

2019年度 第1回いすみ市地域公共交通会議 会議録

日 時 令和元年6月24日(月)午後1時30分～

場 所 いすみ市役所大原庁舎 3階 大会議室

出席委員(15名)

いすみ市副市長	上島 浩一
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(輸送担当)	飯塚 孝廣
千葉県県土整備部夷隅土木事務所所長	大野 敏夫
千葉県いすみ警察署交通課長	高松 直之
一般社団法人千葉県バス協会専務理事	成田 斉
東日本旅客鉄道株式会社勝浦駅長	成田 誉紀
千葉県タクシー協会外房支部長(白子タクシー有限公司)	大矢 昌明
学識経験者	出口 幸弘
学識経験者	吉田 優
学識経験者	君塚 正芳
市民代表	牧野 悟
市民代表	露崎 恵司郎
一般乗合旅客自動車運送事業者(小湊鉄道株式会社)	平野 孝之
一般乗合旅客自動車運送事業者(千葉中央バス株式会社)	高橋 英樹
一般乗合旅客自動車運送事業者(浪花タクシー株式会社)	松本 眞

代理出席（1名）

千葉県総合企画部交通計画課企画調整班 代理

米本 茉莉恵

欠席委員（2名）

いすみ鉄道株式会社 経営企画部長

斉藤 修

市民代表

三上 一雄

事務局（3名）

企画政策課課長

海老根 良啓

企画政策課課長補佐

丸 眞弓美

企画政策課企画班

金網 秀明

議題

- （1）会長・副会長の選任について
- （2）市内バス利用実績について
- （3）デマンド交通利用実績について
- （4）市内循環バス・デマンド交通の臨時運行実績について
- （5）市内バス時刻表・運行ルートの変更について
- （6）令和2年度いすみ市生活交通ネットワーク計画について

## 【開会】

事務局（丸課長補佐）

ただいまより、いすみ市地域公共交通会議を開会いたします。

## 【出席者紹介】

事務局（丸課長補佐）

まず初めに出席者を紹介させていただきます。

お手元にお配りしました資料1の「いすみ市地域公共交通会議委員名簿」をご覧ください。

初めに、いすみ市副市長の上島委員です。

上島委員

上島と申します。本日はよろしくお願いいいたします。

事務局（丸課長補佐）

国土交通省関東運輸局千葉運輸支局の飯塚委員です。

飯塚委員

飯塚です。よろしくお願いいいたします。

事務局（丸課長補佐）

千葉県総合企画部交通計画課企画調整班川俣委員の代理の米本委員です。

米本委員

川俣の代理でまいりました米本です。よろしくお願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

千葉県県土整備部夷隅土木事務所所長の大野委員です。

大野委員

大野です。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

千葉県いすみ警察署交通課長の高松委員です。

高松委員

高松と申します。よろしくお願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

一般社団法人千葉県バス協会専務理事の成田委員です。

成田（斉）委員

成田でございます。よろしくお願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

東日本旅客鉄道株式会社勝浦駅長の成田委員です。

成田（誉）委員

J R勝浦駅の成田でございます。よろしくお願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

いすみ鉄道株式会社経営企画部長の齋藤委員は本日欠席です。一般社団法人千葉県タクシー協会外房支部長の太矢委員です。

太矢委員

太矢です。よろしくお願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

学識経験者の出口委員です。

出口委員

出口です。よろしくお願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

同じく学識経験者の吉田委員です。

吉田委員

吉田でございます。よろしくお願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

同じく学識経験者の君塚委員です。

君塚委員

君塚です。よろしくお願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

市民代表の牧野委員です。

牧野委員

牧野です。よろしくどうぞ、お願いします。

事務局（丸課長補佐）

同じく市民代表の三上委員は本日欠席です。同じく市民代表の露崎委員です。

露崎委員

よろしくお願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

一般乗合旅客自動車運送事業者の小湊鐵道株式会社平野委員です。

平野委員

小湊鐵道の平野です。よろしくお願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

同じく千葉中央バス株式会社の高橋委員です。

高橋委員

高橋と申します。よろしくお願ひします。

事務局（丸課長補佐）

同じく浪花タクシー株式会社の松本委員です。

松本委員

よろしくお願ひします。

#### 【事務局紹介】

事務局（丸課長補佐）

続きまして、事務局職員の紹介をさせていただきます。

事務局（海老根課長）

それでは事務局の紹介をさせていただきます。始めに、企画政策課課長補佐の丸です。

事務局（丸課長補佐）

丸と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

事務局（海老根課長）

今年度より企画政策課の公共交通担当となりました、主任主事の金綱です。

事務局（金綱）

金綱と申します。よろしくお願ひいたします。

事務局（海老根課長）

私、企画政策課課長の海老根です。どうぞよろしくお願ひいたします。

【議題（１）会長・副会長の選任について】

事務局（丸課長補佐）

それでは議題に移らせていただきます。「議題（１）会長及び副会長の選任について」ですが、本日の会議は皆様に委員就任をお願いし、初の会議となりますので、はじめに会長並びに副会長の選任をお願いしたいと存じます。

