

鴨川市地域公共交通会議 令和5年度第3回会議

次 第

日時：令和5年11月22日（水）午後2時30分から

場所：鴨川市役所 7階会議室

1 開 会

2 会長あいさつ

3 議 事

報告案件1 鴨川市公共交通の令和4年度実績について

協議案件1 鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（案）について

協議案件2 デマンド型乗合送迎サービス「チョイソコかもがわ」実証運行計画（案）について

協議案件3 鴨川市コミュニティバスの一部路線の休廃止について

協議案件4 鴨川市地域公共交通計画の令和4年度評価等について

4 そ の 他

5 閉 会

[配布資料]

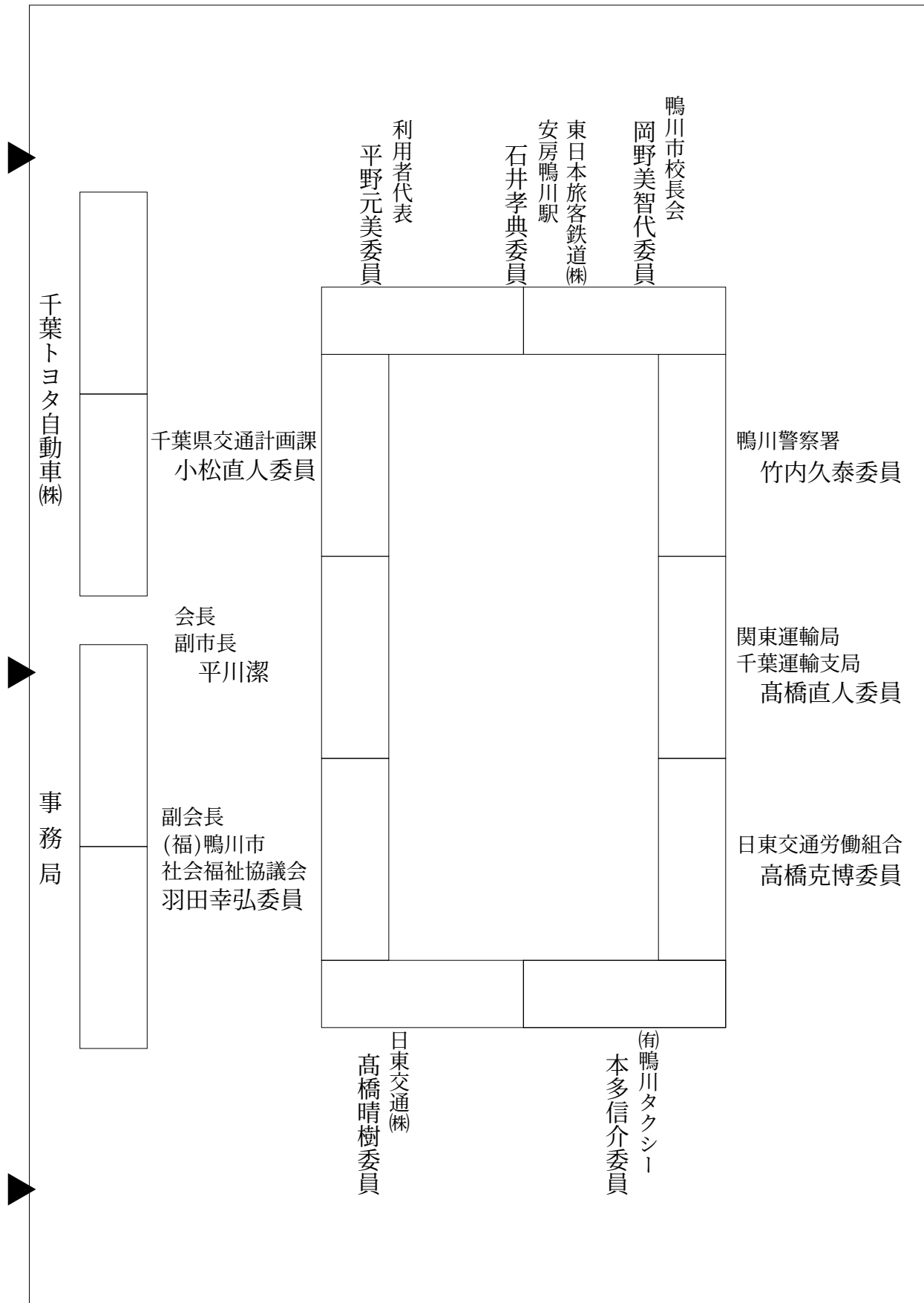
- ・ 席次表、出席者名簿、委員名簿
- ・ 資料1 鴨川市公共交通の令和4年度実績について
- ・ 資料2 鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（案）
- ・ 資料3－1 デマンド型乗合送迎サービス「チョイソコかもがわ」実証運行計画（案）
- ・ 資料3－2 チョイソコかもがわ 運行車両の割振り（案）
- ・ 資料3－3 運行評価指標（案）
- ・ 資料4 鴨川市コミュニティバスの一部路線の休廃止について
- ・ 資料5 鴨川市地域公共交通計画の評価等結果（令和4年4月～令和5年3月）
- ・ 参考1 鴨川市コミュニティバスの再編に関する地区別説明会 開催結果報告書
- ・ 参考2 民間路線バス金谷線・長狭線の再編及びチョイソコかもがわの実証運行に関する地区別説明会 開催結果報告書

席 次 表

日時：令和5年11月22日（水）

午後2時30分から

場所：鴨川市役所 7階会議室



鴨川市地域公共交通会議 令和5年度第3回会議

出席者名簿

日時：令和5年11月22日（水）午後2時30分から

場所：鴨川市役所 7階会議室

1 会長及び委員

役職等	所属・職	氏 名	備 考
会長	鴨川市 副市長	平川 潔	
副会長	社会福祉法人鴨川市社会福祉協議会 事務局 局長	羽田 幸弘	
	日東交通株式会社 運輸部 部長	高橋 晴樹	
	有限会社鴨川タクシー 代表取締役	本多 信介	
	日東交通労働組合 安房支部 支部長（鴨川担当）	高橋 克博	
	国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	高橋 直人	
	千葉県鴨川警察署 交通課 課長	竹内 久泰	
	千葉県総合企画部交通計画課 企画調整班 班長	小松 直人	
	鴨川市校長会 会長	岡野 美智代	
	東日本旅客鉄道株式会社 安房鴨川駅 駅長	石井 孝典	
	利用者代表	平野 元美	

【欠席委員】

役職等	所属・職	氏 名	備 考
	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事	成田 斉	
	小湊鐵道株式会社 バス部 部長	深山 宏樹	
	千葉県安房土木事務所 鴨川出張所 所長	石渡 照康	
	利用者代表	藤本 文子	
	利用者代表	里見 桂子	

2 説明者

所属・職	氏 名	備 考
千葉トヨタ自動車株式会社 営業支援部 営業推進課 副課長	平野 照明	
千葉トヨタ自動車株式会社 営業支援部 営業推進課 担当課長	吉田 慎矢	

3 事務局

所属・職	氏 名	備 考
鴨川市企画総務部 部長	大久保 孝雄	
鴨川市企画総務部企画政策課 課長	滝口 俊孝	
鴨川市企画総務部企画政策課 課長補佐	田中 仁之	
鴨川市企画総務部企画政策課 住み続けたいまちづくり係 係長	森 和之	
鴨川市企画総務部企画政策課 住み続けたいまちづくり係	加藤 貴啓	

鴨川市地域公共交通会議

委 員 名 簿

令和5年11月22日現在

役職等	所属・職	氏 名	備 考
会長	鴨川市 副市長	平川 潔	
副会長	社会福祉法人鴨川市社会福祉協議会 事務局 局長	羽田 幸弘	
	日東交通株式会社 運輸部 部長	高橋 晴樹	
	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事	成田 斉	
	小湊鐵道株式会社 バス部 部長	深山 宏樹	
	有限会社鴨川タクシー 代表取締役	本多 信介	
	日東交通労働組合 安房支部 支部長（鴨川担当）	高橋 克博	
	国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	高橋 直人	
	千葉県鴨川警察署 交通課 課長	竹内 久泰	
	千葉県安房土木事務所 鴨川出張所 所長	石渡 照康	
	千葉県総合企画部交通計画課 企画調整班 班長	小松 直人	
	鴨川市校長会 会長	岡野 美智代	
	東日本旅客鉄道株式会社 安房鴨川駅 駅長	石井 孝典	
	利用者代表	藤本 文子	
	利用者代表	平野 元美	
	利用者代表	里見 桂子	

鴨川市公共交通の
令和 4 年度実績について

令和 5 年 11 月

鴨川市企画総務部企画政策課

[目 次]

1 鉄道	- 1 -
(1) 概 要	- 1 -
(2) 主なダイヤ改正等	- 1 -
(3) 実 績	- 1 -
2 高速・路線バス	- 2 -
(1) 概 要	- 2 -
(2) 主なダイヤ改正等	- 2 -
(3) 実 績	- 2 -
3 コミュニティバス	- 4 -
(1) 概 要	- 4 -
(2) 主なダイヤ改正等	- 4 -
(3) 実 績	- 4 -
4 タクシー	- 6 -
(1) 概 要	- 6 -
(2) 実 績	- 6 -
5 鴨川市公共交通の令和4年度の利用実績について	- 7 -

1 鉄道

(1) 概 要

本市の鉄道は、海岸線沿いを国道 128 号とほぼ平行して、J R 外房線・内房線が運行され、5 つの駅を有している。

(2) 主なダイヤ改正等

＜内房線＞

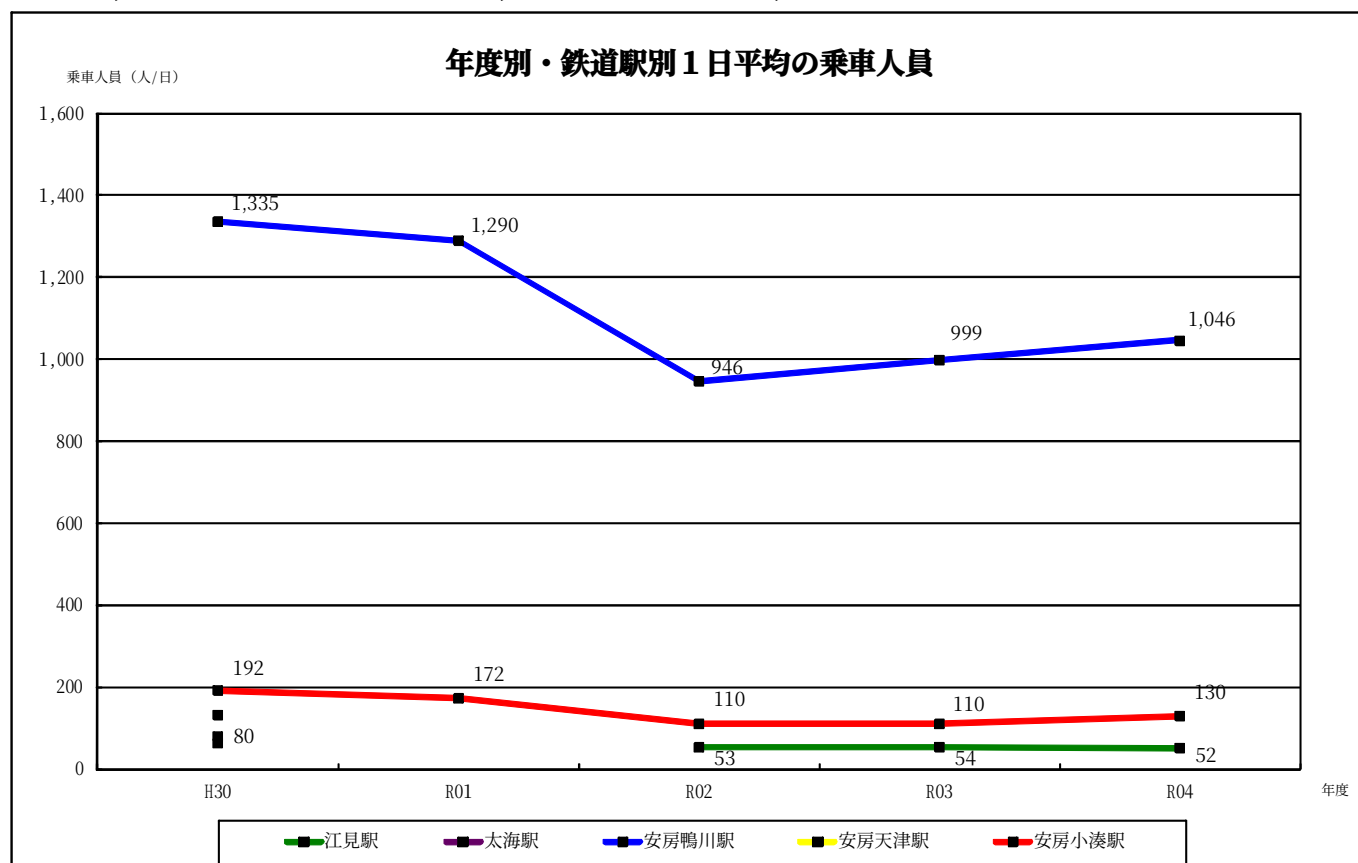
運転時刻の見直し

＜外房線＞

運転時刻の見直し

(3) 実 績

1 日平均の乗車人員が公表されている安房鴨川駅、安房小湊駅及び江見駅の合計年換算は 448,220 人で、令和 3 年度の 424,495 人と比して、23,725 人・5.6%の増加となった。



※ 1. 太海駅及び安房天津駅については、無人駅となったことにより、令和元年度から 1 日平均の乗車人員が公表されていない。

※ 2. 江見駅については、令和元年度に無人駅となったが、令和 2 年度から江見郵便局との一体運営が開始されたことにより、1 日平均の乗車人員が公表された。

○年度別・鉄道駅別 1 日平均の乗車人員及び合計年換算

駅名/年度	H30	R01	R02	R03	R04	対前年度比 (R04/R03)
江見	80 人/日	— 人/日	53 人/日	54 人/日	52 人/日	96.3%
太海	63 人/日	— 人/日	— 人/日	— 人/日	— 人/日	— %
安房鴨川	1,335 人/日	1,290 人/日	946 人/日	999 人/日	1,046 人/日	104.7%
安房天津	132 人/日	— 人/日	— 人/日	— 人/日	— 人/日	— %
安房小湊	192 人/日	172 人/日	110 人/日	110 人/日	130 人/日	118.2%
合計年換算	657,730 人	535,092 人	404,785 人	424,495 人	448,220 人	105.6%

資料：J R 東日本

2 高速・路線バス

(1) 概 要

高速バスは、鴨川東京線(亀田病院～バスターミナル東京八重洲)、鴨川千葉線(亀田病院～千葉駅)、勝浦東京線(安房小湊駅～バスターミナル東京八重洲)、鴨川渋谷線(亀田病院～渋谷駅)の 4 路線が運行されている。

路線バスは、安房鴨川駅周辺を中心として放射状に 5 路線が運行されている。

(2) 主なダイヤ改正等

<高速バス>

鴨川東京線・勝浦東京線 令和 4 年 9 月 17 日 バスターミナル東京八重洲に乗り入れ開始
ダイヤ改正及び運賃改正

<路線バス>

長狭線・金谷線 令和 4 年 4 月 1 日 国保病院乗り入れ
大学線 令和 4 年 4 月 1 日 休止

(3) 実 績

バス全体の輸送人員は 603,747 人となり、前年度から 73,095 人・13.8%の増加となった。
区分別では、高速バスが 68,307 人・22.3%、路線バスは 4,788 人・2.1%の増加であった。

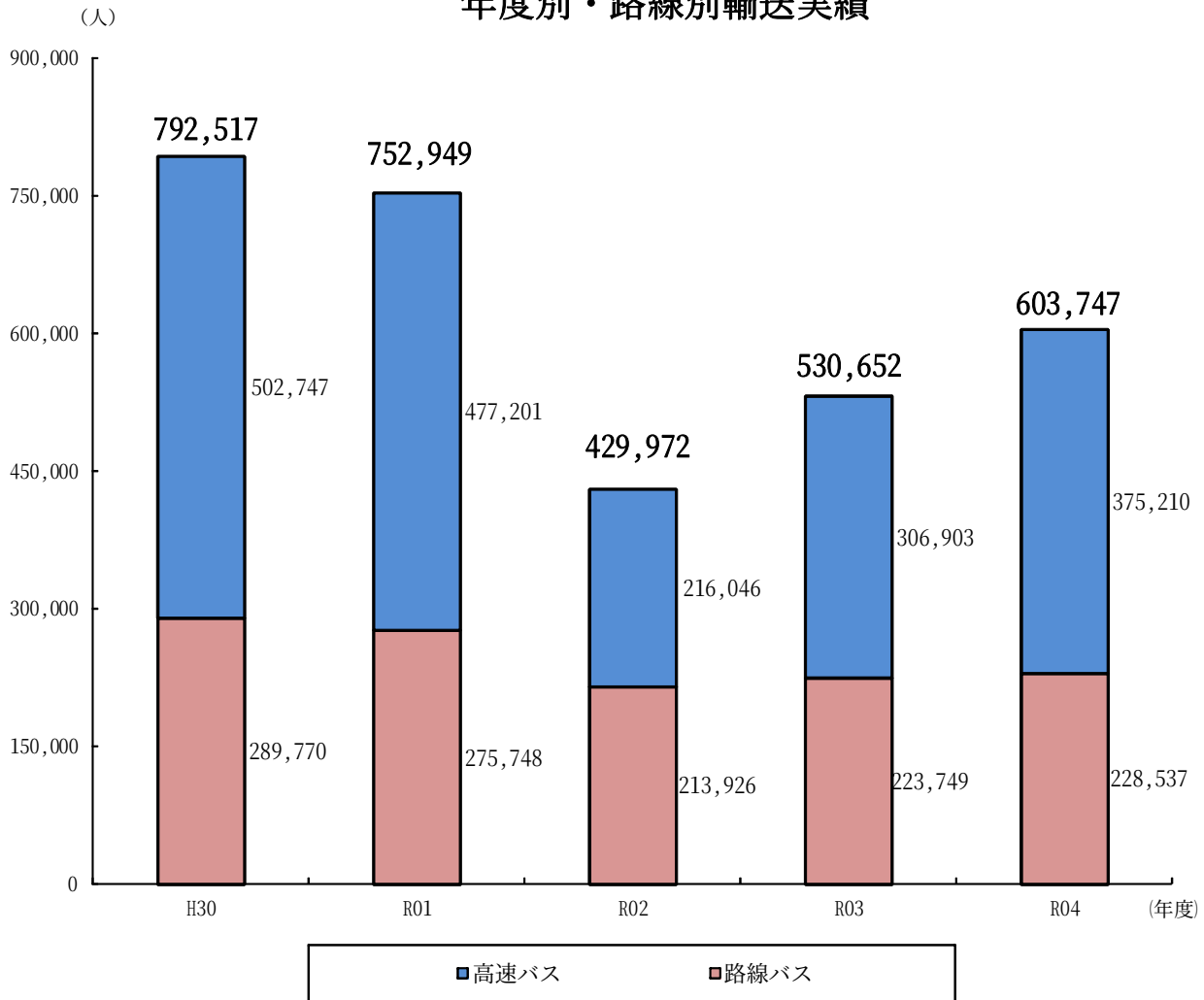
年度別・路線別輸送実績

区分	路線名	運行区間			運行 回数	H30	R01	R02	R03	R04	対前年度比 R04/R03
		起点	主な経由地	終点							
高速バス	鴨川東京線	亀田病院 ハ〜ケルステイト鴨川	かずさアーク	BT東京八重洲 東京タワー	20.0	371,640	340,080	144,285	194,283	256,724	132.1%
	鴨川千葉線	亀田病院	馬来田駅前	千葉駅	9.0	82,458	75,922	47,025	58,046	56,430	97.2%
	勝浦東京線	安房小湊駅	市原鶴舞 バスターミナル	東京駅	3.0	44,876	41,809	22,131	54,574	62,056	113.7%
	鴨川渋谷線	亀田病院 安房鴨川駅	かずさアーク	渋谷駅（マークシ ティ）	4.0	3,773	19,390	2,605	-	-	令和2年10月 から計画運休
	小 計					502,747	477,201	216,046	306,903	375,210	122.3%
路線バス	木更津鴨川線	亀田病院	安房鴨川駅	イオンモール木更津	5.0	53,728	50,097	38,901	46,072	53,922	117.0%
	金谷線	亀田病院	鴨川駅前	東京湾フェリー	4.0	28,508	28,258	20,337	21,123	23,719	112.3%
	館山鴨川線	亀田病院	鴨川駅前	館山駅	6.0	27,622	31,143	37,420	24,777	27,206	109.8%
	安房白浜 鴨川線	安房白浜	古川十字路	亀田病院	2.0	5,394	-	-	-	-	平成31年 3月15日廃止
	鴨川市内線	仁右衛門島入口	鴨川駅前	誕生寺入口	15.0	-	54,063	94,846	100,003	105,216	105.2%
	〃	鴨川駅前	天津駅前	興津駅	9.0	55,314	29,591	-	-	-	令和元年 10月廃止
	〃	鴨川駅前	天津駅前	行川アイランド	3.5	16,247	5,893	-	-	-	令和元年 10月廃止
	〃	仁右衛門島入口	鴨川駅前	天津駅前	18.0	52,533	26,317	-	-	-	令和元年 10月廃止
	〃	鴨川駅前	新谷前	行川アイランド	0.5	69	0	-	-	-	令和元年 10月廃止
	〃	鴨川駅前	亀田病院	天津駅前	4.5	2,499	2,031	-	-	-	令和元年 10月廃止
	〃	鴨川駅前	グランドホテル	亀田病院	3.0	2,022	1,439	-	-	-	令和元年 10月廃止
	長狭線	亀田病院	鴨川駅前	平塚本郷	4.0	17,901	18,220	16,733	17,987	18,157	100.9%
	〃	鴨川駅前	主基駅	平塚本郷	1.0	246	413	354	307	317	103.3%
	大学線	鴨川駅西口	早大セミナーハウス	城西国際大学観光学部	7.0	27,366	28,087	5,335	13,480	-	令和4年 4月休止
	太海線	鴨川駅前	長狭高校前	太海公民館	4.5	321	196	-	-	-	令和元年 10月廃止
	小 計					289,770	275,748	213,926	223,749	228,537	102.1%
	合 計					792,517	752,949	429,972	530,652	603,747	113.8%

＊起点又は終点のいずれかが鴨川市内に所在する路線を掲載している

＊運行回数は、1回＝1往復である。また、令和4年3月末（廃止路線は廃止時点）のダイヤで平日1日当たり最大の運行回数を掲載している

年度別・路線別輸送実績



3 コミュニティバス

(1) 概 要

廃止路線代替バスを再編し、平成 20 年 11 月から実証運行を開始し、平成 21 年 11 月から本格運行に移行した。その後も、利用状況に応じて、運行のルート・便数・ダイヤ等の見直しを適宜実施し、利用者数及び運行収入の増加や運行経費の節減を図ってきた。

北 ル ー ト：金山ダム～鴨川駅西口～天津駅前～小湊駅前～鯛の浦～内浦山県民の森

南 ル ー ト：曾呂終点～畑青年館～鴨川駅西口～浦の脇～鴨川駅前

清澄ルート：天津小湊支所～清澄寺～奥清澄

(2) 主なダイヤ改正等

なし

(3) 実 績

全路線を合計した輸送実績は 26,407 人となり、前年度から 1,683 人・6.8%の増加となった。

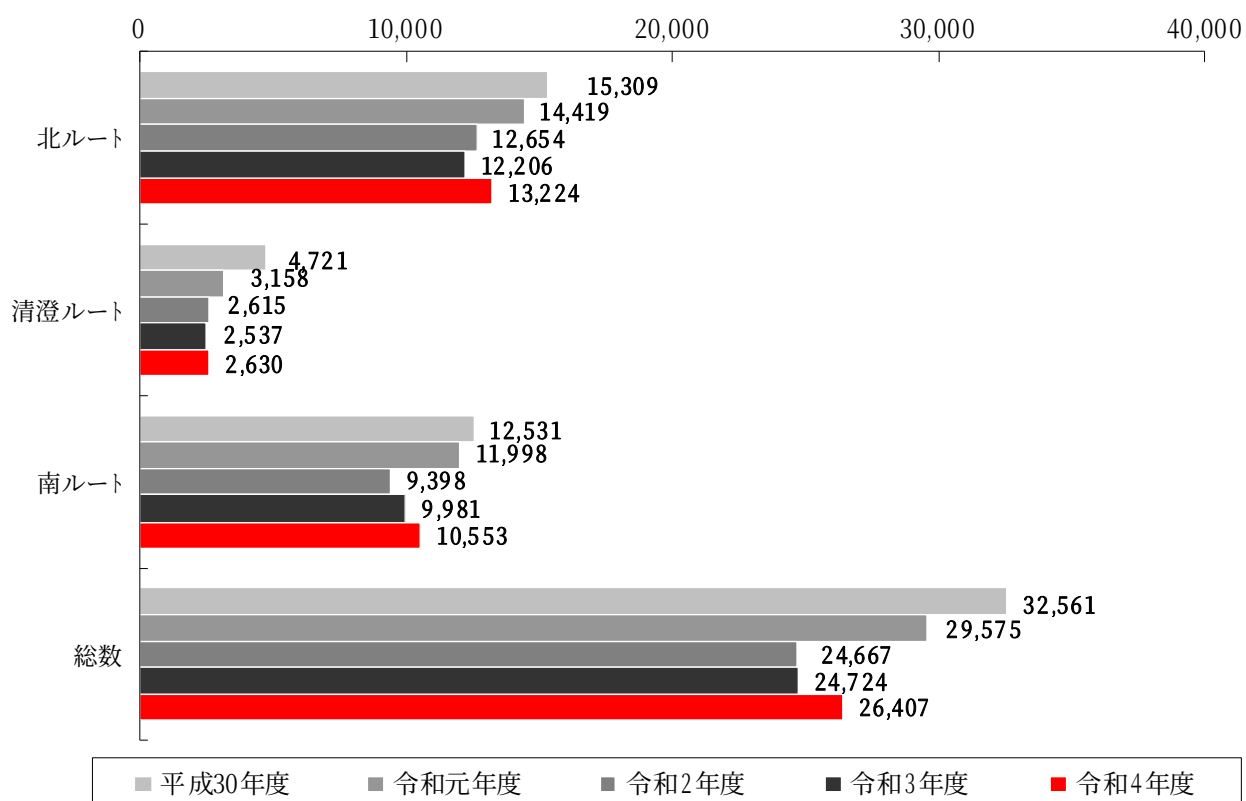
ルート別では、北ルートが延べ 1,018 人・8.3%の増加、清澄ルートが延べ 93 人・3.7%の増加、南ルートが延べ 572 人・5.7%の増加であった。

○年度別・系統別輸送実績

[人]

	ルート	系統	H30	R01	R02	R03	R04	対前年度比 (R04/R03)
1	北	金山ダム ⇨内浦山県民の森	14,680	13,576	11,931	11,376	12,383	108.9%
		金山ダム⇨鴨川駅西口	629	843	723	830	841	101.3%
		小 計	15,309	14,419	12,654	12,206	13,224	108.3%
2	清澄	天津小湊支所⇨奥清澄	4,721	3,158	2,615	2,537	2,630	103.7%
		小 計	4,721	3,158	2,615	2,537	2,630	103.7%
3	南	鴨川駅前⇨曾呂終点	9,615	9,778	7,565	7,886	8,026	101.8%
		鴨川駅西口⇨曾呂終点	2,265	1,693	1,305	1,642	2,121	129.2%
		鴨川駅前⇨浦の脇	651	527	528	453	406	89.6%
		小 計	12,531	11,998	9,398	9,981	10,553	105.7%
合 計			32,561	29,575	24,667	24,724	26,407	106.8%

年度別・路線別輸送実績



4 タクシー

(1) 概 要

市内に本社を置く 1 社と営業所を置く 1 社の計 2 社が運行している。

(2) 実 績

輸送実績は 176,176 人で、前年度から 26,457 人・17.7%の増加となった。

○鴨川市域におけるタクシー事業者数及び車両数

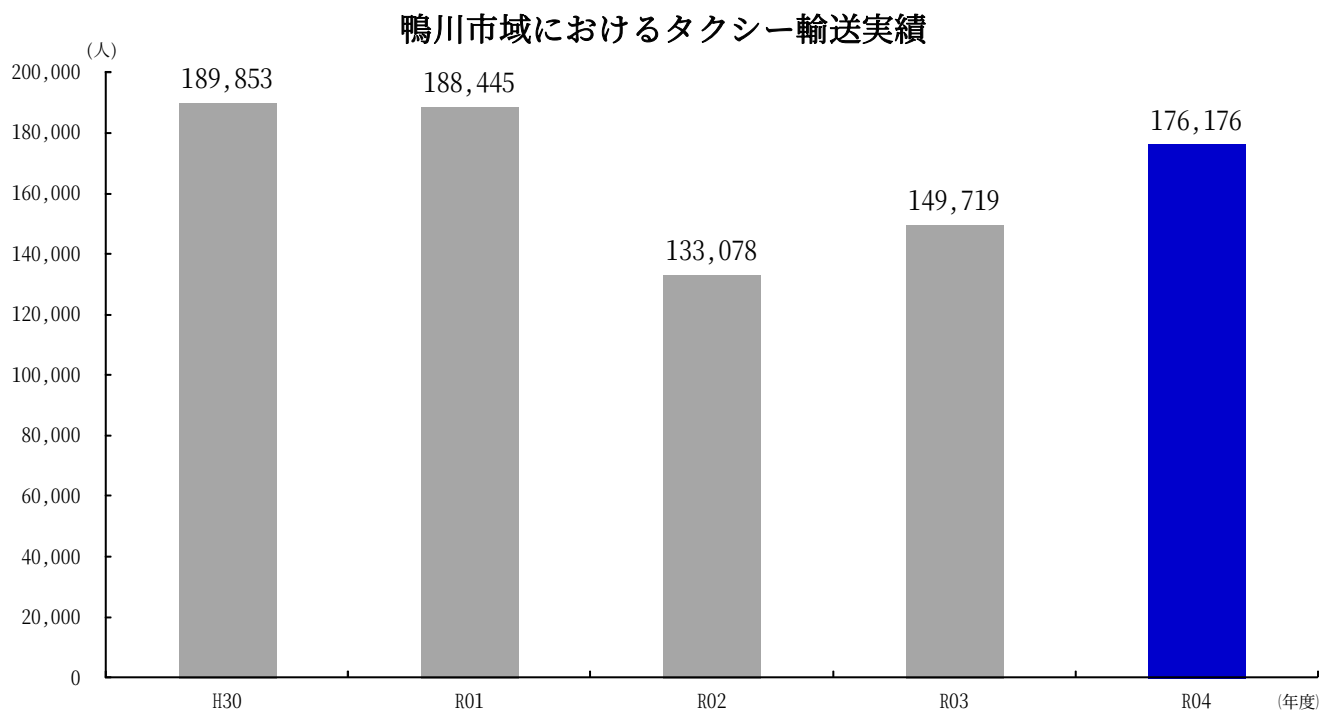
年度	事業者数	車両数
平成 30 年度	3 社	3 6 両（うち福祉車両 3 両）
令和元年度	3 社	3 5 両（うち福祉車両 3 両）
令和 2 年度	3 社	3 4 両（うち福祉車両 3 両）
令和 3 年度	2 社	3 4 両（うち福祉車両 3 両）
令和 4 年度	2 社	3 5 両（うち福祉車両 4 両）

○鴨川市域におけるタクシー輸送実績 (人)

	H30	R01	R02	R03	R04	対前年度比 (R04/R03)
特大	1,595	1,461	214	613	844	137.7%
普通	188,258	186,984	132,864	149,106	175,332	117.6%
合計	189,853	188,445	133,078	149,719	176,176	117.7%

※特大(特定大型車)：道路運送車両法施行規則第 2 条に定める普通自動車又は小型自動車のうち乗車定員 7 名以上のもの

※普通(普通車)：道路運送車両法施行規則第 2 条に定める普通自動車のうち排気量 2L 以下のもので乗車定員 6 名以下のもの



5 鴨川市公共交通の令和4年度の利用実績について

指標		現況値（※1）	実績値 （令和4年度）	推計値（※1） （令和4年度）	目標値（※1） （令和4年度）
各公共交通機関の 利用者数	高速バス	216,406 人/年	375,210 人/年	226,459 人/年	226,459 人/年
	路線バス	213,926 人/年	228,537 人/年	194,837 人/年	199,498 人/年
	コミュニティバス	24,667 人/年	26,407 人/年	22,017 人/年	22,661 人/年
	タクシー	133,078 人/年	176,176 人/年	123,215 人/年	125,633 人/年
	鉄道	404,785 人/年	448,220 人/年(※2)	387,217 人/年	391,560 人/年
合計		992,502 人/年	1,254,550 人/年	953,745 人/年	965,811 人/年

※1. 鴨川市地域公共交通計画において定めた値

※2. 公表されている安房鴨川駅及び安房小湊駅、江見駅の1日平均の乗車人員の合計年換算

鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（案）

1 事業目的

鴨川市公共交通会議令和4年度第3回会議で承認された「鴨川市地域公共交通の再編の方向性について」において、鴨川市コミュニティバスは、北ルート及び南ルートの都市拠点等の運行区間を再編し、循環線への転換を検討することとされている。

