

第1回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会 会議録要旨

1 開催日時 令和6年5月17日（金） 午後2時00分開会

2 開催場所 袖ヶ浦市役所 北庁舎3階災害対策室

3 出席委員

会 長	鈴木 文彦	委 員	鈴木 利和
副会長	千田 和也	委 員	小澤 勝美
委 員	高橋 直人	委 員	石原 邦夫
委 員	鈴木 一三	委 員	東原 良仁
委 員	青井 崇	委 員	安藤 洋子
委 員	高橋 晴樹	委 員	久木田 良子
委 員	深山 宏樹	委 員	山上 拓也

（代理出席）

委 員	高山 裕明 代理 山村 理人
委 員	正能 俊輔 代理 佐溝 貴史

（欠席委員）

委 員	成田 斉
委 員	村山 直樹
委 員	小泉 和美
委 員	小泉 友幸
委 員	西田 隆司

4 出席職員

企画政策部次長兼企画政策課長	平野 剛志
企画政策部企画政策課 副参事	長谷川 操
企画政策部企画政策課 主査	佐伯 洋輔
企画政策部企画政策課 副主査	戸田 直斗

5 傍聴定員と傍聴人数

傍聴定員	3 人
傍聴人数	0 人

6 議 題

《審議事項》

- (1) 令和5年度の事業報告及び決算について
- (2) 地域公共交通計画事業に係る令和5年度の評価及び令和6年度取組について
- (3) デマンド交通実証事業に係る令和5年度の評価について
- (4) デマンド交通実証事業に係る令和6年10月以降の運行計画について
- (5) 袖ヶ浦市地域公共交通計画の改定について
- (6) 地域公共交通確保維持事業に係る計画について

《報告事項》

- (1) 市内公共交通の状況について

7 議 事

事務局 (長谷川副参事)	本日は、お忙しい中ご出席いただきまして 誠にありがとうございます。 定刻となりましたので、ただ今から、令和6年度第1回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。 会議に入ります前に、本日の出席者数について報告いたします。 本日の出席者は、16名でございます。 全委員21名の過半数の出席をいただいておりますので、協議会規約第8条の規定により会議は成立いたします。 なお、成田委員、村山委員、小泉和美委員、小泉友幸委員、西田委員は所用のため欠席との連絡をいただいております。 また、所要のため、千葉県交通計画課 高山委員の代理で山村様に、東日本旅客鉄道株式会社 正能委員の代理で佐溝様にご出席いただいておりますので、ご報告いたします。 続きまして、粕谷市長から新たに委員になった方に委嘱状を交付させていただきます。お名前をお呼びいたしますので、自席にてご起立のうえ委嘱状をお受け取りください。 (市長より委嘱状交付)
事務局 (長谷川副参事)	次に、会議開催にあたりまして、粕谷市長よりごあいさつを申し上げます。
粕谷市長	(市長あいさつ)
事務局 (長谷川副参事)	次に、事務局職員を紹介します。
	(事務局職員紹介)

鈴木会長	続きまして、鈴木会長よりごあいさつを賜りたいと存じます。 (会長あいさつ)
事務局 (長谷川副参事)	鈴木会長ありがとうございました。 なお、粕谷市長はこの後所要がございますので、ここで退席させていただきます。ご了承のほど、お願いいたします。 次に、配布いたしました資料を確認させていただきます。 先にご送付させていただいております、「会議次第」「会議資料」と本日机の上に配布させていただきました「A 3 の会議資料」、「委員名簿」、「座席表」、「協議会規約」、「広報紙」の以上 7 点でございます。 以上でございますが、資料の配布もれはございませんでしょうか。 議事に入ります前に、本会議の公開について説明させていただきます。 本会議は「袖ヶ浦市附属機関等の会議の公開に関する要綱」に規定されております「附属機関等」に属しますので、原則公開することとし、会議録につきましては、発言者の氏名を記載し、要点筆記により調製のうえ公開してまいりますのでご了承願います。 それでは、協議会規約第 7 条第 1 項の規程により、会長が会議の議長となることとなっておりますので、これからの議事進行を鈴木会長にお願いしたいと存じます。どうぞ、よろしくお願いいたします。
鈴木会長	それでは、規約によりまして、私が議長の役目を務めさせていただきます。ご協力の程よろしくお願いいたします。 次第 6 議題 審議事項 1 「令和 5 年度の事業報告及び決算について」事務局より説明をお願いします。
事務局 (佐伯主査)	(事務局より、資料に基づき説明)
鈴木会長	ありがとうございました。 質疑に入る前に、監査委員から監査報告を受けたいと思います。 監査委員を代表して、深山委員、報告をお願いいたします。
深山委員	それでは、監査委員を代表して、監査報告をいたします。資料 3 ページをご覧ください。 袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会財務規程第 9 条第 2 項の規定により、歳入歳出決算書、関係諸帳簿及び証拠書類について監査を実施し

鈴木会長	たところ、適切と認められたので報告します。 令和6年5月2日 監査委員 深山 宏樹、山上 拓也 以上でございます。 ありがとうございました。それでは、質疑をお受けしたいと思います。 ただ今の事務局からの説明について、ご質問、ご意見がありましたら、ご発言をお願いいたします。なお、複数質問がある場合も、ひとつずつ対応したいと思いますので、おひとつずつ質問をお願いいたします。 質疑が無いようですので、審議事項1「令和5年度の事業報告及び決算について」承認される委員は挙手をお願いします。 (全員挙手)
鈴木会長	全員賛成ということですので、審議事項1「令和5年度の事業報告及び決算について」は、承認いたします。 それでは、続きまして審議事項2「地域公共交通計画事業に係る令和5年度の評価及び令和6年度の取組について」事務局より説明をお願いします。
事務局 (佐伯主査)	(事務局より、資料に基づき説明)
鈴木会長	ありがとうございました。 それでは、質疑をお受けしたいと思います。 ただ今の事務局からの説明について、ご質問、ご意見がありましたら、ご発言をお願いいたします。なお、複数質問がある場合も、おひとつずつ質問をお願いいたします。
石原委員	資料13ページについて、総括のところでは路線バスについては収支率、年間利用者数ともに増加しているとのことですが、実績値としては令和5年度の数値しか記載されておられません。コロナ禍による乗車減があったことを加味すれば、コロナ禍以前の数字と比べて復帰しているか、どのような結果になっているのかを評価すべきと考えますがいかがでしょうか。
事務局 (佐伯主査)	13ページに記載している実績値は、地域公共交通計画に記載している中間値、目標値に対する令和5年度の数値として記載しているものでございます。この後報告事項の中でコロナ禍以前の数値である令和元年度から令和5年度までの数値を比較できるようになっております。中間

鈴木会長	値、目標値に向けて取組を進めていくということもありますが、石原委員のおっしゃるとおり、コロナ禍に対してどうなのかということも数値としては注視してまいりたいと考えております。 他に質疑等がありますでしょうか。 無いようですので、審議事項2「地域公共交通計画事業に係る令和5年度の評価及び令和6年度取組について」承認される委員は挙手をお願いします。 (全員挙手)
鈴木会長	全員賛成ということですので、審議事項2「地域公共交通計画事業に係る令和5年度の評価及び令和6年度取組について」は、承認いたします。 それでは、続きまして審議事項3「デマンド交通実証事業に係る令和5年度の評価について」事務局より説明をお願いします。
事務局 (戸田副主査)	(事務局より、資料に基づき説明)
鈴木会長	ありがとうございました。 それでは、質疑をお受けしたいと思います。 ただ今の事務局からの説明について、ご質問、ご意見がありましたら、ご発言をお願いいたします。なお、複数質問がある場合も、おひとつずつ質問をお願いいたします。
高橋直人委員	資料27ページの無料お試し乗車について、お試し乗車を利用しなかった理由の中に、「無料お試し乗車」が魅力的ではなかったから、利用方法がわからなかったからというのが併せて10%ほどあると思いますが、改善する方法などは現時点でありますでしょうか。
事務局 (戸田副主査)	現時点で明確な考えがあるわけではないですが、今後も同じようなことをやる場合、利用方法がわからなかったという点については、周知の方法やタイミングを工夫していかなければいけないと考えております。また、魅力的ではなかったということについては、今回は1世帯に3枚ずつ無料お試し乗車券を配布したいというところと、利用者を会員に限定したというところがありますので、そのあたりについての工夫は検討できると考えております。

事務局 (平野課長)	補足でございますが、現在も YouTube で乗り方の説明をする動画を配信しております。その中で利用者の方の生の声で利用して便利だったということもお話しいただいておりますので、そういった取り組みを引き続き行いながらさらに工夫をしていきたいと考えております。
鈴木会長	他に質疑等がありますでしょうか。 事業者さんの立場から何かご意見がないかという事務局からのお話もありましたが事業者の皆さんはいかがでしょうか。
深山委員	特にありません。
鈴木会長	他に質疑等がありますでしょうか。 無いようですので、審議事項 3「デマンド交通実証事業に係る令和 5 年度の評価について」承認される委員は挙手をお願いします。 (全員挙手)
鈴木会長	全員賛成ということですので、審議事項 3「デマンド交通実証事業に係る令和 5 年度の評価について」は、承認といたします。 それでは、続きまして審議事項 4「デマンド交通実証事業に係る令和 6 年 10 月以降の運行計画について」事務局より説明をお願いします。
事務局 (戸田副主査)	(事務局より、資料に基づき説明)
鈴木会長	ありがとうございました。 それでは、質疑をお受けしたいと思います。 ただ今の事務局からの説明について、ご質問、ご意見がありましたら、ご発言をお願いいたします。なお、複数質問がある場合も、おひとつずつ質問をお願いいたします。
高橋直人委員	資料の 38 ページ、39 ページについて確認ですが、エリア A 内の停留所からエリア B 内の停留所へ移動する場合には、ゆりの里で乗り換えるということによろしかったでしょうか。
事務局 (戸田副主査)	そのとおりでございます。
高橋直人委員	その乗り換えの時には、エリア B の 1 台が乗せるということによろしいでしょうか。

事務局 (戸田副主査)	そのとおりでございます。
高橋直人委員	乗り換え時にゆりの里で待つ時間が長くなるというところが懸念されますがそこはA I の対応などは大丈夫なののでしょうか。
事務局 (戸田副主査)	おっしゃるとおり待ち時間は少なからず発生してしまうところではありますが、待ち時間が何分になるのかというのはあらかじめこのチョイソコのシステムで設定することができますので、まずは待ち時間の最大が5分になるように設定することを考えております。そうすると、利用状況によってはなかなか予約が取りづらくなることもあると思いますので、利用状況を見ながら最大の待ち時間を調整し、実証運行の中で検証してまいりたいと考えております。
高橋直人委員	今のお話ですと待ち時間が最大5分ということなのですが、当日までに予約が多くなって5分以上待つということもあり得るのでしょうか。
事務局 (戸田副主査)	実際、やってみなければわからない部分ではありますが、多少時間が前後する可能性はあると思います。それがあまりにも大きな差ができるようであれば、その後の予約に影響することもありますので、運転手とシステム事業者との調整が必要になると思いますが、そこまで大きな差は出ないのではないかと今のところは想定しております。
高橋直人委員	そのあたりは利用者に混乱のないように説明をしていただきたいのと、運転手へのプレッシャーにならないよう、安全運転で運行していただければと思います。
小澤委員	予約方法についてですが、電話とオンラインがあるということですがその予約割合はわかりますでしょうか。
事務局 (戸田副主査)	現時点での予約の割合は、約7～8割が電話での予約となっております。
小澤委員	オンラインで予約する場合は、自分でオンライン入力しながら、待ち時間が非常に長くなるような場合についてはキャンセルするなど、そういうものが利用者の方で選択できるような形になっているのか、それとも細くなったら電話でなければできないのかいかがでしょうか。
事務局 (戸田副主査)	利用者が予約を入れるときは待ち時間が5分になるようにしか予約が入れられないようになりますので、待ち時間が5分になるように逆算して提案される出発時間や到着時間で予約が入れられるかどうかで選

	択いただくことになります。オンラインでも電話でも違いはありません。
高山委員代理 山村氏	今回２つのエリアで、３台で運用されるとのことですが、現在の長浦地区では何台で運用しているのでしょうか。
事務局 (戸田副主査)	現在は、２台で運用しております。
高山委員代理 山村氏	それに関連して、時間帯は日中ということですが、今回３台運用するにあたってドライバーの方は何名ぐらいでこの業務に従事されるのでしょうか。
鈴木委員	現在は２台で３名ですが、３台になりましたら５名で従事する予定です。
高橋直人委員	３１ページで、８月から９月に停留所の看板の設置を行うとのことですが、看板がついているとすぐに利用できると思う方がいると思うので周知などにはご注意いただきたいと思います。
高橋直人委員	３５ページの各主体の役割、３６ページの事業スキームについてですが、苦情、要望、緊急時の対応については、運行主体に対して苦情や要望があった場合には、それを運営主体や袖ヶ浦市に報告して、必要な場合は運営主体や袖ヶ浦市から苦情や要望をした方に連絡をするということによろしいでしょうか。
事務局 (戸田副主査)	そのとおりです。
鈴木会長	他に質疑等がありますでしょうか。 無いようですので、審議事項４「デマンド交通実証事業に係る令和６年１０月以降の運行計画について」承認される委員は挙手をお願いします。 (全員挙手)
鈴木会長	全員賛成ということですので、審議事項４「デマンド交通実証事業に係る令和６年１０月以降の運行計画について」は、承認いたします。 それでは、続きまして審議事項５「袖ヶ浦市地域公共交通計画の改定について」事務局より説明をお願いします。

事務局 (戸田副主査)	(事務局より、資料に基づき説明)
鈴木会長	ありがとうございました。 それでは、質疑をお受けしたいと思います。 ただ今の事務局からの説明について、ご質問、ご意見がありましたら、ご発言をお願いいたします。なお、複数質問がある場合も、おひとつずつ質問をお願いいたします。
高橋直人委員	50ページの評価指標のチョイソコがうらの年間利用者実人数の目標値について、今回詳細な数値に改定することなのですが、その算出方法を教えていただけますでしょうか。
事務局 (戸田副主査)	こちらの数字につきましては資料の43ページに記載している年間利用者実人数の4地区の合計の数値となっております。なお、計画では最終年度が令和9年度となっておりますが、現時点で令和9年度にどの地区が運行しているかわからないため、事業計画の令和8年度の合計値を一旦そのまま令和9年度に記載しております。長浦地区の数字がいずれも入っていないのは長浦地区がこの時点で本格導入しているのか現時点ではわからないので含めておりません。本格導入された際には長浦地区の数値も入れる必要があると思いますのでその際には修正していきたいと考えております。
高橋直人委員	今のお話ですと、令和7年度の565人という数値は、長浦地区が本格運行になる、ならないに関わらず実証運行にした場合でも数字は上がるという理解でよろしいでしょうか。
事務局 (戸田副主査)	そのように考えております。
石原委員	同じく50ページの評価指標についてでございます。私は小路第2区の区長をしておりますが、小路第2区はJRの東横田駅がございます。評価指標の中には東横田駅の記載がありませんが、無人駅でデータが取れないため記載されていないという認識でよろしいでしょうか。
事務局 (佐伯主査)	その通りです。
石原委員	デマンド交通を全地区に広げていくとのことですが、これまでは長浦地区という人口が密集している地区、いわゆる成功しやすい地区で行っ

	ていましたが、これからはＪＲの乗車人数も少ないような地区でも行うので、いろいろな課題が出てくると思います。この３年間で評価をしていかなければいけない中で、３年後の話になっていくもしくはその元データになっていくかもしれませんが、やはりこの東横田地区は平川行政センターもあり、エリアＢの中心地域ですので、この地域をどうするかということを考える意味で何らかのデータは作るべきではないかと思っています。
事務局 (戸田副主査)	少なくともこのデマンド交通の実績を取るうえでは、横田地区はエリアＢの中心地ということもありますので目的地となりうる場所に停留所を設置し、利用状況を確認したうえで、その地区にどういった公共交通があっているのかということを実証運行しながら検討してまいりたいと考えております。
鈴木会長	他に質疑等がありますでしょうか。 無いようですので、審議事項５「袖ヶ浦市地域公共交通計画の改定について」承認される委員は挙手をお願いします。 (全員挙手)
鈴木会長	全員賛成ということですので、審議事項５「袖ヶ浦市地域公共交通計画の改定について」は、承認といたします。 それでは、続きまして審議事項６「地域公共交通確保維持事業に係る計画について」事務局より説明をお願いします。
事務局 (佐伯主査)	(事務局より、資料に基づき説明)
鈴木会長	ありがとうございました。 それでは、質疑をお受けしたいと思います。 ただ今の事務局からの説明について、ご質問、ご意見がありましたら、ご発言をお願いいたします。なお、複数質問がある場合も、おひとつずつ質問をお願いいたします。 無いようですので、審議事項６「地域公共交通確保維持事業に係る計画について」承認される委員は挙手をお願いします。 (全員挙手)
鈴木会長	全員賛成ということですので、審議事項６「地域公共交通確保維持事

	業に係る計画について」は、承認いたします。
	最後に報告事項１「市内公共交通の状況について」事務局より説明をお願いします。
事務局 (佐伯主査)	(事務局より、資料に基づき説明)
鈴木会長	ありがとうございました。質疑に入る前に、公共交通の現状について、各交通事業者から説明していただきたいと思います。 まず、小湊鐵道株式会社の深山委員をお願いします。
深山委員	(深山委員説明)
鈴木会長	ありがとうございました。続きまして、日東交通株式会社の高橋委員をお願いします。
高橋晴樹委員	(高橋晴樹委員説明)
鈴木会長	ありがとうございました。 続きまして、東日本旅客鉄道株式会社の佐溝様をお願いします。
正能委員代理 佐溝氏	(正能委員代理佐溝氏説明)
鈴木会長	ありがとうございました。 最後に、房総タクシー株式会社の鈴木委員をお願いします。
鈴木利和委員	(鈴木利和委員説明)
鈴木会長	ありがとうございました。それでは、質疑をお受けしたいと思います。 ただ今の事務局からの説明について、ご質問、ご意見がありましたら、ご発言をお願いいたします。なお、複数質問がある場合も、おひとつづつ質問をお願いいたします。
鈴木会長	無いようですので、報告事項１「市内公共交通の状況について」は終了いたします。
鈴木会長	次に、議題７「その他」ですが、まず、委員の皆様から何かあればお願いいたします。