お手元の資料２をご覧いただきたいと思います。選任につきましては、いすみ市地域公共交通会議設置要綱第５条第２項に委員の互選により定めると規定されております。委員の皆様より「案」がございましたら承りたいと思いますが、いかがでしょうか。

吉田委員

事務局に良い案がありましたら、お願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

ただいま事務局案との意見をいただきましたが、皆様よろしいでしょうか。

委員

異議なし

事務局（丸課長補佐）

ありがとうございます。事務局の案としては、会長につきましては前会長でありました出口委員に、副会長を市民代表の牧野委員にお願いいただければと考えておりますがいかがでしょうか。

委員

異議なし

事務局（丸課長補佐）

ご異議なしとのことですので、ご両名に会長・副会長をお願いしたいと思えます。どうぞよろしくお願いいたします。では、出口会長並びに牧野副会長にはそれぞれ会長・副会長席への移動をお願いします。

## 【会長・副会長 挨拶】

事務局（丸課長補佐）

ここで、会長に選任されました出口様、副会長に選任されました牧野様よりご挨拶を頂戴したいと存じます。はじめに出口会長よりお願いいたします。

会長（出口委員）

ただいま選任されました出口でございます。各所よりお足元の悪い中、お集まりいただきましてありがとうございます。今回の会議におかれましては、人口減少といった地域の実状に即した、運行経路・スケジュールについて検討してまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

ありがとうございました。続きまして牧野副会長よりお願いいたします。

副会長（牧野委員）

国府台区長をしております、牧野と申します。この度、副会長という事で、会長であります出口さんの補佐という立場を、皆さんお一人お一人のご協力をいただきまして、無事に全うしていきたいと思っております。

事務局（丸課長補佐）

ありがとうございました。以降の議事につきましては、本会議設置要綱第6条第1項の規定により、出口会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

## 【議題（２）市内バス利用実績について】

会長（出口委員）

それでは、しばらくの間議事進行を務めさせていただきます。「議題（２）市内バス利用実績について」を議題といたします。事務局より説明願います。

事務局（金綱）

それでは、「議題（２）市内バス利用実績について」説明させていただきます。着座にて、説明させていただきます。資料３をご覧ください。

１ ページ目が昨年度の利用者実績集計表 ２ ページ目が昨年度の収入内訳になります。比較対象として、３ ページに平成 29 年度における利用実績集計表、４ ページに平成 29 年度の収入内訳となりますので、合わせてご覧ください。

１ ページ目をご覧ください。市内バス利用実績集計表ですが、左から順に赤枠が市内循環線、青枠がいすみシャトルバスを記載しています。

まず、赤枠の市内循環線の利用実績についてご説明いたします。平成 29 年度の年間利用者 17,501 人に対し、平成 30 年度の年間利用者は 21,452 人でした。年間およそ、4,000 人増加となります。要因として、平成 29 年度の 10 月より、移動手段の限られた交通弱者の救済を目的として、75 歳以上のバス利用者に対する利用料金の免除制度を導入したことが考えられます。導入以前は、ひと月当たりの利用者数が 1,200 人程度でしたが、導入後はひと月あたり約 1,700 人が利用するようになりました。制度導入の成果が、一定程度現れていると思われま。

続いて、青枠のいすみシャトルバスをご覧ください。増田橋から茂原駅をつなぐ、シャトルバス利用実績につきましては、平成 29 年度の 24,859 人に対して、平成 30 年度の年間

利用者が 23,031 人でしたので、年間およそ 1,800 人の利用者の減少となりました。

減少内訳について調べてみますと、行き帰りの 5 便ずつ合わせ、1 日平均の乗車人数が平成 29 年度が 68.1 人に対し、平成 30 年度が 63.1 人でしたので、1 日あたり 5 人減少しています。利用者の減少幅の大きい便としましては、通勤通学者の利用が多い茂原行きの第 1 便、帰宅者が乗ると想定される茂原行の第 4 便、及び、茂原駅から増田橋に向かう第 4 便がそれぞれ約 1 人ずつ減少しています。

