

令和5年度第2回君津市地域公共交通会議 会議録

- 1 名 称 君津市地域公共交通会議
- 2 開催日時 令和5年8月29日(火)午前10時00分から11時20分
- 3 開催場所 君津市役所 5階大会議室
- 4 議 題 (1) 令和4年度君津市地域公共交通網形成計画の評価について  
(2) 君津市地域公共交通計画(骨子案)について
- 5 配布物 令和5年度第2回君津市地域公共交通会議資料
- 6 出席委員 15名

小松直人	手塚真一	高橋晴樹	藤代純一
林正幸	新藤和巳	榛澤公進	齋藤健吉
齊藤敦	川名正志	正能俊輔	亀田達也
平野利夫	藤井敬宏		

代理出席

高橋直人(小林聡代理)

欠席委員

臺雄一郎 成田 斉 小林喜美 東城博  
保田英明

- 7 オブザーバー 1名  
松木 拓(国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課)
- 8 事務局 企画政策部 部長 鈴木 広夫  
企画政策部 次長 馬場 貴也  
企画調整課 課長 中村 峰之  
企画調整課交通政策室 室長 片倉 丈寛  
企画調整課交通政策室 副主査 茅野 和佳子  
企画調整課交通政策室 主任主事 竹内 裕太  
企画調整課交通政策室 主任主事 久保 亮  
市民生活部市民活動支援課 係長 倉見 信司

- 9 公開または非公開の別  公開 ・ 非公開

- 10 傍聴者 2名

- 11 発言の内容

冒頭、事務局(片倉室長)の進行により開会。

(林副会長)

皆さま、おはようございます。副会長の林でございます。本日「令和5年度第2回君津市地域公共交通会議」を開催いたしましたところ、委員の皆様方には、大変ご多用の中、ご出席をいただき誠にありがとうございます。中川会長におかれましては、本会議の会長として長年にわたり、公共交通の発展に貢献されました。この場を借りて、改めて故人に深く感謝と敬意を表し、ご冥福をお祈りいたします。

さて、本日は議題が「令和4年度君津市地域公共交通網形成計画の評価について」、「君

津市地域公共交通計画（骨子案）について」の2件になります。

また、報告事項として前回の会議で各委員からご意見のあった「スクールバスを活用した実証運行について」を予定してございます。

委員の皆様にはどうか忌憚のないご意見等をいただき、有意義な会となりますようお願いいたします。挨拶と代えさせていただきます。

（片倉室長）

【委員の変更、オブザーバー・出席者の報告、資料確認】

（片倉室長）

それでは、議事に入らせていただきます。本会議の設置要綱第5条第2項及び第6条第1項の規定により、会長が不在のため副会長が会議の議長となります。林副会長、議事進行をお願いいたします。

（林副会長）

それでは何分不慣れではございますが、円滑な会議進行にご協力くださいますよう、よろしくをお願いいたします。なお、本日の会議録署名人でございますが、齊藤委員を指名したいと思いますので、よろしくお願ひします。本日の出席委員は15名で定足数に達しておりますので、これより令和5年度第2回君津市地域公共交通会議を開催いたします。

それでは、早速、議事に入ります。議題1「令和4年度君津市地域公共交通網形成計画の評価について」事務局からの説明を求めます。

（久保主任主事）

議題1 「令和4年度君津市地域公共交通網形成計画の評価について」  
～ 資料に基づき説明 ～

（林副会長）

それでは議題1につきましてご質問・ご意見がありましたらお願いいたします。

（藤井委員）

評価というところで君津市地域公共交通網形成計画を具体的に評価しますと、評価した結果として次の議題にある地域公共交通計画の策定が大前提になってきます。そういったなかでコロナの影響を受けたものを事業評価するのは当然、厳しいというのは受け止めなければいけないのですが、それを受けて特に公共交通の場合、現況の利用状況が8割程度になるといった事業者の視点もある中で、今現在、事務局として公共交通計画策定に向けて目標値といったようなものを、具体的にライフスタイルの変容やそういった内容を含めながら、目標値設定をそもそも変えていかなければいけないのではないかとか、そういった方向性で指標を検討されているのでしょうか。地域の中の評価をしていく際に、指標といったものは、ピタリとはまってくるというのはなかなか難しい部分があり、改めて地域に即した形の中で検討していくような考え方をお持ちになっているのでしょうか。

