

令和2年度 第2回勝浦市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 日 時 令和3年3月30日（火） 13時30分から

2. 開催場所 勝浦市役所 4階 大会議室

3. 出席者

【委員】別紙のとおり

【事務局】勝浦市企画課長（長田） 政策推進係長（渡邊）

4. 会議次第

1. 開 会

2. 報 告

（1）市内公共交通におけるダイヤ改正等について

（2）千葉工業大学との連携による移動困難者に関する追加調査について

3. 議 事

（1）令和3年度勝浦市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）及び予算（案）について

4. その他

5. 閉 会

5. 概 要

（事務局・長田）

それでは、定刻よりも少し早いようですけれども、今日来る方、みなさん来ましたので、これより、令和2年度第2回勝浦市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。私は勝浦市企画課の長田と申します。どうぞ宜しくお願いいたします。

始めに、資料の確認をさせていただきます。

- ・会議次第書及び会議資料
- ・JR東日本ニュース
- ・小湊鉄道路線バス経路図・時刻表
- ・高齢者の移動に関するアンケート調査結果

この4つでございます。お手元でございますでしょうか。

次に、前回会議からの変更のございました委員についてご紹介させていただきます。会議資料の委員名簿9番「小湊鉄道株式会社事業部企画係長の加藤様」でございます。よろしくお願いします。

（事務局・長田）

続きまして、名簿10番「日東交通株式会社鴨川営業所長の砂田様」でございます。

続きまして、名簿12番「小湊鉄道労働組合書記長の永田様」でございます。

続きまして、名簿15番「勝浦市社会福祉協議会監事の花ヶ崎様」でございます。

なお、委員名簿4番「勝浦警察署交通課長の飴谷様」におかれましては、本日急遽、欠席ということでございます。

次に、本日の出席者数について報告します。委員総数19名のうち、出席者数は17名です。うち代理出席者2名より委任状を提出してもらっていますので、委員総数の過半数に

達していることを報告いたします。

次に、本会議につきましては、原則公開としておりますが、現在のところ、傍聴の申出がございませんことを報告します。

私の方からは以上でございます。これより議事に入りますが、進行につきましては、会長の竹下副市長にお願いいたします。会長よろしく申し上げます。

(会長・竹下)

みなさんこんにちは。ただいまご紹介いただきました副市長の竹下でございます。よろしくをお願いいたします。また、今日は、大変お忙しい中、こうしてお集まりいただいたことを心から感謝申し上げます。

コロナ禍ということもございまして、議事進行にあたりましてスムーズな進行に努めてまいりたいと考えてございます。よろしくご協力くださるよう、お願い申し上げて甚だ簡単ではございますが、冒頭のあいさつに代えさせていただきます。

それでは、次第に基づきまして、議事の進行を進めてまいりたいと思っております。恐れ入りますが、着座にて進行させていただきます。

本日、報告事項がお手元の配布資料のとおり2件、それから、議題としては1件、都合3件でございます。

早速、報告に入りたいと思います。

報告の1つ目でございます、「市内公共交通におけるダイヤ改正等について」事務局より、説明を求めます。

(事務局・渡邊)

企画課の渡邊と申します。よろしくお願いいたします。

「市内公共交通におけるダイヤ改正等について」でございますが、J R 外房線においては、3月13日付けで新型車両によるワンマン運行の導入を含む、ダイヤ改正が実施されております。

また、小湊鉄道様の運営による路線バスにおいても、4月1日付けでの経路変更を含む、ダイヤ改正が予定されております。

このことについて、鶴岡勝浦駅長と小湊鉄道株式会社の加藤様よりご説明をいただきたいと思っております。それでは、鶴岡駅長からお願いいたします。

(鶴岡委員)

改めまして、勝浦駅の駅長の鶴岡と申します。よろしくお願いいたします。

すみません、座ってご説明させていただきます。

先ほど、渡邊係長からあったように、3月の11日からダイヤ改正、J R のダイヤ改正ということで、今回の大きな施策として、内房線、外房線、あとは、鹿島線にですね、新型車両の2両編成ワンマン運転を開始させていただいております。

運転本数については、現行と同じ本数を維持させていただきまして、特急列車についても改正前と、同一本数をほぼ同じ時間に運行させていただいております。

このワンマン運転開始に伴って、今までは外房線から鴨川方面に、なおかつ鴨川から内房方面に行く時には、鴨川駅で乗り換えをいただいていたんですけど、全部の列車ではありませんが、今回は上総一ノ宮から、鴨川経由で、内房線の本更津まで、直通運転を開始しております。一部館山行きとかもありますけど、日中帯を中心に本更津までの直通運転を

運行開始しております。

上総一ノ宮までが2両編成のワンマンカーを運転する区間となっております。一ノ宮から千葉方面については、すべてお乗り換えをしていただくという形になっております。上総一ノ宮にはホームが2本あり、線路が3本あるんですが、勝浦方面から一ノ宮方面、上り方面をご利用いただくと、上総一ノ宮駅の全体の8割については、こ線橋を渡らずにお乗り換えをいただける形になっております。上総一ノ宮～千葉間の運転本数と一ノ宮から鴨川間の運転本数が異なりますので、すべての列車が同一ホームというわけにはちょっといきませんでした。全体の8割は同じホームでお乗り換えができるという形に取らせていただいております。

