

令和7年度第4回大網白里市地域公共交通活性化協議会 議事録

- 1 日 時 令和7年12月17日（水）午前10時から
- 2 場 所 中央公民館 1階 講堂
- 3 出席者 別紙委員名簿のとおり
- 4 配付資料
 - ・ 次第
 - ・ 委員名簿
 - ・ 席次
 - ・ 白里地区コミュニティバスの予備車両について報告
 - (1) 令和7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資料1
 - (2) 地域公共交通計画の評価について資料2
 - (3) 瑞穂地区コミュニティバスについて資料3
 - (4) 令和8年度地域公共交通確保維持改善事業及び地域公共交通計画の変更について資料4
 - (5) 白里地区コミュニティバスについて資料5
 - (6) 活性化協議会の委員について資料6
 - (7) コミュニティバスに係る割引制度について資料7

1 開会

(事務局：久保)

本日はお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。はじめに、本日は委員18名中、委員11名、代理2名の出席をいただいていることをご報告申し上げます。

なお、堀江副会長、浅沼委員、田中委員、曾根委員につきましては、欠席のご連絡をいただいております（深山委員当日欠席）。

それでは、会議開会に先立ちまして、お手元の配付資料を確認させていただきます。本日の会議資料でございますが、事前に送付した資料と、本日配付した資料がございます。

～配付資料について確認～

なお、携帯電話は、マナーモードにするか、電源をお切りいただきますようご協力をお願いいたします。

また、本日は、大網白里市地域公共交通活性化協議会傍聴規則に基づき、市ホームページにてご案内いたしましたが、傍聴者の方はおりませんでしたので、ご報告いたします。

それでは、定刻となりましたので、これより、令和7年度第4回大網白里市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。

次第に沿いまして、進めさせていただきます。

2 会長挨拶

(事務局：久保)

はじめに、次第2の会長挨拶でございます。当会の会長であります、轟会長からご挨拶を頂戴したいと存じます。轟会長、よろしくお願いいたします。

～会長挨拶～

(事務局：久保)

ありがとうございました。

それではこれより議題に入らせていただきますが、協議会規約第8条第1項の規定により、議長を轟会長にお願いいたします。

3 議題

(轟会長)

それでは、規約により進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

次第をご覧いただきまして議題としては、(1)から(7)まで、準備いただいております。それでは順番にまいります。

議題(1)、令和7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です。

事務局より説明をお願いいたします。

(事務局：齋藤(裕))

それでは、議題(1) 令和7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ご説明いたします。

本議題は、コミュニティバス及び路線バスの運行で活用しております、フィーダー補助金及び地域間幹線系統国庫補助金の事業評価となります。

当該補助金の交付を受けるためには、対象となる事業期間が終了した際に、事業の実施状況を評価し、国へ提出する必要があります。今回評価を実施するのは、事業期間が令和6年10月から令和7年9月までの令和7年度事業分となります。なお、資料に出てくる利用者数や収支率につきましては、事業期間に合わせた令和6年10月から令和7年9月までの1年間を集計したものととなります。

それでは、資料1-1と書かれた令和7年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価をご覧ください。始めに、フィーダー補助金の事業評価より説明いたします。

資料の表の上段が増穂地区コミュニティバス、下段が白里地区コミュニティバスとなっております。

まず、①②運行事業者と運行概要は記載のとおりでして、各路線共に、地元地区と大網市街地を結ぶ路線となっております。

次に③の前回の事業評価結果の反映状況についてですが、前回の令和6年度事業の事業評価を国へ提出したところ、「今後利用者となりうる住民等に対して新たな取り組みを検討していただきたい」との助言をいただきましたので、潜在的な利用者に対して周知を行うため、市広報誌やホームページ等で周知を行いました。

次に④事業実施の適切性につきましては、両路線ともA評価の「事業が計画に位置付けられたとおり適切に実施された」としております。これは、令和7年度事業の計画を国へ

提出した際に、②の事業概要のとおり運行した場合の運行回数等を併せて提出しており、運休等も無く、適切に実施されたため、A評価としております。

次に⑤目標・効果達成状況につきましては、増穂地区、白里地区共に利用者数の目標を設定しております。増穂地区につきましては、目標値が1便平均利用者数：9人、1日平均が72人、年間利用者数が26,280人としておりまして、それに対する実績値が1便平均8.9人、1日平均71.6人、年間利用者数が26,145人であり、目標は達成できませんでしたが、目標値に近い実績値となりましたので、B評価としております。分析といたしましては、回数券の導入など、利便性の向上を図っていることや、広報紙やHPにより継続的に周知を続けてきたことが、利用者数の維持に繋がったと考えております。次に白里地区ですが、目標値が1便平均2.8人、1日平均16.8人、年間利用者数が4,082人としておりまして、実績値は、1便平均2.1人、1日平均12.8人、年間利用者数が3,113人であり、目標未達成のためC評価としております。分析といたしましては、目標値は達成できませんでしたが、昨年4月の運行計画変更後から、利用者数が増加しており、前年度と比較すると、年間で300人増加しております。今後、利用者数の更なる増加に向け、周知を行ってまいりたいと思います。

次に⑥、事業の今後の改善点についてですが、両路線とも、「運賃収入以外の収入を確保するため、引き続きバス車両への有料広告掲載を行っていく」「回数乗車券をPRし利用促進を図る」「アンケートや市民要望等から市民ニーズの把握に努め、引き続き運行計画の最適化を図っていく」としております。

なお、パワーポイントの資料には、各路線の実績値等が記載されております。参考までにご確認ください。

それでは、続きまして、路線バスの運行に活用しております、地域間幹線系統国庫補助金について説明いたします。地域間幹線系統とは、複数の市町村をまたがって運行し、一定の条件を満たす路線のことを指します。本市の場合ですと、小湊鉄道の大網白子車庫線、大網サンライズ九十九里線が対象路線となっております。

それでは、資料1-2をご覧ください。資料の上段が、大網白子車庫線、下段が大網サンライズ九十九里線となります。

まず、①②運行事業者と運行概要は記載のとおりで、これらの路線は、本市と九十九里町、白子町を繋ぐ路線となっております。次に③の前の事業評価結果の反映状況についてですが、「利用者数の増加を図るため、鉄道との接続を考慮したダイヤ改正の実施及び沿線自治体において、通学定期の補助を実施した」としております。

