

令和6年度第4回勝浦市地域公共交通活性化協議会 会議録

日時 令和7年3月24日（月） 午後2時から

開催場所 勝浦市役所 4階 大会議室

出席者

【委員】別紙の通り

【事務局】勝浦市企画課課長（青山） 政策推進係（忍足・鈴木）

会議次第

1. 開会
2. 議題
 - （1）事業者協力型自家用有償旅客運送に係る実証運行について
 - （2）令和7年度協議会事業計画（案）及び予算（案）について
3. 報告
 - （1）地域公共交通計画推進業務について
4. その他
5. 閉会

概要

1. 開会

（事務局・青山）

定刻となりましたので、ただ今より、令和6年度第4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。着座にて失礼いたします。

始めに、資料の確認をさせていただきます。全部で3点となります。1つ目が、会議次第、委員名簿、座席表、議題①と②がホチキス止めで一体となったもの1部。2つ目が、カラー両面吊りの資料、チラシが1枚。最後に、左上に1.勝浦市地域公共交通計画推進業務についてと記載されております、A4ホチキス止め両面資料のもの、以上3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か。

次に、本日、出席いただきました委員の皆様のご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、国土交通省関東運輸局千葉運輸支局の高橋様、夷隅土木事務所所長の宮下様、千葉県バス協会専務理事の成田様、千葉タクシー協会常任理事外房支部長の大矢様が、本日は欠席となっております。

また、本日、会長の了解を得ましてオブザーバーとしてエミタスタクシー南総の親会社に当たります三ツ矢エミタスタクシーホールディングス池邊様及び本年度、勝浦市地域公共交通計画推進業務にご協力いただいているランドブレイン様に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20名のうち、出席者数は16名です。うち代理出席者2名、欠席委員4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、傍聴の申出がないことを

報告いたします。

私の方からは以上です。

これより議事に入りますが、議事の進行につきましては、会長の加藤副市長にお願いしたいと思えます。会長よろしく申し上げます。

(会長・加藤委員)

この度はお忙しい中、本協議会に出席いただきまして、誠にありがとうございます。それでは早速、第4回勝浦市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。

本日の会議は、次第書にありますとおり、1つ目が、『事業者協力型自家用有償旅客運送に係る実証運行について』、2つ目、『令和7年度協議会事業計画(案)及び予算(案)について』、以上の2点を議題といたしましてご審議いただき、また、報告事項として、『地域公共交通計画推進業務について』、の報告を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、早速議題の1つ目であります、『事業者協力型自家用有償旅客運送に係る実証運行について』事務局より説明を求めます。

2. 議題

(事務局・忍足)

(1) 事業者協力型自家用有償旅客運送に係る実証運行について

それでは、事業者協力型自家用有償旅客運送に係る実証運行について説明いたします。

本題に入る前に自家用有償旅客運送に係る経過について説明させていただきます。自家用有償旅客運送につきましては、令和5年度の会議において地域の移動課題を解決するため自家用有償旅客運送制度を活用した住民同士の助け合いが支える共助型交通を検討していくこととしており、また前回の会議において勝浦市地域公共交通計画の変更を行い、新たな移動手段の導入について検討することを交通計画に位置付けております。

交通計画においては、事業実施に向け令和5年度に検討、令和6年度に検討・協議・実証運行としており、令和6年12月に勝浦市事業者協力型自家用有償旅客運送に係る試験運行業務委託プロポーザルを実施し、株式会社博報堂が優先交渉権者に選定され、博報堂に伴走支援をいただきながら事業を進め、3月26日から実証運行することになりました。

なお、今回の実証運行につきましては、道路運送法の規定範囲外の許可・登録を要しない輸送(いわゆる無償・ボランティア輸送)となります。

それでは、本題に入ります。お手元の資料の3ページをご覧ください。

まず始めに、マイカー乗合交通検討の背景と致しまして、総野地区における交通課題としては、路線バスのダイヤはある程度充実しているものの、高齢者の日中移動、バス停から離れた地域への対応が不十分であり、自家用車への依存度が高く、公共交通には生活実態に合わせた目的地へのダイヤが求められています。これらの課題の解決の方向性といたしまして持続可能な形で公共交通全体の利便性を向上させるため、地域資産である、住民の自家用車を活用し、既存路線バスを補完させる形で住民の生活実態に合った交通サービスの設計運行を目指す必要があります。

