

## 令和7年度第3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7年12月22日（月）午前10時00分から11時25分
- 3 開催場所 君津市役所 5階大会議室
- 4 議 題 (1) JR久留里線（久留里～上総亀山間）の代替交通について  
(2) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（案）について
- 5 配 布 物 令和7年度第3回君津市地域公共交通会議資料
- 6 出席委員 21名

荒井 淳一	菅井 規	秋葉 岳人	成田 齊
伊藤 昌央	手塚 真一	高橋 晴樹	藤代 純一
小林 喜美	能城 正巳	倉田 信一	真木 範幸
葉山 秀夫	齊藤 敦	尾関 崇	榎本 英樹
藤井 敬宏			

代理出席

斎藤 良一（江澤 啓至 代理）、野村 友行（川名 正志 代理）  
岩田 知之（伊藤 貴夫 代理）、斎藤 優次（亀田 達也 代理）
- 7 オブザーバー 1名  
市野 将英（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 津野 広昭  
企画政策部 次長 栗坂 達也  
企画調整課 課長 中村 峰之  
企画調整課交通政策室 室長 佐久間 貴幸  
企画調整課交通政策室 主任主事 久保 亮  
企画調整課交通政策室 主事 森田 裕斗  
市民生活部 次長 粕谷 一男  
市民生活部市民生活課 係長 平野 淳子
- 9 公開または非公開の別 公開 • 非公開
- 10 傍聴者 18名
- 11 発言の内容  
冒頭、事務局（佐久間室長）の進行により開会。

（佐久間室長）

【オブザーバー・代理出席者の報告】

（荒井会長）

皆様、こんにちは。副市長の荒井と申します。

委員の皆様におかれましては、大変ご多用の中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

また、日頃から本市の交通行政に対しまして、格別のご支援・ご協力をいただいておりますことに、厚く御礼申し上げます。

近年、地域公共交通を取り巻く環境は大きく変化しており、特にドライバー不足の深刻化や燃料価格の高騰は、持続可能な公共交通の確保に向けた喫緊の課題となっております。

このような状況の中、地域の移動手段をいかに維持・改善していくかは、自治体にとって極めて重要な課題であると認識しております。

本日の会議では、前回ご協議いただきましたJR久留里線（久留里～上総亀山間）の代替交通案につきまして、利用者アンケートの結果等を踏まえ、運行計画の変更点などをご報告させていただきます。

また、地域公共交通確保維持改善事業の事業評価につきましても、ご審議をお願いする予定としております。

地域の移動を将来にわたり維持していくため、委員の皆様から幅広いご意見を賜りますようお願い申し上げまして、私からの挨拶とさせていただきます。

本日は、よろしくお願ひいたします。

(佐久間室長)

【資料確認】

(荒井会長)

それでは、しばらくの間、進行を務めさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

さて、本日の出席委員は、21名で定足数に達しておりますので、これより、令和7年度第3回君津市地域公共交通会議を開催いたします。

なお、本日の会議録署名人でございますが、伊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。

それでは、早速、議事に入ります。

議題1 「JR久留里線（久留里～上総亀山間）の代替交通について」でございます。

議題の説明に先立ちまして、前回会議の中で、代替交通の今後の見通しについて求める意見がございました。

まずは、JR久留里線に関する現段階の考え方について、尾関委員からご報告をお願いいたします。

尾関委員、よろしくお願ひいたします。

(尾関委員)

説明の概要は次のとおり。

① バス転換の表明に至った経緯

- ・久留里線（久留里～上総亀山間）は、利用者数が長期に渡り減少傾向にあり、2021年度時点で1日平均55人と極めて少ない状況にある。
- ・コスト削減や利用促進策を講じてきたが、鉄道としての大量輸送のメリットを発揮できない状況が続いている。
- ・2023年3月、鉄道やバスを前提としない総合的な交通体系の検討を千葉県と君

津市に申し入れた。

- ・千葉県設置の検討会議における議論・報告書を踏まえ、望ましい交通体系としてバス転換が適当と判断し、表明した。

② 代替交通に関する考え方

- ・代替バスは、現行の運行本数（8.5 往復／日）以上を確保するなど、利便性の向上が図られる内容と認識している。
- ・代替バスの運営・運行に係る費用は、JR東日本が18年間分を拠出する。
- ・想定外の状況変化が生じた場合は、関係者間で協議する。

③ 鉄道事業廃止の届出

- ・今後、鉄道事業法等に基づき、関東運輸局へ鉄道事業廃止の届出を速やかに行う予定である。
- ・提出時期は、準備が整い次第、JR東日本から表明する。

④ 地域貢献

- ・鉄道事業廃止後も、地域活性化に資する取組を継続する。
- ・久留里、松丘、亀山地区の交通拠点整備やイベント時の輸送対応等について、支援を講じる。詳細は君津市と協議を進める。