もう1点ありますが、13頁の所でデマンドタクシーの予約を1日2、3件程度断っているという状況があると説明にありましたが、1日2、3件で、1年にするとかなりの件数になります。その時に利用調整、他の時間帯に、特に広域のエリアを走っているので台数が制限されていた場合、なかなかマッチングしていない状況だと思います。茂原市で、デマンドタクシーを実際に動かして、乗り合い状況で乗り合いすることをお伝えした時に、乗り合いするのであればやめますということがあり、マイタクシー型の利用がコロナ禍の中で非常に増えてしまいました。そうすると、本来の乗り合いというものが機能しないという事が紹介されていたのですが、今回この2、3件程度の予約の断り方で、乗り合いを拒否する方がいるので成り立たないのか、あるいはロケーションの問題でそもそも乗り合わせができないのか、その辺について事務局としてどのような感覚をお持ちなのか、お伺いしたいです。

(中村課長)

最初の指標の方の回答でございますが、先ほど事務局から説明があった通り、コロナからの回復傾向の状況にはあるものの、やはりコロナ前に戻ることはなかなか難しいという状況です。

また、コロナを経てライフスタイル、価値観等が変化していく中で、これまで通りの指標の設定というのはなかなか難しい状況であると認識しております。この後、骨子案の説明の中で少しその辺も含めたご説明をさせて頂こうと思っておりますが、これまでの前例に捕らわれないような形で指標設定については考えていきたいと思っております。

(倉見係長)

デマンドタクシーの2、3件の予約を断っている状況の理由についてですが、運行委託している大新東(株)に理由を確認したところ、コロナを理由に乗り合いを断られる方は基本的には聞かないという事でした。予約を断る理由としては、ロケーションが理由で配車ができずお断りするということが多いと伺っております。

(藤井委員)

状況は、よくわかりました。乗り合いが難しいという事であれば公共交通のモビリティマネジメントといった方法を促進しなければなりません。そもそもロケーションが問題だと、現状のエリア区分、効率型のもので運用するのがいいのかどうか、もしくは地域を区切った形に展開していたとか、デマントの運用についても検討していかないといけないと思います。常に蓄積型で予約ができない仕組みというのは本来の形ではないと思いますので、是非、次の地域公共交通計画策定の際にも、その辺の状況を少し書いて頂けると有難いと思います。

(中村課長)

現在、新たな公共交通計画を策定している状況もあり、これまでの基礎調査の中でデマンド利用登録者アンケート調査を実施しています。お断りしている案件等も踏まえまして、より利便性の高い持続可能な公共交通に向けて、今後の計画づくりの中で検討してまいり

ます。

(林副会長)

他にございますか。

ご意見なければ、議題1について承認としてよろしいでしょうか。

～異議なし～

(林副会長)

異議なしのため、議題1は承認といたします。

次に、議題2「君津市地域公共交通計画（骨子案）について」事務局からの説明を求めます。

(久保主任主事)

議題2 「君津市地域公共交通計画（骨子案）について」

～ 資料に基づき説明 ～

(林副会長)

議題2について、事務局からの説明が終わりました。質疑やご意見をお伺いしたいと思いますが、これから目標や具体的な実施事業を交通事業者などと調整していくとのことですので、本会議には色々な立場の委員がおられますので、交通事業者さんはもちろんのこと、その他の方からも君津市の公共交通に関する今後の展望や要望などがあればご発言いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(川名委員)

私からは観光の面とインバウンドの面を、これから検討する必要があるのではないかとという提案です。君津市として、インバウンドを取り入れる気持ちがあるのかというところが問題です。どこの市町村でも今からインバウンドを取り入れないと、経済的に疲弊してしまうのではないかとということ、観光面で色々聞きます。現に進めて取組をしているエリアもございます。よく言われることとして、成田空港にこれだけ多くの外国人旅行客が降りているのに、千葉県内で観光してもらえず、ほとんどが東京方面に行ってしまうという現状で、千葉県としてどのような取組を行っているのか疑問の声を聞きます。ちなみに千葉県は、羽田空港からも近く、アクアラインを通るバスも利用できます。そういう意味で、君津バスターミナルからのカーシェアの実験は良いと思えますし、デマンドタクシーも利用できると思えます。これから政府の方も外国人も取り込んで、経済を上げていくという方針があるような話も出ている中で、君津市にはお酒があったり、いろんな自然も見られます。これは観光関係でやっていきますが、まずはこれら資源のPR、そして君津市に来たいと思うお客さんに対してどういう風に移動してもらおうかが大事かと思えます。移動するにあたっては、タクシーなりデマント交通の案内に、英語、中国語、韓国語で表示があるとか、そういうところの表示関係も変えていかないと、なかなか外国人も目を向け