次に④事業実施の適切性につきましては、両路線ともA評価の「事業が計画に位置付けられたとおり適切に実施された」としてしております。これは、令和7年度事業において、運休等も無く適切に実施されたため、A評価としております。

次に⑤目標・効果達成状況につきましては、各路線共に、収支率の1%の改善を目標に掲げております。達成状況としては、各路線共に未達成となり、ダイヤ改正による利便性向上や通学定期補助により利用者は増加しましたが、それを上回る広告収入の減や車両費・人件費・燃料費等の費用増加により、目標は達成できませんでした。

次に⑥事業の今後の改善点についてですが、各路線共に、「通学需要や観光需要の把握に努め、より鉄道に接続しやすいダイヤ改正を検討する」「運賃改定を実施し収支の改善を目指す」としております。

なお、パワーポイントの資料には、各路線の実績値等が記載されております。

以上の内容で、フィーダー補助金、地域間幹線系統補助金の事業評価について、国へ提出したいと思います。

議題１の説明は以上となります。

(轟会長)

ありがとうございました。本件に関してご質問ご意見等ございますでしょうか。

(小野委員)

公募委員の小野です。はまバスの利用実績について、1年間やった努力の結果というのが、一部は改善があったものの利用者数の増加にはそれほど結びつかなかったと思います。

カスミに停車するようになり、年間で300人利用者が増えたとのことですが、私としては、600人、900人と増えると思っていました。

全体としては、そこまで大きな効果はなかったと感じるのですが、その点いかがでしょうか。

(事務局：飯高)

はまバスの1便平均利用者数については、全体で2.1人となっていますが、便別の利用者数は異なっていて、2便は1人ほどですが、1便3便4便は利用者が多く、約3人となっています。

全ての便に同じ人数が乗るかというところではないので、これにつきましてはアンケート等を取りながらニーズに沿ったダイヤの改正等について検討してまいります。

(小野委員)

以前から事務局には、はまバスの利用者増に向けた対策案について質問してきましたが、決め手となるような手はないとのことでした。

今後も大きく改善することはないと思います。もうそろそろ、一旦けりをつけて、新しい方向性を探るべきではないかと感じます。事務局としてはいかがでしょうか。

(事務局：齋藤（友）)

はまバスについては、伸びが悪いということで、後ほどの議題でも出てきますが、乗り継ぎ割引の対象路線拡大を提案させていただく予定です。

加えて、全体計画としましては、令和9年度以降の次期交通計画の策定がありますので、市民アンケート等の結果も踏まえつつ、検討させていただきたいと思います。

(永田委員)

路線バスだと高校生、コミュニティバスだと高齢者等がメインユーザーになると思いますが、そのあたりの参考として、増穂地区から東側の白里地区等の人口減少率を教えてください。

(事務局：飯高)

詳細な数値は手元にありませんが、高齢化率は白里地区が最も高く、約40%となります。人口については、減ってはいますが、極端に減少しているわけではありません。

コミュニティバスにつきましては、あくまでも利益追求というよりは、交通空白地域を解消するための事業なので、できれば多くの方に乗っていただくことが理想ですが、乗車率を大きく上げるということは難しいところもあります。

利用促進を図りつつ、外出する機会を増やすための手段として利用していただければと思います。

(事務局：久保)

手元に令和7年3月に策定しました人口ビジョンがありましたので、説明いたします。

白里地区の年少人口は、平成26年時点で8.3%でしたが、令和6年には5.5%と3.3%減少しており、白里地区については少子化が急速に進んでいます。

また、高齢化率は白里地区が45.2%、増穂地区が43.2%で、いずれの地区も高い数値になっております。

(小野委員)

今の話を聞くと、いわゆる自然減が続くことになります。新しく入ってくる人間も中々いないので、白里地区は少子化が進んでいきます。

そうすると、動けなくなってきた免許返納世代の人たちをどうするのか、といった問題が出てきます。

また、新しく人が入ってこないわけだから、路線バスを使う人は、基本的に高校生になると思います。

今後、利用者の中心になるのは、免許を返納した高齢者と、高校生等になると思います。が、いかがでしょうか。

(事務局：久保)

小野委員のおっしゃる通りで、現在、これまでにない高齢化と少子化が進んでいますので、これまでと同じことを継続していくことが中々難しい状況になっています。

先ほどもありましたが、令和9年度に新しい地域公共交通計画を策定いたしますので、その中では、現状を理解したうえで計画を作っていく必要があると思います。

(永田委員)

もし、近隣の茂原市や東金市のコミュニティバス等の状況を把握していたら、教えてください。

(事務局：飯高)

まず東金市のコミュニティバスの運行路線につきましては、既存の民間の路線バスの廃止路線しか運行していない状況です。

それ以外の地区については、デマンドタクシーでカバーしているところですが、当日キャンセル等もあり、乗り合いというよりは、1人で利用している方が多いと伺っています。

茂原市につきましては、いくつかコミュニティバスの路線がありますが、1日あたりの

本数が少なく、利用者が少ないので、検討が必要だと伺っています。

（轟会長）

ご意見をいただきましたが、人口も少なく、路線バスの維持が難しい地区でコミュニティバスを運行しているので、目標を達成するのは難しいところですが、もっと戦略的なことを色々と考えていく必要があると感じました。

それでは、議題（１）については、このような評価で提出してよろしいでしょうか。

～異議なし～

ありがとうございました。

それでは続きまして、議題（２）地域公共交通計画の評価について、事務局より説明をお願いいたします。

（事務局：齋藤（裕））

それでは、議題（２）「地域公共交通計画の評価について」ご説明いたします。先ほど、議題１で評価いたしましたものは、地域公共交通計画の別紙として扱われているものになりまして、事業期間も１０月から９月を１年間として事業を実施しておりますが、議題２につきましては、地域公共交通計画本体に設定しています目標について、評価指標を用いて評価を実施するものとなっております。対象期間については令和６年４月から令和７年３月の１年間となっております。そのため、議題１で出て参りました利用者数などとは、対象期間が異なりますので、数字が一致しない部分がございます。予めご了承ください。

