

令和５年度第１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５年度第１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７月７日（金）１５時００分～１６時４５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】１５名 泉水 廣己 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） 成田 斉 委員（一般社団法人千葉県バス協会 専務理事） 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） 小松 直人 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） 保田 英明 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） 神蔵 五月 委員（木更津市議会 交通政策特別委員会 委員長） 石井 彰一 委員（木更津市 市民部長） 清水 和也 委員（木更津市 福祉部長） 【代理出席】３名 西邑 雄一 氏（小湊鉄道株式会社 モビリティ事業推進部長） （深山 宏樹 委員（小湊鉄道株式会社 バス部長）代理） 品川 昭和 企画部次長 （石井 宏典 委員（木更津市 企画部長）代理） 兵藤 雅宏 都市整備部次長

	(吉田 究 委員 (木更津市 都市整備部長) 代理) 【欠席委員】 3 名 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) 大澤 一樹 委員 (日東交通労働組合 木更津支部副支部長) 【オブザーバー】 1 名 加藤 啓太 氏 (小湊鉄道株式会社 モビリティ事業推進部バス路線マネジメント課) 【事務局】 4 名 企画部 (地域政策室) 鈴木室長、渡辺係長、深野主任主事、田丸事務員
傍 聴 人 数	0 人
会議の議題及び 会議資料の内容	【議題】 (1) 令和 4 年度事業報告及び収支決算について (2) 令和 5 年度事業計画 (案) 及び予算 (案) について (3) 木更津市地域公共交通活性化協議会規約の改正について (4) 富来田地区における自家用有償旅客運送の運行内容 (目的地) の変更について 【報告事項】 (1) 令和 6 年度地域内フィーダー系統確保維持計画について (2) JR 久留里線 (久留里・上総亀山間) 沿線地域交通検討会議について (3) 市街地循環バスの実証運行結果について (4) 路線バスのダイヤ改正等について ア. 清見台団地線 イ. 三井アウトレットパーク線 (5) タクシー公定幅運賃の変更 (値上げ) について

	(6) 交通事業者の運転士募集の取組について (7) その他 【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：令和4年度事業報告及び収支決算について ◇資料2：令和5年度事業計画（案）及び予算（案）について ◇資料3：木更津市地域公共交通活性化協議会規約（改正案） ◇資料4：富来田地区における自家用有償旅客運送の運行内容（目的地）の変更について ◇資料5：令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画について ◇資料6：JR 久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議について ◇資料7：市街地循環バスの実証運行結果について ◇資料8：路線バス「清見台団地線」のダイヤ改正について ◇資料9：路線バス「三井アウトレットパーク線」のコストコ乗り入れ増便について ◇資料10：タクシー公定幅運賃の変更（値上げ）について ◇資料11：交通事業者の運転士募集の取組について ◇資料12：木更津観光 MaaS デマンドタクシー実証事業報告
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5年度第1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。 木更津市地域政策室の渡辺と申します。 よろしくお願い申し上げます。 まず、委員の変更がありましたのでご報告いたします。 千葉県総合企画部交通計画課の企画調整班長の渡邊様が人事異動により小松様に変更となりました。 同じく、君津土木事務所調整課長の酒井様が保田様に変更となりました。 同じく、木更津市市民部長の篠田が石井に変更となりました。 同じく、会長が協議会の運営上必要と認めた者として、木更津市議会議員の渡辺様が神蔵様に変更となりました。 また、事務局の職員も人事異動により変更となりましたので、ご報告させていただきます。 企画部次長の品川でございます。 地域政策室長の鈴木でございます。 地域政策室の田丸でございます。 なお、令和5年4月1日付け組織改正により地域政策課が地域政策室に変更となっています。 次に、本日、小湊鉄道の深山委員の代理として西邑様が出席となっております。 同じく、企画部長の石井委員の代理として品川企画部次長が、都市整備部長の吉田委員の代理として兵藤都市整備部次長が出席となっております。
-----	---

	また、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。 J R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、 日東交通労働組合 大澤委員、 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：令和4年度事業報告及び収支決算について ◇資料2：令和5年度事業計画（案）及び予算（案）について ◇資料3：木更津市地域公共交通活性化協議会規約（改正案） ◇資料4：富来田地区における自家用有償旅客運送の運行内容（目的地）の変更について ◇資料5：令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画について ◇資料6：JR久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議について ◇資料7：市街地循環バスの実証運行結果について
--	---

轟会長	◇資料 8：路線バス「清見台団地線」のダイヤ改正について ◇資料 9：路線バス「三井アウトレットパーク線」のコストコ乗り入れ増便について ◇資料 10：タクシー公定幅運賃の変更（値上げ）について ◇資料 11：交通事業者の運転士募集の取組について ◇資料 12：木更津観光 MaaS デマンドタクシー実証事業報告をお配りしております。 また、昨年度、本協議会において協議いただき、本年 3 月に策定した木更津市地域公共交通計画も配付させていただいておりますので、ご査収ください。 なお、計画書の 91 頁に地図の表示もれがありましたので、正しいものを当該頁にはさんでおります。資料の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、小湊鉄道株式会社モビリティ事業推進部 加藤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。 本日はご多用の中、ご参加いただきありがとうございます。 令和 5 年度第 1 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。 まずは、新型コロナウイルスの感染症法上の位置付けが 5 類に移行し、市民生活に明るい光が見え始めたところですが、公共交通に目を向けますと、物価上昇や燃料費の高騰の影響から、交通事業者の
------------	--