てくれないと思います。一言で言うと、インバウンドを取り組むにあたって、どういう受け皿を用意していくかということ、君津市として考えるべきだと思います。最初は大変だと思うのですが、少しずつ進めていけば、皆さん慣れてくるとと思いますので、外貨を稼ぐということでその計画を地域公共交通計画にも少しずつ入れていけたら良いと思います。

(中村課長)

観光振興も絡めた取組というところがございますけど、ご承知の通り市の人口が減っていく中で、また生産年齢人口も落ち込んでいる状況もある中で、外からいかに人を呼び込んでいくかっていうことは、県内外、外国に限らず非常に重要な視点であると思っております。これまでの高速バスの利用状況等、先ほどの評価の中でお示しさせていただいている状況もございますが、復調傾向にあります。また、東京から例えば館山ですとか、そういったところへのアクセスを求めるようなお客さんも増えているという声も聞いたりしている状況の中で、先ほどお話がありましたが、いかに外貨を獲得していくかっていう視点のもと、交通施策等を通じて取組を進めていくことは、重要な視点と認識しております。今後、そういった視点の中で施策等については考えていければというところもございますし、また個別計画の中で経済環境部の方で「君津市商工・観光アクションプラン」等もございますので、そういったところとの整合も絡めた中で、今後の取組については考えていきたいと思っております。

(藤井委員)

今、インバウンドのお話が出ましたので、別の地域で起こっていることを少しお話させていただきます。地域は伊豆半島になります。房総半島と伊豆半島、かなり似たような形状をしていると思います。そういったところで、昨年度の大河ドラマで非常に利用客が増えた伊豆の国市で、「歴バスのる〜ら」といったものが走っておりました。これは伊豆の国市にある反射炉が世界遺産に認定され、伊豆箱根鉄道の鉄道駅から直接繋げるためにバスを運用し、観光面を拡大しようという形で周遊するような形態に変えて運用しました。その結果何が起きたかということですが、この9月いっぱい運用をやめる、路線廃止ということになってしまいました。これはどういう形かということ、コロナの影響ももちろんありますが、外国から来られる方たちの利用交通手段、これが変わってしまったことにより、特に世界遺産となっている反射炉は大型バスでアクセス、それからマイカーという形で来てしまうということで、そもそもの公共交通利用客が減ってしまいました。欧米等のバックパッカーは、個人的に来られるような方になるのですが、最近少しずつまた増えてきていますが、そういう方たちはバスを活用するよりも、モードとしてサイクルシェアリングがあります。地域の方が使うとなるとエリアはあまり広範囲ではないので、活用できる仕組みとしては色々なモビリティに転換していったことにより、既存のバスから離れていってしまいました。1日走っても5人程度しか乗らない現状でこのような現実になってしまいました。君津市においても、どういうインバウンドを招いているか、そしてまた何を見せ、何を体験するといったところのメニューが、きちんと公共交通のモードとマッチングしてこない、なかなか観光客に合わせたモードとの組み合わせが難しい

というのが現実には起きています。これから中国から観光客がかなり大々的に日本に入ってくると思いますが、以前のような大型バスを使ったアプローチ、これが一気にまた増えるだろうというところもあります。その需要に応えられるような観光とマッチングできるかどうか、その辺のことをぜひ検討していただき、公共交通として担う中で、タクシーベース、今デマンドという話もございましたが、個人で動くような際にはそういったものを支援できるような仕組みを、観光用に転換するというのも重要かと思います。どういった利用モードに合うかといったことをぜひ検討して頂けたらと思います。少し自治体の例という形で紹介させていただきました。