⑤ まとめ

- ・今後、持続可能な地域の公共交通を形成することは極めて重要な経営課題と認識している。
- ・バス交通に転換したとしても、地域の足を守るという責務を果たして参る。

(荒井会長)

ご報告ありがとうございました。

続きまして、事務局からの説明を求めます。

(中村課長)

議題1 「JR久留里線（久留里～上総亀山間）の代替交通について」

～ 資料に基づき説明 ～

(荒井会長)

議題1につきまして、質疑やご意見等がございましたら、お願いします。

(成田委員)

私から、先ほどご説明いただきました資料1の内容について、確認のためお伺いさせていただきたいと存じます。

2ページ目の（3）「臨時便等の要望」につきまして、観光シーズンなどの需要に応じ、JRが主体となって臨時バスを運行するというご説明で、今回の代替交通とは別である、という事務局のご説明でございました。

そこで、確認のため質問したい点が2点ございます。

1点目は、同ページの4「費用負担の期間等」につきまして、先ほど東日本旅客鉄道株式会社の尾関委員からも、18年分のご支援をいただくということが表明されておりますが、ここにある臨時便について、18年以上の長期にわたるご支援とは別なのか、含まれるのか、という点でございます。

2点目は、臨時便を運行するのが「JRが主体となって」という主語でございまして、説明がなかったのですが、東日本旅客鉄道株式会社が乗合バスを仕立てるのか、貸切バスを調達するのか等、「主体となって」という表現について補足してご説明をいただければありがたいと思っております。

よろしくお願ひいたします。

(中村課長)

まず1点目の臨時バスにかかる費用が、18年以上のJRさんが負担する費用に含まれるのかという点につきましては、あくまでも臨時便はJRさんが別途、自前で主体となって運行することから、この18年間にかかる費用とは別立てで想定してございます。

また、具体的な臨時便の走らせ方につきましては、JRさんが今後どのような運行形態で実施するのかという点について、JRさんの方で検討される事柄であると認識しております。

そのため、現段階で「どのような形で運行するのか」という点につきましては、事務局としてお答えすることは難しいと考えております。

以上でございます。

(成田委員)

今のご回答を受けまして、意見として述べさせていただきます。

まず、臨時便に係る費用が、18年間の支援とは別立てであるという点については理解いたしました。

一方で、「JRが主体となって臨時バスを運行する」という主体の解釈につきましては、今後の協議事項であるということで承りましたが、東日本旅客鉄道株式会社が委託する場合であっても、そうしたバスが存在し得るという視点に立ちますと、今後、代替交通をバス事業に転換するとされている中で、そのバス事業者をどのように選定するかにも影響してくるものと考えております。

そのため、ぎりぎりの段階ではなく、できるだけ早めに、この点についても整理を行い、本会議でも結構ですので、ご提案をいただくことが必要であると考えております。

どうぞよろしくお願ひいたします。

(中村課長)

引き続きJRさんと協議を進めていくことになろうかと思いますので、臨時便の運行方法につきましても、引き続きコミュニケーションを取りながら進めていきたいと考えております。

(藤井委員)

鉄道事業の当事者であるJRさんへの要望と、それから事務局への要望、あわせてもう1点、事務局への確認という形で、3点お話をさせていただきます。

まず1点目、JRさんへの要望でございます。

先ほど、法令に基づく廃止の届出について表明があり、現在、事務作業を進めているということでございましたが、今回の代替交通において主体となる利用者は、やはり子どもたち、特に高校生であると考えております。

そういう点からすると、入学年次に合わせた運行ができることが必須であると私は思っております。

今から準備を進めていただき、表明を行い、この地域公共交通会議の中で具体的な運用の最終的な方針を決め、事業者の委託選定へと入っていく流れを考えますと、やはり最短で2027年4月を目指していただきたいという思いが、私個人的にはございます。

こうした方向性に向けて、できるだけ早く表明していただくことをお願いしたいのと、それにあわせて、事務局としても準備や対応を進めていく必要があるだろうと考えております。これはお願い事項でございます。

続いて2点目、事務局への要望でございます。

今回の説明を伺っておりますと、18年間にわたり全額をJRさんが負担されるという点につきましては、非常に手厚い支援であり、個人的には、手厚すぎると感じております。

民間の鉄道事業者がここまで対応できるのかという点について、私自身、少し重く受け止めすぎているのかもしれません、こうした支援をいただける状況であるからこそ、それを前提に、地域公共交通に真正面から向き合う覚悟を、事務局として持つ必要があると考えております。

