

令和7年9月22日

木更津市議会議長 草刈 慎 祐 様

交通政策特別委員会

委員長 神 蔵 五 月

視 察 結 果 報 告 書

本委員会は、所管事項調査のため行政視察を実施したので、その概要を報告します。

記

1. 期 日

令和7年7月7日（木）

2. 視 察 地

(1) 千葉県袖ヶ浦市

3. 調査事項

(1) デマンド型乗合送迎サービス「チョイソコがうら」について

4. 参 加 者

(1) 委 員

神蔵 五月 近藤 忍 吉田真紀人 裕井 晃治

藤田 真澄 重城 正義

(2) 委員外議員

安藤 順子 齊藤 秀樹 佐藤 修一 竹内 伸江

渡辺 厚子 田中 紀子 鶴岡 大治

(3) 執行部

企画部地域政策室 室 長 鈴木 昭宣 係長 平野 雅人

主任主事 深野 敦嗣 主事 田丸 龍一

(4) 随 行

市議会事務局 主査 石田 悠二朗

5. 概 要

別添のとおり

視 察 結 果 の 概 要

1. 千葉県袖ヶ浦市

- | | |
|--------------|----------------------|
| ① 市 制 施 行 | 平成3年4月1日 |
| ② 人 口 | 66,010人（令和7年5月1日現在） |
| ③ 面 積 | 94.82km ² |
| ④ 一般会計当初予算規模 | 301億900万円 |
| ⑤ 財 政 力 指 数 | 1.09（令和5年度決算） |

〔市勢概要〕

袖ヶ浦市は、東京湾沿い、千葉県のほぼ中央に位置し、羽を拡げた蝶のような形をしている。東部は市原市、西部は木更津市に接し、北部は鋸の歯のような形状で東京湾に臨む。

平成3年4月1日、全国で656番目、県下で29番目に市制を施行。このとき君津郡袖ヶ浦町から現在の袖ヶ浦市になり、大きい「ヶ」を採用。

令和3年4月に市制施行30周年を迎え、この間、東京湾アクアラインや東関東自動車道館山線が開通し、圏央道も一部供用開始されるなど、交通結節点として利便性が飛躍的に高まった。

こうした立地の良さと、豊かな自然や優れた産業基盤が特徴である「袖ヶ浦らしさ」を活かしながら、社会基盤の整備や市民サービスの向上に取り組み、他に誇りうるまちづくりを着実に進めており、人口も、増加傾向にある。

産業では、温暖な気候や肥沃な大地など恵まれた環境において、農業が盛んに行われているとともに、市の北西部の海岸に立地している臨海コンビナートは、電気・ガス等首都圏のエネルギー基地として京葉工業地域の一翼を担っている。また、袖ヶ浦駅海側地区では、大型商業施設「ゆりまち袖ヶ浦駅前モール」が開業し、市の新しい商業の核としてにぎわいを見せているほか、多くの観光客が訪れる東京ドイツ村を始め、豊かな自然や美しい景観など、都会にはない観光地としての魅力も有するなど、持続的に成長可能なポテンシャルを有している。

〔調査事項〕

デマンド型乗合送迎サービス「チョイソコがうら」

（事業概要）

袖ヶ浦市では、住民の主な交通手段は自動車であり、運転に不安があるなどにより自動車運転免許証を返納したくても公共交通が充実していないことにより返納をためらう現状があった。

公共交通が不十分である原因として、路線バスは1～2時間に1本しかなく、4路線に補助を出しているものの乗務員不足等により増便ができない状況で、タクシーは運賃が高く、誰もが気軽に利用できるわけではないという点がある。

そこで民間事業者と協働で指定の停留所で乗降するデマンド型乗り合い送迎サービス「チョイソコがうら」を令和4年10月より長浦地区で実証運行を開始し、令和6年10月には長浦地区を本格運行とし、長浦地区を除く市内全域で実証運行を開始している。

〔主な質疑〕

Q1) なぜ「チョイソコがうら」の導入を決めたのか(導入背景等)。

A1) 既存の公共交通に対する市民満足度の低さや運転手不足などの課題解決を目的とし、バス、タクシーを補完する新たな公共交通として実証運行を開始した。

Q2) 導入に至る前にはどのような課題があったのか。

A2) ①運行事業者の選定方法

選定方法については様々な議論があったが、最終的には市内を運行する交通事業者を集め、手上げ方式で選定した。

②運営体制の構築

運営主体を市、民間企業、協議体などどのようにするかという点で様々な議論があったが、最終的には、他自治体のチョイソコで多く採用されている、千葉トヨタを運営主体にすることとした。