	経営は決して楽になったとは言えず、さらに、運転士不足という喫緊の課題にも直面している状況だと聞いております。 地域公共交通の維持のためにも、本日ここにお集まりいただいた委員の皆様方と課題を共有し、活発な意見交換ができたらと考えておりますので、今年度もどうぞよろしくお願いいたします。 さて、本日の協議会は、今年度第１回目ということで、昨年度の事業報告や今年度の予算案、「自家用有償旅客運送」の運行内容の変更など４件の議題について、事務局からご説明いただきます。 本日は報告事項も含めて案件が非常に多くございますので、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「３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	それでは改めてよろしくお願いいたします。 はじめに、「３議題」となります。それでは、議題(1)「令和４年度事業報告及び収支決算について」、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。 はじめに令和４年度の事業報告となります。

	令和４年度は本協議会を４回開催いたしました。 会議の内容といたしましては、「令和３年度の事業・決算報告」、「令和４年度の事業計画・予算案」、「地域公共交通計画の策定に係る協議」、「市街地循環バスの実証運行に関する協議」、「富来田地区における自家用有償旅客運送の有効期限更新についての協議」、「令和５年度生活交通確保維持改善計画についての協議」、「網形成計画の進行管理に関する協議」を行いました。 続きまして、３ページをご覧ください。 令和４年度収支決算につきましては、収入の部では、木更津市からの負担金、関東運輸局からの補助金、利息等により 12,526,026 円の収入がございました。令和３年度分に係る交通計画の調査事業の国の補助金として、2,000,000 円を計上しておりましたが、額の確定通知が４月に入ってからとなりましたので、市の取り扱いにならない、令和４年度の収入として計上しますので、３年度の記載はございません。 支出の部では、会議費、需要費、委託料、手数料、補助金として合計 12,378,546 円がございました。 残額の 147,480 円につきましては、市の負担金は繰り越さないという条件がありますので木更津市へ返納しております。 議題（１）「令和４年度事業報告及び収支決算について」のご説明は以上でございます。
轟会長	ありがとうございました。 続きまして、監査委員を代表して、石渡委員、収支決算について監査報告をお願いいたします。
石渡委員	木更津市の地域公共交通活性化協議会、監査委員を代表しまして報

轟会長	告いたします。 令和５年６月２１日に令和４年度の木更津市地域公共交通活性化協議会の歳入歳出決算を帳簿及び証憑書類と照合しまして、監査の結果、決算書が適正であることを認めましたので報告いたします。 詳細に精査いただき、監査報告いただきました。どうもありがとうございました。 それではご質問ご意見ございましたら、受け付けたいと思います。 ご意見等ないようですので、議題１「令和４年度事業報告及び収支決算について」については、ご説明のとおりとさせていただきます。 では続いて議題２「令和５年度事業計画（案）及び予算（案）について」です。 事務局から説明をお願いします。
事務局	資料２をご覧ください。 まず、令和５年度の事業計画（案）といたしまして、 ① 木更津市地域公共交通計画の実施に関する協議については、本年３月に策定した、木更津市地域公共交通計画の事業として、新たな交通システムの導入に関する協議、富来田地区まちづくり協議会による自家用有償旅客運送の運行内容の変更などについて、協議を行ってまいります。 ② 木更津市地域公共交通計画の事業評価（進行管理）に関する協議については、引き続き、新たに計画に位置付けた事業の進行管理を行ってまいります。 ③ 地域内フィーダー系統確保維持計画に関する協議については、富来田地区の自家用有償旅客運送について、国から地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けるため、補助

	金の申請に必要である地域内フィーダー系統確保維持計画について協議を行うものでございます。 続きまして、2 ページをご覧ください。 今年度の協議会のスケジュールを、ご参考に列記させていただいておりますが、今後の検討の進捗状況等により、開催時期等が変更する可能性がありますことを申し添えます。 続きまして、3 ページをご覧ください。 令和 5 年度予算（案）について、ご説明をさせていただきます。 収入の部では、木更津市からの負担金として 146,000 円を、令和 4 年度事業の公共交通計画を策定するための国の補助金として、1,659,900 円、合計 1,805,900 円を予定しております。 なお、令和 5 年度のフィーダー系補助金につきましては、申請中のため、額を記載しておりません。 支出の部では、会議費として 146,000 円、先ほどの令和 4 年度事業にかかる国の補助金を市へ返還するため償還金として 1,659,900 円、合計 1,805,900 円であり、収入の部と同額となります。 議題 2「令和 5 年度事業計画（案）及び予算（案）について」のご説明は以上でございます。
轟会長	はい、ありがとうございます。 それでは皆さんからご意見いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。
成田委員	資料 2「令和 5 年度事業計画（案）及び予算（案）について」の（1）「木更津市地域公共交通計画の実施に関する協議」の②では、「交通