18年間という期間を考えますと、私が他の自治体で総合計画等に関わる中でも、10年、20年、あるいは市川市のように25年といった長期計画を策定する事例がありますが、そのような長期スパンでは、人口動態を見ても、人口減少や高齢化といった変化が顕著に表れてくる地域が多くございます。

この18年の間には、沿線地域の方々の暮らし方、働き方、学び方など、さまざまなもののが変わってくると考えられます。

また、観光資源の活用といった面においても、状況が変わってくる可能性があります。

こうした中で、今回18年間という支援期間が示されたことを踏まえ、地域公共交通計画についても、より長期的な視点の中で、この地域の交通をどう考えていくのかという検討が可能になる下地が整ったと考えております。

これまで多くの自治体では、5年ごとにローリングする形で計画を策定してきたわけですが、今回の支援をうまく活用することで、5年という枠の中で、本当に定時定路線を維持・継続すべきなのか、あるいは地域のニーズや行き先の変化に応じて、より細やかな移動サービスへのモビリティ転換が必要になるのかといった点についても、少し長期のダイアグラムを描きながら検討していくことができるのではないかと考えております。

今回、代替交通の検討にあたっては、地域の方々の生活の質の向上を図ることを第一の目的として、モビリティ転換を検討し始めたものと認識しておりますので、その点を踏まえ、ぜひ事務局には強い意思を持って取り組んでいただきたいというお願いでございます。

最後に確認でございますが、これは現在の議論とは異なります。

会議開始の20分ほど前に、傍聴者の方から意見書のようなものを、私が着席しているところへ手渡される場面がございました。

私は「資料は受け取れません。」と対応いたしましたが、事務局として、ビラやチラシといったものを庁舎内で配布することを認めているのかどうか、非常に疑問に感じました。

特に、そうした配布物によって意見等が左右される場であっては、この会議は適切ではないと考えております。傍聴規定を含め、この点については徹底していただきたいと思います。

以上でございます。

(中村課長)

18年という長いスパンの中で、JRさんからご支援をいただけるというお話ではございますが、私どもとしても、19年目以降について、バスがどのような形になるのかといったご心配をされている地域の方々がいらっしゃるものと認識しております。

そうした中におきまして、JRさんとは、19年目以降についても引き続き誠実に協議に応じていただけるよう、協議を進めているところでございます。

先生からは、中長期的な観点の中で、当該エリアの交通体系を持続的なものとしていくために、さまざまな角度から考えていくべきではないか、というご趣旨のお話をいただいたものと受け止めておりますが、一方で、今回の件につきましては、地域の方々にとって非常に大きな影響を及ぼすものであるという認識も、私どもとして強く持っております。

まずは、足元のバス転換にあたりまして、地域の交通に空白が生じないよう、また、利便性の向上が図られるよう、着実に取り組みを進めてまいりたいと考えております。

その上で、地域公共交通計画にも言及をいただきましたが、計画の見直しにあたりましては、関係計画との整合も図りながら、取り組みを進めてまいりたいと考えておりますので、引き続き先生のご知見を事務局の方へお寄せいただければと存じます。

また、もう1点、会議前にビラ等が委員の皆様のお手元に配布された件についてでございますが、本来、この会議体において事前にこうした資料が配布されること、また、庁舎内においてビラ等を配布することにつきましては、庁舎管理の観点からもご遠慮いただきべき事柄であると認識しております。

庁舎を管理する担当部署とも確認を行いながら、今後、会議の進行や審議に影響が生じないよう、適切な取り扱いについて検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

(藤井委員)

私が先ほど事務局にお願いしたのは、モード転換を進めていく上で、JRさんと良い関係を築いていくことは当然重要である一方で、本来、地域公共交通を担う責務は事務局にあると考えている、という点でございます。

そういう意味では、主体的な立場を忘れずに、地域において住民の方々としっかりと向き合っていただきたいというお願いでございます。

その中で、必要に応じてJRさんからサポートしていただく部分と、行政が主体となって地域の方々に向き合い、対応すべき部分について、その線引きをきちんと行いながら交通事業を展開していただきたいと考えております。

これは、JRさんだからできる、あるいは他の自治体や事業者ではできない、という話ではなく、君津市だからこそ、地域の中で交通事業を転換していくことができるのだ、という思いを、自分事として受け止めて取り組んでいく必要があるのではないかと考えております。

それが、公共交通を担う上で大きな責務であると、私は強く思っておりますので、ぜ

ひその点をお願いしたいと思います。

また、資料等の事前配布につきましては、ぜひ厳格に取り組んでいただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

(荒井会長)

それでは、私の方から申し上げます。

傍聴要領におきましては、ビラの配布は禁止されております。

今後、傍聴要領に従っていただけない場合には、どなたであっても直ちに退場していただくことになりますので、その点につきましてはご承知おきください。

よろしくお願ひいたします。

(尾閑委員)