それから、ここ何年かご要望をいただいていた内容で、外房線で蘇我を20時半のわかしお号で来ると一ノ宮止まりなんです。これまでは30分程度、下り方面の列車がなかったんですが、今回の改正で、特急列車で一ノ宮まで来ていただくと、勝浦行きの列車が待っているという形をとらせていただいております。

それと資料の3ページにわかしお19号の記載がありますが、一ノ宮に21時06分に到着して、21時35分まで勝浦方面の電車がなかったんですが、今回の改正で21時11分勝浦行きに乗り換えが可能となっております。

また、説明が逆転してしまいましたけど、その上の段にあるのです。朝の6時40分発の京葉線直通の東京行の快速がございまして、これが上総一ノ宮駅で20分程度停車していたということで、大変ご利用のお客様から、停車時間が長いというお言葉をいただいていた。そこで、上総一ノ宮での停車時間を短くするためにも、勝浦初の時刻を下げて、一ノ宮駅には停車時間が2分という形で、東京着は今まで通りという形をとらせていただいています。ここがご利用されるお客様からの要望を受けた2点の大きな変更点という形になります。

それから、資料の4ページを見ていただきまして、先ほど申しましたワンマン運転開始ということで、これが新型車両のE131系の2両編成という電車になります。今回の改正のために新造した車両でございます。

ワンマン運転開始ということで、車掌が乗っておらず運転士しか乗っていません。ドアの扱いは、ご利用されるお客様にご利用していただくという形をとらせていただいております。

2段目の写真にありますように、車外ボタンは1つ、「開ける」しかありません。ランプがついたら触っていただくとドアが開くと。車内については右側となります。このグリーンのボタンと、オレンジ色のボタンです。降りる方が、「開ける」のボタンを押していただいて、降りていただくと。降りたままだとドアが開きっぱなしですけども、真夏の暑い中とか、冬の寒い時期、車内におられる方が暑い寒いという時には、ほかのお客様が「閉める」ボタンを扱っていただくと、ドアが閉まって車内温度がキープされるという形をとらせていただいております。

電車が駅に到着すると、ドアは一斉には、今までのように開きません。ご利用のお客様自身でですね、ドアを扱っていただいて、降車、乗車していただくという形になります。

発車時刻になりますと、ホームの状態や乗降のお客様がいない状況を確認して、運転士の方がドアを閉めて発車していくという形になります。

今回の改正で大きく変わったこのドア扱いの関係は、勝浦市様のご協力いただいて、市の広報誌の方にも、改正以前から載せていただいて、地域住民やご利用のお客様への情報提供にご協力いただきまして、ありがとうございました。

また、駅や車内放送でも「取り扱いが変わります」ということで事前にご案内をしているところでございます。

現在、改正から2週間経ちまして、いままだ不慣れなお客様がいるということで千葉支社の社員とですね、千葉駅にあります千葉地区指導センター、また、運輸区の乗務員ともご案内を兼ねて、1人ずつ車内に添乗していろいろ不慣れなお客様とかご案内してる状況でございます。

4月明けて、新入学生、新社会人のことを考えて、今のところ4月9日まで1名が添乗してご案内するような計画でございます。

今日も実際に乗ってますので、改正からずっと4月9日までは添乗して、ご案内を兼ねているという形をとらせていただいております。

それから、資料にはいっぱい書いてありますが、終電付近の時刻とか終電繰り上げというお話については、外房線は今まで通り終電の時刻は変わりません。また、初電も変わり有りませんので、初終電は改正前通りの運行を確保しております。

総武線の東京方面とか、京葉線とか一部、終電繰り下げとか実施しましたが、外房線、内房線については終電については今まで通りという形になります。

改正について、大まかなところはこんな感じでよろしいでしょうか。

よろしく願いいたします。

(事務局・渡邊)

ありがとうございます。続きまして、小湊鉄道加藤様お願いします。

(加藤委員)

着座にて失礼いたします。

小湊鉄道4月から大きく変わるのは、いわゆるミレーニア線と簡易保養センターへ向かっている線が変わります。

ミレーニア線につきましては、先ほど、渡邊様からもありましたように、一部、経路の変更がございます。

まず、大きなところといたしましては、勝浦駅周辺のところなんですけども、勝浦市役所から、弊社車庫前、塩田病院さん、勝浦四角、勝浦駅を通過、そのままミレーニア方面に向かいます。

また、朝が6時35分勝浦駅発を除きまして、循環の運行が取り止めとなっております。これにつきましては、ミレーニア線がダイヤ通りいかなかったというようなことを踏まえまして、循環運行を止め、ミレーニアで時間調整ができるような形になることで、お客様に時間通りご利用いただけるようにダイヤと経路の設定をいたしました。

また、途中、バス停が変わるところがございます、これまで「春日台入口」に停車していたところを「春日町」に変えまして、ちょっと国道の面を増やしたりですとか、また、いままで「真光寺」から「鵜原消防詰所」、ここを通過して「清海小学校入口」の方に行っていたんですが、これを「真光寺前」から「鵜原駅」を通り、「鵜原三叉」から「鵜原坂」の方を通りまして、これも国道を通りましてミレーニアの方に向かうという形にしました。これもやはり、時間かかっていたところをできる限り、国道を通るようにして、時間の遅延をなくすという形の経路となっております。