先ほども申し上げたとおり、平成 29 年の 10 月より、市役所窓口において、市内循環バス及びシャトルバスが利用できる、無料パスポート発行し、本日現在では 659 人（前年度は 471 人）の方々がパスポートを取得しており、今まで市内バスを利用しなかった方々が利用するなど、ご好評を得ていることが利用者実績表の数字にも表れており、市内循環バスの潜在的需要・新たな利用者の開拓に寄与していると思われまます。引き続き、無料パスポート制度の周知・広報に力を入れていく方針です。

一方で、一昨年度に引き続き、シャトルバスにおける利用者の減少という結果を受け、今後、利用促進に向けての一層の周知を徹底し、また、利用者のニーズを拾い上げるような調査を検討して参りたいと考えております。

次に資料 3 の 2 ページ目をご覧ください。平成 30 年度、路線バス収入内訳です。

左から現金収入、回数券、中学生利用券、市内窓口での売り上げの合計を委託料で割った収支比率（つまり運行における経費を、収益でどれだけまかなえているか）については、市内循環線で 16.6%、いすみシャトルバスについては 51.5%でした。

市内循環線、及び、いすみシャトルバスを合計した収支比率は、32.1%でした。平成 29 年度の市内循環線の収支比率が 19.5%、いすみシャトルバスが 70.0%で、合計が 39.9%でしたので、減少した形になります。

以上で、市内バス利用実績についての説明を終わります。

会長（出口委員）

ありがとうございました。事務局の説明が終わりました。ただ今の説明につきまして、ご質問等ございますでしょうか。

成田（斉）委員

バス協会の成田です。市内循環線の件について、無料パスポートがある場合とない場合で、収支比率が変わるかどうか資料等がありますか。今回の資料は無料パスポートの方が料金を支払っていた場合を想定しての収支率なのか、それとも加味していないものなのか。もしくは、比較できるような収支率は出されていますでしょうか。

事務局（海老根課長）

今回の資料の収支比率・利用料に関しましては、無料パスポート分についてはゼロでカウントしております。もし無料パスポートの方が料金を支払っていた場合の収支比率に関しては、現状では推計をしておりません。

会長（出口委員）

ほかに無いようでしたら次の議題に入ります。

## 【議題（3）デマンド交通利用実績について】

会長（出口委員）

「議題（3）デマンド交通利用実績について」を議題といたします。事務局より説明願います。

事務局（金綱）

それでは、「議題（3）デマンド交通利用実績について」説明させていただきます。

資料4をご覧ください。1 ページ目が、いすみ市全体の利用実績、及びデマンド交通運行事業費の内訳です。2 ページ目については、夷隅・岬・大原、3 地域それぞれの、利用実績となっております。

1 ページ目をご覧ください。いすみ市全体として、乗車人員数については、若干増加しておりますが、ほぼ横ばいであります。

2 ページ目をご覧ください。地域別内訳における1日における乗車人員は、岬地区が平成29年度の21.3人から、平成30年度は23.1人と微増、夷隅地区と大原地区においてはほぼ横ばいでした。

乗車人員数については昨年度から若干増加しているものの、依然として財政としては厳しい状態です。1 ページ目の下段、棒グラフの、いすみ市デマンド交通運行 事業費内訳を見ますと、平成30年度においては、支出合計が約3,421万円に対して、料金収入が約744万円、補助金が約2,677万円となっています。実質的な収入割合としては、料金収入が21.8%、補助金が78.2%と、補助金に頼る割合が大きいところです。

今後も、デマンド交通の周知を行い、利用者の増加を図るよう、運営母体の「いすみ市商工会」と協議、提案等をしていきたいと考えております。

以上で、デマンド交通利用実績について説明を終わります。

会長（出口委員）

事務局の説明が終わりました。ただ今の説明につきまして、ご質問等ございますでしょうか。

成田（斉）委員

バス協会の成田です、たびたびすみません。利用実績を拝見いたしますと、28・29・30年、各年度横ばいとの説明の中で、女性の方の利用が多いという状況が変わらないという事で、何か女性が使いやすい要因といったものがあるのか、何か情報があれば教えていただけたらと思います。

事務局（海老根課長）

いすみ市のデマンド交通におきましては、今お話しいただいたように女性の割合が非常に多いという事で、昨年度もアンケートは実施しているところではありますけれども、やはり主な利用目的としましては買い物・通院となっています。買い物については、やはり女性の利用が多い、と。通院に関しましては男女同じくらいだと思いますが、デマンド交通の利用者のほとんどが高齢の方ですので、やはり女性のほうが年をとってからも活発に行動する方が多いと感じているところであります。

成田（斉）委員

差支えなければ、アンケートにお答えいただいた利用者の方の男女比率を教えてくださいませんか。アンケートに答えてくれているのも女性が多いのか、それとも同じくらい答えてくれているなかで、病院や買い物といった利用が多いのか。