そこで、勝浦市は株式会社博報堂と連携し、既に実績のあるノックカルサービスの経験を活かしながら、勝浦市総野地区において、マイカー乗合公共交通サービス、ノックカルかつうらの実証運行を3月

26日より開始いたします。

勝浦市内では、現在、鉄道路線バスに加え、タクシーやデマンドタクシーなどの公共交通により、住民の移動を支えています。高齡化に伴う運転免許返納者の増加も予想される中、住民の移動手段の確保が課題となっております。特に、自家用車を持たない高齡者にとって公共交通は生活に必要不可欠なサービスです。勝浦市ではこれまでも、デマンドタクシーの導入などの施策に取り組んできましたが、今回更なる公共交通の空白地域を解消する為、自家用有償旅客運送を導入することとなりました。

ノッカルかつうらは、勝浦市を運行するものとし、まずは、総野地区の一部地域である、蟹田、中倉、松野、市野川にて、実証運行を開始し、令和7年度内の本格運行を目指しています。本サービスは、勝浦市が認定したドライバーとユーザーをシステム上でマッチングし、ドライバーが自家用車でユーザー目的地まで送迎するものです。予約については、LINE、もしくは電話で手軽に行うことができ、停留所はバス停など既存の仕組みを活用する設計となっております。

続いて4ページをご覧ください。ノッカルかつうらのサービス概要です。ノッカルかつうらは、総野地区の一部地域、先程、花里地区を除いてお伝えしてしまいましたが、そちらを加えさせていただきますが、そちらと、勝浦駅周辺を行き来したい乗客が、住民が運転するマイカーにのっかる仕組みで、住民同士の助け合いで行う、完全予約型の乗合交通です。ドライバーは助け合いの精神の元、地区内の利用者をマイカーに乗せ、目的地まで送迎いたします。利用者はドライバーの予定をラインで確認の上、事前予約し、マイカーで目的地まで移動するような形となります。

続いて実証実験開始日です。3月26日、明後日の水曜日です。それから以後、毎週水曜日、金曜日を運行する形となっております。本年度につきましては2回、3月26日と28日ということとなっております。運行エリアにつきましては、先程話しました通り、蟹田、中倉、松野、市野川、花里地域、利用方法については、事前の会員登録制で、勝浦市民に限ります。予約の方法については、前日17時までに電話、又はLINEで予約となります。乗車の7日前からの予約が可能となります。利用料金につきましては、実証期間中は無料とし、利用チケットを1回乗るにあたって1枚使用します。この利用チケットについては、会員登録後に市役所から利用者のほうに郵送するような形をとらせていただきます。乗車方法につきましては、乗車予定時刻の5分前までに乗降場所で車両を待つこととします。運行時間については、別途資料でご説明いたします。

続いて、今現在のドライバーの数ですが、今現在3名となっております。また、ドライバーの保険につきましては、優先保障ということで、ドライバーが加入する保険に優先して保障するものとし、東京海上日動さんのライドシェア向け、移動サービス事業者向け自動車保険というものに、市のほうで加入するような形ですのでドライバーの保険は使わないような形となっています。現時点における利用者登録は7名でございます。

続いて、実証運行における各社の役割ということで、勝浦市においては、運行主体が勝浦市。また、運行管理ということで、出発前と終わった後の遠隔点呼、アルコールチェックや体調確認等の運行管理を市のほうで、実証運転中に関しては行う予定にしております。また、予約管理や、ドライバー募集、利用者の募集管理も市のほうでやる形です。サービス設計やシステム関係については、博報堂さんが担うような形になります。

続いて、A4カラー両面吊りの資料をご覧ください。

こちらの資料は、ノッカルかつうらの実証運行をお知らせするチラシとなっており、3月14日に対象地区に世帯配布しております。

裏面には、ノッカルかつうらの時刻表が掲載してございます。

実証運行日は、毎週水曜日・金曜日の週2回となっておりますが、こちらについては、ドライバーの都合により運休となる場合があります。

時間帯につきましては、裏面に書いてある、水曜日と金曜日で全てのダイヤは同じです。最初が9時です。松野バス停勝浦診療所止まりと書いてありまして、こちらについては、小湊バスさんが、9時23分に松野発というものが勝浦方面に行くバスがありますので、その乗継として時間を設定しているものでございます。