ついては、以下の運行内容により循環線への再編を図り、コミュニティバスの効率化を目指す。

2 運行内容

(1) 運行期間 令和6年4月から

(2) 運行形態 路線定期運行（一般乗合旅客運送自動車事業）

(3) 運行系統（概要）

① 市街地部循環系統

[運行区間] 金山ダム～鴨川市役所～鴨川駅西口～亀田総合病院～西条公民館～田原郵便局～鴨川駅西口～福祉センター前

[キロ程] 23.96km（所要時間 約65分）

[運行本数] 3周ずつ（6便） ※鴨川駅西口から東回りと西回りの2系統

② 市街地部短縮系統

[運行区間] 金山ダム～鴨川市役所～鴨川駅西口

[キロ程] 6.81km（所要時間 約15分）

[運行本数] 1.5往復（3便）

(4) 運行日 全日

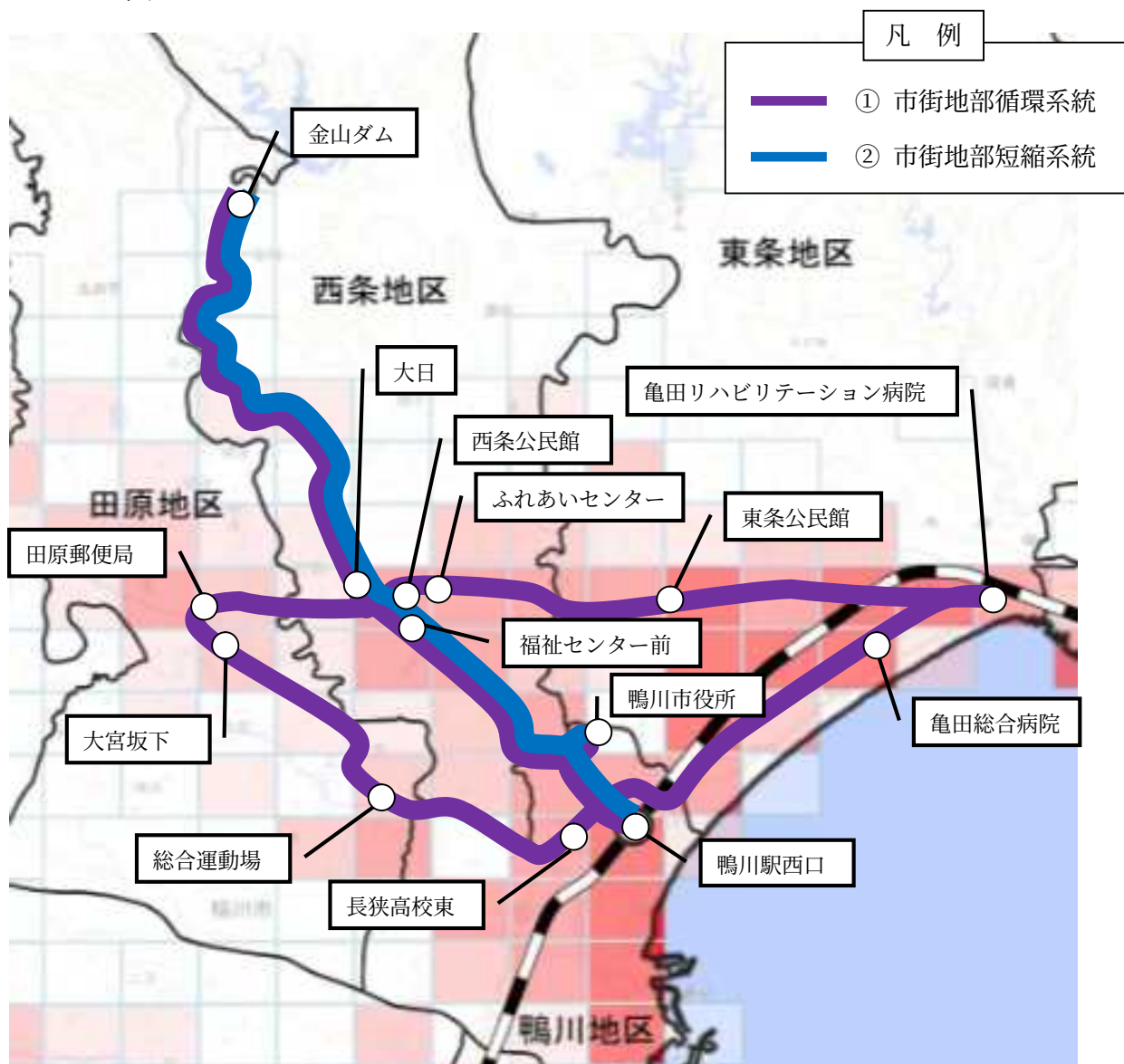
(5) 運行車両 ハイエース相当 1台（乗車定員13人）

(6) 運賃 1乗車300円（定額運賃制）

(7) 運賃割引

未就学児（保護者同伴）	無料
小学生以下	200円
身体障害者手帳所持者とその介助者	
療育手帳所持者とその介助者	
精神障害者保健福祉手帳所持者とその介助者	
ノーカーサポート優待証所持者	

■ルート図



■時刻表

○金山ダム発

主な停留所	1	2	3	4
金 山 ダ ム	6:50	8:30	11:20	14:45
清 水 橋	6:50	8:30	11:20	14:45
美 野 口	6:52	8:32	11:22	14:47
押 本	6:53	8:33	11:23	14:48
打 墨 神 社	6:54	8:34	11:24	14:49
峰 仲	6:55	8:35	11:25	14:50
大 日	6:56	8:36	11:26	14:51
福 祉 セ ン タ ー	6:56	8:36	11:26	14:51
下 八 色	6:59	8:39	11:29	14:54
妙 満 寺 入 口	7:00	8:40	11:30	14:55
高 溝	7:00	8:40	11:30	14:55
鴨 川 市 役 所	7:02	8:42	11:32	14:57
大 横 渚	7:04	8:44	11:34	14:59
鴨 川 駅 西 口 (着)	7:06	8:46	11:36	15:01
鴨 川 駅 西 口 (発)		8:51	11:41	15:06
旗 掛 松		8:53	11:43	15:08
待 崎		8:54	11:44	15:09
鴨 川 自 動 車 教 習 所		8:54	11:44	15:09
西 町		8:55	11:45	15:10
鴨 川 館 前		8:56	11:46	15:11
亀 田 総 合 病 院		8:57	11:47	15:12
亀田リハビリテーション病院		8:58	11:48	15:13
東 町		9:01	11:51	15:16
宝 性 寺		9:01	11:51	15:16
東 町 分 譲 地		9:02	11:52	15:17
仲 原		9:02	11:52	15:17
青 果 市 場 前		9:03	11:53	15:18
上 人 塚		9:03	11:53	15:18
東 条 公 民 館		9:03	11:53	15:18
和 泉		9:04	11:54	15:19
境 橋		9:05	11:55	15:20
花 房		9:06	11:56	15:21
ふ れ あ い セ ン タ ー		9:07	11:57	15:22
西 条 公 民 館		9:07	11:57	15:22
睦 会 橋		9:09	11:59	15:24
田 原 郵 便 局		9:11	12:01	15:26
大 宮 坂 下		9:12	12:02	15:27
中 の 台		9:12	12:02	15:27
大 里 橋		9:13	12:03	15:28
総 合 運 動 場		9:13	12:03	15:28
貝 渚 橋		9:14	12:04	15:29
滑 谷		9:15	12:05	15:30
長 狭 高 校 東		9:16	12:06	15:31
鴨 川 駅 西 口 (着)		9:18	12:08	15:33
鴨 川 駅 西 口 (発)		9:23	12:13	15:38
大 横 渚		9:28	12:18	15:43
鴨 川 市 役 所		9:30	12:20	15:45
高 溝		9:32	12:22	15:47
妙 満 寺 入 口		9:32	12:22	15:47
下 八 色		9:33	12:23	15:48
福 祉 セ ン タ ー		9:35	12:25	15:50

○福祉センター・鴨川駅西口発

主な停留所	1	2	3	4	5
福 祉 セ ン タ ー		10:00	13:00	16:00	
下 八 色		10:02	13:02	16:02	
妙 満 寺 入 口		10:03	13:03	16:03	
高 溝		10:03	13:03	16:03	
鴨 川 市 役 所		10:05	13:05	16:05	
大 横 渚		10:07	13:07	16:07	
鴨 川 駅 西 口 (着)		10:12	13:12	16:12	
鴨 川 駅 西 口 (発)		10:17	13:17	16:17	
長 狭 高 校 東		10:19	13:19	16:19	
滑 谷		10:20	13:20	16:20	
貝 渚 橋		10:21	13:21	16:21	
総 合 運 動 場		10:22	13:22	16:22	
大 里 橋		10:22	13:22	16:22	
中 の 台		10:23	13:23	16:23	
大 宮 坂 下		10:23	13:23	16:23	
田 原 郵 便 局		10:24	13:24	16:24	
睦 会 橋		10:26	13:26	16:26	
西 条 公 民 館		10:28	13:28	16:28	
ふ れ あ い セ ン タ ー		10:28	13:28	16:28	
花 房		10:29	13:29	16:29	
境 橋		10:30	13:30	16:30	
和 泉		10:31	13:31	16:31	
東 条 公 民 館		10:32	13:32	16:32	
上 人 塚		10:32	13:32	16:32	
青 果 市 場 前		10:32	13:32	16:32	
仲 原		10:33	13:33	16:33	
東 町 分 譲 地		10:33	13:33	16:33	
宝 性 寺		10:34	13:34	16:34	
東 町		10:34	13:34	16:34	
亀田リハビリテーション病院		10:37	13:37	16:37	
亀 田 総 合 病 院		10:38	13:38	16:38	
鴨 川 館 前		10:39	13:39	16:39	
西 町		10:40	13:40	16:40	
鴨 川 自 動 車 教 習 所		10:41	13:41	16:41	
待 崎		10:41	13:41	16:41	
旗 掛 松		10:42	13:42	16:42	
鴨 川 駅 西 口 (着)		10:44	13:44	16:44	
鴨 川 駅 西 口 (発)	8:10	10:49	13:49	16:49	18:15
大 横 渚	8:12	10:51	13:51	16:51	18:17
鴨 川 市 役 所	8:14	10:53	13:53	16:53	18:19
高 溝	8:16	10:55	13:55	16:55	18:21
妙 満 寺 入 口	8:16	10:55	13:55	16:55	18:21
下 八 色	8:17	10:56	13:56	16:56	18:22
福 祉 セ ン タ ー	8:20	10:59	13:59	16:59	18:25
大 日	8:20	10:59	13:59	16:59	18:25
峰 仲	8:21	11:00	14:00	17:00	18:26
打 墨 神 社	8:22	11:01	14:01	17:01	18:27
押 本	8:23	11:02	14:02	17:02	18:28
美 野 口	8:24	11:03	14:03	17:03	18:29
清 水 橋	8:26	11:05	14:05	17:05	18:31
金 山 ダ ム	8:26	11:05	14:05	17:05	18:31

道路運送法に基づく協議が調っていることの証明書（案）

令和 年 月 日付け鴨川市地域公共交通会議において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

1. 運行の態様

路線定期運行

2. 協議が調った事項（※該当する番号に○を記載）

- | | | |
|-----------------------------|------------------------|---------|
| ① 路線の新設 | ② 路線の休止 | ③ 路線の廃止 |
| ④ 使用車両（乗車定員11人未満） | ⑤ 最低車両数（常用車5両・予備車1両未満） | ⑥ 車両の併用 |
| ⑦ 運行計画（運行系統・運行回数・運行時刻・運輸期間） | | |

3. 協議が調っている路線及び運行系統

（1）路線：別添ルート図のとおり

（※新設・休止・廃止する路線区間をそれぞれ路線図に記載）

（2）運行系統：鴨川市コミュニティバス循環線

（※運行計画の設定・変更に係る系統を記載）

令和 年 月 日

鴨川市地域公共交通会議

会長 平川 潔

デマンド型乗合送迎サービス「チョイソコかもがわ」実証運行計画（案）

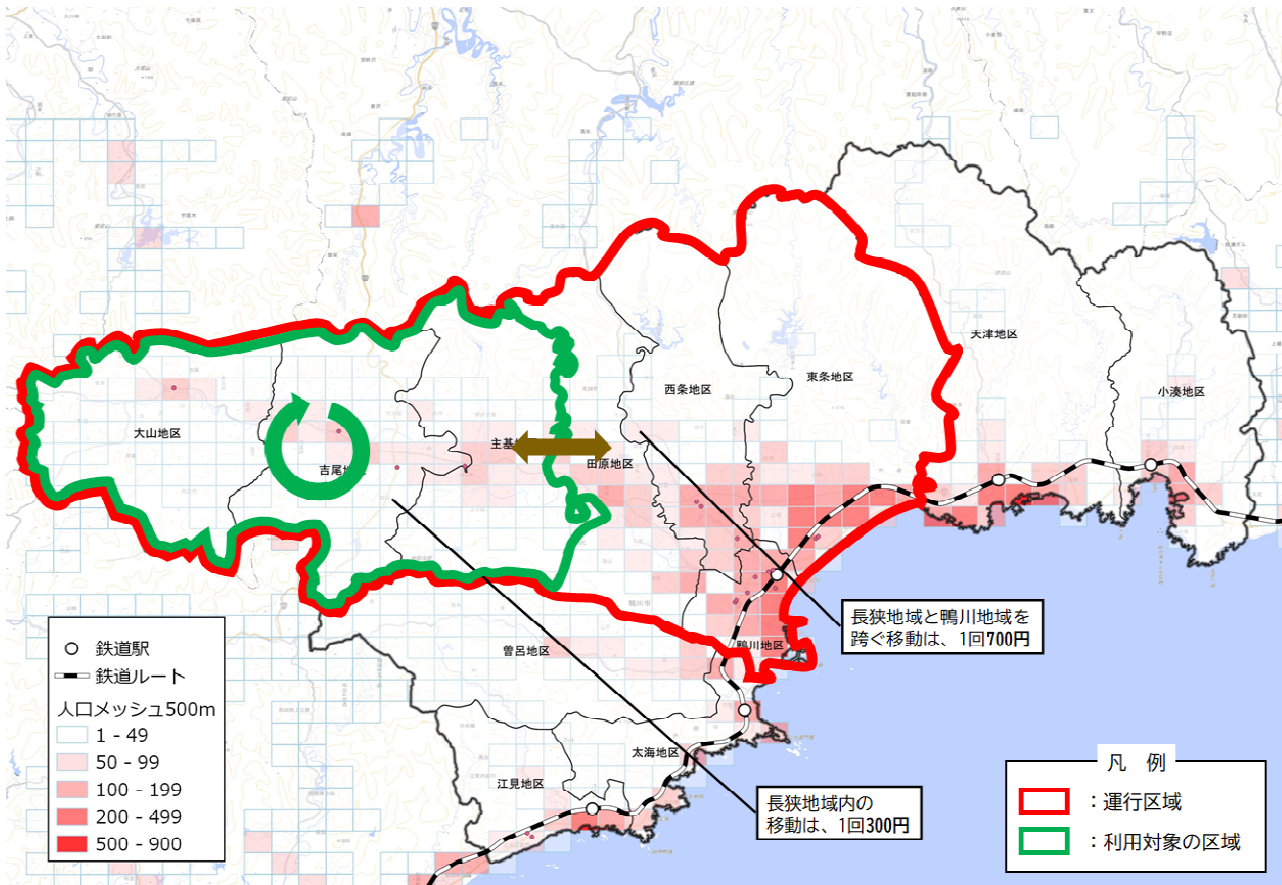
【運行事業概要】

実証運行 期 間	令和 6 年 4 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで ※令和 7 年 4 月 1 日以降の本格運行を目指す。
事業主体	千葉トヨタ自動車株式会社
運行区域	1 長狭地域（大山地区・吉尾地区・主基地区）及び鴨川地域（田原地区・西条地区・東条地区・鴨川地区） 2 江見地域（江見地区・曾呂地区・太海地区）及び鴨川地域 3 天津小湊地域（天津地区・小湊地区）及び鴨川地域 ※運行区域図のとおり
運 行 日	1 長狭地域 [日中] 週 3 日（火曜日・水曜日・金曜日） 2 江見地域 [日中] 週 3 日（水曜日・木曜日・金曜日） [朝方・夕方] 週 5 日（月曜日～金曜日） 3 天津小湊地域 [日中] 週 3 日（月曜日・火曜日・木曜日） [朝方・夕方] 週 5 日（月曜日～金曜日） ※全ての運行について、祝日・年末年始（12/29～1/3）は除く。
運行時間	1 長狭地域 [日中] 8：00～16：00 2 江見地域 [朝方] 6：30～ 8：00 [日中] 8：00～16：00 [夕方] 16：00～18：30 3 天津小湊地域 [朝方] 6：30～ 8：00 [日中] 8：00～16：00 [夕方] 16：00～18：30 ※運行終了時間は最終降車時間となる。 ※朝方と夕方の運行時間帯は、曾呂地区及び清澄・四方木地区の通学等利用者の利用を対象とする。
利用対象	1 長狭地域 長狭地域（大山地区・吉尾地区・主基地区）在住の方で、事前に会員登録した方 2 江見地域 江見地域（江見地区・曾呂地区・太海地区）在住の方で、事前に会員登録した方 3 天津小湊地域 天津小湊地域（天津地区・小湊地区）在住の方（ただし、同地域を経由して、小・中学校、高等学校等に通学する者を含む。）で、事前に会員登録した方 ※利用者については、一人で乗降できる者とする。ただし、介助者がいる場合はこの限りではない。ただし、介助者も利用登録及び運賃の支払いが必要となる。 ※未就学児のみの利用は不可。

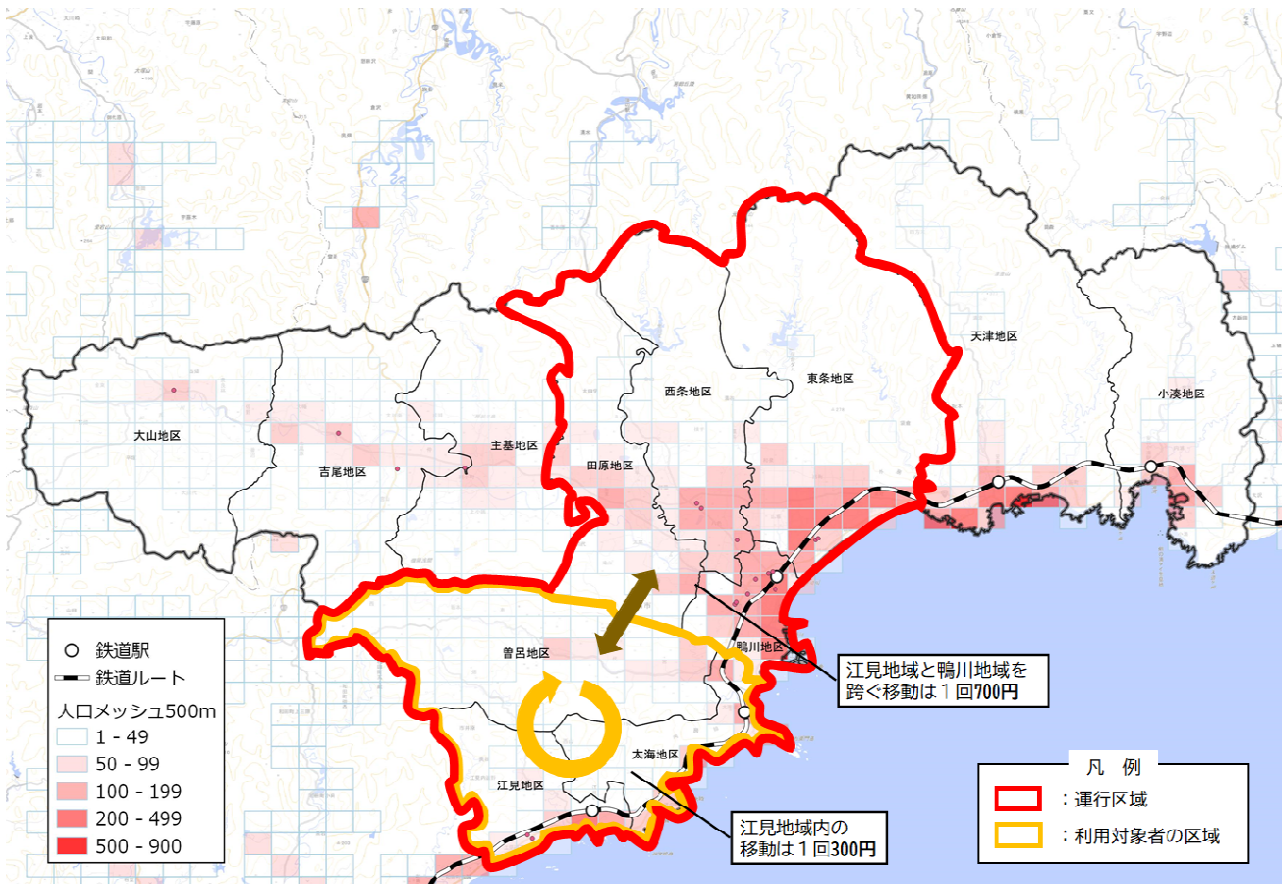
運賃	下表のとおり、乗車地域・降車地域に応じた運賃を設定。																	
	≪地区別運賃 1（長狭地域）≫ ※ 1 人 1 回当たり																	
	<table><tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td colspan="2">降車</td></tr><tr><td>長狭地域</td><td>鴨川地域</td></tr><tr><td rowspan="2">乗車</td><td>長狭地域</td><td>300 円</td><td>700 円</td></tr><tr><td>鴨川地域</td><td>700 円</td><td>—</td></tr></table>					降車		長狭地域	鴨川地域	乗車	長狭地域	300 円	700 円	鴨川地域	700 円	—		
			降車															
			長狭地域	鴨川地域														
乗車	長狭地域	300 円	700 円															
	鴨川地域	700 円	—															
≪地区別運賃 2（江見地域）≫ ※ 1 人 1 回当たり																		
<table><tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td colspan="2">降車</td></tr><tr><td>江見地域</td><td>鴨川地域</td></tr><tr><td rowspan="2">乗車</td><td>江見地域</td><td>300 円</td><td>700 円</td></tr><tr><td>鴨川地域</td><td>700 円</td><td>—</td></tr></table>					降車		江見地域	鴨川地域	乗車	江見地域	300 円	700 円	鴨川地域	700 円	—			
		降車																
		江見地域	鴨川地域															
乗車	江見地域	300 円	700 円															
	鴨川地域	700 円	—															
≪地区別運賃 3（天津小湊地域）≫ ※ 1 人 1 回当たり																		
<table><tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td colspan="2">降車</td></tr><tr><td>天津小湊地域</td><td>鴨川地域</td></tr><tr><td rowspan="2">乗車</td><td>天津小湊地域</td><td>300 円</td><td>700 円</td></tr><tr><td>鴨川地域</td><td>700 円</td><td>—</td></tr></table>					降車		天津小湊地域	鴨川地域	乗車	天津小湊地域	300 円	700 円	鴨川地域	700 円	—			
		降車																
		天津小湊地域	鴨川地域															
乗車	天津小湊地域	300 円	700 円															
	鴨川地域	700 円	—															
≪運賃割引≫																		
<table><tr><td></td><td>地域内移動</td><td>地域外移動</td></tr><tr><td>未就学児（保護者同伴）</td><td rowspan="2">無料</td><td rowspan="2">無料</td></tr><tr><td>通学に利用する小・中学生</td></tr><tr><td>小学生</td><td rowspan="4">200 円</td><td rowspan="4">400 円</td></tr><tr><td>身体障害者手帳所持者とその介助者</td></tr><tr><td>療育手帳所持者とその介助者</td></tr><tr><td>精神障害者保健福祉手帳所持者とその介助者</td></tr><tr><td>ノーカーサポート優待証所持者</td><td></td><td></td></tr></table>				地域内移動	地域外移動	未就学児（保護者同伴）	無料	無料	通学に利用する小・中学生	小学生	200 円	400 円	身体障害者手帳所持者とその介助者	療育手帳所持者とその介助者	精神障害者保健福祉手帳所持者とその介助者	ノーカーサポート優待証所持者		
	地域内移動	地域外移動																
未就学児（保護者同伴）	無料	無料																
通学に利用する小・中学生																		
小学生	200 円	400 円																
身体障害者手帳所持者とその介助者																		
療育手帳所持者とその介助者																		
精神障害者保健福祉手帳所持者とその介助者																		
ノーカーサポート優待証所持者																		
支払方法	乗車時に現金または回数券で運転手に支払う。 ※回数券は、100 円券 30 枚綴り・300 円券 10 枚綴りを作成し車内にて販売。																	
利用方法	≪予約方法≫ 電話またはインターネット（Web） ≪予約受付時間≫ 電話 8：30～16：00 Web 0：00～24：00（24時間） ※予約受付は、乗車日の1ヵ月前から当日の運行 30 分前まで。 ※午前8時から午前9時までに乗車する場合は、前日までに予約。																	

利用方法	《乗降場所》													
	・ 利用者の登録乗降場所（自宅または自宅付近）													
	・ 共通乗降場所（別紙のとおり）													
	＜運行地域移動ルール 1（移動の可否）＞													
	<table><tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td colspan="2">降車</td></tr><tr><td>長狭地域</td><td>鴨川地域</td></tr><tr><td rowspan="2">乗車</td><td>長狭地域</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>鴨川地域</td><td>○</td><td>×</td></tr></table>			降車		長狭地域	鴨川地域	乗車	長狭地域	○	○	鴨川地域	○	×
				降車										
		長狭地域	鴨川地域											
乗車	長狭地域	○	○											
	鴨川地域	○	×											
	＜運行地域移動ルール 2（移動の可否）＞													
	<table><tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td colspan="2">降車</td></tr><tr><td>江見地域</td><td>鴨川地域</td></tr><tr><td rowspan="2">乗車</td><td>江見地域</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>鴨川地域</td><td>○</td><td>×</td></tr></table>			降車		江見地域	鴨川地域	乗車	江見地域	○	○	鴨川地域	○	×
				降車										
		江見地域	鴨川地域											
乗車	江見地域	○	○											
	鴨川地域	○	×											
	＜運行地域移動ルール 3（移動の可否）＞													
	<table><tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td colspan="2">降車</td></tr><tr><td>天津小湊地域</td><td>鴨川地域</td></tr><tr><td rowspan="2">乗車</td><td>天津小湊地域</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>鴨川地域</td><td>○</td><td>×</td></tr></table>			降車		天津小湊地域	鴨川地域	乗車	天津小湊地域	○	○	鴨川地域	○	×
				降車										
		天津小湊地域	鴨川地域											
乗車	天津小湊地域	○	○											
	鴨川地域	○	×											
配車システム	I T 型													
運行車両	1 常用車両 ハイエース(10 名(乗客定員 8 名)) 2 台（うち 1 台は、一般乗用と併用とする。） 2 予備車両 普通車(5 名(乗客定員 4 名)) 2 台（2 台とも一般乗用と併用する。） ※不測の事態に備えた代替車両。													

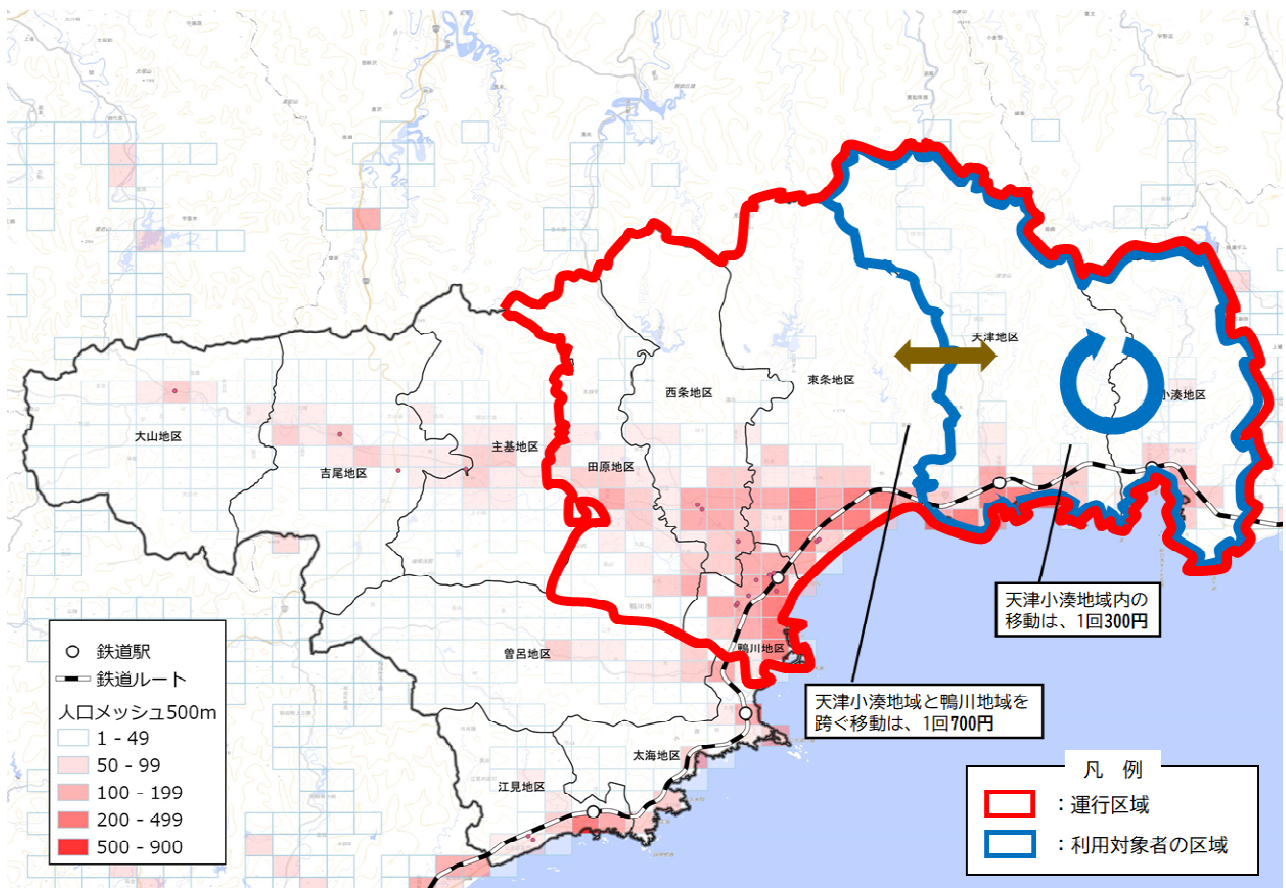
【運行区域図（長狭地域）】



【運行区域図（江見地域）】



【運行区域図（天津小湊地域）】



共通乗降場所一覧

	区 分	施 設 名 称	地 区
長狭地域	買 物 施 設	おどや長狭店	吉尾地区
		コメリ鴨川長狭店	吉尾地区
		里のMUJ I みんなみの里	吉尾地区
		セブンイレブン鴨川長狭中学校前店	吉尾地区
		ヤックスドラッグ鴨川長狭店	吉尾地区
		柴崎商店	大山地区
		スーパー寿しや	大山地区
		大正屋商店	大山地区
	医 療 介 護 関 連 施 設	市立国保病院	吉尾地区
		川上回新堂薬局	主基地区
		旧安川薬局	吉尾地区
		グループホームいきいきの家鴨川	大山地区
		特別養護老人ホーム南小町	主基地区
		特別養護老人ホームめぐみの里	吉尾地区
	公 共 施 設 等	大山公民館	大山地区
		主基公民館	主基地区
		吉尾出張所・吉尾公民館	吉尾地区
		長狭学園	吉尾地区
		長狭こども園	吉尾地区
		大川面運動広場	吉尾地区
		南小町区民センター	主基地区
		上小原青年館	主基地区
		やすらぎの家	主基地区
		下小原青年館	主基地区
		北小町青年館	主基地区
		枝郷公会堂	吉尾地区
	郵 便 局 ・ 金 融 機 関	鴨川寺門郵便局	吉尾地区
		金束郵便局	大山地区
		長狭郵便局	主基地区
		J A安房長狭支店	吉尾地区
	乗 換 拠 点	河岸坂上バス停留所	主基地区
		長狭中前・長狭学園正門前バス停留所	吉尾地区
		平塚入口バス停留所	大山地区

	区 分	施 設 名 称	地 区
長狭地域	乗 換 拠 点	平塚青年館バス停留所	大山地区
		平塚本郷バス停留所	大山地区
	そ の 他	棚田倶楽部	大山地区
江見地域	買 物 施 設	セブンイレブン鴨川太海店	太海地区
		おどや江見店	江見地区
	医 療 介 護 関 連 施 設	真木クリニック	江見地区
		エビハラ病院	太海地区
	公 共 施 設 等	江見公民館	江見地区
		太海公民館	太海地区
		曾呂公民館	曾呂地区
		江見小学校・認定こども園	曾呂地区
		J R江見駅（江見郵便局）	江見地区
		J R太海駅	太海地区
	郵 便 局 ・ 金 融 機 関	太海郵便局	太海地区
		曾呂郵便局	曾呂地区
天津小湊地域	買 物 施 設	ファミリーマート鴨川天津店	天津地区
	医 療 介 護 関 連 施 設	池田歯科	天津地区
		よもぎの杜	天津地区
	公 共 施 設 等	鴨川市役所天津小湊支所	天津地区
		小湊出張所・コミュニティセンター小湊	小湊地区
		天津小湊保健福祉センター	天津地区
		天津小湊公民館	天津地区
		天津小湊小学校・認定こども園	天津地区
		小湊さとうみ学校	小湊地区
		J R安房小湊駅	小湊地区
		J R安房天津駅	天津地区
	郵 便 局 ・ 金 融 機 関	天津郵便局	天津地区
		小湊郵便局	小湊地区
	そ の 他 施 設	四方木ふれあい館	天津地区
		白岩館	天津地区
鴨川地域	買 物 施 設	カインズ鴨川店	鴨川地区
		イオン鴨川店	鴨川地区
		潮騒市場	東条地区
		ベイシア鴨川店	鴨川地区

	区 分	施 設 名 称	地 区
鴨川地域	医 療 介 護 関 連 施 設	亀田総合病院	東条地区
		東条病院	東条地区
	公 共 施 設 等	鴨川市役所	鴨川地区
		ふれあいセンター	西条地区
		総合運動施設	田原地区
		J R安房鴨川駅西口	鴨川地区
		長狭高校前	鴨川地区
		鴨川中学校	鴨川地区
	郵 便 局 ・ 金 融 機 関	千葉銀行鴨川支店	鴨川地区
		京葉銀行鴨川支店	鴨川地区
		千葉興業銀行鴨川支店	鴨川地区
		佐藤保険事務所	鴨川地区
	自 動 車 関 連 施 設	鴨川自動車教習所	鴨川地区
		千葉トヨタ自動車 鴨川店	西条地区

※鴨川地域の共通乗降場所間の移動は不可

道路運送法に基づく協議が調っていることの証明書（案）

令和 年 月 日付け鴨川市地域公共交通会議において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

1. 運行の態様

区域運行

2. 協議が調った事項（※該当する番号に○を記載）

① 営業区域の新設	② 営業区域の変更	③ 営業区域の廃止
④ 使用車両（乗車定員11人未満）	⑤ 最低車両数（3両未満）	⑥ 車両の併用

3. 協議が調っている営業区域

別添運行区域図のとおり

（※新設・変更・廃止する区域を営業区域図に記載）

令和 年 月 日

鴨川市地域公共交通会議

会長 平川 潔

チョイソコかもがわ 運行車両の割振り（案）

地域	運行時間帯	月	火	水	木	金
長狭地域	日中(8:00～16:00)				良品計画移動販売 (主基地区)	
			1 号車	1 号車	大山地区社協 送迎サービス (大山地区) ※第2・4	1 号車
江見地域	朝方(6:30～ 8:00)	2 号車	1 号車	1 号車	2 号車	1 号車
	日中(8:00～16:00)	公民館休館日	ヤックス移動販売 (太海公民館)	2 号車	2 号車	2 号車
	夕方(16:00～18:30)	2 号車	1 号車	1 号車	2 号車	1 号車
天津小湊地域	朝方(6:30～ 8:00)	1 号車	2 号車	2 号車	1 号車	2 号車
	日中(8:00～16:00)	1 号車	2 号車	ヤックス移動販売 (天津小湊地区)	1 号車	
	夕方(16:00～18:30)	1 号車	2 号車	2 号車	1 号車	2 号車