事務局（海老根課長）

今手元に資料がなくて申し訳ないんですけども、アンケートに関しては利用したほとんどの方にご回答していただいておりますので、この乗車の割合と同じ率と考えていただいて差支えないです。

成田（斉）委員

（利用していない）市民の方にアンケートを実施する予定等がありますか。

事務局（海老根課長）

今後、市内交通全般につきましてアンケートをとりまして、今後の交通体制の計画を含めまして見直していこうと考えているところです。

成田（斉）委員

ありがとうございます。

会長（出口委員）

他にありませんでしょうか。

上島委員

デマンド交通の関係で、市内循環バスも含めた話なんですけども。循環バスはおかげさまで、無料パスポートができたことによって、若干、高齢者の利用が増えています。それがなければ減少傾向という事になるんですが。

先ほどお話があったように高齢化・人口減少という問題があります。市内循環バスの無料パスポートが延びているのは、やはり買い物のための利用というのが多いのではと感じ

ております。そういった関係で、将来的に買い物に不自由する人間がでてくることが明らかではないかと思っています。

反面、デマンド交通に関しては、ほぼ横ばいという事で、ドア・トゥー・ドアが可能という事で、いすみ市ではこの2つで市民の方の足の確保を行っているところです。デマンド交通の利用状況を見ながら、ある程度、路線というよりもドア・トゥー・ドアのデマンド交通のほうが増えていくのではないかと思っています。

またデマンドについて女性の利用者が多いという事ですが、女性のほうが活動的というのもあるんですが、男性は歳を召されてからでも運転される方が多い気がします。最近では高齢者の方の事故が多いという事を踏まえながら、今後は交通弱者の足の確保というのは、重要になってくるかと思っています。

そういった面もありまして、いすみ市内では高齢者の方の事故も多いんですかね。

#### 高松委員

割合としましては、65歳以上の方の事故が2割程度多いくらいで、特出して多いと言えるものではありません。統計の括りとして、10代・20代・30代・40代・50代……と区切るのですが、65歳以上は一括りになってしまうので、数的にはどうしても多くなってしまいます。

#### 上島委員

話を振ってしまって申し訳ありません。ただこういった社会的な問題もありますので、だんだん公共交通に頼っていく部分も大きくなっていくのではないかと思います。そういった中で、収支比率は循環バスも悪いですし、デマンドに関しても一人当たりの単価が1,839円と非常にかかっている。こういった実態も含めて、今後も考えていく必要があるかと思っています。質問ではないんですけど、以上です。

会長（出口委員）

他にありませんでしょうか。

飯塚委員

確認なんですけど、デマンド交通に関してはフィーダー系統の補助金は入っていますか。

事務局（海老根課長）

市内循環に関してはフィーダー系統の補助金は入っていますが、デマンド交通に関しては入っておりません。

飯塚委員

市内循環に関してフィーダー系統の補助金が入っているという事ですと、実績が“横ばい”等の状況となると、自治体としてどういう取組をしているのか国交省に訊かれる事になると思うので、利用者を増やすための方策というのを、広報以外に何か考えておかないと何らかの指摘があると思います。例年の流れだとそういった指摘が想定されますので、事前に検討をお願いいたします。

事務局（海老根課長）

承知しました。

## 【議題（４）市内循環バス・デマンド交通の臨時運行実績について】

会長（出口委員）

「議題（４）市内循環バス・デマンド交通の臨時運行実績について」を議題といたします。事務局より説明願います。

事務局（金綱）

それでは、「議題（４）市内循環バス・デマンド交通の臨時運行実績について」説明させていただきます。

資料5をご覧ください。内容は、今年のGWの連休に、デマンド交通及び市内循環バスの臨時運行を行った実績報告となっております。デマンド交通・市内循環バスについては、通常ウィークデイの運行となっておりますが、従前より利用者から、土日や年末年始の運行を実施してほしいとの要望がでておりました。また、5/1が天皇即位による10連休となったため、デマンド交通・市内循環バスを利用しないと買い物・通院ができない、交通弱者対策として、試験的に臨時運行を実施したものです。

実績としましては、デマンド交通に関しては1日当たりの利用者が3地区合計で平均37名、4～6月の利用平均が56名でしたので、通常時の66%の利用といった結果でした。

一方、市内循環バスについては、1日当たりの利用者が内回り・外回り合計で平均48.3名、4～6月の利用平均が95.3名でしたので、通常時の50.6%といった結果でした。