もう1点ありますが、先ほど議題でも出てきましたが、公共交通として実際に費用として1億9,000万ぐらい使われております。これは計画を策定する上で、それを前提条件にしてしまうとなかなか計画も良いものにできなかったり、縛られてしまうということはあると思いますが、そういった中でその枠組みがどんどん拡大している状況下といったところを考えていかないとはいけません。その際に、第3章の基本方針に、君津市地域公共交通網形成計画では先送りした受益者負担の考え方を踏み込んでいかないといけないのではないのでしょうか。踏み込んでいかないと、公共交通そのものが成り立たないことになりかねないのではないかという気がいたします。事務局としてこの基本方針のある際に受益者負担の考え方、地域に見合ったオープンな負担の方になるのかもしれないし、また別の考え方といったところを取り組んでいかなければいけないのかもしれないと思います。その辺を君津市として検討していく気があるのかどうか、お伺いしたいと思います。

(中村課長)

最初のインバウンドの視点については、伊豆の話含めて大変参考になりました。ありがとうございました。まず、ターゲットをどうするのか、我々君津市がどういう体験価値を提供できるのか、その辺の組み合わせの中でどういうものが必要なのかというのは、今後の施策検討の中で考えていきたいと思っております。

もう1点の、受益者負担の考え方なのですが、今回基本方針として3つ掲げさせていただいている中で、3つ目の「持続可能な公共交通をみんなで支え合う取組の推進」、ここの背景にあるのは7つの課題ですが、その中で7つ目の公共交通に対する負担額の最適化、これに関連する基本方針③ということで掲げさせていただいております。やはり持続可能な交通を進めていくにあたってはどうしても行政、事業者だけではなかなか難しい部分があるのかなというところがございますので、市民の皆様等も含めたみんなで支え合う取組の構築に向けて、今後、目標あるいは施策、事業等を検討していくわけですが、受益者負担の考え方を盛り込みながら取組を進めてまいりたいと思っております。

(藤井委員)

この計画の中で、「誰もが」というキーワードがありますので、この誰もがという目標を達成するってものすごく難しいと思います。ナショナルミニマムというような考え方で個人の移動を全部担保していくのかというように考えるとこれ、公共ではなかなかないといったことが当然出てくると。そういった時に実際のその負担の考え方といったところを盛り込んでいかないと、現実的な移動そのものが出ないというふうになって

きますので、ぜひ大変なところに踏み込むことにはなるかと思いますが、ぜひ頑張っていたきたいなと思っております。後半は応援という形での発言になりますが、以上でございます。

(松木オブザーバー)

先ほど、インバウンドのお話もありましたが、藤井委員からその「誰もが」という言葉の意味についての話がありましたが、個人的に気になるのは、基本方針①の市民・来訪者の移動ニーズにあった公共交通ネットワークの強化というところで、ネットワークの強化をいろんな人、市民であったり、市外から来る人であったり、これらの人のために評価をしていくことかと思えます。しかし、必ずしも評価だけではないのかなと思っております。例えば君津市に、インバウンドでいらっしゃったりとか、あるいはビジネス需要とか、市民の方が病院に行かれたりとか学校に行くとかそういった、色々な移動ニーズがあると思えます。それに答えることは、路線を引くことももちろん大事だとは思いますが、それ以上に公共交通を利用してもらうために、どういう情報を発信していくかといったことが大事かと思えます。例えば君津駅の駅前や、改札を出たところで、誰にどういう情報提供をしていくのかといったことになります。先ほど議題1の中で、公共交通マップを作っていくという話がありましたが、今は君津市のホームページにて公開していますが、例えば市外から来る方は、多分君津市のホームページを普通見ないと思われれます。そういう意味だと、誰にどういう情報を提供していくのかということのも、それだけで移動ニーズを満たすものではないですが、誰をターゲットにしていくかという意味では、交通を利用してもらうには大事なことだと思えます。そういう意味で、基本方針②の「誰もが」というところもあると思うのですが、「誰もが」という表現だと、ユニバーサルデザインとかバリアフリーとかそういったものをイメージしてしまいがちですが、インバウンドであったり、ビジネスであったり、色々な人たちのニーズを満たしていくと、結果として皆が使えるってということなのかと思えます。基本方針①と②で、①はネットワークの評価だけになっていますが、もう少し射程を広げて、色々な人のニーズを満たしていくために、交通をもっと利用しやすいものにしてしまおうという意味で捉え、ネットワークの強化という路線に限った話ではなくて、交通全体をもっと使いやすいものにして、それぞれのニーズに応じて使いやすいものにしていく、というところが大事なのではないかと思います。その文言が議論していて気になったところです。