また、今まで勝浦サニーパークや海中公園センターに向かってた線ですが、こちらは国道から鵜原三叉を通りまして、興津駅に向かう線にしているのと、今まで勝浦駅で止まっ

ていたものを、塩田病院まで伸ばすことによりまして、より地域の方にに利用していただけるよう経路の設定をしております。

大きな変更は以上になります。また、時間変更ですとか、御宿線の本数の変更だとかは、こちらの手元にある資料のとおりとなっております。

簡単ですが、説明は以上となります。

(会長・竹下)

ありがとうございます。

ただ今、ダイヤ改正等についてご説明いただきましたが、何かご意見、またはご質問等がございましたらお願いいたします。

(山本委員)

3月13日にワンマンカー運転になりましたよね。わたくし、勝浦から館山まであの日に乗ってまいりました。あの日は天候が悪かったせいもあり、上下線がだいぶ遅れました。それで、乗ろうとしても初めてのことで分からない人がいまして、ずっとこうやって立ったままで。開いてるほうへ移動して乗ったんですが、あるところでは無人駅でしたね。

また、大急ぎで階段をかけて降りてきて、乗ろうとしたらもうドアが閉まって結局乗れず、乗れなくてその人は、そのまま立ってました。そういうこともあるし、運転士1人じゃちょっと大変じゃないかと思って、先ほど、補助の方が9日まで乗るということですけども、それを何とか解消して慣れるまでもうちょっと乗車してもらえたらいいのかなとも思います。

それともう1つ。障害者の方が乗るときには、駅へ連絡して予約をするということを聞いております。そうしますと、乗るときには、もし勝浦からでしたら、勝浦の駅員さんがそれを対処してくれると思うんですが、少し行くと無人駅がたくさんあるんですね。その無人駅のところに行きたくなったら、そちらで駅員の方とかどなたがその駅で対処してくれてるのでしょうか。

(鶴岡委員)

障害のあるお客様についてでございますが、無人駅というのは簡易駅と言って、勝浦駅みたいに、社員がいるところに事前に連絡していただかないと。鴨川が1日の出番者が3人で、勝浦については2人しかいないんです。事前にご連絡をいただかないと、時間帯とかに合わせて社員を送り込めないっていうのがありまして。社員がいるところはいいんですけども、やっぱり社員が無配置の無人駅になると、やはり事前にご連絡をいただかないと、やはり駅の方も対処できないという形になります。

それから、ワンマン運転に関しては、運転士1人じゃ不安だという声は以前からいろいろいただいているんですけども、この車両には運転士の席にホーム上の情報を確認できるモニターが2両ですから4つついてます。

(山本委員)

そういうふうに聞いておりますけれど、何か見える範囲がもうちょっと見えたらっていうことも聞いておりますけれど。

(鶴岡委員)

すでにワンマン運転を開始しているところは、千葉支社だけではなく、東日本エリアかなり進んでるんですけども、そこの中でいろいろな経験を合算したのが今回の車両なので、運転士についても事前にいろいろな教育はしています。

なぜワンマン運転開始するようになったかっていうのは、東日本旅客鉄道株式会社の社員の確保っていうのが大変難しくなってきた、国鉄時代の社員、私もそうなんですが、ここ数年大量退職をして、その退職者の人数に、新しい社員が追いついてないんですよ。少子高齢化が進んでるのもあって、採用のほうもなかなかまならないと。今の外房線・内房線のご利用状況を見て、本当だったら本数を減らしたいのが会社的な。ただ、公共交通の一端を担っているということで、本数を確保していくには、どうしたらいいんだろうと。コスト削減とかもありますけども、社員も不足しているということで、車両も今回今までの4両から2両っていうちょっと短い編成にさせていただいたんですが、その中で、社員獲得が難しい中、改正前の運転本数確保ってなったときにやはり車両をちょっと短くして、社員、乗務員、車掌を今回削ったわけですけど、そういうことを重ねてこれからの会社の維持をしていくにはやはり、欠かせない施策の1つになってまして、今後、まだまだ、このワンマンっていうのはおそらく、私のあれですけど、広がっていくはずなんです。どうしても会社維持っていうのが、1番に来ると思うんで、そういう関係で今回、今まで通りあの、車掌を乗せろっていう声もあったんですけども、さすがにそれでは施策の意味がないっていうのがありまして。

今回、1人添乗させているっていうのはやはり、先ほどおっしゃられたとおり、電車到着後、何していいかわからない人がいるから。一応、自動放送ではボタン押してくださいとは流れるんですけど、中にはよく聞こえない方もいらっしゃるかもしれません。

今もですね運転士の教育については、訓練とかも続けてやっています。本日もここで一応9日までご案内で添乗してますとお伝えしましたが、どこまで伸ばすかっていうのは、まだちょっと私にもわからないことなので、大変申し訳ないんですけど、その回答については、私の一存では言えません。今回は要望があったというのは、支社のほうには伝えますので、よろしく願いしたいと思います。

(山本委員)

それともう一つ。勝浦の駅に電話がないんだそうです。我々、一般市民からの連絡をうける電話がないっていうことを聞いております。何か連絡するにも千葉の方までということ。

(鶴岡委員)

それは勝浦駅だけじゃないです。テレホンセンターのご案内はしてて、その経路で、各駅に連絡が来ます。公衆電話は結構何年も前に直接の公衆電話はなくなりました。どこの駅もないです。テレホンセンター経由になってしまいますので、そのことはご承知おきください。

(山本委員)

それともう一つあるんですけど、1週間か10日くらい前のことなんですけど、私の耳に入ってきたのは、ワンマン運転になって初めての事故が起きたよっていうことを聞いておりますけど、たしか東浪見って聞いたかな。