それでは、資料２－２をご覧ください。

最初に各項目の説明ですが、まず、目標の右隣に目標を達成するための取組とあります。これは、左の目標を達成するために計画に位置付けられている事業となります。その隣の調査方法につきましては、評価指標を確認するためのデータ取得方法となります。その隣の達成状況、分析については記載のとおり目標の達成状況とその分析となります。その隣の評価・次年度に向けた課題や取組につきましては、目標を達成できたのか出来ていないのか、次年度以降どうしていくのかという項目となります。

それでは、上から順に説明していきます。

最初の目標は、コミュニティバスの利用者数を維持としておりまして、コロナ禍前の令和元年度の数値を目標値としています。目標を達成するための取組については、市民要望などを踏まえた運行計画の変更、年間パスポート、回数券の導入としております。調査方法は、運行事業者から毎月報告があるデータを用いて計測いたしました。

達成状況といたしましては、年間利用者数が２８，７６１人となり、現状の分析といたしましては、回数券の導入などにより利便性向上の取組は行っているものの、コロナ禍前に比べ、利用者数は９割程度となっています。評価といたしましては、目標は未達成となります。今後の課題・取組といたしましては、回数乗車券をＰＲし利用促進を図ることや、引き続き市民ニーズの把握に努め、運行計画の最適化を図っていくこととしています。

次に公共交通全般に関する満足度の上昇とありますが、こちらは、備考欄にもありますとおり市の最上位計画であります総合計画策定時に実施する市民アンケートにて評価することとしておりまして、令和元年度に実施した市民アンケートでの満足度を目標値としております。

達成状況としましては、昨年の5月に実施した市民アンケートでの満足度は1.98でした。分析としましては、満足度はやや低下した形となり、交通施策の充実・改善を求められているかと思います。評価としましては、目標は未達成となります。今後の課題・取組としましては、公共交通施策充実のため、市民のニーズを把握しながら、コミュニティバスの運行、路線バス維持等に努めることとしております。

次に高齢者外出支援事業パスカード年間発行枚数とありますが、最初に事業の説明をさせていただきます。この事業は、市内医療機関の季美の森整形外科様の患者送迎用バスの空席を利用させて頂きまして、送迎バスのルート上で乗降を出来るように、御協力をいただいております。ここに記載されているパスカードにつきましては、この事業を利用する方に配付しているカードになりまして、市に事前に申請をいただき、パスカードの交付を受けている方がこの事業を利用することができます。なお、パスカードの交付要件は、市内在住の65歳以上の方で、1人で乗降が可能な方としております。目標は令和2年度の発行実績20件を30件に増やすとしておりまして、取組といたしましては、外出支援事業の周知としております。調査方法につきましては、市で管理している発行リストで確認いたします。達成状況といたしましては、23件となりました。分析としまして、申請者の大半は75歳以上で免許返納後の移動手段の1つとして利用されているところですが、令和2年度の実績値には届いておりません。評価については、目標未達成となりますので、利用者増加に向け、引き続き市広報紙やHPで周知を図ってまいります。

次の目標は、市内鉄道駅1日平均乗車人員を維持となります。目標を達成するための取組といたしましては、運行本数の増加やバリアフリー化等について要望活動を実施、鉄道関係の各種イベントを開催としております。調査方法は鉄道事業者の有するデータを用いて計測いたします。達成状況といたしましては、9,435人となっております。コロナ禍前の令和元年度と比較しますと8割程度の回復となっております。テレワークの浸透などが原因だと考えられますが、評価といたしまして目標は未達成となります。今後については、利用者の利便性向上のため引き続き要望活動を行ってまいります。

次の目標は、路線バス利用者数を維持となります。取組みといたしましては、路線バス運行情報等の周知としております。調査方法はバス事業者の有するデータを用いて計測いたします。達成状況といたしましては、524,097人となっております。分析としましては、通学定期補助制度の影響等により利用者が増加したのではないかと推測されます。

評価といたしまして、目標は達成となります。市内を運行する大網白子車庫線、サンライズ九十九里線は、地域間幹線系統に対する国庫補助対象路線となっておりますので、引き続き生産性向上の取組を行ってまいります。

次の目標は乗継ぎダイヤ等に関する事業者との協議を実施となります。取組といたしましては乗継時間等について各交通事業者と検討としております。調査方法は事業実施状況の把握としております。達成状況といたしましては、適宜、事業者と協議を実施しました。内容としましては、瑞穂地区コミュニティバスの導入にあたり、関係事業者と協議を行いました。評価につきましては、目標は達成となります。今後も引き続き、利用者ニーズに沿った運行内容となるよう引き続き協議を行ってまいります。

次の目標は運行情報案内に関する利用者満足度の情報となりますが、この目標は地域公共交通計画を更新する際に実施するアンケート調査によって評価いたしますので、来年度評価することといたします。

次の目標は商業施設等との連携サービスを実施となりますが、こちらにつきましても、計画期間内で1件以上実施するものとしており、令和6年度中の実施はありませんが、検討中の案件があるため、議題（7）にて説明させていただきます。

次の目標は、地区や団体に対する公共交通のPR活動を実施となります。取組といたしましては、自治会行事への参加や市民アンケートの実施となります。調査方法は事業実施状況の把握となります。瑞穂地区コミュニティバス導入に係る住民説明会の実施、公共交通に関する市民アンケートを実施し、計5回実施しました。

評価といたしましては、目標は達成となります。今後につきましては、市内を運行する公共交通が持続可能なものとなるよう、引き続きモビリティマネジメントを実施してまいります。

次の目標は、コミュニティバス収支率の上昇となります。取組といたしましては、市民要望などを踏まえた運行計画の検討、年間パスポート、回数券の導入としております。調査方法は、市の有するデータを用いて計測いたします。達成状況は、収支率が17.91%となり、未達成となります。

分析といたしましては、運賃収入は増加しておりますが、燃料費や人件費等の上昇に伴い、運行委託料が上昇しているため、収支率が悪化しております。今後は、運賃収入以外の収入を確保するため、引き続きバス車両への有料広告掲載を行っていくとともに、回数乗車券をPRし、利用促進を図ってまいります。