(中村課長)

基本方針として3つ掲げさせていただいているところではありますが、どれを中心にやるのかというより全体的に取り組んでいく必要があると考えております。そういう意味では、ネットワークの強化もですが今、松木オブザーバーがおっしゃった通り、どういう情報を誰に届けていくのかというのも結果としてその移動ニーズを満たすところに繋がるのかなと思っております。いただいた意見については参考にさせていただきながら、文言を含めて検討していきたいところではあります。限定するよりは、全体通じて皆さんの移動ニーズに叶えられるような取組につながるよう進めていければと考えております。

(小松委員)

私の方からは、事務的なリマインドを1つさせていただきます。この地域公共交通計画と、乗り合いバスの補助制度についてでございます。君津市内を運行する路線バス6路線については、国と県の補助を受けて運行を維持しているということでございます。先般の国の制度改正によりまして、引き続き補助を受けるためには、この市町村が策定する地域公共交通計画に必要な事項を記載する必要があります。今後、この骨子案が具体化していくと思いますが、その中で記載すべき事項について、漏れがないようにご注意くださいと思います。記載事項についてご不明点がありましたら、担当局または千葉県にお問い合わせをいただければと思います。

(久保主任主事)

国や県からの幹線系統の補助であったり、またデマンドタクシーのフィーダー系統補助もいただきながら運行している背景がございます。もちろん令和2年度の法改正の背景には、地域公共交通計画に位置づけるというところもございますので、もちろんそこは遺漏のないように対応するとともに、関東運輸局や千葉県にもご協力いただきながら策定を進めていきたいと思っております。

(高橋委員)

1点質問と、お願いがございます。

質問ですが、2頁目の課題3の公共交通空白地域の縮小という内容ですが、君津地区、小糸地区、清和地区に存在する公共交通が利用しづらい地域、公共交通空白地域の縮小が必要と記載されていますが、この縮小というのとはどのようなことを意図しているのかについて伺いたいと思います。公共交通空白地域をもう少し小さくするのか、それとも路線を増やしたり延伸したりして縮小していくのか、どういう意味なのか教えていただきたいです。

もう1点僭越ではございますが、君津市はおそらく調査費補助を活用して今回地域公共交通計画を策定していると思うのですが、スケジュールを見ますと余裕を持って作成いただいていると思います。補助金関係は、計画策定する際には余裕もって補助金の申請は期限に間に合うようにしていただければと思います。1点目の公共交通空白地域の縮小が必要という内容について、教えていただければと思います。

(久保主任主事)

課題3の交通空白地域の縮小につきましては、君津市は市域が広いものですから、人口密度が高い部分があれば低いようなところもあります。そこ一帯を全てカバーするというものは、現実的に難しいという見解がありますが、そこに住む方の移動ニーズを捉えたいと思っております。それが通勤、通学、もしくは通院なのか、目的によってそこに住まわれている方のニーズによって達成する手段は異なると思っております。移動で達成するニーズはもちろんのこと、その他福祉であったり、または経済の方であったり、多様な面で交通空白地域というものを解消していきたいと思っておりますので、縮小という表現を使わせていただいております。



また、2点目の調査費の補助金につきましては、本市もこの公共交通会議で活用してございますので、スケジュールには余裕を持って国の方に申請等させていただきたいと思っております。

(高橋委員)

2点目の方はお願いいたします。

1点目の公共交通空白地域の縮小についてですが、お話あった縮小という言葉が出た時に、ちょっと言葉的にどうなのかなって感じたところがありますが、誤解のないようにしていただければと思います。

(正能委員)

先ほど、地域公共交通計画作成にあたって、君津市さんと今後意見交換ということをごさせていただくこととなりますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