	不便地域における住民の移動手段に確保するための新たな交通システムの具体的な実施内容について協議する」とあります。 2 ページを見ても、11 月と 2 月にその進捗状況の報告が予定されているとなっています。地域公共交通計画の中で木更津市内の交通不便地域の詳細についてとどのあたりの地域がこの新たな交通システムの検討なされるのか、地域公共交通計画の中を例示してご説明いただけるとありがたいです。
事務局	新たな交通システムに関してですが、地域公共交通計画の 55 ページをご覧ください。 木更津市の交通不便地域を定義したものを記載しております。運行本数 1 日 15 本以上の鉄道駅から 800m 以遠、高速バスや路線バスのバス停から 300m 以遠の地域を指し、鉄道駅やバス停が、ある程度便利に利用できる範囲内にない地域のことをいいます。 そして、この新たな交通システムの導入ですが、木更津市内のまちづくり協議会に対して新たな交通システムの導入に関する説明会を実施し、希望する地域があった場合に、その地域にどのようなシステムが適しているのかを協議させていただきながら、今後導入に向けていきたいと思います。 現在はまだその説明会などが行われていない状況なので、今後どの地域に入っていくかというところを含めて決定し、それが整いましたら、こちらの協議会の方で協議させていただきたいと思っております。
轟会長	ありがとうございます。 ご質問等もありましたけど、承認とさせていただいてよろしいでしょうか。

一同	異議なし
轟会長	では続いて議題 3「木更津市地域公共交通活性化協議会規約の改正について」です。 事務局より説明をお願いいたします。
事務局	資料 3 をご覧ください。5 ページが新旧対照表になります。 今回の規約の改正は、協議会の事務局である、地域政策課が、令和 5 年 4 月 1 日付けの組織改正で「地域政策室」に変更となったことに伴うものでございます。議題 3「木更津市地域公共交通活性化協議会規約の改正について」のご説明は以上でございます。
轟会長	ありがとうございます。 組織改正に伴う変更ということですので、ご提案のとおり承認とさせていただきますと思います。 続きまして、議題 4「富来田地区における自家用有償旅客運送の運行内容（目的地）の変更について」、事務局から説明をお願いいたします。
事務局	資料 4 をご覧ください。 富来田地区の自家用有償旅客運送（通称ふくちゃんバス）ですが、運行主体である富来田地区まちづくり協議会から、目的地変更の協議の申し入れがありましたのでご報告させていただきます。 自家用有償旅客運送の運行内容については、既存の鉄道・バス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な公共交通空白地域に限り、地域公共交通活性化協議会の場で合意を得た上で、運行を可能とするものです。

	具体的な運行内容の変更点については、 「１ 運行可能な目的地の変更について」をご覧ください。 「アピタ木更津を変更し、ほたる野眼科を新たな目的地とすること。」が変更事項となります。 ３ページをご覧ください。アピタ木更津とほたる野眼科の位置でございます。 なお、「アピタ木更津」と「ほたる野眼科」が距離的に近くに立地していることから、運賃は 750 円のままで据え置きとなります。 以上です。
轟会長	ありがとうございます。 こちらに関しては、富来田地区まちづくり協議会の鴫田委員からも、利用者の声などについてご説明をお願いいたします。
鴫田委員	富来田地区は少子高齢化が進み、小中学校は全学年が１学級のみとなっています。若者も地域から離れつつあり、さらに路線バスの運行もなくなってしまったこともあり、我々住民が何とかしないといけないという思いで、ふくちゃんバスを運行しております。 会員制での運行ですが、高齢者を対象としていることもあり、年々通院目的での利用が顕著になっています。一方で、買い物は富来田地区近くのスーパーで済ませる人が多く、アピタの利用者は極端に減っている状況であり、昨年度は４件となりました。 そして、地域住民が多く通院している専門医として眼科が挙げられます。特に、ほたる野眼科で白内障の手術をして通院するお年寄りが多いです。こういった状況から、アピタからほたる野眼科へ目的地を変更したいというお願いとなります。 認可していただければ、８月１日の運行開始を目指し、それまでは周知徹底をいたしまして、運行したいと思っております。

轟会長	ありがとうございました。いかがでしょうかご意見ご質問はございますでしょうか。
石渡委員	富来田地区まちづくり協議会のふくちゃんバスの取組については、敬意を表するものであります。 基本的なことをお聞きして恐縮ですが、まちづくり協議会と自治会との関係性はどのようなになっているのか教えてください。
鴫田委員	富来田地区は 31 地区に分かれており、世帯数が多い地区だと 360 世帯以上、少ない地区だと 10 数軒しかない地区もあります。 その 31 地区それぞれが町内会として組織されており、さらにその 31 の地区の区長が区長会を組織しております。 そして、区長会はまちづくり協議会の構成員となっておりますので、まちづくり協議会がやる事業は、住民全員でやるという意識です。 つまり、自治会もまちづくり協議会に含まれているということです。
轟会長	ありがとうございました。 その他いかがでしょうか。
成田委員	資料 4 について質問です。 まず 1 点目、富来田地区まちづくり協議会の鴫田委員のご説明をいただき、アピタ木更津の利用が非常に減少したというのも理解しました。しかし減少しても 4 件の運送があったということで、このほたる野眼科とアピタ木更津両方を目的地として残すという考え方はないのでしょうか。