＜月曜日＞ （1号車）朝方：天津小湊地域 → 日中：天津小湊地域 → 夕方：天津小湊地域
（2号車）朝方：江見地域 → 日中： — → 夕方：江見地域

＜火曜日＞ （1号車）朝方：江見地域 → 日中：長狭地域 → 夕方：江見地域
（2号車）朝方：天津小湊地域 → 日中：天津小湊地域 → 夕方：天津小湊地域

＜水曜日＞ （1号車）朝方：江見地域 → 日中：長狭地域 → 夕方：江見地域
（2号車）朝方：天津小湊地域 → 日中：江見地域 → 夕方：天津小湊地域

＜木曜日＞ （1号車）朝方：天津小湊地域 → 日中：天津小湊地域 → 夕方：天津小湊地域
（2号車）朝方：江見地域 → 日中：江見地域 → 夕方：江見地域

＜金曜日＞ （1号車）朝方：江見地域 → 日中：長狭地域 → 夕方：江見地域
（2号車）朝方：天津小湊地域 → 日中：江見地域 → 夕方：天津小湊地域

＜運行評価指標（案）＞

本格運行への移行は、以下のいずれかの評価指標の達成を目標とする。

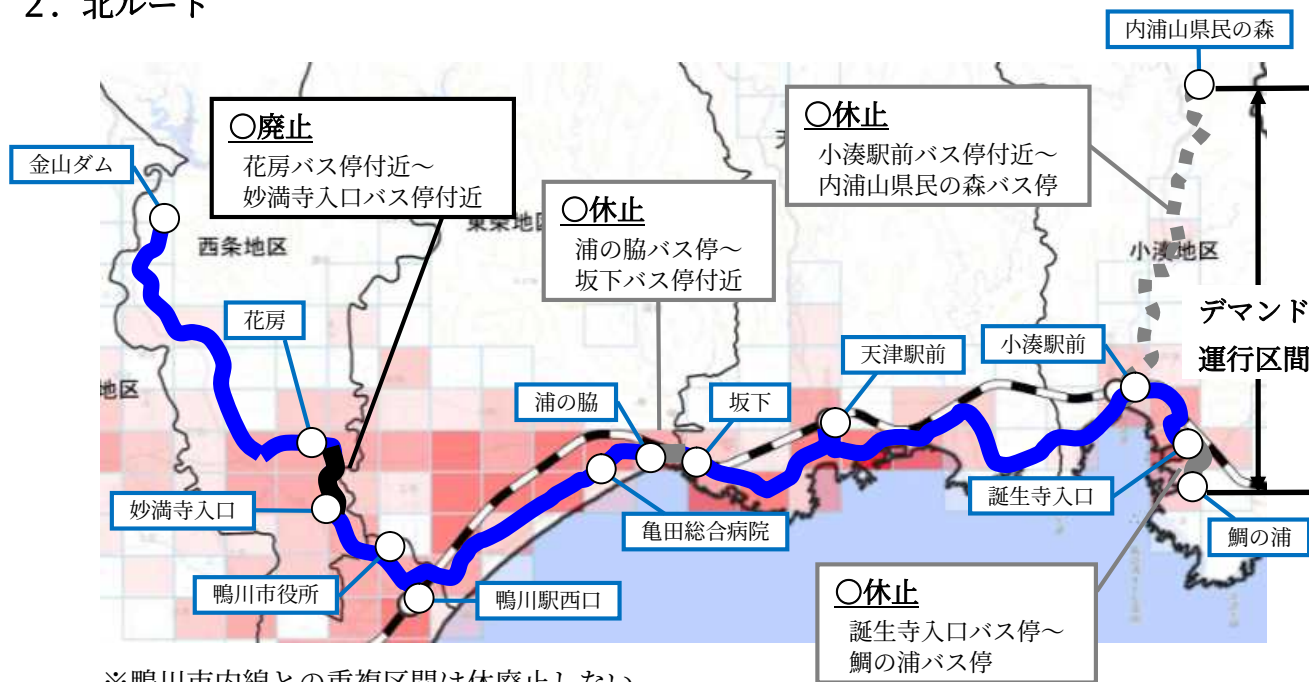
1 利用登録者数	1,300 人	(内訳)	長狭地域	920 人
			江見地域	180 人
			天津小湊地域	200 人
2 延べ利用者数	3,400 人	(内訳)	長狭地域	1,600 人
			江見地域	900 人
			天津小湊地域	900 人
3 財政負担額	補助金額 25,739 千円以内			

鴨川市コミュニティバスの一部路線の休廃止について

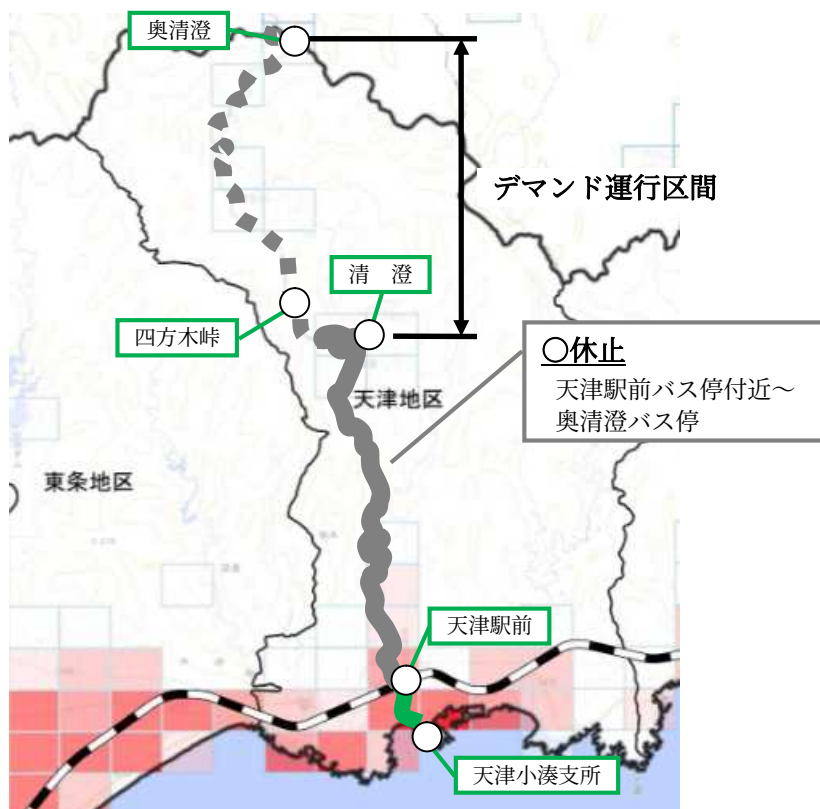
1. 趣旨

鴨川市コミュニティバスは、令和6年4月から循環線及びチョイソコかもがわ（実証運行）に転換する予定であることから、これに伴い、一部路線の休廃止をしようとするもの。

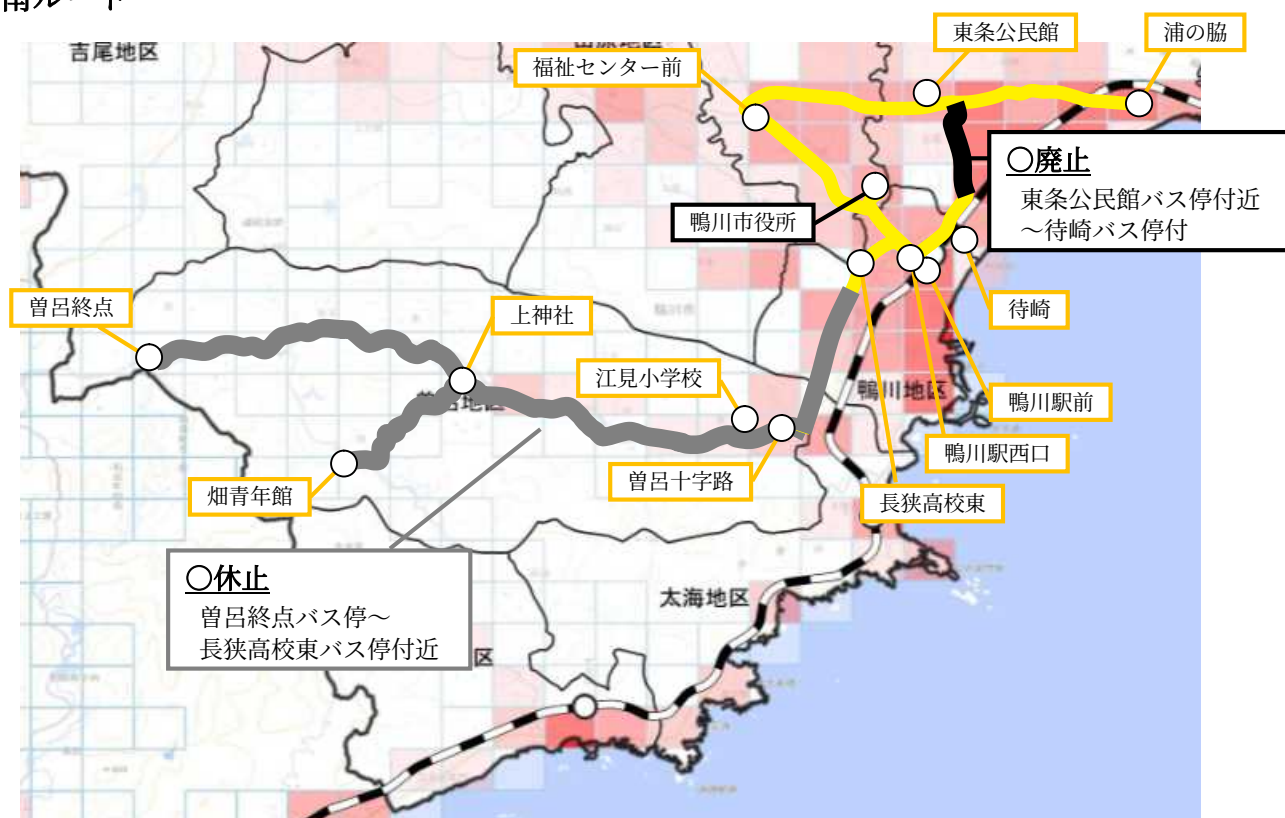
2. 北ルート



3. 清澄ルート



4. 南ルート



道路運送法に基づく協議が調っていることの証明書（案）

令和 年 月 日付け鴨川市地域公共交通会議において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

1. 運行の態様

路線定期運行

2. 協議が調った事項（※該当する番号に○を記載）

① 路線の新設	② 路線の休止	③ 路線の廃止
④ 使用車両（乗車定員11人未満）	⑤ 最低車両数（常用車5両・予備車1両未満）	⑥ 車両の併用
⑦ 運行計画（運行系統・運行回数・運行時刻・運輸期間）		

3. 協議が調っている路線及び運行系統

（1）路線：別添路線図のとおり

（※新設・休止・廃止する路線区間をそれぞれ路線図に記載）

（2）運行系統：鴨川市コミュニティバス 北ルート・清澄ルート・南ルート

（※運行計画の設定・変更に係る系統を記載）

令和 年 月 日

鴨川市地域公共交通会議
会長 平川 潔

鴨川市地域公共交通計画の評価等結果（令和４年４月～令和５年３月）

	目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
	評価指標					
地域公共交通の利用圏域の拡大及び利用者数の減少傾向の改善	公共交通利用圏域人口割合：77.8% （令和2年度 77%→令和7年度 80%）	事業①－1 地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編 事業①－2 新たな公共交通システムの導入検討 事業①－3 広域移動手段の維持確保・充実	人口メッシュからの推計	・76.5%（令和５年３月末時点） ・大学線休止により減少し目標は未達成	・大学線については、城西国際大学観光学部跡地活用の検討結果によっては復活する可能性がある。 ・市内公共交通網の再編検討の一環として、一部の地域ではコミュニティバスからチョイソコかもがわへの再編を検討しており、これにより利用圏域人口割合の増加を見込んでいる。	鴨川市内線及びコミュニティバスの再編に伴い地域公共交通計画の変更の必要あり
	公共交通利用者数：965,811人 （令和2年度992,502人→令和7年度947,467人）	事業①－1 地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編 事業①－3 広域移動手段の維持確保・充実	交通事業者への照会及び公表実績からの推計	・1,254,550人（令和５年３月末時点） ・いずれの公共交通機関もコロナ禍の影響から回復傾向にあり、目標達成	・コロナ禍以前の水準には届かないものの、各公共交通機関の利用者数は回復傾向にあり、目標値を大きく超える結果となった。 ・今後も各事業の推進により、利用促進を図る。	〃
地域公共交通の維持に係る市負担額の増加抑制	コミュニティバス運行収支率：14.8% （令和2年度 13%→令和7年度 20%）	事業①－1 地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編	令和４年度決算額から算出	・14.4%（令和５年３月末時点） ・利用者数の回復に伴い改善したものの、目標は未達成	・民間路線バス及びコミュニティバスの一体的な再編を検討しており、コミュニティバスは令和６年４月から循環線及びチョイソコかもがわへの再編による効率化を図ることとしている。	〃
	地域公共交通の維持に係る市負担額：59,792千円 （令和2年度 30,216千円→令和7年度 45,000千円）	事業①－1 地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編 事業①－2 新たな公共交通システムの導入検討	令和４年度決算額から算出	・65,673千円（令和５年３月末時点） ・利用者数は回復傾向にあるものの、経費増加等により市負担額も増加し、目標は未達成	・持続可能かつ有効な公共交通網を構築するため、民間路線バス及びコミュニティバスの一体的な再編の検討を進めるとともに、各事業の推進により、経費圧縮、利用促進の両面で市負担額の抑制を図る。	〃
地域公共交通の市民満足度の向上	公共交通に対する満足度：－% （令和2年度 11.5%→令和7年度 15.0%）	事業②－1 誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成 事業②－2 ＩＣＴ導入に向けた検討	－	－	－	次期計画策定の際の市民アンケートにより調査予定
	利用環境の整備箇所数：１箇所 （令和2年度 0箇所→令和7年度 4箇所）	事業③－1 商業施設等との連携も含めた待合環境の改善 事業③－2 ラストワンマイル環境の整備検討	整備実績	・０箇所 ・目標未達成	・令和２年度アンケート結果における利用頻度の高い商業施設等へのバス停設置を検討したが、交通量の多い道路に面している等の課題がある。 ・チョイソコかもがわにおける共通乗降場所の設置を検討する。	

	目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
	評価指標					
	ノーカー・サポート優待証の発行枚数：100枚（令和2年度 87枚→令和7年度 140枚）	事業③－4 運転免許証自主返納の促進に向けた検討	交通事業者への照会	・100枚 ・市HPや鳴川警察署での周知も行っており、目標達成	・市HPや市広報紙等により周知を図るとともに、令和6年4月から実証運行を予定している予約制乗合タクシーにおいてもノーカー・サポート優待証による割引制度を導入予定であることから、利用者への紹介等により、より一層の普及を図る。	
モビリティ・マネジメントの推進	モビリティ・マネジメントの実施回数：1回（令和2年度 0回→令和7年度 3回）	事業④－1 モビリティ・マネジメントの実施 事業④－3 地域等との協働による利用促進	実施実績	・1回 ・市広報紙に利用促進記事を掲載し目標達成	・市広報紙以外での実施方法を検討する。 ・予約制乗合タクシーの実証運行を行うなど、多様な公共交通手段により交通網を形成し、モビリティ・マネジメントの実施を検討する。	
	公共交通乗り方教室の実施回数：1回（令和2年度 1回→令和7年度 2回）	事業④－2 公共交通乗り方教室の実施	実施実績	・1回 ・長狭学園4年生を対象に実施し目標達成	・座学は公共交通全般に触れるものの、乗車体験はバス・タクシーに限られるため、鉄道の乗車体験等のプログラムを組み込むことを検討する。	

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（○年○月～○年○月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「－」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

鴨川市コミュニティバスの再編に関する地区別説明会 開催結果報告書

令和5年8月

鴨川市企画総務部企画政策課

【 目 次 】

1	開催の趣旨	1
2	開催概要	1
3	開催日程及び出席者数	1
4	質疑応答	2
5	配布資料	

≪天津小湊地域（天津地区・小湊地区）≫

- ① 次第
- ② 資料1「天津小湊地域における鴨川市コミュニティバスの再編について」
- ③ 資料2「天津小湊地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）」

≪江見地域（太海地区・曾呂地区・江見地区）≫

- ① 次第
- ② 資料1「鴨川市コミュニティバス南ルート（曾呂地区等）の再編について」
- ③ 資料2「江見地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）」

≪鴨川地域（西条地区・東条地区・田原地区・鴨川地区）≫

- ① 次第
- ② 資料1「鴨川地域における鴨川市コミュニティバスの再編について」
- ③ 資料2「鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（素案）」

1 開催の趣旨

令和6年4月からを目標として、鴨川地域は運行区間等を再編した循環線へ、江見地域及び天津小湊地域は予約制乗合タクシーへの転換を検討しており、これらの運行計画の素案について、沿線住民等にその内容説明をし、意見等を伺うもの。

2 開催概要

(1) 開 会

(2) あいさつ

(3) 説 明

≪天津小湊地域（天津地区・小湊地区）≫

天津小湊地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）について

≪江見地域（太海地区・曾呂地区・江見地区）≫

江見地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）について

≪鴨川地域（西条地区・東条地区・田原地区・鴨川地区）≫

鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（素案）について

(4) 質疑応答

(5) 閉 会

3 開催日程及び出席者数

対象地区	日 時	会 場	出席者数
天津地区	令和5年7月4日（火）午後2時から	中央公民館 (ふる里シアター)	26人
小湊地区	令和5年7月5日（水）午後2時から	コミュニティ センター小湊	19人
太海地区	令和5年7月6日（木）午後6時から	太海公民館	24人
曾呂地区	令和5年7月7日（金）午後2時30分から	曾呂公民館	14人
江見地区	令和5年7月10日（月）午後2時30分から	江見公民館	17人
西条地区	令和5年7月11日（火）午後6時から	西条公民館	9人
東条地区	令和5年7月12日（水）午後6時から	東条公民館	2人
田原地区	令和5年7月13日（木）午後2時30分から	田原公民館	8人
鴨川地区	令和5年7月14日（金）午後2時30分から	中央公民館	4人
合 計			123人

[市出席者]

鴨川市企画総務部企画政策課

4 質疑応答

《天津地区》

質問等	回答
資料で「週3日、8:00～16:00の運行」となっているが、この時間内であれば、自分の希望の時間で利用できるのか。	予約に応じた時間で運行するため、時間内であれば希望の時間で利用できる。 ただし、運行終了時間は、目的地への到着時間とする。また、予約時間が重複した場合などは、予約時間を前後していただく場合などもある。
予約が1人でも利用できるのか。	1人でも利用することができる。
乗車するのに、自宅まで迎えに来てくれるのか。	車両が自宅まで進入できるようであれば、自宅まで。道が狭いなど、車両がの進入が難しいようであれば、自宅付近まで迎えに行く。
資料記載の運賃の額は、片道のものか、往復のものか。	片道（1乗車あたり）の運賃の額になる。
乗合タクシーを利用するには、事前登録が必要ということだが、会員登録をしていない方が、突然利用するというのはできるのか。	事前に会員登録をしていただきたい。 事前に自宅まで送迎できるのか、自宅付近までとさせていただくかなどの確認もさせていただきたい。 登録には費用がかからないので、今後、利用案内をした際には、ぜひ登録をお願いしたい。
行きの予約と合わせて、帰りの予約をすればいいのか。	行きの予約の際に、帰りの時間が分かっている場合には、同時に予約することができる。
路線バスを利用すると、300円程度だったと記憶している。タクシーに比べれば安いが、料金が高いように思う。	料金については、“路線バスより高く、タクシーより安く”という基本的な考え方のもと設定している。 現コミュニティバスの割引条件などを参考に、乗合タクシーでも割引を検討していきたい。
利用登録や利用申込みの連絡先が記載されていないが、どこに連絡したらいいのか。今後、連絡先の案内がくるのか。	今後、利用案内と合わせて、登録や予約の連絡先などをお知らせしていく。時期は1～2月頃、方法としては回覧や広報紙などを考えている。

質問等	回答
週3日は、どの曜日に運行するか決まっているのか。	どの曜日に運行するかは、まだ決まっていない。平日のいずれかの曜日になる。
運行日以外の日に予約の連絡をすることはできるのか。	予約の受付時間が設定されているので、その時間内であれば、運行日以外でも予約の連絡はできる。
利用時間・目的地の方向が重なった場合、他の利用者が同乗することになるのか。	その通りで、他の利用者と乗り合うこととなる。
週3回は不便に感じる。	以前実施したアンケート結果を参考にしているほか、持続可能な公共交通網への再編という観点も踏まえて、この日数で運行を始めたい。 長狭地域で運行されている「チョイソコかもがわ」の稼働率が、現状、半分程度に止まっていることから、効率性も考慮しつつも、週3回程度でこの地域の需要をまかなうことができるのではないかと考えている
現在、コミュニティバスを利用し、鴨川駅西口で乗降して買い物をしている。荷物を持って、鴨川駅の西口から東口に移動するのは大変そうに思える。路線バスを減便させる代わりに、コミュニティバスを維持することはできないのか。	ご指摘の利用方法も想定し、比較的自由に乗降場所が設定でき、鴨川駅西口でも乗降ができる交通手段ではないかと考えており、現在のコミュニティバスの利用を乗合タクシーに振り替えることもできるのではないかと考えている。 路線バス「市内線」と市コミュニティバスとの併存については、路線バスの維持のために、かなりの費用を要する状況となってきた。そのため、来る10月には市内線の減便を予定している。そこに重ねて、同じルートを市の負担でコミュニティバスを運行することは難しい。 また、高齢化の進行により、バス停まで歩くのが困難という声もあったことから、自宅まで送迎できる交通手段へ転換することを考えた。

質問等	回答
運転免許の返納などにより、買い物に行けないなどの状況になってくると、生活の質の低下に繋がる。乗合タクシーを導入することは良いことだと思う。	
登録してから利用できるようになるまでには、どのくらいの期間が必要か。	詳細についてはこれからになるが、目安としては1週間程度と考えている。これは、入力作業などのほか、自宅(玄関前)まで車両が入れるか等の確認をしたいため。
乗降できる場所は、決まっているのか。また、希望にはある程度応えてもらえるのか。	乗降できる場所は、自宅(自宅付近)またはあらかじめ設定する共通乗降場所となる。共通乗降場所については、今後、医療施設や買物施設、公共施設など設定していく予定。
料金設定を、もう少し細分化できないか。	できるだけ簡易的に、わかりやすい料金体系として設定したいと考えている。
1乗車分のサービスが付いた回数券を作るなどしてはどうか。	参考にさせていただく。
週3回だと、病院の予約にも影響する。病院利用の場合は、毎日利用できるようにしてもらえないか。	路線バスは、引き続き毎日運行されるので、路線バスの利用が可能な方は、路線バスを利用していただきたい。路線バスの利用が難しい場合は、乗合タクシーを利用していただければと思うが、運行日に診察予約などを合わせるなどしていただけると有り難い。

《小湊地区》

質問等	回答
障害者手帳を持っている方は、1割引で乗合タクシーを利用することができるのか。	運賃割引については、現行のコミュニティバスの条件等を参考に検討していくが、現時点では未定。
病気などを理由に医師から運転することを止められている方への配慮は、何か検討しているか。	運賃割引については、現行のコミュニティバスの条件等を参考に検討していくが、現時点では未定。

質問等	回答
障害者手帳を持っている方の介助者は無料で乗車できるのが一般的かと思うが、介助者も運賃がかかるのか。介助者は無料になるよう要望したい。	現行のコミュニティバスの運賃については、手帳所持者とその介助者が“それぞれが半額”、2人で1人分の運賃となっている。 運賃割引については、現行のコミュニティバスの条件等を参考に検討していくが、介助者への配慮も検討していきたい。
事前に会員登録をするための連絡先はどこか。	制度が固まったら、運行内容などを取りまとめたパンフレットや会員登録申請書等を作成し、全戸配付や公民館・出張所等への配架、あるいは広報紙への掲載などにより周知を図る予定。そのパンフレットや広報紙などに連絡先等を記載する。
町内会に入っていない方への周知方法はどうするのか。	市政協力員による配付のほか、広報紙への掲載などを行う。また、公民館・出張所にパンフレットや登録申請書の配架を行う予定なので、いずれかの方法で情報を得るなどしてほしい。
社会福祉協議会やヘルパーの方をお願いすることもできるのか。	町内会に入っていない方などには、地区社協の方などを通じた周知を図っていきたい。
乗合タクシーの運賃は、現行のコミュニティバスの運賃と比べて、安いのか、高いのか。	コミュニティバスの運賃より高い設定となっており、この運賃設定は、“路線バスより高く、タクシーより安い”という基本的な考え方にに基づき設定している。
東京から来た観光客等が、乗合タクシーを利用することはできるのか。	市外から来た方については、既存の路線バスを利用していただきたい。 乗合タクシーについては、天津小湊地域にお住まいの方向けのサービスとなる。
路線バスはそのまま運行されるのか。	路線バスは継続して運行される。乗合タクシーは、コミュニティバスの代替手段として検討しているもの。

質問等	回答
長狭地域の知人から、「乗合タクシーの運行が始まって非常に助かっている」と聞くが、「降りたい施設に降りられない」とも聞く。共通乗降場所の記載がないが、誰がどこで決めるのか。	共通乗降場所を現時点では明示していないが、今後、医療施設や買物施設などを設定していきたいと考えている。これらの設定に当たっては、施設側の承諾も必要となるため、調整を図っていきたい。
小湊地区には医療施設がなく、医療を受けるためには鴨川地域まで出なければならない。通院に利用する場合は、300 円程度にしてほしい。	移動距離や他の公共交通機関との関係から難しいところではあるが、ご意見として承る。
通勤で毎日コミュニティバスを利用しているが、運行する曜日は決まっているのか。	まだ運行する曜日は決まっていない。ただし、平日のうちのいずれかの曜日で3日としたい。
利用予約をすれば、家の近くまで迎えに来てもらえるのか。 乗合タクシーはどういった運行をするのか。	乗合タクシーは、事前の会員登録が必要だが、一般的なタクシーと同様、自宅(自宅付近)まで迎えに行く。ただし、目的地として自宅以外で乗降する場所が制限されており、あらかじめ決められた共通乗降場所に限られる。 また、路線バスのように運行ダイヤは設定されておらず、運行時間内であれば、ある程度希望に合った時間で移動できるという運行をする。
事前登録制ということだが、乗車時の本人確認はどのように行うのか。	会員証を発行するので、それによって確認をすることを考えている。
予約をして自分以外の利用者がいなかった場合、帰りの予約が取れるか分からないので、目的地で用が済むまでタクシーに待っていてもらうことはできないか。	車両については、別の方の利用予約がある場合は、降車後に次の送迎に向かってしまうため、必ずしも待機してもらえるとは限らない。
自分以外に利用者がいなかった場合、運行してもらえるのか。	他に利用者がいない場合（利用者が1人）でも運行する。
前日の午後4時までには予約をしなかった場合は、利用できないのか。	午前9時以降であれば、30分前までの予約で利用ができる。
利用当日の会員登録はできるのか。	運行開始前から周知を行っていくので、パンフレット等が手元に届いたら、余裕を持って早めに利用者登録の申請をしていただきたい。

質問等	回答
小湊地区から亀田病院に行こうとした場合、鴨川地域でも天津小湊地域に近い場所にあるため、700 円よりも安い料金にしてもらえないか。	ご意見として承る。
運行車両が1台だが、同じ時間帯に2人の予約が入った場合は、予備車両を使用して2台で運行するのか。	予備車両は、通常運行する車両が故障した場合などに運行する車両であり、利用者の送迎は1台で行う。
タクシー会社に委託するのではなく、市が車両を購入して運行するのか。	民間交通事業者への委託等を考えている。
1台で送迎できる人数は、何人くらいか。	運行車両は、ミニバンやワンボックスタイプ程度の車両を想定している。
介助者であっても利用者登録が必要なのか。	必要となる。
普段介助している方が、急遽、体調不良などで付き添えなくなり、近所の方が介助者として付き添うこととなった場合で、その方が利用者登録が済んでいない場合、乗車することができないのか。 急遽介助者となる方の利用については、柔軟な対応をしてもらえないか。	原則として、介助者となる近所の方も利用者登録が必要となる。 介助者となる可能性のある方は、事前に利用者登録をしておいていただきたい。 なお、緊急性が高い場合には、一般のタクシーを利用していただくことも検討していただきたい。
病院に行く際に利用する場合、病院に行くための予約と併せて、帰りの予約が必要となるか。	行き帰りの予約を一緒に取ることが望ましいが、診察や薬の待ち時間が分からないと思われるので、帰れる時間が分かった段階で帰りの予約を取るという方法もある。ただし、その場合、他の利用者もいるため、必ずしも希望する時間に予約できない場合もある。
診察待ちの時間が延びてしまい、予約していた時間より遅くなってしまう場合、乗合タクシーに病院前で待っていてもらうことはできるのか。	他の利用者が利用する場合も想定されるので、乗合タクシーを病院で待機させ続けることはできない。予約時間より遅くなる場合は、運行事業者へ連絡を入れてほしい。
運行時間が午後4時までとなっているが、午後4時の配車は可能か。	最終目的地への到着時刻が午後4時までという予約としていただきたい。

《太海地区》

質問等	回答
乗合タクシーの乗車定員はどれくらいか。	検討中ではあるが、最大でハイエース程度を考えており、最大8人程度を考えている。できるだけ自宅前まで行きたいということも考慮した車両サイズとしたい。
同じ出発地から同じ到着地まで複数人が乗り合って乗車した場合でも、料金は変わらないのか。	同じ運賃を人数分支払っていただくことになる。
利用者は運転免許証がない方や高齢者が中心になり、ほとんどが年金暮らしの方だと思われるので、料金設定に配慮いただきたい。また、館山市での買い物循環バスの取組などを参考にして、運賃を再考してほしい。	サービス水準が“路線バスより高く、タクシーより低い”内容であるため、運賃は“路線バスより高く、タクシーより安く”という基本的な考え方にも基づき設定したい。同時に、コミュニティバスを参考に運賃割引についても検討していきたい。
江見地区から鴨川地区まで複数人で片道のみ利用した場合でも運賃は変わらないのか。 片道も往復も同じ料金なのか。	運賃については、1乗車当たり(片道)の金額として記載しており、往復で利用する場合は、2乗車分の運賃となる。
ベイシアやマツモトキヨシなどは、すべて国道沿いにあり、太海・江見地区の住民は路線バスを使って利用できない。国道を通るルートにすれば、利用者は増えるのではないか。	以前の説明会でも、買い物の際に国道128号線を通るルートにできないかという相談をいただいた。 路線バスを利用されるであろう方が住む場所は、旧道沿いに多くあることから、そこを通りたいというのが、バス事業者を含めた考え方。 行き届かない点が生じてしまう可能性を含め、乗合タクシーはバス路線より自由に移動できるような仕組みで考えている。 説明では割愛したが、共通乗降場所として、買物施設や病院、公共施設を設定することを考えており、新たな選択肢として、場面に合わせて利用していただきたい。
2月の説明会で10月から市内線が減便になると聞いている。乗合タクシーの導入にあたっては、これ以上の市内線の減便を前提とはしていないと理解してよいか。	乗合タクシーの導入は、市内線の減便を前提としたものではなく、コミュニティバス南ルートの再編にあたって導入するもの。 検討の中で、曾呂地区だけでなく、江見

質問等	回答
	地域全体を利用対象とするということで、素案として示した。 10月の減便は予定通り行われるが、予約制乗合タクシーを運行させることで、さらなる減便を行うものではない。
太海地区にとってはプラスだが、市の財政負担を軽減しようとする、市内線の減便に動くのではないかと。今後、市内線の減便を行わないことを確約してほしい。	予約制乗合タクシーの導入にあたっては、減便を行うことは全く想定していない。将来までは何とも言えないが、予約制乗合タクシーを導入して直ちに減便することは考えてない。
江見地域とは、江見・曾呂・太海地区ということでしょうか。	その通り。
台数は1台で運行ということだが、当日予約も相当あると思われるから、1～2時間待たされるという場合も出てくるのではないかと。 例えば、6人乗車していたとして、降車場所がバラバラだった場合、最後の降車場所で降りる利用者は、最後まで乗っていないといけないのか。	タクシー並みのサービス水準かつ提示した運賃で運行させしてしまうと、タクシー営業の圧迫に繋がってしまう可能性があるため、乗合タクシーは通常のタクシーより制限を設けている。 現在、長狭地域で「チョイソコかもがわ」が週5日で運行しているが、事業者によると、1日20回程度の運行ができるところ1日10回程度に止まっているとのこと。 太海地区は、長狭地域と同様に核となるバス路線があり、さらに、鉄道もあることを考え合わせて、週3日という運行計画素案とした。 いろいろな需要を集約して、皆さんが目的地に行けるという運行を考えているので、利用時間が希望時間と多少前後することはご理解いただきたい。また、自宅から目的地まで移動できるという点を利点として考えていただきたい。
利用登録したら、登録証などは発行されるのか。	登録証を発行する予定である。
料金について、江見地域は広いが地域内の移動は300円。太海地区から鴨川地区へのそんなに距離がない移動でも700円。あまりにも大雑把な設定ではないか。	現在の「チョイソコかもがわ」では、長狭地域内の移動が300円、鴨川地域まで移動すると600円という設定。 基準とした他の運賃は、まずタクシーの

質問等	回答
	初乗り運賃で普通車 460 円。他にバス路線の運賃で東真門から亀田病院までが 560 円。曾呂終点から浦の脇までが 670 円となる。そういった既存の運賃を参考に設定したもの。 確かに太海地区から鴨川地区はすぐなので、“700 円は高い”という感覚はよく分かるが、どこかで線引きをする必要もあるため、ご理解いただきたい。
これから実証運行を行うとのことだが、その結果によっては、本格運行に移行する際に、運賃改定をすることもあるのか。	予約制乗合タクシーの運行にあたっては、タクシー事業者あるいはバス事業者を含めた地域公共交通会議という中で検討することになるが、そこで認められれば、変更することはありえる。
地区別説明会は太海地区が 3 回目になると思うが、どんな意見や要望などが出たのか。	運行日数について、週 3 日だと通院予約の日程に合わない場合があるといったことや、障害を持っている方などに対しては運賃を考慮して欲しいといったことが主な意見としてあった。
その意見に対しては、こういった回答をしたのか。	運行日数については、今後、持続可能な公共交通網にしていきたいと、経費をある程度抑制する必要がある。また、運賃については、コミュニティバスを参考に運賃割引を検討していくということで、理解いただきたいという回答をした。
朝 8 時より早くから、夕方 4 時より遅くまで運行してほしい。	運行時間については、その時間を延ばすことで経費の増加が見込まれることから、素案で示した時間帯で理解いただきたい。
通常のタクシーの運賃は、複数人数で利用しても 1 乗車当たりだと思うので、亀田病院に通院している近所の方たちが 5、6 人で“一緒に行こう”と集まって予約をしたら、割引をするということはいかないか。	乗合タクシーは、一般的なタクシーと事業形態が異なる。「乗合」は、路線バスと同様に複数人で乗り合ったうえで、1 人当たりの運賃を支払うことになるため、そのような設定としている。