10時に関しましては、小湊バスがこの時間帯に運行しておりませんので、他の地区から勝浦市の中心部まで直接いけるようなダイヤとなっております。

続いて帰りですが、水曜日と金曜日に、同じく10時20分に松野バス停と書いてあります。こちらについては、10時15分に勝浦のほうから、大多喜方面に向う小湊バスが10時15分に松野に着く形となっておりますので、そこから、バス停からご自宅のほうに行くような時間帯で設定してございます。

続いて12時です。小湊バスさんのバスが動いていない時間帯ですので、こちらについては、勝浦駅周辺から総野地区に戻ってこられるようなダイヤとなっております。

また、下の12時50分につきましては、10時20分と同様に松野に12時48分にバスが到着する予定となっておりますので、それを降りてから、ご自宅に帰るようにダイヤを設定しているところでございます。

右側に書いてあるのが乗降場所となっております。ご自宅周辺の停留所についての記載は無いのですが、各区長さんと相談して、各区の中で何ヵ所か停留所は設定してございます。

そして、勝浦の中心市街地側の方の停留場所に関しましては、右側に書いてあります、JR勝浦駅、勝浦市役所、塩田病院、ベイシア、ウェルシア、勝浦整形外科となっております。1月にアンケートを行い、総野地区の方がよく行かれている場所を設定させていただきました。ダイヤ設定や、乗降場所等、路線バスのダイヤバスの隙間を埋めるような運行形態等の既存の公共交通等を併用することで、地域全体の移動手段の利便性を高めると共に、持続可能な交通体系の法則を目指していきたいと考えております。

資料にはございませんが、補足説明といたしまして、今回の実証運行に向け、課題把握（移動状況の把握・交通利用実績の把握・住民ニーズの把握）をするため1月10日に対象地区へのアンケート調査を実施し、102件の回答（対象世帯267世帯）をいただきました。アンケート結果を参考に、実証運行のサービス設計を図りました。

アンケートの概要としましては、回答されているのが、65歳以上の方が約8割。その中で、自分で車を運転する方がやはり多く、約75%が運転免許を保有されていると答えていらっしゃいます。一方「免許がない」「免許返納予定」「返納したくてもできない」と、自動車以外の移動手段を求める人も多くみられる状況でございました。

また、総野地区のアンケートでは、主な市内の移動実態として、ベイシア・勝浦市役所・塩田病院・勝浦診療所などで、時間帯としては、8時～12時の移動が多く、滞在時間は1時間未満か1時間30分程度の場合が多いということでした。

また、マイカー交通の利用意向については、利用意向がある方は約25%で、自分は利用しないが周囲には進めたい方と合わせると約40%程度でありました。

以上がアンケート結果の概要でございます。

その他といたしまして、2月6日に該当する区長さんへの説明会や、3月13日にはドライバーになっていただいている方への、ドライバー説明会、総野地区の住民を対象とした利用者説明会を実施したところでございます。

令和7年度以降につきましては、サービス改善をするために、本年度導入した博報堂のシステムを活用しながら、実証運行を継続し、来年度も博報堂に有償運行に向けた伴走支援をいただきながら進めていきたいと考えております。

議題1の事業者協力型自家用有償旅客運送に係る実証運行についての、説明は以上でございます。

(会長・加藤委員)

ただ今、事務局より説明がありました、『事業者協力型自家用有償旅客運送に係る実証運行について』ご質問・ご意見等がありますでしょうか。

(内田委員)

利用者登録が現在7名ということですが、これから利用者を拡大していく必要があると思います。今の利用者がどのような方法で登録されたか、電話なのか、LINEなのか等、教えていただきたいです。また、利用者登録された方の居住地区を教えていただきたいです。

(事務局・忍足)

利用者登録については、3月13日に総野集会所で行われました説明会にきていただいた方にその場で内容を説明し、登録いただいた次第です。その中で、LINEを使っている方はLINEでの登録をしていただいております。ただ、LINEで登録をしていただいた方は、1人2人なので、他は電話予約という形になっている現状です。地区的は、3月13日の説明会で12名の方に来ていただきましたが、ほとんどの方が松野の方でした。