高山委員代理 山村氏	県から関係者の方々にお願いしたいことがございます。 本年４月に群馬県高崎市で警報機や遮断機がない第４種踏切におきまして、小学４年生の女児が電車にはねられて亡くなるという大変痛ましい事故が起きました。袖ヶ浦市にも第４種踏切があるということで、警報機や遮断機を設置するには地元のご理解や費用など様々な課題があることは承知しておりますが、関係者の皆様におかれましては踏切が設置された経緯なども踏まえながら安全対策をさらに高めていける取り組みをお願いしたいと考えております。よろしくお願いします。
鈴木会長	他に、ご質問、ご意見はございませんか。 事務局から報告があればお願いします。
事務局 (佐伯主査)	本日御欠席されました委員にも資料及び会議報告書を送付いたしますので、よろしくお願いいたします。 また、次回会議についてでございますが、令和７年１月～２月に第２回協議会を予定しております。日時等が決まりましたら、通知をさせていただきますので、よろしくお願いします。 事務局からは以上でございます。
鈴木会長	それでは、議題７「その他」を終了いたします。 以上で、本日予定された案件の審議は、全て終了しました。 ご協力ありがとうございました。 進行を事務局にお返しします。
事務局 (長谷川副参事)	委員の皆様におかれましては、長時間にわたりご審議等を頂きましてありがとうございます。 以上をもちまして、令和６年度第１回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会を閉会といたします。 (閉会 午後３時４５分) 以 上

令和6年度 第1回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会
会 議 次 第

日 時：令和6年5月17日(金)午後2時
場 所：袖ヶ浦市役所北庁舎3階災害対策室

1 開 会

2 委嘱状の交付

3 市長あいさつ

4 事務局紹介

5 会長あいさつ

6 議 題

《審議事項》

- (1) 令和5年度の事業報告及び決算について【p 1～】
- (2) 地域公共交通計画事業に係る令和5年度の評価及び令和6年度の取組について【p 5～】
- (3) デマンド交通実証事業に係る令和5年度の評価について【p 19～】
- (4) デマンド交通実証事業に係る令和6年10月以降の運行計画について【p 31～】
- (5) 袖ヶ浦市地域公共交通計画の改定について【p 47～】
- (6) 地域公共交通確保維持事業に係る計画について【p 55～】

《報告事項》

- (1) 市内公共交通の状況について【p 69～】

7 そ の 他

8 閉 会

令和5年度の事業報告及び決算について

1. 令和5年度事業報告について

(1) 地域公共交通活性化協議会

- ① 第1回協議会（令和5年6月30日開催）
 - ・ 副会長及び監査委員の指名について
 - ・ 令和4年度事業報告及び決算について
 - ・ 市内公共交通の状況について
 - ・ 地域公共交通計画事業の令和5年度の実施について
 - ・ デマンド交通実証事業の事業評価について
（令和4年10月～令和5年3月分）
- ② 第2回協議会（令和5年11月17日開催）
 - ・ 公共交通の現況について（鉄道）
 - ・ 地域公共交通計画事業の令和5年度実施の進捗状況について
 - ・ デマンド交通実証事業の状況（令和4年10月～令和5年9月分）
及び今後の実施について
- ③ 第3回協議会（令和6年2月19日開催）
 - ・ 道路運送法の改正に伴う袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会規約の改正について
 - ・ 令和6年度事業（案）及び予算（案）について
 - ・ デマンド交通実証事業の運行地区の拡大について
 - ・ デマンド交通実証事業の運賃設定にかかる意見聴取について
 - ・ ガウランドバス空席利用の試行運行について

2. 令和5年度決算について

令和5年度 収入支出決算

(収 入)

(単位：円)

科目	予算現額	決算額	過不足額	備考
1 国庫補助金	0	0	0	
2 市補助金	381,280	213,663	▲167,617	袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会補助金
3 繰越金	0	0	0	
4 雑入	0	7	7	預金利息
合計	381,280	213,670	▲167,610	

(支 出)

(単位：円)

科目	予算現額	決算額	過不足額	備考
1 会議費	349,600	199,150	150,450	委員報酬 195,000 円 協議会時お茶代 4,150 円
2 事業費	0	0	0	
3 事務費	31,680	14,520	17,160	振込手数料 14,520 円
合計	381,280	213,670	167,610	

監 査 報 告 書

袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会財務規程第9条第2項の規定により、歳入歳出決算書、関係諸帳簿及び証拠書類について監査を実施したところ、適切と認められたので報告します。

令和6年5月2日

監査委員 深山宏樹

監査委員 山上拓也

地域公共交通計画事業に係る令和5年度の評価及び令和6年度 of 取組について

1. 地域公共交通計画 実施事業の令和5年度の評価

(1) 実施事業の概要

基本方針	目標	実施事業	実施主体					事業詳細	実施項目	実施時期（年度）										
			本市	千葉県	木更津警察署	交通事業者				令和5	令和6	令和7	令和8	令和9						
						鉄道	バス	タクシー	地域											
1. 地域特性や移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築を目指します	①拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成	【事業1】路線バスの運行維持及び利便性の向上	○				◎		1-1. 路線バスの運行維持及び利便性向上 1-2. 地域間幹線系統および他助成系統の維持	検討、協議・調整、運行実施 検討、改善、維持										
		デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の実証運行と評価・検証	◎					○	○	2. 地域内移動手段の検討	長湊地区	デマンド型乗合送迎サービスの 実証運行	実証運行 評価							
												地域特性を踏まえた移動手段の検討	検討、協議・調整 実証運行							
												他地区（1地区）	デマンド型乗合送迎サービスの 実証運行	実証運行検討 評価 本格運行						
		各地区での地域特性を踏まえた移動手段の検討	◎					○	○		○	その他の地区	地域特性を踏まえた移動手段の検討	検討、協議・調整 実証運行						
													デマンド型乗合送迎サービスの 実証運行	実証運行検討 実証運行 評価 本格運行						
													地域特性を踏まえた移動手段の検討	検討、協議・調整 実証運行						
		②広域アクセスの利便性向上	【事業3】鉄道（JR 内房線、JR 久留里線）の利用促進	○	○		◎				3. 鉄道（JR 内房線、JR 久留里線）の利用促進	イベント開催・周知 PR								
			【事業4】鉄道（JR 内房線、JR 久留里線）の利便性向上	○	○		◎				4. 鉄道（JR 内房線、JR 久留里線）の利便性向上	検討、協議・調整 実施								
			【事業5】高速バスの利便性向上	○				◎			5. 乗入れなどの検討	検討、協議・調整 実施								
	2. 各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指します	③利用しやすい公共交通環境の整備	【事業6】交通結節点の機能強化	◎	○		○	○	○		6. 交通結節点の機能強化	整備内容検討、協議・調整 実施								
			【事業7】利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進					◎	◎	7. 利用しやすい車両の導入促進	更新検討・順次導入									
			【事業8】運転免許証自主返納の促進に向けた検討	◎	○		○	○	○	8-1. 高齢者運転免許証自主返納支援制度の周知 8-2. 高齢者運転免許証自主返納事業の今後の検討 8-3. 返納者が受けられる特典の周知 8-4. 地域内移動手段の検討	回覧等による周知	検討								
チラシ等による周知																				
検討																				
④利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供		【事業9】運行情報提供の充実	◎			○	○	○	9. 公共交通マップの作成・配布	情報検討、マップ作成・配布 周知 PR										
		【事業10】商業・観光施設などとの連携サービスの導入	◎					◎	○	10-1. 割引サービス・企画切符などの導入	企画内容検討 実施									
										10-2. おでかけモデルプランの作成	プラン検討・作成 周知 PR									
										10-3. 観光客向けの新たな情報発信	検討 実施									
		3. 多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通の構築を目指します	⑤地域全体で支える公共交通の構築	【事業11】意識啓発を促す利用促進活動の展開	◎			◎	◎	◎	○	11. 新たな利用促進活動	検討・準備 実施							
	【事業12】運転手の確保策の実施			○				◎	◎	○	12. 運転手の確保策	検討・準備 実施								

(2) 令和5年度に実施した主な事業

【事業1】路線バスの運行維持及び利便性向上

①運行維持のため補助金を交付

路線名	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
のぞみ野長浦線	6,333,356	6,842,912	7,905,168	6,128,516	5,081,652
馬來田線	10,460,467	8,193,161	6,492,492	2,680,074	4,009,196
平岡線	19,452,000	22,667,000	18,130,000	16,938,000	20,493,000
代宿団地袖ヶ浦 BT 線	14,651,000	19,011,000	12,136,000	11,326,000	5,364,000
合 計	50,896,823	56,714,073	44,663,660	37,072,590	34,947,848

②広報そでがうら 9 月号及び市ホームページで路線バス（地域間幹線系統を含む）の利用促進を実施



③地域間幹線系統（馬來田線・姉ヶ崎線）の利用促進のための取組を実施

バス事業者によるホームページ・バス車内等でお客様の安全安心の取り組みを掲載した。

（参考：事業概要）

実施主体	○本市、◎バス事業者
実施内容	①路線バスの運行維持及び利便性向上 ②地域間幹線系統及び他助成系統の維持
計画	①検討、協議・調整、運行実施 ②検討、改善、維持

【事業2】地域内移動手段の検討

- ①デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）について令和4年10月から長浦地区で実証運行を実施
- ②市内全地区での実証運行を検討

（参考：事業概要）

実施主体	◎本市、○タクシー事業者、○地域
実施内容	①デマンド型乗合送迎サービスの実証運行（チョイソコがうら）
計画	①令和4年10月～令和7年9月 長浦地区で実証運行中 令和5年5月～ 他地区での実証運行検討

【事業3】鉄道（JR 内房線、JR 久留里線）の利用促進

- ①久留里線活性化協議会の取組を推進
 - ・久留里線×沿線イベント等とのコラボレーションの実施（3月3日）
久留里新酒まつりにおいて、久留里線利用者に対し、後日久留里線で再来すると「生きた水久留里 酒ミュージアム」で利用できるクーポン券を配布した。
配布数：500冊（1冊：200円引き券×3枚）
（実績）クーポン券利用15枚（5冊分）



- ・沿線イベントでの啓発グッズの配布
ええもんいち（4月23日、11月26日）、久留里夏祭り（7月16日）、
奥房総キャラバン（9月21、22日、11月10日）、
乗り方教室（12月17日）、駅からハイキング（2月28日～3月3日）



缶バッチ



ミニハンカチ



うちわ

審議事項 2

・ツイッタープレゼントキャンペーン（5月26日～7月3日）

久留里線活性化協議会の X 公式アカウントをフォローし、投稿キャンペーンツイートをリツイートした方から抽選で久留里沿線3市の「イチオシ特産品」を贈呈した。

キャンペーン参加者：1, 408名

キャンペーンによるフォロワー増加数：493件

インプレッション数：33, 206件



・X（旧ツイッター）で定期的な情報発信を実施

・久留里線乗り方教室（12月17日）

JR東日本社員による座学授業、JR木更津駅の見学、木更津駅～東清川駅間の往復乗車体験

参加者：14組28名

（参考：事業概要）

実施主体	◎鉄道事業者、○本市、○千葉県
実施内容	①JR 久留里線活性化協議会の活動を推進
計画	①4月 久留里線沿線イベントに合わせ、PR 活動を実施 6月～7月 ツイッタープレゼントキャンペーン実施 7月 久留里線沿線イベントに合わせ、PR 活動を実施 7月～ ツイッターで利用促進のための情報を定期的に発信 12月 乗り方教室

【事業5】高速バスの利便性向上

①乗り入れ協議する路線の選定（7月）

既存路線のうち既存路線のうち、袖ヶ浦バスターミナルを新たな経由地とした際に、利便性低下の影響が少ないと考えられる金田バスターミナルを経由していない路線である「房総なのはな号（白浜～東京線）」を選定した。

②関係事業者との協議（11月15日）

バス事業者に実現可能性等について、協議を行った。経由地が増えることによる速達性の低下、運行経費の増加、定着したダイヤ変更による利用者の利便性の低下等が考えられるため難しいとの回答を得た。

③袖ヶ浦駅-袖ヶ浦バスターミナル間の路線バス（のぞみ野平岡線・代宿団地袖ヶ浦バスターミナル線）の利用状況を確認（6月）

令和5年5月の利用状況は、2路線の上下線合わせて364名、1日平均約12名であった。引き続き利用状況を注視していく。

（参考：事業概要）

実施主体	◎バス事業者、○本市
実施内容	①袖ヶ浦バスターミナルに乗り入れていない既存路線の乗り入れを検討・協議 ②袖ヶ浦駅と袖ヶ浦バスターミナルの結節強化のため既存路線バスルートの変更等を検討
計画	①6月～7月 乗り入れ協議する路線の選定 8月～1月 関係自治体と協議 2月 事業者へ申し入れ ②7月～随時 袖ヶ浦駅-袖ヶ浦バスターミナル間の路線バスの利用状況の確認・検討

【事業8】運転免許証自主返納の促進に向けた検討

①広報そでがうら4月号及び市ホームページへ掲載

（参考：事業概要）

実施主体	◎本市、○木更津警察署、○バス事業者、○タクシー事業者、○地域
実施内容	高齢者運転免許証自主返納支援事業と優待制度の周知
計画	4月 市ホームページや広報紙に掲載

【事業9】公共交通マップの作成・配布

①掲載する情報の検討整理・作成準備（1月～3月）

（参考：事業概要）

実施主体	◎本市、○鉄道事業者、○バス事業者、○タクシー事業者
実施内容	①公共交通マップに掲載する情報の検討
計画	①1月～ 掲載する情報の検討・整理

【事業 1 1】意識啓発を促す利用促進活動の展開

① 高校生無料お試し乗車（9/1～30）

対象路線：のぞみ野長浦線、のぞみ野平岡線、代宿団地袖ケ浦 BT 線

利用実績 ※カッコは前年度実績（前年度は6月）

- ・ のぞみ野長浦線 15人（ 13人）
- ・ のぞみ野平岡線 788人（765人）
- ・ 代宿団地袖ケ浦 BT 線 34人（ 34人）
- ・ 合計 837人（812人）

アンケート回答者数：124名

おもなアンケート結果
・ 約75%が女性の利用 ・ 現状、利用者の約3分の2が月1回以下しか利用していない ・ 運行本数と運賃が利用のハードルとなっている

事後アンケート（12月28日～1月30日） 回答者数：16名

おもなアンケート結果
・ お試し乗車後も75%が利用を継続している ・ お試し乗車後の利用頻度は75%が変わらない、17%が増えた。 ※アンケート回答数が少ないため参考程度とする

②バスの乗り方教室を市民会館まつりで実施（11月4日）

参加者：42名 ※うち子ども24名

③他市事例調査 米子市・公共交通ふれあいフェスタ

（参考：事業概要）

実施主体	◎本市、◎鉄道事業者、◎バス事業者、◎タクシー事業者、○地域
実施内容	①高校生お試し乗車 ②バスの乗り方教室 ③新たな利用促進活動（公共交通フェスタ等）の調査・検討
計画	①7月 企画検討 7月～8月 事業者との協議、袖高との協議 9月 お試し乗車実施（利用者アンケート） 12月 利用者アンケート回答者へ事後アンケート ②10月または11月市民会館・公民館まつりでの実施を調整 ③7月～ 他市事例調査、実施内容の検討

【事業 1 2】運転手の確保策の実施

① 交通事業者の採用情報を集約し情報発信を実施

- ・高校生向け就職説明会でバス事業者の募集チラシを配布（6 月 29 日）
- ・市ホームページでバス事業者の採用情報を掲載（8 月～）
- ・広報そでがうら 9 月号の路線バス特集に併せ採用情報ホームページを掲載
- ・長浦駅、袖ヶ浦駅のモニタ及び市役所モニタに採用情報の周知を掲載（11 月 15 日～随時）



- ・タクシー事業者の採用情報を追加（3 月）
- ・市公式 X 及び市公式 LINE で採用情報を発信（3 月 13 日）

（参考：事業概要）

実施主体	◎バス事業者、◎タクシー事業者、○本市、○地域
実施内容	①市ホームページに各事業者の採用情報を集約して掲載・SNS で随時発信 ②就職説明会等の開催の検討
計画	① 7 月～ 実施 ② 7 月～ 既存就職説明会への参加を調整 就職説明会等の他市事例調査

(3) 令和5年度の評価

基本方針	目標	評価指標	現状値 R3年度	実績値 R5年度	中間値 R7年度	目標値 R9年度
1.地域特性や移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築を目指します	①拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成	バス補助路線の収支率	46.9%	54.0%	52.3%	55.3%
		バス補助路線の年間利用者数	279,716人	316,411人	288,000人	304,000人
		公共交通サービス全般の利用者満足度	49.4%	—	—	55.4%
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の乗合率	—	1.32人	1.50人以上	1.50人以上
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の年間利用者実人数	—	480人	500人以上	500人以上
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の収支率	—	7.69%	15%以上	15%以上
	②広域アクセスの利便性向上	鉄道の1日平均乗車人員 ・JR 袖ヶ浦駅 ・JR 長浦駅 ・JR 横田駅	4,828人 4,906人 146人	※令和4年度 5,218人 5,231人 153人	5,222人 5,495人 156人	5,615人 6,084人 165人
		袖ヶ浦バスターミナルにおける高速バス年間利用者数	629,260人	933,574人	837,000人	1,117,000人
2.各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指します	③利用しやすい公共交通環境の整備	交通結節点整備箇所数	—	0箇所	2箇所	4箇所
		運転免許自主返納者数	167	132	167	200
	④利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供	運行情報案内に関する利用者満足度	53.0%	—	—	59.0%
		商業施設などとの連携による利用者促進活動の導入件数	—	—	—	1件以上
3.多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指します	⑤地域全体で支える公共交通の構築	啓発活動参加者数	—	42人	60人以上	80人以上
		共同での運転手募集活動の実施回数	—	0回	1回	1回

※各備考欄は省略(袖ヶ浦市地域公共交通計画 95p 参照)

全体を通して、概ね計画通りの事業を実施できた。しかし、高速バスの乗入協議については、新たな路線を選定し検討する必要がある。

路線バスについては、収支率、年間利用者数ともに増加している。これを維持またはさらに増加させるため、引き続き利用促進や利便性向上の取組を実施する。

チョイソコがうらは、継続的な利用促進等の取組により昨年度よりも数値が改善している。特に収支率は、利用の増加に加え、企業からの協賛を得られたことから、数値が大きく改善した。

2. 令和6年度の取組（案）

（１）令和6年度に実施する事業

【事業１】路線バスの運行維持及び利便性向上

実施主体	○本市、◎バス事業者
実施内容	①路線バスの運行維持及び利便性向上 ②地域間幹線系統及び他助成系統の維持
計画	・6月及び3月頃 補助金の交付 ・随時 広報紙、ホームページを利用した利用促進の周知、利便性向上のためのダイヤ改正の検討、協議・調整、運行実施