質問等	回答
仕組みは理解できるが、利用者は高齢者で年金暮らしの方が多い。少しでもまとまって利用してもらうために、団体割引などを検討してはどうか。 同じグループが同じ場所に行くのに、1人当たりの運賃を支払うことに疑問がある。	長狭地域の「チョイソコかもがわ」は乗合率が低いことが課題になっている。 “乗り合って利用していただきたい”という趣旨からいえば、団体割引は乗り合いの促進として意味のあることではあるので、検討させていただく。
乗合タクシーは年金生活者が利用するのであって、一般的なタクシーは裕福な人たちが利用するもの。 運賃を設定する際に、一般的なタクシーの運賃を考慮するのはいかなものか。できるだけ利用する方のことを考えてほしい。	路線バスが運行されているが、バス停まで出て行くことが難しいという方が増えている。そのため、定時定路線型のコミュニティバスを予約制乗合タクシーに転換するということを考えた。ただ、その場合にも事業者との調整が求められる。 例えば、タクシーで1000円、2000円かかるような所でも、予約制乗合タクシーでは最大700円で行けるという利点もある。そういったことも踏まえて、タクシーほどの負担がなく利用できるようにと運賃を調整している。 感覚として“高い”と感じるのも否めないが、そういった事情があることはご理解いただきたい。
週3日というのは、曜日を決めるのか。 利用者は、利用するなら、病院も運行日に合わせて予約をしてほしいということか。	その通りである。
予約が30分前までということは、買い物に行って、買い物が終わってから帰りの予約の連絡をしても、すぐには対応できないということか。	その通りである。あらかじめ買い物する時間を決めていただき、行く時に帰りも合わせて予約をするような利用していただけると、行き帰りに困らずに済むと思う。
病院を利用すると、混雑状況によるので終わりの時間が分からない。そういう時の予約はどうしたらいいか。	あらかじめ予約していただき、状況でキャンセルしたり、予約時間を変更するなどの対応をしていただきたい。
予約制乗合タクシーは、1人しか予約がない場合でも運行してもらえるのか。	1人からでも利用が可能である。

≪曾呂地区≫

質問等	回答
この運行は県道を運行するものという理解でよいか。	予約制乗合タクシーは、特定のルートを設定せずに、予約に応じて、この運行区域内を自由に移動できるというもので、路線バスとは異なる運行になる。
そうすると、西区・東区の方でも予約をすれば、車両が来るのか。	ハイエース程度の車両が自宅まで、自宅まで車両が入れない場合は、自宅付近まで迎えに行くというサービスになる。
基本的には、利用予約があれば、自宅まで来てもらえるということか。	そのとおりである。
運行車両の大きさはどのくらいか。	最大でハイエース相当。利用者が6～8名乗車できる大きさを見込み、検討を進めている。
普通車のワゴンタイプ程度で、西区にも東区にも畑区にも何かない限りは行けるということでしょうか。	そのとおりである。
“乗り合い”ということは、一定の時間に何人か集まっていたら出発するのか。それとも、他の方が何人か集まるまで、待つことになるのか。 また、亀田病院に通院する場合に、帰りも乗合タクシーで家まで送ってもらえるのか。その場合も、亀田病院で何人か集まってから出発するのか教えてほしい。	まず、1人でも予約・利用が可能で、その場合でも、予約した乗降場所に送り届ける。また、帰りについても同様である。 通院後に利用するという事で、ある程度帰りの時間が分かっていたら、行きの予約と合わせて帰りの予約をするとスムーズかと思う。
今は自分で車を運転することのできているため、コミュニティバスに1回も乗ったことがない。乗り方も、どういうルートを走っているかも分からない。同じようなお年寄りは、利用するのが非常に不安で、身近な人に頼んでしまいがち。 どんな交通手段かを知っているということは、これから大事になるのではないかなと思うので、周知についても検討してほしい。	ご意見感謝する。検討させていただく。 実際にどのように運行していくのか、細部が決まったら、チラシやパンフレットなど制度を紹介できる資料を作り、周知を図っていきたい。 また、「チョイソコかもがわ」が運行されている長狭地域や、他の地域でもそうだが、お年寄りや移動の足に困っている方々に向けて、社会福祉協議会の方の協力をいただきながら、周知を図っていく。

質問等	回答
現在、コミュニティバスを利用しており、利用している人が本当に少ないというのをよく分かっている。 予約制乗合タクシーの不明点について聞きたい。 運行日が週3日となっているが、これは決められた曜日に乗合タクシーが運行する、ということなのか。 今、毎週木曜日と決めて、通院やボランティアなどを行っているが、その予定を変えなければならないのか、などどう考えたらいいのか。	曜日はあらかじめ決定し、提示したいと考えている。まだ詳細は決まっていないが、平日のうちの3日と考えている。 平日のうちの2日や土日祝日など、運行しない日があるので、予定を運行日に合わせられるようであれば、合わせていただくなどの対応をお願いしたい。
毎日運行されるのではなく、平日のうち週3日と決められてしまうということではないか。 利用者はその運行日に合わせるように考えるということではないか。	その通り。この運行日数については、少なくなると不便をかけてしまうが、自宅または自宅付近から、あらかじめ決められた共通乗降場所まで、ドアツードアのタクシーに近い運行になり、利便性が向上するといったことから、ご理解いただきたい。
通院で利用する方で、通院日が前もって分かっている場合はいいが、急に、どうしても利用したいとなった場合、何時まで利用できるのか。	予約は、当日の利用の30分前まで連絡してもらえれば利用できる。朝8時から9時までの時間の利用については、前日までに予約をしていただきたい。
登録した人が使えるということだが、江見地域に住んでる人なら、まだ車を運転できる人でも登録できるのか。	その通りで、江見地域にお住まいの方であれば、特段制限なく登録いただける。

《江見地区》

質問等	回答
乗車時間は自由に設定ができるのか。	乗車時間は8時から16時までで、その間の希望時間で予約し、乗車することができる。ただし、乗り合いのため、予約状況によっては希望時間と多少前後してしまったり、予約ができないといった場合もある。

質問等	回答
買い物に行くときに利用し、買い物が終わって帰るときにも利用したい場合、どのように予約すればよいのか。	行きの予約をする際に帰り予約もしていただく。あるいは、当日の 30 分前まで予約が可能なので、帰る時間がわかった段階で予約をしていただくことになる。
ボランティアで独居老人へのお弁当配付を行っているが、そういった方々が、こういった制度があることを知ることができるか、知っても利用することができるか心配である。	現在、長狭地域で「チョイソコかもがわ」という乗合タクシーが運行されており、手続きなどに、社会福祉協議会の方、民生委員の方たちに協力をいただいて、制度の紹介や登録方法の案内などをしていただいている。他の地区でも協力の申し出をいただいており、その協力をいただきながら周知等を図っていきたい。 そのためのチラシ類も作っていきたいと考えており、できれば、地域のボランティアの皆さんにもこの制度を理解していただいて、独居の高齢者の方々に案内していただきたい。
運行回数は 1 時間に 2 回程度で、人数が集まれば毎時間運行するのか。また、1 回当たりの定員が何人オーバーしたら 2 台目を運行させるのか。	この乗合タクシーは、予約が入った時点で運行し、その予約が 1 人でも運行する。また、定員は車両を検討中ではあるものの、6～8名の定員を想定している。 なお、運行台数は予約が定員に達しても 1 台で運行する。
運行車両が江見地区から鴨川地区までの送迎をした場合、江見地区に戻ってくるまでの時間は利用ができず、戻ってきた後の時間からの利用できるということか。 また、1 日の運行は定期的ではなく、予約次第で 1 日の運行回数が何回と決まっている訳ではないのか。	その通りである。
乗合タクシーの乗降場所は、日東交通のバス停留所となるのか。	登録した方の自宅または自宅付近が乗降場所となる。また、目的地として、買物施設や医療介護関連施設、公共施設などあらかじめ設定した「共通乗降場所」が乗降場所となる。

質問等	回答
運賃について、キャッシュレス決済が広がっているが、プリペイドカードを発行するといったことは考えているか。	キャッシュレス決済の機器導入にも経費がかかってしまうこともあり、現状では現金のみの支払いを考えている。
乗合タクシーについて、利用方法や予約申込先などが記載されたマニュアルなどがあるといいのではないか。	周知を図る段階になったら、利用方法や予約申込先を分かりやすくまとめたパンフレット等を作成したいと考えている。
江見地区には、独居老人が 80 人以上いるが、どこまでを利用対象範囲として考えているのか。中には、山の奥の方に暮らしている方がいて、そういった所で暮らす方たちは、なかなか市街地へ出てくることができない。	山奥の方でも対象地域となる。狭い道でもできるだけ入っていけるよう車両選定などを工夫し対応していきたい。

質問等	回答
江見地区は、コミュニティバスのルートに入っていなかったり、館山線しか走っていなかったりと、不便な状況にある。 乗合タクシーの主な利用目的は通院だろうと思う。車両が1台だとすると、利用希望者が利用できるのか疑問である。 やったという実績は残るかもしれないが、利便性に欠ければ、利用者は増えないのではないか。1台では無理があるのではないか。 もう一点。現在、小湊から仁右衛門島入口まで運行されている路線バスを江見地区まで延伸してはどうか。延伸すれば利用者が増えるのではないか。 タクシーだけではなく、定期的に運行するコミュニティバスを運行することも検討していただきたい。	長狭地域で運行されている「チョイソコかもがわ」も1台で運行されている。1日約20回運行できるそうだが、実際は1日10回程度の稼働だと聞いている。 そういった状況を考慮し、効率的な運行ということを考えると、週3日程度になるのではないかと考えている。恐らく、最初から100%に近い稼働にはならないのではないかと思うが、徐々に乗り方等が浸透していくことにより、利用していただけるようになるのではないかと考えていきたい。 また、ご指摘の路線バスが、誕生寺入口から仁右衛門島まで、現在、1日15往復運行されているが、利用者が相当減ってきている。特に鴨川駅から江見方面が相当減ってきていることに加えて、バス事業者の深刻な人員不足を考え合わせて、この10月から減便することになっている。そういった状況で江見地区まで延伸することは非常に難しい。 基本的には、既存の路線バス「館山線」と鉄道を特性によって使い分けていただきたい。 乗合タクシーは、定時定路線型だとバス停まで出てくることすら難しいというお年寄りの方々の需要に対応するために考えた運行形態であることをご理解いただきたい。

《西条地区》

質問等	回答
金山ダムから鴨川駅西口までの短縮系統は、西条公民館に停車するのか。	短縮系統は、西条公民館に寄らず、福祉センター前や鴨川市役所などを通り、鴨川駅西口に向かう。

質問等	回答
運賃は 300 円と書いてあるが、現在の運賃（西条公民館～鴨川駅西口：200 円）は値上げになるのか。	運賃は 300 円になる。 利用する区間によっては、値上げとなってしまう場合もある。
循環線について、いつから広報をするのか。	周知は、翌年 1 月～2 月頃に行いたいと考えている。
金山ダムから大日までは、フリー乗降区間になっているが、大日からニューセントラルまでの区間も、フリー乗降区間にできないか。	フリー乗降については、道路状況による安全面などを考慮する必要があるため、持ち帰り検討させていただきたい。
自宅からニューセントラルバス停まで真夏の炎天下の中を歩くと、10 分位かかってしまう。買い物した帰りは、タクシーを使わざるを得ない状況なので、何とかならないか。フリー乗降はできないか。	フリー乗降区間は、交通安全等への配慮も必要で、警察との協議も必要になってくるため、持ち帰り検討させていただきたい。
どこの停留所で乗ろうと、300 円でよいのか。	定額制で、長い区間乗っても 1 乗車 300 円となる。
運行本数は今までと変わらないのか。	どちらかのルートしか通らないエリアがあったので、そこについては 3 便増えることになる。
亀田総合病院バス停は、どこにあるのか。	現北ルートで設置しているバス停で、国道から一本裏の通りにある。
現行のダイヤに変更は生じるのか。	ダイヤについては、今後調整していくが変更となる。
運行本数は減るのか。	運行本数は現行のまま。
亀田病院に行く際に、福祉センター前から乗れる木更津線があるが、これとコミュニティバスは関係ないのか。	木更津線は日東交通が運行する路線バスで、現行の 5 往復便から変更の予定はない。また、コミュニティバスとは異なる。 今回の再編については、水色や黄色の車両で運行している路線を循環線に置き換えたいという提案になる。
今までは、各ルートが市役所で交わるダイヤだったが、今後はそれがなくなるということか。	車両 1 台での運行を考えているため、交わることはなくなる。
北ルートと南ルートがなくなるということか。	北ルートと南ルートを循環線の 1 ルートに置き換えていきたいと考えている。

質問等	回答
車両の色が変わってしまうのか。	運行車両が老朽化していることや、利用状況などから判断し、現行の車両サイズでは大きいと考えられることから、定員 12 人程度の車両にサイズダウンしたいと考えている。
水色や黄色の車両より車両が小さくなるということか。	その通りである。
大きめなワゴン車なのか。	そのように考えている。利用状況としても、12 人を超える利用が、令和元年度のコロナ禍の影響を受ける前にあっても非常に少なかったことから、影響はほとんどないだろうと考えている。
バス停は変わらないのか。	既存のバス停は、基本的に変更はないが、大日から長狭街道までと長狭街道の区間は新規のバス停が増える。 なお、既存バス停のうち、ニューセントラル前バス停については、再編に合わせて廃止させていただきたい。
西条公民館から田原郵便局に行くことはできるようになるのか。	西条公民館から田原郵便局に行くことができるようになる。
栗斗の奥の方の人たちもバスがないので、花房まで出てこなければならず、大変な思いをしている。栗斗方面を通るルートなどはないのか。	現状では、お示ししたルートで再編させていただきたいと考えている。
いろんな意見を聞いているが、決定した内容を伝えてもらえる場合は、来年 4 月までにあるのか。	周知の段階で、改めて説明会等は開催させていただきたいと考えている。
運転免許証を返納した人は、現在半額となっているが、再編後はどうなるのか。	運賃割引は、現コミュニティバスの割引条件を参考に適用させていきたいと考えている。半額にするかどうかは今後検討する。

《東条地区》

質問等	回答
循環線の運行は、何年後までという期間は設定しているのか。	運行期間の終期は特段定めていない。

質問等	回答
数年経過して見直しをするという可能性はあるのか。	実際に運行してみて、あまりに利用される方が少ない、あるいは、その時の地域の状況で、他の手段の方が適しているのではないかと考えられる状況にありましたら、見直しを行う場合もある。
私自身、今までコミュニティバスにあまり関心なかったが、高齢となり自動車運転免許の更新が危ぶまれる状況になり、急に関心が湧いてきた。利用者数が思ったより少なく驚いた。 市民でも知らない人が多いと思うので、利用者を増やすために、もっと市民への広報活動をしてはどうか。	周知については、市広報紙に利用を促す記事を掲載したり、警察署では、免許を返納された方に公共交通の状況、バス事業者が行っている独自割引、タクシー事業者が行っている割引の制度について紹介していただいている。また、子ども向けに「公共交通乗り方教室」を開催している。 より一層の取組が必要と考えるため、今後も広報宣伝などに取り組んでいく。
運行ルートについて、循環系統で、「長狭高校東」バス停以降はどのようなルートを辿るのか、もう一度確認したい。	「長狭高校東」の次が、「鴨川駅西口」となり、ここから終点の「福祉センター前」に向かうルートとなる。
このルートを一周するには、どのくらい時間かかるのか。	一周あたり 50 分程度を見込んでいる。
50 分の間に走っている車両は 1 台か。	その通りである。
地図上の「○(丸印)」は、主な停留所という理解でよいか。	その通りである。
起点が「金山ダム」、終点が「福祉センター前」とした場合、「金山ダム」から「福祉センター前」の区間が残ってしまわないか。	「金山ダム」を出発し、「福祉センター前」に到着した後は、逆回りに「福祉センター前」を出発し、「金山ダム」に到着するような運行をする計画である。 「金山ダム」から「福祉センター前」の区間は、利用者が非常に少ない区間でもあるため、このようなルートを考えて。

《田原地区》

質問等	回答
田原公民館に停留所を設けることはできないか。公民館であれば、運行車両の出入りができ、雨天時には駐輪場の屋根で雨宿りができる。	公民館などへの出入りとなると、右折で県道に出ることになり、時間帯によっては右折が難しい場合もあると思われるため、事業者と相談させていただく。

質問等	回答
市営住宅のある辺りが、今後、乗合タクシーの運行エリアになる予定はあるか。	坂東辺りまでの田原地区の方々については、今回の循環線の利用は難しい状況にあると考えている。 長狭線と金谷線の再編を検討しており、そちらで配慮させていただきたいと考えている。また、長狭地域で運行されている「チョイソコかもがわ」は、大山地区・吉尾地区・主基地区に限定して運行している。 長狭地域だけだと利用者が少なく、例えば、田原地区の一部でも運行区域に含めることができないかということを事業者にも検討していただいていたが、交通事業者との調整の中で区域に含めることが難しいという状況にある。 困っている方が多くいらっしゃる状況は把握しているので、他の地区での乗合タクシーの運行や、チョイソコかもがわの運行実績、導入による既存公共交通への影響の有無などを分析し、区域の拡大等も検討させていただきたい。
経費について、令和３年度の公共交通の維持にかかる市の負担額は約５,３００万と説明があったが、市としては、どれくらいまでは負担することができるのか。	路線バスは、運行経費から運賃収入などを差し引いた額を補助金として支出している。コミュニティバスについても運行経費から運行収入などを差し引き、さらに国庫補助額を差し引いた額が実質の市の負担額となる。これらを合わせて年間４５００万円程度を目標としている。 このまま同じ状態で運行すれば、令和３年度より負担額が増加する見込みなので、令和３年度並みに抑えていきたい。 令和３年度の市負担額実績は、５０００万を超えているが、当初の見込みでは４５００万円ぐらいに抑えたいという考えがあった。 その令和３年度時点の想定４５００万円程度の負担でこれからも推移させていき、それ以上の負担にならないようにしてい

質問等	回答
	たいということが今、市の基本的な考えになっている。
長狭高校東バス停で降車すると、おどやに行くためには、横断歩道または歩道橋を渡らなければならない。高齢者は階段を上れないし、国道を横断するのも危ないので、利用者の安全性と利便性を考慮してほしい。	停留所の設置は、警察や道路管理者との協議が必要になる。ルートも含めて、少しでも皆さんの利便性が高まるように、いただいたご意見を踏まえて調整検討させていただきたい。
金山ダムと大日の間は利用が少ないのに、短縮系統も循環系統も通る。ここをもう少し検討できないのかと考えるが、いかがか。	ご指摘のとおり、この間の利用は非常に少ないが、ここの区間を廃止してしまうと、このエリアが公共交通がない地域になってしまうことから、一旦維持させていただきたい。 また、定期購入者がいる現状もあることから、この金山ダムと大日間の維持については、ご理解いただきたい。
循環系統か短縮系統のどちらかが通ってればよいのではないか。そこを省いた分をどこかに補填できないのか。	経路が複雑だが、先ほど説明したとおりルートは、金山ダムから鴨川駅西口まで行き、亀田病院先から折り返して、田原郵便局を通り、鴨川駅西口を経て福祉センターが終点となる。最後に福祉センターから金山ダムまでは行かない。それにより短縮を図ろうとしている。 その結果、循環系統の中で右左合わせて3往復の運行に留めている。1日あたり朝夕も含めて5往復程度の運行に留めており、利用が少ないというところに配慮して運行ルート短くする配慮をしている。 運行させてみて、運行が少ないということであれば、要望に応じて運行するデマンド交通の導入なども考えたいが、一旦はこの形で運行させていただきたい。

質問等	回答
北・南ルートの運行実績に基づいて運行計画を立てていると思うが、館山市と南房総市では、循環バスの導入にあたって、試行期間を設けて実績をチェックし、新しいルートを検証し、その結果を基に本格運行に移行した。 鴨川市の場合、新しいルートを設定したときに、利用者の想定や実証期間を設けてから運行するということはしないのか。	これまでコミュニティバスとして運行してきた部分から江見地区あるいは天津小湊地区の部分をそぎ落とすような形で循環線を考え、コミュニティバスとしての運行が継続するという意味で、実証運行期間を設けずにこの運行に移行させていきたい。 これまでのコミュニティバスの運行を循環線に再編し継続していきたいということを考えている。 実証という言い方はしていないが、実際に走らせてみて、余りに利用が少ないなどという状況があれば、適宜見直しを加えていく必要があると考えている。 必ずしも、この運行計画を相当期間固定していくということはない。

《鴨川地区》

質問等	回答
住所は東町だが、実家が曾呂にある。月3回程度、実家に行くのだが、江見地域で運行する予約制乗合タクシーを利用することはできるか。	江見地域に住んでいる方が対象になるため、残念ながら利用できない。
路線バスの館山鴨川線、金谷線の運行に変更はあるか。	館山鴨川線は変更がないが、金谷線は廃止を検討している。
時々、鋸南町の手話サークルに通っているため、金谷線がなくなると困る。	J R内房線を利用していただきたい。

配 布 資 料

天津小湊地域予約制乗合タクシーに関する地区別説明会 次第

日時：令和 5 年 7 月 4 日（火）

午後 2 時から

場所：天津小湊公民館

1 開 会

2 あいさつ

3 説 明

（１） 天津小湊地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）について

4 質疑応答

5 閉 会

[配布資料]

- ・ 資料 1 天津小湊地域におけるコミュニティバスの再編について
- ・ 資料 2 天津小湊地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）

天津小湊地域予約制乗合タクシーに関する地区別説明会 次第

日時：令和５年７月５日（水）

午後２時から

場所：コミュニティセンター小湊

１ 開 会

２ あいさつ

３ 説 明

（１） 天津小湊地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）について

４ 質疑応答

５ 閉 会

[配布資料]

- ・ 資料１ 天津小湊地域におけるコミュニティバスの再編について
- ・ 資料２ 天津小湊地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）

天津小湊地域における鴨川市コミュニティバスの再編について

1. 路線バス及びコミュニティバスの現状

(1) 民間路線バス

民間路線バスは、日東交通(株)により安房鴨川駅・亀田総合病院を中心にネットワークが形成されており、本市と近隣市町との地域間を結ぶ路線として3路線（木更津鴨川線、金谷線、館山鴨川線）が、市内の各地域と安房鴨川駅周辺の市街地を結ぶ路線として2路線（鴨川市内線、長狭線）が運行されています。

輸送人員は年々減少しており、特に令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、約21.4万人（対前年度比77.6%）と大幅に減少し、令和3年度は約22.4万人（対前年度比104.6%）と増加しましたが、令和元年度の輸送人員約27.6万人までは戻っていません。

- | | |
|--------------------------|------------------|
| ① 木更津鴨川線（亀田病院～イオンモール木更津） | 5往復/日 |
| ② 館山鴨川線（亀田病院～館山駅） | 6往復/日 |
| ③ 金谷線（亀田病院～東京湾フェリー） | 4往復/日 |
| ④ 長狭線（亀田病院～平塚本郷） | 4往復/日 |
| （鴨川駅前～平塚本郷） | 1往復/日 |
| ⑤ 市内線（仁右衛門島入口～誕生寺入口） | 15往復/日 |
| ⑥ 大学線（鴨川駅西口～城西国際大学観光学部） | 7往復/日（※運休：R4.4～） |

(2) コミュニティバス

本市コミュニティバスについては、合併後の公共交通の充実及び公共交通空白地域の解消を図るため、平成20年11月から実証運行を、平成21年11月には本格運行を開始しました。その後も、より利用しやすく効率的な運行を目指し、運行ルート・便数・ダイヤ等の見直しを適宜実施し、その運行を維持しています。

輸送実績は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和2年度には約2.5万人（対前年度比83.4%）と大幅に減少し、令和3年度は約2.5万人（対前年度比100.2%）と僅かに増加したものの、令和元年度の輸送実績約3.0万人までは戻っていません。

- | | |
|----------------------|-------------|
| ① 北ルート（内浦山県民の森～金山ダム） | 3往復/日 |
| （鴨川駅西口～金山ダム） | 1往復/日 |
| ② 清澄ルート（天津小湊支所～奥清澄） | 1.5往復/日 |
| （天津小湊支所～清澄寺） | 6.5往復/日 |
| | ※10月～3月は6往復 |
| ③ 南ルート（鴨川駅前～曾呂終点） | 3往復/日 |
| （鴨川駅西口～曾呂終点） | 1往復/日 |
| （鴨川駅前～浦の脇） | 1往復/日 |

2. 再編の趣旨

本市の公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が増している一方、人口減少や自家用車の普及等により、利用者数の減少傾向が続いています。近年では、路線バスに対する補助をはじめとした公共交通の維持に係る市負担額が大幅な増加傾向にあり、その維持が非常に困難な状況となっています。

このことから、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網に再編するため、市内の公共交通事業者等との協議を経て、本市公共交通再編の方向性を取りまとめました。

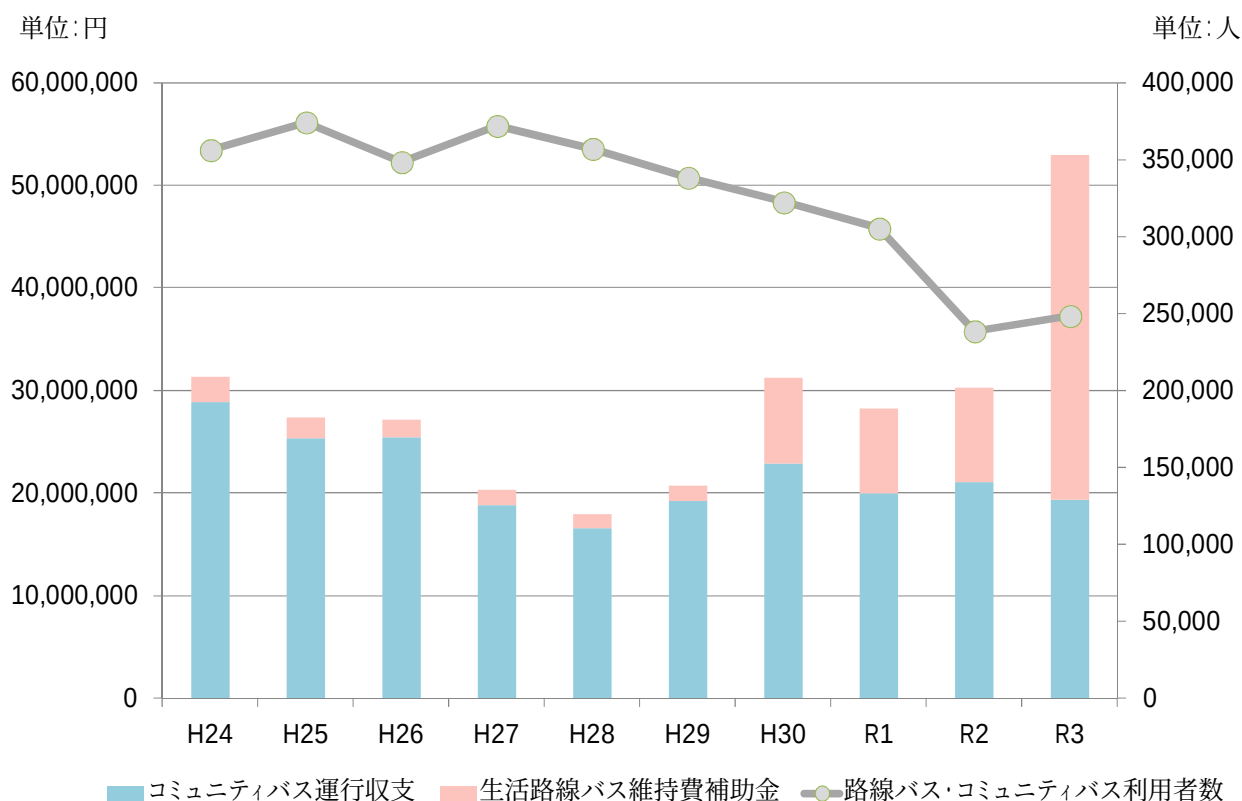
この方向性において、本市コミュニティバスについては、

- ・清澄ルートは、定時定路線型を維持しつつ運行の効率化、または、乗合タクシーの実証運行
- ・南ルート（曾呂地区等）は、定時定路線型を維持しつつ運行の効率化、または、乗合タクシーの実証運行
- ・北ルート及び南ルート（都市拠点等）は、再編し循環線への転換

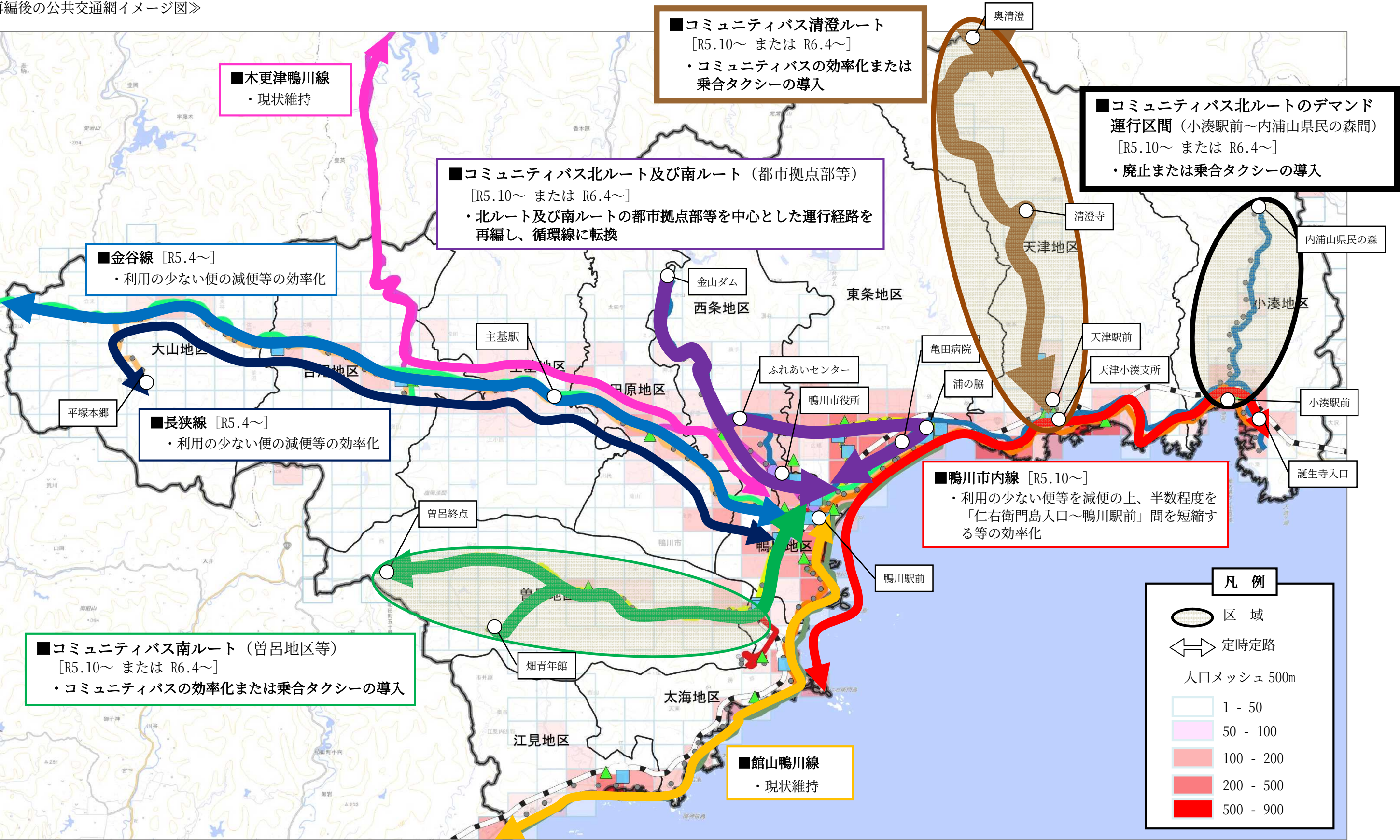
を検討することとしています。

これを踏まえ、天津小湊地域におけるコミュニティバスの再編の方向性の具体化を図るものです。

《路線バス及びコミュニティバスの利用者数及び市負担額の推移》



《再編後の公共交通網イメージ図》



3. コミュニティバスの現状

(1) 北ルート

① 運行概要

【運行区間】 金山ダム～ふれあいセンター～鴨川市役所～鴨川駅西口～天津駅前～鯛の浦（～内浦山県民の森）

【運行便数】 4往復便（うち、1往復便は「金山ダム～鴨川駅西口」系統）

【キロ程】 27.05km（「金山ダム～鴨川駅西口」系統 7.39km
デマンド運行区間 6.76km）

【利用者数】

平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
15,812 人	15,309 人	14,419 人	12,654 人	12,206 人

【運行ルート図】



② 利用状況（令和元年度）

1 便当たりの利用者数は下りが5.7人、上りが4.3人で、鴨川地域と天津小湊地域を跨ぐ利用者数は、下りが3.0人、上りが2.7人となっています。

安房鴨川駅や亀田総合病院が立地する「西条公民館～浦の脇」間は、下りの乗車数が3.6人、上りの降車数が3.2人となっています。利用の多い時間帯としては、下りは8時～12時台、上りはどの時間帯も一定となっています。

【下り（金山ダム発系統）】

○乗車数

項番	時刻	1便当たり利用者数	金山ダム～峰中	西条公民館～浦の脇	多聞寺～誕生寺入口	小湊ウオポート～鯛の浦	小湊駅前～内浦県民の森	鴨川地域と天津小湊地域を跨ぐ利用者数
1	6:50	1.0	0.3	0.7	-	-	-	-
2	8:30	5.5	1.0	2.7	1.8	0.0	0.0	1.0
3	12:00	10.0	0.8	7.3	1.7	0.0	0.1	5.1
4	15:25	6.3	0.8	3.7	1.8	0.0	0.0	2.8
平均		5.7	0.7	3.6	1.8	0.0	0.0	3.0

※端数処理等により、各区間の合計と「1便当たり利用者数」が合わない場合があります

○降車数

項番	時刻	1便当たり利用者数	金山ダム～峰中	西条公民館～浦の脇	多聞寺～誕生寺入口	小湊ウオポート～鯛の浦	小湊駅前～内浦県民の森	鴨川地域と天津小湊地域を跨ぐ利用者数
1	6:50	1.0	0.0	1.0	-	-	-	-
2	8:30	5.5	0.0	2.7	1.9	0.9	0.0	1.0
3	12:00	10.0	0.0	3.0	5.8	1.0	0.1	5.1
4	15:25	6.3	0.0	1.7	4.0	0.5	0.1	2.8
平均		5.7	0.0	2.1	3.9	0.8	0.1	3.0