単純な利用数としては通常時の半数程度でしたが、帰省シーズン・行楽シーズンと言えど、一定数以上の需要はあることがわかりました。

年末年始も臨時運行を予定しておりますので、その実績と併せ、引き続き、より利用者のニーズに答えられるような運行体系を検討していきたいと考えています。

以上で、臨時運行実績についての説明を終わります。

会長（出口委員）

事務局の説明が終わりました。ただ今の説明につきまして、ご質問等ございますでしょうか。ないようでしたら、次の議題に移ります。

#### 【議題（４）市内循環バス・デマンド交通の臨時運行実績について】

会長（出口委員）

「議題（５）市内バス時刻表・運行ルートの変更について」を議題といたします。

事務局より説明願います。

事務局（金綱）

それでは、「議題（５）市内バス時刻表・運行ルートの変更について」説明させていただきます。

今回、市内循環バスのルート変更・時刻表の変更の検討しております。そこに至った経緯としましては、以前から利用者の方々から商業施設・医療機関・公共施設へのアクセスを良くして欲しいとの要望があり、それに答えた形です。また、それに伴い、走行距離や運行時間が伸びたため、時刻表の改正も検討したものです。

それではまず、運行経路の変更についてご説明いたします。資料6をご覧ください。内容は、現在検討しています市内循環バスのルート変更についての経路図になります。

1 ページ目をご覧ください。こちらの経路図の、青い線の部分が、現在運行している経路、赤い点線の部分が今回ルート変更を検討している経路を表しています。経路変更を検討しているエリアとしては2か所あり、いすみ市北部の、『詳細図①参照』と表しています岬町和泉地先のエリアと、いすみ市東部、『詳細図②参照』と表しています、いすみ市役所大原庁舎前のエリアです。

まず、いすみ市北部、『詳細図①参照』と表しています、岬町和泉地先のルート変更についてご説明いたします。

2 ページ目をご覧ください。こちらが『詳細図①』となっています。こちらは、市内循環バスの内回りの場合の経路を表したものになっています。黄色い線が現在の運行経路、赤い点線が変更後の運行経路を表しています。

現在の運行経路では、岬町東中滝、みさき橋方面から北上してきたバスは、中村十字路にて左折し、太東小学校方面へ西進する経路をとっています。

変更案としましては、中村十字路を直進し、新設するバス停『和泉・カミナガトコロ』にて停車後、国道 128 号線に至り右折。国道を南下し、太東燈台入口交差点を右折、新設するバス停『外房こどもクリニック前』にて停車。その後、西進し、中村の十字路を直進、既存のバス停『中原・中村』へ至る、といったものです。外回りのルートの場合、このルートを逆回しにするような形です。

新設のバス停としましては、3 ページ目をご覧ください。それぞれ『外房こどもクリニック前』と、『和泉・カミナガトコロ』の設置個所のイメージとなっております。『外房こどもクリニック』に関しましては、医療機関へのアクセス向上、『和泉・カミナガトコロ』については、近隣のスーパーセンターレオといった商業施設へのアクセス向上を念頭においた設置となっております。

次に、いすみ市東部、1 ページ目で『詳細図②参照』と表しています、いすみ市役所大原庁舎前のエリアについてご説明いたします。

4 ページ目をご覧ください。こちらが『詳細図②』の、変更前の経路図となっております。こちらの黄色い線が、現在の市内循環バスの内回りの場合の経路を、表したものになっています。

現在の運行経路では、バス停『市役所大原庁舎』を出たバスは東進し、いすみ市役所入口交差点を右折、バス停『北町』に停車。その後南下し、バス停『大原駅』に停車。引き

返すかたちで北上し、再度、バス停『北町』を經由し、いすみ市役所入口交差点を右折、バス停『大原踏切』に至る、といった経路になっています。

変更案としましては、5ページをご覧ください。変更後の運行経路では、バス停『市役所大原庁舎』を出たバスは東進し、市役所前三叉路を右折、南下し、新設バス停『八坂神社前』にて停車。その後左折し、バス停『大原文化センター入口』を經由、T字路を左折。北進し、バス停『千葉銀行大原支店前』『大原駅』『北町』などを經由し、いすみ市役所入口前十字路を右折、バス停『大原踏切』に至る、といった経路を想定しています。外回りのルートの場合、このルートを逆回しにするような形です。

参考までに、新設のバス停としましては、6ページ目をご覧ください。バス停『八坂神社前』の設置個所のイメージとなっております。

大原市役所前のルート変更の趣旨としましては、現在のルートではバス停『北町』を重複するような経路となっており、1便あたり3回停車するかたちになっていました。公共施設へのアクセス向上という観点から、八坂神社を經由し、『大原文化センター入口』に停車するルートのほうが、重複も少なく、より利便性が高くなると考え、このような運行経路案になった次第です。