	それから２点目は、本日の協議を受けて認可というご説明をいただきましたが、富来田地区の自家用有償旅客運送は道路運送法上の許可については、富来田地区まちづくり協議会が国の許可を受けてらっしゃるのでしょうか。 ８月１日から実施ということになりますと、運輸局の担当部署に対する道路運送法上の申請スケジュールはどのようになっているのかお伺いさせていただきます。
事務局	まず目的地ですが、基本的に自家用有償旅客運送の区域内運送というのが原則となっております。それ以外の目的地につきましてはなるべく増やさないという前提ですので、他の交通業者様にも協議を行った結果、アピタをやめて、ほたる野眼科を追加するというような結論となったという経緯です。
	次に、道路運送法上の許可を得ているのはまちづくり協議会となります。さらに、目的地変更についての届け出は特に必要ないとの回答を得ております。
成田委員	ありがとうございます。 こちらで協議が整えば手続き上８月から開始できるということですね。 鵜田委員の口頭でお話になった８月１日から実施したいという変更開始時期のことも含めて、今日は協議して決定するということよろしいのでしょうか。
轟会長	資料になかったので私も確認したかったのですが、８月１日から開始ということによろしいですか。
鵜田委員	はい。

轟会長	では、8月1日から開始という点も協議事項に含めたいと思いますがその他いかがでしょうか。 私からもコメントさせていただきます。 今回は実態に合わせて変更ということでただ今事務局からありましたけど、もともとの理念からすると地域外に関しては、今後も含めて目的地を広げるということになるべく避けたいということもあって、利用の多い方へ移すということかと理解をいたしております。 それでは、ご意見等ないようですので、提案どおりとさせていただきますようお願いいたします。
一同	異議なし
轟会長	ありがとうございます。 8月1日から開始ということも含めて承認いただきました。 引き続き、安全かつ円滑な運行をお願いしたいと思います。 それでは議題はすべて終了となります。 続きまして、「4 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)「令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画について」ですが、こちらは、自家用有償旅客運送事業に関する国の補助金の申請期限が6月末であったため、委員の皆様には事前に書面で議決をいただいております。国への申請は滞りなく実施しているとのことです。

小松委員	続いて、報告事項(2)「ＪＲ久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議について」、千葉県の小松委員からご説明をお願いします。 ＪＲ久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議の現状をご報告させていただきます。 今年の３月８日にＪＲ東日本千葉支社から、千葉県と君津市に対し、久留里線（久留里・上総亀山間）における、総合的な交通体系に関する議論の申し入れがありました。その後、君津市と協議を重ね、関係者を交えた検討会議を立ち上げることといたしました。 会議の構成員には、県と君津市、ＪＲ千葉支社に加えまして、交通分野を専門とする大学教授、さらには、沿線地区の住民代表の方にも参画をいただき、５月１１日に第１回検討会議を開催したところで す。 会議の間では、ＪＲ東日本千葉支社から、久留里線の現状と課題について説明があり、「利用状況等を踏まえ、今後、久留里線（久留里・上総亀山間）の沿線地域の交通のあり方を検討していく。」との方向性について合意を得ました。 また、住民代表の方からの要望を受けて、住民説明会の開催が決定し、この６月１日には沿線の亀山地区において、君津市が主催する住民説明会が開催をされたところです。住民説明会では、久留里線の存続を求める声が多かったほか、観光面での影響ですとか、現行の運行本数や乗り継ぎに対する不満といった、様々なご意見があったところです。 なお、住民説明会が中止となった地区につきましては、７月１２日、来週に松丘地区、１５日に久留里地区にて開催を予定しております。 県としましては、今後とも、地元の方々の意向を十分に踏まえなが
-------------	---

	ら、検討会議において引き続き丁寧に議論を進めていきたいと考えています。 以上簡単ですがご報告を終わります。
轟会長	ありがとうございます。 この区間は市域外ということになりますが、久留里沿線市ということで関連がありますので、検討会議にオブザーバー参加してる木更津市からも、補足の説明をお願いいたします。
事務局	本市といたしましても当該区間の厳しい利用状況は認識しており、久留里・上総亀山間を利用している市民もいらっしゃることから、今回の協議会において報告事項として取り上げたところです。今後も検討会議における議論の内容を把握するとともに、オブザーバーとして意見を述べてまいります。
轟会長	ありがとうございます。 当該区間の木更津市民の利用もあるでしょうし、沿線住民の方々も木更津まで来ていると考えられますので、引き続き、検討会議の動向に注視していただけたらと思います。 続いて報告事項(3)「市街地循環バスの実証運行結果について」、日東交通高橋委員からお願いいたします。
高橋(晴)委員	資料7に沿ってご報告させていただきます。 こちらは前回2月の地域公共交通活性化協議会で一度報告させていただきましたが、運行期間の終了が1月31日までであり、速報としての報告となりましたので、今回は前回で報告できなかった部分をあわせて報告させていただきます。