【事業２】地域内移動手段の検討

実施主体	◎本市、○タクシー事業者、○地域
実施内容	①デマンド型乗合送迎サービスの実証運行（チョイソコがうら）
スケジュール	①令和4年10月～令和7年9月 長浦地区で実証運行 令和6年10月～ 市内全地区での実証運行開始

【事業３】鉄道（JR内房線、JR久留里線）の利用促進

実施主体	◎鉄道事業者、○本市、○千葉県
実施内容	①JR久留里線活性化協議会の活動を推進
スケジュール	①随時 久留里線沿線イベントに合わせ、PR活動を実施 6月～7月 Xプレゼントキャンペーン実施 12月 乗り方教室 時期・内容検討中 地域イベント・各種団体等との連携

【事業４】鉄道（JR内房線、JR久留里線）の利便性向上

実施主体	◎鉄道事業者、○本市、○千葉県
実施内容	①東横田駅待合所設置
スケジュール	4月～ 用地整理 1月～3月 待合所設置工事

【事業5】 高速バスの利便性向上

実施主体	◎バス事業者、○本市
実施内容	①袖ヶ浦バスターミナルに乗り入れていない既存路線の乗り入れを検討・協議 ②袖ヶ浦駅と袖ヶ浦バスターミナルの結節強化のため既存路線バスルートの変更等を検討
スケジュール	①5月～9月 乗り入れ協議する路線の選定 10月～2月 事業者または関係自治体と協議 3月 事業者へ申し入れ ②7月～随時 袖ヶ浦駅-袖ヶ浦バスターミナル間の路線バスの利用状況の確認・検討

【事業6】 交通結節点の機能強化

実施主体	◎本市、○千葉県、○鉄道事業者、○バス事業者、○タクシー事業者
実施内容	①袖ヶ浦バスターミナルの新たな乗り換え案内サインの情報収集
スケジュール	①随時 新たな乗り換え案内サインの情報収集

【事業7】 利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進

実施主体	◎バス事業者、◎タクシー事業者
実施内容	①補助制度の調査
スケジュール	①随時 補助制度の調査

【事業8】 運転免許証自主返納の促進に向けた検討

実施主体	◎本市、○木更津警察署、○バス事業者、○タクシー事業者、○地域
実施内容	高齢者運転免許証自主返納支援事業と優待制度の周知
スケジュール	4月 市ホームページや広報紙に掲載

【事業 9】公共交通マップの作成・配布

実施主体	◎本市、○鉄道事業者、○バス事業者、○タクシー事業者
実施内容	①公共交通マップに掲載する情報の検討
スケジュール	4月～2月 公共交通マップ作成 3月 公表及び配布

【事業 10】商業・観光施設などとの連携サービスの導入

実施主体	◎本市、◎バス事業者、○地域
実施内容	①割引サービス・企画切符などの導入 ②おでかけモデルプランの作成 ③観光客向けの新たな情報発信
スケジュール	①随時 企画内容検討 ②5月～ プラン検討 10月～ 作成 ③5月～ レンタサイクルの周知

【事業 11】意識啓発を促す利用促進活動の展開

実施主体	◎本市、◎鉄道事業者、◎バス事業者、◎タクシー事業者、○地域
実施内容	①高校生お試し乗車 ②バスの乗り方教室 ③新たな利用促進活動（公共交通フェスタ等）の調査・検討
スケジュール	①4月 お試し乗車実施（利用者アンケート） 6月 利用者アンケート回答者へ事後アンケート ②11月 昭和交流センターまたは平川交流センターまつりでの実施を調整 ③随時 実施内容の検討

【事業 1 2】運転手の確保策の実施

実施主体	◎バス事業者、◎タクシー事業者、○本市、○地域
実施内容	①市ホームページに各事業者の採用情報を集約して掲載・SNS で随時発信 ②就職説明会等の開催の検討
スケジュール	①4月～ 随時実施 ②6月 高校生向け就職説明会においてパンフレット配布 11月 市主催の就職説明会への参加

デマンド交通実証事業に係る令和5年度の評価について

1. 各種目標値の達成状況

(1) K P I の達成状況

K P I	R 4年度 (目標値)	R 5年度 (目標値)	R 6年度 目標値
高齢者の年間利用者数 (人)	1 2 6 (400)	3 3 1 (700)	9 0 0
利用者一人当たりの年間利用 回数 (回)	8 (1 2)	1 4 (30)	3 6
利用登録者数	8 0 0 (900)	1, 3 2 6 (1, 500)	1, 9 0 0
健康づくりや地域経済の活性 化に協力する企業数 (社)	0 (5)	6 (1 5)	2 5

(2) 長浦地区の本格導入の基準

項目	R 4年度末時点	R 5年度末時点	基準値 ＜令和7年3月末＞
乗合率	1. 2 4	1. 3 2	1. 5 0以上
年間利用者実人数	1 8 8	4 8 0	500人以上
収支率	2. 5	7. 6 9	1 5%以上

※ 乗合率 = 乗車時の合計人数／合計区間数

年間利用者実人数 = 利用実人数（1人が何度利用しても1人として計算）

収支率 = 総収入（運賃収入＋協賛金）／総事業費

今年度も、いずれも目標値に届かなかったが、継続的な利用促進等の取組により昨年度よりも数値が改善している。

特に収支率は、利用の増加に加え、企業からの協賛を得られたことから、数値が大きく改善した。

2. 利用状況（令和6年3月末現在）

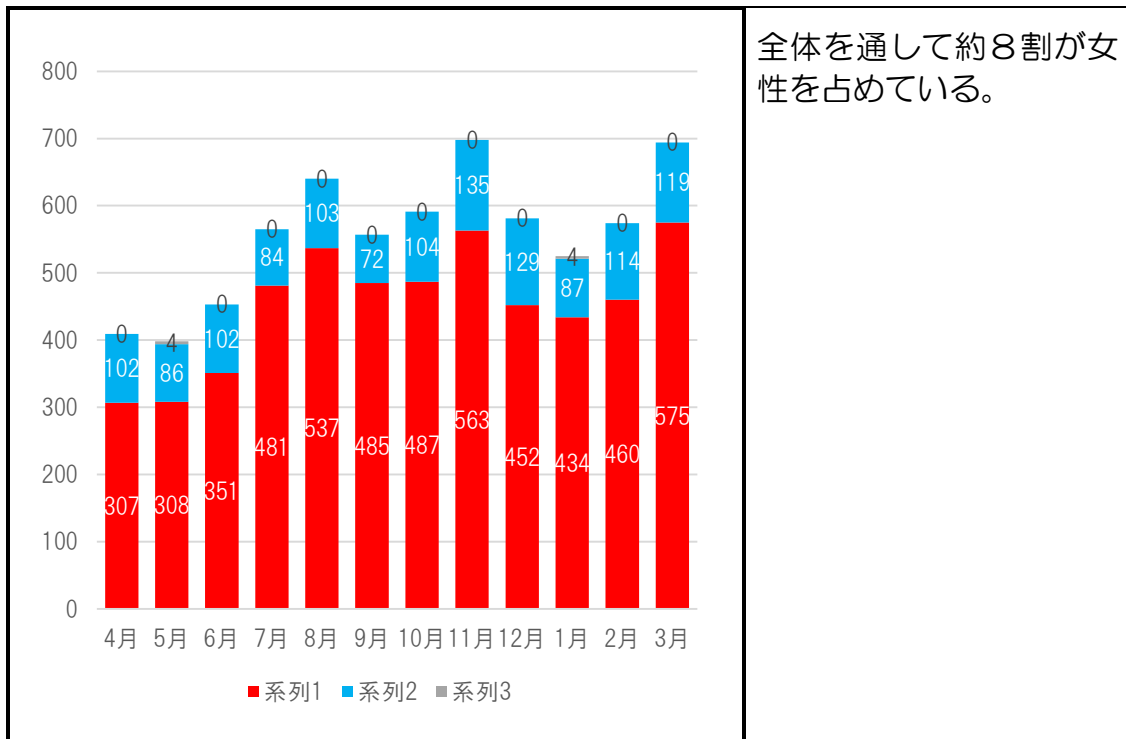
（1）月別利用件数

毎月の利用件数を表示。

年 月	利用件数（件）	大きく利用が伸びたのは、8月、11月、3月であった。 ※10月から11月にかけて無料お試し乗車を実施している。
R5年 4月	409	
5月	398	
6月	453	
7月	565	
8月	612	
9月	557	
10月	591	
11月	698	
12月	581	
R6年 1月	525	
2月	574	
3月	694	
合計	6,657	

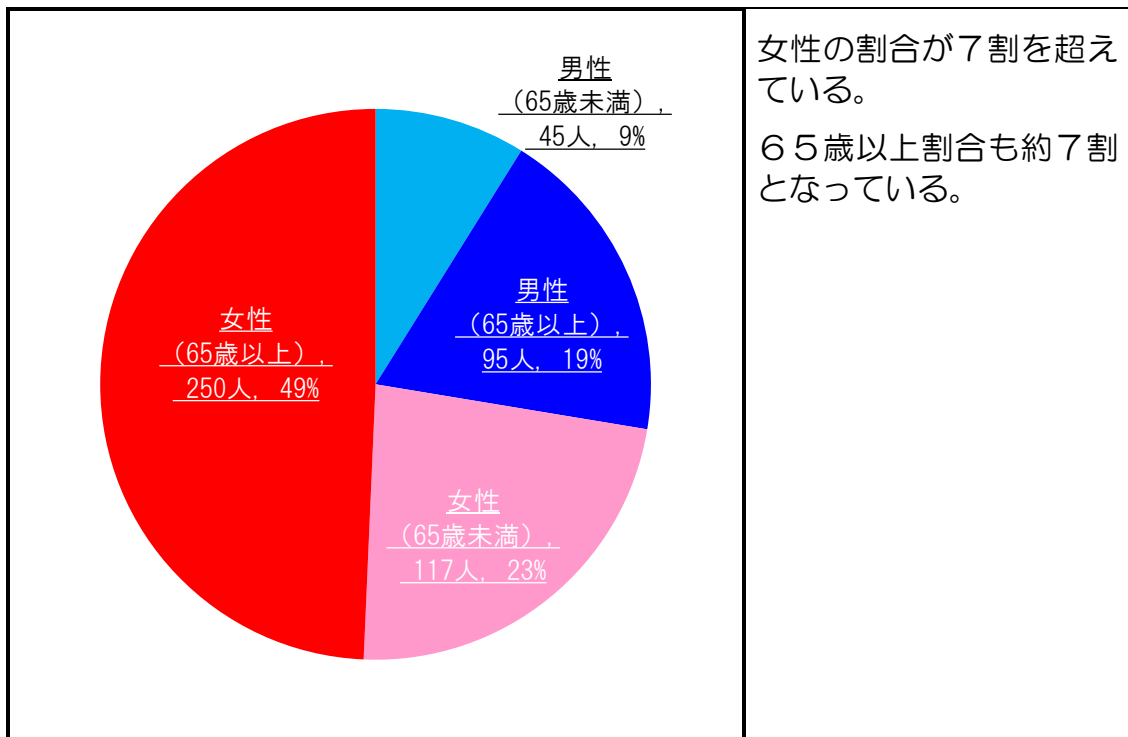
（2）月別 利用件数の性別内訳

月ごとの利用件数を、性別ごとに表示。



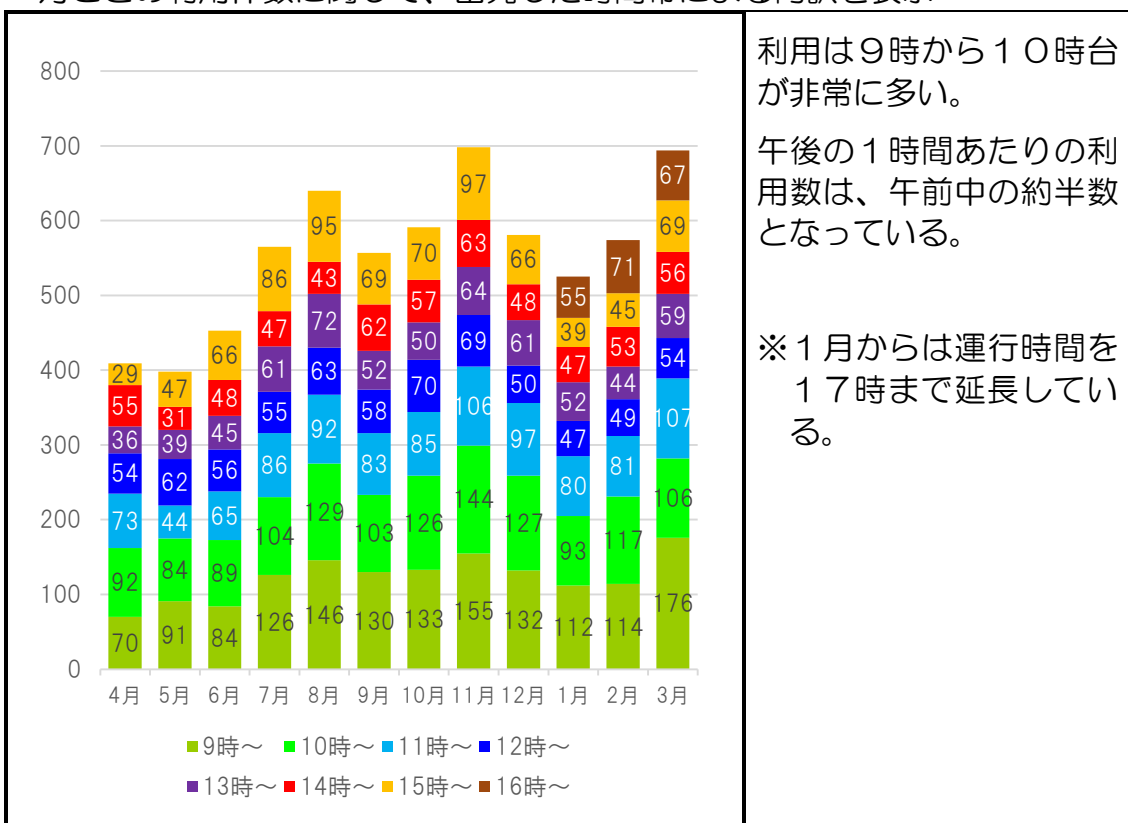
(3) 利用者の性別、高齢者割合

一度でも利用したことがある人を、性別・高齢者別に割合を表示。



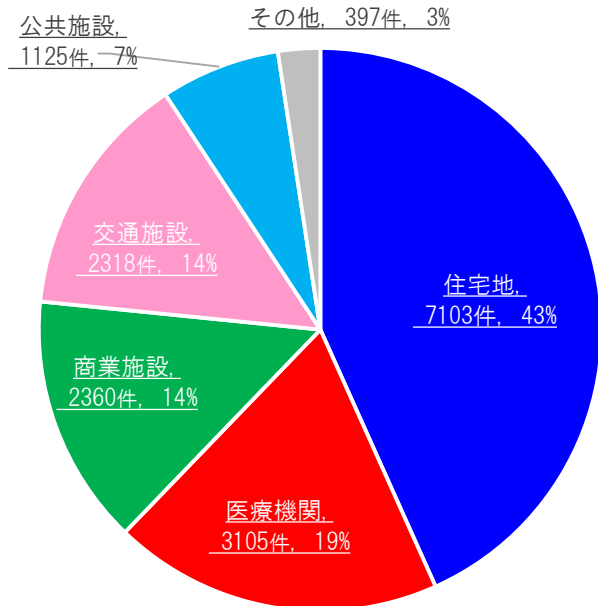
(4) 時間帯別 利用件数

月ごとの利用件数に関して、出発した時間帯による内訳を表示



(5) 停留所カテゴリ別 利用件数

期間内に利用された停留所の、カテゴリ別の利用回数、および割合を表示。
乗車利用と、降車利用の両方を計上。

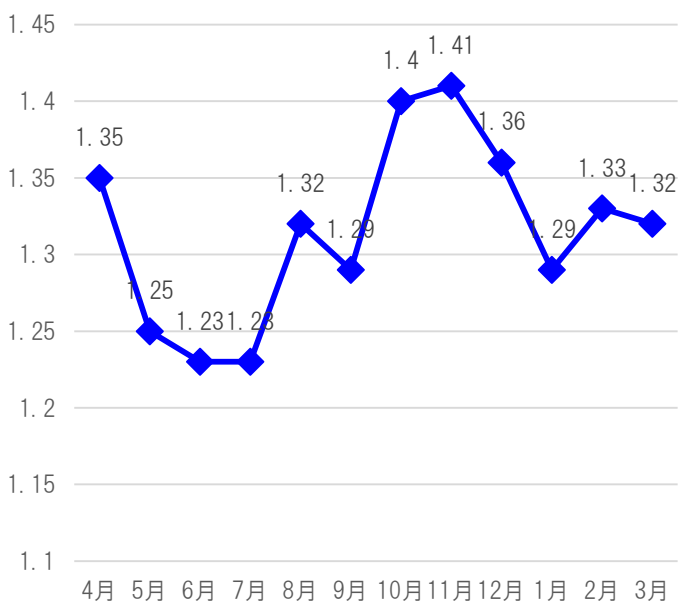


期間内に利用された停留所の、カテゴリ別の利用回数、および割合を表示。
乗車利用と、降車利用の両方を計上。

行先としては医療機関が最も多く利用されている。

(6) 乗合率の推移

月ごとに、乗降場の各区内で、平均で何人乗り合わせたかを表示。



基本的には利用件数と比例して乗合率が高くなっている。

運行時間を延長した1月以降は全体的に低くなっている。

(7) 収入

年 月	運賃収入	協賛金	計 (円)
令和5年 4月	140,789	0	140,789
5月	135,687	0	135,687
6月	153,687	0	153,687
7月	188,952	0	188,952
8月	221,617	0	221,617
9月	187,180	0	187,180
10月	114,566	0	114,566
11月	142,121	0	142,121
12月	199,423	0	199,423
令和6年 1月	178,745	26,000	204,745
2月	200,560	26,000	226,560
3月	233,242	26,000	259,242
合計	2,096,116	78,000	2,174,116

(8) 負担金・収支率

請求月	負担金 (円)	収支率 (%)
令和5年 4月	2,072,371	5.98
5月	2,190,180	5.83
6月	2,267,492	6.33
7月	1,980,814	8.71
8月	2,133,411	9.41
9月	2,016,797	8.49
10月	2,357,131	4.64
11月	2,048,228	6.49
12月	2,260,813	8.11
令和6年 1月	2,155,502	8.67
2月	2,275,551	9.05
3月	2,328,333	10.02
合計	26,086,623	7.69