バス停の新設に関しましては、会議の承認が得られ次第、地権者や警察等の関係機関と協議し、適切に設置手続きをとっていく予定です。

続いて、ルート変更に伴う時刻表の変更についてご説明いたします。

資料7をご覧ください。1ページ目が市内循環バスの内回り時刻表(案)、その比較対象として、2ページ目が現状の内回りの時刻表。3ページ目が市内循環バスの外回りの時刻表(案)、その比較対象として、4ページ目が現状の外回りの時刻表となっています。

今回の時刻表改正の趣旨としましては、冒頭に説明させていただいたとおり、利用者の利便性向上のためルート変更した事により、運行時間・運行距離が延びた事が大本にあり

ます。それに加え、従前より課題となっていました、『旅客自動車運送事業運輸規則第 21 条第 1 項の規定に基づく事業自動車の運転者の勤務時間及び常務時間に係る基準』の順守のため、またコンプライアンスの視点だけでなく、運転士の休憩時間適正化による安全確保のため、大幅な時刻表改正を検討しているところです。

変更の概要としましては、法令を順守した運行確保のため、内回りについて、やむなく 7 便体制から 6 便体制とした形になります。現状の時刻表で第 5 便にあたる、利用者の比較的少ないお昼の時間帯を減便いたしました。その事によりある程度余裕のできた時間を、午後の時間帯においてに慣らしています。外回りについて減便はなく、従前とおりの 6 便体制で運行予定です。

通勤・通学者への影響を最小限に、また、JR 等の公共交通への接続にも考慮した構成にいたしました。

最後に、1 月の交通会議でもお話したとおり、夷隅と茂原を繋いでおります、シャトルバスの時刻表の変更も検討しております。

5 ページ目をご覧ください。利用者のアンケートに、茂原駅発 21:15 の便 (第 5 便) の、発車時刻を遅らせて欲しいとの意見がありました。茂原駅着 20:59 の特急や、茂原駅着 21:24 の快速列車と接続する事を考え、茂原駅でのシャトルバスの発車時刻を 20 分遅らせて、21:35 発にしようとするものです。シャトルバスについては、それ以外の便の変更はありません。

なお、ご説明いたしましたルート変更・時刻表の変更につきましては、今年の 10 月 1 日付けで改正すること念頭に、手続きを進めていきたいと考えています。また、市民への周知に関しては、いすみ市の広報 9 月号において、時刻表の全戸配布を検討しています。

以上で、市内バス時刻表・運行ルートの変更についての説明を終わります。

会長（出口委員）

事務局の説明が終わりました。ただ今の説明につきまして、ご質問等ございますでしょうか。

飯塚委員

資料6の図でいう赤の点線の部分というのは、新たに経路を増やすという認識で良いですか。そうすると道路管理者や警察との調整については、出していくという事ですかね。

事務局（海老根課長）

そうですね。

飯塚委員

確認なんですけども、委員の中で資料2に付いている要綱によると、第3条で「交通会議の委員は、次に掲げる者とする」という事で、(12)の“一般旅客自動車運送事業者労働組合代表又はその指名する者”に該当する方っていうのはいらっしゃるんですか。

事務局（海老根課長）

いません。

飯塚委員

そうすると交通会議として、標準処理期間とかいろいろな部分の関係で、短縮等の適用が受けられなくなってしまうので、一般的な話でいうと、許認可の路線でいうと3ヶ月という話になってきます。今後、この会議として、委員の中で(12)の方を入れる事を考えていかないと、いろいろな話の中で急を要するような案件が発生すると不便が生じてくる

ので、事務的な話もあると思うので、今後考えていただきたい。

もし10月からという事であれば、通常の標準処理期間として3ヶ月なものですから、それを目途として考えていくとなると、7月が申請の時期になってくるので、ご検討をお願いしたいところです。

事務局（海老根課長）

わかりました。ありがとうございます。

会長（出口委員）

他に無いようでしたら、市内バスの時刻表及び運行ルートの変更については了承いただいたものとし、案を運行事業者より国土交通省に変更申請の提出をお願いします。

それでは次の議題に入ります。

## 【議題（6）令和2年度いすみ市生活交通ネットワーク計画について】

会長（出口委員）

「議題（6）令和2年度いすみ市生活交通ネットワーク計画について」を議題といたします。事務局より説明願います。

事務局（金綱）

それでは、いすみ市生活交通ネットワーク計画についてご説明させていただきます。

「いすみシャトルバス」を除く市内循環バス運行に関しましては、平成23年度から創設されました「地域公共交通 確保維持改善事業」を活用しまして、バス運行経費に対する支援をいただきながら、運行しております。