(会長・加藤委員)

その他ございますか。

(渡邊委員)

3点ほどございます。

まず1点目は、4ページの資料で、「ドライバーの予定確認はLINEで確認の上」とありますが、確認はLINEでしか出来ないということでしょうか。

2点目は、先程のご説明ではプロポーザルで業者さんを決めたということでした。後で、博報堂のノックアルについて調べてみたら、運行管理については交通事業者さんに委託していることが多くあるようで、先程の説明ですと勝浦市で運行管理を行うということでしたが、交通業者さんに委託したほうが良いのではないかと思います。

3点目、パンフレットの裏面にある時刻表の、ゆきというところに水曜日の9時とあり、その下に10時とあります。9時のところを見ると、9時に勝浦診療所に着くように見えます。逆に10時のほうは、出発時間が10時に見えますので、そちらの確認をお願いします。

(会長・加藤委員)

事務局からの説明を求めます。

(事務局・忍足)

1点目の、ドライバーの予定確認は、電話予約の方には、市役所に電話していただき、確認をする形になります。予約の際に市役所に電話をして初めて、ドライバーがいるかないかが分かるようになります。既にLINEで予約する方については、その段階でわかりますし、ドライバーの方もシフト入力をしますので、スマホを使っている方は、LINEで把握することができます。

2点目の運行管理については、確かに今、南房総市さんや館山市さんが先進的に行っています。本格運行に向けては、市といたしましても、交通事業者さんと協力してやっていきたいと考えていますので、交通事業者さんと協議の上、運行管理については交通事業者さんに委託できるような形で進めていきたいと考えています。

3点目の時刻表について分かりにくく申し訳ありませんが、9時は停留所に迎えに行く時間です。例えば市野川へ9時に行きました、そこから松野のバス停までが仮に10分だとしたら、9時10分に松野のバス停に着きます。その後、9時23分の松野から勝浦に着くバス停に乗り継ぐということが、前半の部分になります。10時については、小湊さんのバスが、その区間動いていないというのがございますので、例えば10時に市野川に迎えに行き、その方はJR勝浦駅まで送って行ってもらい、10時15分ぐらいに勝浦駅につくようにするダイヤとなっています。基本的には、今小湊さんのバス停が動いている時間帯の近辺については、バス停側の方に留めるような形で、動いてないところは、勝浦の街中までということと考えています。今回の実証運行を通してダイヤの見直し等も検討していきたいと考えております。利用者が増えても、当然ドライバーが増えてこないと成り立たない交通サービスになりますので、その辺も含め、次年度以降積極的にドライバー募集をかけていきたいと考えております。

(会長・加藤委員)

私から、1点よろしいでしょうか。明後日から実証ですが、実証実験のKPI、乗車人数など、何か指標はございますか。

(事務局・青山)

実証運行といいますか、1便ごとに1、2人乗ればKPIに達するような年間スケジュールが設定されています。勿論、今後ドライバーが集まれば便数も増やしていきたいと考えておりますので、それも含めて年間で無理のない数字で設定したいと考えております。

(会長・加藤委員)

来年度の活性化協議会での今後の議題についてはそれを挙げたいです。

KPIがもつ意味ですが、多く使われた方が勿論いいのですが、使われなかった場合にどう評価するのがいいのか、そこは、協議を進めていただきたいと思います。また細かいところですが、蟹田にお住まいの方は松野に逆走していくのでしょうか。

(事務局・忍足)

蟹田ですと、総野集会所等で乗っていただくことになります。地区毎に停留所を何か所か設定し

ております。基本的には、ドライバーがわかりやすく停車しやすい場所としております。道が細いところだと、ドライバーがドア to ドアで行けるか分からないので、わかりやすい場所を設定し、実証運行の中で、停留所を追加することはできますので、初期段階としては、各区の区長さんと相談した上で何ヵ所か設定している状況です。

(会長・加藤委員)

ポスターの裏面で、あなたの近くの最寄りの停留所がどこなのか、これでは分かりません。

(事務局・忍足)

