

## 令和5年度 第3回勝浦市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 日 時 令和6年1月31日（水） 午後2時から

2. 開催場所 勝浦市芸術文化交流センター 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（青山） 政策推進係長（渡邊）

4. 会議次第

1. 開 会

2. 議 題

（1）令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

3. 報 告

（1）地域公共交通計画における実施事業の進捗状況について

4. その他

5. 閉 会

5. 概 要

（事務局・青山）

それでは、定刻となりましたので、ただ今より、令和5年度第3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青山と申します。本日は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」「委員名簿」「座席表」が一体となったものと、別冊となった資料①・資料②・「JR 東日本ニュース」「房総特急しおさい・わかしお・さざなみ・変わります」というパンフレット、以上5点となります。いずれも本日提供させていただいたものですが、お手元にございますでしょうか。

次に、本日、出席いただきました委員の皆様の紹介でございますが、座席表に記載のとおりでございますので、これにてご了解いただきますようお願い申し上げます。

なお、本日、エミタスタクシー南総(株)の親会社に当たりますエミタスタクシー(株)より、今後の本地域における事業の参考とするため、本会議に出席したいとの連絡があり、会長に確認したところ了承が得られましたので、協議会設置規約第8条の規定により、オブザーバーという形で出席いただいております。

次に、本日の出席者数について報告いたします。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 3 名、欠席委員 1 名より委任状を提出いただいております、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いたします。

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、議事の進行につきましては、会長の竹下副市長にお願いしたいと思います。会長よろしく申し上げます。

(会長・竹下)

大変お忙しい中、本協議会にお集まりいただきましてありがとうございます。恐れ入りますが、着座にて議事の進行をさせていただきます。

本日の会議は次第書にありますとおり、議題として、「令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について」、また、報告事項として、「地域公共交通計画における実施事業の進捗状況について」をご審議いただきたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議題の1つ目であります、「令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について」を議題とします。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。本日はよろしくお願いいたします。着座にて説明をさせていただきます。

それでは、令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について説明いたします。これは、国の補助金の交付を受けて運行するデマンドタクシーについて、事業実績を踏まえた評価を行うことで、より効果的な事業の実施につなげようとするもので、補助金交付制度の一環として事業評価の実施が求められているものでございます。ちなみに、事業年度として令和5年度とありますが、デマンドタクシーの運行期間としますと、令和4年10月から令和5年の9月までの1年間となります。

それでは、資料に沿って説明させていただきます。資料①をお手元にご用意願います。

1 ページが国土交通省関東運輸局への送付文となります。本日の会議が終了しましたらメールにて提出したいと考えております。

2 ページが勝浦市における公共交通の課題や状況、デマンドタクシーの運行に係る方針や目標のほか、勝浦市におけるデマンドタクシーの運行状況、本協議会の開催状況などを記載しております。

3 ページにはこの後添付しております参考資料の名称を記載しております。

4 ページが事業評価について記載した部分となりまして、①運行事業者は小湊鉄道株式会社となります。②事業概要につきましては、運行区域として自由乗降区域を記載しております。③前回の事業評価結果の反映状況でございますが、運行の周知・利用促進のため広報誌に掲載したことや、感染症の拡大防止の取組、利用者ニーズの把握のためのアンケート調査の実施について記載しております。④事業実施の適切性につきましては、感染症対策を実施したうえで、運行自体は継続できたことから、事業は計画どおり適切に実施されたものとし、評価を3段階評価のうちAとさせていただいております。⑤目標・効果達成状況についてでございますが、目標値は1日当たりの平均利用者数を15人としており、目標不達成要因として記載したとおり、年度前半においてはコロナの影響があったこと、また、積極的な利用促進策が実施できなかったことから、実績数値では1日当たりの平均利用者数が14.4人となり、目標値を若干下回りました。このことから評価はBとさせていただいております。⑥事業の今後の改善点でございますが、引き続き運行周知、利用促進、感染症対策を実施したうえで、地域公共交通計画に基づき運行サービスの見直しによる利便性向上を図ることとしております。