3. 令和5年度の取組み

(1) 停留所の追加

利便性向上のため、利用者等からの声を基に、関係各所と協議のうえ以下のとおり7箇所の停留所を新たに設置した。

追加年月	停留所区分	停留所 No	停留所名
令和5年5月	住宅地	53	かずさ水道北部第一調整池
	住宅地	96	蔵波県営住宅
	商業施設	713	大和屋袖ヶ浦店
	公共施設	607	ガウランド
	公共施設	608	根形公民館
令和6年1月	公共施設	609	長浦地区地域包括支援センター
	商業施設	714	第一生命 袖ヶ浦営業オフィス

※714_第一生命 袖ヶ浦営業オフィスはスポンサー停留所

(2) チラシのポスティングを実施

更なる会員登録者の増加と利用促進のため、長浦地区内にポスティングによるチラシの配布を行った。

配布部数：6,590部

配布月：令和5年4月

チョイソコ がうら

袖ヶ浦市の新しい乗り合い送迎サービス
「チョイソコがうら」
長浦地区で運行中！

チョイソコがうらとは

乗車申し込み制で会員様のご自宅近くの停留所から行き先の停留所まで複数の会員様を乗り合わせて送迎するサービスです。
事前の会員登録とご利用ごとに乗車申し込みが必要です。
会員登録申込書は、市役所、長浦公民館、停留所となっている医療施設・商業施設等で配布しています。インターネット申込も可能です。

乗合い送迎サービスのしくみ

会員登録制 無料
乗り合いでご希望の場所へ 月一乗 9:00-16:00
電話・インターネット受付 電話 0438-62-2327 24時間受付
運賃 長浦地区 500円 蔵波地区 500円 他地区 500円以上

こんなときチョイソコが便利です！

- ちょつと遠い
- 荷物が多い
- 歩くのが大変

会員登録方法：「会員登録書」に必要事項を記入し、郵送 または インターネット (https://jgaura.sakai-choiso.co.jp)

チラシ（表）

ご利用方法

- 申し込みする
- 会員証が届く
- 乗車申込み
- 自宅近くの停留所で待つ
- 目的地に着く

チョイソコ車両紹介

こちらの車が皆さまを乗せて走ります！

2台で運行中

【お問い合わせ先】袖ヶ浦市 企画政策課 TEL 0438-62-2327 〒245-0293 袖ヶ浦市坂戸市場1-1
袖ヶ浦市 トヨタレンタリース 開拓タクシー

チラシ（裏）

(3) 地域への周知活動

長浦地区内における住民が集まる場に訪問し、事業の説明や臨時の会員登録会等を実施し、利用促進や会員登録者数の増加を図った。

日 時	相手方・手法等	実施内容
令和5年 4月 5日	いきいき百歳体操コスモスクラブ	事業周知、会員登録会
令和5年 4月12日	長浦地区社協総会	事業周知依頼
令和5年 4月19日	長浦地区まちづくり協議会役員会	事業周知依頼
令和5年 4月21日	蔵波地区社協総会	事業周知依頼
令和5年 5月10日	蔵波地区社協サロン	事業周知、申込書配布
令和5年 5月21日	蔵波さわやかネット役員会	事業周知依頼
令和5年 6月11日	長浦地区地域包括支援センター オープンセミナー	事業周知チラシの配布
令和5年11月18日	長浦公民館まつり	事業周知、会員登録会

(4) チョイソコ通信の発行

会員向けに利用促進を図るため、会報紙の発行を行った。

発 行	発行物	内 容
令和5年 5月	チョイソコ通信 Vol.1	利用状況、利用者の声、停留所の追加
令和5年 9月	チョイソコ通信 Vol.2	お試し乗車、利用方法
令和6年 1月	チョイソコ通信 Vol.3	お試し乗車事後アンケート、停留所の追加



通信 Vol.2

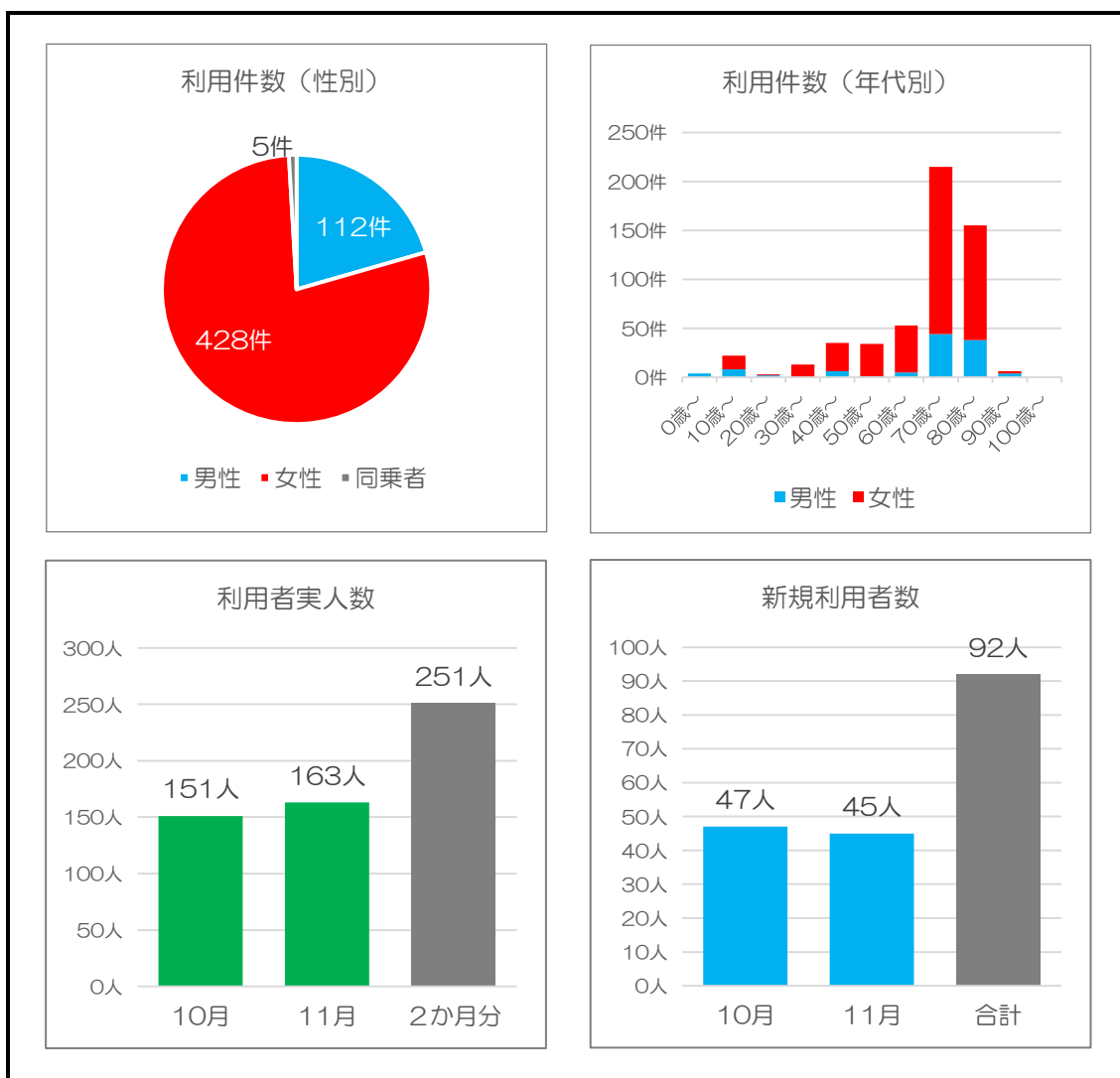


通信 Vol.3

(5) 無料お試し乗車の実施

会員（特に会員になっても利用に結び付いていない人）向けの利用促進のため実施。

- ①対象者：会員登録者
- ②実施期間：令和5年10月2日から令和5年11月30日まで
- ③実施方法：チョイソコ通信 Vol.2 にて配布（853世帯）
- ④利用実績：545件



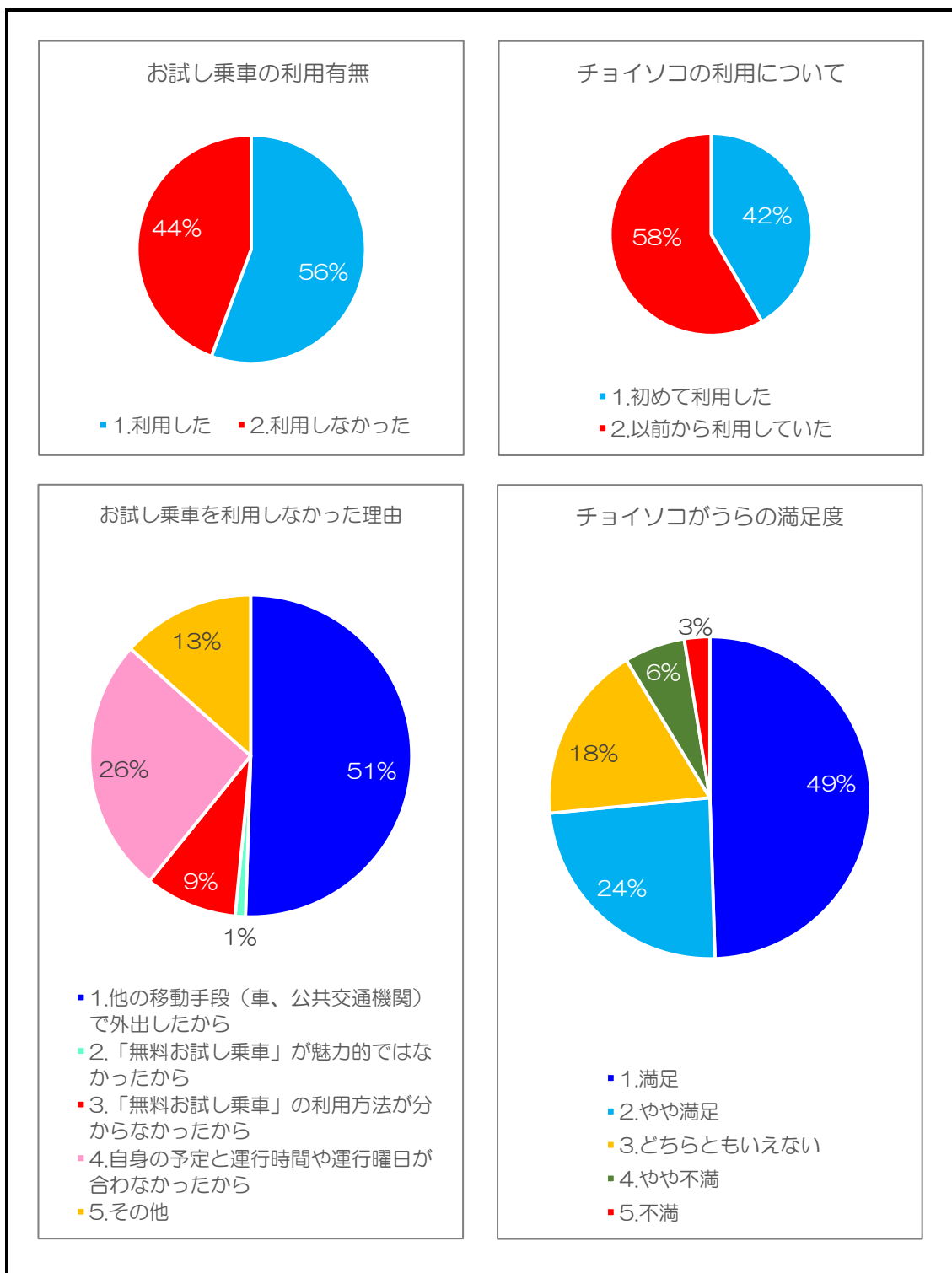
お試し乗車を実施する前は、月に20人前後の新規利用であった。期間中は約2倍の新規利用となり、目的としていた新たな利用者の創出に一定の効果があったと評価できる。

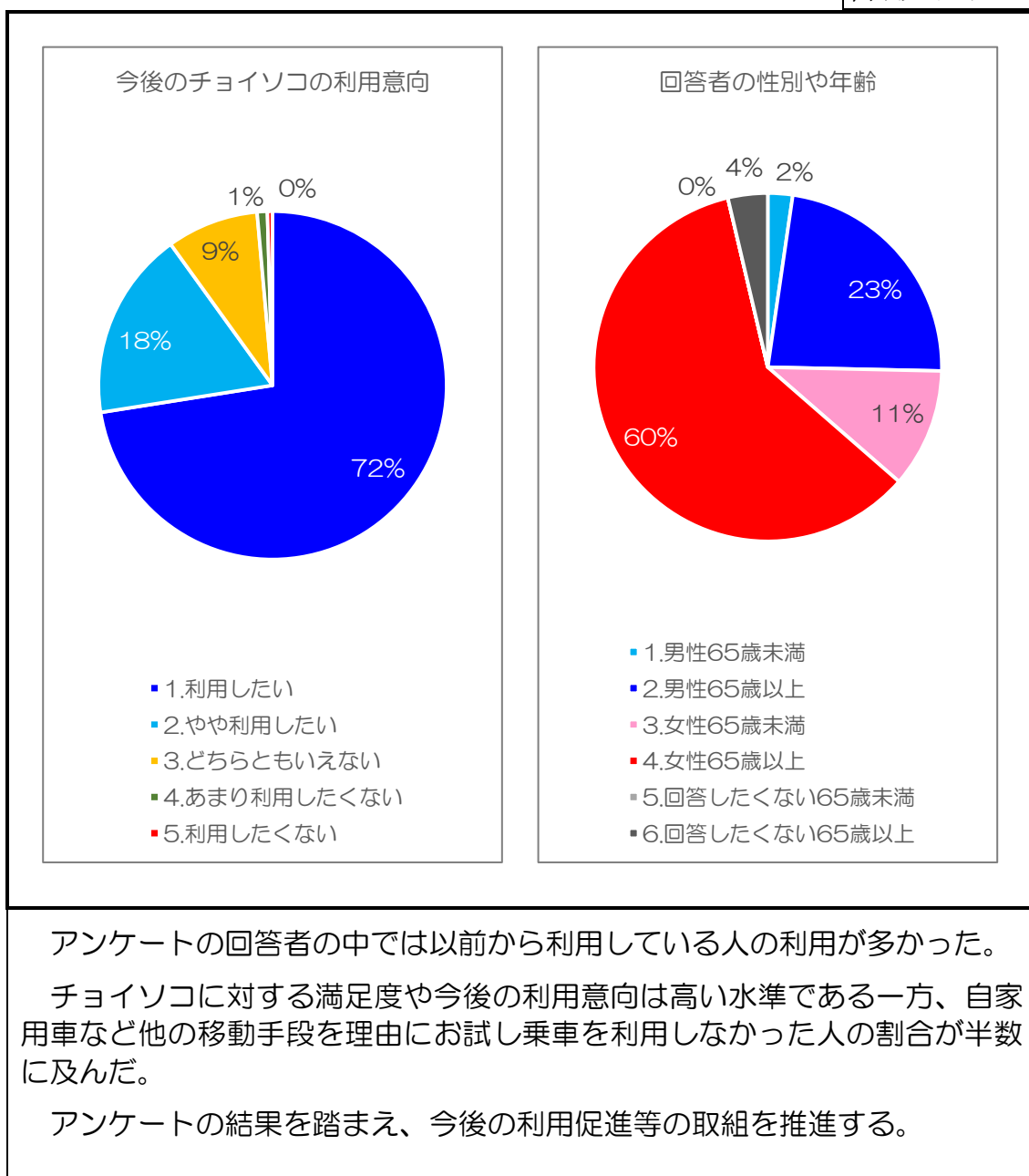
一方で利用者属性が変わらなかったため、若年層や男性の利用を増やすためには別の取組が必要であることが分かった。

(6) 無料お試し乗車事後アンケートの実施

会員に対し、お試し乗車の利用状況等について事後アンケートを実施。

- ①対 象 者：会員登録者
- ②実施期間：令和6年1月中
- ③実施方法：チョイソコ通信 Vol.3にて配布（946世帯）
- ④回答件数：221件





(7) 運行時間・曜日の変更

事業開始以降、高齢者や女性の利用者が多い等、利用者属性に偏りが見られていたことから、新たな利用者層の獲得が図られるのかを検証するため、実証運行内容を一部変更した。

①変更時期：令和6年1月

②変更概要：【変更前】運 行 日：月曜日から金曜日まで

運行時間：9時から16時まで（16時降車完了）

【変更後】運 行 日：月曜日から土曜日まで

運行時間：9時から17時まで（17時降車完了）

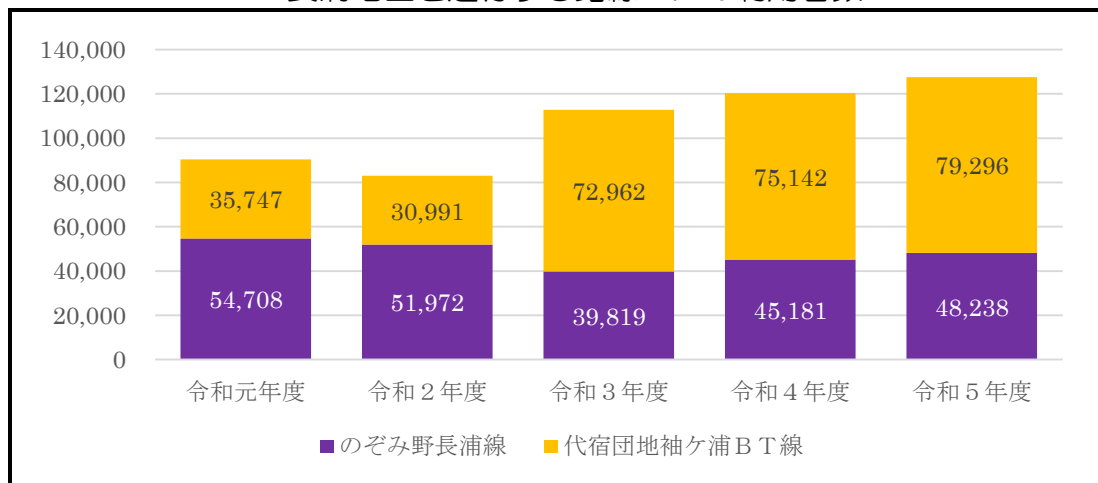
4. 令和5年度の実証内容

令和5年度は、長浦地区において、令和4年度の実績を踏まえつつ、他の交通手段への影響の有無や、当デマンド交通が日中のバス路線の代替手段になりえるかを検証することとしている。