	まず、「1 運行期間」につきましては、令和 4 年 11 月 1 日から令和 5 年 1 月 31 日までの運行をさせていただきました。「2 乗降者数」、「3 運賃収入額」につきましては、記載の通りとなります。 「4 割引適用者数」につきましては、前回の会議でご指摘もございましたので、今回こちら業務総括レポートに記載させていただいております。 現金利用の全 3,000 人中 240 人が割引適用者ということでご利用いただけてます。同じく IC の利用者につきましても全 4,113 人中 132 人の方が割引適用の 100 円でご利用いただいている状況でございます。 次に、「5 乗降者数ランキング」ですが、2 ページをご確認いただきたいのですが、A 周り、B 周り全体とありますけれども、全体として、1～3 位につきましては、11 月から 1 月まで月単位で集計しましたところ、やはり木更津駅の東口の利用が格段に多く、次いでアピタ木更津店、高専前の利用となっております。 続きまして、「アンケート結果」になります。こちらは回答数が 302 件ということで、全体の利用者数からすると 3.8%の回収率ということで、回収率は悪いですが、リピーターも多くご利用いただいております。一度回答された方につきましては、何度も回答するのは少し億劫だということで断られてるということもありますので、この回答率となっている状況でございます。 次に、「6 運行ダイヤルート経路上の道路状況等について」は、記載の通りとなりますので割愛させていただきます。 最後に、「(4) まとめ」といたしましては、今回の実証運行の中で、お買い物や通院を目的に、ダイヤを作成したところですが、利用者数ランキングにもある通り、駅に向けて乗車される方が一番多い状
--	--

轟会長	況となりましたので、こちらは電車との接続を気にされてる方が多いという状況でございました。 また、当社では、定額制運賃というのが、君津市を走るコミュニティバスしかなかったので、初めての試みで運賃の 200 円均一制としましたが、思っていたほどの利用者数が見込めなかったというのが、本音でございます。 こちら本格運行する際には、路線バスと同様にキロ制運賃としていくことで、採算ベースに乗せることができるのではないかとということで検討して参ります。 また、木更津市で導入しているアクアコインにつきましても、今回 100 円で乗車できるメリットを意識して、アプリを導入される方が多く見られたんですけども、ＩＣカードに次ぐキャッシュレス決済としてはまだ少し採用は難しいと考える状況でございます。 最後になりますけれど、「(5) 今後のスケジュール」ですが、実証運行の結果、および利用者アンケートの結果を精査しまして、市街地循環バスの路線と重複するバス路線の再編をあわせて検討して参ります。しかしながら令和 6 年 4 月から改善基準告示が改正されて、既存路線バスの見直しをまず最優先に検討していくため、こちらの市街地循環バスにつきましては令和 6 年度以降の本格運行を目指して、木更津市様と協議を重ねて参ります。報告は以上になります。 はい。ありがとうございました。 詳細に数値とアンケートも報告いただきました。ありがとうございました。 では、続いて報告事項(4)「路線バスのダイヤ改正等について」ですが小湊鉄道の西邑様からご説明お願いいたします。
------------	---

小湊鉄道 西邑様	まず、「ア. 清見台団地線」についてです。 お手元の資料 8 をご覧ください。 メディアやニュース、新聞等でお騒がせしておりますが、乗務員不足は日本全国の共通の課題となっております、当社も深刻でございます。 本年 4 月 1 日以降千葉市、市原市、袖ヶ浦市、それぞれ減便運休を行っております。木更津市内の路線は、減便運休は何とか持ちこたえていたんですが、当社の木更津営業所でも、乗務員不足は深刻ですので、今後の路線の減便運休の方針について、ご相談させていただいて、実施させていただくという内容でございます。 内容につきましては、まだ協議中でございます、日東交通様との共同運行でございますので、協議したうえで実施していきたいと考えております。 また、木更津市様、日東交通様へ相談させていただきたいと思います。 以上です。
轟会長	ありがとうございます。 清見台線については、検討中ということでご報告いただきました。 続いて、「イ. 三井アウトレットパーク線」について、小湊鉄道さんから続けてお願いします。
小湊鉄道 加藤様	資料 9「袖ヶ浦駅発木更津駅行き三井アウトレットパーク路線金田 B T 経由系統運行開始」をご覧ください。 こちらは、三井アウトレットパーク線についてです。 3 ページに「7. 18 以降金田 B T 経由系統通過時刻表（平時）」がありますが、現在は「運行中」と記載されている朝 2 便の木更津駅西口発、袖ヶ浦駅北口行きのバスを運行しております。こちらの便はコストコさんですとか、金田バスターミナル、三井アウトレットさん

