

一般路線バス（市内線）の減便及び廃止について

1. 趣旨

鴨川日東バス株式会社（以下、「鴨川日東」）が運行する、仁右衛門島入口と興津駅を結ぶ路線である「市内線」は、5系統からなり、その内、「仁右衛門島入口～天津駅」、「鴨川駅～行川アイランド」、「鴨川駅～興津駅」の3系統については、国・県の補助を受けながら運行している。

当該路線は、通勤・通学・通院・買い物利用等、市域を越えた幹線として、地域住民の移動を支える重要な生活路線であるが、この度、平成31年10月1日をもって、「鴨川駅～行川アイランド」、「鴨川駅～興津駅」の2系統の廃止及び「仁右衛門島入口～天津駅」の系統について、引き続き国・県の補助を受けながら運行を継続する旨の申出が千葉県バス対策地域協議会（以下、「バス協」）にあったところである。

加えて、「仁右衛門島入口～天津駅」系統については、平成30年10月30日に鴨川日東から本市に対し、減便に関する協議の申出があったことから、バス協安房分科会の会議開催に先立ち、意見を求めるもの。

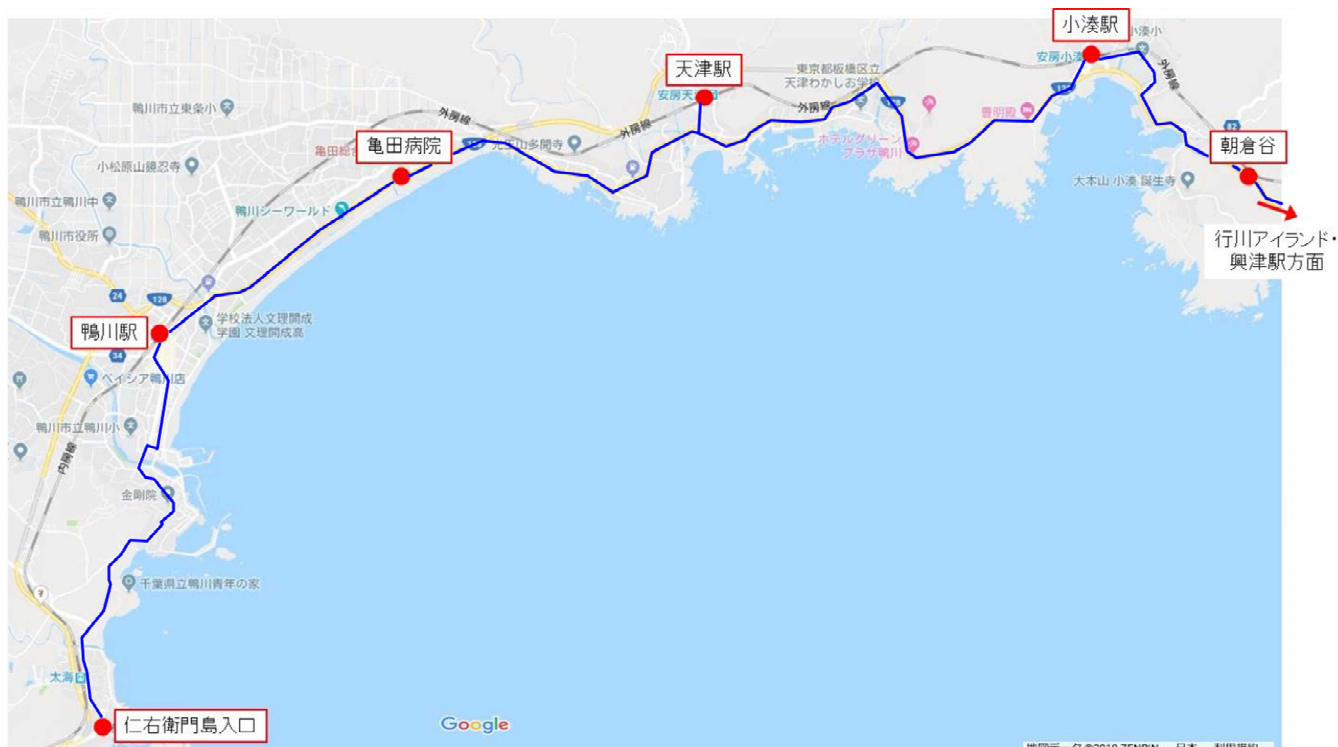
2. 路線の概要

(1) 路線名：市内線（仁右衛門島入口～興津駅）

1) 系統：5系統

系統	キロ程	運行便数（1便＝1往復）			備考
		平日	土曜日	日・祝・年末年始	
仁右衛門島入口～天津駅※	9.9km	18便	11便	11便	
鴨川駅～行川アイランド※	15.0km	4便	4便	3.5便	勝浦市
鴨川駅～興津駅※	16.7km	9便	5便	4便	勝浦市
鴨川駅～亀田病院	2.6km	3便	—	—	
鴨川駅～天津駅	5.8km	4.5便	—	—	
計	—	38.5便	20便	18.5便	
運行車両数		9台	6台	6台	