(1) 他の交通手段への影響の有無

①路線バスへの影響

長浦地区を運行する路線バスの利用者数



上記2路線については、コロナ以前よりも利用者が増えており、当デマンド交通が利用者数に直接的な影響を及ぼしていないと考えられる。

②タクシーへの影響

長浦地区のJR長浦駅に待機する主なタクシー事業者

事業者名	市内営業所等 保有台数	主な待機場所
姉ヶ崎タクシー株式会社	16台	JR長浦駅 袖ヶ浦B T
株式会社ウルマツアーリングサービス	21台	JR長浦駅 袖ヶ浦B T

事業者への聞き取りでは、近年、両社ともに待機場所への配車数が減っており、利用者からの予約も断っていることが多い状況であることが分かった。

本件の主な原因は乗務員不足となっており、タクシーを利用したくても予約が取れない利用者にとって新たな選択肢になりえると考えられる。

事業者からも、タクシーと当デマンド交通が協力して利用者のニーズに対応したいという意見があることから、当デマンド交通が必ずしもマイナスの影響を及ぼしているとは言えないと考えられる。

(2) 当デマンド交通が日中のバス路線の代替手段になりえるか

路線バスと当デマンドの役割

項 目	路線バス	当デマンド交通
運行形態	乗合	乗合
輸送力	大量輸送	1～5人
運行方法	定時定路線	停留所指定フルデマンド
運行時間帯	早朝～夜	日中のみ
乗降場所数	少ない	多い
運 賃	乗降場所により変動	運行区域内で固定
輸送実績	60,963人※1 内訳 { 日中 13,433人※2 朝夕 47,530人※3	6,657人※4

上記のとおり、それぞれ乗合である点は同じであるものの、それ以外の部分で役割が異なっており、当デマンド交通は日中の地域内移動に特化した制度設計となっていることから、輸送実績に大きな差が出ていることがわかる。

一方で、実証運行開始以降利用は増加を辿っており、バス事業者からも、朝の通勤時間帯はバス、日中は当デマンド交通といったように、それぞれの住み分けについて検討を進めていきたいといった提案も受けている。

このようなことから、日中の地域内移動において、当デマンド交通がバス路線の代替手段となり、深刻な運転手不足を始めとする既存公共交通への課題に寄与する取組として一定の効果はあると考えられる。

※1 のぞみ野長浦線、代宿団地袖ヶ浦バスターミナル線の令和5年度IC実績（チョイソコ運行日の長浦地区内停留所を利用した人数）

※2 ※1の内、チョイソコ運行時間に絞った人数

※3 ※1の内、チョイソコ運行時間以外の人数

※4 「チョイソコがうら」の令和5年度の総利用件数

デマンド交通実証事業に係る令和6年10月以降の運行計画について

1. 運行計画の検討

(1) これまでの検討状況

- ①令和5年度第2回協議会（令和5年11月17日開催）
 - ・地域公共交通計画に基づく運行地区拡大について→令和6年度中
 - ・運行地区の拡大時期について→令和6年10月を目指す
 - ・拡大地区について→検討中だが、検討にかかる考え方について整理
- ②令和5年度第3回協議会（令和6年2月19日開催）
 - ・拡大地区について→長浦地区を除く全ての地区とする
 - ・運行計画（案）について→大枠の方向性として整理
- ③運賃協議分科会（令和6年4月書面開催）
 - ・運賃について

(2) 今回の審議事項

- ①最終的な運行計画を含めた事業計画（案）（33～43 ページ）

2. 今後の予定

(1) 関東運輸局への申請

今回、運行計画が承認された場合、関東運輸局千葉運輸支局に対して、道路運送法第4条の申請を行う。

なお、申請にあたっては、当協議会で協議が整っている旨の文書を提出する。
→45 ページ

(2) 事業周知及び会員登録会

今回、運行計画が承認された場合、市の各種媒体を利用し事業周知を行う。
また、8月頃に各交流センター等で事前の会員登録会の開催を検討。

(3) 停留所の選定及び設置

今回、運行計画が承認された場合、6月中に停留所の選定作業を行う。
また、8月から9月にかけて停留所看板の設置を行う。

デマンド交通実証事業 「チョイソコがうら」 事業計画（案）



令和6年10月～

事業概要

1. 事業の内容

「チョイソコがうら」を試験的に導入し、本市において地域内の移動手段にデマンド交通が適しているのかを実証するとともに、本格導入に向けた課題点や既存公共交通への影響を確認する。

市内各地区において実証運行を行うことにより、各地区でデマンド交通が地域内の移動手段として適しているのかを検証する。

2. 事業の位置付け

当事業は、下記のとおり各計画に位置付けられている。

- ・ 袖ヶ浦市総合計画
- ・ 第2期袖ヶ浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- ・ 袖ヶ浦市地域公共交通計画

3. 実証事業実施の背景

本市の地域内移動においては、公共交通としては路線バスとタクシーに限られており、自家用車が主な移動手段となっている。

市内の路線バスにおいては、日中の運行本数が1時間に1便ないし2時間に1便であり、路線バスに満足している市民の割合が29.9%と低い水準となっていることから、地域内の移動手段を確保・維持するために4路線へ補助金を交付しているものの、利用状況や乗務員不足等を理由に、すぐには運行本数を増やすことはできない状況である。

また、タクシーにおいても、乗務員不足等の影響から、駅やバスターミナルに待機車両がないことや迎車依頼に対応できないことがあるほか、運賃の面からも誰もが気軽に利用することができない状況である。

4. 目指す将来像

タクシーよりも安価に移動できるICTを活用したデマンド交通を導入し、路線バスの運行本数の少なさや停留所までの距離など、これまで既存の公共交通において対応できていなかったニーズに対応することで、移動手段に困っていた人が、公共交通で外出しやすい環境を整える。

これにより、「外出することによる健康づくり」や、「地域内の移動によるまちの賑わいを創出」し、「安心して暮らせるまち」を目指す。

5. システム

株式会社アイシンが提供している「チョイソコ※」のシステム

6. 官民連携

民間企業と連携し、行政だけでなく地域全体で取り組むことによって、財政面や運営面で持続性を向上させる。

なお、連携にあたっては、協定や覚書などを締結し、各主体の役割分担を明確にした上で行う。

7. 各主体の役割

（１）事業運営主体

主体事業者：千葉トヨタ自動車株式会社

主な役割

- ・事業の総合的な管理に関すること
- ・各主体との契約に関すること
- ・各主体への経費の支出及び請求に関すること
- ・車両の用意に関すること
- ・協賛企業の募集に関すること
- ・事業の周知及び利用促進等に係るPRに関すること
- ・苦情、要望、緊急時の対応に関すること

（２）運行主体

主体事業者：房総タクシー株式会社

主な役割

- ・利用者の運送に関すること
- ・運賃の収受及び管理に関すること
- ・車両の保管、維持及び管理に関すること
- ・道路運送法に係る各種申請に関すること

（３）袖ヶ浦市

主な役割

- ・負担金の支出に関すること
- ・各連携機関との調整に関すること
- ・地域公共交通活性化協議会における各種協議に関すること
- ・協賛企業の募集に関すること
- ・事業の周知及び利用促進等に係るPRに関すること
- ・苦情、要望、緊急時の対応に関すること

8. 事業の期間

令和４年９月から令和９年９月末まで

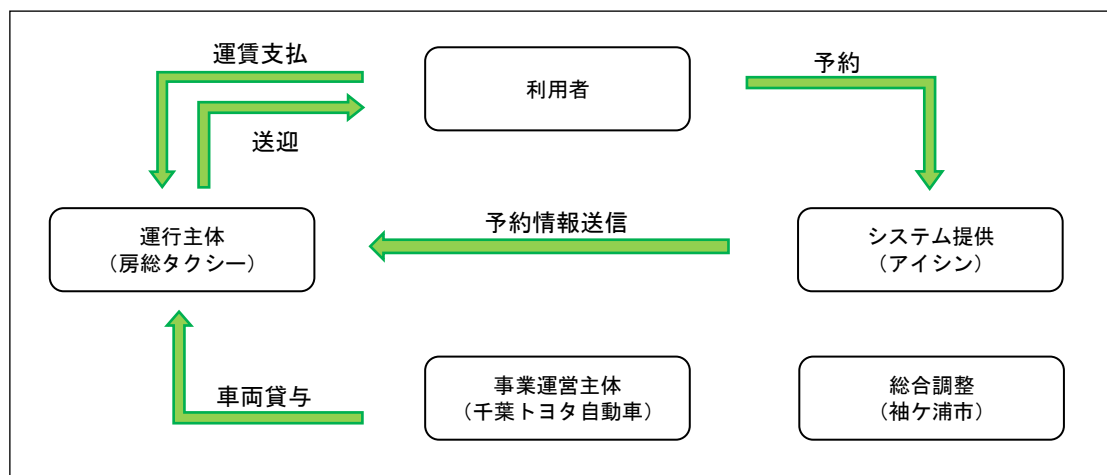
なお、令和４年９月は準備期間とし、各地区の実証運行期間は以下のとおりとする。

- ・長浦地区 令和４年１０月から令和７年９月まで
- ・その他地区 令和６年１０月から令和９年９月まで

事業スキーム

1. 運行スキーム

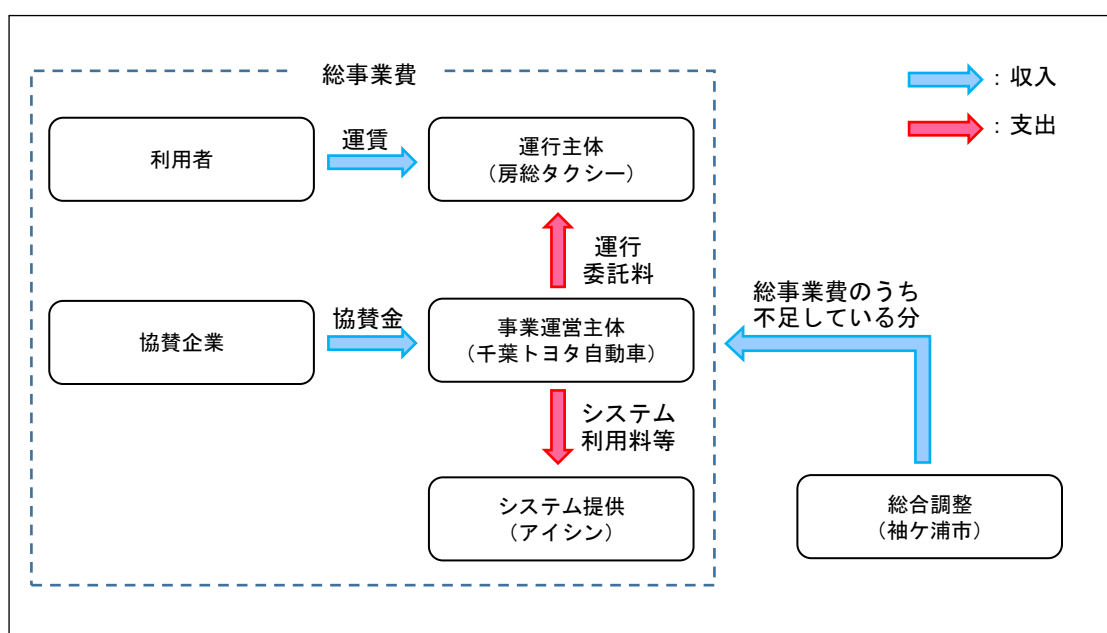
以下の図のとおりとする。



2. 事業費スキーム

（株）アイシンとのシステム利用等の契約や運行主体との委託契約等については、千葉トヨタ自動車が行う。

総事業費から収入を差し引いた額を、市が負担金として千葉トヨタ自動車に支出する。支出は、毎月精算とする。



運行計画

1. 運行区域

市内全域とする。

なお、運行エリアを2つに分け、エリア間の移動時は指定の乗換場所において乗り換えを要する。

【エリア区分】

エリアA：長浦地区、昭和地区、根形地区

エリアB：平岡地区、中川・富岡地区

※本市人口統計の区分に準ずる。

【該当する大字】

<エリアA>

昭和地区：坂戸市場、奈良輪、奈良輪1～2丁目、袖ヶ浦駅前1～2丁目
福王台1～4丁目、神納1～2丁目、神納、南袖

長浦地区：今井、今井1～3丁目、蔵波、蔵波台1～7丁目、久保田
久保田1～2丁目、代宿、久保田代宿入会地、椎の森、北袖
中袖、長浦、長浦駅前1～8丁目

根形地区：飯富、下新田、三ツ作、大曽根、野田、勝、のぞみ野

<エリアB>

平岡地区：永地、下泉、高谷、三箇、三箇錯綜、川原井、林、野里、上泉
永吉、岩井

中川富岡：百目木、百目木飛地、百目木錯綜、横田、大鳥居、三黒、谷中
真里錯綜、下内錯綜、戸国飛地
下根岸、阿部、堂谷、打越、大竹、滝の口、吉野田、玉野
上宮田、下宮田

【乗換場所】

ゆりの里（根形地区内）

【乗降場所（停留所看板設置場所）】

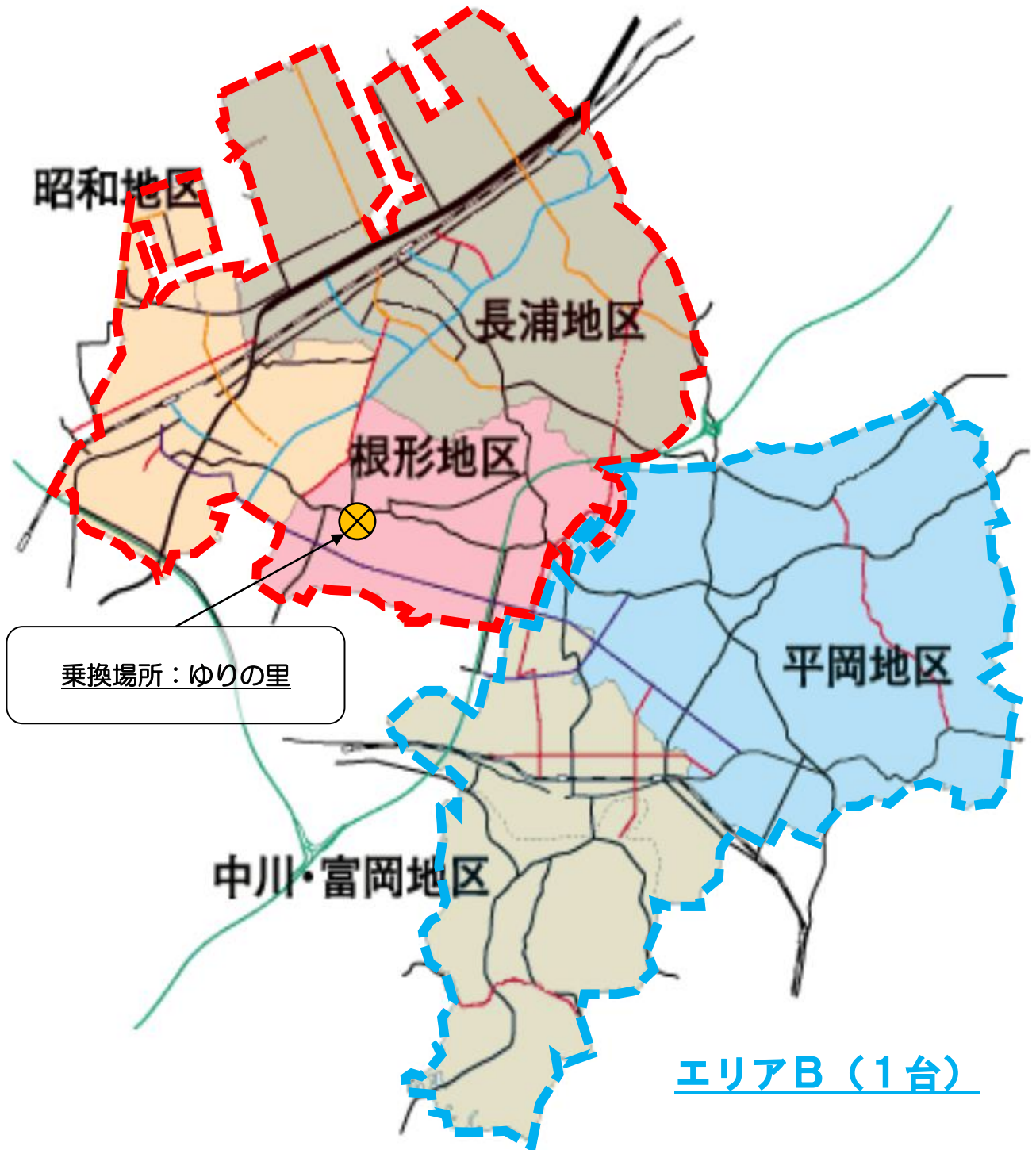
事業者停留所：市内の商店、病院等

公共施設停留所：市内に有する公共的な施設

住宅地停留所：最寄りのごみステーションや公園等

【 運行エリア図 】

エリアA（2台）



エリアB（1台）

2. 運行日時

運行日：月曜日から土曜日まで（日曜日、祝日、年末年始を除く）

運行時間：午前9時から午後5時まで（午後5時降車完了）

3. 利用予約

予約日：運行日の午前9時から午後5時まで

予約期間：利用日の1か月前から当日の1時間前まで

4. 利用のルール

- ・利用者は、事前に会員登録することとし、利用の際には事前予約とする。
※会員証が手元に届き次第、利用可
- ・一人で乗降できること。ただし、介助者がおり、かつ、円滑に乗降できる場合にはこの限りでない。

5. 運賃

（1）運賃表

		降車	
		エリア A (昭和、長浦、根形地区)	エリア B (平岡、中川・富岡地区)
乗車	エリア A (昭和、長浦、根形地区)	300 円	600 円
	エリア B (平岡、中川・富岡地区)	600 円	300 円

※1 乗車につき300円

エリア間の利用時⇒最初の乗車時に300円、乗り換えた車両で300円。

※介助者については、会員登録を不要とするが運賃は発生する。

※未就学児とその保護者が同乗する場合は、未就学児の運賃は無料とする。

（2）決済方法

現金及び各種 ICカード

6. 運行車両

トヨタ ノア（7人乗）3台

※万が一故障等が発生した場合は、臨時的に房総タクシー(株)の車両を用いる。

会員登録

1. 会員登録対象者

市内に在住の人

2. 会員登録費用

無料とする。

3. 会員登録方法

（１）会員登録手続

◆紙媒体での登録

- ①利用を希望する個人別に会員登録申込書を記載し、（株）アイシンに送付
※送付の際には、専用の封筒（料金後納）に入れて投函
- ②（株）アイシンから会員証が届く。

◆オンラインでの登録

- ①会員登録オンラインフォームにアクセスする。
※QRコード及びURLをチラシ等に記載する。
- ②必要項目を入力する。
- ③（株）アイシンから会員証が届く。

