

会 議 名	令和7年度 第3回 匝瑳市地域公共交通活性化協議会
日 時	令和7年10月31日（金） 14:00～15:00
場 所	市民ふれあいセンター 2階会議室
出 席 者	<p><b>【委員】</b>  (出席：17名)  長田会長、藤井副会長、江波戸委員、林（鉄）委員、林（雅）委員、梅田委員（代理出席：佐伯氏）、田中委員（代理出席：南雲課長）、笹本委員、崎山委員、高橋委員、佐久間委員、福浪委員、伊藤（昌）委員、伊藤（賢）委員、三瓶委員、河田委員、木内委員  (欠席：5名)  加藤委員、成田委員、高山委員、越川委員、橋口委員</p> <p><b>【事務局】</b>  匝瑳市環境生活課 岩瀬課長、市民協働班 椎名統括、米本主査補</p>
会 議 概 要	1 開会 2 会長あいさつ 3 議事 (1) 地域公共交通計画の評価等結果及び事業実施状況について 4 報告 (1) デマンド型交通の利用状況と市内循環バスの利用状況について 5 その他 6 閉会
会 議 資 料	資料1 匝瑳市地域公共交通活性化協議会委員名簿 資料2-1 匝瑳市地域公共交通計画の評価等結果（令和6年4月～令和7年3月） 資料2-2 計画目標の達成状況を評価するための評価指標 資料3-1 匝瑳市地域公共交通計画実施事業の進捗状況一覧 資料3-2 実施事業の概要 資料4-1 匝瑳市デマンド型交通利用者登録状況等報告書 資料4-2 市内循環バスの利用状況について

## 会議結果概要

### 【議事】

#### (1) 地域公共交通計画の評価等結果及び事業実施状況について

資料2-1、2-2、3-1、3-2について事務局から説明後、質疑応答

会 委 員	長 員	<p>・ 事務局の説明が終わりました。御意見、御質問等がございましたら、お願いいたします。</p> <p>・ 資料2-1の14番について 公的資金投入額の目標額は8,057万円、こちらは資料2-2を見ると、元年度の市内循環バス事業と地域交通利用料助成事業の合算で設定しているということですが、現在、デマンド型交通も加えて、9,105万円になっているため、今後の取り組みとして、事業の見直しを検討して、約1,000万円くらいの公的資金の投入額を削減していくと思いましたが、現在検討されている具体的な見直しの内容がありましたら、教えていただきたいと思えます。</p>
事 務 局	員	<p>・ まだ検討段階ですので、関係する事業者と関係する協会へ方針が決まり次第、事前に連絡させていただき、協議会でも御報告させていただきます。方針が決まり次第、そういった対応とさせていただきます。</p>
事 務 局	員	<p>・ 資料2-1の8番の目標について、目標値を上回ったということですが、具体的に何便から何便に減便したか、あと要因については、どのように分析されたか。</p>
事 務 局	員	<p>・ バスの減便につきましては、2023年12月25日から2024年6月16日までは、上り30便、下り29便でした。2024年6月17日からは、上り23便、下り23便、上りが7便、下りが6便減便しております。減便する前に運行会社さんの方で利用者数を参考に影響が少ない便の方を減らしておりますので、比較的影響が少なかったのかと思えます。人数については、令和5年度で約129,000人、令和6年度では約116,000人、約13,000人は減少しております。ただし、減便していても路線全体ではありますが、目標設定時より、利用者数は増えております。</p>
副 会 長	員	<p>・ 二つの質問にも絡んできますが、一つ目が14番の公的資金ということで、分析の理由の中に、人件費、燃料費等の高騰による委託費等の増大といったところは、どうにもならない部分です。実際に、交通の利用、動かそうとした時に、事業所さんが努力しても対応できない。後ほど、(見直しの方針を)ご紹介いただけるという話があったんですが、当時の8,057万円で資金をいただいたときの利用サービスは一定として考えた上での改善といったものを考えるのか、もしくは現状の9,105万円。多い分は燃料代等によって高騰はしているけれども、資金そのものを前回ベースにしたいので、利用者サービスは少し低減しますということを前提とした計画をこれから考えなければいけないのか。その辺のところ随分このサービスレベルが変わってきますので、ぜひ次回以降に具体的な施策の提案があるときには、どういう形の運用を考えているのか、ぜひそれを丁寧に説明していただきたいなと思えます。</p> <p>もう一つは、多古本線の8番についてのご質問は、これはもともと多古本線</p>