次の目標は、コミュニティバスに有料広告掲載を実施となります。取組は同じくコミュニティバスへの有料広告掲載となります。調査方法は、事業実施状況の把握としております。達成状況といたしましては、令和3年度の実績2件に対しまして、6件となっております。特定の方にPRする車内広告より不特定多数の方にPRできる車外広告の方が人気がある状況です。評価といたしましては、目標は達成となります。今後も引き続きPRを実施していきたいと思っております。

これらの目標に対する評価につきまして、本日の協議会での協議を経たうえで、先ほどの事業評価や公共交通計画の変更と同様に国へ提出したいと考えております。議題（2）の説明は以上です。

（轟会長）

ありがとうございました。ご意見等ございますでしょうか。

（小野委員）

市内鉄道駅の利用者数についてですが、コロナ禍前の8割程度まで回復しており、利用者が減った原因としてはテレワークが原因と分析されていますが、本当にテレワークが原因で減ったのか。もしくは、住民の年齢がどんどん上がってきて、定年退職者が増えて利用者が減ったのか。このあたりの関連性を分析されているのか、お聞きしたいです。

（事務局：飯高）

鉄道利用者数については、JRから説明を受けておりまして、本市の駅については、大網市内の人だけが利用するものではなく、茂原、白子、九十九里の方なども利用されています。一概に本市の利用者だけで、減ったのかと分析できない部分もあります。

今、小野委員から質問のあった、通勤利用者の推移についての分析は把握していない状

況です。

(小野委員)

労働人口の変化を把握する必要があると思います。要するにその世代が基本的な利用者な訳ですから。労働人口の推移を把握しておかないと、今後、誤った施策の判断をしてしまう可能性があると思います。

(轟会長)

最低限の人口動態は分かりますし、国勢調査の結果も後ほど出てきますので、今ご指摘いただいた、エビデンスデータの把握について、取り組んでいただければと思います。

(永田委員)

駅の利用者が減っているが、路線バスの利用者が増えていると説明がありましたが、公共交通機関の骨格である路線バスの利用者が増えていることはうれしく思います。

ただ、疑問なのは、路線バスの利用者は増えているけど、駅の利用者は減っていて、路線バスの利用者がどこに行ってしまったのか、そのあたりの分析はありますでしょうか。

(事務局：飯高)

令和5年度から通学定期補助を開始しまして、今まで自家用車で駅まで送迎していた家庭が、路線バスの利用に切り替わったと考えております。

(轟会長)

路線バスの利用者増加に関連していると思いますので、通学定期補助については、資料2-2の路線バスの部分に追記したほうが良いと思います。

そのほかよろしいでしょうか。

では、通学定期補助について追記したうえで、国へ提出してよろしいでしょうか。

～異議なし～

(轟会長)

ありがとうございました。それでは続きまして、議題(3)瑞穂地区コミュニティバスについて、事務局より説明をお願いします。

(事務局：齋藤(裕))

続きまして、議題(3)瑞穂地区コミュニティバスについて説明いたします。

瑞穂地区コミュニティバスの運行開始につきましては、今年6月に開催した協議会にて承認をいただき、9月の協議会では運行事業者等について、説明をしたところですが、運輸局への申請にあたり、改めまして、瑞穂地区コミュニティバスの運行概要等について説明させていただきます。お手元の資料3-1をご覧ください。

「1 事業者選定方法・運行概要」について

選定方法については、公募型プロポーザルで事業者の募集・選定を行い、運行事業者は秋葉タクシー有限会社に決定しました。

同社は、白里地区コミュニティバスの運行事業者でもあります。

運行開始日は、令和8年4月1日、運行方式は初年度より、道路運送法第4条に基づく本格運行とします。ルート、ダイヤについては別紙を参照ください。

また、運行経費は、年間で2千3万8千135円となります。

「2事業者概要」については記載のとおりですが、使用する車両につきましては、需要面や採算性を考慮して、常用車両としてハイエースコンピューターを1台、予備車両としてボクシー、カローラ、プリウスを使用するものとします。

また、乗車人員の都合上、車イス利用者への対応は求めないものとします。

次に「3その他」としまして、フリー乗降区間及び公道にバス停を設置する箇所については、地元警察と現地確認済みとなります。

また、コミュニティバスをより親しみやすいものとするため、愛称を募集したところ、11件応募がありました。選考の結果、愛称は、「みーバス」となりましたので、お知らせします。

なお、車両は、乗車定員やバリアフリーの要件を満たし且つ走行距離の少ない中古車両をオークションで調達予定ですので、型番は変更となる場合があります。ご了承ください。

以上が瑞穂地区コミュニティバスの概要となります。

それでは続きまして、資料3-2をご覧ください。

コミュニティバスの移動等円滑化基準適用除外について、説明いたします。

まず、始めに、「1. 移動等円滑化基準適用除外」とは

瑞穂地区コミュニティバスで使用する車両については、先ほど説明しましたとおり、ハイエースコンピューターを使用する予定ですが、「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」では、原則として、車両の新規導入に際しては移動円滑化基準に適合した、バリアフリー車両の導入を義務づけています。

しかしながら、道路形状や乗車定員の問題等により、移動円滑化基準を満たすことが困難である場合には、公共交通会議での協議を整え地方運輸局に申請し、認定を受けることで、移動等円滑化基準の一部が適用除外となります。

今回、瑞穂地区コミュニティバスで使用する車両は、14人乗りですが、バリアフリー仕様になると、乗車定員が半分程度になってしまうため、適用除外申請を行いたいと思います。

つづきまして、「2. 認定により適用を除外する移動円滑化基準の条項及び内容」につきましては、記載のとおり、乗降口の幅や、車イススペース、通路の幅等について適用除外を受ける予定です。

そして、「3. 認定を受ける車両」及び「4. 車両の詳細について」は記載のとおりとなりますので、説明は省略させていただきます。

なお、1で説明しました、適用除外認定を受けるための要件は、資料の裏面に記載して

あるとおり、（４） 車両総重量が５ｔ以下であって乗車定員が２３人以下の自動車に該当するため、適用除外認定を受けることができます。

それでは続きまして、資料３－３、３－４をご覧ください。

まず、資料３－３は、運輸局へ提出する移動円滑化基準適用除外認定申請書となります。使用する車両、車台番号、バリアフリーの適用除外認定を受ける項目、認定を必要とする理由を記載しております。本日の協議会で承認をいただいた後、運輸局へ提出したいと思えます。