（２）会員登録申込書の配布場所

- ・事業者停留所
- ・公共施設停留所
- ・各スポンサー企業
- ・包括連携協定を締結している各企業からの配布

利用予約及び利用方法

1. 利用対象者

会員証が手元に届いており、かつ、事前に利用予約をした人

2. 利用予約方法

◆電話での予約

- （1）専用ダイヤルに架電する。
- （2）名前、会員番号、利用希望日、乗車場所と行先、希望到着時刻を伝える。
- （3）オペレーターから利用者に対して乗車時刻を伝える。

◆オンラインでの予約

- （1）利用予約オンラインフォームにアクセスする。
※QRコード及びURLをチラシ等に記載する。
- （2）名前、会員番号、利用希望日、乗り場と行先、希望到着時刻を入力する。
- （3）利用者に対して乗車時刻が伝えられる。

3. 利用方法

- （1）伝えられた乗車時刻の5分前までに、乗車場所に行く。
- （2）乗車したら、運賃を先に支払う。
- （3）目的地に到着したら、降車する。

実証内容

1. 各年度における実証内容

（1）令和4年度（10月から）

- ・長浦地区において実証運行を開始し、利用者の利用目的や利用年齢層、人口密度の大小による利用頻度の違いなどを確認・検証

（2）令和5年度

- ・長浦地区において、令和4年度の実績を踏まえつつ、他の交通手段への影響の有無や、当デマンド交通が日中のバス路線の代替手段になりえるかを検証

（3）令和6年度

- ・長浦地区において、**その他の地区で実証運行を開始する前（令和4年10月から令和6年9月まで）と、その他の地区で実証運行を開始した後（令和6年10月から令和7年3月まで）のそれぞれの実績を踏まえ**、令和7年10月からの本格導入を検討
- ・昭和地区、根形地区、平岡地区、中川・富岡地区において実証運行を開始し、地区ごとに人口に対する利用件数や利用割合、利用目的、利用年齢層の違いなどを確認・検証（10月から）

（4）令和7年度

- ・長浦地区において、実証運行を継続しながら、各年度の目標達成状況や実績を分析（9月まで）
- ・令和6年度の実績を踏まえ、エリアA（昭和地区、根形地区、長浦地区）とエリアB（平岡地区、中川・富岡地区）において、エリア間移動の促進が図れているのか検証

（5）令和8年度

- ・昭和地区、根形地区、平岡地区、中川・富岡地区において、前2年度の実績を踏まえ、地区ごとに令和9年10月からの本格導入を検討

（6）令和9年度（9月まで）

- ・昭和地区、根形地区、平岡地区、中川・富岡地区において、実証運行を継続しながら、各年度の目標達成状況や実績を分析

各種目標

1. 最終目標

「安心して暮らせるまち」の実現

2. KPI

最終目標を達成するための各年度の目標値を以下のとおり設定する。なお、目標の達成状況は運行方法の見直しや本格導入検討時の参考とする。

＜乗合率＞

地区	R 6年度	R 7年度	R 8年度
長浦地区	1. 50	-	-
全 体	1. 30	1. 40	1. 50

乗合率＝乗車時の合計人数／合計区間数

この数値を下回る場合、運行方法の見直しを検討。

＜収支率＞

地区	R 6年度	R 7年度	R 8年度
長浦地区	1 5%	-	-
全 体	9%	1 2%	1 5%

収支率＝総収入／総事業費

この数値を下回る場合、運行方法の見直しを検討。

＜年間利用者実人数＞

地区	R 6年度	R 7年度	R 8年度
長浦地区	500	-	-
昭和地区	1 20	3 25	4 05
根形地区	30	8 5	1 05
平岡地区	30	8 0	1 00
中川・富岡地区	30	7 5	9 5

年間利用者実人数＝1 人が何度利用しても1 人として計算

この数値を下回る場合、需要が大きくないと判断し、事業廃止も検討。

審議事項 4

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

令和6年5月17日に開催した令和6年度第1回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

1. 協議が調っている路線又は営業区域
○○○○
2. 協議が調っている運行系統又は運送の区間
○○○○
3. 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件
○○○○

令和 年 月 日
袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会
会長 鈴木 文彦

袖ヶ浦市地域公共交通計画の改定について

1. 改定の概要について

(1) 改定の目的

デマンド交通実証事業の運行計画の変更に伴い、目標値等も変更があったことから、事業を位置付けている袖ヶ浦市地域公共交通計画の改定を行うもの。

(2) 改定の内容

① 事業2の事業概要文の修正

- ・本格運行の実施可否を判断する際に参考とする各種目標値が何を指しているのかを明確にするため、説明の文言を追記。
- ・運行計画の変更に伴い、本格運行の目標は各地区で基準となる時点や目標値が異なり、標記が複雑となることから目標値の記載を削除。
- ・運行計画の変更に伴い、運行概要については令和6年10月の前後で内容が大きくなり、標記が複雑となることから、既存の運行概要は実証運行開始時点の参考表記とするため、補足の文言を追記。

② 事業2の実施時期の表の修正

- ・運行計画の変更に伴い、令和6年度は1地区の実証運行開始としていた部分をその他の地区とし、表を修正。

③ 計画目標の達成状況を評価するための評価指標の修正

- ・運行計画の変更に伴い、目標値(KPI)も見直したことから、評価指標の数値を修正。

なお、長浦地区の本格運行の判断は R6 年度に行うこととなっていることから、R7 年度及び R9 年度の目標値は長浦地区を除く各地区の目標値の合計としている。

長浦地区の実証運行結果により、必要に応じて目標値の修正を行う。

袖ヶ浦市地域公共交通計画 新旧対照表

改定後	現行
序 計画策定の目的と位置づけ （略） 1 公共交通に関する現況把握 （略） 2 市民などの意向把握アンケート調査 （略） 3 地域公共交通を取り巻く課題整理 （略） 4 地域公共交通の構築に係る基本方針 （略） 5 計画の目標及び実施事業 （１）計画の目標 （略） （２）実施事業一覧 （略） （３）実施事業の概要 目標① 拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成 【事業１】路線バスの運行維持及び利便性向上 （略） 【事業２】地域内移動手段の検討 ①事業概要 <デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の実証運行と評価・検証> （前文 略） 本格運行の実施可否については、<u>デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の事業計画における各種目標値の達成状況や、ニーズ等を総合的に踏まえて判断します。</u> （後文 略） ■<u>運行概要（実証運行開始時点）</u> （概要表 略） <各地区での地域特性を踏まえた移動手段の検討> （略） ②実施主体 （略）	序 計画策定の目的と位置づけ （略） 1 公共交通に関する現況把握 （略） 2 市民などの意向把握アンケート調査 （略） 3 地域公共交通を取り巻く課題整理 （略） 4 地域公共交通の構築に係る基本方針 （略） 5 計画の目標及び実施事業 （１）計画の目標 （略） （２）実施事業一覧 （略） （３）実施事業の概要 目標① 拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成 【事業１】路線バスの運行維持及び利便性向上 （略） 【事業２】地域内移動手段の検討 ①事業概要 <デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の実証運行と評価・検証> （前文 略） 本格運行の実施可否については、_____ _____各種目標値の達成状況や、ニーズ等を総合的に踏まえて判断します。 <u>本格運行の目標値（令和7年3月末時点）</u> ・乗合率：1．５０人以上 ・年間利用者実人数：５００人以上 ・収支率：１５％以上 （後文 略） ■<u>運行概要</u>_____ （概要表 略） <各地区での地域特性を踏まえた移動手段の検討> （略） ②実施主体 （略）

③実施時期

事業		実施項目		実施時期（年度）				
				令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
地域内 移動手 段の検 討	長浦地区	デマンド型乗 合送迎サービ スの実証運行	実証運行	→	→			
			評価			→		
			本格運行（※1）			→	→	→
		地域特性を踏 まえた移動手 段の検討	検討、協議・調整	→	→			
			本格運行（※2）			→	→	→
	その他の 地区	デマンド型乗 合送迎サービ スの実証運行	実証運行検討	→				
			実証運行		→	→	→	→
			評価					→
			本格運行（※1）					→
		地域特性を踏 まえた移動手 段の検討	検討、協議・調整			→	→	→
			本格運行（※2）					→

※1：デマンド型交通が適している場合、本格運行を実施する。

※2：デマンド型交通が適していない場合、他のモードの実証運行を実施する。

目標② 広域アクセスの利便性向上（略）

目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備（略）

目標④ 利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供（略）

目標⑤ 地域全体で支える公共交通の構築（略）

（4）事業推進に向けた実施体制（略）

③実施時期

事業		実施項目		実施時期（年度）				
				令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
地域内 移動手 段の検 討	長浦地区	デマンド型乗 合送迎サービ スの実証運行	実証運行	→	→			
			評価			→		
			本格運行（※1）			→	→	→
		地域特性を踏 まえた移動手 段の検討	検討、協議・調整	→	→			
			本格運行（※2）			→	→	→
	他地区 （1地区）	デマンド型乗 合送迎サービ スの実証運行	実証運行検討	→				
			実証運行		→	→	→	→
			評価					→
			本格運行（※1）					→
		地域特性を踏 まえた移動手 段の検討	検討、協議・調整			→	→	→
			本格運行（※2）					→
	その他の 地区	デマンド型乗 合送迎サービ スの実証運行	実証運行検討					
			実証運行					
			評価					
			本格運行（※1）					
		地域特性を踏 まえた移動手 段の検討	検討、協議・調整					
			本格運行（※2）					

令和7年度以降
随時実施判断

※1：デマンド型交通が適している場合、本格運行を実施する。

※2：デマンド型交通が適していない場合、他のモードの実証運行を実施する。

目標② 広域アクセスの利便性向上（略）

目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備（略）

目標④ 利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供（略）

目標⑤ 地域全体で支える公共交通の構築（略）

（4）事業推進に向けた実施体制（略）

(5) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

基本方針	目標	評価指標	現状値 R3年度	中間値 R7年度	目標値 R9年度	備考
1.地域特性や移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築を目指します	①拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成	バス補助路線の収支率	46.9%	52.3%	55.3%	※1
		バス補助路線の年間利用者数	279,716 人	288,000 人	304,000 人	※2
		公共交通サービス全般の利用者満足度	49.4%	—	55.4%	※3
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の乗合率	—	<u>1.40 人以上</u>	1.50 人以上	※4
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の年間利用者実人数	—	<u>565 人以上</u>	<u>705 人以上</u>	
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の収支率	—	<u>12%以上</u>	15%以上	
	②広域アクセスの利便性向上	鉄道の1日平均乗車人員 ・JR 袖ヶ浦駅 ・JR 長浦駅 ・JR 横田駅	4,828 人 4,906 人 146 人	5,222 人 5,495 人 156 人	5,615 人 6,084 人 165 人	※5
		袖ヶ浦バスターミナルにおける高速バス年間利用者数	629,260 人	837,000 人	1,117,000 人	※6
2.各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指します	③利用しやすい公共交通環境の整備	交通結節点整備箇所数	—	2 箇所	4 箇所	※7
		運転免許自主返納者数	167	167	200	※8
	④利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供	運行情報案内に関する利用者満足度	53.0%	—	59.0%	※9
		商業施設などとの連携による利用者促進活動の導入件数	—	—	1 件以上	※10
3.多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指します	⑤地域全体で支える公共交通の構築	啓発活動参加者数	—	60 人以上	80 人以上	※11
		共同での運転手募集活動の実施回数	—	1 回	1 回	※12

6 計画の達成状況の評価 (略)

参考資料 (略)

(5) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

基本方針	目標	評価指標	現状値 R3年度	中間値 R7年度	目標値 R9年度	備考
1.地域特性や移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築を目指します	①拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成	バス補助路線の収支率	46.9%	52.3%	55.3%	※1
		バス補助路線の年間利用者数	279,716 人	288,000 人	304,000 人	※2
		公共交通サービス全般の利用者満足度	49.4%	—	55.4%	※3
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の乗合率	—	<u>1.50 人以上</u>	1.50 人以上	※4
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の年間利用者実人数	—	<u>500 人以上</u>	<u>500 人以上</u>	
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の収支率	—	<u>15%以上</u>	15%以上	
	②広域アクセスの利便性向上	鉄道の1日平均乗車人員 ・JR 袖ヶ浦駅 ・JR 長浦駅 ・JR 横田駅	4,828 人 4,906 人 146 人	5,222 人 5,495 人 156 人	5,615 人 6,084 人 165 人	※5
		袖ヶ浦バスターミナルにおける高速バス年間利用者数	629,260 人	837,000 人	1,117,000 人	※6
2.各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指します	③利用しやすい公共交通環境の整備	交通結節点整備箇所数	—	2 箇所	4 箇所	※7
		運転免許自主返納者数	167	167	200	※8
	④利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供	運行情報案内に関する利用者満足度	53.0%	—	59.0%	※9
		商業施設などとの連携による利用者促進活動の導入件数	—	—	1 件以上	※10
3.多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指します	⑤地域全体で支える公共交通の構築	啓発活動参加者数	—	60 人以上	80 人以上	※11
		共同での運転手募集活動の実施回数	—	1 回	1 回	※12

6 計画の達成状況の評価 (略)

参考資料 (略)

袖ヶ浦市地域公共交通計画

改定（案）

<改定箇所抜粋>

令和6年5月

袖 ヶ 浦 市

袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会

【事業 2】地域内移動手段の検討

①事業概要

＜デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の実証運行と評価・検証＞

移動手段を確保・維持するために、市内路線バス 4 路線に補助金を交付しているものの、運行状況や、停留所までの距離、費用負担の観点で、自家用車等を用いて外出せざるを得ない住民が存在しています。路線バスについては、満足している市民の割合が低いですが、利用状況や乗務員不足等を理由に、すぐには運行本数を増やすことができない状況です。

そのため、長浦地区を対象に、デマンド型交通を導入し、路線バスの運行本数の少なさや停留所までの距離などにより今まで対応できないニーズに対応することを目的に、デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の実証運行を開始しています。

この実証運行を各地区においても実施し、評価・検証を行いながら、地域内の移動手段にデマンド型交通が適しているのかを実証するとともに、本格導入に向けた課題点や既存公共交通への影響を確認します。

本格運行の実施可否については、**デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の事業計画における**各種目標値の達成状況や、ニーズ等を総合的に踏まえて判断します。

なお、令和 4 年度は地方創生推進交付金を受け運行しており、以降も沿線地域の生活交通として持続的に運行できるようエリアスポンサーの募集や通信などの広報により利用の PR を図るなど地域との連携を図っていきます。

■運行概要（実証運行開始時点）

運行区域	原則、長浦地区 【乗降場所（停留所看板設置場所）】 ・事業所停留所：長浦地区内の商店、病院、銀行のうち、協賛金を支払う企業 ・公共施設停留所：市役所、長浦公民館、市民会館、長浦おかのうえ図書館、JR 袖ヶ浦駅、JR 長浦駅、ゆりの里、袖ヶ浦バスターミナル、臨海スポーツセンター ・住宅地停留所：最寄りのごみステーション、公園等															
運行日	月曜日から金曜日まで（土日、祝日、年末年始を除く）															
運行時間	午前 9 時から午後 4 時まで（午後 4 時降車完了）															
予約日及び 予約可能期間	運行日の午前 8 時 30 分から午後 4 時まで 利用日の 1 か月前から当日の 30 分前までの運行を予約可能															
利用のルール	利用者は事前に会員登録することとし、利用の際には事前予約とする。															
運賃	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="2">降車</th></tr> <tr> <th>長浦地区</th><th>長浦地区外の公共施設</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">乗車</td><td>長浦地区</td><td>300 円</td><td>500 円</td></tr> <tr> <td>長浦地区外の公共施設</td><td>500 円</td><td>×</td></tr> </tbody> </table>					降車		長浦地区	長浦地区外の公共施設	乗車	長浦地区	300 円	500 円	長浦地区外の公共施設	500 円	×
		降車														
		長浦地区	長浦地区外の公共施設													
乗車	長浦地区	300 円	500 円													
	長浦地区外の公共施設	500 円	×													

審議事項 5

＜各地区での地域特性を踏まえた移動手段の検討＞

デマンド型交通が適していないと判断された場合、各地区での地域特性を踏まえた別の交通手段を検討します。

買い物や通院など地域内の移動手段については、運行エリアや運行日、運行時間帯などに対するサービス改善が求められている中で、利用実績や行政負担額、地元商業施設の活性化等に留意しつつ、また、既存公共交通の維持・活用を十分に考慮しながら、利便性向上と効率的な運行となるよう検討します。

②実施主体：

＜デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）の実証運行と評価・検証＞

◎本市、○タクシー事業者、○地域

＜各地区での地域特性を踏まえた移動手段の検討＞

◎本市、○バス事業者、○タクシー事業者、○地域

③実施時期

事業		実施項目		実施時期（年度）				
				令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
地域内移動手段の検討	長浦地区	デマンド型乗合送迎サービスの 実証運行	実証運行	→	→	→		
			評価			→		
			本格運行（※1）			→	→	→
		地域特性を踏まえた移動手段の 検討	検討、協議・調整	→	→	→		
			実証運行（※2）			→	→	→
	その他の 地区	デマンド型乗合送迎サービスの 実証運行	実証運行検討	→				
			実証運行		→	→	→	→
			評価				→	
			本格運行（※1）					→
		地域特性を踏まえた移動手段の 検討	検討、協議・調整			→	→	→
			実証運行（※2）					→

※1：デマンド型交通が適している場合、本格運行を実施する。

※2：デマンド型交通が適していない場合、他のモードの実証運行を実施する。

審議事項 5

(5) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

計画の達成状況を評価するため、各目標に対し、以下のように評価指標を設定します。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少した、鉄道の日平均乗車人員及び袖ヶ浦バスターミナルにおける高速バス年間利用者数の目標値については令和元年度実績値まで回復させることを目標としています。

＜令和元年度実績値＞

鉄道の1日平均乗車人員	JR 袖ヶ浦駅	5,615 人
	JR 長浦駅	6,084 人
	JR 横田駅	165 人
袖ヶ浦バスターミナルにおける高速バス年間利用者数		1,117,000 人