※端数処理等により、各区間の合計と「1便当たり利用者数」が合わない場合があります

【上り（内浦山県民の森、鯛の浦、または、鴨川駅西口発系統）】

○乗車数

項番	時刻	1 便当 たり利 用者数	内浦山県 民の森～ 小湊駅前	鯛の浦～ 小湊ウオ ポート	誕生寺入 口～多聞 寺	浦の脇～ 西条公民 館	峰中～ 金山ダム	鴨川地域 と天津小 湊地域を 跨ぐ利用 者数
1	8:10	1.3	-	-	-	1.3	0.0	-
2	9:46	9.0	0.1	0.9	6.5	1.5	0.0	5.8
3	13:13	4.8	0.0	0.5	2.4	1.8	0.0	2.2
4	17:30	1.9	0.0	0.0	0.3	1.6	0.0	0.1
平均		4.3	0.0	0.5	3.1	1.6	0.0	2.7

※端数処理等により、各区間の合計と「1 便当たり利用者数」が合わない場合があります

○降車数

項番	時刻	1 便当 たり利 用者数	内浦山県 民の森～ 小湊駅前	鯛の浦～ 小湊ウオ ポート	誕生寺入 口～多聞 寺	浦の脇～ 西条公民 館	峰中～ 金山ダム	鴨川地域 と天津小 湊地域を 跨ぐ利用 者数
1	8:10	1.3	-	-	-	0.8	0.5	-
2	9:46	9.0	0.1	0.0	1.6	7.1	0.3	5.8
3	13:13	4.8	0.0	0.0	0.8	3.5	0.5	2.2
4	17:30	1.9	0.0	0.0	0.2	1.3	0.4	0.1
平均		4.3	0.0	0.0	0.9	3.2	0.4	2.7

※端数処理等により、各区間の合計と「1 便当たり利用者数」が合わない場合があります

(2) 清澄ルート

① 運行概要

【運行区間】 天津小湊支所～天津駅前～清澄寺～奥清澄

【運行便数】 4～9月 7往復便、10～3月 6.5往復便

【キロ程】 12.89km（デマンド運行区間 5.80km）

【利用者数】

平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
5,886 人	4,721 人	3,158 人	2,615 人	2,537 人

【運行ルート図】



② 利用状況（令和元年度）

清澄ルートの想定利用者としては、清澄地区及び四方木地区に住む市民、及び清澄寺等への観光客であるが、令和元年度の利用実績としては、1便当たりの利用者数は上りが0.7人、下りが0.6と少なく、定時定路線型の運行が適さないと考えられます。

【上り（奥清澄、または、清澄寺発系統）】

○乗車数

項番	時刻	1便当たり利用者数	奥清澄～四方木峠	清澄寺～天津小湊支所
1	7:20	1.4	0.8	0.6
2	8:30	0.7	0.3	0.4
3	10:00	0.7	0.0	0.6
4	13:20	1.2	0.0	1.2
5	15:30	0.7	0.0	0.7
6	16:42	0.1	0.0	0.1
7	17:58	0.1	0.0	0.1
平均		0.7	0.2	0.5

※端数処理により、各区間の合計と「1便当たり利用者数」が合わない場合があります

○降車数

項番	時刻	1便当たり利用者数	奥清澄～四方木峠	清澄寺～天津小湊支所
1	7:20	1.4	0.0	1.4
2	8:30	0.7	0.0	0.7
3	10:00	0.7	0.0	0.7
4	13:20	1.2	0.0	1.2
5	15:30	0.7	0.0	0.7
6	16:42	0.1	0.0	0.1
7	17:58	0.1	0.0	0.1
平均		0.7	0.0	0.7

※端数処理により、各区間の合計と「1便当たり利用者数」が合わない場合があります

【下り（天津小湊支所発系統）】

○乗車数

項番	時刻	1 便当たり利用者数	天津小湊支所～清澄寺	四方木峠～奥清澄
1	7:55	0.2	0.2	0.0
2	9:15	1.3	1.3	0.0
3	12:42	1.2	1.2	0.0
4	15:02	0.7	0.7	0.0
5	16:12	0.3	0.3	0.0
6	17:30	0.2	0.2	0.0
7	18:35	0.0	0.0	0.0
平均		0.6	0.6	0.0

※端数処理により、各区間の合計と「1 便当たり利用者数」が合わない場合があります

○降車数

項番	時刻	1 便当たり利用者数	天津小湊支所～清澄寺	四方木峠～奥清澄
1	7:55	0.2	0.2	0.0
2	9:15	1.3	1.2	0.1
3	12:42	1.2	1.0	0.2
4	15:02	0.7	0.4	0.3
5	16:12	0.3	0.1	0.2
6	17:30	0.2	0.1	0.1
7	18:35	0.0	0.0	0.0
平均		0.6	0.4	0.1

※端数処理により、各区間の合計と「1 便当たり利用者数」が合わない場合があります

4. 再編の方向性

北ルート（天津小湊地域）及び清澄ルートについては、定時定路線型の運行から予約制乗合タクシーへの転換を検討します。

北ルート（天津小湊地域）の再編において検討することとしていた事項については、以下のとおり対応を図ることとしていました。

- ・鴨川市内線との重複区間が長大であり、当該区間については運行便数の多い同路線において効率化を図りつつも維持する方向性であることから、北ルートの「坂下～鯛の浦」間の廃止を検討する。
→北ルートと鴨川市内線の重複区間は8.29kmと長大で、また、令和2年度から鴨川市内線に補助をしており、北ルートの運行経費と重複して財政負担が発生していることから、北ルートにおける当該区間を廃止し、重複区間の解消を図る。
- ・前項に伴い、「小湊駅前～内浦山県民の森」間（デマンド運行区間）についても廃止を検討するが、廃止により内浦地区が公共交通空白地域となることから、代替手段として乗合タクシーの導入も含めて検討する。
→内浦地区の生活交通維持の観点から、代替手段の導入を検討する。

また、清澄ルートについては、以下のいずれかを検討することとしていました。

- ・令和5年10月を目標としてコミュニティバスの効率化
- ・令和6年4月を目標として乗合タクシーへの転換

これらを踏まえて検討した結果、利用状況のとおり定時定路線型の運行が適さないと考えられることから、「令和6年4月を目標として乗合タクシーへの転換」を図ることとします。

なお、北ルートの「小湊駅前～内浦山県民の森」間の生活交通維持の観点から、清澄ルート沿線のみではなく、天津小湊地域全域を対象とした天津小湊地域予約制乗合タクシーの実証運行を図ることとします。

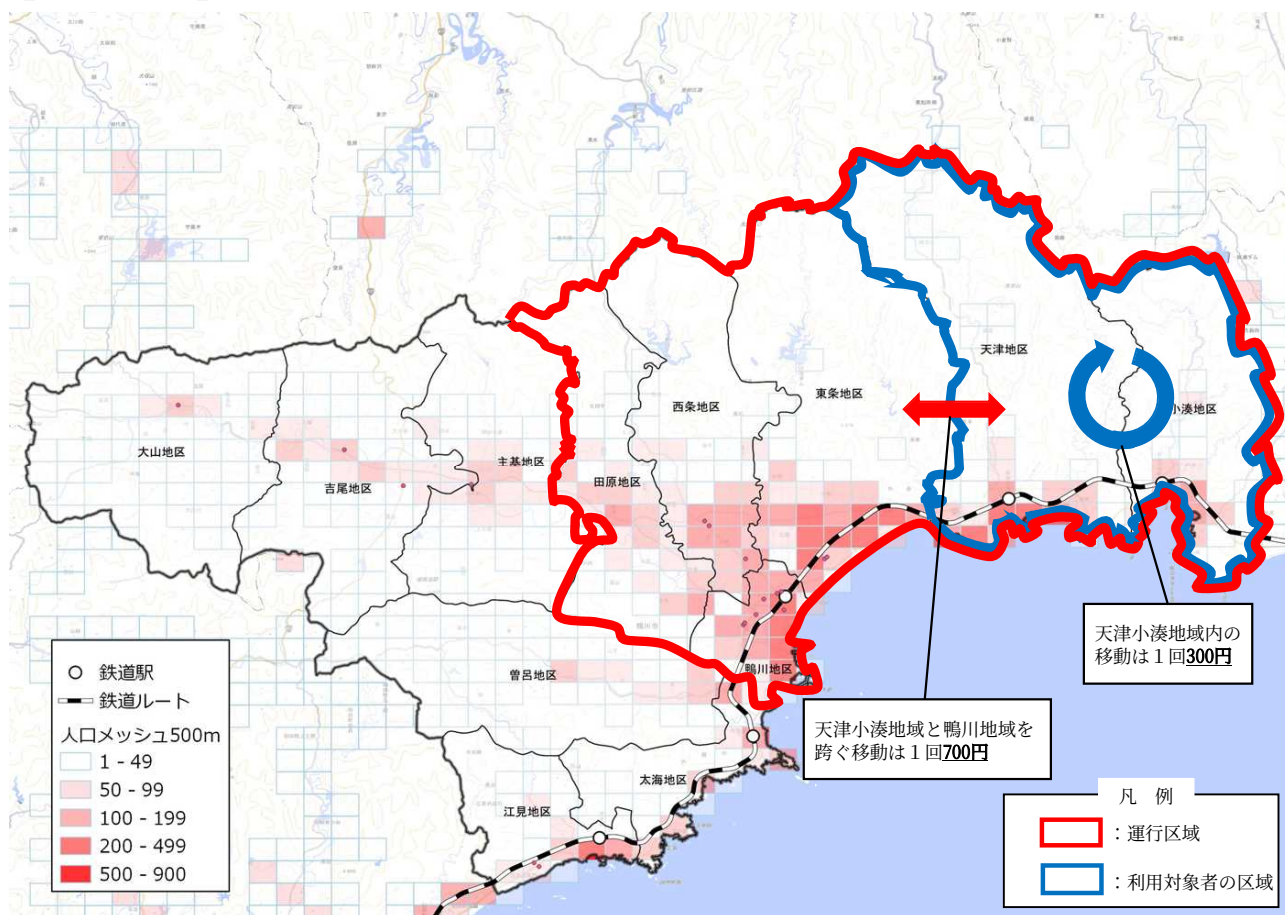
天津小湊地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）

【運行事業概要】

実証運行期間	令和6年4月1日から令和7年3月末まで																								
運行区域	◆天津小湊地域（天津地区・小湊地区） 及び鴨川地域（鴨川地区・東条地区・西条地区・田原地区） ※1. 利用対象は、天津小湊地域在住、かつ、事前に利用登録をした者 ※2. 鴨川地域内の移動は不可 <乗降場所> ・利用者自宅または自宅付近やあらかじめ設定する共通乗降場所 ・共通乗降場所は、運行区域内の買物施設、医療施設、公共施設等を検討 <移動の可否> <table><tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td colspan="2">降車</td></tr><tr><td>天津小湊地域</td><td>鴨川地域</td></tr><tr><td rowspan="2">乗車</td><td>天津小湊地域</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>鴨川地域</td><td>○</td><td>×</td></tr></table>					降車		天津小湊地域	鴨川地域	乗車	天津小湊地域	○	○	鴨川地域	○	×									
		降車																							
		天津小湊地域	鴨川地域																						
乗車	天津小湊地域	○	○																						
	鴨川地域	○	×																						
運賃	下表のとおり。 <地区別運賃> <table><tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td colspan="2">降車</td></tr><tr><td>天津小湊地域</td><td>鴨川地域</td></tr><tr><td rowspan="2">乗車</td><td>天津小湊地域</td><td>300 円</td><td>700 円</td></tr><tr><td>鴨川地域</td><td>700 円</td><td>×</td></tr></table> ※運賃割引は、現コミュニティバスの条件を参考に適用予定 ○参考 <table><tr><td>未就学児（保護者同伴）</td><td>無料</td></tr><tr><td>小学生以下</td><td rowspan="4">半額</td></tr><tr><td>身体障害者手帳所持者とその介助者</td></tr><tr><td>療育手帳所持者とその介助者</td></tr><tr><td>精神障害者保健福祉手帳所持者とその介助者</td></tr><tr><td>ノーカーサポート優待証所持者</td><td></td></tr></table>					降車		天津小湊地域	鴨川地域	乗車	天津小湊地域	300 円	700 円	鴨川地域	700 円	×	未就学児（保護者同伴）	無料	小学生以下	半額	身体障害者手帳所持者とその介助者	療育手帳所持者とその介助者	精神障害者保健福祉手帳所持者とその介助者	ノーカーサポート優待証所持者	
		降車																							
		天津小湊地域	鴨川地域																						
乗車	天津小湊地域	300 円	700 円																						
	鴨川地域	700 円	×																						
未就学児（保護者同伴）	無料																								
小学生以下	半額																								
身体障害者手帳所持者とその介助者																									
療育手帳所持者とその介助者																									
精神障害者保健福祉手帳所持者とその介助者																									
ノーカーサポート優待証所持者																									

運行日・ 運行時間	区域運行：週3日・午前8時から午後4時まで 学生等向け運行(清澄ルート予定)：週5日・午前6時から午前8時まで、 及び午後4時から午後6時まで
配車システム	IT型も含め検討
運行車両	2台 ※1台は予備車両
利用方法	【利用概要】 ・利用対象者（該当地域在住の方）は、事前に会員登録する事とし、利用は事前予約をする。 ・利用者については、一人で乗降できる者とする。ただし、介助者※がいる場合にはこの限りではない。 <u>※介助者も利用登録ならびに運賃を要する。</u> 【予約方法】 ・電話 ・配車システムをIT型とする場合は、WEB予約も検討する。 【予約受付時間】 ・電話予約受付時間は、午前8時30分から午後4時までとする。 ・予約受付は、乗車日の1ヵ月前から当日の運行30分前までとする。 ・午前8時から午前9時00分までに乗車する場合は、前日までに予約する。

【運行区域図】



江見地域予約制乗合タクシーに関する地区別説明会 次第

日時：令和 5 年 7 月 6 日（木）

午後 6 時から

場所：太海公民館

1 開 会

2 あいさつ

3 説 明

（１） 江見地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）について

4 質疑応答

5 閉 会

[配布資料]

- ・ 資料 1 鴨川市コミュニティバス南ルート（曾呂地区等）の再編について
- ・ 資料 2 江見地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）

江見地域予約制乗合タクシーに関する地区別説明会 次第

日時：令和 5 年 7 月 7 日（金）

午後 2 時 30 分から

場所：曾呂公民館

1 開 会

2 あいさつ

3 説 明

（1） 江見地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）について

4 質疑応答

5 閉 会

[配布資料]

- ・ 資料 1 鴨川市コミュニティバス南ルート（曾呂地区等）の再編について
- ・ 資料 2 江見地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）

江見地域予約制乗合タクシーに関する地区別説明会 次第

日時：令和5年7月10日（月）

午後2時30分から

場所：江見公民館

1 開 会

2 あいさつ

3 説 明

（1） 江見地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）について

4 質疑応答

5 閉 会

[配布資料]

- ・資料1 鴨川市コミュニティバス南ルート（曾呂地区等）の再編について
- ・資料2 江見地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）

鴨川市コミュニティバス南ルート（曾呂地区等）の再編について

1. 路線バス及びコミュニティバスの現状

（1）民間路線バス

民間路線バスは、日東交通(株)により、安房鴨川駅・亀田総合病院を中心にネットワークが形成されており、本市と近隣市町との地域間を結ぶ路線として3路線（木更津鴨川線、金谷線、館山鴨川線）が、市内の各地域と安房鴨川駅周辺の市街地を結ぶ路線として2路線（鴨川市内線、長狭線）が運行されています。

輸送人員は年々減少しており、特に令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、約21.4万人（対前年度比77.6%）と大幅に減少し、令和3年度は約22.4万人（対前年度比104.6%）と増加しましたが、令和元年度の輸送人員約27.6万人までは戻っていません。

- | | |
|--------------------------|------------------|
| ① 木更津鴨川線（亀田病院～イオンモール木更津） | 5往復/日 |
| ② 館山鴨川線（亀田病院～館山駅） | 6往復/日 |
| ③ 金谷線（亀田病院～東京湾フェリー） | 4往復/日 |
| ④ 長狭線（亀田病院～平塚本郷） | 4往復/日 |
| （鴨川駅前～平塚本郷） | 1往復/日 |
| ⑤ 市内線（仁右衛門島入口～誕生寺入口） | 15往復/日 |
| ⑥ 大学線（鴨川駅西口～城西国際大学観光学部） | 7往復/日（※運休：R4.4～） |

（2）コミュニティバス

本市コミュニティバスについては、合併後の公共交通の充実及び公共交通空白地域の解消を図るため、平成20年11月から実証運行を、平成21年11月には本格運行を開始しました。その後も、より利用しやすく効率的な運行を目指し、運行ルート・便数・ダイヤ等の見直しを適宜実施し、その運行を維持しています。

輸送実績は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和2年度には約2.5万人（対前年度比83.4%）と大幅に減少し、令和3年度は約2.5万人（対前年度比100.2%）と僅かに増加したものの、令和元年度の輸送実績約3.0万人までは戻っていません。

- | | |
|----------------------|-------------|
| ① 北ルート（内浦山県民の森～金山ダム） | 3往復/日 |
| （鴨川駅西口～金山ダム） | 1往復/日 |
| ② 清澄ルート（天津小湊支所～奥清澄） | 1.5往復/日 |
| （天津小湊支所～清澄寺） | 6.5往復/日 |
| | ※10月～3月は6往復 |
| ③ 南ルート（鴨川駅前～曾呂終点） | 3往復/日 |
| （鴨川駅西口～曾呂終点） | 1往復/日 |
| （鴨川駅前～浦の脇） | 1往復/日 |

2. 再編の趣旨

本市の公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が増している一方、人口減少や自家用車の普及等により、利用者数の減少傾向が続いています。近年では、路線バスに対する補助をはじめとした公共交通の維持に係る市負担額が大幅な増加傾向にあり、その維持が非常に困難な状況となっています。

このことから、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網に再編するため、市内の公共交通事業者等との協議を経て、本市公共交通再編の方向性を取りまとめました。

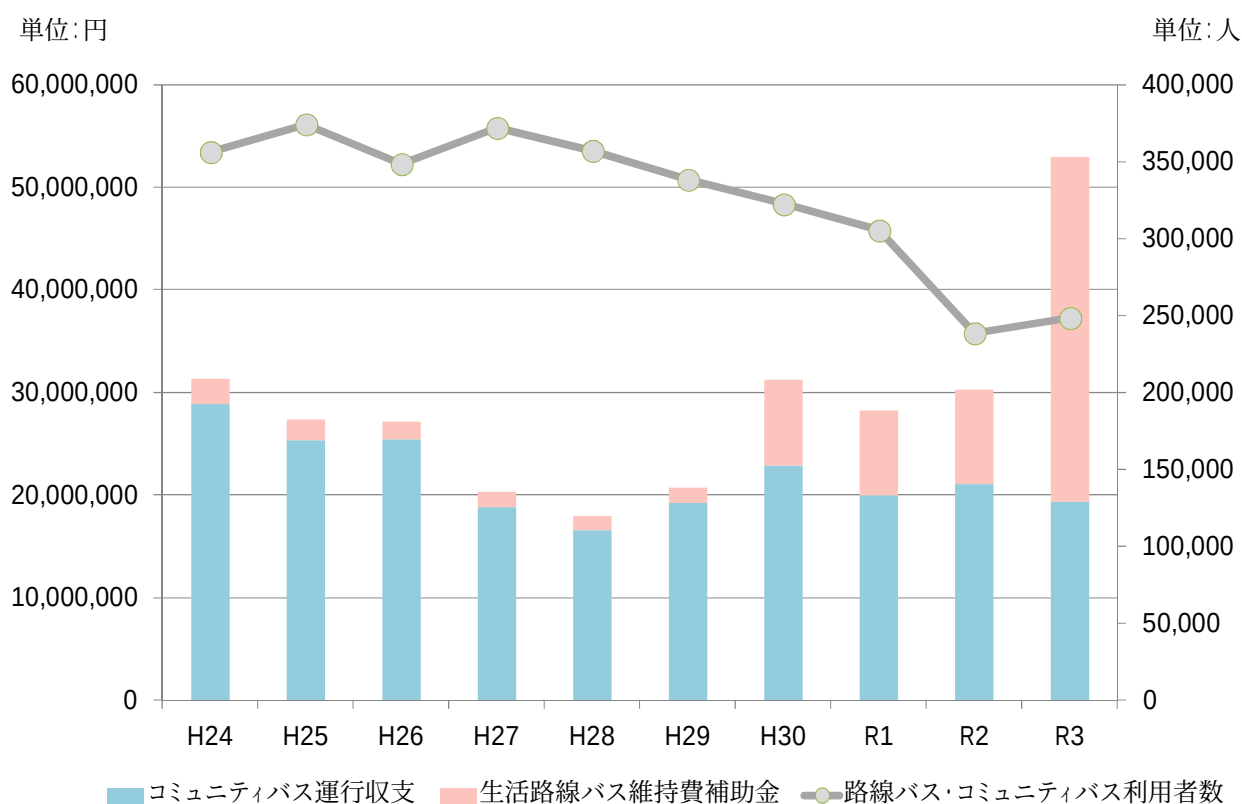
この方向性において、本市コミュニティバスについては、

- ・南ルート（曾呂地区等）は、定時定路線型を維持しつつ運行の効率化、または、乗合タクシーの実証運行
- ・清澄ルートは、定時定路線型を維持しつつ運行の効率化、または、乗合タクシーの実証運行
- ・北ルート及び南ルート（都市拠点等）は、再編し循環線への転換

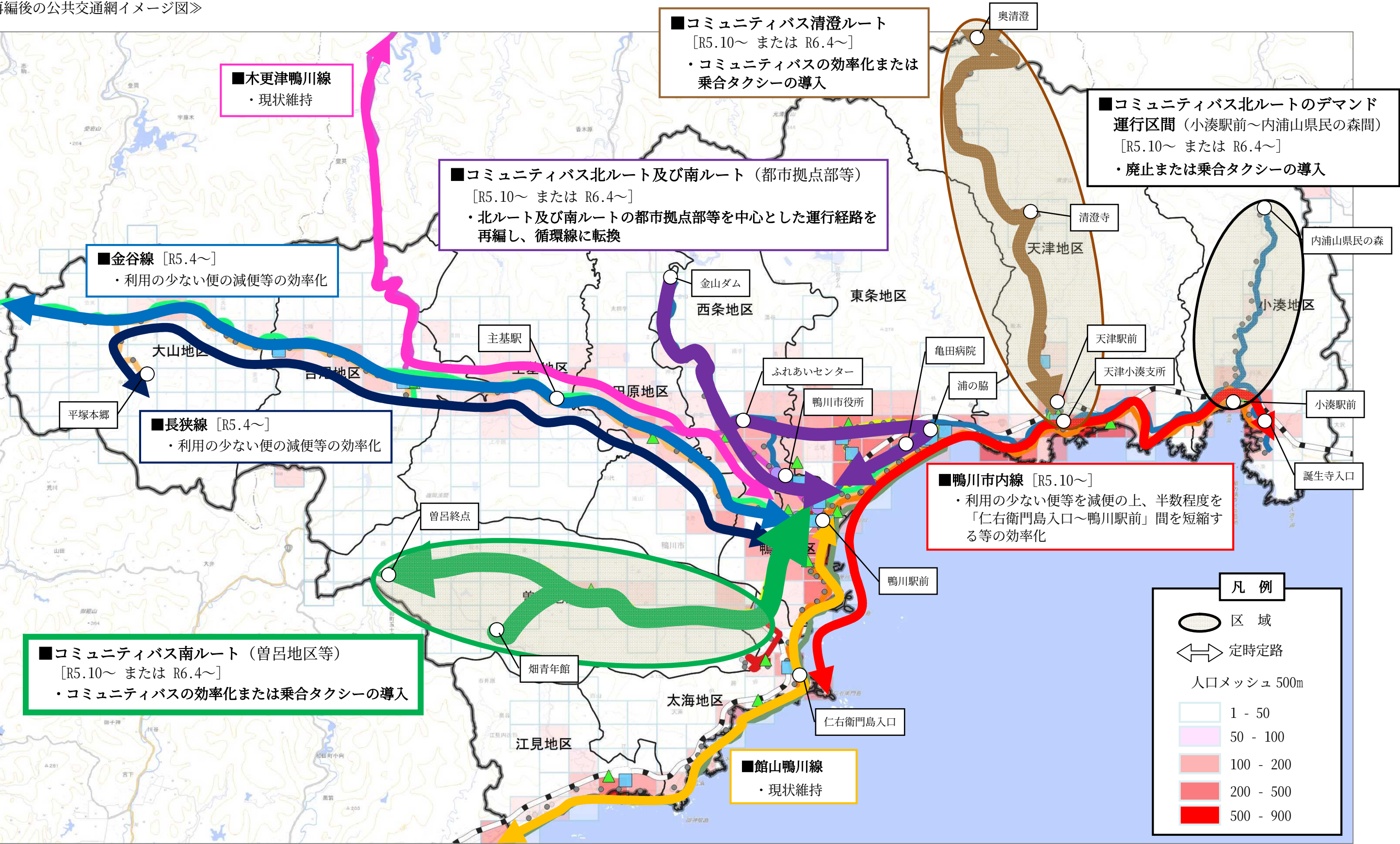
を検討することとしています。

これを踏まえ、南ルート（曾呂地区等）の再編の方向性の具体化を図るものです。

《路線バス及びコミュニティバスの利用者数及び市負担額の推移》



《再編後の公共交通網イメージ図》



3. コミュニティバス南ルート of 現状

① 運行概要

【運行区間】 曾呂終点～鴨川駅西口～鴨川市役所～ふれあいセンター～浦の脇～鴨川駅前

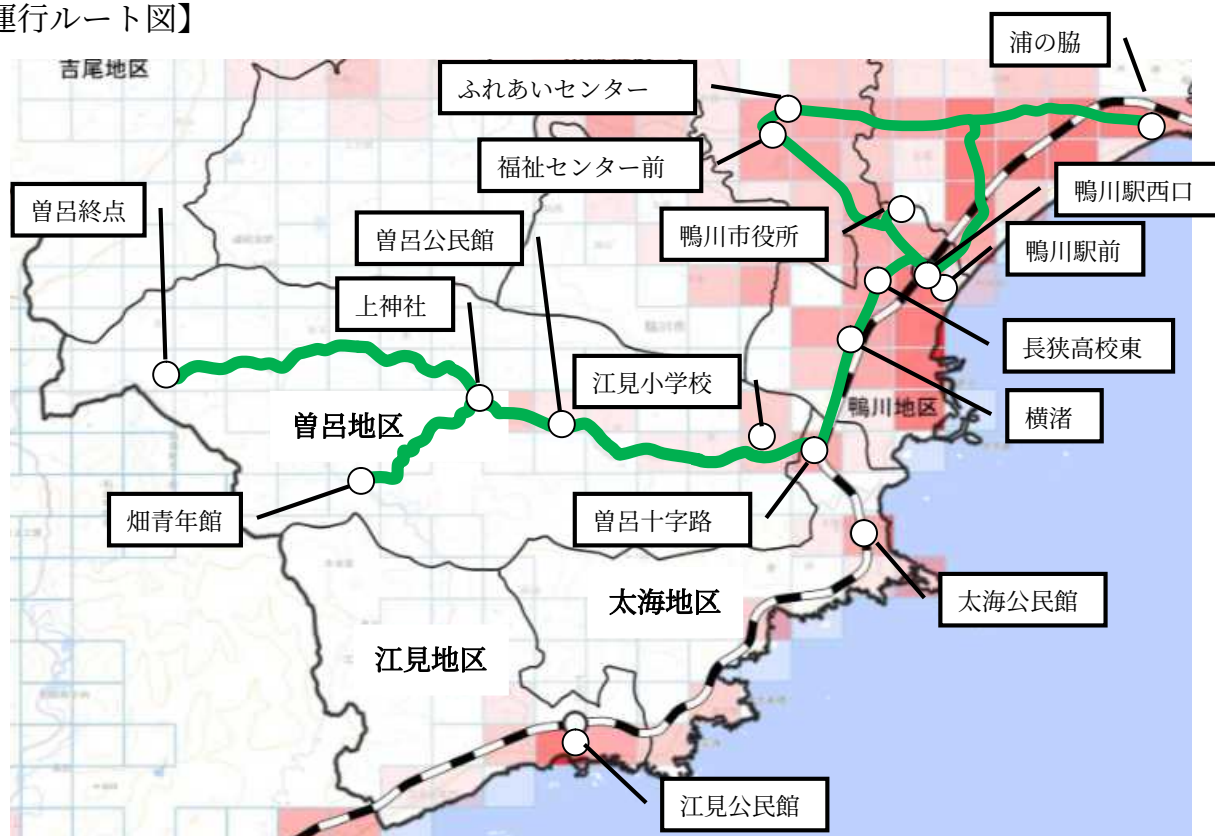
【運行便数】 5往復便（うち、2往復便は「曾呂終点～鴨川駅西口」系統、及び「浦の脇～鴨川駅前」系統）

【キロ程】 27.40km（「曾呂終点～鴨川駅西口」系統 15.78km、「浦の脇～鴨川駅前」系統 4.05km）

【利用者数】

平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
13,598 人	12,531 人	11,998 人	9,398 人	9,981 人

【運行ルート図】



② 利用状況（令和元年度）

1 便当たりの利用者数は上りが4.1人、下りが2.5人で、鴨川地域と曾呂地区を跨ぐ利用者数は、上りが1.5人、下りが1.2人と少なく、拠点間ネットワークとして機能していない状況です。

安房鴨川駅や亀田総合病院が立地する「鴨川駅西口～鴨川駅前」間は、上りの乗車数が2.0人、下りの降車数が1.3人となっています。利用の多い時間帯としては、上りは8時～15時台、下りは10時～13時台となっています。

【上り（曾呂終点、または、浦の脇発系統）】

○乗車数

項番	時刻	1便当たり利用者数	曾呂終点～曾呂十字路	横渚～長狭高校東	鴨川駅西口～鴨川駅前	鴨川地域と曾呂地区を跨ぐ利用者数
1	7:10	4.5	4.5	0.0	0.0	0.7
2	7:45	0.8	-	-	0.8	-
3	8:47	6.1	2.7	0.2	3.3	2.6
4	11:37	5.5	1.7	0.5	3.4	1.6
5	15:17	3.8	1.2	0.1	2.5	1.2
平均		4.1	2.5	0.2	2.0	1.5

※端数処理等により、各区間の合計と「1便当たり利用者数」が合わない場合があります

○降車数

項番	時刻	1便当たり利用者数	曾呂終点～曾呂十字路	横渚～長狭高校東	鴨川駅西口～鴨川駅前	鴨川地域と曾呂地区を跨ぐ利用者数
1	7:10	4.5	3.7	0.0	0.8	0.7
2	7:45	0.8	-	-	0.8	-
3	8:47	6.1	0.1	0.5	5.6	2.6
4	11:37	5.5	0.0	0.2	5.2	1.6
5	15:17	3.8	0.0	0.3	3.5	1.2
平均		4.1	1.0	0.3	3.2	1.5

※端数処理等により、各区間の合計と「1便当たり利用者数」が合わない場合があります

【下り（鴨川駅前、または、鴨川駅西口発系統）】

○乗車数

項番	時刻	1 便当たり利用者数	鴨川駅前～鴨川駅西口	長狭高校東～横渚	曾呂十字路～曾呂終点	鴨川地域と曾呂地区を跨ぐ利用者数
1	7:30	0.7	0.7	-	-	-
2	7:50	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1
3	10:15	4.8	4.5	0.3	0.1	1.4
4	13:40	4.5	4.2	0.3	0.0	2.2
5	16:30	2.2	2.0	0.2	0.0	1.0
平均		2.5	2.3	0.2	0.0	1.2

※端数処理等により、各区間の合計と「1 便当たり利用者数」が合わない場合があります

○降車数

項番	時刻	1 便当たり利用者数	鴨川駅前～鴨川駅西口	長狭高校東～横渚	曾呂十字路～曾呂終点	鴨川地域と曾呂地区を跨ぐ利用者数
1	7:30	0.7	0.7	-	-	-
2	7:50	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1
3	10:15	4.8	2.5	0.9	1.4	1.4
4	13:40	4.5	2.0	0.3	2.3	2.2
5	16:30	2.2	1.1	0.1	1.0	1.0
平均		2.5	1.3	0.3	1.2	1.2

※端数処理等により、各区間の合計と「1 便当たり利用者数」が合わない場合があります

4. 再編の方向性

南ルート（曾呂地区等）については、定時定路線型の運行から予約制乗合タクシーへの転換を検討します。

南ルートについては、以下のいずれかを検討することとしていました。

- ・ 令和5年10月を目標としてコミュニティバスの効率化
- ・ 令和6年4月を目標として乗合タクシーへの転換

利用状況のとおり、定時定路線型の運行が適さないと考えられることから、「令和6年4月を目標として乗合タクシーへの転換」を図ることとします。

なお、令和7年度末を目標として太海公民館が、令和14年度末を目標として曾呂公民館が廃止予定とされていることから、公民館の利用環境の変化に配慮し、他の公民館への移動手段を確保するため、曾呂地区のみではなく、江見地域全域を対象とした江見地域予約制乗合タクシーの実証運行を図ることとします。