次に、資料３－４は、「道路運送法施行規則第４条第２項に基づく地域公共交通会議等において協議が調っていることの証明書」となりまして、瑞穂地区コミュニティバスの、営業区域・運送区間・運行開始日・運行事業者について、活性化協議会にて協議が整った事を証明する書類となります。

瑞穂地区コミュニティバスの導入及び運行内容について承認をいただいた日付を記載のうゑ、運輸局へ提出いたします。

議題（３）の説明は以上となります。

（轟会長）

ありがとうございました。本件について、ご質問等ございますでしょうか。

（成田委員）

資料３－３、移動円滑化適用除外申請には、ハイエースコンピューターしか記載されていませんが、予備車として使用するボクシー等は記載しなくてよろしいのでしょうか。

（事務局：齋藤（裕））

こちらについては、事前に運輸局へ確認を取っておりまして、乗車定員が１０人未満の車両については、移動円滑化基準適用除外申請書に記載する必要がないとないと回答をいただいておりますので、記載しておりません。

（小野委員）

資料３－１に運行経費が記載されていますが、年間で約２，０００万円。この内訳は、車両費、人件費等全てが含まれたものになるのでしょうか。

（事務局：齋藤（裕））

燃料費、人件費、車両費等が含まれたものとなります。

（小野委員）

ありがとうございました。なぜ、お聞きしたかと言うと、バス事業者さんにお聞きしたいのですが、今、事業者さんは赤字で苦しんでいると思います。

１つ提案ですが、本市の路線バスでもこのような小型車両を使用するというのは、いかがでしょうか。経費の大幅な減につながるのではと思います。

（京成バス：高橋氏）

中村の代理の高橋です。路線バスにかかる費用は、2,000万円ではとても足りませんし、通勤、通学で利用される方が多いので、14人乗りの小型車両だと乗り降りに時間がかかってしまいますので、路線バスで使用するのは中々難しいと思います。

（轟会長）

ありがとうございました。このような考え方もあると思いますが、小型のバスで運行すると、2台で運行したりして、むしろ無駄な経費がかかったり、バリアフリー仕様にする必要があったりと、難しい部分があると思います。

そのあたりを考えながら、事業者さんも車両の更新等を行っていくと思います。

1点、私から質問ですが、瑞穂地区コミュニティバスのルートで、左下の13～15番の区間、こちらはルートが重複していて、折り返すということでしょうか。

また、折り返した後は、停車しないのでしょうか。

（事務局：齋藤（裕））

こちらは、15番で折り返すルートになっています。また、折り返した時のダイヤは設定していませんが、自由乗降区間になっていますので、折り返した時も乗降可能です。

（轟会長）

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

（永田委員）

令和8年4月1日、運行開始とありますが、地元の方への周知はどのようにされる予定でしょうか。

（事務局：齋藤（裕））

区長回覧、市広報紙、ホームページ等での周知を予定しております。

（轟会長）

ありがとうございました。地元の集会等で、積極的にPRしていただければと思います。

それでは、議題（3）については、このとおり国へ申請させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

～異議なし～

ありがとうございました。

それでは続きまして、議題（4）令和8年度地域公共交通確保維持改善事業・地域公共交通計画の変更について、事務局より説明をお願いします。

（事務局：齋藤（裕））

それでは議題4「地域公共交通計画の変更について」ご説明致します。

議題の4は、先ほど議題1で事業評価を実施しました次年度の計画、令和8年度の地域公共交通確保維持改善事業及び地域公共交通計画本体の修正についてとなります。

今回、修正を行う理由といたしましては、来年の4月より運行開始予定の瑞穂地区

コミュニティバスにて、フィーダー補助金を活用するためです。

それでは、お手元の資料４－２をご覧ください。こちらは、当該補助金を活用し、当市のコミュニティバスを運行する目的や必要性、目標等を記載したものととなります。

瑞穂地区コミュニティバスの運行開始にあたり、関連個所を修正しております。

資料の２ページ目、瑞穂地区コミュニティバスの目標値が記載された表をご覧ください。令和８年フィーダー補助金の事業年度は、１０月から９月末であるため、瑞穂地区コミュニティバスは、令和８年４月から運行開始となるため、令和８年度の事業期間は、令和８年４月から９月までとしております。

令和８年の目標値の１便平均利用者数２．５人の設定根拠としましては、メインユーザー層となる、高齢者人口が近い、白里地区のコミュニティバスの利用実績・運行便数等を基に設定しました。９年度以降は、段階的に目標値を増やしております。

その他の項目につきましても、瑞穂地区コミュニティバスについて追記しております。

続きまして、資料４－３をご覧ください。こちらは、フィーダー補助金を活用する系統別の運行概要、運行事業者について記載したものととなります。赤字で記載したとおり、運送予定者、系統、経由地、事業期間中の運行日数等を記載しております。

それでは続きまして、資料４－４をご覧ください。こちらは、市地域公共交通計画の新旧対照表となります。瑞穂地区コミュニティバスの運行開始に伴い、関連する個所を修正します。

なお、資料が多くなってしまうため、計画本体の配付は省略させていただきます。

以上の変更について、本日の協議会にてご確認いただいた後、お手元の資料４－２に協議会での承認を得られた旨を追記した形で、計画の変更として国へ提出したいと考えております。

議題（４）の説明は以上です。

（森会長）

ありがとうございました。

資料４－２の２ページ目、瑞穂地区コミュニティバスの目標値については、どのように決めたのか、教えていただきたいです。

（事務局：齋藤（裕））

こちらの目標値については、６月の協議会にて説明させていただいたところですが、白里地区コミュニティバスの利用実績を基に設定しました。瑞穂地区と白里地区の高齢者人口比や運行便数の比を白里地区コミュニティバスの実績値に乗じて算定しました。