基本方針	目標	評価指標	現状値 R3年度	中間値 R7年度	目標値 R9年度	備考
1. 地域特性や移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築を目指します	① 拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成	バス補助路線の収支率	46.9%	52.3%	55.3%	※1
		バス補助路線の年間利用者数	279,716 人	288,000 人	304,000 人	※2
		公共交通サービス全般の利用者満足度	49.4%	—	55.4%	※3
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の乗合率	—	1.40 人以上	1.50 人以上	※4
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の年間利用者実人数	—	565 人以上	705 人以上	
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の収支率	—	12%以上	15%以上	
	② 広域アクセスの利便性向上	鉄道の1日平均乗車人員 ・JR 袖ヶ浦駅 ・JR 長浦駅 ・JR 横田駅	4,828 人 4,906 人 146 人	5,222 人 5,495 人 156 人	5,615 人 6,084 人 165 人	※5
		袖ヶ浦バスターミナルにおける高速バス年間利用者数	629,260 人	837,000 人	1,117,000 人	※6
2. 各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指します	③ 利用しやすい公共交通環境の整備	交通結節点整備箇所数	—	2箇所	4箇所	※7
		運転免許自主返納者数	167	167	200	※8
	④ 利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供	運行情報案内に関する利用者満足度	53.0%	—	59.0%	※9
		商業施設などとの連携による利用者促進活動の導入件数	—	—	1件以上	※10
3. 多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指します	⑤ 地域全体で支える公共交通の構築	啓発活動参加者数	—	60 人以上	80 人以上	※11
		共同での運転手募集活動の実施回数	—	1回	1回	※12

地域公共交通確保維持事業に係る計画について

1. 令和7年度地域公共交通計画別紙について

(1) 令和7年度地域公共交通計画 別紙(案)について

本市を運行する地域間幹線系統である馬來田線及び姉ヶ崎線について、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持するため地域公共交通計画別紙(案)について承認を求めるもの。

※地令和7年事業分(令和6年10月～令和7年9月運行分)から、域公共交通確保維持改善事業費補助金を受けるためには、地域公共交通計画本体へ位置づけることと、地域公共交通計画別紙(案)について、各市法定協議会において承認を受けることとなった。

令和 6 年 5 月 1 7 日

（名称）袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
別表のとおり
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
別表のとおり
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
別表のとおり
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表 1」を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表 2」を添付
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
事業者報告書・決裁報告書等の資料から計測する。
7. 別表 1 の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの 運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表 4」を添付
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期 及びその他特記事項
別表のとおり
10. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ うとする場合のみ】</u>
該当なし
11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ うとする場合のみ】</u>
該当なし

審議事項 6

12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 協議会の開催状況と主な議論
令和2年 9月25日 地域公共交通計画策定の検討について協議。 令和3年 1月19日 事業案として地域公共交通計画策定調査業務の承認。 令和3年10月25日 地域公共交通計画について協議。 令和5年 3月10日 袖ヶ浦市地域公共交通計画（案）の承認。 令和6年 5月17日 計画別紙について協議。
15. 利用者等の意見の反映状況
ホームページ上で、地域公共交通確保維持事業に係る取組内容等に関する意見募集を実施。
16. 協議会の構成員
(1) 袖ヶ浦市長又はその指名する者（袖ヶ浦市企画政策部長） (2) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体（バス事業者・タクシー事業者） (3) 鉄道事業者（東日本旅客鉄道株式会社） (4) 住民又は旅客（自治連選出委員、公募委員、シニアクラブ連合会） (5) 関東運輸局長又はその指名する者（千葉運輸支局） (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者（バス事業者乗務員代表） (7) 学識経験を有する者その他本協議会の運営上必要と認められる者（交通ジャーナリスト） (8) 千葉県警察内から市長が委嘱する者（木更津警察署交通課長） (9) 道路管理者（君津土木事務所維持課長） (10) そのほか、市長が必要と認める者（千葉県交通計画課、袖ヶ浦市社会福祉協議会）

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）千葉県袖ヶ浦市坂戸市場 1-1

（所 属）袖ヶ浦市企画政策部企画政策課

（氏 名）主査 佐伯 洋輔

（電 話）0438-62-2327

（e-mail）sode01@city.sodegaura.chiba.jp

令和 7 年度袖ヶ浦市地域公共交通計画別紙（別表）

○事業に係る目的・必要性、目標・効果、取組

No.	事業者名	系統名	起点・終点 (主な経由地)	1. 目的・必要性	2. 定量的な目標・効果	3. 目標を達成するために行う事業（生産性向上の取組を含む）		
						取組内容	実施時期	実施主体
1	日東交通株式会社	馬来田線	木更津駅東口・東横田（清見台東）	・横田、清川、祇園、清見台沿線地区から木更津駅までのアクセスとして必要。 ・東邦病院への通院に必要。 ・袖ヶ浦市平川地区から、木更津市への通院、通学、買い物等の移動手段として必要である。	令和6年度と比較して、収支率 1 % 以上改善	タウン誌への路線情報の掲載	令和 6 年 10 月以降実施	日東交通
						JR ダイア改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討	令和 6 年 10 月以降実施	日東交通
						路線バス乗り方教室及び PR イベントの実施	令和 6 年 10 月以降実施	日東交通、木更津市
						エコ通勤の推進	令和 6 年 10 月以降実施	木更津市
						路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、市ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。	令和 6 年 10 月以降実施	木更津市
						市ホームページへの利用促進記事掲載	令和 6 年 10 月以降実施	袖ヶ浦市
						市広報紙への利用促進記事掲載	令和 6 年 10 月以降実施	袖ヶ浦市
						路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、市ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。	令和 6 年 10 月以降実施	木更津市、君津市
3	日東交通株式会社	姉ヶ崎線	姉ヶ崎駅・茅野（平岡小前）	・馬来田・上泉・椎の木台等の沿線住民の姉ヶ崎駅までの通勤、通学等のアクセスとして必要。 ・袖ヶ浦市平川地区から、市原市姉崎地区への通院、通学、	令和6年度と比較して、収支率 1 % 以上改善	タウン誌への路線情報の掲載	令和 6 年 10 月以降実施	日東交通
						JR ダイア改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討	令和 6 年 10 月以降実施	日東交通
						路線バス乗り方教室及び PR イベントの実施	令和 6 年 10 月以降実施	日東交通、木更津市

審議事項 6

				買い物等の移動手段として必要。 ・都立しいの木特別支援学校への通学として必要。 ・姉崎病院へのアクセスとして必要。		エコ通勤の推進 令和 6 年 10 月以降実施	木更津市
						路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。 令和 6 年 10 月以降実施	木更津市、市原市
						市ホームページへの利用促進記事掲載 令和 6 年 10 月以降実施	袖ヶ浦市
						市広報紙への利用促進記事掲載 令和 6 年 10 月以降実施	袖ヶ浦市
4	日東交通株式会社	姉ヶ崎線	姉ヶ崎駅・茅野（桜台団地）	・馬来田・上泉・桜台等の沿線住民の姉ヶ崎駅までの通勤、通学等のアクセスとして必要。 ・袖ヶ浦市平川地区から、市原市姉崎地区への通院、通学、買い物等の移動手段として必要である。 ・都立しいの木特別支援学校への通学のアクセスとして必要。 ・姉崎病院へのアクセスとして必要。	令和6年度と比較して、収支率 1 %以上改善	タウン誌への路線情報の掲載 令和 6 年 10 月以降実施	日東交通
						JR ダイヤ改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討 令和 6 年 10 月以降実施	日東交通
						路線バス乗り方教室及び PR イベントの実施 令和 6 年 10 月以降実施	日東交通、木更津市
						エコ通勤の推進 令和 6 年 10 月以降実施	木更津市
						路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。 令和 6 年 10 月以降実施	木更津市、市原市
						市ホームページへの利用促進記事掲載 令和 6 年 10 月以降実施	袖ヶ浦市
						市広報紙への利用促進記事掲載 令和 6 年 10 月以降実施	袖ヶ浦市

記入要領

1. 系統を維持する目的・必要性を具体的に記載する。（例：〇〇病院への通院、〇〇への買い物、〇〇学校への通学等に必要である）
2. 目標の指標及び目標値は、「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けて ガイダンス」を参考に記載する。
3. 目標を達成するための具体的な取組を記載すること。

※「2. 定量的な効果・目標」及び「3. 目標を達成するために行う事業」には、平成 29 年 4 月 28 日国土交通省総合政策局長・自動車局長通達「地域間幹線系統における生産性向上について」を踏まえ、数値目標の設定及び生産性向上の取組を含めること

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

7年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
袖ヶ浦市	日東交通株式会社	(1) 馬来田線	1,877.5	
	日東交通株式会社	(2) 姉ヶ崎線	2,408.0	
	日東交通株式会社	(3) 姉ヶ崎線	1,941.0	
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計			6,227	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付すること。
2. 「特例措置」には、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

日東交通(株) 馬來田線



日東交通(株) 姉ヶ崎線



表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)
「令和8年度、令和9年度については、令和7年度事業から、土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」

事業者名	日東交通株式会社
------	----------

7年度

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間※)の 損益状況	乗合バス事業							
	営業収益		千円	営業外収益		千円	経常収益(イ)	千円
	営業費用		千円	営業外費用		千円	経常費用(ロ)	千円
	営業損益		千円	営業外損益		千円	経常損益	千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)		km					経常収支率	%

R5年度

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業							
	営業収益		千円	営業外収益		千円	経常収益(イ')	千円
	営業費用		千円	営業外費用		千円	経常費用(ロ')	千円
	営業損益		千円	営業外損益		千円	経常損益	千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')		km					経常収支率	%

R4年度

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業							
	営業収益		千円	営業外収益		千円	経常収益(イ'')	千円
	営業費用		千円	営業外費用		千円	経常費用(ロ'')	千円
	営業損益		千円	営業外損益		千円	経常損益	千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')		km					経常収支率	%

R3年度

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)			
補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ''÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり 経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
千葉			
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (a+b+c)/3 = 二	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 二とホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
千葉	304.円35銭	474.円35銭	304.円35銭	
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	運行 系統名	運行系統			計画運行 日数	計画運行回 数 () ①＝カッコ内	計画平均乗 車密度 ②	計画 輸送量 ①×② ＝③	系統キロ程		地域公共交通再編事業を実施す る区域におけるキロ程		系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する 区域におけるキロ程との比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程		同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程		他路線との競合 部分に係るキロ程		他路線と の競合 率 ル÷チ	補助ブロック 外乗入部分、 同一補助ブ ロック都道府 県外乗入部分 及び他路線と の競合部分以 外のキロ程の 比率 (チー(リ＋ヌ ＋ル))÷チ＝ ヲ		
				起点	主な 経由地	終点					キロ程		キロ程			キロ程		キロ程		キロ程				キロ程	
											チ	オ	オ÷チ＝ク	リ		ヌ	ル	ル	ル						
千葉	第1号		馬来田	木更 津駅 東口	清見台東	東横田	365日	3,818回 (10.4)	1.9	19.7人	往12.5Km 復12.5Km	12.5Km	往.Km 復.Km	(平均)	0.0%	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	0.0%	100.000%		
	第3号		姉ヶ崎	姉ヶ 崎駅	平岡小前	茅野	365日	2,357回 (6.4)	3.7	23.6人	往14.7Km 復14.7Km	14.7Km	往.Km 復.Km	(平均)	0.0%	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	0.0%	100.000%		
	第4号		姉ヶ崎	姉ヶ 崎駅	桜台団地	茅野	365日	1,580回 (4.3)	3.8	16.3人	往16.7Km 復16.7Km	16.7Km	往.Km 復.Km	(平均)	0.0%	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	往.Km 復.Km	(平均) .Km	0.0%	100.000%		
合計			系統																						

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	補助ブロック外 乗入部分及び 同一補助ブロッ ク都道府県外 乗入部分以外 のキロ程の比 率 (チー(リ＋ヌ)) ÷チ＝マ'	計画実車走行キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×フ以下の額：カ	補助対象系統のキロ当たり経常収益							補助対象 経常収益 の見込額 ノ×ワ以上の額：ヨ		補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額 カーヨ＝タ		補助対象経費 の限度額 カ×9/20＝レ	タ又はレのうちいずれか 少ないほうの額 ソ		
						基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間								
						経常収益 ヤ''	実車走行 キロ マ''	補助対象系統 の実車走行キ ロ当たり経常収 益 ヤ''÷マ''＝d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統 の実車走 行キロ当た り経常収益 ヤ'÷マ'＝e	経常収益 ヤ							実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車 走行キロ当たり経常 収益 ヤ÷マ＝f
千葉	第1号		100%	95,055.7 km	28,930,202円	104.円86銭				9,471,876円	95,055.7km	99.円64銭	10,464,277円	95,055.7km	110.円08銭	9,967,540円	18,962,662円	13,018,590円	13,018,590円	
	第3号		100%	69,469.6 km	21,143,072円	193.円42銭	12,423,989円	69,734.9km	178.円16銭	14,036,246円	69,734.9km	201.円28銭	14,005,445円	69,734.9km	200.円83銭	13,436,810円	7,706,262円	9,514,382円	7,706,262円	
	第4号		100%	52,645.6 km	16,022,688円	198.円64銭	11,464,078円	62,741.5km	182.円71銭	12,983,137円	62,741.5km	206.円93銭	12,942,809円	62,741.5km	206.円28銭	10,457,521円	5,565,167円	7,210,209円	5,565,167円	
合計				217,170.9 km	66,095,962円		23,888,067円	132,476.4km		36,491,259円	227,532.1km		37,412,531円	227,532.1km		33,861,871円	32,234,091円	29,743,181円	26,290,019円	

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	ソのうち補助ブロック外乗入 部分、同一補助ブロック都道 府県外乗入部分及び他路線 との競合部分以外に係るもの ソ×ラ＝ツ	ソのうち補助ブロック外乗 入部分及び同一補助ブ ロック都道府県外乗入部 分以外に係るもの ソ×ラ'＝ツ'	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線 ツ×みなし運行回数 ／①計画運行回数＝ ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2＝ラ	経常費用から 経常収益を 控除した額 ニ×ワ－ヨ＝ム	損失額から国庫補助額 を控除した額 ム－ラ＝ウ	ウの負担者とその負担割合								
										都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」 の具体的概要
										負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
千葉	第1号		13,018,590円	13,018,590円	3,755,362円	3,755千円	1,877.5千円	18,962,662円	17,085,162円	1,877,500円	10.98%	15,207,662円	89.0%	円	%	0円	0%	
	第3号		7,706,262円	7,706,262円	4816413円	4,816千円	2,408.0千円	7,706,262円	5,298,262円	2,408,000円	45.44%	0円	0.0%	円	%	2,890,262円	54.5%	
	第4号		5,565,167円	5,565,167円	3882674円	3,882千円	1,941.0千円	5,565,167円	3,624,167円	1,941,000円	53.55%	0円	0.0%	円	%	1,683,167円	46.4%	
合計			26,290,019円	26,290,019円	12,454,449円	12,453千円	6,226千円	32,234,091円	26,007,591円	6,226,000円	23.93%	15,207,662円	58.4%	円	%	4,573,929円	17.5%	

(1) 記載要領

- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況（千円未満の端数は切り捨て）を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 「補助対象期間の前々年度（基準期間）の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5。ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
- 「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
- 「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は（リ）に記載すること。
- 「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間（系統キロ程（チ）－補助ブロック外乗入部分のキロ程（リ）－同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程（ヌ））に係るキロ程を記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位（小数点第4位切り捨て）まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出して記載すること。
- 「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値（端数切り捨て）をいう。
- 「補助対象経費」の欄は、（ネ）（計画平均乗車密度が5人未満の路線）に記載がある場合は（ネ）の金額を記載し、記載がない場合は（ツ）の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の（ネ）の金額又は（ツ）の金額に、（ヅ'）の金額から左記の場合の（ネ）の金額又は（ツ）の金額を控除して得た金額に（ク）の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、（ヅ'）の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨てること）。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の（ノ）は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11／20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位（0.5千円）まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。
（記載例「令和○年度、令和○年度については、令和○年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」）

(2) 添付書類

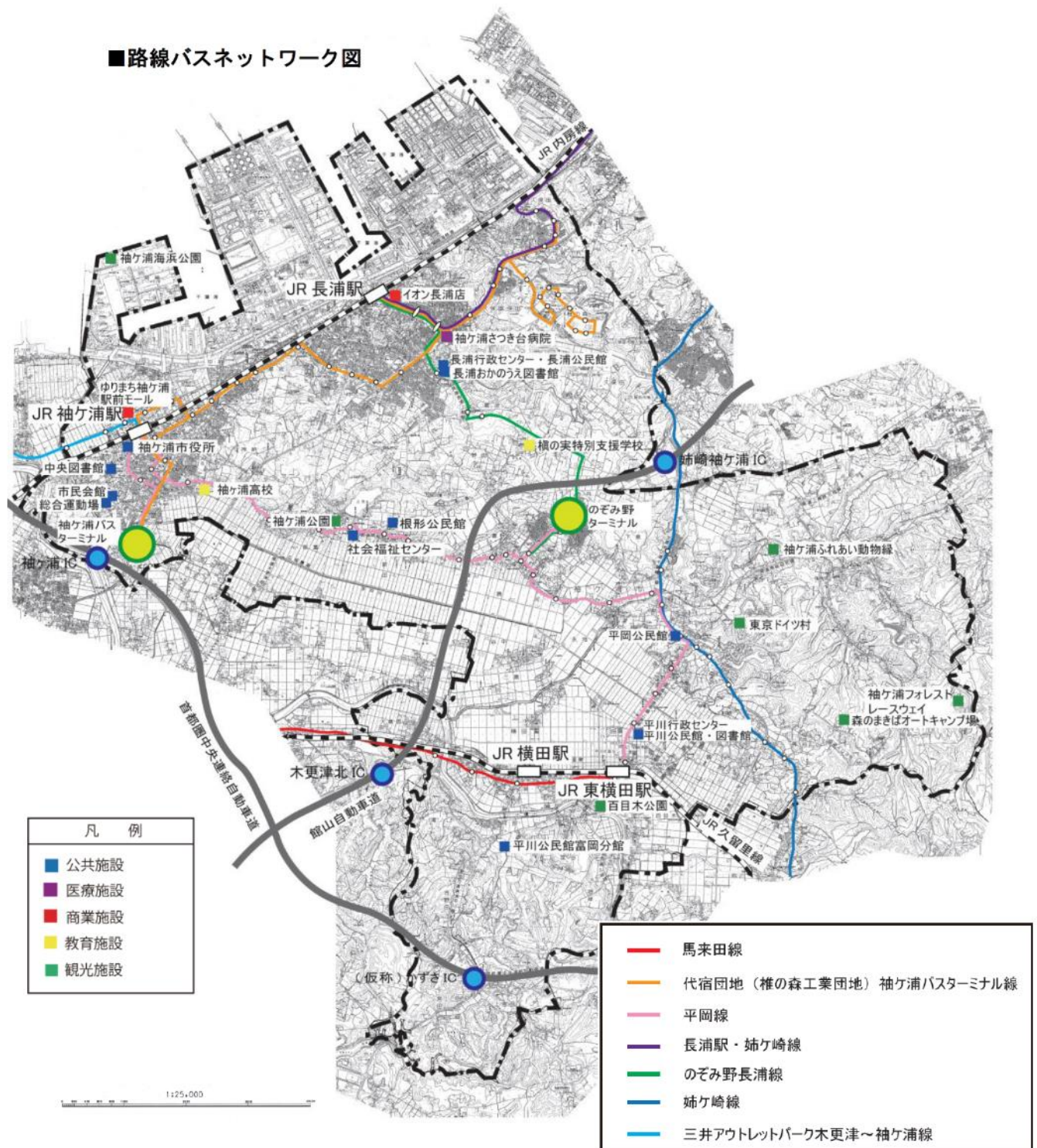
- 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」（補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く）及びこれに関連する必要な事項を記載した書類（関連書類）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る様式第1－5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（補助対象路線に係るものに限る）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1－5。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