私共も検討しているところです。チケット制にするので、会員登録をした方にはチケットをお送りしますので、その段階で最寄りの停留所の一覧として、現場の地図、写真を組み合わせたものを作り、それを利用者側とドライバー側に送り、共通認識した上で、やっていく予定です。

(会長・加藤委員)

こちらに情報がある程度載せないと、利用する方が、自分が利用できるサービスなのかどうか判断が付きづらいので、こちらは改善の余地があるように感じました。

他にご質問・ご意見はございませんか。

無いようですので、それではお諮りいたします。

『事業者協力型自家用有償旅客運送に係る実証運行について』ご異議ありませんでしょうか。

-異議なし-

『事業者協力型自家用有償旅客運送に係る実証運行について』は承認されました。

次に『令和7年度協議会事業計画(案)及び予算(案)について』を議題とします。事務局より説明を求めます。

(2) 令和7年度協議会事業計画(案)及び予算(案)について

(事務局・忍足)

それでは、令和7年度協議会事業計画(案)及び予算(案)について説明いたします。お手元の資料の5ページをご覧ください。

協議会の事業内容といたしましては、地域公共交通計画に掲げた取組の進捗状況を確認するとともに、年度ごとにその評価を行うこととしております。

また、デマンドタクシー運行のため国の補助金を活用しておりますが、この補助金の交付に関連し、令和8年度地域公共交通確保維持改善事業に係る地域公共交通計画認定申請書の提出を令和7年6月に、令和7年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価の提出を令和8年1月に予定しておりますので、それぞれ会議でご審議いただくこととなります。

会議の開催予定でございますが、令和7年度は5回の会議の開催を予定しております。これは令和7年度内に総野地区において事業者協力型自家用有償旅客運送の本格運行を予定していることから、皆様に進捗状況を報告したり、ご意見をうかがったり、協議のためお集まりいただきたいと考えております。会議の開催時期(6月・8月・11月・1月・3月)、また議題に

つきましては、あくまで予定でございまして、事業の進捗等により変更となる場合がございますので、ご理解願います。

次に、令和7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。6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314,000円。会議の開催等に係る経費に対して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、補助金4,331,000円についてでございますが、こちらは令和7年度のデマンドタクシーの運行に係る地域公共交通確保維持改善事業費補助金でございます。こちらにつきましては、令和6年度分より制度改正により協議会が申請し、交付を受けることになりました。金額については令和6年度の交付額と同額を計上しております。

歳入合計で4,645,000円となります。

次に、歳出についてでございますが、会議費として300,000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14,000円。こちらは報酬と旅費の支払いに伴う銀行の振込手数料でございます。先ほど事業計画でも説明させていただきましたが、令和7年度は5回の会議開催を予定しております。

次に事業費4,331,000円についてでございますが、歳入の補助金で説明させていただきましたデマンドタクシーの運行に係る地域公共交通確保維持改善事業費補助金について、令和6年度より協議会が交付を受けることとなりますが、デマンドタクシーの運行については、勝浦市が運行主体でありますので、協議会が受けた補助金をそのまま勝浦市に納めることとなります。

歳出合計で4,645,000円となります。

令和7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、説明は以上でございます。

（会長・加藤委員）

ただ今、事務局より説明があった件につきまして、ご意見、ご質問はございますか。

よろしいですか。はい。ご質問・ご意見なしとのことで、お諮りいたします。

『令和7年度協議会事業計画（案）及び予算（案）』についてご異議はありませんか。

-異議なし-

異議なしと認め、『令和7年度協議会事業計画（案）及び予算（案）』については承認されました。

続きまして、「報告」に入ります。

3. 報告

（1）地域公共交通計画推進業務について

（会長・加藤委員）

『地域公共交通計画推進業務について』本年度、勝浦市地域公共交通計画の推進に向けた事業展開を図るため、業務委託しておりましたランドブレイン株式会社より説明を求めます。

(ランドブレイン)

左上にホチキス止めしてある資料をご確認ください。まず、勝浦市地域公共交通計画の推進業務についてということで（１）の地域公共交通活性化協議会につきましては、本日の会議も含めて、今年度全４回の会議の内容について簡単に整理をしております。（２）の公共交通を利用したお出かけツアーの実施につきましては、前回の会議でも説明をしておりますので、詳細については省きますが、親子向けのお出かけツアーの企画と参加者の募集を今年度行いました。昨年発生した事故を受けて、今年度はツアーについては開催を中止しております。（３）のモビリティマネジメントに関するセミナーの検討の実施につきましては、３ページから詳細を整理しております。