Q3) 導入や運営において苦労した点は。

A3) ①事業周知の難しさ

交通弱者は情報弱者である場合が多く、必要な人への周知が難しい。

集会所等での説明会を60回以上行い、参加者に口コミを促した。

②停留所の管理

委託すると料金が掛かるため、停留所の選定、停留所看板の設置を職員自ら行った。

Q4) 導入初期から現在までで、利用状況にどのような変化があったか。

A4) 利用件数の増加と、それに伴い当日予約がとれなくなったことから、2日以上前の予約が増加した。

Q5) 地域経済への影響はあったか。また、あった場合はどのような影響であったか。

A5) 具体的な数値等はないが、アンケート結果より、外出の頻度が増えたという回答が25%あり、買い物目的の利用といった回答も見られたことから、一定の効果があったものと見込まれる。

Q6) 初期導入費用について。

A6) 令和4年（長浦地区実証運行開始） 258万円

令和6年（市内全域での実証運行開始）671万円

Q7) 年間の収支状況について。

A7) 令和4年 収入 1,022万円 支出 2,039万円

令和5年 収入 218万円 支出 2,825万円

令和6年 収入 1,378万円 支出 4,978万円

Q8) 想定利用者数と実績の乖離は。

A8) 下記のとおり、想定より多くの方に利用していただいていると考えている。

令和6年度	目標値	実績値
長浦地区	500人	→ 610人
昭和地区	120人	→ 185人
根形地区	30人	→ 50人
平岡地区	30人	→ 29人
中川・富岡地区	30人	→ 15人

Q9) 事業導入経緯に免許返納の話があったが、本事業による影響は。

A9) 免許返納については、例年増減があり、本事業による影響は明確に見て取れてはいない。

Q10) 今後、事業導入に伴う免許返納を促すような活動の予定は。

A10) 本格運行に移行する中で、免許返納の促進活動と連携することも検討している。

Q11) 長浦地区は本格運行で、他の地区は実証運行とのことだが、そこに違いがあるのか。

A11) 長浦地区は実証運行期間を経過したことから本格運行としているもので、運行内容自体に差異はない。

Q12) つまり、長浦地区の本格運行というのは、長期的な運行を約束するものということか。

A12) 実証期間のように期間に定めが無いことから、そのとおり。

Q13) 7月1日からエリアの乗り換えを廃止し、エリアをまたがる乗車を600円にしたということだが、アイシンから運転手へ各利用者から徴収すべき金額を連絡しているのか。金額を統一した

方が運用面では簡易なのではないか。

A13) 運転主が持つタブレットで利用者ごとの金額が確認できるようになっている。

金額を統一すると、短距離利用者の負担感が生じてしまうことから、金額を据え置きとした。
また、路線バスとの金額の均衡を考慮した面もある。

なお、今後も運賃については状況を見て検討を続けていく予定。

Q14) エリアをまたがる利用の実績はわかるか。

A14) 具体的な数字は持ち合わせていないが、利用者の6～7割はエリアをまたがる移動となっている状況。

当初、エリアBの利用枠を確保することを目的にエリアごとに運行車両を分けていたが、エリアBからエリアAに行きたい利用者は、エリアBの予約枠が空いていても、乗り継ぎ先のエリアAが人気で予約が取れないために利用できない、という状況があった。このことから、乗り継ぎを廃止した、という経緯がある。

Q15) 予約が取りづらい状況との話しがあったが、車両を1台増やすとどのくらいの経費が掛かるのか。

A15) 1台あたり1,500万円程度。運行委託費に加え、車両リース代やシステム経費の増額、コールセンターも増やす必要が出てくるため、負担の増加が大きいと捉えている。