が再編する前は市内循環バスが6路線を走っていて、現状5路線になったことで、一路線分が多古本線とルート重複していて、利用者競合が起こるということで外したんです。では、外したことによって、路線バスは利用者数が伸びる。それに代わる形で、一つは、デマンド交通を全域にかけているので、デマンドの利用者も当然に利用者数として一定程度ある。その辺が安定したことによって、その路線が増えたのか、デマンドを利用してバスを利用しないように変わったのか、そういった動きの変化があるか。そういった面では、路線バスの令和5年度と令和6年度で約1万人、どういう動きで減ったのかを見ておいていただいた方が、対策をするときに効果があるかどうかや、対策の視点が見えてくるかなと思いますので、ぜひ検討していただければと思います。

委員 ・ 資料2-1の7番について、目標値より上回っていますが、その理由としては今の銚子・横芝光ルートにルート変更したことによって増えたのかの確認と、資料3-1の13番について、運転手の確保というところで、いろいろ周知をしていただいて、採用に御協力いただいたところだと思うんですが、千葉県で行っていることの周知ということで、地域の運転手確保の観点から、匝瑳市の事業者の合同説明会をやった方がいいと思いますので、そちらの方も、検討していただきたいと思います。

事務局 ・ 高速バスにつきましては、昨年度より増えておりますので、コロナ明けでおそらく外出の機会が増えたと考えております。ルート変更による増減とか、そういったことはないと考えております。二点目の市の方で企業合同説明会の開催ということで、7年度につきましては、タクシー事業者さん3社、バス事業者さん2社にアンケートを行いまして、企業合同説明会の実施の要望について確認したところ、バス会社さん2社から参加希望の回答がございました。現在ハローワークと共催といった形で、近隣ハローワークを含み、ハローワークでのチラシの掲示やハローワーク会員へのホームページやラインによる個人周知、市ホームページの掲載や市の施設へのチラシの配架、そういった方法で周知を考えています。今は、開催日時についてバス会社さん2社に照会しております。その回答が届き次第、チラシをまとめまして、運輸支局さん、千葉県さんの方にもご協力いただいて、周知の方を図り、説明会の方を開催したいと考えております。

委員 ・ 高速バスなんですが、横芝光インターの乗場について、運転手から意見が出たのが、土日が乗り切れない時があると、特に横芝光インターが乗れない方が出ているということで。土日の増便も考えていただきたいなと思っています。横芝光町の地元からも言われています。意見がありましたので検討していただきたいなと思います。運行事業者と話をさせていただくようお願いします。

会長 ・ その他、御意見、御質問はございますか。それでは、御意見、御質問がないようでしたら、質疑を打ち切らせていただきます。本件につきましては、原案のとおり決することに御異議ありませんか。