5 ページには地域公共交通計画との関連性を記載しております。

6 ページ以降は参考資料を添付しておりますが、その中で7ページの期間中の運行実績

をご覧くださいと思います。乗車人数は前年度から約 700 人増加しております。下段には運行経費とその財源の内訳を記載しております。市から運行事業者の小湊鉄道に支払う委託料は、1 日当たり 49,500 円でございますので、年間 293 日運行し、14,503,500 円となります。その財源として運賃収入が 1,447,800 円、国の補助金が 4,031,000 円、残りの 9,024,700 円が市の負担となっております。説明は以上となります。

#### 【質疑等要旨】

(高橋委員)

関東運輸局交通計画課から示された様式と思うが、事業評価の提出先を確認されたい。

(事務局・渡邊)

提出前に今一度確認する。

(小口委員)

デマンドタクシーの運賃収入については、運行経費に対する割合など目標とする基準はあるのか。運賃の設定に当たってはそのようなことを勘案するのか。

(事務局・渡邊)

運行経費に対する運賃収入の割合などの目標の設定はしていない。現在の運賃については運行開始当時に路線バスの料金やタクシー料金などを参考に、協議会の審議を経て決定したもの。そのうえで利用促進による運賃収入の確保に取り組んでいる。

国の補助金については、運行経費から運賃収入を差し引いた額の 2 分の 1 が交付限度額となる。今年度は交付限度額と同額の交付を見込んでいる。

(会長・竹下)

議題（１）については、異議なしと認め、承認されたものとする。

(会長・竹下)

続きまして「報告」に入ります。「地域公共交通計画における実施事業の進捗状況について」事務局より説明を求めます。

(事務局・渡邊)

前回会議に引き続き、地域公共交通計画における実施事業のうち、今回は路線バスの関係と、デマンドタクシーの関係について進捗状況を報告させていただきます。資料②になります。

最初に路線バスの関係から説明させていただきます。

現在、勝浦駅と御宿駅とを結ぶ「勝浦・御宿線」が 1 日 3 便運行されておりますが、運行本数も少なく、自宅からバス停まで距離があるなどの理由で、利用者が少ない状況でございます。このことから「勝浦・御宿線」は廃止したうえで、現在、市役所が起終点となっている「ミレーニア線」を延伸し、沢倉区内の「豊浜小入口」を起終点にすること、に

について、路線バスの運行事業者であります小湊鉄道さんと検討・協議を進めているところでございます。

また、「勝浦・御宿線」の廃止により影響のある新官区・部原区については、デマンドタクシーを運行すること、さらには、御宿町の住民が塩田病院へ通院などのため、「勝浦・御宿線」を利用していることから、御宿町内にある「勝浦・御宿線」のバス停の位置を、勝浦市が運行するデマンドタクシーの共通乗降場所とすることを併せて検討しております。デマンドタクシーの運行拡充については、この後説明させていただきますので、ここではバス路線の変更について説明させていただきます。

資料を見ていただきますと、青い線が廃止を検討している「勝浦・御宿線」で、赤い実線が現在の「ミレーニア線」となっております。赤い点線が「ミレーニア線」の延伸部分で、起終点を「豊浜小入口」と想定しています。

「勝浦・御宿線」の廃止及び「ミレーニア線」の延伸ルートや起終点につきましては、運行事業者である小湊鉄道さんのほか、勝浦警察署、それから地元区であります沢倉区長、新官区長、部原区長に説明をし、現時点でご理解をいただいているところでございます。また、御宿町とも「勝浦・御宿線」の廃止及び勝浦市が運行するデマンドタクシーの共通乗降場所の設置について協議を進めており、概ねご理解をいただいているところでございます。

次にデマンドタクシーの関係について説明いたします。

最初に現在のデマンドタクシーの運行について確認しておきたいと思います。資料は2ページになります。

運行日は祝日と年末年始を除く月曜日から土曜日で、年間の運行日数は年にもよりますが、293日とか294日となっております。

運行時間は、迎車開始時刻として1便が8時、2便が9時半、3便はドライバーの昼食時間を確保するため上りと下りとで分けておりますが、上りが11時、下りが11時45分となっております。4便が13時半、5便が15時、最終6便が16時半となっております。