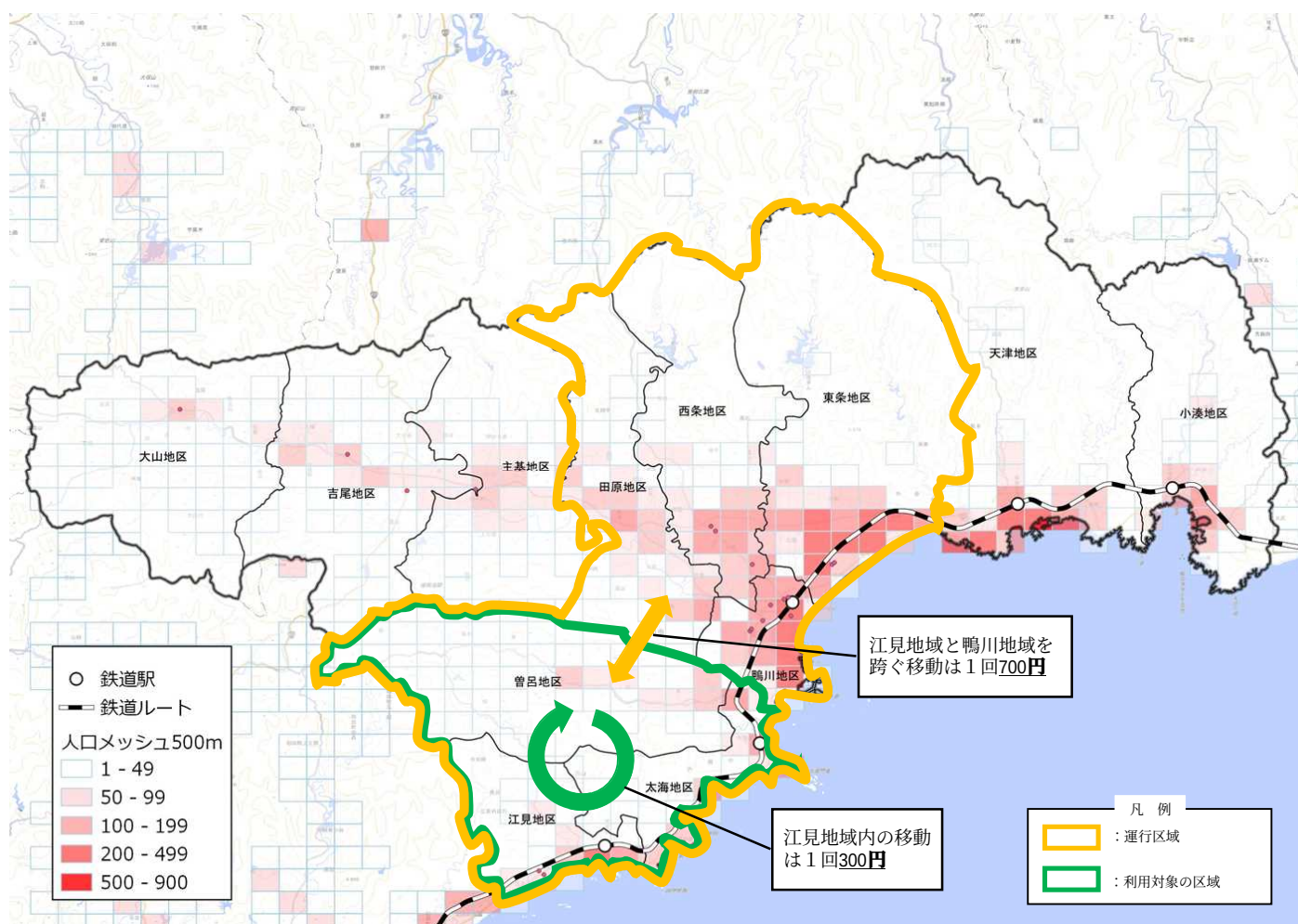
江見地域予約制乗合タクシー実証運行計画（素案）

【運行事業概要】

実証運行期間	令和6年4月1日から令和7年3月末まで																								
運行区域	◆江見地域（江見地区・曾呂地区・太海地区） 及び鴨川地域（鴨川地区・東条地区・西条地区・田原地区） ※1. 利用対象は、江見地域在住、かつ、事前に利用登録をした者 ※2. 鴨川地域内の移動は不可 <乗降場所> ・利用登録者の自宅または自宅付近やあらかじめ設定する共通乗降場所 ・共通乗降場所は、運行区域内の買物施設、医療施設、公共施設等を検討 <移動の可否> <table><tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="2">降車</th></tr><tr><th>江見地域</th><th>鴨川地域</th></tr><tr><td rowspan="2">乗車</td><td>江見地域</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>鴨川地域</td><td>○</td><td>×</td></tr></table>					降車		江見地域	鴨川地域	乗車	江見地域	○	○	鴨川地域	○	×									
		降車																							
		江見地域	鴨川地域																						
乗車	江見地域	○	○																						
	鴨川地域	○	×																						
運賃	下表のとおり。 <地区別運賃> <table><tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="2">降車</th></tr><tr><th>江見地域</th><th>鴨川地域</th></tr><tr><td rowspan="2">乗車</td><td>江見地域</td><td>300 円</td><td>700 円</td></tr><tr><td>鴨川地域</td><td>700 円</td><td>×</td></tr></table> ※運賃割引は、現コミュニティバスの条件を参考に適用予定 ○参考 <table><tr><td>未就学児（保護者同伴）</td><td>無料</td></tr><tr><td>小学生以下</td><td rowspan="4">半額</td></tr><tr><td>身体障害者手帳所持者とその介助者</td></tr><tr><td>療育手帳所持者とその介助者</td></tr><tr><td>精神障害者保健福祉手帳所持者とその介助者</td></tr><tr><td>ノーカーサポート優待証所持者</td><td></td></tr></table>					降車		江見地域	鴨川地域	乗車	江見地域	300 円	700 円	鴨川地域	700 円	×	未就学児（保護者同伴）	無料	小学生以下	半額	身体障害者手帳所持者とその介助者	療育手帳所持者とその介助者	精神障害者保健福祉手帳所持者とその介助者	ノーカーサポート優待証所持者	
		降車																							
		江見地域	鴨川地域																						
乗車	江見地域	300 円	700 円																						
	鴨川地域	700 円	×																						
未就学児（保護者同伴）	無料																								
小学生以下	半額																								
身体障害者手帳所持者とその介助者																									
療育手帳所持者とその介助者																									
精神障害者保健福祉手帳所持者とその介助者																									
ノーカーサポート優待証所持者																									
運行日・運行時間	区域運行：週3日・午前8時から午後4時まで 学生等向けの運行：週5日・午前6時から午前8時まで、 及び午後4時から午後6時まで																								
配車システム	IT型も含め検討																								

運行車両	2台 ※1台は予備車両
利用方法	【利用概要】 ・利用対象者（該当地域在住の方）は、事前に会員登録する事とし、利用は事前予約をする。 ・利用者については、一人で乗降できる者とする。ただし、介助者*がいる場合にはこの限りではない。 ※介助者も利用登録ならびに運賃を要する。 【予約方法】 ・電話 ・配車システムをIT型とする場合は、WEB予約も検討する。 【予約受付時間】 ・電話予約受付時間は、午前8時30分から午後4時までとする。 ・予約受付は、乗車日の1ヵ月前から当日の運行30分前までとする。 ・午前8時から午前9時までに乗車する場合は、前日までに予約する。

【運行区域図】



鴨川市コミュニティバス循環線に関する地区別説明会 次第

日時：令和５年７月１１日（火）

午後６時から

場所：西条公民館

１ 開 会

２ あいさつ

３ 説 明

（１） 鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（素案）について

４ 質疑応答

５ 閉 会

[配布資料]

- ・ 資料１ 鴨川地域におけるコミュニティバスの再編について
- ・ 資料２ 鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（素案）

鴨川市コミュニティバス循環線に関する地区別説明会 次第

日時：令和5年7月12日（水）

午後6時から

場所：東条公民館

1 開 会

2 あいさつ

3 説 明

（1） 鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（素案）について

4 質疑応答

5 閉 会

[配布資料]

- ・ 資料1 鴨川地域におけるコミュニティバスの再編について
- ・ 資料2 鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（素案）

鴨川市コミュニティバス循環線に関する地区別説明会 次第

日時：令和5年7月13日（木）

午後2時30分から

場所：田原公民館

1 開 会

2 あいさつ

3 説 明

（1） 鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（素案）について

4 質疑応答

5 閉 会

[配布資料]

- ・ 資料1 鴨川地域におけるコミュニティバスの再編について
- ・ 資料2 鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（素案）

鴨川市コミュニティバス循環線に関する地区別説明会 次第

日時：令和5年7月14日（金）

午後2時30分から

場所：中央公民館

1 開 会

2 あいさつ

3 説 明

（1） 鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（素案）について

4 質疑応答

5 閉 会

[配布資料]

- ・ 資料1 鴨川地域におけるコミュニティバスの再編について
- ・ 資料2 鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（素案）

鴨川地域における鴨川市コミュニティバスの再編について

1. 路線バス及びコミュニティバスの現状

(1) 民間路線バス

民間路線バスは、日東交通(株)により、安房鴨川駅・亀田総合病院を中心にネットワークが形成されており、本市と近隣市町との地域間を結ぶ路線として3路線（木更津鴨川線、金谷線、館山鴨川線）が、市内の各地域と安房鴨川駅周辺の市街地を結ぶ路線として2路線（鴨川市内線、長狭線）が運行されています。

輸送人員は年々減少しており、特に令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、約21.4万人（対前年度比77.6%）と大幅に減少し、令和3年度は約22.4万人（対前年度比104.6%）と増加しましたが、令和元年度の輸送人員約27.6万人までは戻っていません。

- | | |
|--------------------------|------------------|
| ① 木更津鴨川線（亀田病院～イオンモール木更津） | 5往復/日 |
| ② 館山鴨川線（亀田病院～館山駅） | 6往復/日 |
| ③ 金谷線（亀田病院～東京湾フェリー） | 4往復/日 |
| ④ 長狭線（亀田病院～平塚本郷） | 4往復/日 |
| （鴨川駅前～平塚本郷） | 1往復/日 |
| ⑤ 市内線（仁右衛門島入口～誕生寺入口） | 15往復/日 |
| ⑥ 大学線（鴨川駅西口～城西国際大学観光学部） | 7往復/日（※運休：R4.4～） |

(2) コミュニティバス

本市コミュニティバスについては、合併後の公共交通の充実及び公共交通空白地域の解消を図るため、平成20年11月から実証運行を、平成21年11月には本格運行を開始しました。その後も、より利用しやすく効率的な運行を目指し、運行ルート・便数・ダイヤ等の見直しを適宜実施し、その運行を維持しています。

輸送実績は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和2年度には約2.5万人（対前年度比83.4%）と大幅に減少し、令和3年度は約2.5万人（対前年度比100.2%）と僅かに増加したものの、令和元年度の輸送実績約3.0万人までは戻っていません。

- | | |
|----------------------|-------------|
| ① 北ルート（内浦山県民の森～金山ダム） | 3往復/日 |
| （鴨川駅西口～金山ダム） | 1往復/日 |
| ② 清澄ルート（天津小湊支所～奥清澄） | 1.5往復/日 |
| （天津小湊支所～清澄寺） | 6.5往復/日 |
| | ※10月～3月は6往復 |
| ③ 南ルート（鴨川駅前～曾呂終点） | 3往復/日 |
| （鴨川駅西口～曾呂終点） | 1往復/日 |
| （鴨川駅前～浦の脇） | 1往復/日 |

2. 再編の趣旨

本市の公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が増している一方、人口減少や自家用車の普及等により、利用者数の減少傾向が続いています。近年では、路線バスに対する補助をはじめとした公共交通の維持に係る市負担額が大幅な増加傾向にあり、その維持が非常に困難な状況となっています。

このことから、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網に再編するため、市内の公共交通事業者等との協議を経て、本市公共交通再編の方向性を取りまとめました。

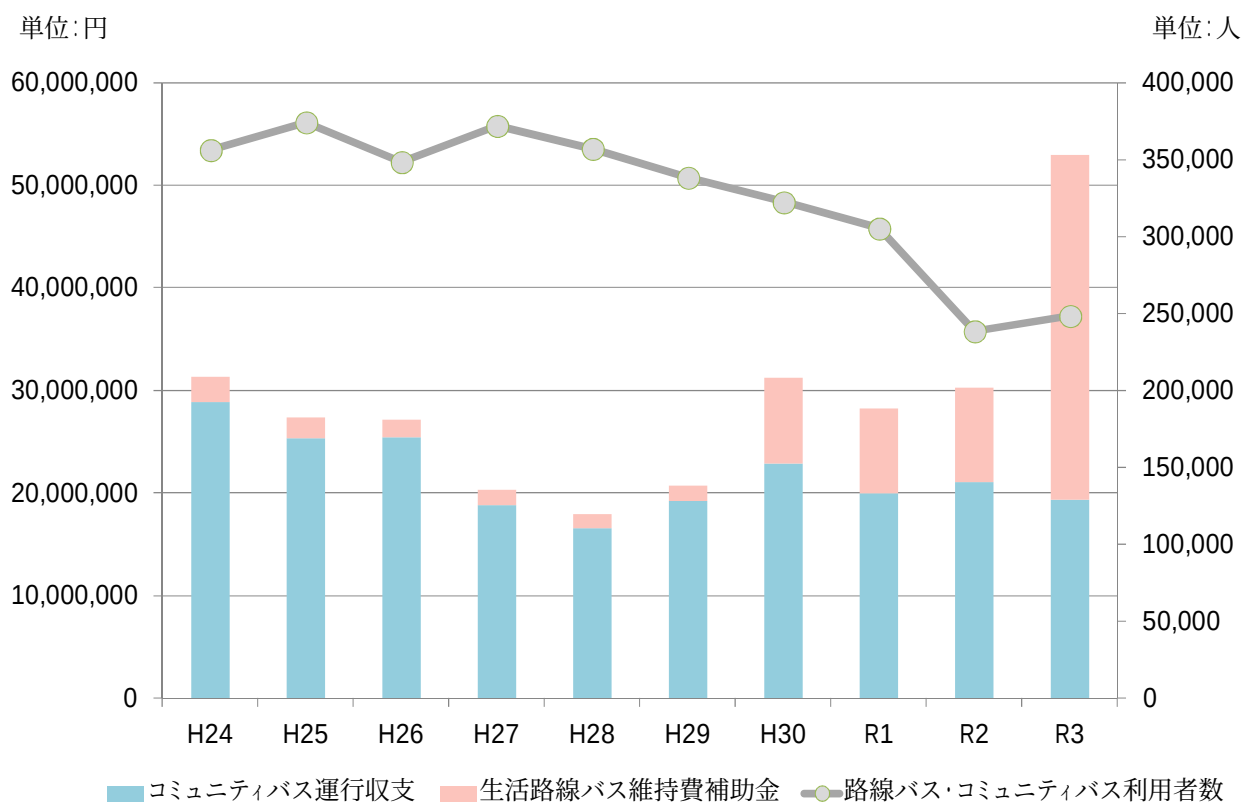
この方向性において、本市コミュニティバスについては、

- ・北ルート及び南ルート（都市拠点等）は、再編し循環線への転換
- ・南ルート（曾呂地区等）は、定時定路線型を維持しつつ運行の効率化、または、乗合タクシーの実証運行
- ・清澄ルートは、定時定路線型を維持しつつ運行の効率化、または、乗合タクシーの実証運行

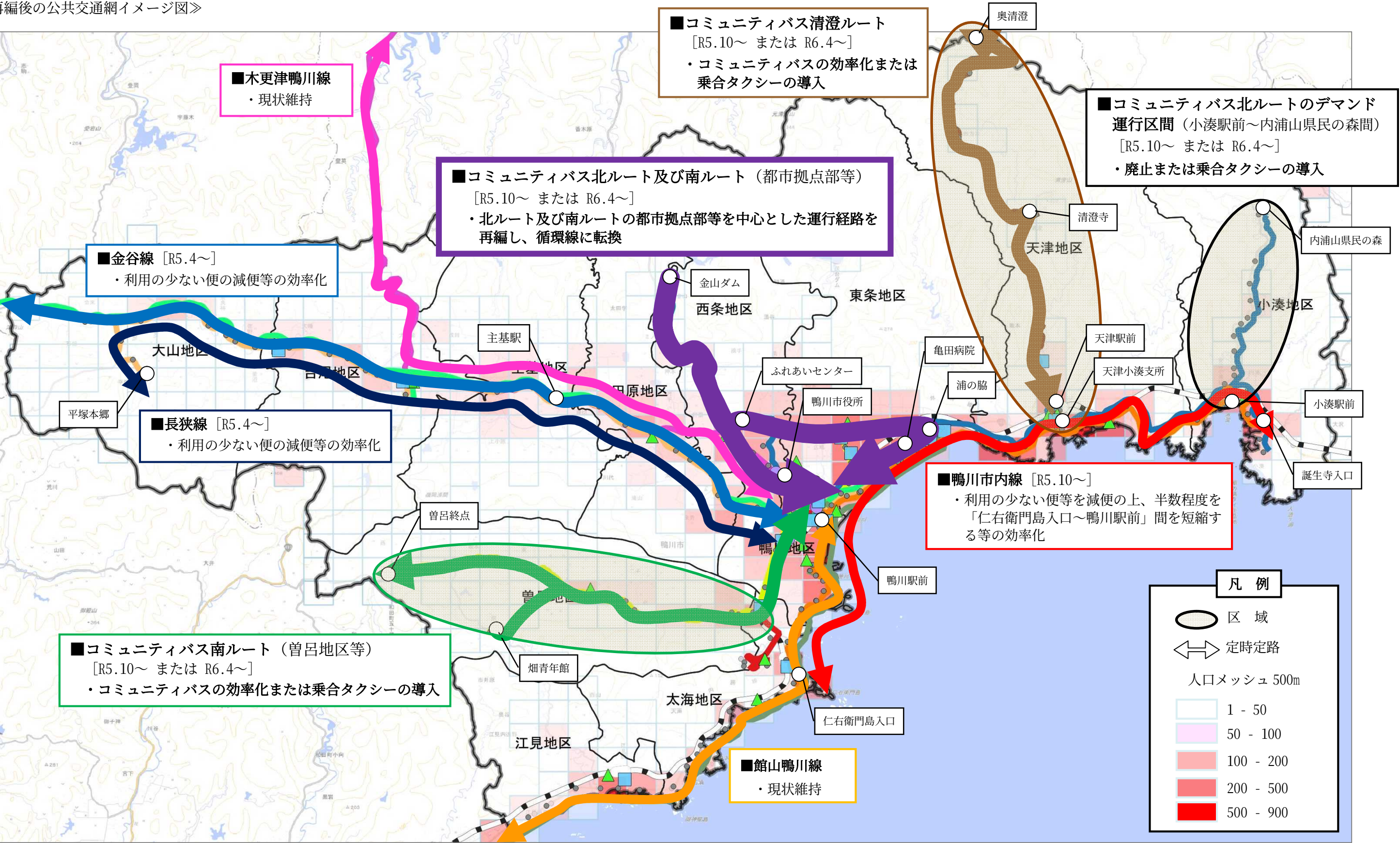
を検討することとしています。

これを踏まえ、循環線に係る方向性の具体化を図るものです。

《路線バス及びコミュニティバスの利用者数及び市負担額の推移》



《再編後の公共交通網イメージ図》



3. コミュニティバスの現状

(1) 北ルート

① 運行概要

【運行区間】 金山ダム～ふれあいセンター～鴨川市役所～鴨川駅西口～天津駅前～鯛の浦（～内浦山県民の森）

【運行便数】 4往復便（うち、1往復便は「金山ダム～鴨川駅西口」系統）

【キロ程】 27.05km（「金山ダム～鴨川駅西口」系統 7.39km
デマンド運行区間 6.76km）

【利用者数】

平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
15,812 人	15,309 人	14,419 人	12,654 人	12,206 人

【運行ルート図】



② 利用状況（令和元年度）

1 便当たりの利用者数は下りが5.7人、上りが4.3人で、鴨川地域と天津小湊地域を跨ぐ利用者数は、下りが3.0人、上りが2.7人となっています。

安房鴨川駅や亀田総合病院が立地する「西条公民館～浦の脇」間は、下りの乗車数が3.6人、上りの降車数が3.2人となっています。利用の多い時間帯としては、下りは8時～12時台、上りはどの時間帯も一定となっています。

【下り（金山ダム発系統）】

○乗車数

項番	時刻	1 便当たり利用者数	金山ダム～峰中	西条公民館～浦の脇	多聞寺～誕生寺入口	小湊ウオポート～鯛の浦	小湊駅前～内浦県民の森	鴨川地域と天津小湊地域を跨ぐ利用者数
1	6:50	1.0	0.3	0.7	-	-	-	-
2	8:30	5.5	1.0	2.7	1.8	0.0	0.0	1.0
3	12:00	10.0	0.8	7.3	1.7	0.0	0.1	5.1
4	15:25	6.3	0.8	3.7	1.8	0.0	0.0	2.8
平均		5.7	0.7	3.6	1.8	0.0	0.0	3.0

※端数処理等により、各区間の合計と「1 便当たり利用者数」が合わない場合があります

○降車数

項番	時刻	1 便当たり利用者数	金山ダム～峰中	西条公民館～浦の脇	多聞寺～誕生寺入口	小湊ウオポート～鯛の浦	小湊駅前～内浦県民の森	鴨川地域と天津小湊地域を跨ぐ利用者数
1	6:50	1.0	0.0	1.0	-	-	-	-
2	8:30	5.5	0.0	2.7	1.9	0.9	0.0	1.0
3	12:00	10.0	0.0	3.0	5.8	1.0	0.1	5.1
4	15:25	6.3	0.0	1.7	4.0	0.5	0.1	2.8
平均		5.7	0.0	2.1	3.9	0.8	0.1	3.0

※端数処理等により、各区間の合計と「1 便当たり利用者数」が合わない場合があります

【上り（内浦山県民の森、鯛の浦、または、鴨川駅西口発系統）】

○乗車数

項番	時刻	1 便当 たり利 用者数	内浦山県 民の森～ 小湊駅前	鯛の浦～ 小湊ウオ ポート	誕生寺入 口～多聞 寺	浦の脇～ 西条公民 館	峰中～ 金山ダム	鴨川地域 と天津小 湊地域を 跨ぐ利用 者数
1	8:10	1.3	-	-	-	1.3	0.0	-
2	9:46	9.0	0.1	0.9	6.5	1.5	0.0	5.8
3	13:13	4.8	0.0	0.5	2.4	1.8	0.0	2.2
4	17:30	1.9	0.0	0.0	0.3	1.6	0.0	0.1
平均		4.3	0.0	0.5	3.1	1.6	0.0	2.7

※端数処理等により、各区間の合計と「1 便当たり利用者数」が合わない場合があります

○降車数

項番	時刻	1 便当 たり利 用者数	内浦山県 民の森～ 小湊駅前	鯛の浦～ 小湊ウオ ポート	誕生寺入 口～多聞 寺	浦の脇～ 西条公民 館	峰中～ 金山ダム	鴨川地域 と天津小 湊地域を 跨ぐ利用 者数
1	8:10	1.3	-	-	-	0.8	0.5	-
2	9:46	9.0	0.1	0.0	1.6	7.1	0.3	5.8
3	13:13	4.8	0.0	0.0	0.8	3.5	0.5	2.2
4	17:30	1.9	0.0	0.0	0.2	1.3	0.4	0.1
平均		4.3	0.0	0.0	0.9	3.2	0.4	2.7

※端数処理等により、各区間の合計と「1 便当たり利用者数」が合わない場合があります

(2) 南ルート

① 運行概要

【運行区間】 曾呂終点～鴨川駅西口～鴨川市役所～ふれあいセンター～浦の脇～鴨川駅前

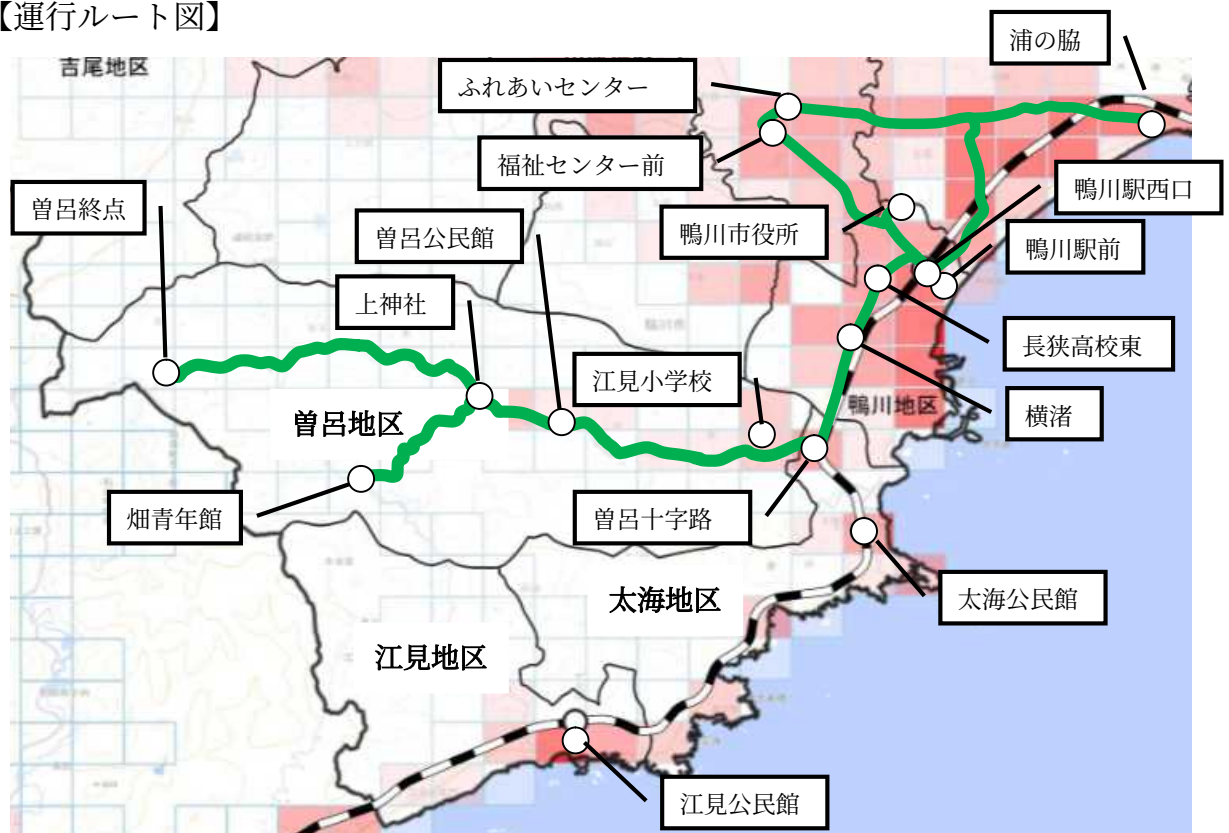
【運行便数】 5往復便（うち、2往復便は「曾呂終点～鴨川駅西口」系統、及び「浦の脇～鴨川駅前」系統）

【キロ程】 27.40km（「曾呂終点～鴨川駅西口」系統 15.78km、「浦の脇～鴨川駅前」系統 4.05km）

【利用者数】

平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
13,598 人	12,531 人	11,998 人	9,398 人	9,981 人

【運行ルート図】



② 利用状況（令和元年度）

1 便当たりの利用者数は上りが4.1人、下りが2.5人で、鴨川地域と曾呂地区を跨ぐ利用者数は、上りが1.5人、下りが1.2人と少なく、拠点間ネットワークとして機能していない状況です。

安房鴨川駅や亀田総合病院が立地する「鴨川駅西口～鴨川駅前」間は、上りの乗車数が2.0人、下りの降車数が1.3人となっています。利用の多い時間帯としては、上りは8時～15時台、下りは10時～13時台となっています。

【上り（曾呂終点、または、浦の脇発系統）】

○乗車数

項番	時刻	1便当たり利用者数	曾呂終点～曾呂十字路	横渚～長狭高校東	鴨川駅西口～鴨川駅前	鴨川地域と曾呂地区を跨ぐ利用者数
1	7:10	4.5	4.5	0.0	0.0	0.7
2	7:45	0.8	-	-	0.8	-
3	8:47	6.1	2.7	0.2	3.3	2.6
4	11:37	5.5	1.7	0.5	3.4	1.6
5	15:17	3.8	1.2	0.1	2.5	1.2
平均		4.1	2.5	0.2	2.0	1.5

※端数処理等により、各区間の合計と「1便当たり利用者数」が合わない場合があります

○降車数

項番	時刻	1便当たり利用者数	曾呂終点～曾呂十字路	横渚～長狭高校東	鴨川駅西口～鴨川駅前	鴨川地域と曾呂地区を跨ぐ利用者数
1	7:10	4.5	3.7	0.0	0.8	0.7
2	7:45	0.8	-	-	0.8	-
3	8:47	6.1	0.1	0.5	5.6	2.6
4	11:37	5.5	0.0	0.2	5.2	1.6
5	15:17	3.8	0.0	0.3	3.5	1.2
平均		4.1	1.0	0.3	3.2	1.5

※端数処理等により、各区間の合計と「1便当たり利用者数」が合わない場合があります

【下り（鴨川駅前、または、鴨川駅西口発系統）】

○乗車数

項番	時刻	1 便当たり利用者数	鴨川駅前～鴨川駅西口	長狭高校東～横渚	曾呂十字路～曾呂終点	鴨川地域と曾呂地区を跨ぐ利用者数
1	7:30	0.7	0.7	-	-	-
2	7:50	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1
3	10:15	4.8	4.5	0.3	0.1	1.4
4	13:40	4.5	4.2	0.3	0.0	2.2
5	16:30	2.2	2.0	0.2	0.0	1.0
平均		2.5	2.3	0.2	0.0	1.2

※端数処理等により、各区間の合計と「1 便当たり利用者数」が合わない場合があります

○降車数

項番	時刻	1 便当たり利用者数	鴨川駅前～鴨川駅西口	長狭高校東～横渚	曾呂十字路～曾呂終点	鴨川地域と曾呂地区を跨ぐ利用者数
1	7:30	0.7	0.7	-	-	-
2	7:50	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1
3	10:15	4.8	2.5	0.9	1.4	1.4
4	13:40	4.5	2.0	0.3	2.3	2.2
5	16:30	2.2	1.1	0.1	1.0	1.0
平均		2.5	1.3	0.3	1.2	1.2

※端数処理等により、各区間の合計と「1 便当たり利用者数」が合わない場合があります

4. 再編の方向性

北ルート及び南ルート（都市拠点等）の運行区間を再編し、鴨川市役所や公民館等の公共施設、安房鴨川駅及び亀田総合病院等の鴨川地域内の主要施設への移動手段確保の観点から、令和6年4月を目標として循環線への転換を検討します。

けて、以下のとおり検討することとしていました。

- ・北ルートの「金山ダム～大日」間は利用が少ないため、廃止または循環線への組み込み等を検討する。
→当該区間の1便当たりの利用者数は、下りの乗車数が0.7人、上りの降車数が0.4人と少ないが、循環線に組み込むことを検討することとし、当該区間沿線住民の生活交通維持を図る。
- ・車両サイズのハイエース程度へのサイズダウンを検討する。
→北ルート及び南ルートの車両は老朽化が激しく、継続して使用することは難しい状態となっている。
また、令和元年度の最大乗車人数が13人以上だった便数は、北ルートが49回、南ルートが66回（この内、62回は江見小学校への通学利用）であり、車両のサイズダウンによる影響は軽微であると考えことから、ハイエースへのサイズダウンにより運行経費の削減を図る。
- ・金谷線及び長狭線の再編内容次第では、「大宮坂下（田原小学校付近）～長狭高前」間を循環線に組み込むことを検討する。
→両線においては、9往復便から8往復便への減便として調整したものの、運行事業者の乗務員不足等により、更なる改正の検討を要することに加え、田原公民館が廃止予定とされていることから、当該区間の循環線への組み込みを検討することとし、西条公民館への移動手段の確保を図る。
- ・鴨川市内線との重複区間が長大であり、当該区間については運行便数の多い同路線において効率化を図りつつも維持する方向性であることから、北ルートの「坂下～鯛の浦」間の廃止を検討する。
→北ルートと鴨川市内線の重複区間は8.29kmと長大で、また、令和2年度から鴨川市内線に補助をしており、北ルートの運行経費と重複して財政負担が発生していることから、北ルートにおける当該区間を廃止し、重複区間の解消を図る。

これらを踏まえ検討した結果、令和6年4月を目標として循環線への転換を図ります。

鴨川市コミュニティバス循環線運行計画（素案）

1 事業目的

鴨川市公共交通会議令和4年度第3回会議で承認された「鴨川市地域公共交通の再編の方向性について」において、鴨川市コミュニティバスは、北ルート及び南ルートの都市拠点等の運行区間を再編し、循環線への転換を検討することとしています。

ついては、以下の運行内容により循環線への再編を図り、コミュニティバスの効率化を目指します。

2 運行内容

(1) 運行期間 令和6年4月から

(2) 運行形態 路線定期運行（一般乗合旅客運送自動車事業）

(3) 運行系統（概要）

① 市街地部循環系統

[運行区間] 金山ダム～鴨川市役所～鴨川駅西口～亀田総合病院～西条公民館～田原郵便局～鴨川駅西口～福祉センター前

[キロ程] 23.68km（所要時間 約50分）

[運行本数] 3周ずつ（6便） ※鴨川駅西口から東回りと西回りの2系統。

[運行時間帯] 午前8時頃から午後5時頃まで

② 市街地部短縮系統

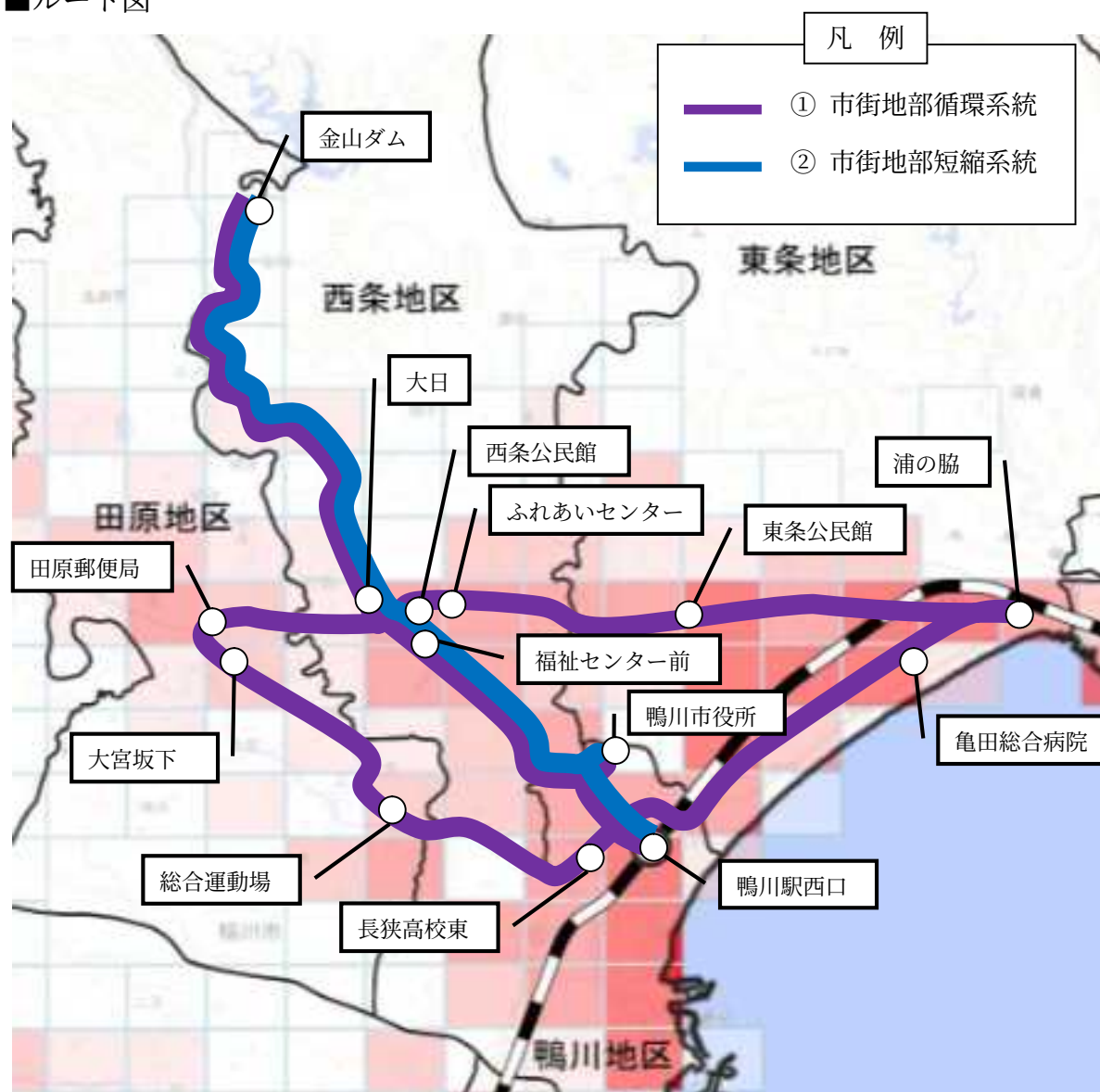
[運行区間] 金山ダム～鴨川市役所～鴨川駅西口

[キロ程] 6.81km（所要時間 約15分）

[運行本数] 1～2往復（2～4便）

[運行時間帯] 午前6時頃から午前7時頃まで、午後5時頃から午後6時頃まで

■ルート図



(4) 運 行 日 全日

(5) 運行車両 ハイエース相当 1台（乗車定員 12人）

(6) 運 賃 定額運賃制（1乗車 300円を想定）

※運賃割引については、現コミュニティバスの割引条件を参考に適用予定。

<参考>

未就学児（保護者同伴）	無料
小学生以下	半額
身体障害者手帳所持者とその介助者	
療育手帳所持者とその介助者	
精神障害者保健福祉手帳所持者とその介助者	
ノーカーサポート優待証所持者	