（森会長）

ありがとうございました。人口とか勘案して設定したと理解いたします。

その他いかがでしょうか。

（菅井委員）

千葉運輸支局の菅井です。

計画の変更等に関しては、うちの本局と調整いただいていると思うので、問題はないかと思いますが、資料４－４、交通計画の新旧対照表について質問です。

２ページ目の、公共交通空白地域の図、改正前と改正後を比較すると、瑞穂地区の空白地域が解消されていて、これは、コミュニティバスの運行により解消されるということだ

と思いますが、左上に残されている空白地域への対応については、現計画の中では定められていないと思います。

今後、この残された空白地域への対応については、次期計画等を策定していく中で、検討していくということよろしいでしょうか。

（事務局：齋藤（裕））

左上に残されている空白地域は、山辺地区という地区になります。こちらの地区は、道が結構細い地区になりまして、バスの運行等は中々難しい地区だと考えております。

ただ、空白地域が存在しているのは事実ですので、現段階では具体的な施策をお示しできませんが、令和9年度以降に策定する次期交通計画の中には何かしらの施策を盛り込む予定です。

（菅井委員）

ありがとうございました。ちなみに、右上の小さい空白地域は、なんという地区でしょうか。

（事務局：齋藤（裕））

養安寺地区となります。

（轟会長）

ありがとうございました。

まだ、空白地域が残っているので、次期計画策定と合わせて議論ができればと思います。

それでは、議題（4）については、承認し、国へ変更届を提出してよろしいでしょうか。

～異議なし～

ありがとうございました。

続きまして、議題（5）白里地区コミュニティバスについて、事務局より説明をお願いします。

（事務局：齋藤（裕））

続きまして、議題（5）白里地区コミュニティバスについて説明いたします。

本議題は、平成30年より運行しております、白里地区コミュニティバスの運行継続に係る議題となります。

それでは、資料5-1の1ページ目をご覧ください。事業概要より説明いたします。白里地区コミュニティバスは、白里地区の公共交通空白地域を解消するため平成30年10月より実証運行を開始しました。

利用者数が伸び悩んでいたため、令和2年4月に市街地ルート創設を含む運行計画変更を実施し、白里地区から直接大網駅等に移動できるようになったことから、利用者は増加しましたが、それでも低水準となっていました。

しかし、市地域公共交通活性化協議会にて協議した結果、令和3年10月より道路運送法第4条に基づく本格運行へと移行し、令和4年度第4回協議会にて、更に2年半の運行期間延長について、協議会の承認を得たところです。

そして、令和4年度第4回協議会にて、令和5年10月から令和7年9月末までの目標値を設定し、達成状況に応じて、運行継続について検討を行うこととしました。

目標及び達成状況による対策は記載のとおりです。

それでは続きまして、2ページ目をご覧ください。こちらは、白里地区コミュニティバスの運行概要となります。

白里地区と大網市街地を結ぶ往復路線で、平日のみ運行、1日6便、基本運賃は500円となります。

続きまして、3ページ目をご覧ください。運行実績について説明いたします。

表1は、年度別の利用者数推移、表2は便別の利用者数となります。

分析としましては、

- ・令和6年4月の運行計画変更後（スーパーカスミに停留所を設置）、利用者数は増加し、令和6年9月、10月に過去最高値の321人を記録しました。
- ・令和7年度は、若干の減少が見られますが、運行計画変更前の令和5年度と比較すると、多くの方に利用いただいております。
- ・利用者が減少した要因として、夏場の記録的な猛暑、日常的に利用されていた方の転出、入院等による影響と考えています。

4ページ目の表3は、便別の利用者数・1便平均人数となりまして、1便と3便の利用者が多くなっております。便別の目的地としましては、1便は、大網病院、大網駅、アミリィ、市役所の利用者が多く、3便は、カスミ、大網病院、大網駅、市役所の利用者が多くなっております。

また、令和6年4月の運行計画変更後、1便平均利用者数は、2人以上となっております。

それでは、5ページ目をご覧ください。4. 目標値の達成状況について説明いたします。

まず、設定した目標値は、先ほども説明したとおり、

- ①令和5年10月から令和6年3月までの目標値 → 1便平均2.5人
- ②令和6年4月から令和6年9月までの目標値 → 1便平均2.8人
- ③令和6年10月から令和7年9月までの目標値 → 1便平均3.0人

としており、

目標達成状況による対策は、a～cの3通りとなっております。

達成状況としましては、令和6年10月から令和7年9月までの1便平均利用者数目標3.0人に対し、実績値：2.1人で、未達成となりました。

目標が達成できなかった要因としましては、(2)に記載のとおり、この夏の記録的な猛暑で外出を控えた方がいることや、日常的に利用されていた方の転出や入院等による影響と考えています。

続きまして、(3)今後の改善策及び対応について、事務局の案を説明させていただきます。

改善策としては、①乗継ぎ割引券の対象路線を拡大し、利用者の増加を図ります。

なお、この乗継ぎ割引券の詳細については、議題(7)にて説明させていただきます。

次に②回数券の更なる普及に努め、利用者の増加を図ります。次に③利用者アンケートの結果を基に、ダイヤ等の改善を図ります。利用者アンケートは来年の2月頃実施予定です。続いて、今後の対応について説明します。

目標は達成できませんでしたが、白里地区では、民間事業者による路線バスの運行が難しかったことから、市がコミュニティバスを導入したという経緯があります。

白里地区コミュニティバスは、地元住民の重要な移動手段の1つとなっているため、運行を継続する必要があると考えます。

次のページをご覧ください。令和8年度については、記載のとおり4月から9月の目標値を設定し、運行したいと考えております。

また、令和9年以降の運行継続の判断、目標値の設定については、次期交通計画の作成に係る協議と合わせ、令和8年度中に協議させていただければと思います。

本日は、令和8年度の運行継続及び目標値について承認をいただければと思います。

議題（5）の説明は以上となります。

（轟会長）

ありがとうございました。

白里地区コミュニティバスの運行継続に関する議題で、辛うじて2.1人と最低ラインはクリアしている状況ですが、目標には大きく届いていないので、更なる改善策をという提案となります。