運賃は、大人400円、中高生200円、小学生100円、保護者の同伴が必要となりますが未就学児は無料、運転免許証返納者200円、障害者手帳所有者及び介護者はそれぞれ200円となっております。

予約時間は迎車開始時刻の1時間前としておりますが、対応が可能な場合は30分前の予約まで対応いただいております。なお、1便につきましては前日までに予約することとなっております。

乗降ルールについてでございますが、上野地区、大沢、浜行川、興津の一部、小松野、大楠、松部の一部、串浜の一部の自由乗降区域内での移動、自由乗降区域から公共施設や医療機関、商業施設といった共通乗降場所への移動、またその逆の移動について利用が可能です。なお、共通乗降場所から共通乗降場所への利用は不可としております。

運行区間を地図で表わしますと資料のようになります。青く網掛けされた部分が自由乗降区域で、共通乗降場所は主に勝浦地区にあります。また、駅や集会所など勝浦地区以外にも数ヶ所ございます。

次にデマンドタクシーの運行に関して変更を検討している内容について説明いたします。資料は3ページになります。

①川津・勝浦・浜勝浦の各区に共通乗降場所を追加設置、②勝浦地区内における共通乗降

場所間での乗降を可能とする運行ルールの変更、こちらは関連がありますので合わせて説明させていただきますので、資料4ページをご覧ください。

地図上の赤い丸印は勝浦地区内にある公共施設や病院、商業施設といった共通乗降場所です。これに川津区、勝浦区、浜勝浦区の中に共通乗降場所を追加設置し、勝浦地区内の共通乗降場所間での乗降を可能とする乗降ルールの変更を行うとするものです。追加する共通乗降場所として地図上に青い丸印を置きましたが、今後、地元区と協議を進めてまいりたいと考えております。現時点では川津の区長さんに対し、共通乗降場所の設置によるデマンドタクシーの運行について検討している旨説明し、資料に示した共通乗降場所の位置についても、概ね理解をいただいているところでございます。

資料の3ページに戻っていただきまして、③新官・部原の各区を自由乗降区域として拡充、これについて詳細資料は5ページになりますのでご覧ください。

路線バス「勝浦・御宿線」を廃止した場合に、現在、路線バスのルートになっている新官区や部原区の住民の移動手段がなくなってしまうので、ここに自由乗降区域としてデマンドタクシーを運行しようとするものです。新官区については沿岸地域に限るものとし、市役所や国際武道大学の周辺などは対象外とすることを考えています。また、自由乗降区域なので基本的にはご自宅までの送迎が可能となりますが、現在運行している上野地区等と同様に、デマンドタクシーの車両が侵入できない道幅のところや、転回ができないところについては、車両が侵入可能な場所での乗降ということになります。

資料の3ページに戻っていただきまして、④廃止を検討している路線バス「勝浦・御宿線」における御宿町内のバス停を共通乗降場所と設置、⑤御宿町内及び勝浦地区内における共通乗降場所間での乗降を可能とする乗降ルールの変更、こちらは関連がありますので合わせて説明させていただきます、詳細資料の6ページをご覧ください。

これについては路線バスの説明の際にも触れさせていただきましたが、御宿町の住民が塩田病院へ通院などのため、路線バス「勝浦・御宿線」を利用していることから、御宿町内にある現在の「勝浦・御宿線」のバス停の位置に、勝浦市が運行するデマンドタクシーの共通乗降場所を設置しようとするものでございます。

地図上の青い丸印が現在のバス停の位置で、10ヶ所ございます。この場所を勝浦市の運行するデマンドタクシーの共通乗降場所とし、乗降ルールについては、勝浦地区内及び御宿町内の共通乗降場所間に限り乗降可能とするものです。

現在、この運行について、また、御宿町による運行経費の一部負担について、御宿町と検討・協議を進めているところでございます。

資料の3ページに戻っていただきまして、⑥運行台数を2台から3台に増加(1台増加)、⑦オンライン予約、効率的なルート検索を可能とする運行管理システムを導入、これらにつきましては運行区域の拡充や、共通乗降場所間での乗降を可能とする乗降ルールの変更により、現在の運行日や運行時間を維持することを前提とすると、現在の2台体制では賄いきれないこと、また、これまでより運行ルートが複雑になることが予想されることから、運行台数を3台としたうえで、運行管理システムを導入することで、運行ルートの効率化や事務負担の軽減を図り、さらにはスマートフォン等からのオンライン予約にも対応することで、利用者の利便性向上につなげようとするものでございます。