※国・県補助対象系統



(2) 各系統の収支等の状況

1) 仁右衛門島入口～天津駅

	H28 年度(10 月～9 月)	H29 年度(10 月～9 月)	H30 年度(10 月～9 月)
輸送人員	67,865 人	81,478 人	74,389 人
運送収入	16,087,193 円	17,890,519 円	13,128,635 円
経常収益	16,302,497 円	18,025,167 円	13,750,412 円
経常費用	27,341,866 円	28,641,132 円	29,709,132 円
赤字額	▲11,039,369 円	▲10,615,965 円	▲15,958,720 円
収支率	59.6%	62.9%	46.3%
国・県補助金額	4,586,000 円	5,679,000 円	5,601,000 円

※H30 年度千葉県バス対策地域協議会安房分科会ワーキンググループ会議資料抜粋

2) 鴨川駅～行川アイランド・興津駅

	H28 年度(10 月～9 月)	H29 年度(10 月～9 月)	H30 年度(10 月～9 月)
輸送人員	93,235 人	65,574 人	69,850 人
運送収入	23,632,884 円	16,825,357 円	18,836,954 円
経常収益	23,899,233 円	16,991,838 円	19,605,269 円
経常費用	33,824,099 円	35,412,564 円	36,710,876 円
赤字額	▲9,924,866 円	▲18,420,726 円	▲17,105,607 円
収支率	70.7%	48.0%	53.4%
国・県補助金額	5,292,000 円	6,636,000 円	6,191,000 円

※H30 年度千葉県バス対策地域協議会安房分科会ワーキンググループ会議資料抜粋

3. 検討材料

(1) 運行事業者の具体的な意向

1) 鴨川日東の意向

○当初の申出どおり、鴨川駅～行川アイランド（4 便）、鴨川駅～興津駅（9 便）の 2 系統については廃止としたい。

※赤字分の全額補助を複数年（3 年程度）受けられる確約があれば運行の継続は可能。

○経営面、乗務員不足等の面から、仁右衛門島入口～天津駅系統（現行：18 便）を 12 便（▲6 便）まで減便したい。

⇒減便ダイヤについては、利用者に対するわかりやすさを考慮し、平日・土日祝日共通ダイヤとしたい。

○国・県補助対象系統ではない、鴨川駅～亀田病院（3 便）、鴨川駅～天津駅（4.5 便）の系統についても廃止したい。

(2) 関係市の意向

1) 勝浦市の意向

○検討の結果、廃止協議申出のあった 2 系統（鴨川駅～行川アイランド、鴨川駅～興津駅）については、廃止を承認することとしたい。

4. 鴨川日東との協議経過

(1) 背景

鴨川日東の申出どおりの減便及び廃止が行われたと仮定すると、天津駅以遠が交通空白地となることに加え、平日に天津駅へ乗入れる便が 66.2%減少（35.5 便→12 便；▲23.5 便）することから、その対応について協議を行った。

(2) 協議経過

○当該申出に対する対応策は以下の 2 点と考えられ、判断材料の一つとして、市境の朝倉谷バス停まで系統を延伸・短縮した場合の補助金額の算出を求めたところ、下表のとおりであった。交通空白地の解消、金額の優位性、ダイヤ編成等を考慮した結果、本市としては「①」としたい旨を提案した。

また、鴨川日東の意向を確認したところ、「①」としたいとのことであった。

①「鴨川駅～行川アイランド・興津駅」2 系統の廃止を承認する。併せて、「仁右衛門島入口～天津駅」系統の減便についても承認するが、小湊地域内バス停まで全便延伸し、延伸分に係る赤字額を補助する。

「本市補助額」＝「事業者負担額」×「延伸分キロ程/路線キロ程」

②「仁右衛門島～天津駅」系統の減便を承認する。「鴨川駅～行川アイランド・興津駅」系統については、現行の運行便数を維持しつつ、小湊地域内バス停まで短縮し、「鴨川駅～行川アイランド・興津駅」系統の運行に係る赤字額を全額補助する。

「本市補助額」＝「事業者負担額」

【市負担額（見込）の試算（仁右衛門島入口～朝倉谷）】

	経常収益	経常費用	赤字額	国県補助額	事業者負担額	本市補助額
①	21,227,860 円	38,009,864 円	▲16,782,004 円	7,989,000 円	6,993,004 円	2,867,132 円
②	14,652,383 円	26,236,044 円	▲11,583,661 円	5,265,000 円	6,318,661 円	6,318,661 円