ご意見等ございますでしょうか。

（小野委員）

私は白里地区に住んでいて、はまバスの運行については関心をもっています。

今回の資料には、はまバスの目標値が2人だとか3人と書かれていますが、そもそもこの目標値の設定が間違っていると思います。

地区に存在する、潜在的な利用者を推測し、それを目標値にする必要があると思います。

白里地区ではなぜ、利用者が少ないのかというと、昔から住んでいる人がとても多いです。そういう方は、親戚や近所付き合いがあり、困っても送迎してもらえる方が多いと思います。逆に、増穂地区は越してきた人が多いから、近所の人に乘せてもらうことがあまり期待できない。ここが、バスの利用者の差に出ていると思います。

例を出すと、白里地区の清水は、昔から住んでいる人が多くて、はまバスを利用する人がほとんどいなかったから、バス停を撤去したと思います。

ただ、清水から500mくらい離れた地区には、新しい人が住んでいるので、利用者はいます。

単に、高齢者が何人いるかではなく、本当に移動手段がない人がどれだけいるのか、これが重要になると思います。

資料に書かれている2人を目標に、廃止等を検討すると、判断を誤ると思います。

以上です。

（轟会長）

ご指摘のとおり、この2人という目標値をどうするか、一方で、収支率とかを考慮すると、公的負担を入れていくことも考えないといけないので、目標値については、次回しっかりと議論できればと思います。

一方で、分析の中で、利用者が減った要因として、日常的に利用されていた方の入院や転出とありましたが、一人一人の顔が見える状況だと思うので、一人一人に売りに行くく

らしいのやり方のほうが効果的だと思います。

(小野委員)

最後に1点お話しします。

私は以前、区長をやっていたので地区の人の動向は大体掴んでいます。その中の1人の話ですが、千葉興業銀行に行きたいとおっしゃっていました。ただ、コミュニティバスは銀行の前では停車せず、市役所まで行ってしまう。おそらく市の窓口まで意見を言いに来たと思います。高齢者は歩いて200mくらいだと思います。バス停前の距離とかは健常者を念頭に設定されていると思います。

ただ、実際に利用する方の多くは、免許返納した高齢者等だと思います。この辺りを念頭に置いて考えを切り替えていただきたい。そうしないと本当の意味での利用者に対するサービスにならないと思います。以上です。

(轟会長)

ニーズに合った施策が必要だと思います。

そういったところを踏まえて、先ほど説明のあった瑞穂地区コミュニティバスでは、乗降場所の設定をしていると思います。様々な制約があるところですが、それらを勘案して施策を検討していくことになると思います。

(成田委員)

資料5の5ページ目に、aからcの対応が書かれていますが、cの2人以下の場合の、廃止についての検討は、なくなったということによろしいでしょうか。

また、令和8年度の目標としては、来年4月から9月までの実績で2人未満の場合は、運行の廃止について協議するということによいでしょうか。

(事務局：齋藤（裕）)

令和8年度の運行については、継続したいと考えております。

また、令和8年度の運行については、4月から9月までの半年間とはなりますが、目標値の変更はありません。

(成田委員)

追加の質問ですが、5ページ目の不測の事態とはどのようなことを想定しているのでしょうか。また、目標達成が確実に見込まれる場合の別途協議とは、どうゆうことなのか、曖昧な表記なので、詳しく教えていただきたいです。

(事務局：齋藤（裕）)

まず、不測の事態としては、可能性としては低いとは思いますが、過去の事例で言うと、コロナ禍など何かしらの事態が発生したことを想定して記載しております。

また、目標達成が確実に見込まれる場合については、この協議会の中で改めて協議する場を設けさせていただきたいと思います。

(轟会長)

ありがとうございました。

大変厳しい状況だと思いますが、改善策等を実施して、少しでも利用者が増える努力ができればと思います。

それでは、議題（５）について承認することよろしいでしょうか。

～異議なし～

それでは続きまして、議題（６）活性化協議会の委員について、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局：齋藤（裕）)

続きまして、議題の（６）活性化協議会の委員について説明させていただきます。

資料６－１をご覧ください。こちらは、当協議会の名簿となります。

本市の協議会は、市民の代表者、運送事業者、有識者、行政機関職員等で構成されているところですが、重要な公共交通機関の１つである、鉄道の関係者が委員に入っておりません。また、東金市、茂原市など近隣自治体の協議会では鉄道事業者を委員としているところではあります。

このため、東日本旅客鉄道大網駅長を新たな委員として追加したいと考えております。大網駅駅長には内諾をいただいております、来年４月より新委員として委嘱したいと思っております。資料６－１の右側の名簿が来年度以降の委員名簿の案となります。

なお、委員の追加にあたっては、資料６－２のとおり当協議会の規約を改正する必要がありますので、規約の２ページ目の赤字の箇所のとおり、協議会の委員として、「その他協議会の運営上必要と認める者」を追加したいと思っております。

議題（６）の説明は以上です。

(轟会長)

ありがとうございました。ご意見等ございますでしょうか。

～意見等なし～

それでは、承認とさせていただきます。

続きまして、議題（７）コミュニティバスに係る割引制度について、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局：齋藤（裕）)

続きまして、議題（７）コミュニティバスに係る割引制度について、２点説明いたします。始めに、資料７－１をご覧ください。

現在、コミュニティバスと路線バスの共存を図るため、白里地区コミュニティバスと大網白子車庫線、サンライズ九十九里線の間で、乗継ぎ割引を実施しているところですが、この度、瑞穂地区コミュニティバスの運行開始と合わせ、乗継ぎ割引をできる路線を拡大したいと考えております。表のうち、赤字で追加と書かれた増穂地区コミュニティバス、瑞穂地区コミュニティバス、九十九里鉄道の季美の森線、みどりが丘線を新たに対象路線としたいと考えております。

開始時期は、令和８年４月１日を予定しております。

利用方法については、記載のとおりで、

①コミバスから路線バスに乗り継ぎする場合は、コミバスの基本運賃である200円が路線バスの運賃から割引されます。

なお、白里地区コミュニティバスは、他のコミュニティバスとは違い、300円と500円の運賃区分がありますが、公平性を保つため、これらの運賃については考慮しないものとします。