	に寄って、袖ヶ浦駅に行く経路となっております。この運行系統の復路の運行を開始させていただくというものでございます。 資料にも記載しておりますが、前提としてこれは増便ではございません。先ほども述べた通り、当社は人員不足が深刻でございまして、あくまでも、いくつかある袖ヶ浦駅北口発木更津西口行きの三井アウトレットパーク線の経由地を変更するというものになります。 また、こちらの運行系統ですが、金田地区は土日と祝日の道路混雑が激しいため、まずは平日からの運行というような形になっております。7月18日以降、このような形で一部の、今、停留所時刻表のみ書いておりますが、大体1日15本程度の本数を予定しております。簡単ですが、説明は以上になります。
轟会長	ありがとうございました。 続きまして、報告事項(5)「タクシー公定幅運賃の変更(値上げ)について」タクシー協会の手塚委員からご説明をお願いします。
手塚委員	資料10に基づき、タクシー公定幅運賃の値上げについてご説明をさせていただきます。 この資料は、国土交通省関東運輸局の3月27日付けプレスリリースになります。千葉県タクシー運賃料金につきましては、この資料の一番最後のページをご覧ください。千葉県はA地区とB地区というふうに二つの地区に分かれております。木更津市につきましては、この表の下段にあります千葉県B地区の南房交通圏に属しております。 それでは、資料1ページに戻ってください。 改定審査に入るルールとなる地域車両数7割超の要請がありまして、許可権者の国土交通省関東運輸局で運賃改定の要否判断を行ったところ、実績年度における適正利潤収支率は100%を下回り、値上げが必要と判断されたため、今後、原価計算を行い、改定率を算

	出したうえで審査を行う旨の公表がされております。 実施時期については、令和５年秋ごろというふうに予定されております。 値上げの主な理由といたしましては、昨今の物価高騰、それから特に大きいのはやはりＬＰＧ等の燃料費の高騰というのが挙げられます。 また乗務員の給料がほとんどの会社は歩合給ということでやっておりまして、その処遇改善ということも考えております。 なお、申請内容につきましては、現在ほとんどの会社さんが採用しております初乗距離を短縮するような要望が多くなっております。 具体的には、木更津市は初乗りが５００円、距離で言う１．２７キロが５００円、それから加算運賃が１００円、つまり２７２メートルで１００円加算していくんですけども、その料金は変えずに、距離を短縮するような要望が多いということになっております。 恐らくこの形で運賃改定が、公表されるんじゃないかというふうに思っております。 タクシーの公定幅運賃の変更については以上でございます。
轟会長	ありがとうございました。 それでは続いて、報告事項(６)「交通事業者の運転士募集の取組について」です。 こちらは先ほどもありました乗務員不足がかなり深刻な問題で、運行等にも響いております。 バス事業者から日東交通の高橋委員、小湊鉄道の西邑様、タクシー協会から手塚委員に、それぞれ取り組みのご説明をお願いいたします。
高橋(晴)委員	簡単ではございますが日東交通の取り込み取り組みについて、紹介させていただきます。

小湊鉄道 西邑様	日東交通のバス運転者募集チラシをご覧ください。 当社も小湊鉄道様と同様に、バスの乗務員について、大変厳しい状況でございます。いつでもバスの運転手募集をしておりますので、もし、お知り合いの方でバスに興味のある方がいましたら、私でも結構ですので、ご連絡いただければ幸いです。 当社といたしましては、大型二種免許養成制度ということで、大型二種免許を持っていなくても、当社に一度入社すれば、大型二種免許を取ることができ、バスの運転手として活躍していただけるような制度を設けております。 令和5年の実績は、4月1日から本日まで6人の方にこの制度を使っていたいております。 また、転居支援制度ということで、現在こちらに住まいがなくても、配属の営業所から、大体30キロ以内であれば、当社の方で、ある程度の支援をさせていただくような制度も作っております。こちらも令和5年の実績として今すでに1人の方にこの制度を使っていたいております。 また、当社は求職者の運転者就職を推進することを目的として、「働きやすい職場認証制度」の二つ星事業者認定されておりますので、こちらの制度を活用して、新たな乗務員を獲得して参りたいと思います。 また、従業員の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に取り組む「健康経営優良法人2023」に認定されており法人として取得をいたしましたので、こういった、制度にも取り組んでいるということ、全面的に押し出しながら、乗務員の獲得に努めている状況でございます。 以上になります。 小湊鉄道でございます。
-----------------	--

手塚委員	小湊図鑑というチラシをご覧ください。 こちらのチラシですが10万部作成いたしまして、一般家庭、新聞と一緒に配布いたしました。 現在、東北地方の青森県や福島県でも説明会を開いているところですが、なかなか入社していただけないということもあり、地元の方に入っていただきたいということからこのチラシを作成いたしました。 ぜひ、周りの方に声掛けしていただきまして、人事部採用担当も専門部署としてありますので、いつでもご連絡をいただきたいと思います。とにかく乗務員さえいれば、走らせたい路線バスはたくさんありますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。 以上です。 タクシー業界の乗務員取り組みについてご報告させていただきます。千葉県内のタクシー乗務員の登録件数は、平成21年に約1万3,300人をピークに、毎年減少が続いておりまして、昨年度、令和4年度は7,796人。14年間で約5,500人、乗務員率でいきますと41%という大幅減少となっております。 特に直近の3年間では、1,100人ほど12%ほど乗務員が減っております。毎年380人ほどの乗務員の減少という、非常に危機的な状況があります。 そういう中で、タクシー事業は各社が様々な政策をやっております。 私が所属しております京成タクシーグループの取り組みをご紹介します。京成タクシーグループは、特に会社説明会に重点を置いております。その目的としては、タクシーの乗務員の仕事を正しくご理解いただけていなかったため、せっかく入社していただいても早期に離職してしまうということが過去に多くありました。その点を防ぐという意味で、会社説明を多く開催しております。その周
------	---