(鶴岡委員)

太東です。

(山本委員)

太東ですか。男性の方で、救急搬送されて、明日手術だってことを聞いております。

(鶴岡委員)

その細かいところは、私も伺ってないんですけど、確かに3月16日ですよ。太東駅で70代の男性と聞いてます。降りようとしたところ、ドアが開いたんですけども、降りようとしたときに、運転士が乗降確認した後に、ドアを閉めて、カバンが引っかかってしまったということで、転ばれて、ホーム上に転がられて、けがをされたっていう話は聞いてます。

(山本委員)

なんかそういう事故があったって、もう事故があったのかなと思っております。

私たち、勝浦を考える会で、相当JRさんにいろんな要望を出している会があるんですね。その中で、1ヶ月に一遍みんなで話し合っ、みんなの足だからと言って、頑張ってもらわなきゃいけないということで、そういう会があっ、運動しておりますから、なるべくみなさんに心配がなくて利用ができるようなことを考えてあげてください。

(鶴岡委員)

JRに対するご要望っていうのはですね、私一駅長ではちょっとお答えができないことでもありますので、みなさんのご要望とか、たぶん、上申をされるということですよ。

改正ごとに、いろいろ各地の自治体の皆さんとか、いろいろそういうお話は支社の方には上がってるっていうのは承知してますので、そういうのは、みなさんで話し合っ、こうしていただきたいっていうのは、支社に挙げてもらっ結構なんですけど、私1人に、一駅長にこう申されてもですね、なかなか答えることができないので申し訳ないです。

ご意見があるのを上申する、申し立てしていただくのは全然、構わないと思いますので、継続していかないと会社も動かないところっ、やっぱりあると思いますので、これを私が言っいいのかなどうか、分かりませんが、よろしくお願いします。

(山本委員)

よろしくお願いします。ちょっと長くなりましたけどもう1つですね、一昨日のことでした。80、90過ぎのおばあちゃんが私のところへ電話よこしまして、「これから塩田病院へ行くんだけど、南総タクシーの電話番号教えてくれない？」ということで、電話があっ、教えました。そしたらその方、足が悪くて、シルバーカーっていうんですか。それを使わないと歩けない状態。家の中は杖をついたり、おしりで這っ歩いたりするくらいのお年寄りです。それを持って行きましたらタクシーの方が、小さいほうのものだから、助手席とかに置こうと思ったんだけどだめで、後ろのトランクに入れてくれたんだそうです。それは良かったです。帰りになったら、帰りにまたその運転手が来るようになったら、その方が乗っすぐに「タクシーじゃなくて介護タクシー頼めばよかったのに。」こういうことを言われたんだそうです。で、「おばあちゃん、その料金はどうしたの」っ聞いたら、「市で出してくれる料金のそのカードを使っ、タクシー券を使っ乗ったから、自分ではお金を払わなかった。」と、そういうことがありました。で、「前に私が乗ったときの運

転手は非常に良かった。ちゃんと右側なら右側に寄せて、私が降りられるようにしてくれたと。今度の人は、すごい人だよ。」ってこういうこと言われましたので、代表者に、一応耳に入れときます。以上です。

(会長・竹下)

ただ今の意見に何か。

(古川委員)

私エミタスタクシーの古川と申します。

よくそういった話を聞く場合もあるんですよ。実際の話。今うちの従業員は18名おるんです。平均年齢が高くて75歳くらいが一応平均になってるんですね。だからいいっていうもんじゃないんですが、これはその都度、その運転手には話をしています。ただ、どうしても運転手にその時の気分の乗り方があって、朝、ミーティングではありませんが、点呼の時に、運行管理者っていうのが数名いますので、その時にどういった今日の体調なのかなっていうのを見抜くことが必要っていうことで、その人間にも話しています。ただ、いざ自分がハンドルを握ったときに、その車の中が自分が船長だと、いう形の気持ちになってします。お客さんには一般の方、高齢の方、車いすの方いろんな方いらっしゃいます。対応がみなさん平等に、特に高齢者には気を遣えという話はしておるんですが、こういった話が出る以上は私のほうの責任でもあり、教育が行き届かなかったという風に思っております。先ほどからいろいろなお話聞いておりまして、私のほうにお話しいただいてありがたいというように思いながら今日帰ってですね、明日以降、指導したいという風には思います。その高齢者の方にも大変申し訳ございませんでしたということで、お詫びしたいと思います。

(山本委員)

私もお厄介になりますので、お願いいたします。

(会長・竹下)

ありがとうございます。ほかに何か、ご意見ご質問等あったらお願いいたします。

よろしいですか。それでは、ご意見ご質問等ないので、次に移りたいと思います。

千葉工業大学との連携による移動困難者に関する追加調査について、事務局より説明を求めます。

(事務局・渡邊)

それでは、次の千葉工業大学との連携による移動困難者に関する追加調査について説明いたします。資料は別冊となっております高齢者の移動に関するアンケート調査結果でございます。

昨年2月に市内の公共交通の不便地域とされる総野地区と川津区にお住まいの65歳以上の方1313人を対象にアンケート用紙を配布し、そのうち805人の方から回答をいただいたものです。