まず、バスへ移行する場合において、主体となる利用者が学生であるという点につきましては、ご指摘のとおりでございます。

そのため、入学年次、あるいは進級年次、具体的には4月にあわせた運行とするべきではないかという点につきましては、まさにおっしゃるとおりであると認識しております。

これに向けまして、必ずしもすべてが想定どおり進むとは限りませんが、できる限りそのような形となるよう、調整を進めてまいりたいと考えております。

一方で、先ほど廃止の届出につきましてご説明させていただきましたとおり、廃止に係る事務手続きにつきましては、廃止日の1年前までに届け出を行う必要があると規定しております。

これは鉄道事業法に基づくものでございます。

こうした制度上の要件も十分に考慮しながらではございますが、できる限り4月に合う形となるよう、丁寧に、かつ速やかに手続きを進めてまいりたいと考えております。

どうぞよろしくお願ひいたします。

(上総地区自治会連絡協議会 齊藤会長)

私、江澤委員の代理として、住民代表を務めております齊藤と申します。

単純な質問でございますが、今回バスを運行するというお話の中で、バスの大きさはどの程度を想定しているのか、お伺いいたします。

噂で聞きますと、バスは、バックして切り返しが必要な場所は通れない、一方通行でなければならないなど、道路条件に制約があるという話も聞いております。

私自身は松丘に住んでおりますが、松丘駅の駅舎につきましては、土地はJRの所有であるものの、建物自体は君津市が建てたものと聞いております。

そうであれば、先ほど話題に出ました待合室やバス停の問題について、新たに整備するのであれば、JRの駅舎を待合室として活用できないのか、という声を地元の方々から多く聞いております。

あの駅舎であれば、雨も凌げますし、照明もありますし、状況によってはトイレも利用でき、待合室としては非常に条件が良いと思います。

一方で、現在、高速バスのバス停の場所に新たに雨を凌ぐ施設を設けるとなると、整備費用もかかりますし、その後の維持管理も大変になるのではないかと思います。

できることなら、できるだけお金をかけず、既存の施設を活用していただきたいという

のが、地元の率直な思いでございます。

ただ、そのためには、バスが大きいとバックしなければ駅舎から出られないという問題もあります。

そこで、どの程度の定員のバスを想定しているのかをお伺いしたいと思いました。

むしろ、利用者が少ないのであれば、高速バスの停留所まで行かずとも、10人乗り程度のマイクロバスのような小型の車両でも十分ではないかと、私は個人的に思っております。

亀山から通う子どもたちの人数などを見ても、実際にどれくらいの乗車人数になるのかを踏まえて検討していただいた方が、利便性の面では、はるかに良いのではないかと感じております。中型バスであっても20人乗り程度の車両もありますので、こうした選択肢も含めて検討していただければと思います。

駅の近くに車を置き、駅舎でバスを待つという形は、私自身、昭和45年の災害の際に久留里線が不通となり、JRが亀山から久留里まで代行バスを運行したときに利用した経験もあり、現実的な方法だと感じております。

当時は、子どもが多かったため、大型バスで亀山・松丘・久留里の各地区を回るとすぐに満員になっておりました。

しかし、現在の状況を見ますと、学校の統合により、亀山や松丘には小中学校もなくなり、子どもの数は本当に少なくなっています。

高校につきましても、現在は県立高校に通う生徒は自分の足で通学しておりますが、木更津市の私立高校ではスクールバスでの送迎が行われており、私立高校の生徒は代替バスを利用しない状況でございます。

そのため、実際にバスを利用する高校生は、久留里の青葉高校や木更津高校へ通う生徒が中心となり、それ以外の利用は限られてくるのではないかと感じております。

そう考えますと、松丘駅をうまく活用していただくことが一つの方法ではないかと思っております。

私自身、自治会として駅の清掃や、5月や10月には花を置くなど、駅周辺の環境整備に取り組んでおりますが、もし駅舎を活用していただけるのであれば、こうした活動もこれまでどおり継続していくことができると考えております。

できるだけ地元に密着した場所にバス停を設けていただいた方がよいのではないか、という声は、松丘だけでなく、亀山や平山でも共通して聞かれております。

既存の施設を有効に活用できないかという点については、地元の多くの方が考えていることだと思います。

以上でございます。

(中村課長)

日頃より駅舎の花の手入れなどにご協力をいただきしております、心より感謝申し上げます。

まず、バスの定員についてでございますが、これまでさまざまな調査を行ってきた中で、地元の方のご利用に加え、観光等で外部からお越しになる方がバスを利用して亀山方面へ向かわれる機会も想定されることから、現時点では30人乗り程度のバスを想定しております。