JR千葉支社から、今後のスケジュールから踏まえて1点、ご意見させていただければと思ひます。先ほど、今生きている君津市地域公共交通網形成計画の評価というところで、当初設定した目標が大きく抱えすぎているので、大きな社会環境の変化があったものから、達成状況が非常に厳しいというご説明があったと思ひます。今後、次回が12月ということですのでその辺の目標策定も踏まえて、次回にご提示いただけるかと思ひており、引き続きご意見させていただければと思ひます。先ほどの中でご説明にもありました通り、1つ1つの言葉は非常に大きな変化があったので数値的には厳しい状況だと思ひます。先ほど1つの事例としてコミュニティバスを改善したことによって、当初の平成26年の策定時よりも路線の一部は、ご利用のお客様が aumentata みたいところもあつたりするものですから、そうすると、事務局含めたこの市全体の取組がなかなか浮かばれないというか、大きな数字でとらえると非常に厳しい評価になってしまひますが、個々で見ると、取組の評価によって改善がなされたというものは、次期計画の中で一定に評価されたり、逆に市民の皆さんに訴求されるような目標設定だったり、事業評価のされ方等を今後のご検討の中で反映させていければよろしいかと考えました。改めてですけれども、非常に取組まれていて、改善が見られているところを、市民の皆様に適切にお伝えすることは、多分大事なことだと思ひますので、そういった点を考慮されて、作成されてもよろしいのかなと思ひ述べさせていただきました。

(中村課長)

今後、新たな計画を策定していくにあたって指標を設定していくわけですが、今回、直接的な効果が見られる一次指標と、それをどういう成果が見られる二次指標っていうようなことも検討していこうと思ひております。一次指標の設定にあたっては、取組結果が皆さんに共有できるような形になるのかも含めて、内容については検討していきたいと思ひております。

(川名委員)

その他の時間で質問をしても良いかなと思ひたのですが、骨子案ということで質問させ

ていただきます。

朝、ニュースを見ていたのですが、本日国土交通省の方も出席されていますので、どんな趣旨で、どんな進め方で事業を進めたのか、これが基本計画に役立つかわかりませんが、お聞きしたいと思います。栃木県宇都宮市内で、日本で初めて新規で路面電車を走らせたと聞いております。これを市民の足として活用して、今回東側だけ開業して、調査させたところ、毎日満席だとニュースで言うておりました。東側が開業して、次に西側に路線を広げるという話で、基本的には市民の足ということで今回の指針と一緒にしたいと思います。その後、観光にも活用するというニュースだったのですが、その辺の取組はどのように行われて、どんな趣旨、計画でやっていたのかご存知でしたら、参考になるかもしれないので教えてほしいなと思います。

(松木オブザーバー)

私も宇都宮のLRTの検討会のメンバーでもありますので、知っている範囲でお答えさせていただければと思います。ご存じの方もいらっしゃると思うのですが、宇都宮市は南北に東北本線と東北新幹線があり、それを境に西側、東側と分かれています。宇都宮市の中心、栃木県庁などがあるのは実は西側でして、東側はあまり開発されていないところになります。工業団地が多くあるところです。ホンダの工場もありますし、清原の野球のスタジアムもあり、元々は企業の送迎バスが多く出ていて、その影響で渋滞が激しく発生しておりました。そこにLRTを開通させれば、効率的に運べるのではないかという意見でしたので、今回は宇都宮駅より東側を先に開通させたという経緯がございます。もちろん、せっかく通すので観光にも使えるのではないかという議論ではあるかと思うのですが、宇都宮市の観光資源は、実は西側の方に結構存在しておまして、大谷資料館と言って地下神殿のようなすごい石を持ったところ、その他餃子の飲食店もあります。今回LRTが開業したということで、東口もかなり再開発して綺麗になってはいるのですが、やはり西側の方が観光資源は多いです。今はLRTを目当てに、結構お客さんは来ていますが、今後西側にどう伸ばしていくかという検討も始まってはいますが、その中ではやはりどこまで伸ばすのかという議論と、せっかく通すのでどう観光に繋げていくかという議論を行っております。JR宇都宮駅と宇都宮市の中心部がかなり離れていますので、この間を回遊できるような、最近オーバーツーリズム等まちづくりに言いますが、そこで餃子の飲食や街歩きを楽しんでもらうような環境をどう作っていくのかというのは、今検討会の中で議論をしている状況です。