この「地域公共交通 確保維持改善事業」につきましては、運行欠損額の事後的な補てん方式による支援ではなく、あらかじめ、経常費用及び、経常損益の見込み額を算出し、収支の差、いわゆる赤字額の見込み額ということになりますが、これを補助対象経費として、この1/2もしくは国庫補助上限額を支援していただける方式となっております。

また、この補助事業の事業年度は、令和2年度分としましては令和元年10月から翌年、令和2年9月までとされておりまして、事業の実施にあたっては、事前に地域公共交通活性化協議会の協議承認をいただいたうえで「いすみ市生活交通ネットワーク計画」を策定し、国に対し計画の認定申請をする必要がございます。そして、令和2年度分の認定には、今月末が、申請期限とされておりまして。

資料8をご覧くださいと思います。こちらが、令和2年度分の「いすみ市生活交通ネットワーク計画」の案でございます。

1ページ目をご覧ください。「1」としまして、地域公共交通 確保維持事業に係る目的と必要性ということで、3町村合併後の、バス運行の経過や路線の維持・存続に係る経費

的な課題、移動手段を持たない交通弱者に対する継続的なバス運行の必要性等について記載したものでございます。

次の「2」については、地域公共交通 確保維持事業の定量的な目標・効果という事で、令和2年度の年間利用者目標を記載しています。補助対象となる路線の、平成29年10月から、平成30年9月までの1年間の利用結果である20,487人を現状値として、近年の利用者実績から令和2年度の利用者目標を22,000人として設定としたところです。運行による効果につきましては、これまでの事業実施期間での効果目標であったものを引き続き継続し、地域住民の日常生活交通支援をはじめとして、ここに記載したとおりの、8項目を効果目標として記載してございます。

次に「3」については、2の目標を達成するために行う事業を記載しております。議題2にありましたとおり、75歳以上の無料化における料金体系を見直すことで、8項目における事業効果を発揮するものと考えます。中でも高齢者、及び高齢ドライバーの交通事故が減少することで、一層、市民が安心した生活を送れることを期待しています。

その他の記載内容としては、補助対象としている運行系統の概要や、事業に要する費用、補助対象事業者、地域の概要、協議会の開催状況、利用者等の意見の反映状況として、運行経路等の変更の経過、さらに協議会のメンバー構成について記載してございます。

6ページ目をご覧ください。運行系統の概要や事業に要する費用、及び、事業を行う地域の概要については、それぞれ、別紙「表1」「表5」として、それぞれ様式を添付してございます。

「表1」としまして運行事業者名や、この後にお話しさせていただきますが、「表5」により算出した運行系統別の国庫補助の予定額、さらに、表1右側には、「地域内フィーダー系統の基準適合」とありますが、この事業を活用するうえで、いすみ市の運行するバスの、どの部分が、補助対象とされる基準に適合しているかを示すものでございます。

記載内容をご説明いたしますと、6ページ目右側、「基準ロで該当する要件」の欄に、「②

(1)」と記載してありますが、いすみ市は半島振興法に基づく、半島振興対策の実施地域に指定されております。当該地域は交通不便地域とみなされており、この事業を活用させていただける要件に合致していることを示しているものです。

その右の「接続する補助対象地域間 幹線系統 等との接続確保策」の欄がございますが、こちらは、全ての系統がJRと接続していることを示すものでございます。さらにその右の「基準ニで該当する要件」の欄に、③と記載していますが、こちらは平成23年度以降、この事業による補助金の交付を受けたことがあることを示したものです。

最後に7ページ目、「表5」ですが、いすみ市の、「平成27年国勢調査における人口」と、いすみ市全域が半島振興法に基づく、半島振興対策の実施地域に指定されていることを示すものでございます。

国庫補助金上限額に関しましては、算定式がまだ国より示されておられません。「申請期限までに示されない場合は、昨年度の金額を参考報告するように」との指示を受けておりますので、昨年度と同様の計算式に基づき、計算しております。

以上が、いすみ市生活交通ネットワーク計画についての説明となります。

会長（出口委員）

ありがとうございます。ご質問はありますでしょうか。

修正箇所がないようですので、事務局は「いすみ市生活ネットワーク計画」の申請手続きを進めてください。

【議題終了】

会長（出口委員）

以上で議事全てが終了いたしました。ご協力ありがとうございました。  
以降の進行につきましては、事務局をお願いいたします。

事務局（丸課長補佐）

出口会長ありがとうございました。期限があるものもございますので、これから手続きを進めていきたいと思っております。

## 【その他】

事務局（丸課長補佐）

続きまして、「その他」ということで皆様方から何かございますでしょうか。

高松委員

交通事故の昨日までの発生状況について、いすみ警察署からお知らせさせていただきます。

昨日（6月23日）現在で、千葉県内における死亡事故死者数は64名で、全国ワースト1という現状を未だ継続しております。2位は神奈川県で61名。

ただ千葉県においては昨年度と比べ、約マイナス20名の死者を減らすことには成功しております。いすみ警察署管内でお話しますと、現在で死亡事故は1件。これについては御宿町で発生した事故になります。