次に、運行ルートの設定についてでございます。

バスは運転手が1名で運行することになりますので、後方確認を伴うような危険な運行

とならないよう、ご懸念いただいている点を踏まえ、バック走行等が極力生じないルート設定について検討を進めているところでございます。

また、松丘の駅舎を含めた既存施設の有効活用については、大変貴重なご意見として受け止めております。

現在想定している松丘のバス停につきましては、ご承知のとおり、高速バスの停留所付近を想定している状況でございます。

ただし、その場合、これまで駅を利用されていた地元の方々にとって、停留所までのアクセスに課題が生じる可能性があるものと認識しております。

現状では、踏切を回ってバス停まで行かなければならぬことも想定されるため、例えば駅舎からのダイレクトなアクセスが可能かどうかといった点も含め、JRさんと引き続き協議を行ってまいりたいと考えております。

仮にそうした対応が可能となれば、駅舎の活用にもつながるものと考えておりますので、いずれにいたしましても、地元の方々と十分にコミュニケーションを取りながら、地域の皆様が主に利用される施設であることを踏まえ、寄り添った対応を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

(藤代委員)

まず、定期券の負担軽減についてお伺いいたします。通学費の増加を避けるために無料バスを交付するというご説明がございましたが、こちらは高校生を対象とした無料バスであると理解しております。

その場合、久留里地区の方、具体的には久留里・浦田・三の丸バス停周辺にお住まいの方についても、無料バスの対象となるのかどうかをお伺いしたいと思います。

平山につきましては駅がございますので、そこから通学する生徒が対象となることは理解できるのですが、浦田や三の丸バス停周辺の方についても対象となるのかどうかが、1点目の確認でございます。

次に、久留里駅前のバス停が今回削除されている点についてでございます。

デマンド交通の利用状況を見ますと、堀内薬局付近や久留里駅前のバス停を含め、月に30人から50人以上の方が利用されている実態がございます。

朝夕の時間帯につきましては、朝は通過してもよいのではないかと思う一方で、高齢者の方の利用を考えますと、久留里駅前につきましては、9時過ぎ以降の時間帯には停留所があつてもよいのではないかと考えております。

また、18年間にわたる長期的な運営支援についてでございますが、平成19年当時、上総地区、久留里地区を含めますと、人口は9,000人以上おりました。それが現在では約5,500人程度となっており、約3,500人の人口減少が生じております。

こうした状況を踏まえますと、定期利用だけでなく、今後は観光利用も非常に重要なになってくるのではないかと考えております。

私からは以上でございます。

(中村課長)

まず、定期券の無料バスにつきましては、久留里、浦田、三の丸バス停周辺の高校生も対象となるのか、というご質問であったかと思いますが、お見込みのとおりでございます。

このバスの運行期間中に、最寄りのバス停から目的地まで利用される場合には、無料バスの対象となるものと考えております。

現在想定している対象者につきましては、高校生のほか、木更津高専の生徒などの高専生も含まれております。

また、利用者アンケートを見ますと、大学生の利用も一定数確認されておりますので、こうした点も踏まえながら、どのような制度設計が可能かについては、引き続き調整を進めてまいりたいと考えております。

次に、今回、久留里駅前通りのバス停を一旦除いた背景についてでございます。

鉄道利用者アンケートを確認しますと、特に高校生から、今回想定している亀山やすらぎ館の始発便が5時45分であるのに対し、鉄道の場合は亀山駅発が6時であることから、朝の15分が非常に貴重であるというご意見をいただいております。

こうした意見を踏まえ、ダイヤを再度検討する中で、少しでも出発時間を後ろ倒しできないかということについて調整を行ってまいりました。

その結果、久留里駅前通りでの乗降を行いますと、1~2分の所要時間が追加で必要となることから、今回につきましては、駅からも近いことを踏まえ、一旦バス停を除く判断をさせていただいたところでございます。

今後、バスの運行状況や利用実態を踏まえた中で、柔軟な対応を検討する余地はあると考えておりますが、現時点での考え方につきましては、本日資料でご説明した内容となっております。

以上でございます。

(藤代委員)

もう1点だけお願いいたします。

本日、青葉高校に行って確認してまいりましたが、朝の登校時間は8時35分からショートホームルームが始まり、通常の下校時間は15時55分とのことでございました。

以前から感じていることではございますが、JR久留里線の木更津方面のダイヤは、この時間帯とあまり合っていない状況にあると感じております。

15時55分ですと、ちょうど47分発の電車が出た後となってしまい、この点は生徒にとって少し厳しいのではないかと思っております。

また、年間で約30日程度、午前中に授業が終了する日もあると伺っております。

こうした日を考えますと、不定期運行でも構いませんので、昼頃に亀山方面へ向かう便を、高校生のために設定することも一案ではないかと考えております。

以上でございます。

(中村課長)