今回は路線バスの関係と、デマンドタクシーの関係についての検討状況を報告させていただきましたが、3月に開催を検討しております次回の会議において、この2点については、議題に格上げして審議していただきたいと考えております。

また、デマンドタクシーにつきましては事業主体が勝浦市でございますので、運行事業者の選定や契約を勝浦市が行うこととなりますが、現在の運行に係る契約期間が今年の9月で終了することから、これに間に合うように新たな運行事業者の選定を行わなければなりません。運行経費となる予算は、勝浦市の令和6年度の当初予算に計上することになりますので、議会で予算案が承認されることが前提となりますが、令和6年度に入りましてらできるだけ早い時期に運行事業者の選定のためのプロポーザルを実施したいと考えております。説明は以上になります。

#### 【質疑等要旨】

(成田委員)

勝浦市のデマンドタクシーにおける自由乗降区域の定義についてお教えいただきたい。

(事務局・渡邊)

勝浦市の運行するデマンドタクシーにおける自由乗降区域の考え方は、路線バスのルート上における自由乗降区間というイメージではなく、車両の侵入が可能な場所に限られるが、特定の区域内において利用者の自宅など、指定した場所で自由に乗降できることとして運行している。

(成田委員)

御宿町にも共通乗降場所を設置することについて、御宿町とも協議を行っており、勝浦市では3月の協議会で議案に格上げし承認を得るとの説明があったが、状況について補足説明をいただきたい。

(事務局・渡邊)

勝浦市・御宿町の両自治体の協議会において、現在検討している勝浦市のデマンドタクシー運行案の実施に向けて取り組むことについて、今年度中に承認を得るものと考えている。

また、運行経費の一部を御宿町に負担いただくことについても協議しているが、これについては地方自治法上の事務委託に該当する可能性があることから、県の市町村課とも協議をしている。

デマンドタクシーの運行については事業主体が自治体であることから、勝浦市議会での予算案の承認のほか、事務委託に該当するということであれば、両自治体の議会での審議・承認、県への届出が必要となる。令和6年10月からの運行を目指しているため、事業者の選定、準備期間を考えると、令和6年度の早々にこれらの手続きを完了させる必要がある。

(成田委員)

昨年10月の道路運送法の改正により運賃協議会について新たに規定され、協議運賃を定める場合は、本協議会での決定ではなく、運行事業者が決定した後、別途、運賃協議会による協議が必要となる。また、地域住民の意見を聴取するプロセスとしてパブコメなども必要となっている。現在、協議している勝浦市のデマンドタクシーの運行を変更するに当たっての

運賃協議の可否について、さらには協議会の分科会を運賃協議会と位置付けることも可能であるため、協議会規約の改正の可否についても千葉運輸支局の輸送担当に確認されたい。

令和6年10月からの運行を目指すとなるとスケジュール的にもタイトになるので、御宿町とも情報を共有し、円滑に進めていただきたい。

(事務局・渡邊)

道路運送法の改正により運賃協議会について規定されたことは承知している。運賃の改定は考えていないが、今回の件が運賃協議会での協議が必要な事案に該当するか確認する。

(高橋委員)

運賃に関する道路運送法上の手続きについては、輸送担当にご相談いただきたい。

また、勝浦市が運行するデマンドタクシーが御宿町へ運行することを検討している旨説明があり、フィーダー補助金の活用を検討しているとのことだが、関東運輸局交通企画課に事前に協議したのか。

(事務局・渡邊)

前提となる運行許可については、勝浦市が運行するデマンドタクシーの共通乗降場所（スポット）が、御宿町内に設置されることについては問題ではない旨の見解が伝えられている。また、フィーダー補助金の活用については、両自治体の地域公共交通計画にその必要性が記載されていることが必要となると聞いている。

これらについては御宿町と共有しており、勝浦市においてはフィーダー補助金に係る計画認定申請書の提出期限である6月末の直前に開催予定の協議会において、地域公共交通計画の変更について審議いただくことを考えている。