※①本市補助額＝6,993,004 円×41%（6.91km/16.815km）≒2,867,132 円

○各駅での JR との接続、通勤・通学・通院者等の利便性を考慮し作成された 12 便の減便ダイヤを基に、乗降調査結果と併せて分析を進めたところ、最低 15 便の確保が必要であると判断し、鴨川日東に提案し、了承を得た。

また、当初、市境の朝倉谷バス停までの延伸・短縮を想定し、協議を行ってきたが、バスの転回場所・待機場所の確保が困難である旨の意見が鴨川日東からあったこと、乗降調査結果より、朝倉谷バス停の利用者数が低位であることから、誕生寺入口バス停までの経路とすることとした。

【市負担額（見込）の試算（仁右衛門島入口～誕生寺入口）】

	経常収益	経常費用	赤字額	国県補助額	事業者負担額	本市補助額
①	25,114,595 円	44,969,315 円	▲19,854,720 円	11,912,000 円	7,942,720 円	2,998,457 円

※本市補助額＝7,942,720 円×37.751%（6.01km/15.92km）≒2,998,457 円

現行(平日)

路線名	系統	運行回数 (往復)	輸送人員	平均乗車 人員	太海駅	鴨川駅	亀田病院	天津駅	小湊駅
木更津線	イオンモール木更津～亀田病院	5	50,814	13.9					
長狭線	平塚本郷～亀田病院	4	21,254	7.3					
金谷線	東京湾フェリー～亀田病院	4	29,352	10.1					
館山鴨川線	館山駅～亀田病院	6	28,494	6.5					
市内線	仁右エ門島入口～天津駅	18	66,157	5.0					
	鴨川駅～亀田病院	3	1,607	0.7					
	鴨川駅～天津駅	4.5	1,447	0.4					
	鴨川駅～興津駅	9	65,516	10.0					
	鴨川駅～行川アイランド	4	25,372	8.7					
	小計	38.5	160,099	5.7					
計		57.5	290,013	6.9	24往復	57.5往復	57.5往復	35.5往復	13往復



鴨川日東バス変更案

路線名	系統	運行回数 (往復)	輸送人員	平均乗車 人員	太海駅	鴨川駅	亀田病院	天津駅	小湊駅
木更津線	イオンモール木更津～亀田病院	5	50,814	13.9					
長狭線	平塚本郷～亀田病院	4	21,254	7.3					
金谷線	東京湾フェリー～亀田病院	4	29,352	10.1					
館山鴨川線	館山駅～亀田病院	6	28,494	6.5					
市内線	仁右エ門島入口～天津駅	12	160,099	18.3					
	鴨川駅～亀田病院								
	鴨川駅～天津駅								
	鴨川駅～興津駅								
	鴨川駅～行川アイランド								
	小計	12	160,099	18.3					
計		31			18往復	31往復	31往復	12往復	0往復
比較	増減数	▲26.5			▲6往復	▲26.5往復	▲26.5往復	▲23.5往復	▲13往復
	増減率	▲46.1%			▲25.0%	▲46.1%	▲46.1%	▲66.2%	



対応(案)

路線名	系統	運行回数 (往復)	輸送人員	平均乗車 人員	太海駅	鴨川駅	亀田病院	天津駅	小湊駅
木更津線	イオンモール木更津～亀田病院	5	50,814	13.9					
長狭線	平塚本郷～亀田病院	4	21,254	7.3					
金谷線	東京湾フェリー～亀田病院	4	29,352	10.1					
館山鴨川線	館山駅～亀田病院	6	28,494	6.5					
市内線	仁右エ門島入口～誕生寺入口	15	160,099	14.6					
	鴨川駅～亀田病院								
	鴨川駅～天津駅								
	鴨川駅～興津駅								
	鴨川駅～行川アイランド								
	小計	15	160,099	14.6					
計		34			21往復	34往復	34往復	15往復	15往復
比較	増減数	▲23.5			▲3往復	▲23.5往復	▲23.5往復	▲20.5往復	2往復
	増減率	▲41.9%			▲12.5%	▲41.9%	▲41.9%	▲57.7%	15.4%

5. 対応（案）

「鴨川駅～行川アイランド・興津駅」2系統の廃止を承認する。併せて、「仁右衛門島入口～天津駅」系統の減便についても承認するが、誕生寺入口まで全便延伸する。

①運行区間：仁右衛門島入口～誕生寺入口

②運行便数：1日15往復便（平日・土日祝日共通ダイヤ）

③運行ダイヤ：参考資料2参照

④補助金算定式：「事業者負担額」×「6.01km/15.92km（37.751%）」

※時刻については現段階での素案であり、今後、細部の調整を行うため、確定版ではない。

※安房東中学校のスクールバスとしての利用を考慮したダイヤ編成とする。