現時点においては、あくまでも時刻表のイメージをお示ししている段階でございますので、今後、改めて調整を行っていくことになると考えております。

青葉高校の登下校時間帯につきましても、再度精査を行ってまいりますが、特に私どもが最も重視しておりますのは、現在、鉄道を利用して青葉高校に通学している亀山、松丘地区の生徒たちであると認識しております。

その視点に立ち、どのようなダイヤが望ましいのかについて、引き続き調整・検討を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

(成田委員)

私は1点だけお伺いいたします。

先ほど藤井委員から、地域公共交通計画は各自治体で5年ごとに見直すのが一般的であり、君津市の地域公共交通計画につきましても、目標年次が2030年であるというご発言がございました。

実際、会場にも貸出用として配布されている計画に、そのように記載されているかと思います。

一方で、藤井委員からは、長期的なダイアグラムを描きながら検討していく必要があるのではないか、というご意見もあったかと思います。

2030年までですと、残り5年程度でございますが、それよりも長い、18年間にわたる支援を東日本旅客鉄道株式会社からいただけるという表明があった中で、この君津市地域公共交通会議において、今回の廃止表明を受けて、この計画自体を作り直すのかどうか。

また、その場合、18年という長いスパンを見据えた計画として整理していくのかどうかという点についても、気になるところでございます。

さらに、久留里線につきましては、久留里から先も含め、袖ヶ浦市や木更津市といった沿線自治体との調整も必要になってくるかと思います。

長期的なダイアグラムで検討するという考え方には、この計画をそのように位置付けていくのか、あるいは別の計画として整理するのかによって、大きく変わってくるものと考えております。

本日は、藤井委員から問題提起があったところで、現時点では、すぐに回答が難しい部分もあるかと思いますが、もし現時点でお答えいただけることがあればご説明いただきたいと思います。

もし本日回答が難しいようでしたら、今後、そうした点についても、この会議の中で情報提供をしていただけたとありがたいと考えております。

よろしくお願ひいたします。

(中村課長)

まず、地域公共交通計画の計画期間を2030年としている背景についてでございますが、市のまちづくりの計画である君津市総合計画の計画期間が同様に2030年となっていることから、これとの整合を図るため、地域公共交通計画につきましても2030年を目標年次として設定しております。

今後の流れといたしましては、仮にバスの運行計画案が具体化してくるようであれば、それにあわせて、地域公共交通計画の内容についても整合を図る必要があると考えております。

一方で、18年という中長期のスパンを見据えることになりますと、市のまちづくりの根幹を示す総合計画そのものについても、修正や見直しが必要になってくる可能性があると認識しております。

そのため、まずは総合計画の計画期間との整合を基本としながら、今後の見直しのあり方について検討していきたいと考えております。

以上でございます。

(藤井委員)

先ほど成田委員から、中長期的な視点について、お話をありがとうございましたが、私の意図としては、今回、JR久留里線を契機として新たな交通の取り組みを検討する、こうしたスタンスに立ったという点にございます。

君津市は、この久留里地区だけの問題ではなく、小糸地区や清和地区をはじめ、様々な地区で交通に関する課題を抱えております。こうした中で、久留里地区で実施できたことを、そのまま同じ形で他の地区にも当てはめていくことが本当に正しいのかどうかについては、よく考える必要があると思っております。

各地域には、それぞれ住まい方や働き方、地域コミュニティの結束のあり方など、様々な違いがございます。そのため、それぞれの地域に合った形で、交通を維持・継続できる仕組みを定着させていくという考え方を持つことが重要であると考えております。

こうした観点から、久留里地区を中心とした今回の計画案についても、中長期的な視点で検討しつつ、特定の地区に偏った考え方とするのではなく、市全体の中で個別の地域計画をどのように位置づけ、さらに前に進めていくのかを整理していく必要があると考えております。そのためには、全体計画としての地域公共交通計画を底上げしていく必要があり、計画そのものを一度見直していく、こうしたアプローチをぜひ取っていただきたいという思いでございます。

今回、JRさんからのサポートを受けられるこの地区がある一方で、その他の地区については、どのような形で地域交通を維持していくのかという課題もございます。

現在、交通事業者においては、バス需要という観点だけでなく、運転者の確保が非常に厳しい状況にあると認識しております。

こうした中で、地域の中にどのように根付かせ、維持・継続していくのかという点は、まさに直近の課題でございますが、これを個別対応にとどめるのではなく、全体計画として位置づけていく枠組みを、ぜひ事務局として持っていただきたいと考えております。

こうした思いからの発言でございますので、ぜひ前に進めていただければと思います。以上でございます。

私からは以上です。

(中村課長)