②路線バスからコミバスへ乗り継ぎする場合は、コミバスの運賃が無料となります。

また、資料には記載していませんが、運転手の負担を軽減するため、割引券を利用できるバス停を大網駅、大網病院、カスミなどの一部バス停に限定する予定です。

以上が乗り継ぎ割引の対象路線拡大についてとなりますが、本件については、各運行事業者様に了承を得ております。資料7-1の説明は以上となります。

続きまして、資料7-2をご覧ください。

報告事項となりますが、商業施設と連携したコミュニティバスの割引制度について説明いたします。

令和4年に作成しました、大網白里市地域公共交通計画にて、各種交通施策の目標を設定しており、その中の1つに、「商業施設等との連携サービス導入」がございます。

内容としては、地域の活力やにぎわいの創出のために、商業施設や店舗等と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービス等を検討すると目標を設定しています。計画終期である令和9年3月末までに、1件以上の実施を目標としていることから、市内の商業施設と連携した割引制度の実施について、検討しました。

検討した制度の概要は、記載のとおり、特定の商業施設を利用した方に対して、コミュニティバスの割引券を配付する制度となります。

こちらにつきましては、一定の効果は見込めるものの、路線バス等への影響について関係事業者とも協議した結果、制度の実施は難しいと判断しました。

以上のとおり報告させていただきますが、委員の皆様より、本件に関するご意見等ありましたら伺いたいと思います。議題（7）の説明は以上です。

（永田委員）

この商業施設との連携については、交通計画の中でも目玉の1つだったと考えていましたが、コミバスの利用者増を目指して実施しようとしたが、路線バスへの影響が出る恐れがあるから制度の実施は難しいという認識でよろしいでしょうか。

（事務局：齋藤（裕））

おっしゃるとおり、制度の実施を検討しましたが、路線バスへの影響を鑑みると、実施は難しいと判断したという報告になります。

具体的に申し上げますと、小湊鉄道様より、路線バス利用者の減少につながる恐れがあるとのご意見がありましたので、制度の実施は難しいと判断しました。

（永田委員）

コミバスの割引制度が実施されたことにより、路線バスの利用者が減ることでしたが、すでに大網駅～大網病院間は、3路線が重複していると思います。また、以前、小湊さんに、区間が重複していることによる利用者数への影響についてお聞きしたことがあります。

ます。その辺の数字がはっきりしていれば、本当に競合しているかどうかの判断がつくと思いますが、コミュニティバスの200円の割引で路線バスの利用者が減少するというのは、少し話が発展しすぎかなと思います。

やはり、市民目線の施策が重要だと思います。市民は、100円、200円を少しでも節約しようとしています。そのような状況なので、この商業施設との連携については、継続して協議した方が良いと思います。いかがでしょうか。

（事務局：齋藤（裕））

本件については、小湊さんと何回かやりとりをさせていただいたところですが、小湊鉄道の路線バスは、先ほどの議題でも出てきました、地域間幹線系統国庫補助金を活用しております。補助金の活用にあたっては、1便あたりの利用者数が最低何人以上という要件もありまして、小湊さんとしては、その要件を下回ってしまう可能性があることを危惧していました。

市民の利便性の向上を考えると、制度を実施したいところですが、路線バスとの共存、補助金の絡みもございますので、制度の実施は難しいと判断し、報告させていただいたところです。

（轟会長）

どのくらい影響があるのか、これが分からないと判断しかねる部分もありますので、継続協議した方が良いと思います。

こういうケースは、実証実験的に期間を決めてやってみるとか、他には、路線バスにもこの割引制度を適用するといったやり方もあると思います。

やはり基本は、公共交通の利用者を増やすということを第1に考えた方がいいと感じます。

それでは、資料7-1の乗り継ぎ割引については、承認し、7-2については、報告ということでしたが、今後どうするかは事務局で協議いただき、検討していただければと思います。

議題は以上で終了しました。続きまして、4その他の報告について、事務局より説明をお願いいたします。

（事務局：齋藤（裕））

2点、報告事項がございます。

①瑞穂地区コミュニティバスの運行開始に伴う運賃の設定について

瑞穂地区コミュニティバスの運行開始にあたり、新たに回数券の販売・運賃設定をする場合等は、協議会本体以外の組織、運賃協議分科会で協議を行う必要がございます。

本協議会終了後、運賃協議分科会を開催いたしますので、関係委員の皆様におかれましては、ご出席をお願いいたします。

なお、運賃協議分科会の協議結果につきましては、後日、書面にて報告させていただきます。

②白里地区コミュニティバスの予備車両について

最後に、白里地区コミュニティバスの予備車両について、説明いたします。

右上に「報告」と書かれた資料をご覧ください。

この度、瑞穂地区コミュニティバスの運行開始に伴い、白里地区コミュニティバスで使用する予備車両の変更を行います。

路線の概要についての説明は省略させていただきますが、「3 変更点」に記載のとおり、現在、白里地区コミュニティバスでは、常用車両としてハイエースを使用し、予備車両として、ボクシー 1 台を使用しております。

この度、瑞穂地区コミュニティバスにおいても、予備車として、ボクシーを使用予定であり、当該車両が 2 つの路線で重複して登録されることになるため、同時に事故等が発生した時に備え、白里地区コミュニティバスの予備車を 1 台追加します。

追加する車両はプリウスで、4 月以降は、ボクシー・プリウスの 2 台を白里地区コミュニティバスの予備車両として使用します。その他の報告事項は以上となります。

(轟会長)

話が戻りますが、乗り継ぎ割引券については運賃分科会の議題には入らないのでしょうか。

(事務局：齋藤（裕）)

運輸局に確認したところ、乗り継ぎ割引券については協議運賃に該当しないとのことでしたので、運賃分科会の資料には入れておりません。

(轟会長)

ありがとうございました。それでは以上で議題は全て終了となりました。

長時間に渡り、ご協議ありがとうございました。

進行を事務局へお返しします。

5 閉会

(事務局：久保)

轟会長ありがとうございました。

委員の皆様におかれましては長時間にわたるご協議ありがとうございました。

以上をもちまして、令和 7 年度第 4 回大網白里市地域公共交通活性化協議会を終了とさせていただきます。

なお、この後、運賃分科会を開催いたしますので、関係する委員の皆様におかれましては、1 階講義室までご移動をお願いいたします。

お疲れ様でした。

終了 12 : 00