資料の３ページになります。セミナーの開催概要ですが、２月１７日（月）の１時半から２時間程度でセミナーを実施いたしました。合計で２１名の方に参加いただきまして、内訳としましては、市民の方が８名、近隣の市町村の職員の方が６名、千葉県の職員の方が４名、交通事業者の方が３名となっています。

内容としましては、まず勝浦市地域公共交通計画について紹介を行った後、講演といたしまして、日本大学理工学部交通システム工学科の藤井様より、公共交通のメリットデメリット、公共交通のトレンドについて講演をいただきました。その後、株式会社博報堂様より、マイカー乗り合い公共交通ノックルの取組みについて講演をしていただきました。

４ページからがセミナーに参加いただいた方のアンケートになっております。まず、参加された方の居住地ですが、勝浦市外の方が半数、勝浦市内の方が４４．４％となっております。年齢は５０歳代の方が最も多く、続いて、４０歳代、７０歳代となっております。職業は、会社員、公務員の方が６割、無職の方が２割程度となっております。

５ページになります。セミナーの参加のきっかけですが、市のホームページが１１．１％、チラシを見た方が２２．２％、友人からの紹介が１６．７％、その他が５０％となっております。その他の方は、登壇者や、市からの紹介ということで回答いただいております。その下のセミナーのボリュームについては、丁度良いと回答した人が８３．３％、やや少ないと回答した人が５．６％となっております。

６ページに移ります。セミナーの中で最も興味のあった話についてですが、モビリティマネジメントについてが２２．２％、ノックルの取組みについてと回答した人が６６．７％となっております。セミナーの総合的な満足度につきましては、満足と回答した人が３８．９％、次いで、やや満足が、３３．３％、普通が１６．７％、やや不満が５．６％となっております。

次に７ページです。参加された方が、普段主に利用している公共交通についてです。鉄道と回答した人が５０％、次いで、利用しない方が４割程度、高速バス２７．８％となっております。地域内交通であります路線バスとタクシーについては、共に１１．１％、デマンドタクシーは５．６％となっております。また、問７の普段公共交通を利用する頻度についてですが、月に２～３日、年に数日の方が、２７．８％と最も多く、次いで、週に５日以上が１６．７％となっております。

次に８ページになります。今回のセミナーを通して、自家用車の利用から公共交通への転換が必要と感じたかどうかという設問になります。必要と感じたため利用すると思うと回答した人が４４．４％、必要と感じたが利用しないと思うと回答した人が、２７．８％となっております。回答理由としましては、利用すると思うと回答した方は、「高齢者の交通手段」や、「公共交通の維持のため」といった回答がありました。必要と感じたが利用しないと思うと回答した方につ

きましては、「自家用車の利用をするため」といった回答となっております。

次に9ページになります。問8の中で、変換が必要と感じた方に対してこういった場面で公共交通の利用が可能かを聞いた設問になります。目的としましては、買物が37.5%、通院が25%、遊び趣味、習い事等が12.5%となっています。また、同じく公共交通への転換が必要と感じた方に、どのくらいの頻度で利用が可能だと思うかと聞いた設問では、週に3～4日、週に1～2日、月に2～3日、年に数日が、それぞれ25%ずつ回答がありました。参加者のアンケートについては以上になります。

11ページから、今年度の取組みを踏まえた取組み提案といったところを、まとめております。まず、対象や目的を明確にした取組みの展開ということで、モビリティマネジメントを推進していくにあたっては、高齢者や学生等、公共交通を利用する可能性が高い層をターゲットとして、それぞれのニーズに応じた目的を明確化し取組みを行っていくことが必要であると考えられます。ターゲットごとの目的、取組み案として、大きく4つに分けて整理をしております。まず学生ですが、免許証を持っておらず、移動の困りごとの多い層であることから、公共交通の移動について学んでもらうことで、保護者の送迎の負担の軽減にも繋がると考えられます。また、公共交通の仕組みを知ってもらうことで、将来的な利用を促すことも必要であると考えられます。取組み案としては、お出かけツアーの実施や、乗り方教室、お出かけマップの作製等が考えられます。