各設問は表紙をめくっていただきまして1ページに記載してございます。

1. 自宅から徒歩圏内で行くことができる場所はどこですか。
2. 徒歩や自転車などにより、自宅周辺で買い物することは可能ですか。

3. よく行くお店の場所はどこですか。
4. よく行くお店の所要時間はどれくらいですか。
5. 家族以外の人で買い物などの用事の代行を頼める人はいますか。
6. バスを利用する目的はどこに行く時が最も多いですか。
7. 自宅からバス停までどのくらいかかりますか。
8. 普段、医療機関に出かける頻度はどのくらいですか。
9. 医療機関に出かける際の移動時間はどのくらいですか。
10. 主に利用する医療機関はどのような場所に位置していますか。
11. 普段外出する際に、家族以外で送迎を頼める人はいますか。
12. 現在、買い物や病院など移動にかかる交通費の負担は大きいと感じますか。
13. 将来の外出、移動への不安はどのような事がありますか。
14. 将来の外出、移動に関する希望はありますか。

本日は1つ1つの設問に関する説明は省略させていただきますが、11ページに千葉工業大学による総合的考察の記載がございます。

また、この調査報告を受けまして最後のページに、勝浦市としての見解を付け加えてございますので、こちらを説明させていただきます。

- ・現在は、本人または家族が運転する自家用車による移動が大半であり、自宅の近くにバス停があるとしてもバスの利用は限定的となっている。
- ・現時点では公共交通の需要は少なく、また、分散している。
- ・今後は、家族構成にもよるが、自家用車で移動が出来なくなったときに公共交通での移動が必要となるものと考えられる。
- ・その場合の交通施策としては、路線バスの運行維持やデマンドタクシーの運行、さらには地域で運営・運行する自家用有償旅客運送などが有効と考えられる。
- ・交通施策ではないが、高齢者施策としてのタクシー利用料助成なども公共交通を補完するものとして有効と考えられる。

そういったことから、鉄道や路線バスは決まった時間に運行されるといった運行の定時性があり、デマンドタクシーには少ないニーズに対応できたり、自宅まで送迎ができるといった特性もございます。

タクシーも含めたそれぞれの公共交通の特性を活かした市民の移動手段の確保について、引き続き市民ニーズの把握に努め、国等の補助金を有効に活用しつつ、利便性の確保とコストとのバランスや、運行事業者の確保などの問題について公共交通活性化協議会等の場で協議・検討を続けていく必要があると考えております。

なお、公共交通施策ではありませんが、高齢者施策として令和2年10月より勝浦市でも開始したタクシー利用料助成事業につきましては、後ほど高齢者支援課長より説明いただきたいと思います。

アンケート調査結果については以上でございます。

(会長・竹下)

ありがとうございます。ただいま、事務局のほうから、アンケート結果、それから調査に対する勝浦市の見解について説明がございました。これに対しまして何かご意見またはご質問等があったらお願いいたします。

(成田委員)

千葉県バス協会の成田と申します。いつもどうもお世話になっております。私の方からの質問は、アンケート調査結果についての取り扱いについて教えてほしいことがありまして、今、手元にいただいたこの調査結果には、千葉工業大学による分析とか考察があつて、それに勝浦市の見解が含まれておるわけでありまして。まあ、本日はこの活性化協議会の次第書および会議資料を見直すと報告事項というふうになっているわけでありまして。本日の活性化協議会で議決をする案件ではないとは理解してるんですが、この調査結果をこれから勝浦市の方で、ご公表されるのかどうなのか。資料はこういうのを出しましたっていう風に公表するのかどうか、それによってですね、もし、この資料を公表するのに際しましては、このアンケートはいつ実施したかとかですね、どういう方たちにどのくらいの調査票をお配りしたかとか、考察を見ますと集計にお時間を要したという千葉工業大学のコメントもありますので。

なんでこんな話をしましたかと言いますと、非常に今、コロナウイルス感染症によりまして、公共交通の利用者は以前と比べると大幅に少なくなって、緊急事態宣言が出ててもまだ完全に戻ってない状況で、大変経営が厳しい状況でございます。この、805名の回答がいつ配ったのかそういう情報がない状態で公表されますと、誤解を生まれるんじゃないかと懸念がございましたので、まずはこの調査結果について勝浦市のウェブサイトとか、様々な広報等で公表される予定があるのかどうか、これについてお尋ねをさせていただければと思います。よろしくお願いします。

(事務局・渡邊)

事務局の方から説明させていただきます。

この公共交通活性化協議会自体が、公表が原則ですので、議事録もまとめ次第、公表する予定でございます。その中で、資料も公表しますので、先ほど言われたアンケートの実施時期だとか、そういったものは、ここじゃ読み取れないようであれば追記して、それを資料として添付をさせていただきたいと思っております。以上です。

(成田委員)

ただいまの事務局のご説明ですと、この調査結果については公表するというお考えのようでございますので、これは一委員としてのお願いであります。いつ配布したとか、そういう情報を付記して公表されるというご説明ですので、私ども委員の方にもですね、公表するときのですね、追加資料というのは郵送でもなんでも結構ですので、送付をいただけないでしょうか。これは要望でございますが、これについてお尋ねをさせていただきます。

(事務局・渡邊)

ご希望のとおりですね、追加の情報を付記したものを、また皆さんに配布させていただきたいと思えます。

(成田委員)

ありがとうございました。以上です。

(会長・竹下)

では、ほかに何かご質問、ご意見等がございましたらお願いいたします。

よろしいでしょうか。何かございましたら、忌憚のない意見で結構でございますのでお願いしたいと思います。

それでは、ご意見もないようですので、これで、報告事項については終わりにしたいと思います。

続きまして、議事に入りたいと思います。

議題1 令和3年度勝浦市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）及び予算（案）についてを議題といたします。事務局より説明を求めます。