委員一同 ・ 異議なし。

会長 ・ ありがとうございます。続いて、報告に移ります。

## 【報告】

### (1) デマンド型交通の利用状況と市内循環バスの利用状況について

資料4-1、4-2について事務局から報告後、質疑応答

会 長	・ 事務局の報告が終わりました。御意見、御質問等がございましたら、お願いいたします。
委 員	・ デマンド型交通については、令和7年9月で約23人ということで、利用人数が増えているというご報告はいただいているが、タクシー券利用者はどうなっているのかとその関連性は把握されていますか。もし分析されていないのであれば、この程度を予測していただいて、報告をしていただければと思うんですが、または今後していただければと思いますが、そのデータはどうでしょうか。
事 務 局	・ タクシー券の利用状況につきましては、令和5年度の利用者数は870人、利用枚数は19,919枚、利用回数としては6,298回、いわゆる延べ人数は、こちらの6,298人。それが令和6年度につきましては、利用者数は18人減の852人で、利用枚数は446枚減の19,473枚、利用回数につきましても、480回減、延べ人数も480人減の5,818人（回）となります。さらに、全体的に5年度と比べて6年度はタクシー券を利用する利用率も減っております。
委 員	・ 6年度が減っているのは分かるんですけど、7年度もそういう傾向なんですか。それまでタクシー券を使っている人はデマンド型交通に移行して、減ったんだっていう結論を出したということですか。そういう読み取りになると、個人的に分析してるわけではなく、トータルとして考えたからという意味合いですか。
事 務 局	・ トータルの数字です。個々の分析はしていません。
委 員	・ そういった分析をしていかないと、なかなか結論づけも難しいのかなと思いますので、その辺のところはデータ的には追えると思いますので、今後分析の方をお願いしたいと思います。
事 務 局	・ 個々の利用者についても分析の方を進めてまいります。また、デマンドの利用者数と利用者名も把握しておりますのでタクシー券の利用者とそのデマンドの利用者、どういった推移が見られるか、そういったことも確認していきたいと思います。
副 会 長	・ 今の件も前から難しいと言っているところです。このタクシー利用券、要件を満たした人が実際に使っていくと、使い切ったらデマンドに移るだろうという想定があった。それはどちらかというと中央地区はこの500円ってほぼタクシー代と同じぐらいで動けるので、そうするとあまりそちらの方は関係ない。さらに遠い北部、南部の方でタクシー代が4,000円とか5,000円くらいかかるような地域は、タクシー券を日常の交通で使ってしまうと、それがなくなってくるので、デマンドに移行するはずだと、そういう想定をしていたものが、実績をデータで見ると、利用券のそもそもの利用率、それが完全に使い切るまではいかない。また使い切ったとしても、デマンドの方に移行していない遠い地域の方がいらっしゃる。そうすると、デマンドを使わずに、近親者等

の移動支援を受けているのかなとか、そういう形になってくる。だとすると、本来であればデマンドを使いたい人たちがデマンドを使えない状況になっているのか。三台などになった時に北部利用のエリアみたいなところをゾーン的に活用できるようなコンセンサスが取れるようになると、その人たちは使うようになるのかどうかとか、その辺のところも含めて、検討していかないと。当初は、これ溢れるだろうとドキドキする政策で動いたんだけど、今の現状を見ると、デマンド交通として成り立っている。乗り合い率で見ても1.3というところ、この広域型のデマンドをやっている自治体としては良い方です。また一人当たりの経費で見ると、4,000円台から3,000円台に落ちてきたと。3,000円台は、本来はもっと、実際500円とか、それぐらいのレベルまで下がってくれることが本来デマンドの一つの底なんですけれども、これ全域でやっているの。全エリアでやっているところでは3,000円は平均ぐらいの数値になるので、これを考えるととてもいいスタイルの運行になっている。これは利用者が先ほど冒頭でお話をしていたタクシー券を使わなくなって、デマンドに移行しなかった人たちがいたから、もしかしたら成り立っているのかもしれない。その人たちがデマンドを使うと、今度は溢れてしまうかもしれない。その境界領域のところにいるので、この辺の地域別の特性みたいのところを少し地元に入るなり、あるいは運行事業者さんの方にどういう感触ですかといったところを伺いながら、そこまで行くと、送迎だけで30分かかってしまうので、そうしている間で乗り合いを考えていくと、実際にはそういった待ち時間が多くなってしまって、配車すること自体を待つことも、なかなか自分たちの利用者が難しくなっている状況があるよとか、そういった関係性もあるのかどうか、少し丁寧にお話を伺っていく必要があるかなと思いますので、これも次なる課題としてご検討いただければありがたいなど。

会 長 ・ その他、御意見、御質問はございますか。それでは、御意見、御質問がないようでしたら、質疑を打ち切らせていただきます。事務局は、いただいた御意見を踏まえて、事務を進めるように検討をお願いします。続いて、その他に移ります。

#### 【その他】

会 務 局 ・ その他、皆様から御意見、御質問等がございましたら、お願いいたします。  
・ 次回協議会のスケジュールについて、補助金を活用した事業の評価について、運賃協議会関係の規約改正について、デマンド型交通の利用状況について、地域交通利用料助成事業についてを予定しています。

会 長 ・ その他、皆様から御意見、御質問等がございましたら、お願いいたします。それでは、御意見、御質問等がないようでしたら、質疑を打ち切らせていただきます。以上で、全ての議事が終了いたしました。お疲れ様でした。