表 4 別表 1 の補助事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

都道府県名	広域行政圏名	市町村名	指 定 の 理 由
千葉県	千葉地域	市原市	県のほぼ中央に位置し、京葉地域と君津、夷隅、内房及び外房との各地域を結ぶ道路交通の中心の地として発展してきた。また、五井駅ではＪＲ内房線と小湊鉄道が接続する等鉄道交通の中心となっている。 医療機関（総合病院等）：千葉労災病院、帝京大学ちば総合医療センター、県立循環器病センターほか 公共施設（学校等）：帝京平成大学、市原高等学校ほか 商業施設等：アリオ市原、ユニモちはら台ほか

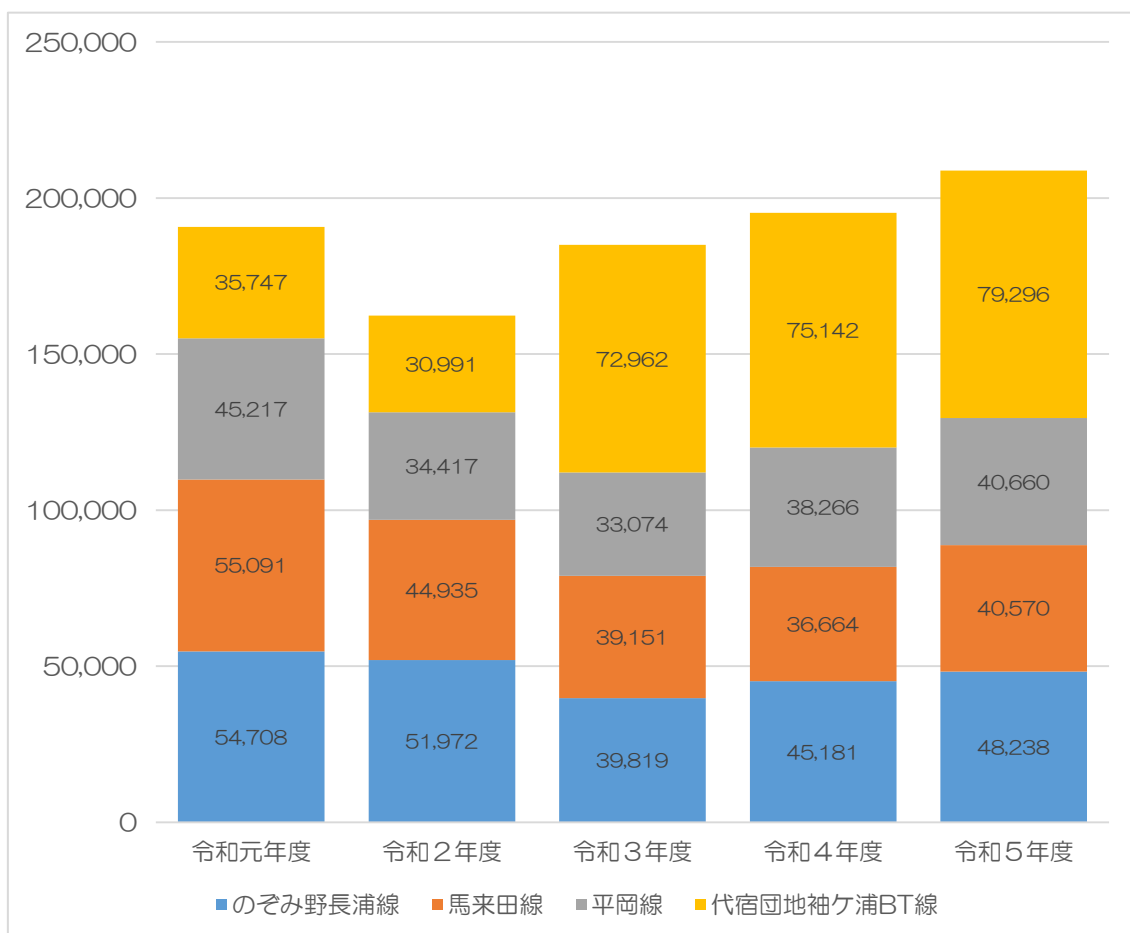
市内公共交通の状況について

1. 路線バスネットワーク図



2. 路線バスの状況について

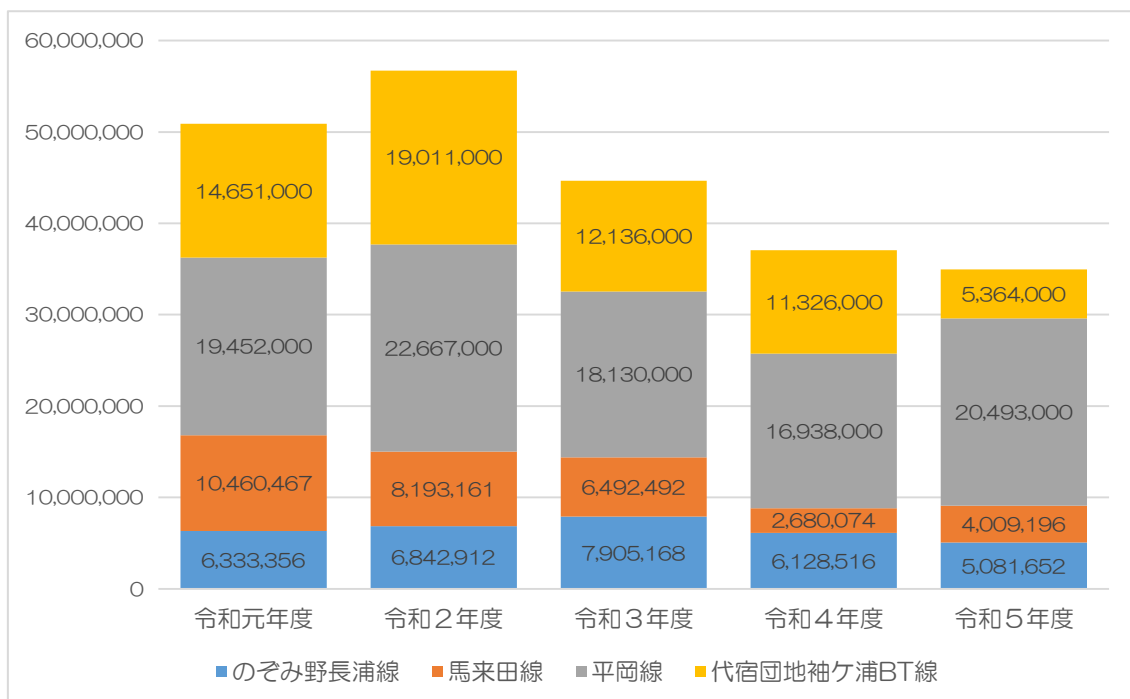
(1) 市内補助対象路線の利用者数について



(単位：人)

路線名	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
のぞみ野長浦線	54,708	51,972	39,819	45,181	48,238
馬来田線	55,091	44,935	39,151	36,664	40,570
平岡線	45,217	34,417	33,074	38,266	40,660
代宿団地袖ヶ浦 BT 線	35,747	30,991	72,962	75,142	79,296
合 計	190,763	162,315	185,006	195,253	208,764

(2) 市内補助対象路線の補助金額について



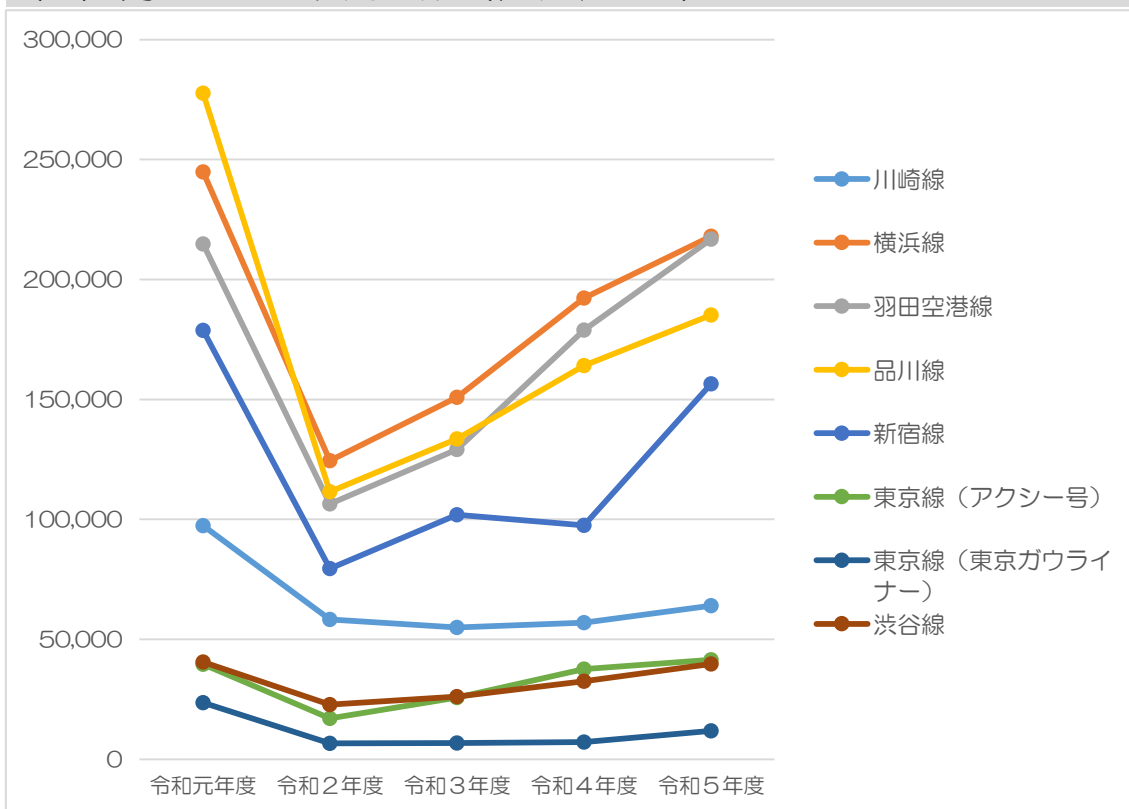
(単位：円)

路線名	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
のぞみ野長浦線	6,333,356	6,842,912	7,905,168	6,128,516	5,081,652
馬來田線	10,460,467	8,193,161	6,492,492	2,680,074	4,009,196
平岡線	19,452,000	22,667,000	18,130,000	16,938,000	20,493,000
代宿団地袖ヶ浦 BT 線	14,651,000	19,011,000	12,136,000	11,326,000	5,364,000
合 計	50,896,823	56,714,073	44,663,660	37,072,590	34,947,848

- 利用者数について、すべての路線で前年度と比較し増加した。代宿団地袖ヶ浦BT線については、令和3年度に、鉄道との接続を考慮したダイヤ改正を行ったことなどにより、利用者が大きく増加し、引き続き増加している。
- 補助金額については、日東交通が運行する馬來田線、のぞみ野平岡線については、車両へのIC決済機器の導入などにより経費が増加したため、補助金が増額となったが、小湊鉄道が運行する代宿団地袖ヶ浦 BT 線のダイヤ改正による一部減便が行われ運行経費が減少したことで全体としては減少した。

3. 高速バスの状況について

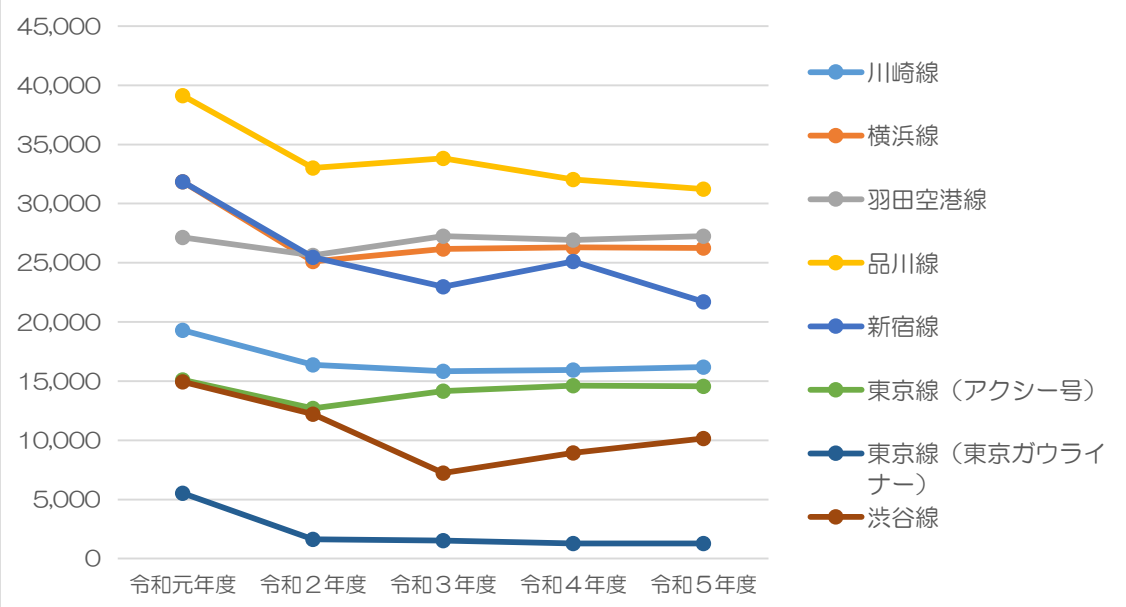
(1) 高速バスの利用者数（袖ヶ浦BT）について



(単位：人)

路線名	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
川崎線	97,428	58,270	54,928	56,928	63,962
横浜線	244,852	124,460	150,938	192,284	217,974
羽田空港線	214,832	106,484	129,172	178,880	216,832
品川線	277,614	111,546	133,470	164,104	185,180
新宿線	178,710	79,542	101,966	97,496	156,540
東京線（アクシー号）	39,622	17,082	25,718	37,546	41,482
東京線（東京ガウライナー）	23,632	6,686	6,802	7,106	11,884
渋谷線	40,542	22,734	26,136	32,542	39,720
合 計	1,117,232	526,804	629,130	766,886	933,574

(2) 高速バスの運行本数（袖ヶ浦BT）について



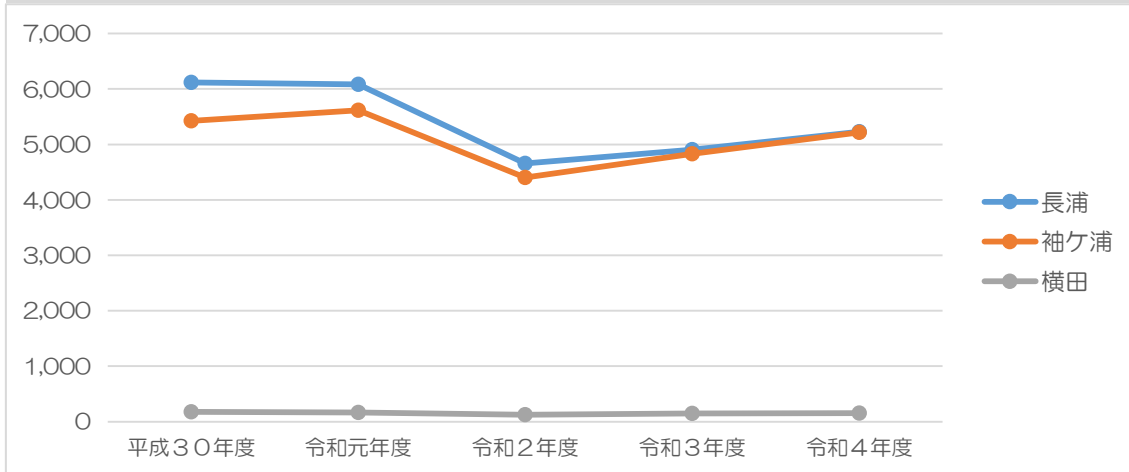
（単位：本）

路線名	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
川崎線	19,306	16,380	15,826	15,952	16,184
横浜線	31,857	25,116	26,184	26,302	26,240
羽田空港線	27,136	25,636	27,246	26,936	27,243
品川線	39,138	33,010	33,829	32,031	31,236
新宿線	31,856	25,478	22,978	25,114	21,704
東京線（アクシー号）	15,111	12,689	14,163	14,628	14,577
東京線（東京ガウライナー）	5,520	1,647	1,530	1,297	1,271
渋谷線	14,958	12,202	7,226	8,953	10,147
合 計	184,882	152,158	148,982	151,513	148,602

- 利用者数については、全路線に増加し、対前年度比約 22%増となった。
- 運行本数については、路線により異なるが、全体としては減少している。

4. 鉄道の状況について（※令和4年実績）

（1）1日あたりの平均乗車人員数について



(単位: 人)

駅名		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
長浦	定期外	1,560	1,482	909	1,065	1,233
	定期	4,561	4,601	3,746	3,841	3,997
	合計	6,121	6,084	4,655	4,906	5,231
	前年比	1.4%	▲0.6%	▲23.5%	5.4%	6.6%
袖ヶ浦	定期外	1,535	1,542	1,019	1,235	1,548
	定期	3,891	4,072	3,382	3,593	3,669
	合計	5,427	5,615	4,402	4,828	5,218
	前年比	7.3%	3.5%	▲21.6%	9.7%	8.1%
横田	定期外	45	41	29	29	31
	定期	133	123	94	116	121
	合計	179	165	124	146	153
	前年比	▲8.7%	▲7.8%	▲24.8%	17.7%	4.8%

○ すべての駅において令和2年度から増加傾向である。

5. タクシーの状況について

(1) 市内運行事業者及び保有台数について

(令和5年6月現在)

事業者名	市内本店・営業所 保有台数	主な待機場所
房総タクシー株式会社	7 台	JR 袖ヶ浦駅 袖ヶ浦 BT
姉ヶ崎タクシー株式会社	16 台	JR 長浦駅 袖ヶ浦 BT
株式会社ウルマツアーリングサービス	21 台	JR 長浦駅 袖ヶ浦 BT
有限会社石原タクシー	4 台	JR 横田駅

○ 本市内においては、4事業者がタクシーを運行している。