（事務局・渡邊）

資料の方は、次第書と一緒にあってる資料の方になります。3ページをご覧ください。

令和3年度の勝浦市地域公共交通活性化協議会の事業計画についてご説明いたします。会議の開催につきましては、令和3年度は3回の会議の開催を予定しております。

1回目が6月で、2回目が10月、3回目が来年3月。議題につきましては、資料記載の内容を予定しておりますが、開催時期、また議題につきましては、あくまで予定でございます。事業の進捗等により変更となる場合がございます。

会議以外の事業内容といたしましては、令和4年度地域公共交通確保維持事業に係る生活交通確保維持改善計画の提出、予約制乗合タクシー（デマンドタクシー）の利用者アンケート、令和3年度地域公共交通確保維持事業に係る事業評価の提出を予定しております。

次に、令和3年度勝浦市地域公共交通活性化協議会の予算（案）についてご説明いたします。資料の4ページをご覧ください。

まず、歳入についてでございますが、負担金として205,000円。勝浦市から本協議会に支払われる負担金でございます。

次に、歳出についてでございますが、会議費として197,000円。会議に出席いただきました委員の皆様へ支払われる報酬と旅費でございます。また、事務費として8,000円。こちらは会議費の支払いに伴う銀行の振込手数料でございます。

歳出合計205,000円となります。

以上で、令和3年度勝浦市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）及び予算（案）について説明を終わります。

（会長・竹下）

ありがとうございます。ただ今、事務局より説明がございましたが、これに対しましてご意見またはご質問等があったらお願いいたします。

（成田委員）

千葉県バス協会の成田です。私の方からは、質問という形で教えていただければありがたいなと思っております。

4ページの令和3年度勝浦市地域公共交通活性化協議会収支予算案がご示しをいただきまして、この案に異論があるわけではございません。そのうえで、参考として伺いたいたんですが、令和2年度のですね、本市の決算というものが、こちらにはございませんので、参考に令和2年度の決算された金額を参考に口頭で教えていただくことが可能であればお願いしたいと思っております。よろしいでしょうか。

（事務局・渡邊）

説明いたします。今日の会議の報酬をもって歳出が確定するわけですが、当初3回の会議を予定しておりましたが、今回2回目ということで、だいたい3分の1になります。ですので、14、5万円が歳出見込みでございます。同額を歳入として受けるんですが、余った部分は市に返しますので14、5万円が歳入歳出の決算額の見込みとなっております。以上です。

（成田委員）

ありがとうございました。14、5万円ということで、令和3年度の事業計画のご提案がこう会議の開催に加えて、アンケート等があるんですけども、それについては予算の範囲の中で可能であるということによろしいでしょうか。

（事務局・渡邊）

アンケートに係る経費については、事務局である勝浦市企画課の方の予算でやりますので、協議会が何かお金を負担するってことは、考えておりません。

（成田委員）

理解いたしましたので、ありがとうございました。

（会長・竹下）

ほかに何かご意見、ご質問等があったらお願いいたします。

よろしいでしょうか。それでは、ほかにご意見、ご質問等がないようですので、それでは皆様方にお諮りいたします。

令和3年度勝浦市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）及び予算（案）について、ご異議はございませんでしょうか。

異議がないということでございますので、令和3年度勝浦市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）及び予算（案）については、承認されました。

これにて、議題については終了となります。

次に、その他として何かございますでしょうか。

（事務局・渡邊）

事務局より失礼します。

本日、交通事業者様にもご出席いただいておりますので、新型コロナウイルス感染症の影響による最近の利用状況について、お話いただける範囲で構いませんので、お話いただけると幸いです。

議長よりご指名をお願いします。

（会長・竹下）

それでは、私の方からご指名をさせていただきます。

まず最初に、JR勝浦駅の鶴岡様をお願いします。

（鶴岡委員）

勝浦駅の鶴岡でございます。

コロナ関係ですと、一部報道とかもされてると思いますが、2020年度のJR東日本

旅客鉄道株式会社は、会社全体で5000億円の赤字、昭和62年発足以来、初めての赤字決算になる予定でございます。とてつもなく大きな金額でございますので、勝浦駅としてお話をさせていただきます。近距離で切符をちょっと買っていておでかけしていたとか、電子マネーで乗っていただくことが、近距離収入と言われるもので、あと、新幹線とかをご利用されて、遠くまで行っていただくという、中長距離という形で、わが社は区分しているんですが、上期はですね、近距離収入、勝浦駅はですね、対前年で、42%、中長距離っていう遠距離の方のですね、新幹線ご利用とか遠くまで行っていただくもの、上期で31%という状況です。

下期に入って若干、盛り返して、近距離収入が対前年で、約60%まで回復してる状況でございます。遠距離をご利用される方もやはり若干回復しまして、42%。まだあの、半分まで全然届いていないような状況。近距離が60%、下期は回復してますけども、年間トータル、年度収入で、上期下期合わせて、近距離の方が約50%、対前年半分ですね。中長距離の方が36%までしか回復してないということで、駅ご利用になってる方いらっしゃると思うんですが、大変寂しい状況ですね。今月21日に緊急事態宣言が解除された後、若干ではありますが、お客様少し出てきたかなっていうのは肌感覚で、うちの社員みんな感じております。ただ、今まで通りに会社としてもですね、コロナ前には戻らないという考えは会社全体であります。会社の上層部も、コロナ前には戻らないだろうという考えは持ってます。ただ、2020年度、大幅な赤字出しましたが、来年度、2021年度については、なんとか黒字に戻そうということでいろいろな施策を今後、打っていくという決意で考えておりますので、また、勝浦市のみなさまにですね、いろいろJRのほうにもご協力いただいて、元気な勝浦に少しでも戻っていただけたらなと思っております。よろしく願いいたします。以上です。