民間路線バス金谷線・長狭線の再編及び
チョイソコかもがわの実証運行に関する地区別説明会
開催結果報告書

令和5年10月

鴨川市企画総務部企画政策課

【 目 次 】

1	開催の趣旨	1
2	開催概要	1
3	開催日程及び出席者数	1
4	質疑応答	2
5	配布資料	

≪長狭地域（大山地区・吉尾地区・主基地区）≫

- ① 次第
- ② 資料1「民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について」
- ③ 資料2「チョイソコかもがわの実証運行について」

≪鴨川地域（田原地区・鴨川地区）≫

- ① 次第
- ② 資料1「民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について」

1 開催の趣旨

(1) 民間路線バス金谷線・長狭線の再編

令和5年4月から1日当たり8往復便で運行することとしたが、運行事業者での乗務員不足及びこれに伴う乗務員の高齢化が深刻であり、1日当たり8往復便のダイヤによる運行の継続は困難であることから、運行事業者からの提案等を踏まえた新たなダイヤ改正案を検討した。

(2) チョイソコかもがわの実証運行

「チョイソコかもがわ」については、千葉トヨタ自動車(株)を事業主体として実証運行中で、その期間は令和6年3月末までとされていることから、令和6年度以降の運行継続に向け、運行計画の調整を図りたいもの。

2 開催概要

(1) 開 会

(2) あいさつ

(3) 説 明

≪長狭地域（大山地区・吉尾地区・主基地区）≫

- ・ 民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について
- ・ チョイソコかもがわの実証運行について

≪鴨川地域（田原地区・鴨川地区）≫

- ・ 民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について

(4) 質疑応答

(5) 閉 会

3 開催日程及び出席者数

対象地区	日 時	会 場	出席者数
大山地区	令和5年10月10日（火）午後2時30分から	大山公民館	12人
吉尾地区	令和5年10月11日（水）午後6時から	吉尾公民館	5人
主基地区	令和5年10月12日（木）午後2時30分から	主基公民館	9人
田原地区	令和5年10月13日（金）午後2時30分から	田原公民館	1人
鴨川地区	令和5年10月13日（金）午後6時から	中央公民館	1人
合 計			28人

[市出席者]

鴨川市企画総務部企画政策課

4 質疑応答

《大山地区》

質問等	回答
金谷線の廃止は覆らないという理解でいいか。	運行事業者の運転手不足等もあり、通学通勤への配慮をしつつ、金谷線も維持していくというのは難しい。現状の交通需要を満たせるような提案をさせていただいている。
神奈川県から亀田病院に通うためにフェリーを利用している人たちも相当程度いるのではないか。その代替手段は考えているのか。	代替手段は現状検討していない。東京湾フェリーバス停からの利用者数は、コロナ禍前の令和元年度で、1 便当たり 1 人程度であるため、影響は少なく、代替手段を講じるほどではないと考えている。
みんなみの里などを経由して横浜方面へのバスがあったと記憶しているが、現在、どういう状況か。	令和元年度に 4 ヶ月間ほど高速バスの実証運行を行ったが、採算性が乏しく本格運行に至らなかった。
公共交通機関で鴨川から東京方面に行く場合、アクシー号しか手段はないのか。距離と時間が長いと感じている。	現状の手段は、高速バス「アクシー号」と鉄道の特急などになる。どちらも所要時間は 2 時間程度である。
現行のダイヤを維持するために必要な乗務員は最低 12 人なのか、それ以上なのか。 また、定年は何歳なのか。	公休を取る方もいるため、12 人以上の乗務員が必要となる。また、定年は 65 歳と聞いている。
来年度のチョイソコかもがわについて、赤字を市で補填し運行を継続するということは、区長会や説明会の際に要望していた。市議会の承認を得る必要もあると思うが、企画政策課としては、予算化に向けて動いていると認識してよいか。	その認識でよい。
多額の予算になると思うが、地域の声を聞いてもらい有難い。チョイソコかもがわは、財団からの助成金で 2 年間実証運行が行われ、今年度は千葉トヨタが事業費を持ち出して運行している。今後は、市がそれを負担する方針としたことに感謝する。来年度の財政負担額は、どの程度を見込んでいるのか。	次年度、長狭地域の他に江見地域、天津小湊地域の 3 地域で予約制乗合タクシーの実証運行を行う予定であり、3 地域で週 3 日ずつの運行とした場合、2,500 万程度を見込んでいる。

質問等	回答
運行日数を週5日から週3日にする根拠と、地域外への移動の運賃を600円から700円に値上げする根拠を教えてください。	まず、運行日数を週3日とする理由の1点目はチョイソコかもがわの利用状況。今年4月から9月までの利用実績は、1日当たり約12.8件。1日の最大運行回数20回の6割強という状況。また、乗合率も依然として1人台前半。これについては、予約の受け方などの変更により改善の余地があると聞いている。よって、運行日数を減らすことによる影響は大きくないと考えている。 2点目は市の財政負担。先ほど説明したとおり、来年度の財政負担額として、3地域で2,500万円程度を見込んでいる。加えて、長狭線8往復便の維持に2,200万程度の補助を見込んでいる。市全域の財政負担には、コミュニティバス循環線の運行やその他の路線バスの維持のために相当な金額が必要となることが見込まれている。持続可能かつ有効な公共交通の再編により、支出額の縮減を図っていく予定だが、現在の運行水準すべてを維持した上で、財政負担をしていくことは非常に難しい。 3点目は再編後の市内公共交通網全体のバランス。江見地域・天津小湊地域でも同様の予約制乗合タクシーの実証運行を予定している。これらとのバランスを考慮した。7月に江見地域と天津小湊地域の各地区で開催した説明会で、運行日数に対する大きな反対意見はなかった。 運賃700円の根拠は、チョイソコは自宅まで迎えに行き、バスより高いサービス水準となっていることから、バスより運賃を高くすべきという考え方が前提にあり、他の路線バスの運賃と比較して少し高い700円とした。江見地域と天津小湊地域も同じ700円で示している。

質問等	回答
金谷線を廃止し長狭線を8往復とした場合の補助金の額は、どの程度を見込んでいるのか。	2,200万程度を見込んでいる。
長狭地域協議会で、予約を愛知県で受けていると聞いた。今後、乗合いの機会を増やしていくことで、利用者数や乗合率の増加につながるのではないかと。 そのために、予約の受け方などの変更を検討する必要があるのでは、市からも助言をしてほしい。	運行内容等の協議を千葉トヨタとしているので、一緒に検討していきたい。
予約制乗合タクシーの運行は、当初、市の事業として始まった。この時は、市が事業主体で主導権は市にあった。その後のチョイソコかもがわは、千葉トヨタが事業主体なので、主導権は千葉トヨタにあると思うが、今後はどうなっていくのか。	今後も事業主体は千葉トヨタのままで、市は赤字額を補助する形になる。千葉トヨタと交通事業者が主体性を持って運行していただくということになるが、市として補助金を支出していく以上、すべて任せるのではなく、運行内容等について市も関与し調整を図った上で実施していくことを考えている。 千葉トヨタが事業主体となったことで、共通乗降場所の開拓やチョイソコ通信の発行など利用促進のための工夫の部分は、引き続き継続してもらいたい。
市の地域公共交通計画に「モビリティマネジメント」の記載があり、「市民、交通事業者、行政等の協働による積極的な利用促進を図る。」と書いてあった。事業者と市と住民を巻き込んだ形で、地域で交通をつくっていくという工夫ができないか。そういう事業展開をしてほしい。 乗合タクシーの運行が始まって5年でやっとここまで至った。利用促進には住民の働きかけが必要。また、市も運営に関与しながら、利用促進策を練っていくようにしてほしい。現時点で考えている利用促進策があれば聞かせてほしい。	長狭地域では「長狭地域協議会」を組織して、区長や地区社協の皆さんに逐次説明をしている。こういった機会は引き続き設けていきたい。また、事業主体の千葉トヨタは、他地域でもチョイソコ通信を配付しPRしていく予定と聞いている。加えて、自ら移動することが難しい高齢者や独居高齢者へのフォローには地区社協の方々の協力を得ていきたいと考えている。長狭地域での取組を、そのまま他地域で展開することは難しいと思われるが、“それぞれの地域で公共交通を守っていこう”、“皆で利用していこう”という動きが起こるようにしていきたい。

質問等	回答
チョイソコかもがわの実績が、1日最大20回の運行が可能なのに対して、現状1日12.8回の運行ということで、予約の受付方法等の改善で向上させる可能性はあると思う。しかし、既に限界に近い割合で稼働しているようにも思う。会員登録者数も同様に。なので、適切な目標値を設定してほしい。そうしないと、住民の頑張りが報われず、モチベーションも維持できないのではないか。 今回、“チョイソコを残しましょう”と地域に働きかけてきたが、これからは、“3日間を有効に使いましょう”という方向に切り換え、できれば、これを4日に増やし、そして5日に戻していけるような運動を展開していきたい。アドバイスがあれば、していただきたい。ただ、住民の努力は限界に近い。	
運行日数を週3日にする案は千葉トヨタからの発案か、それとも市からの発案か。	この案を示したのは、鴨川市。千葉トヨタとしては週5日で継続したかったと聞いている。ただ、運行継続のためには、赤字全額を市で負担することが前提ということもあり、長狭地域だけに1,000万円をかけて週5日の運行を維持することは難しかったという事情は理解してほしい。
事情は理解するが、利用者側としては、週5日から週3日にサービスが低下するので、サービスを維持していくためには、運賃の値上げも考えなければいけないのではないか。 江見地域や天津小湊地域が週3日なのに対して、反対意見がなかったから長狭地域も週3日にしたように聞こえたが、長狭地域からすると、運行日数が4割減ることになるので、利用者はかなり利用しにくくなり、利用が減る可能性もあるのではないか。こういった視点も今後の協議の中で検	2022年度実績を概数で示すと、経費が約1,300万円、運賃収入が約100万円、スポンサー収入が約170万で差し引いて1,000万円を超える赤字だという状況。 仮に、現在の運行回数を維持し、運賃を2倍の金額にしたとしても、運賃収入は約200万円にしかならず、赤字は100万円しか減らない。その一方で、値上げしたことに伴う不便感が生じるのではないかと思う。運賃を300円や700円にすることも、我々としてはかなり大きな決断だった。これ以上の値上げは、収支改善よりも利用の

質問等	回答
討してほしい。	減少になってしまうのではないかと懸念している。ただし、現状からより効率的な運行とする余地があるので、その効率化を実証として行い、来年度以降はその結果を踏まえて検討していきたい。

《吉尾地区》

質問等	回答
1点目は、運行日数について。今まで週5日だった。長狭区長会から地区に依頼し、利用登録が増えていると思うが、運行日を週5日で維持するためと説明し、登録申込みをしてもらっている。市から補助金が出ることは有り難いが、長狭地区だけは週5日にならないか。 2点目は、実証運行ということについて。今までも実証運行をしていて、なぜ本格運行にならないのか。	1点目の運行日数については、今後、天津小湊地域と江見地域でもチョイソコ事業の展開を考えており、チョイソコの利用状況や市内の公共交通のバランスの観点から、長狭地域を含めた3地域で週3日ずつ運行させたい。この場合の市の財政負担額は約2500万円と見込んでおり、週5日とした場合には、より多額の負担が生じる。 また、チョイソコかもがわの1日の最大運行回数20回程度に対し、利用実績は1日約12.8件と6割程度で、乗合いはほとんどない状況。千葉トヨタとしては、予約の受け方や配車方法などの改善により、乗合率や利用者数増やしていくこと考えており、運行日が減ることによる影響は大きくないと考えている。 なお、長狭地域においては、来年度、長狭線維持のために約2,200万円の補助金を見込み、路線バスを補完する交通手段としてチョイソコかもがわの運行継続を予定している。こういった公共交通の地域バランスも考慮して調整した。 2点目の引き続き実証運行とする理由については、他地域への横展開や運行日数の減少、運賃の値上げ、割引制度の導入という変更を加えていることから、これらを改めて検証したいためである。

質問等	回答
長狭地域協議会後に改めて検討をしたようだが、回答が変わってない。地域間のバランスは十分承知しているが、長狭地域では週5日の運行が馴染んでいるにも関わらず、他の地域で運行が始まるからと週3日になることは納得できない。	乗合タクシーなので、本来は、複数人で利用してもらうことを想定しているが、実際の運行では、乗合率が増えていない。 予約の受け方などを工夫していくが、それでもなお、週3日で支障が出るようであれば、再来年度以降の運行日数を改めて検討したい。
運行日数を見直す可能性はあるということか。	そのとおりである。
金谷線の東京湾フェリー方面への利用について、資料1で令和4年の利用人数が23,719人となっているが、長狭地域から内房方面に向かう利用者数はどのくらいか。	市域を越える利用者は、コロナ禍の影響を受ける前の令和元年度で年間約4,800人（1便当たり1.6人）であった。
収益性を考えれば仕方がないが、外房と内房を結ぶ路線がなくなることになる。市として、それでいいのか。これに代わる路線などは考えていないのか。	金谷線の代替手段は、現時点では検討していない。内房方面に行く場合は、基本的にはJRを利用していただくことになる。 また、同じ内房でも、木更津方面には木更津鴨川線が1日5往復、館山方面には館山鴨川線が1日6往復を運行している。
長狭地域協議会で「金谷線を残してほしい」という意見が出た。内房方面に行く場合、長狭地域から安房鴨川駅へ出て、館山経由で行く人がいるだろうか。また、フェリーを使って来た観光客が利用するアクセスが十分でないと、鴨川に行くこと自体を止めてしまう可能性もあるのではないか。それを考えた場合、金谷線を廃止してしまってもいいのか。	観光客利用と思われる「東京湾フェリー」バス停での乗降人数が1便当たり1人程度で、それほど利用が多くない状況にある。また、金谷線の廃止については、運転手不足が大きな要因になっている。これにより、市内の通勤通学に配慮したダイヤを維持しつつ、金谷線も維持し続けていくことが難しいとの判断から、市内の生活交通需要を賄うためであることをご理解いただきたい。
通勤通学利用は、交通の便が良ければ利用者也増えてくるのではないか。長狭地域から保田に抜ければ、東京・神奈川方面に行くためのいろいろな手段があるが、それができないと、市民も市外の人にも不便になってしまう。 日東交通は企業で利益を求めるため、コミュニティバスの運行に切り替えて、交通	観光客利用については、現状でも交通事業者と観光事業者がタイアップして企画チケットを販売するなど、利用促進に向けた取組みは行われているが、それでもなお、「東京湾フェリー」バス停での利用は、1便当たり1人程度に止まっている。 さらに、通勤利用については、実際に乗車して調査したが、あまり利用されている

質問等	回答
の便を良くしていくことも必要なのではないか。	方はいなかった。また、運転手に聞き取りをしても、通勤通学で利用している方はほとんどいないと聞いている。 そういった現状にあって、将来の可能性を考えて、これだけの額の負担をし続けるのは非常に難しい。乗務員不足という理由も説明したが、どちらを優先して残すかと考えたときには、越境利用よりも市内利用（＝長狭線の存続）を優先させると考えた結果だとしてご理解いただきたい。 加えて、「このままだと、いろいろな交通機関が減っていく一方ではないか」といった懸念もあるかと思うが、利用促進に向けた取組みを並行して行いながら、必要な路線をなるべく残していきたいと考えており、路線廃止は苦渋の決断であるということとはご理解いただきたい。
チョイソコについて、天津小湊地域と江見地域でも運行を始め、それに伴って、長狭地域の週5日の運行が週3日になると説明があったが、過疎地域は交通の便が非常に良くない。利用者が少ないから運行日数を減らすというのは、福祉的に考えて、それでいいのか。今まで週5日だった運行が他地域に振り替えられているが、運行日数が減って交通弱者をどうやって救済するのか。大の虫を救うために小の虫を犠牲にするのか、小の虫を救うために大の虫を犠牲にするのか。 この地域は交通の便が悪いためにいろいろな所に問題が出てきている。交通弱者に支障が出ないように、市が何らかの形で代替案を出してくれることを期待する。 例えば、自分の住んでいる地区の中で、時間的に自由が利く人たちにお願いして病院に連れて行ってもらうとか、あるいは介護施設に連れて行ってもらう。それに対	これまで週5日運行されていたものが週3日になると、不便に感じると思う。ただ、現状は千葉トヨタが約1,000万円を負担した上で維持されており、次年度以降もこの運行を継続するためには、市がその負担を肩代わりしなければならない。また、長狭地域には、長狭線の維持に今後2,000万円を超える補助が見込まれる。つまり、路線バスと乗合タクシーの維持に3,000万円を超える負担をし続けるのか、ということになる。 チョイソコについては、なるべく不便にならないよう、予約の取り方などについては工夫していきたいと考えている。 ライドシェアやボランティア輸送については、現在、大山地区で地区社協の方が中心となって、めぐみの里の協力を得ながら、買い物支援の無料送迎を行っている事例もある。そういった取組みを参考に、吉尾地区でも地区社協の方を中心にボラン

質問等	回答
して、現金に代わるものとして、ポイントを観光協会が付与するなどの工夫ができないか。	ニア的な輸送を行うことは不可能ではないので、そういった動きがあったら、ご相談いただきたい。
そうではなくて、市がイニシアチブをとって、「こういうような形でやりますよ！」ということとはできないのか。	それをまず長狭線の維持とチョイソコの存続というところで考えさせていただいた。
高齢化が進み、運転免許の返納もしなければいけなくなってしまう。そうすると、移動手段がなくなってしまう。鴨川の街中に住んでいる人は、何らかの形で簡単に移動できるが、長狭地域だと買い物に行くにしても、おどやはあるが、それ以外は街中に出なければならない。その場合、交通の便が悪いため、買い物にもなかなか行けなくなってしまう。その救済措置を、市としてどのように考えているか。	そういった点からも長狭線をなくしてしまう訳にはいかない、チョイソコかもがわをなくしてしまう訳にはいかない、ということで、必ずしも満足いかない水準かもしれないが、存続に向けて検討した結果として、この案を提案させていただいている。
それは理解できないこともない。ただ、財政難や運転手の高齢化で運行できなくなる。どうしても利益があがらない。いくら他の方法を話し合っても代替案は出てこない。と最終的にはなってしまうのか。そうならないように、市で対応策を講じていただきたい。	
決まったことを伝えるのが説明会なので、運行内容を変える気はないのだと感じた。 また、企画政策課の職員が来ているのであって、財政課の職員が来ているのではない。運行にかなりの費用がかかるのは解るが、そこは視点が違うのではないか。 週5日を週3日にしたら利用者は増えるのか。徐々に縮小し拡大しないのでは。利便性が悪くなれば使う人がどんどん減っていく。この長狭地区の切り捨てなのかと感じてしまう。 千葉トヨタは、何とか週5日にできないか考えているようなので、週5日の運行を	これから来年の4月に向けて週3日を週5日に増やしていくということは、雇用面などで現実的に厳しい状況にある。 基本的には、運行計画案の内容で来年度の実証運行を行い、それで不都合があるようならば、運行日数については検討させていただきたい。

質問等	回答
維持できるアイデアはないのか。 最後に、運行計画を変える可能性があるかどうかを答えていただきたい。	
長狭地域のチョイソコは何台で運行するのか。	1台で運行する。
市が運転手を雇用し、運行業務を行うことはできないのか。	運送主体を千葉トヨタとタクシー事業者が担っており、基本的に運転手はタクシー事業者の雇用となる。
市職員にチョイソコの運転を任せれば、余分な負担も増えないのではないのか。	事業を実施するに当たって、運行管理者や営業所が必要であったり、運行に使用する車両以外にも代車を確保しなければならないほか、運転手の代替人員の確保も必要となり、市が直接雇用して全体を運営していくより、交通事業者が運営した方が効率的で経費も抑えられる。直接的な運行サービスだけ賄えれば良いという訳ではない点をご理解いただきたい。
そうだとすると、タクシー会社に頼んだ場合と市が直接実施した場合で、どの程度事業費に差が生じるのかを比較、検証してみるべきではないのか。そういった資料はないのか。	事業費を比較検討したことはない。実際に運送事業を営むための人材の確保や事業計画の作成、専門的な知識、必要免許の取得など、市が新規事業としてすべて最初から行うことは非現実的である。
鴨川市では、市でバスを所有しているはずだが、誰が運転しているのか。	運転手を会計年度任用職員(市職員)として雇用している。
市のバスと同じような運行はできないのか。そういった比較をし、違いを示してもらえれば、タクシー会社に委託した方がメリットがあることも理解できるのではないのか。比較もせずに、タクシー会社に委託するというのは納得できない。	運送の仕組みが違うので、同じような運行はできない。また、先ほど説明した条件に加えて、公が運送事業を行うことができる場合は、地域の中に輸送を担う交通事業者がいない場合に限られる。 地域内に輸送を担える事業者がいるにもかかわらず、公がそれを行うということは望ましい形ではない。まず、民間事業者の活用を考えなければならない。
運行日について、3地域を何台で運行するのか。	2台で運行する。予備車が1～2台。
運行する曜日は決まっているのか。	まだ決定していない。

質問等	回答
いつ決定するのか。	11 月末または 12 月に開催予定の公共交通会議までに決定したいと考えている。
長狭地域の運行日が月曜・水曜・金曜だとしたら、天津小湊地域や江見地域の運行日はそれ以外の曜日になるのか。	2 地域を運行する日と、1 地域だけを運行する日が組み合わさる。長狭地域を運行している日に、他の地域で運行している曜日もある。
週によって運行する曜日が変わることはあるのか。	毎週同じ曜日に運行する。
年間を通じて同じなのか。	同じである。
現状、チョイソコかもがわの運行実績が限界運行回数の 6 割程とのことなので、残りの 4 割プラスもう 1 台分の輸送能力で天津小湊地域と江見地域の対応ができるのではないかと。 今までの「週 5 日」に拘っている。3 地域すべてが週 3 日ではなく、長狭地域だけでも週 5 日にできないか再度検討してほしい。	
既に長狭地域で 1 台運行しているので、天津小湊地域と江見地域でもう 1 台が動くということか。	3 地域を 2 台で運行する計画となっている。
他地域はこれから運行が始まる地域。車両をもう 1 台増やすというのはどうか。	車両をもう 1 台増やすと、運行車両が計 3 台となり難しい。
長狭地域内の移動だと 1 回 300 円。往復で 600 円となる。この 600 円は高いのではないかと。チョイソコで吉尾出張所から国保病院まで 300 円だが、バスを利用すれば 300 円はかからない。 なお、チョイソコで鴨川地域まで出ると 700 円だが、路線バスで鴨川駅まで行くと 700 円かかるのか。	みんなみの里から亀田病院までだと 630 円かかる。
なぜ利用しないかという、あまり利便性がなく、運賃が高いから。だから、利用者が増えないのではないかと。もっと安くして、長狭地域内の移動であれば、1 回 100	公共交通に順序を設けている。まずバスがあり、タクシーがある。鴨川地域から長狭地域まで、一般的なタクシーだと片道 3000～4000 円の運賃になってしまうが、そ

質問等	回答
円くらいが妥当ではないか。路線バスの運賃と比較し、再考した方がいい。安ければ、便が良ければ利用する。自宅前まで来てくれば利用する。 道が狭く、自宅前まで車両が進入できない家もあり、運転免許証を返納した場合は、通りまで出て行かなければ、チョイソコが利用できない。運転免許証を所持していれば、時間を惜しんで自分で車を運転してしまう。 道が細く、軽自動車でなければ通れないほどの幅の道路が多い。細い道でも迎えに来てもらえれば、利用者は増えるのではないか。加えて、運賃が安くなれば。	こまでの負担を求めることはできないので、バスとタクシーの間で予約制乗合タクシーの運賃を設定するというのが本来的な考え方になる。 みんなみの里から亀田病院まで 630 円、平塚本郷から亀田病院まで 730 円と、700 円に設定してもバスの方が割高になってしまう区間もある。逆に、バスの運賃との兼ね合いを考えて、これまで 600 円だった運賃を 700 円にする調整をしている。 それでもなお、タクシーより割安になっているが、その代わり、タクシーのように 1 つの契約ではなく、予約制で乗合いということで、多少利用が制限される。
自分の車で鴨川地域まで行くとすると、自家用車が 1ℓで 10km 走行できるとして、往復 20km の移動距離とすれば、ガソリン代は 300 円強。それと比べて、自分が運転免許証を返納した場合、車で移動していたより高い金額を払って利用できるかどうか。そこまで生活に余裕があるかどうか。 そこまで考えると、運賃設定はなるべく抑えるべきではないか。一般的なタクシーを利用できる人は、年金をかなりもらっている人。すべてが高額年金取得者とは限らず、国民年金でやっと生活している人もいます。 そこも考慮し、所得が少ない人でも誰もが気軽に利用できる仕組みづくりが重要だと考える。	路線バスだけでは交通弱者の移動手段をカバーしきれない。だからこそ、自宅の前まで送迎してくれる予約制乗合タクシーが必要で、これを維持したいと考えている。 また、これから一段と高齢化が進み、更に厳しい状況になれば、それに見合った交通体系を考えていかなければならない。これがゴールではなく、常に改善を加えられるように考えていきたい。 運賃については、現状、チョイソコには割引制度がないが、今後導入していく予定。運転免許返納者に対しては、日東交通が発行している「ノーカーサポート優待証」があり、これをその対象にしていくことを考えている。
運賃について、大山地区は割安だという話があったが、主基地区の方が値上がり懸念を示さないか心配している。割引対象に主基地区在住の方を加えることはできないのか。送迎距離が短いのに大山地区の方と同じ額の運賃を払うことをどう思うだろうか。	

質問等	回答
チョイソコかもがわの維持のために皆で共有しなければならないことで、運賃を細分化しても大変だろうし、運賃収入が増えなければ維持も難しいので、運賃の値上げはやむを得ないのではないかと考える。 とりあえず、長狭線の維持に向けて取り組んでいくという理解でよいのか。	現状では、長狭線を幹線として維持していきたい。
チョイソコかもがわは、病院に行くために使ってる人が多いので、運行日数を減らすのであれば、予約などの都合上、早めに利用者に周知を図ってほしい。	運行計画が決定し次第、回覧板やチョイソコ通信への掲載を依頼するなどして周知を図っていきたい。
今、高齢者の外出意欲の低下が大きな問題だと考えている。家に閉じこもってしまった人をいかに外出させるかを考えないと、要介護の方が増えていってしまうのではないのか。 公民館の再編を機に活動を止めてしまおうというグループがいくつも出てきており、外出のきっかけづくりも企画担当課として考えてほしい。	チョイソコかもがわの運行に当たって、出事を増やすというような観点でも取り組んでいる。千葉トヨタ自動車と市社会福祉協議会、国保病院、企画政策課で定期的に会合を持ち、イベントの企画などを行っている。
チョイソコの運行日数を減らすことが、高齢者の外出意欲を減退させ、負の連鎖が生じるのではないかと心配する。週5日から週3日に減らすというのはしょうがない。分かった。しかし、それが2年3年と経ったとき、高齢者は週3日の運行に慣れてしまうから、元の週5日に戻すことは難しいだろう。	

《主基地区》

質問等	回答
2件の説明があったが、これらは既定路線なのか。それとも、意見を聞いて変更する可能性があるのか。	金谷線の廃止については、運行事業者の運転手不足等により、現在の運行を維持し続けることは困難である。ただし、ダイヤの修正など具体的な事項については、可能な限り調整したい。

質問等	回答
	チョイソコかもがわについては、現在の利用状況や財政負担などの観点から提案しており、ご理解いただきたい。なお、細部については、皆さんからの意見を踏まえ、事業主体と協議したい。 利用状況については、1日の限界運行回数20回に対して、現状、1日当たり約12.8件ということで、大きな影響はないと考えている。また、財政負担については、江見地域と天津小湊地域での導入費用と合わせて、2,500万程度の負担を見込んでおり、加えて、長狭線の維持にさらに2,200万円程度を要する。
路線バスの通学利用について、館山や木更津などの学校に通いたい生徒がいた場合、通学手段の確保についてはどう考えているか。将来のある生徒の夢を財政的な理由で奪っていいのか。	金谷線に関しては、財政的な理由ではなく、運転手不足等によりその維持が難しいもの。 なお、長狭高校や館山方面の高校に通学するための利用が見込まれることから、朝方・夕方の通学時間帯の便が維持できるよう長狭線に振り替えるなどして調整している。
平塚区辺りに住む生徒が、鴨川駅まで出て電車に乗って通学するだろうか。保田に出た方がずっと近い。 運行事業者の経営難が理由なのか。	運行事業者の経営が厳しいのではなく、運転手の確保が難しいという状況。 今後、さらに運転手の高齢化等が進み、定年退職者なども見込まれていく中、現状を維持していくことすら難しい。 金谷線の運行に1日2人の運転手が必要だが、2つの路線を長狭線に一本化することで、運転手を1人減らすことができる見込み。
高校生がバスで鴨川駅まで通うと、相当なバス代を負担する必要があるかと思うが、市が補助金を出すといったことは考えていないのか。	現状、そのような検討はしていない。 通学で利用する場合、通学定期を購入すると思われ、その際、事業者が一定の割引をしている。また、長狭線の維持に来年度以降2,200万円程度と多額の補助金が必要になる見込み。

質問等	回答
事情は理解できるが、大山地区の人たちにとって、保田に出るよりも鴨川に出てくの方が個人負担が大きくなるのではないか。そういった人に対する補助制度を考えてほしい。	
チョイソコかもがわについて、長狭地域の運行日数を週5日から週3日に変更する案が提示され、併せて、江見地域や天津小湊地域での運行を始めるということだが、他の地域が始まるからといって、なぜ長狭地域の運行日数が減らされるのか。 民生委員を務めていたが、チョイソコかもがわがなくなると、困る方が何人かいて、病院に行けないという方もいる。 区長会から「会員登録を増やしてくれ」という要請があり、先月約100人の新規登録をした。これは「週5日から週3日に減らされては困る」という成川区住民の総意だと思っている。 高齢化が進行したこの地区の住民の移動手段の確保はどうするのか。	チョイソコかもがわについては、これまで、運行当初から2年間は助成金、本年度は千葉トヨタの負担で運行を維持しているが、来年度も現在の運行を継続するためには1,000万円程度の赤字負担が必要となる。誰かが負担をしなければ、千葉トヨタとしては運行を継続できないとのこと。 市として、“チョイソコかもがわをなくす訳にはいかない”という所が出発点となっており、では、週何日程度の運行を維持すべきなのかを考えた。 1日当たりの限界運行回数が20回程度という中で、今は1日約12.8件、乗合率も1人台であり、まだ、運行の仕方に改善の余地があると考えている。 また、現在は長狭地域だけの運行になっているが、市内には清澄・四方木地区など、公共交通が不便な所があり、この他にも、高齢化が進行し、バス停まで出てくるのも難しい所もあるため、これを機にコミュニティバスから予約制乗合タクシーへの再編を考えている。 週5日の運行を効率化し、週3日に運行日数が減れば不便さは生じてしまうが、運行日をゼロにはしない。長狭線を維持しつつ、それを補完するような交通手段としてチョイソコがあるという、公共交通を全体的に捉えていただきたい。

質問等	回答
今までチョイソコかもがわは千葉トヨタが運営していたが、これからは市が運営していくことになるのか。	運送主体は、引き続き千葉トヨタと鴨川タクシーになる。ただ、その赤字相当額を補助していく予定である以上、市としても、すべてを事業者の主体性に委ねるということではなく、市の考えも反映させた中で運行していこうというもの。
補助金を支出するという話だが、現在は長狭地区のみの運行となっており、一つの地域に対して補助金を支出することは難しいのではないか。 千葉トヨタから「チョイソコかもがわは、毎年赤字だ」ということは聞いていて、区長さん方も“何とかチョイソコを残したい”と一生懸命に登録者数を増やす取組をしていたので、利用者の増加は別だが、とりあえず登録会員を増やすことに協力した。 市は補助金を支出するとのことで、説明会を開催するのは分かるし、利用状況も分かるが、週3日に運行日数が減ったら、医師の都合に合わせて病院に行くために利用している人が多いので、利用率は増えないのではないか。今後、通院する曜日の運行がなくなってしまうたらどうするのか。たとえ利用者が1人でも、今まで通り動かしてもらわないと困る。 運行計画には納得できない。私も成川区の住民の総意だと思っている。運行日数だけは検討し直してほしい。	繰り返しになるが、こういう状況にあるがゆえにチョイソコをなくしてしまうことはできないと、何とか存続する方向で、市としての財政負担や全市的な公共交通の姿も含めて考えたもの。 天津小湊地域・江見地域にも展開する。そして、これを機に長狭地域も含めて、チョイソコかもがわを維持するために市として補助金を支出していこうという方針を決めた。 赤字相当額として、3地域で2,500万円程度を見込んでいる。不便を生じさせてしまう点があることは、大変心苦しく思うが、長狭線8往復便を存続させることも含めて、公共交通を全体的に捉え、ご理解いただきたい。
「公共交通の維持」という美名のもとに弱者を切り捨てるという話ではないか。そのようにしか聞こえない。	これまでと同様、千葉トヨタに維持してもらうことは難しいという状況の中で、チョイソコをなくしてしまうことはできない。そうであるならば、現在の実証運行がなくすることはできないがゆえに、それをどう維持させるかということで検討した点は理解していただきたい。