御宿町については現在、今年度中の地域公共交通計画の策定に向けて準備を進めているが、一旦は公共交通の維持確保について近隣自治体との連携が必要との表現にとどめた内容で策定したうえで、前述の諸々の手続きを終えた後、勝浦市と同様に6月末までに地域公共交通計画の変更を行うことを検討していると聞いている。

(高橋委員)

フィーダー補助金の可否について、御宿町と一緒に関東運輸局交通企画課に再度事前に協議したらどうか。

(成田委員)

県内の他の地域の協議会にも参加しているが、関係する自治体の協議会にオブザーバーという形で相互に参加している事例もある。互いの会議に参加することで心配な部分も和らぐのではないかな。

(事務局・渡邊)

関係者間で協議や情報共有を行い、十分注意しながら事務を進めていく。

(会長・竹下)

この件については、事務局で引き続き検討・協議を進めたうえで、協議会で報告または議題として審議をすることとする。

(会長・竹下)

次に、その他として何かありますでしょうか。

(事務局・渡邊)

昨年 12 月に JR のダイヤ改正について報道発表がありましたので、この地域に関係する主な部分について説明させていただきたいと思います。資料は昨年の 12 月 15 日付けの JR 東日本ニュースとなります。

資料 1 ページ下段にダイヤ改正日が今年の 3 月 16 日と記載されております。

次に資料の 2 ページをご覧ください。上段に『特急「しおさい」「わかしお」「さざなみ」の輸送体系を変更します』とありますが、すぐ下のところに車両の変更について触れられています。「わかしお」については、すべてが「E257 系」の 5 両編成の車両になるということです。現在使用している「ビューわかしお」の車両が引退するということかと思えます。

資料 3 ページに移りまして、運行本数の変更ですが、勝浦駅での視点で見ますと、平日で下りが 2 便減便、上り 1 便減便、土休日で下りが 2 本減便、上りが 3 本減便となっております。具体的には下の表に記載されておりますが、下り東京 15 時発が運転取りやめ、続く 17 時発が勝浦着だったものが上総一ノ宮着に変更、逆に 18 時発が上総一ノ宮着だったものが勝浦着に変更、最終 22 時発が土休日運休となったうえで、勝浦着だったものが上総一ノ宮着に変更となっております。

上りでは、6 時 44 分発が新設されますが、これは現在 6 時台に運行されている通勤快速・快速が運転取りやめとなるためとのことです。ただし土休日は運休です。それから 10 時台の勝浦発が運転取りやめ、20 時台の勝浦発が運転取りやめとなっております。改正後の「わかしお」の時刻表が 16 ページと 17 ページに記載されておりますので、詳しくはこちらをご確認いただければと思います。

また、資料のプレスリリースには記載されておきませんが、特急に関連しまして、自由席がなくなり全席が指定席となるとのことです。オンラインサービスの「えきねっとチケットレスサービス」で乗車前に購入することで、指定席でありながら現在の自由席料金とさほど変わらない料金で乗車が可能とのことです。

JR のダイヤ改正に関連する説明は以上ですが、ご質問等ございましたら勝浦駅長にご出席いただいておりますので、駅長のほうにご対応をお願いしたいと思います。

#### 【質疑等要旨】

(小口委員)

勝浦駅については昨年 10 月から「みどりの窓口」を廃止し、「話せる指定席券売機」を設置しており、問題なく利用していただいている。「話せる指定席券売機」の設置がない駅については不便をかけると思うがご理解いただきたい。

また、特急券の「えきねっとチケットレスサービス」については、空港におけるチケットレスでの搭乗をイメージしており、首都圏の他の特急列車では大半がそのような対応となっていたが、今回房総特急にも導入した。



(高橋委員)

2024 年問題や運転手不足などについて交通事業者とも連携を図り、職業としてのドライバーの魅力や、公共交通機関の利用について、千葉運輸支局でもプレスリリースを行ったので、ホームページをご覧いただきたい。

(会長・竹下)

他に何も無いようでしたら、本日の会議はこれを持ちまして閉会といたします。  
長らくのご審議ありがとうございました。