(会長・竹下)

ありがとうございました。続きまして、小湊鉄道株式会社の加藤様お願いします。

(加藤委員)

弊社のコロナウイルスの影響といたしまして、やはり、JRさん同様、我々も創業以来の赤字額となる見込みとなっております。特に一般路線も現状、最新のものと7割程度まで回復はしてるんですけど、コロナが一番すごかった1度目の緊急事態宣言の頃ですと、路線が半分以下、高速に至っては7割以上減という形になっておりまして、現在も半分まで回復していないという状態になっております。これによりましてやはり、弊社といたしましても、これまで高速という収益でいろいろカバーできていたものが、一般路線への影響がありまして、今後ですね、来年度以降、路線路線での収支改善というのが我々としても目標となっております、その中でやはり路線の収支が改善できないという場合には、場合によってはさらなる減便ですとか、路線の一部廃止であるとか考えざるを得ない状態になっております。以上になります。

(会長・竹下)

ありがとうございました。続きまして、日東交通株式会社の砂田様お願いします

(砂田委員)

日東交通の砂田です。鴨川市に営業所を置く日東交通が、勝浦市の公共交通会議に出て

もご参考にはならないとは思いますが、報告させていただきます。

私ども、日東グループでは、木更津も含め、ＪＲさん、小湊さんのおっしゃったように、かなりの赤字となっております。それにつきまして、高速線はもう５分の１くらいの売り上げで、第一次終わった後に、ＧｏＴｏトラベルが少しの間始まって、その時は鴨川シーワールドさんが、かなりのお客さんが入っていましたが、乗り合いになる高速バスのお客様でシーワールドさんとか訪れる方は、あまり増えてなかったように見受けました。中でも、鴨川千葉っていう高速バスもやっておりますが、このあたりがもう全然回復してこない、今もそのような状態です。それでも勝浦市さんを通させてもらっている勝浦東京線は成績はよろしい感じで運行させていただいております。なお、鴨川市内の路線バスは、ほとんどといってもいいかな、変わらなかった。交通弱者の方がふだんから利用されてるだけという、逆の言い方もありますが、それしか移動手段がない方が、そのままコロナの中もご利用されてるという形で、遊びに行くのを控えてる方はまあ、高速バスとかそういう形で乗車率が下がってますが、県境を跨ぐのを中止という形もありましたので、東京行かれる方も少なく、千葉へ、まあ千葉は県内ですけど、人ごみに行かれる、夕方出るあの速報値、今日何人でしたっていうのを見ると、千葉市とかっていうと控えられていたような感じだと思います。あとは、特段、鴨川市のコミュニティバスなども、さほど変わらず運行しておりました。先ほどＪＲさんもおっしゃったように、コロナ収束しても元通りに戻らないっていうのを私共の会社も予測しております。以前は５４席の高速バスで満席で、大多喜付近でもう乗り切れないとか、そういう状況もありましたが、今後、逆にそういう風な状態が起きてしまうと、密という形で、よろしくないということで、何らかの方法を今後考えていかないとならないと思っております。横に四列のシートじゃなくて、間隔の開いた三列シートとか、まあその辺もお金のかかることなんで、お金のない中、提案するってことも一営業所としてできませんので、その辺も本社会議とか、そういうところで発信していければなと私は思っております。すいません。整いませんが、以上です。

（会長・竹下）

ありがとうございます。続きまして、エミタスタクシー南総株式会社の古川様お願いします。

（古川委員）

エミタスタクシー南総の古川といいます。いつもお世話になりまして、ありがとうございます。お時間いただきました内容についてご報告させていただきますと、私どもの会社は通常からしますと、お客様の数、お乗りいただく乗車回数がずいぶん減っております。今までの内容にしますと、やはり、お客様は勝浦方面へはレジャー客で来られるか、また、仕事で来られるか、また、大学もございますので大学の方が乗られるか、いろいろな方向で利用させていただいて、ある程度今までタクシーとして成り立ってきています。そこで、次にほとんどの方からコロナという言葉が出るんですが、コロナは非常に怖い病気、ウイルスということで、私ども運転手を含めて、どうしても受け身の体制になりがちなんで、少しでも緩和、安全にできるかと、どのような対策をしようかということを考えております。勝浦ですと、宿泊所、大きなホテル、ゴルフ場、そういう方がですね、やはりテレビ等で緊急事態宣言を解除したということになりますと、若干動きが出ますよね。ただ、出ないのは夜の８時以降。ＪＲの駅長さんもいらっしゃいますけど、駅からのお客さんが降