質問等	回答
赤字見込みという2,500万円程度の金額の積算根拠を示すことができるか。	詳細な数字は示すことができないが、大まかに、年間の運行経費が約3,000万円。運賃収入やエリアパートナー収入などが430万円程度。差し引きし、約2,500万円程度と見込んでいる。
この額をすべて市の補助金で支出するということか。	そのように検討している。
何台での運行を予定しているのか。	基本的に2台で動く。
通院利用が多く、移動距離もあるので、2台では無理ではないか。四方木地区など、バス停まで出てこられない方が多くいる所がある。それは地元に住んでいるので重々知っている。3地域で2台の運行なのか。	各曜日2地域以内ずつになるように、週3日ずつ車両を配分する予定。
長狭地域・天津小湊地域・江見地域で各1台ということか。 1台での運行だと、1人の運転手が1日7～8回往復することになる。大山地区から病院まで10数kmあり、往復して20数kmということは、それだけで1時間半くらいかかるはず。運行時間が1日8時間しかないのに、大山地区から5往復くらいしかできないのではないかと。時間的な制約や通院予約との兼ね合いを考えれば、利用者数は増えないはずなので、この「週3日」は何とかならないのか。 本来なら昨年度で運行が終わっているはずだったので、千葉トヨタは補助金の支出などがなければ撤収するつもりだろう。いろんなことを考えた上で、どうしても仕方なく「週3日」ということであれば、皆は納得すると思う。 納得できるような説明を願う。今の説明では納得できない。	

質問等	回答
自宅が山の上の方にあり、坂が急なため、現在のチョイソコの車両が上がる事ができず、乗降場所まで徒歩で移動しているが、それに大変さを感じている方もいるので、車両サイズを小さくすることも検討していただきたい。 また、週3日にすると説明があったが、それによって利用が増えるとは思えない。どういう確認をして、この案に至ったのか教えてもらいたい。“週5日では多いから週3日にしようか”という程度の話なのか、真剣に考えた結果なのかを知りたい。 弱者切り捨ての感が否めず、納得できないし、財政的に厳しいから仕方がないというのはどうかと思う。	まず、車両の大きさについては、現在のハイエースは普通車とはいえ、比較的大きな車両。長狭地域の奥深くまで入っていくとなると、かなり難しい状況であることは他地区からも意見として伺っている。 ただ、トヨタが調達した車両で、長狭中学校の生徒に絵を描いてもらい、ラッピングしている状況もあり、それをすぐに更新するのは難しいと思われる。また、乗合という形態で運行していくとなると、ある程度の乗車人数を確保したい、多くの利用者を乗車させたいという面もある。 他地区でも、区長会の皆さんが利用促進のために大変な努力をされており、登録者数も非常に増えているような状況にあることは承知している。「仮に、運行日数が週5日のままだったとしても、恐らく登録者数や利用者数がこれ以上増えることは難しいのではないか」といった意見も伺っている。 ということは、今利用していただいている方々になるべく不便をかけないように効率的に運行するためには、こういった運行回数、運行形態がいいか。他の地域にも展開させるということも含めて解決するためにはどうしたらいいかを考えた中で、「週3日」を導き出した。また、1日の限界運行回数20回に対して12.8回程度という利用状況も踏まえて検討している。
赤字額ありきでの計画のように思える。名前が「チョイソコかもがわ」で、今は長狭地域しか運行していないので、「チョイソコながさ」でもいいのではないか。 来年から天津小湊地域と江見地域も加わって、3地域でチョイソコを運行し、鴨川地域ではコミュニティバス循環線が運行されるような公共交通網に再編される。	先ほど、鴨川市が以前運行させていた乗合タクシーについての意見があったが、その際は長狭地域内のみの移動で、週2日の運行だった。 運行日数の少なさも影響したかもしれないが、長狭地域内での移動に止まっていたことが、利用が伸びなかった原因の一つではないかと考えている。チョイソコかも

質問等	回答
「チョイソコかもがわ」は、長狭地域で1台。恐らく、江見地域・天津小湊地域も運行は1台で、もう1台は予備車両なのだろう。 例えば、3地域を一体的に運用すれば、3台で運行するところを2台で済ませられる。そうすれば、その分経費も縮減できると思う。それによって、週5日の日数を確保するといった方法は、考えられないか。 市民も私も、お金がない中で千葉トヨタがチョイソコを運行してくれているのは大変感謝している。 現状のサービスを維持した中で横展開をしていくという、長狭地域から江見地域から天津小湊地域からというスケールメリットの中で、常時2台で運行できないのか。	がわになったことで、長狭地域から乗降場所は限定されるものの、鴨川地域での乗降もできるようになった。 江見地域や天津小湊地域でも同じような形で展開したいと考えているが、仮に、天津小湊地域で1回運行し、直ぐに次の運行で長狭地域で運行するという方法では、恐らく相当効率が下がるのではないかと考えられる。地域内の移動もあり、地域を限定して運行することで、地域内の移動も賄えるという面もある。少しでも効率よく運行しようとする、運行地域はある程度限定して運行する方が良いのではないかと考えている。
現在、乗合率が1.2人/回程度という状況で、1時間に1本ずつという定時運行に決まれば、乗合率は上がるだろうが、ドアツードアなので、それもなかなか難しいのではないと思う。 この3地域を一体的に運用する中で、常時2台走らせて、週5日運行できる方法を考えていただきたい。	
いつもとは言い切れないが、チョイソコの車両がみんなみの里の第2駐車場で待機している。そして、予約が入ると時間に合わせて運行している。 スケールメリットの中で、現在の運行の中で、もう少し千葉トヨタや運行事業者と実態を踏まえ、どうしたら週5日運行できるか、「3地域を一体的に運行させたら…」など、どうしたらできるかを考えてほしい。 もう少し費用がかかるというのであれ	

質問等	回答
ば、ドアツードアなので、利用しない自分が運賃のこと言うのはどうかと思うが、運賃が 300 円ではなく 500 円になっても、皆さんは納得すると思う。 ドアツードアということや、バスの運賃を考慮して運賃設定を考えていると思うが、タクシー運賃の何分の一とか、バスの運賃と同じあるいは少し高くても仕方がない。バス停まで料金がかかるから。と理解してもらえる気がする。 ということで、運行事業者さんと週 5 日の運行がどうやったらできるかということを検討していただきたい。	
新たに天津小湊地域と江見地域での運行を週 3 日で始めるということだが、長狭地域はチョイソコが運行されて 3 年くらい経ち、運行実績のデータも積み上がってきている。 チョイソコの運行実績が全くない地域と、長狭地域とを同じ運行日数にしようというのは納得できない。長狭地域は今までどおり週 5 日、天津小湊地域・江見地域は週 3 回で運行してはどうか。 長狭地域以外でデータを取るようなことはしないのか。	現在の運行実績は、元々、市が予約制乗合タクシーの実証運行を行っていたことに、チョイソコかもがわとしての歴史が積み重なった結果であることは、仰るとおり。 千葉トヨタも新たな地域での運行開始前に、各地区での周知活動や社会福祉協議会の協力を得て、移動に困っている方々に対してフォローする活動をしていくことを予定している。 最初から長狭地域ほどの登録者数が得られるとは思わないが、活動をする中で、かなり需要の掘り起こしができ、それが増えていくのではないかという見込みを持って取り組んでいる。
どうしても週 5 日の運行日数は譲れない。週 3 日はありえない。 会員を増やすために、「あなたには今必要ないかもしれないが、必要な人がいるので、ぜひチョイソコを継続させてもらうために会員になってもらいたい。」と区長たちと区内のほぼすべての家を回り、90 人くらいの新規登録者を増やした。 「週 3 日」の運行日数というのは納得で	

質問等	回答
きないので、千葉トヨタにもっと頑張ってもらおうとか、もっと良い方法を考えてもらいたい。	
確認をしたいが、3地域でチョイソコを運行するとき、運行車両は何台を予定しているのか。	基本的に運行する台数は2台。車種としてはハイエースを予定している。それ以外に予備車両として、タクシー事業者が所有する車両を確保しておく計画としている。
乗合率がとにかく低いということを考えれば、新たにハイエースを追加するのではなく、5人乗り程度の普通車を2台目として運行させ、車両費などの経費を抑えつつ、利用者の利便性も向上するような方法を考えていただきたい。	
路線バスについては、私自身、減便になるのは致し方ないと納得している。ただし、問題はチョイソコについて。 チョイソコの運行計画を何とかもう少し煮詰めてもらって、いろいろな案を出してもらって、頑張ってもらいたい。	市としては、基幹的な交通手段としての長狭線の維持も必要だと考えており、だからこそ、長狭線を維持した上で、それを補完するような手段としてチョイソコかもがわを維持していくということを説明させていただいた。 ぜひ、チョイソコだけでなく、長狭線の利用促進についても理解をいただきたい。
区長会の今年の重点的な要望ということで、チョイソコかもがわの継続を掲げて活動をしている。 会員数の増加も当然だが、補助金をもらわないと継続ができないことは目に見えて分かっている、長狭地域だけの運行では、その実現は難しいと思っていた。だから、江見地域と天津小湊地域で運行させるということは、当然のことと理解している。 そして、千葉トヨタの方と話をすることで、運行すればするほど赤字になるという現状が分かった。だから、効率的な運行をするには、バスのような決められた時間で運行するのがいいのではないかという話もしたが、それは難しいとのことだった。	千葉トヨタから提供された収支の概要を再度伝え、2022年度は、経費が約1,300万円。運賃収入が約100万円、スポンサー収入が約170万円で、差し引きで約1,030万円の赤字という状況。 運賃を仮に倍の額にしたとしても収入は約200万円で、緩和する効果は約100万円。 運賃が倍に値上がったとしても、利用が倍になったとしても約100万円の増にしかない。つまり、経費の約1,300万円と相当の乖離がある状況で、どうしても赤字を前提とした運行ということは、今ご指摘いただいた通り。 なので、そういった中で、効率的な運行を図るためにはどうすればいいか、という

質問等	回答
乗合率が1人台や2人台ではなく、5人台とか6人台となっていないと、黒字方向には向かわないと思っていて、区長会の要望としては「存続」を要望して、週3日の運行であっても「存続」になった。 今は、週3日でも存続したので、第一段階としては良しと思っている。今後は、利用状況を見ながら、週4日、週5日と運行日数が増えることを願って、区長会でも活動していきたい。	視点で考えさせていただいたという点をご理解いただきたい。また、その答えの一つが、“乗合率の向上”である。 それともう1点、やはり他の地区でも週3日にするという点については、反対する意見をいただいている。その際に、「運行計画案による運行も実証運行であり、予約の取り方などを工夫することで乗合率を高め、もっと効率的な運行ができるのではないか」と考えていることを説明させていただいた。 それも実証の要素の一つで、その結果如何で、“週3日の運行では立ち行かない”ということであれば、その後に運行日数を増やしていくということも検討の方向性としてはあり得ると考えている。そういった点も踏まえて理解していただきたい。
1日の運行ではなく、半日の運行で週5日というのはできないのか。通院予約のこともあるので。丸1日ではなく、半日ずつ運行するという選択肢はないのか。 これも議論の俎上に載せていただきたい。	

《田原地区》

質問等	回答
—	—

《鴨川地区》

質問等	回答
住所は東町だが、実家が曾呂にある。月3回程度、実家に行くのだが、江見地域で運行する予約制乗合タクシーを利用することはできるか。	江見地域などに住んでいる方が対象になるため、残念ながら利用できない。
金谷線は廃止となってしまうのか。	金谷線は廃止となる予定。

質問等	回答
時々、鋸南町の手話サークル（第2、第4の月曜日）に通っているため、金谷線がなくなると困る。	J R 内房線を利用していきたい。

配 布 資 料

民間路線バス金谷線・長狭線の再編、
及びチョイソコかもがわの実証運行に関する
地区別説明会 次第

日時：令和5年10月10日（火）

午後2時30分から

場所：大山公民館

1 開 会

2 あいさつ

3 説 明

（1） 民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について

（2） チョイソコかもがわの実証運行について

4 質疑応答

5 閉 会

[配布資料]

- ・ 資料1 民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について
- ・ 資料2 チョイソコかもがわの実証運行について

民間路線バス金谷線・長狭線の再編、
及びチョイソコかもがわの実証運行に関する
地区別説明会 次第

日時：令和5年10月11日（水）

午後6時から

場所：吉尾公民館

1 開 会

2 あいさつ

3 説 明

（1） 民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について

（2） チョイソコかもがわの実証運行について

4 質疑応答

5 閉 会

[配布資料]

- ・ 資料1 民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について
- ・ 資料2 チョイソコかもがわの実証運行について

民間路線バス金谷線・長狭線の再編、
及びチョイソコかもがわの実証運行に関する
地区別説明会 次第

日時：令和5年10月12日（木）

午後2時30分から

場所：主基公民館

1 開 会

2 あいさつ

3 説 明

（1） 民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について

（2） チョイソコかもがわの実証運行について

4 質疑応答

5 閉 会

[配布資料]

- ・ 資料1 民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について
- ・ 資料2 チョイソコかもがわの実証運行について

民間路線バス金谷線・長狭線の再編に関する

地区別説明会 次第

日時：令和5年10月13日（金）

午後2時30分から

場所：田原公民館

1 開 会

2 あいさつ

3 説 明

（1） 民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について

4 質疑応答

5 閉 会

[配布資料]

・ 資料1 民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について

民間路線バス金谷線・長狭線の再編に関する

地区別説明会 次第

日時：令和5年10月13日（金）

午後6時から

場所：中央公民館

1 開 会

2 あいさつ

3 説 明

（1） 民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について

4 質疑応答

5 閉 会

[配布資料]

・ 資料1 民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について

民間路線バス金谷線及び長狭線の再編について

1. 趣旨

民間路線バス金谷線及び長狭線については、「鴨川市公共交通の再編の方向性」に基づき、運行事業者と協議し2路線で1日当たり9往復便の運行から6往復便に減便するダイヤ改正案（変更前）にて沿線地区別説明会等を実施した。

この中で、通勤通学等への影響が懸念されること等が判明したことから、これらに対応するため、朝1往復便を維持し、夕方の便に変更を加えたダイヤ改正案（変更後）により、令和5年4月から1日当たり8往復便で運行することとした。

しかしながら、運行事業者での乗務員不足及びこれに伴う乗務員の高齢化が深刻であり、1日当たり8往復便のダイヤによる運行の継続は困難であることから、運行事業者からの提案等を踏まえた新たなダイヤ改正案を検討した。

2. 現状

(1) 金谷線

[区 間] 東京湾フェリー～平塚入口～みんなみの里～鴨川駅(東口)～亀田病院

[便 数] 4往復便

[キロ程] 35.92km（うち、本市キロ程 21.87km、キロ程比率 60.885%）

[利用者数及び補助金額の推移]

年度		R01	R02	R03	R04
利用者数（人）		28,258	20,337	21,123	23,719
補助金額（千円）		5,826	6,064	17,205	16,900
内 訳	鴨川市（60.885%）	3,538	3,682	10,447	10,289
	鋸南町（28.591%）	1,673	1,741	4,940	4,832
	富津市（10.524%）	616	641	1,818	1,779

※1. 補助金額について、端数処理により各市町の額の合計と合わない場合あり

※2. キロ程比率は、令和4年度以降のもの

(2) 長狭線

[区 間] 平塚本郷～平塚入口～みんなみの里～鴨川駅(東口)～亀田病院

[便 数] 4往復便

[キロ程] 20.87km（「平塚本郷～鴨川駅(東口)」系統は17.55km）

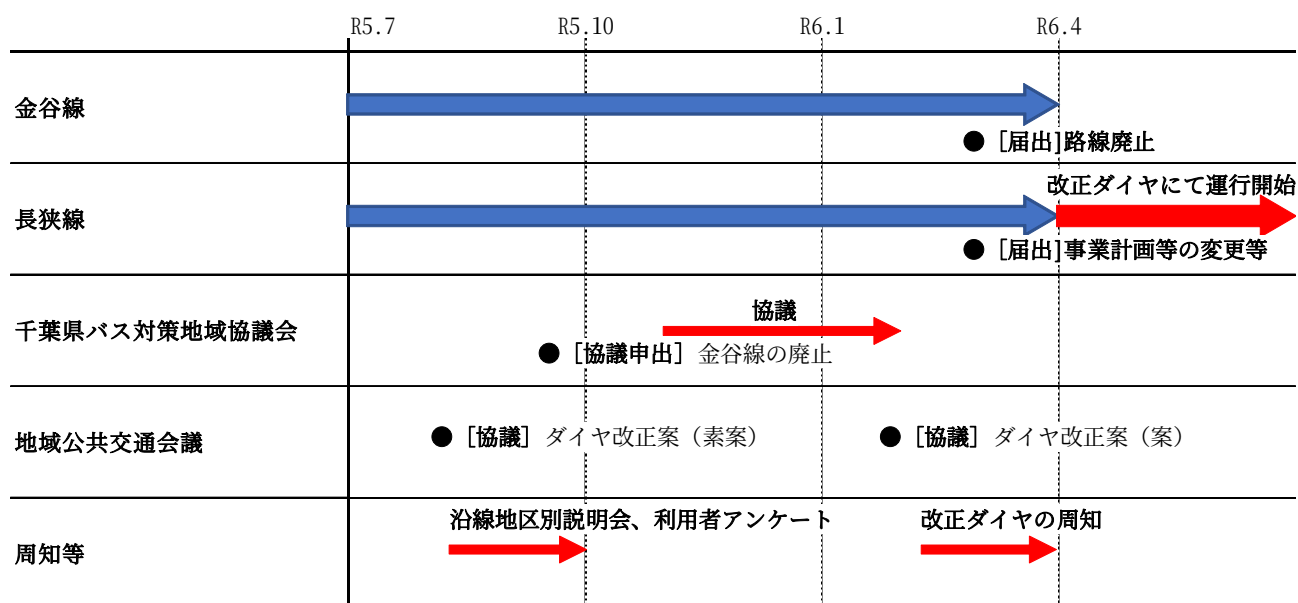
[利用者数及び補助金額の推移]

年度		R01	R02	R03	R04
利用者数（人）		18,633	17,087	18,294	18,474
補助金額（千円）		4,274	2,370	10,480	13,467

3. 再編の方向性

- ・両路線の運行事業者の乗務員不足及びこれに伴う乗務員の高齢化が深刻であること等から、運行事業者の意向を踏まえ、キロ程が長大な金谷線の廃止と長狭線への一部振替えを検討する。
- ・金谷線の廃止の検討に当たっては、千葉県バス対策地域協議会等を通して、協調補助自治体等と十分に協議する。
- ・長狭線への一部振替えの検討に当たっては、コロナ禍の影響を排除するため、原則、令和元年度の利用実績を分析した上、行う。
- ・通学等に影響する場合については、教育委員会等と協議する。
- ・再編ダイヤによる運行開始は令和6年4月を目標とする。

4. 想定スケジュール



5. 現行ダイヤ及びダイヤ改正案

■現行ダイヤ

【亀田病院⇒安房鴨川駅⇒東京湾フェリー・平塚本郷】								令和5年4月1日改正
停 留 所	1	2	3	4	5	6	7	8
	金谷線	長狭線	長狭線	金谷線	長狭線	金谷線	金谷線	長狭線
亀 田 病 院	5:45		7:15	8:00	10:55	12:10	15:10	18:00
鴨 川 シ ー ワ ー ル ド	5:46		7:16	8:01	10:56	12:11	15:11	18:01
グ ラ ン ド ホ テ ル	5:47		7:17	8:02	10:57	12:12	15:12	18:02
鴨 川 駅（東 口）	5:50	6:00	7:25	8:10	11:05	12:20	15:20	18:10
長 狭 高 前	5:52	6:02	7:27	8:12	11:07	12:22	15:22	18:12
総 合 運 動 場	5:55	6:05	7:30	8:15	11:10	12:25	15:25	18:15
大 宮 坂 下	5:57	6:08	7:33	8:18	11:13	12:28	15:28	18:18
主 基 駅	6:00	6:12	7:39	8:24	11:19	12:34	15:34	18:24
長 狭 局 前	6:01	6:13	7:40	8:25	11:20	12:35	15:35	18:25
長 狭 学 園 正 門 前	6:03	6:15	7:43	8:28	11:23	12:38	15:38	18:28
み ん な み の 里	6:04	↓	7:45	8:30	11:25	12:40	15:40	18:30
国 保 病 院 前	6:05	↓	7:46	8:31	11:26	12:41	15:41	18:31
吉 尾 駅	6:06	6:16	7:48	8:33	11:28	12:43	15:43	18:33
商 業 セ ン タ ー	6:08	6:18	7:50	8:35	11:30	12:45	15:45	18:35
め ぐ み の 里	6:10	6:20	7:51	8:36	11:31	12:46	15:46	18:36
大 山 千 枚 田 入 口	6:10	6:22	7:53	8:38	11:33	12:48	15:48	18:38
大 山 公 民 館	6:13	6:26	7:57	8:42	11:37	12:52	15:52	18:42
金 東 駅	6:13	6:26	7:57	8:42	11:37	12:52	15:52	18:42
平 塚 入 口	6:13	6:28	7:59	8:44	11:39	12:54	15:54	18:44
平 塚 本 郷	↓	6:30	8:01	↓	11:41	↓	↓	18:46
佐 久 間 森	6:14			8:45		12:55	15:55	
榎	6:16			8:47		12:57	15:57	
東 京 湾 フ ェ リ ー	6:35			9:11		13:21	16:21	
【東京湾フェリー・平塚本郷⇒安房鴨川駅⇒亀田病院】								
停 留 所	1	2	3	4	5	6	7	8
	長狭線	金谷線	長狭線	金谷線	長狭線	金谷線	金谷線	長狭線
東 京 湾 フ ェ リ ー		6:45		10:15		13:45	17:05	
榎		7:06		10:36		14:06	17:26	
佐 久 間 森		7:08		10:38		14:08	17:28	
平 塚 本 郷	6:30	↓	8:20	↓	12:35	↓	↓	18:50
平 塚 入 口	6:32	7:09	8:22	10:39	12:37	14:09	17:29	18:52
金 東 駅	6:33	7:10	8:23	10:40	12:38	14:10	17:30	18:53
大 山 公 民 館	6:33	7:10	8:23	10:40	12:38	14:10	17:30	18:53
大 山 千 枚 田 入 口	6:37	7:14	8:27	10:44	12:42	14:14	17:34	18:57
め ぐ み の 里	6:38	7:15	8:28	10:45	12:43	14:15	17:35	18:58
商 業 セ ン タ ー	6:40	7:17	8:30	10:47	12:45	14:17	17:37	19:00
吉 尾 駅	6:42	7:19	8:32	10:49	12:47	14:19	17:39	19:02
み ん な み の 里	6:45	7:22	8:35	10:52	12:50	14:22	17:42	↓
国 保 病 院 前	6:46	7:23	8:36	10:53	12:51	14:23	17:43	↓
長 狭 学 園 正 門 前	6:47	7:24	8:37	10:54	12:52	14:24	17:44	19:04
長 狭 局 前	6:50	7:27	8:40	10:57	12:55	14:27	17:47	19:07
大 宮 坂 下	6:57	7:34	8:47	11:04	13:02	14:34	17:54	19:14
総 合 運 動 場	6:58	7:35	8:48	11:05	13:03	14:35	17:55	19:15
長 狭 高 前	7:01	7:38	8:51	11:08	13:06	14:38	17:58	19:18
鴨 川 駅（東 口）	7:05	7:42	8:55	11:12	13:10	14:42	18:02	19:22
グ ラ ン ド ホ テ ル	7:08	7:45	8:58	11:15	13:13	14:45	18:05	
鴨 川 シ ー ワ ー ル ド	7:09	7:46	8:59	11:16	13:14	14:46	18:06	
亀 田 病 院	7:10	7:47	9:00	11:17	13:15	14:47	18:07	

※主要なバス停を抜粋して掲載（長狭線のバス停に変更なし）

※「■ダイヤ改正案」の塗りつぶしのバス停は、金谷線廃止に伴いなくなるバス停

■ダイヤ改正案

【亀田病院⇒安房鴨川駅⇒平塚本郷】								令和6年4月1日改正予定
停 留 所	1	2	3	4	5	6	7	8
	長狭線	長狭線	長狭線	長狭線	長狭線	長狭線	長狭線	長狭線
亀 田 病 院			7:30	9:00	10:10	12:40	16:10	17:50
鴨 川 シ ー ワ ー ル ド			7:31	9:01	10:11	12:41	16:11	17:51
グ ラ ン ド ホ テ ル			7:32	9:02	10:12	12:42	16:12	17:52
鴨 川 駅（東 口）	5:55	6:50	7:40	9:10	10:20	12:50	16:20	18:00
長 狭 高 前	5:57	6:52	7:42	9:12	10:22	12:52	16:22	18:02
総 合 運 動 場	6:00	6:55	7:45	9:15	10:25	12:55	16:25	18:05
大 宮 坂 下	6:03	6:58	7:48	9:18	10:28	12:58	16:28	18:08
主 基 駅	6:07	7:02	7:54	9:24	10:34	13:04	16:34	18:14
長 狭 局 前	6:08	7:03	7:55	9:25	10:35	13:05	16:35	18:15
長 狭 学 園 正 門 前	6:10	7:05	7:58	9:28	10:38	13:08	16:38	18:18
み ん な み の 里	↓	↓	8:00	9:30	10:40	13:10	16:40	18:20
国 保 病 院 前	↓	↓	8:01	9:31	10:41	13:11	16:41	18:21
吉 尾 駅	6:11	7:06	8:03	9:33	10:43	13:13	16:43	18:23
商 業 セ ン タ ー	6:13	7:08	8:05	9:35	10:45	13:15	16:45	18:25
め ぐ み の 里	6:15	7:10	8:06	9:36	10:46	13:16	16:46	18:26
大 山 千 枚 田 入 口	6:17	7:12	8:08	9:38	10:48	13:18	16:48	18:28
大 山 公 民 館	6:21	7:16	8:12	9:42	10:52	13:22	16:52	18:32
金 東 駅	6:21	7:16	8:12	9:42	10:52	13:22	16:52	18:32
平 塚 入 口	6:23	7:18	8:14	9:44	10:54	13:24	16:54	18:34
平 塚 本 郷	6:25	7:20	8:16	9:46	10:56	13:26	16:56	18:36
佐 久 間 森								
榎								
東 京 湾 フ ェ リ ー								
【平塚本郷⇒安房鴨川駅⇒亀田病院】								
停 留 所	1	2	3	4	5	6	7	8
	長狭線	長狭線	長狭線	長狭線	長狭線	長狭線	長狭線	長狭線
東 京 湾 フ ェ リ ー								
榎								
佐 久 間 森								
平 塚 本 郷	6:30	7:30	8:40	10:30	12:35	14:35	17:35	18:40
平 塚 入 口	6:32	7:32	8:42	10:32	12:37	14:37	17:37	18:42
金 東 駅	6:33	7:33	8:43	10:33	12:38	14:38	17:38	18:43
大 山 公 民 館	6:33	7:33	8:43	10:33	12:38	14:38	17:38	18:43
大 山 千 枚 田 入 口	6:37	7:37	8:47	10:37	12:42	14:42	17:42	18:47
め ぐ み の 里	6:38	7:38	8:48	10:38	12:43	14:43	17:43	18:48
商 業 セ ン タ ー	6:40	7:40	8:50	10:40	12:45	14:45	17:45	18:50
吉 尾 駅	6:42	7:42	8:52	10:42	12:47	14:47	17:47	18:52
み ん な み の 里	6:45	7:45	8:55	10:45	12:50	14:50	↓	↓
国 保 病 院 前	6:46	7:46	8:56	10:46	12:51	14:51	↓	↓
長 狭 学 園 正 門 前	6:47	7:47	8:57	10:47	12:52	14:52	17:49	18:54
長 狭 局 前	6:50	7:50	9:00	10:50	12:55	14:55	17:52	18:57
大 宮 坂 下	6:57	7:57	9:07	10:57	13:02	15:02	17:59	19:04
総 合 運 動 場	6:58	7:58	9:08	10:58	13:03	15:03	18:00	19:05
長 狭 高 前	7:01	8:01	9:11	11:01	13:06	15:06	18:03	19:08
鴨 川 駅（東 口）	7:05	8:05	9:15	11:05	13:10	15:10	18:07	19:12
グ ラ ン ド ホ テ ル	7:08	8:08	9:18	11:08	13:13	15:13		
鴨 川 シ ー ワ ー ル ド	7:09	8:09	9:19	11:09	13:14	15:14		
亀 田 病 院	7:10	8:10	9:20	11:10	13:15	15:15		

「チョイソコかもがわ」の実証運行について

■趣 旨

「チョイソコかもがわ」については、千葉トヨタ自動車(株)を事業主体として実証運行中で、その期間は令和6年3月末までとされている。令和6年度以降の運行継続に向け、以下のとおり運行計画の調整を図りたいもの。

■実証運行計画（素案）

事業名	オンデマンド型乗合交通「チョイソコかもがわ」運行事業															
事業主体	千葉トヨタ自動車株式会社															
事業内容	「チョイソコかもがわ」の登録利用者の予約に応じて、乗合による目的地（買物施設、医療介護関係施設、公共施設、協賛企業等）への輸送を行う															
実証運行期間	令和6年4月1日から令和7年3月31日まで ※令和7年4月1日以降の本格運行を目指す															
運行区域	長狭地域及び鴨川地域															
運行日	週3日（月曜日～金曜日のうち3日） ※土日祝日・年末年始（12/29～1/3）は除く															
運行時間	午前8時から午後4時（最終降車時間）まで															
利用対象	長狭地域（大山地区・吉尾地区・主基地区）在住の方で、事前に会員登録した方 ※利用者については、一人で乗降できる者とする。ただし、介助者*がいる場合にはこの限りではない（*介助者も利用登録ならびに運賃が必要）															
運賃	下表のとおり乗車地域・降車地域に応じた運賃を設定。 ※運賃は、乗車時に運転手に支払う。 <地区別運賃> <table border="1"> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="2">降車</th></tr> <tr> <th>長狭地域</th><th>鴨川地域</th></tr> <tr> <td rowspan="2">乗車</td><td>長狭地域</td><td>300 円</td><td>700 円</td></tr> <tr> <td>鴨川地域</td><td>700 円</td><td>—</td></tr> </table>					降車		長狭地域	鴨川地域	乗車	長狭地域	300 円	700 円	鴨川地域	700 円	—
		降車														
		長狭地域	鴨川地域													
乗車	長狭地域	300 円	700 円													
	鴨川地域	700 円	—													
支払方法	現金または回数券															

利用方法	【予約方法】 電話または WEB 【予約受付時間】 ・電話予約受付時間は、午前 8 時 30 分から午後 4 時まで。 ・予約受付は、乗車日の 1 ヶ月前から当日の運行 30 分前まで。 ・午前 8 時から午前 9 時までに乗車する場合は、前日までに予約。 【乗降場所】 ・利用者の登録乗降場所（自宅または自宅付近） ・共通乗降場所（別紙「共通乗降場所一覧」のとおり） ※鴨川地域の共通乗降場所間の移動は不可 ※乗車希望時間の 5 分前までに、予約した乗降場所で待機 ＜運行地区移動ルール＞ <table><tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="2">降車</th></tr><tr><th>長狭地域</th><th>鴨川地域</th></tr><tr><th rowspan="2">乗車</th><th>長狭地域</th><td>○</td><td>○</td></tr><tr><th>鴨川地域</th><td>○</td><td>×</td></tr></table>			降車		長狭地域	鴨川地域	乗車	長狭地域	○	○	鴨川地域	○	×
				降車										
		長狭地域	鴨川地域											
乗車	長狭地域	○	○											
	鴨川地域	○	×											
配車システム 及 び 業務内容	I T 型（株式会社アイシンのオンデマンドシステムを利用）で、車両に設置したタブレットの運行指示に従い乗降場所へ移動し、利用者の乗降を行う													
運行車両	2 台 ※運行は 1 台（ハイエース）とし、もう 1 台は不測の事態に備え代替え車両とする													

■現運行計画との変更点

- 1 運行日：週 5 日（月曜日～金曜日） → 週 3 日（月曜日～金曜日のうち 3 日）
- 2 運賃：長狭地域と鴨川地域間の移動の運賃 600 円 → 700 円
- 3 運賃割引制度の導入

（参考）路線バス・コミュニティバスの運賃割引制度

未就学児（保護者同伴）	無料
小学生以下	半額
身体障害者手帳所持者とその介助者	
療育手帳所持者とその介助者	
精神障害者保健福祉手帳所持者とその介助者	
ノーカーサポート優待証所持者	

共通乗降場所一覧

	区 分	施 設 名 称	地 区
長 狭 地 域	買 物 施 設	おどや長狭店	吉尾地区
		コメリ鴨川長狭店	吉尾地区
		里のMUJ I みんなみの里	吉尾地区
		セブンイレブン鴨川長狭中学校前店	吉尾地区
		ヤックスドラッグ鴨川長狭店	吉尾地区
		柴崎商店	大山地区
		スーパー寿しや	大山地区
		大正屋商店	大山地区
	医 療 介 護 関 連 施 設	市立国保病院	吉尾地区
		川上回新堂薬局	主基地区
		旧安川薬局	吉尾地区
		ヤックスドラッグ鴨川長狭店	吉尾地区
		グループホームいきいきの家鴨川	大山地区
		特別養護老人ホーム南小町	主基地区
		特別養護老人ホームめぐみの里	吉尾地区
	公 共 施 設 等	大山公民館	大山地区
		主基公民館	主基地区
		吉尾出張所・吉尾公民館	吉尾地区
		長狭学園	吉尾地区
		長狭こども園	吉尾地区
		大川面運動広場	吉尾地区
		南小町区民センター	主基地区
		上小原青年館	主基地区
		やすらぎの家	主基地区
		下小原青年館	主基地区
		北小町青年館	主基地区
		枝郷公会堂	吉尾地区
	郵 便 局 ・ 金 融 機 関	鴨川寺門郵便局	吉尾地区
		金束郵便局	大山地区
		長狭郵便局	主基地区
		J A 安房長狭支店	吉尾地区
		セブンイレブン鴨川長狭中学校前店	吉尾地区

	区 分	施 設 名 称	地 区
長狭地域	乗 換 拠 点	榎畑バス停留所	大山地区
		河岸坂上バス停留所	主基地区
		長狭中前・長狭学園正門前バス停留所	吉尾地区
		平塚入口バス停留所	大山地区
		平塚青年館バス停留所	大山地区
		平塚本郷バス停留所	大山地区
鴨川地域	買 物 施 設	イオン鴨川店	鴨川地区
		カインズ鴨川店	鴨川地区
		潮騒市場	東条地区
		ベイシア鴨川店	鴨川地区
	医 療 介 護 関 連 施 設	亀田総合病院	東条地区
		東条病院	東条地区
	公 共 施 設 等	鴨川市役所	鴨川地区
		ふれあいセンター	西条地区
		総合運動施設	田原地区
		JR 安房鴨川駅西口	鴨川地区
		長狭高校前	鴨川地区
	郵 便 局 ・ 金 融 機 関	千葉銀行鴨川支店	鴨川地区
		京葉銀行鴨川支店	鴨川地区
		千葉興業銀行鴨川支店	鴨川地区
		佐藤保険事務所	鴨川地区
	自 動 車 関 連 施 設	鴨川自動車教習所	鴨川地区
		千葉トヨタ自動車 鴨川店	西条地区

※鴨川地域の共通乗降場所間の移動は不可