先生のおっしゃるとおり、久留里地区のみならず、市全体を俯瞰しながら、地域公共交通を持続的にどのような形で維持していくのが最も望ましいのかについては、常に考えていかなければならぬものと認識しております。

ご案内のとおり、小糸、清和地区におきましては、先般、路線再編として路線バス及びコミュニティバスの見直しを行っている状況であり、今後につきましても、利用者の状況や地域の実情等を踏まえながら、継続的に調整を図っていく必要があると考えております。

また、今回、上総地区において鉄道からバスへの転換という大きな転換点を迎える中で、地域ごとの特性はそれぞれ異なるものと認識しておりますが、それらをより高い視点から捉え、このまちにとってどのような交通体系が望ましいのかについては、先生のご知見も参考にさせていただきながら、今後も検討を進めてまいりたいと考えております。

引き続きご指導、ご助言を賜りますよう、よろしくお願ひいたします。

以上でございます。

(齊藤委員)

私から、いくつかお伺いしたい点がございます。

まず、先ほどから臨時便に関するお話が出ておりますが、亀山地域につきましては、亀山湖がある関係で、釣り客やウォーキング目的で来訪される方が非常に多い地域であると感じております。

特に紅葉の時期には景観が非常に良いことから、他県から多くの方が訪れており、その際には久留里線を利用して来られる方も少なくないのではないかと感じております。

また、ふれあい祭りの中で実施されている花火大会の際にも、過去に臨時便を運行していただいたことがあったと伺っております。

こうした実績を踏まえますと、観光シーズンやイベントの時期につきましては、ぜひ地元の観光協会や観光事業者と綿密に打ち合わせを行っていただき、どの時期に、どのような形で臨時便を運行するのかについて、地元と協議しながら進めていただきたいと考えております。

この点につきまして、ぜひご検討をお願いしたいと思います。

以上でございます。

(尾関委員)

これまで久留里線におきましては、観光シーズンにあわせて、車両数の増加、あるいは臨時便の運行といった対応を行ってまいりました。

こうした取り組みにつきましては、活性化協議会の皆様と打ち合わせを行いながら、需要やイベントのタイミングなどを伺い、意見交換を重ねつつ進めてきたところでございます。

今後につきましても、こうした観光需要は引き続き発生するものと認識しておりますので、これまでと同様に、必要に応じた対応が求められるものと考えております。

本日の資料にも記載しておりますとおり、「観光シーズンなどの需要に応じて」としておりますが、具体的な需要やタイミングにつきましては、引き続き皆様からのご意見を伺いながら、検討を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

(君津市観光協会亀山支部 野村支部長)

観光協会亀山支部の支部長を務めております野村と申します。

先ほどもお話がありましたが、観光シーズンや花火大会の際には、臨時列車の運行や増結などについて、こちらから要望をさせていただき、柔軟に対応していただいていることにつきまして、まずは感謝申し上げます。

その上で、今後につきましては、需要に応じて、駅ではなく、観光の拠点となる場所への臨時バスの運行も検討していただければ、利便性がさらに向上し、利用者にとっても良いのではないかと考えております。

この点につきましては、JRさんとも協議をさせていただきながら、ルート等を検討していければと思っております。

また、もう1点でございますが、鉄道からバスへの転換となった場合、その後に残る線

路や駅舎の扱いについても関心を持っております。

現在でも、駅舎で写真を撮られる方がいらっしゃるなど、駅そのものが観光資源としての側面を持っていると感じております。

今後、駅舎を残すのかどうか、また、どのような形で活用していくのかについては、見方を変えれば観光資源として活用できる可能性もあると思いますので、ぜひ地元の観光事業者等の意見を取り入れながら、有効に活用していただきたいと考えております。

あわせて、使用されなくなった線路や駅周辺につきましては、雑草の管理なども含め、維持管理が必要になってくるかと思いますが、そうした管理や費用負担を今後どのように考えていくのかについても、お伺いしたいと思います。

以上でございます。

(尾関委員)

何点かご質問をいただきしておりますので、順にお答えいたします。

まず、観光拠点となる場所への臨時バスの運行につきましてでございます。

こちらにつきましては、先ほどもご説明いたしましたとおり、需要に応じた対応が基本になると考えております。

現時点では具体的に決まっているものはございませんが、今後、君津市さんとも協議を行いながら、どのようなニーズがあるのか、また、どの程度の利用が見込まれるのかといった点について、具体的に打ち合わせをさせていただければと考えております。