	知方法としまして、様々なネット広告や募集サイトを活用しております。また各地域のハローワーク等で周知或いは会社説明会を実施させていただいてます。 今回配布させていただいたパンフレットの5ページをお開きください。 乗務員として働く環境について、1から5番までのポイントが書かれています。未経験者へのサポートとか様々な内容があり、説明会では詳細なご説明をさせていただいております。 それから6、7ページも書いてありますが、収入面について、タクシーは歩合給が主体になりますので、売上をどういう形で上げられるかという部分であるとか、月12勤務という隔日勤務の体系をうまく使えば自由な時間も使えるといったようなライフスタイルのことも書いてあります。 このような様々な情報を説明会に来ていただいた方に詳細をお話して、タクシー乗務員についての理解を深めてもらおうとしております。 それから、京成タクシーかずさ独自チラシも使いながら説明会をやっております。木更津地区だけではなくて南房地区、袖ヶ浦市、館山市、茂原市、鴨川市、市原市へ出向いて、月平均12回ぐらい会社説明会を行っております。 その結果、昨年は入社いただいた方が16名、退社が4名ということで12名の純増となりました。京成タクシーグループ全体では、2022年度は約320名入社しました。ただし退社も240名ほどいましたので純増数としては約80名だったんですが、先ほど申し上げたタクシー業界全体で減少傾向が続いてる中で、何とか健闘したのかなと思っています。 引き続き説明会を行って、タクシー乗務員の働き方を理解していただくことで乗務員不足を防いでいきたいと思っております。
--	---

轟会長	また、タクシー業界全体としても、採用強化を継続して乗務員減少食い止めたいと考えているところです。 乗務員募集についての報告は以上でございます。 ありがとうございました。 大変精力的に活動はしていただいていると。ただ厳しい状況だという風に認識しました。ありがとうございます。 それでは、報告事項（７）「その他」ですが、前回の協議会において報告いただきましたが、木更津観光 MaaS デマンドタクシー実証事業の報告、こちらは事務局からですか。お願いいたします。
事務局	資料 12 をご覧ください。 前回の協議会において実証実験の速報をお伝えした木更津観光 MaaS デマンドタクシーにつきまして、実施主体のＪＴＢ様からアンケートも含めた結果の報告を受けましたので、改めてご説明させていただきます。 事業の概要としましては、本年 1 月 13 日から 1 月 22 日までの 10 日間にわたり市内の 18 施設を定額で行き来できるＡＩオンデマンドタクシーの方が運行されました。 この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ございます。 続きまして、「2 実証結果」をご覧ください。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、平日は 6 日間で 12 組、28 名の利用がありました。その下に日ごとの利用の内訳を表でまとめております。その下の表ですが、18 施設の乗降場所別

	の乗車回数降車回数の内訳となっております。利用が多かった順ですが、三井アウトレットパーク木更津、木更津駅西口、木更津魚市場クッタというところが乗車の乗降者が多かった場所となっております。 続いて2ページをご覧ください。「3 利用者アンケートのまとめ」ですが、アンケート回答者のうち、木更津市への来訪手段として車以外の方が全体の6割となっております。利用回数につきましては、9割の方が1往復以上の利用となっております、利用時間帯は、10時から15時の間の稼働率が高い状況となっております。 その他、良かった点悪かった点がございまして、こちらの実証結果を踏まえた本事業の今後についてですが、JTB様からは、この結果を踏まえて今検討中であるということを伺っております。 報告7「その他」についてのご説明は以上となります。
轟会長	ありがとうございます。 それではその他含めて、多数の報告をいただきましたが、皆さんから何かご質問、ご意見、確認したい点等ございますでしょうか。
石渡委員	乗り物はやはり安全が一番大事だと思っております。 ニュースでも、運転手が無意識のまま横断歩道の方に乗り上げたとか、道路でトラックと衝突したとか、そういうことが報じられています。運転者の方が仕事に就く前に健康チェックが不十分だったというようなこともニュースで言っておりました。 健康チェックや安全確保のための取り組みをどのようにされているのか。各業者さんにお伺いしたいと思います。
小湊鉄道 西邑様	小湊鉄道の取組についてご説明いたします。 確かに乗務員の体調、特に脳と心臓の急変については、取り返しのつかない大事故を巻き起こす可能性があり、本当に起こしてはなら

