

令和7年度第1回 館山市地域公共交通会議〔書面開催結果〕

館 企 第 2 0 号

令和7年9月9日

令和7年度第1回館山市地域公共交通会議を書面にて開催した結果、委員29名のうち、26名から書面議決書が提出されたため、館山市地域公共交通会議設置要綱第7条第3項に基づき会議が成立し、下記の議題は承認されましたので、ご報告します。

なお、委員報酬対象者の方は書面議決書を提出いただいた方へ振込予定となりますのでよろしくお願いいたします。

記

○審議事項

(1) 新会長の選任について

承認します（賛成）	26	承認しません（反対）	0
-----------	----	------------	---

○審議事項

(2) 館山市地域公共交通網形成計画の事業評価について

承認します（賛成）	26	承認しません（反対）	0
-----------	----	------------	---

1（意見）グリーンスローモビリティはR3の実証運行後はどうなってしまったのか。

（回答）富崎地区にて行った実証運行は、車両価格が高額なことと、海風が強い地域で車体へのダメージがあること、乗車時の快適性を検討した上で、普通車にて富崎ぐるっとバスを運行することになったため、また西岬地区において行った実証運行は令和4年も継続して運行することを検討していましたが、観光庁の補助金が不採択となったため、運行を終了しました。

2（意見）移動困難者の割合をどのように算定されたのかおしえていただきたい。郊外地域において、バス路線までの移動が困難な人は多く、距離が長いとタクシーの値段が高くて利用が難しい人は多いと思います。

3（意見）館山市での具体的な「移動困難者」の定義と算出根拠は何か。

（回答）（2、3は同様の意見のため一括回答）南房総・館山地域公共交通計画策定に関する市民アンケートにおいて、外出時の困りごとの問いに、何らかの困りごとがあると回答した方を移動困難者としています。

4（意見）移動困難者の割合がほぼ減っていないが、理由の分析と、その対応策は検討されているか。

（回答）ドアツードア輸送を求めている方が多く、新しい交通形態への転換を含め、路線バス等のダイヤ維持と併せて検討する必要があると考えています。

5（意見）交通結節点の整備やグリーンスローモビリティ（GSM）導入はほぼ未着手のようだが、R7年度までに着手する予定はあるか。

（回答）令和7年度中に交通結節点の整備に関して、バス利用者の利便性向上を目的とした情報の掲示等を実施したいと考えています。グリーンスローモビリティに関しては、前述のとおり高額な予算がかかり、補助金の採択を受けないと事業実施が出来ないため、導入の予定はありません。環境負荷軽減等に関しては、運行中の市街地循環バスを活用するなど別途検討します。

○審議事項

（3）館山市地域公共交通網形成計画の南房総・館山地域公共交通計画への統合について

承認します（賛成）	26	承認しません（反対）	0
-----------	----	------------	---

1（意見）南房総市との地域交通計画統合により、館山市独自の路線運営・意思決定は確保されるのか。単独協議会運営の実効性は維持されるか。

（回答）地域交通計画の統合を行います。市街地循環バスといった館山市独自の事業等に関しては、今後も館山市地域公共交通会議にお諮りした上で決定していくため、館山市単独の協議会運営についても、実効性は維持されます。

2（意見）（協議会の）広域化はおおむね賛成だが、広域化によるメリット・デメリットを整理すべきではないか。

（回答）南房総・館山地域公共交通計画への統合により、市域を超えて公共交通利用者の移動実態に応じた事業計画の立案・実施が可能となり、より利便性が高いサービスの提供が実現できます。一方、各市の事業の方向性が異なる場合には、協議、調整が必要となります。

○審議事項

(4) 館山市街地循環バスについて(報告)

- 1 (意見) 利用者が生活するエリアにおけるバス利用率を高めるために免許返納率などを KPI に設定し、返納+バス利用を促す施策を検討するのはいかがでしょうか。
(回答) 現在免許返納者のノーカーサポート優待証所持者に対し、運賃割引を実施し、免許返納を促す施策を実施しています。免許返納率を上げてバス利用率を高めることと合わせ、免許返納者以外への利用促進も図っていきます。
- 2 (意見) 出来ればワンコインでお願いしたい。
(回答) 人件費や物価などの運行経費高騰を考慮すると、運賃を下げることは困難と考えています。
- 3 (意見) 契約額 $83,993,562 \div 3 \text{年} \div 10,122 \text{利用者数} = 2,766$ となります。費用対効果を考えるといかがなものかと思います。両方向運行、路線の見直し、他の路線バスなどとの乗り換えの利便性、利用を促す広報など、利用者を増やすための取組が急務だと思います。
(回答) 次期契約に合わせ、ルート、ダイヤの見直し、逆回り運行など、利便性の向上を検討しているところです。
- 4 (意見) 収支率が 10%以下だが、目標はあるのか。どういった根拠に基づいて目標を立てられているのか。
(回答) 国へのフィーダー補助申請に際しては、来年度収支率目標を 8%とし、前年度の収支率を鑑み目標設定しております。公共交通サービスは、民間企業で成り立たない事業であり、市街地の利便性を向上させるとともに、持続可能なものとするため、収支率の改善に努めてまいります。
- 5 (意見) 小型電気バス導入で、乗りやすさの面での改善や環境への配慮は進んだかと思うが、乗客の増加にどの程度寄与しているか。
(回答) 電気バスだからといって乗客増にはなっていませんが、利用者には他の路線バスと比べて、乗降しやすく助かっているという声もあり、足の不自由な方にとって乗車しやすいバスになっています。
- 6 (意見) キャッシュレス決済、交通系 IC カード導入の利用状況と今後の課題は。
(回答) 運賃の収入状況から、キャッシュレス決済をご利用いただいている方は約 3 割弱となっています。キャッシュレス利用者をさらに増やし、人手不足への対策や生産性の向上に繋げていきます。

7（意見）令和8年度以降「逆回り運行」「一部バス停の変更」とあるが、具体的なルート変更案やその効果予測はどうなっているか。

（回答）ルート変更案等は乗降調査や今回いただいた意見を基に検討していきます。効果予測は出来ておりませんが、利便性の向上を図り、利用者の増加を図っていきたいと考えています。

○その他ご意見等

1（意見）タクシーなど特定の団体の利益だけでなく、南房総エリア全体が「訪れても24時間安心な交通インフラがある地域！」として宣言し、ライドシェア含め需要全体を喚起するような方向性をつくるのはいかがでしょうか。全体最適な方向性をつくることにより、結果的に個別事業者も潤う可能性が出てくると思います。

（回答）過度な自家用車利用から、公共交通機関の利用へと意識の醸成を図ることで、全体として需要を喚起していきたいと考えています。