りてこないんです。それをどのように、うちのほうでクリア、リカバーすべきか考えてはおるんですけども、実際にはうちの会社は、もとの南総交通と一緒に吸収したような形でやってますんで、前年比で、売り上げ自体は母体が大きくなったんで、金額的にはそんなに、マイナスになってませんが、これからが正念場かなと。ただ、やはり行楽地ですから、町の方が活性化を考えてやっていただかない、次についていくタクシー会社とかいろいろ交通網を動かすところもありますので、十分みんなで協力しながらやっていければなと思います。ちょっとまとまらない話になってるんですが、状況的には先ほどご意見もいただきましたけれど、やはりお客様第一で考えてやっております。それで少しでもいい乗り方に、安い乗り方できるようにですね、プラン出しのような形で今やってる内容もありますのでね、今後ともご協力いただければという風に思います。ありがとうございました。

(会長・竹下)

ありがとうございました。ただ今、交通事業者の皆様より、新型コロナウイルス感染症の影響等についてご説明いただきましたが、このことについて質問などございませんか。

何かあったら遠慮なく申しただければと思います。

(成田委員)

バス協会から少し、情報を提供させてください。

貴重な時間を申し訳ありません。千葉県バス協会の成田です。先ほどからバス事業で、小湊バス様と、日東交通様から公共交通としてのバスについての現状の情報提供がありまして、全くその通りでございますが、バスにはですね、公共交通を支えるバスと、あと、観光でご利用いただく、貸し切りバスというのがございます。貸し切りバスの千葉県全体の状況を言いますと、公共交通よりもさらにお客様が外出の機会が非常に少なくなっておりますので、大変厳しい状況にあるとバス協会の会員者の中でも4社ほど廃業してるのが出ておりまして、貸し切りバスの特性から言いますと、お客様の要望がなければ車庫に車を置いておいて運転手さんは雇用調整助成金で、なんとか雇用を維持していくというのもあるんですが、若干ここで私の方で情報提供させていただきたいのは、貸し切りバスが感染リスクが高い乗り物ではないかというような誤解が一部あって。去年のダイヤモンド・プリンセスから降りた方がバスで行くとかですね、いろいろと新型コロナウイルスの感染かもしれない方をバスで動かすというのがニュース等でもたくさん出まして、そういう誤解があるのではないかというのがあります。昨年来、国からのご要請もありまして、貸し切りバスの換気性能というもの、鉄道とかと同じようにですね、3分ですべての空気が入れ替わり、今は車内でのカラオケなど、私どものバス協会の会員社はすべてもう禁止ということで、乗務員のマスク着用、それからアルコール消毒、感染防止対策に万全を期してやってるところで、貸し切りバスが感染の機会があるんじゃないかっていう誤解があるんですけども、リーフレット等を作って、千葉県内の全市町村に周知のリーフレットを、あと動画映像のDVD、これも交通セクションの全市町村に送りました。あと、全小中学校、公立私学のすべての学校にもそうした換気性能をお送りさせていただいてます。これから新型コロナウイルスの緊急事態宣言が第二次がこの間で切れましたが、今後、いろいろな場面で勝浦市でもご旅行に行かれるとか、法事があるとかですね、様々な機会、以前にもご利用いただいていた貸し切りバスのほうにもですね、ぜひご用命をいただければと思っております、私のほうからそうした情報提供させていただきます。どうも、貴重な時間をありがとうございました。

(会長・竹下)

ありがとうございます。貴重な情報提供、ほんとに感謝申し上げます。ほかに何かございますか。よろしいでしょうか。それでは事務局の方、何かありましたらお願いいたします。

(事務局・渡邊)

もう1点事務局より失礼します。

勝浦市では企画課による交通施策のほか、スクールバスの運行などの教育委員会による児童生徒の通学用の足の確保や、令和2年度からは高齢者の外出支援ということでタクシー利用料の助成を始めております。

この事業について高齢者支援課長よりご説明いただきたいと思います。高齢者支援課長よろしくお願いします。

(高齢者支援課長・元吉)

高齢者支援課の元吉と申します。私の方から令和2年度から開始した事業でございますが、高齢者タクシー利用料助成事業についてご報告させていただきます。本事業でございますが、令和2年度9月補正予算におきまして国からの新型コロナウイルス感染症対策地方創生臨時交付金を活用いたしまして、満80歳以上の独居高齢者、または65歳以上の高齢者世帯のうちの満80歳以上の方を対象といたしまして、新型コロナウイルス感染症対策高齢者タクシー利用料助成事業を予算計上いたしまして、10月からタクシー利用券、最大ですが7枚を交付いたしまして、1枚につきまして800円を上限として利用料の助成を実施したところでございます。令和3年度に置きましては、これを継承いたしまして、高齢者の外出支援及び、経済的負担軽減の観点から、高齢者タクシー利用料助成事業として、1年間の実証期間として実施をいたします。内容は、3年度に置きましては市内の満80歳以上の高齢者、または、満75歳以上の免許返納者を対象にタクシー利用券を最大12枚交付いたしまして、1枚につき800円を上限として、現行、1回での利用制限てのございましたが、利用枚数制限を無くしまして、利用料を助成するのでございます。利用できる事業者は、市が指定しました市内タクシーの業者、それから介護タクシー業者でございます。利用の方法は、乗車時に身分証明書や、免許経歴証明書等をご提示いただきまして、乗車時に利用券を渡すことといたします。差額が発生した場合には、差額は利用者から負担していただくこととなります。以上ですが、ご報告とさせていただきます。

(会長・竹下)

ただ今、高齢者施策としての「高齢者タクシー利用助成事業」について説明がありましたが、このことについて質問などございませんか。よろしいでしょうか。

それではほかに何かございますでしょうか。他に何も無いようでしたら、本日の会議はこれもちまして閉会といたします。ご協力ありがとうございました。

以上