その際には、どうぞよろしくお願ひいたします。

次に、鉄道廃止後に残る駅舎や線路の取り扱いについてでございます。

まず、保守・安全管理の観点から申し上げますと、放置された状態とならないよう、安全管理を徹底してまいります。

具体的には、危険箇所への立ち入りを防止するための柵の設置や、必要に応じた除草など、基本的な維持管理を確実に行ってまいります。

次に、利活用の観点についてでございます。

実は、先日、「久留里線タイムレスジャーニー」と称したモニターツアーを実施いたしました。

前回は宿泊型、今回は日帰り型として実施し、レールの上を電動自転車で走行するレールバイクの体験や、プラットフォーム上での食事など、さまざまな活用の可能性を試行しているところでございます。

こうした取り組みを含め、駅舎や線路をどのような形で有効活用できるのかについては、現在も検討を続けているところでございます。

今後につきましても、観光協会の皆様からのご意見をいただきながら、具体的に進められるものがあれば検討してまいりたいと考えておりますので、引き続きご支援、ご協力をよろしくお願ひいたします。

以上でございます。

(荒井会長)

他にご質問、ご意見ございますか。

それでは、議題1につきましては、承認ということでよろしいでしょうか。

～異議なし～

(荒井会長)

異議なしと認め、議題1は承認といたします。引き続き関係機関との協議を進めてください。

続きまして議題に移ります。

議題2「地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（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「地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（案）について」

～ 資料に基づき説明 ～

(荒井会長)

議題2について、質疑やご意見等がございましたら、お願ひします。

(成田委員)

ただいまのご説明を受け、確認の意味で発言させていただきます。

資料2の1ページ目において、対象事業として「地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）」が記載されており、※印にて、これまで千葉県バス対策地域協議会で協議していたものを、今回、市町村の公共交通会議で協議するという整理になっていると理解しております。

この点につきましては、その理解でよろしいかと思っております。

一方で、資料2の2ページ目および3ページ目を拝見しますと、6路線が地域間幹線系統として、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の対象となっております。これらの路線につきましては、国の補助金とあわせて、千葉県からのバス対策運行費補助金も交付されているものと認識しております。資料に記載されている6路線につきましては、仮に県からの補助を受けないという整理であれば、この表現で問題ないかと思いますが、国庫補助については本会議で協議する一方、県の補助についても、同様にこれらの路線に対して別制度として支援を受けている状況にあると理解しております。

口頭で結構でございますので、この6路線が県からの補助を含まない整理であるのか、それとも別途県補助があるのかについて、ご説明をいただければありがたいと存じます。バス協会といたしましては、ぜひ県からの補助も引き続き活用しながら、これらの路線の維持に努めていただきたいと考えております。

以上でございます。

(久保主任主事)

本議題としては、事業評価という位置付けのもと、国の補助要綱に基づく地域公共交通確保維持改善事業についてご審議いただいているものでございます。

一方で、当該路線につきましては、成田委員のご認識のとおり千葉県からの補助金も活用しながら運行している状況でございます。

これら路線バスの維持につきましては、要因分析でもお示ししておりますとおり、燃料費の高騰をはじめとする運行経費の増加により、赤字負担が全国的に大きくなっている傾向がございます。

こうした状況を踏まえ、国、県、市町村がそれぞれ役割を分担しながら補助金を交付し、地域公共交通という社会基盤を維持しているものでございます。

今後につきましても、国および県の補助制度を活用しながら、路線の維持に努めてまいりたいと考えております。

(荒井会長)

ご意見等ございませんか。

なければ、議題2について承認としてよろしいでしょうか。

～異議なし～

(荒井会長)

異議なしと認め、議題2は承認といたします。国への報告など準備を進めてください。以上をもちまして、本日の議事を終了いたします。皆様ご協力ありがとうございました。それでは、進行を事務局にお返しいたします。

#### 【その他事項】

高橋委員より、一般路線バスの運賃改定に係る認可申請を提出した旨の報告があった。

- ・ 11月17日付で、一般路線バス運賃改定に係る認可申請書を国へ提出した。物価高騰に加え、運転者的人件費や整備費の増加等により、運行経費が増加していることが背景にある。
- ・ 日東交通株式会社の運賃改定は、1997年4月の改定以来、消費税の引き上げを除き、28年間の運賃見直しをしてこなかったが、今後も継続した運行サービスを確保するため判断したもの。
- ・ 改定実施予定日は、来年4月1日を予定している。運賃額は、認可申請の状況によるため、改めて報告する。

(佐久間室長)

最後に、事務局から、次回の会議予定について、ご報告申し上げます。

令和7年度第4回会議につきましては、3月頃の開催を予定しております。開催日程等が決まりましたら、ご連絡をさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、以上をもちまして、令和7年度第3回君津市地域公共交通会議を閉会といたします。

本日はご多用の中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございました。

午前11時25分閉会

会議録署名人 伊藤 昌央