Q16) 運営主体である千葉トヨタが一旦は経費を負担し、一定期間ごとに市と清算するということがよろしいか。

A16) そのとおり。ただし、期間は月々となっていることから、資料に記載の年間経費をまるごと立て替えているというわけでは無い。

Q17) 運転手不足について行政側の取り組みは。

A17) 広報等で周知活動等はしているが、補助金の支給等を行っていない。

Q18) SuicaとPASMOでの支払いが可能とのことだが、ほかの電子通貨の利用は可能か。

A18) 現在、利用の主体が現金となっており、手数料等の側面もあることから、電子通貨はSuicaとPASMOのみとしている状況。

Q19) 集会所で行う説明会の周知方法は。

A19) 自治会や社会福祉協議会をとおして行っている。また、自治会や社会福祉協議会からは説明会開催の依頼が来ることもある。

Q20) アンケートの取り方は。

A20) 会員へ送付する会報に同封して、郵送またはインターネットで回答する形にした。

Q21) 集計はどこが行ったか。

A21) すべて市がとりまとめた。

Q22) ごみステーションを利用するというアイデアは他市の事例から取り入れたのか。

A22) 他市でも同様の事業を行っているアイシンより事例として紹介があった。

Q23) 街中の賑わい創出への影響は。

A23) 具体的に現れているかはわからないが、アンケート結果から外出のきっかけになっていることが伺える。

Q24) 路線バスへの影響は。

A24) 路線バスの利用者は増加している。というのも、椎の森工業団地の利用者増加や、コロナからの外出増加、アウトレット線の利用者増加等の様々な要因があり、本事業単体による影響が測れないところである。

Q25) 高齢者や障がい者への福祉タクシーとの兼ね合いは。

A25) 別でタクシーチケットの配布を行っている。今後のチョイソコがうらの実証結果等を踏まえて、連携も考えている。

Q26) 民間を運営主体としているが、行政を運営主体とした場合の経費差額は。

A26) 具体的には示せないが、運営手数料を 10～20%としていることから、その額くらいの経費が浮くのではと考えている。

Q27) 福祉車両を導入している事例等はあるのか。

A27) 事例としては把握していないが、アイシンが提供しているサービスの一つとして「チョイソコ」があるだけなので、別名のサービスとして福祉車両を用いたサービスがあることも考えられる。

Q28) 市民の描いた絵をラッピングしているとのことであったが、その分、企業広告を掲載することは考えなかったのか。

A28) 広告については、車両後方に掲載するとともに、車内のサイネージで広告映像を配信している。

Q29) 広告料の概要は。

A29) 1,100～33,000 円／月の 4 種類のプランがあり、プランに応じて、会報や車両後方、車内サイネージ等の枠が得られるようになっている。

[考 察]

袖ケ浦市における「チョイソコがうら」の導入は、公共交通の満足度の低さや運転手不足といった課題に対応するものであり、近隣市であることから非常に身近に感じられる事例であった。

本事業は、運営主体を市ではなく千葉トヨタとすることで、民間企業のノウハウを活用している。

地区ごとの本格運行の検討や、地域住民との協議による停留所の設置など、地域に根ざした運営がなされていることは高く評価できる。

停留所の設置に関しては、職員が自ら看板を設置するなど、コストを抑えつつ地域との連携を図る工夫が見られた。

実車を見させてもらったところ、車両のラッピングに市民の絵を採用するなど、市民参加型の取組も確認できた。

運行車両はリースで、乗車可能人数は5名となっており、故障時には 房総タクシーが補助する体制が整えられているとのこと。

さらに、車内サイネージによる広告配信やスポンサー企業のステッカー掲出など、収益確保の工夫も見られた。

一方で、予約制や会員登録、停留所到着時間の厳守など、利用者に一定のルール遵守が求められるとのこと。

また、決済方法は現金に加え、SuicaやPASMOの利用が可能とのことだったが、実際の利用者の大半が現金決済ということで、委員からは、便利との意見とともに、現金決済が大半であることに予想外との意見もあった。

財政面では、令和6年度の支出が収入を大きく上回っており、袖ヶ浦市では国の補助金を活用せず市独自の財源で運営しているとのこと。

導入にあたっては、高齢者の外出促進による健康寿命の延伸や、免許返納による交通事故の減少など、総合的に評価する必要があるとの意見もあった。

以上のように、今回の袖ヶ浦市への視察を通じて、「チョイソコがうら」は地域課題に即した公共交通の新たな形として、柔軟かつ実効性のある運営がなされていることを確認できた。地域住民との協働による停留所設置や、民間ノウハウの活用による効率的な事業運営、さらには高齢者の外出促進など、地域福祉にも寄与する側面が見られた点は非常に参考になった。

一方で、財政負担や利便性の課題も明らかとなり、導入にあたっては制度設計や運用面での工夫が不可欠である。

本視察は、今後の本市における公共交通施策の検討にあたり、具体的な制度運用や地域との連携の在り方を学ぶ貴重な機会となった。

以上、視察結果について概略報告する。