います。 ご質問はないようですので報告事項は以上とさせていただきます。 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やご報告等はございますでしょうか。 よろしいですか。 以上で、予定された議事が全て終了しました。 皆様のご協力により、地域公共交通計画を取りまとめることができたことを改めてお礼申し上げます。 また、引き続きご協力をお願いします。

事務局	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４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。 次回開催は、来年度４月から５月頃を予定しております。 皆様には引き続きよろしくお願いいたします。 なお、詳細は近くなりましたら文書にてお知らせさせていただきます。 それでは、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）
-----	---