高齢者につきましては、現在公共交通の利用の中で、最も多い層でもあり、また今後、高齢化が進展していく中で、公共交通を必要とする方がより増えていく事が予想されますので、買物や通院等、日常的な外出目的で利用できる公共交通の使い方を知ってもらい、一層の利用促進を図ることが必要であると考えます。取組み案としましては、お出かけツアーの実施、マイ時刻表の作成、商業施設等と連携した割引サービスの実施などが考えられます。

移住者については、勝浦市でも移住の促進等進めていますので、日常生活における利用施設へのアクセス方法等を知ってもらい、地域の魅力の1つとして、公共交通の存在をPRしていくことができるのではないかと考えられます。取組み案としましては、お出かけツアーの実施などが考えられます。

来訪者につきましては、人口減少が進む中で地域の住民だけではなく来訪者をターゲットとした利用促進を促すことも必要であると考えられます。取組み案としましては、お出かけツアーの実施や、観光施設等と連携した割引サービスの実施としております。次のページから、今お示した取組み案について、もう少し具体的な内容をお伝えします。

まず、1点目のお出かけツアーの実施についてです。今年度企画した親子向けのお出かけツアーでは、最終的にツアーの実施はできませんでしたが、参加者を募集する中で、全体で6組の応募があり、一定の需要があることが分かりました。親子ツアーの他、高齢者を対象とした買物ツアーや、市外からの来訪者や、移住検討者を対象とした町の遊び方を提案するようなツアーなど、ターゲットに応じたツアーの検討、実施ができるのではないかと考えられます。

2点目の乗り方教室の実施については、市内の小学校を対象に、路線バスの車両を使用して、バスの乗車方法や、乗車マナーやルール、交通安全等について体験型の学習として、乗り方教室を開催することで、公共交通を知るきっかけ作りに繋がると考えられます。

3点目のお出かけマップの作成については、市内の飲食店や商業施設、レジャー施設等の目的毎に、その施設へのアクセス方法、時刻表、運賃等の情報を掲載したお出かけマップの作成

を行うものです。作成にあたっては、市内の中学校や、近隣の高校、大学とも連携をしていくことで、地域の魅力の再発見にも繋がっていくと考えられます。

4 点目のマイ時刻表の作成については、バスの時刻表が分かりづらいといった声や、電車との接続時間が分からないといった理由によって、公共交通の利用を避ける方に対して、その方が日常生活において、よく利用する最寄りの停留所や、利用したい目的地の停留所までの路線や、時刻表などを掲載した、その方専用のマイ時刻表の作成といった取組みが考えられます。

最後に 5 つ目ですが、商業施設、観光施設と連携した割引サービスということで、公共交通を利用した方に対して、関係施設と連携したポイント制度や、割引サービスなどを実施することで、利用促進に繋がるのではないかと考えられます。

次に 13 ページになります。モビリティマネジメントの取組みの効果というものは、単年で図れるものではなく、継続的に取組みを実施していく事が必要であると考えられます。先程の取組みを推進していくにあたって、行政や交通事業者さんだけではなく、商業施設や観光施設、教育施設等、まちづくりを形成するあらゆる事業者と連携を図り、一体となって関係を構築していくことが重要であると考えます。

また、今年度実施したセミナーの中では、周辺自治体からの参加も多く、共通の課題や関心を有していることから、一市町村だけではなく、生活圏を共にする広域での取組みも重要であると考えられます。セミナーの実施や町内での勉強会等を通して、関係者が共通の課題意識を持ち、役割分担を図りながら、事業展開を行っていくことが有効であると考えられます。

以上で説明を終わります。

(会長・加藤委員)

ただ今、ランドブレイン株式会社より説明がありました、『地域公共交通計画推進業務について』ご質問・ご意見等がありますでしょうか。

よろしいでしょうか。これにて報告については終了となります。

次に、その他として何かありますでしょうか。

4. その他

【その他】

(会長・加藤委員)

今年度の地域公共交通活性化協議会はこれにて最終回となります。今年度も皆様、大変お世話になりありがとうございました。来年度も皆様よろしくお願いいたします。

5. 閉会