(川名委員)

君津市が参考にできそうな事例でしょうか。開業するには時間、計画、費用がかかると思うのですが、1年、2年で実現できるものじゃないと思っています。何年間でいくらくらいかかったのでしょうか。

(松木オブザーバー)

総事業費で600億～700億円ぐらいだったと思います。年数自体は、構想から開業、今回東側が開業するまで30年かかっています。また、元々東側はあんまり施設が無かつ

たので田んぼに、線路を引けば良かったのですが、西側はもう街ができてしまっているので、さらに、10年、20年ぐらいは、開業までかかってしまうのかなと思います。

(齋藤委員)

商工会議所という、やはり商業を中心的に考えております。公共交通網というのは、買い物弱者の方、それからお年寄りの方、その方たちが一番利用するのかなと感じております。先ほども言いましたように、交通の空白地域等々もあるわけですが、君津市の場合、移動販売者については、農協がやってくれております。あと、買い物支援を君津市内の事業者が担っていたり、いろいろな手段を伴いながら、弱者を応援する事業を展開しております。ぜひ、この公共交通計画を作るときに、買い物支援などの取組を君津市内のどこで行っていて、どういう取組を行っているのかを把握していただき、計画の方にも取り入れていただければと思います。よろしくお願いたします。

(中村課長)

やはり交通モードを考えていくにあたって、その先にある目的をきちんと捉えて、かつターゲット、どういう方が来るのかというニーズもしっかりと把握した中で、考えていかなければならないと強く思っております。先ほどのLRTの話でもありましたが、工業団地と結ぶことで、経済の活性化にうまくつなげていくというような文脈もあるのかなと捉えますと、やはり商業との連携というのは欠かすことができない状況だと思います。おっしゃる通りで、今移動販売車を企業がやられたりといった実情も、承知しております。また、実際に公共交通を利用される方々、高齢の方々、なかなか自分で運転することができない方等が多く利用されているような実情もございますので、そういった視点で、今後の施策については検討していきたいと思っております。ありがとうございます。

(林副会長)

ただいまの報告事項について質疑やご意見がございましたら、お願いします。

～異議なし～

(林副会長)

異議なしのため、議題2は承認とし、君津市地域公共交通計画の策定に向け、引き続きご意見等をいただきながら、進めてまいります。以上をもちまして、本日の議題の審議を終了いたします。

(林副会長)

続きまして、報告事項に入ります。報告事項1「スクールバスを活用した実証運行について」事務局より説明を求めます。

(茅野副主査)

報告事項1 「スクールバスを活用した実証運行について」

～ 資料に基づき説明 ～

(林副会長)

ただいまの報告事項について質疑やご意見がございましたら、お願いします。

(林副会長)

以上で、報告事項の全てが終了いたしました。皆様ご協力ありがとうございました。それでは、進行を事務局に返します。

#### 【その他事項】

1. 高橋委員より、路線バス周西線の延伸についての報告があった。

・周西線の延伸について、9月1日の改定より、君津製鉄所の1つ手前のバス停、中央門前を經由して君津駅、君津バスターミナルを經由し、中島を經由し、終点が清和公民館までの運行に変更する。

・平日の朝夕は、中央門前までの運行を維持した。君津バスターミナルでは、電車や高速バス等の接続を考慮してダイヤを設定したほか、お買い物需要への対応のため、アピタ君津店への運行経路とした。

2. 君津市 片倉室長より、住民説明会についての結果概要について説明を行った。

・JR久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通計画会議において、住民からの説明会開催の要望を踏まえ、6月1日に亀山地区、7月12日松丘地区、7月15日に久留里地区の日程において、説明会を実施した。参加人数については、亀山地区は68名、松丘地区は81名、久留里地区は71名であった。

・意見については、久留里線の運用に対する意見、久留里線の利用促進に関する意見、地域振興に関する意見、久留里線に対する要望と4つに大別された。結果の概要は君津市のホームページに掲載している。

・説明会でいただいた意見は、課題等を整理し、検討会議の方で丁寧に議論していく。

最後に事務局（片倉室長）から事務連絡があり閉会。

午前11時20分閉会

会議録署名人 齋藤 健吉