	ないことだと認識しております。 小湊鉄道では、この４月に新たに保健師を雇い入れ、乗務員が気軽に健康相談できる健康管理室を立ち上げました。 また健康診断は年に２回行っております。６月に実施したので、保健師がその健診結果をもとにすべてフォローするという体制になっております。 また脳の異常については、脳梗塞が一番怖いのでバス、タクシー、鉄道のすべての乗務員に対して脳ドックを２年３年かけて行うこととしております。 以上です。
高橋(晴)委員	日東交通の取組についてです。 当社は保健師を招き入れるということはしていないんですけれども、法定でも定められている年に１回から２回の健康診断を実施し、日々の健康管理に努めております。 また、日々、運行する前には乗務点呼ということで、運転手と運行管理者が話す機会があり、乗務員の健康面の確認やアルコール検知を行い、アルコールが体に残っていないかという管理もしながら、安全には十分に気をつけて運行してる状況でございます。 また、脳MRIの検診につきましては、当社は５年前から導入しております、まだ全乗務員の受診には至っていない状況ですが、２年３年かけて全乗務員に対して実施して、重大な事故を起こさないということを、未然に防止するということに努めている状況でございます。
手塚委員	京成タクシーかずさの取組としては、年２回の健康診断と産業医面談を行っております。 持病を持っている者や生活習慣病が引かかる者が当然いますので、把握するようにしております。特に脳疾患の疑いがある者は個

	別に面談を実施しております。 また、タクシーの場合も、運行管理者が対面点呼とアルコールチェックを毎日行っており、特に持病とか過去に心臓を患ってる者に対しては常に気にかけており、運行管理者からも、顔色や声かけをしてもらっています。万が一の事故を、防ぐきっかけにしたいなというふうに思ってます。 以上です。
轟会長	ありがとうございます。 交通にとっては安全というのは非常に重要な観点です。各社本当真摯に取り組まれているということを確認できました。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。
神蔵委員	先ほどの清見台の路線バスの乗務員不足ということで、減便になったことや、採用状況も大変だということもわかりますが、廃止にならないようになるには、どのくらいの乗務員が必要になるのでしょうか。
小湊鉄道 西邑様	小湊鉄道の場合、木更津営業所、塩田営業所、姉崎車庫と内房エリアは3つ営業所があるのですが、今のところ3つ合わせまして20名以上足りない状況でございます。それをどういうふうに補っているかと言いますと、先ほど言いましたように千葉市、市原市、袖ヶ浦市の減便運休をおこなっております。 そして、やむなく乗務員の休日出勤や残業となっていたのですが、2024年度は乗務員の働き方改革として、時間外労働が大きく改善されますので、どうしても、減便運休をせざるを得ない状況でございます。 しかしながら、先ほどお話をいただいた乗務員募集はしっかりやっておりますので、乗務員が増えれば復便をしたり、減便しなく

	ていいという状況に変わるかもしれません。 それについてはその都度ご相談させていただければと思います。 以上です。
神蔵委員	もう１点、乗務員募集に対する女性の応募状況を教えていただければと思います。
小湊鉄道 西邑様	女性についても、ぜひご紹介いただきたいところでございますけども、状況で言いますと、まだ１名も応募がない状況です。 やはり環境面、例えばトイレや休憩場所等をしっかり準備して、女性にも来ていただけるような体制を作っていくつもりですが、今のところは、まだできてない状況です。
轟会長	ありがとうございます。 それでは議題報告事項すべて終了しましたので、議題から含めて総括をさせていただきますと、地域の足を守るのは非常に重要ではある一方、それを運用していくのは難しい状況があるということを認識いたしました。 そして、国の制度としても、例えば鉄道の利用者の少ない区間についてはしっかり協議会を作って検討していくということが法律でも定められて、それに基づいて議論が進められていますし、タクシーの運賃改定ですとか、乗務員の働き方改革についても、どう乗り越えていくかというところは皆さんのお知恵を借りなければいけないかなと思います。 また、いつも申し上げていることなのですが、新型コロナウイルス感染症が５類に移行したところですが、いわゆるお出かけですね、外出する人が統計上減少していることがわかっているので、出かけるきっかけ作りをしないと、この公共交通を維持していくのは辛い

事務局	ということかなと思っております。 また、自動運転技術のような安全を支援する技術革新も進んできていますので、そういったものも視野に入れる必要があると考えています。自動運転は東京の都心部で実験をやってるんですけど、むしろ地方の過疎地域のようなところの方が、本当は必要なんじゃないかなと思っておりますので、そういったことも含めてですね、考えていかないと公共交通の維持は本当に難しいと思っております。 ぜひ皆さんと、そういった新しいものにもチャレンジするということも、頭の中に入れていただければなと思います。 総括を述べさせていただきました。ありがとうございました。 それでは最後に、次第の「5 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ございますでしょうか。 特にないようですので、すべての議事を終了させていただきます。 皆さんの活発なご議論、どうもありがとうございました。 それでは、進行を事務局にお返しいたします。 轟会長ありがとうございました。 それでは以上をもちまして、令和5年度第1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、11月頃を予定しております。委員の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）
-----	--