人身事故としましては約60件で、昨年と比較するとマイナス6件程度で、若干人身事故を減らす事に成功しております。

物損事故等に関しましては、約300件弱、昨年と比べマイナス50件と、減らす事に成功しております。

引き続き、事故防止に努めていただけたらと思います。

お知らせとしまして、オレオレ詐欺の検挙についてです。6月12日に東洋交通さんというタクシー会社の、長者待機所の兼沢さんという方の通報で、いわゆる受け子（オレオレ詐欺のお金を受け取りに来た者）、怪しい男を乗せたという通報を受けまして、私どもで逮捕しております。

引き続きタクシー会社さん・バス会社さんのご協力をいただきまして、普段スーツを着ないような怪しい人間で、「防犯カメラに映らない場所で下してくれ」「金融機関で降ろし

てくれ」といった場合に、参考でかまいませんから「変な人降ろしたよ」と通報いただけたらと思います。

事務局（丸課長補佐）

この他に何かありますでしょうか。

高橋委員

意見じゃないんですけど、この10月に消費増税がある関係で、それを受けての運賃の対応はどうなる予定ですか。

事務局（海老根課長）

利用料金についてですが、消費増税に伴う値上げというのは考えておりません。

平野委員

小湊鐵道の平野です。いつも提案しているんですけども、初乗りが400円というのはバス事業としては高いんじゃないかと思うんですよ。路線バスについても160円くらいが相場なのに、近場でも400円を取る・往復800円を取るというのは、利用者にとってはかなり負担が大きい。

いすみ医療センターがちょうど半分くらいになると思うので、ぐるっと回って医療センターまでは200円、それを過ぎたら400円というのが、通常この地域の相場に近い金額ではないかと思います。

市民代表の方から声のでるんじゃないかと思うんですが、どうでしょうか。

露崎委員

個人的な考えですが、タクシーの値段を考えると適正なのではないかと思います。ただ学生がもっと安くなれば。

事務局（海老根課長）

料金に関しましては、平成 27 年の 10 月から、市内循環に関しては 200 円から 400 円、デマンド交通に関しては 300 円から 400 円に値上げしたところであります。

確かに一回の料金が高いのではないかという話がございまして、市内循環とデマンド交通に関してアンケートをとったり、事業者さんから聴取したところ、基本的に利用者がほぼ別なんです。市内循環バスに乗れない方が、デマンド交通を利用しているといった状況です。

デマンド交通に関しては 1 回 400 円、往復で 800 円かかるので「高い」と思われる方が多いと思っていたのですが、アンケートをとった結果、デマンドに関しては 9 割以上の方から「料金は適正」との回答をいただきました。

市内循環バスに関してはデマンド交通と比べ利用者が違うという事と、利用体系が違うという事もありますけども、平成 27 年の 10 月に財政事情等もありまして値上げした経緯もありますので、一概にそれをすぐに下げるというのも如何なものか、というところがあります。

高校生につきましては、特にシャトルバスにつきまして高校生の利用が非常に多かったという事と、今まで高校生の料金は大人と同じだったのですが、高校生料金というのを今年の 4 月から導入しまして、回数券等も非常にお得な料金体系を作ったのもありまして、利用も多く評判が良いところでございます。

平野委員

私が言っているのは、大原駅から市役所まで行っても 400 円、いすみ医療センターまで行っても 400 円。それはどうなんですか、といった趣旨なんですよ。そのへんは市民のために考えたほうがいいんじゃないんですか。

そこらへんは善処できませんかね。そうすれば少しは利用が増えると思うんですけど。駅から市役所まで乗って 400 円、戻って 800 円。バスの利用料金としては、常識から言って考えられる料金じゃないですよ。デマンド交通といったトアトウドアなら 400 円で安いかもしれないですけど。

もう少し料金体系を考えていただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

事務局（海老根課長）

内部で相談させていただきます。

【閉会】

事務局（丸課長補佐）

委員の方々には慎重審議、ありがとうございました。以上をもちまして、いすみ市地域公共交通会議を終了とさせていただきます。

長時間にわたり、ありがとうございました。