

J R久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議

検討結果報告書

～沿線地域の利便性の高い公共交通への提言～

令和6年10月28日

目次

はじめに	4
1 検討会議について	5
(1) 検討会議の設置と目的	5
(2) 検討会議等の開催	5
2 上総地区の交通に関する現状	7
(1) 人口動態	7
(2) 地理的特性	9
(3) 上総地区の観光振興の取組及び観光入込客数	11
(4) 上総地区の公共交通等	13
(5) 各地区の住民説明会における主な意見	21
(6) 移動の実態（アンケートの分析）	22
(7) 各地区の自治会長報告会における主な意見	25
(8) 検討会議における各地区の住民代表の主な意見	26
3 上総地区に適した交通モードについて	27
(1) 人口動態や交通量、移動ニーズに見合った交通モード	27
(2) 需給ギャップ	33
4 結び（まとめ）	34
(1) 検討会議の議論結果	34
(2) 今後について	35
参考資料	37

はじめに

我が国の交通施策は、基本理念などを定める交通政策基本法において、「交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要」（第2条）であるという基本的認識の下、「徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、交通手段の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携すること」（第5条）を旨として行っているとされている。

交通は、住民の日常生活や経済活動に不可欠なものであり、その機能は、地域の実情に応じた適切な手段により確保されるべきである。人口減少や自家用車保有率の向上、都市構造やライフスタイルの変化は、ローカル鉄道をはじめとする公共交通を取り巻く環境を大きく変化させるとともに、新型コロナウイルス感染症の蔓延は、その環境の変化をより加速させた。また、運転士不足等による路線バスの撤退・減便が相次ぐなど、持続可能で利便性の高い地域公共交通をいかに維持・再構築していくかが問われている。

近年の情報通信技術やコンピューター科学の著しい進歩は、我々の生活や社会環境を大きく変えつつあり、交通もその例外ではない。MaaS¹や自動運転技術の実現は、従来の地域公共交通を大きく変える可能性を秘めている。これまで地域公共交通が前提としてきた人口増加による需要増や労働者の潤沢な供給が成り立たなくなった現在、柔軟な発想による地域公共交通の構築が求められている。

JR久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議（以下、「検討会議」という。）は、現在の沿線地域における現状や課題を共有し、今後の地域交通について検討することを目的として設置され、5回の検討会議や住民説明会、自治会長報告会の開催、沿線住民の移動実態に関するアンケート調査等により、上総地区の移動実態など地域の実情を把握し議論することを通じて、沿線地域の交通について検討を行ってきた。そして、その検討結果を「JR久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議検討結果報告書」（以下、「報告書」という。）として取りまとめた。

¹ Mobility as a Service の略：利用者一人一人の移動ニーズに応じて複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

1 検討会議について

(1) 検討会議の設置と目的

検討会議は、令和5年3月8日に東日本旅客鉄道株式会社千葉支社（以下、「JR」という。）から久留里線久留里～上総亀山間の沿線地域の総合的な交通体系に関する議論を行う協議の場を設置することについて、千葉県及び君津市に申し入れがあったことを受け、令和5年5月11日に設置された。

検討会議は、現在の久留里・松丘・亀山の各地区（以下、「上総地区」という。）における現状や課題を共有し、今後の地域交通について検討することを目的として、5回の検討会議や住民説明会、自治会長報告会、沿線住民の移動実態に関するアンケート調査を実施し、地域住民の移動実態を把握するなど、沿線の地域交通に関する調査・検討を行ってきた。

(2) 検討会議等の開催

令和4年度

3月 8日 JRから久留里線久留里～上総亀山間沿線地域の総合的な交通体系に関する議論の申し入れ

令和5年度

5月11日 第1回JR久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議
6月 1日 JR久留里線（久留里・上総亀山間）に係る住民説明会（亀山地区）
7月12日 JR久留里線（久留里・上総亀山間）に係る住民説明会（松丘地区）
7月15日 JR久留里線（久留里・上総亀山間）に係る住民説明会（久留里地区）
9月 6日 第2回JR久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議
10月19日 久留里・松丘・亀山地区住民の移動実態に関するアンケート実施
(11月10日まで)
12月27日 第3回JR久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議
2月 9日 久留里・松丘・亀山地区住民の移動実態に関するアンケートの自治会長報告会（亀山地区）
2月10日 久留里・松丘・亀山地区住民の移動実態に関するアンケートの自治会長報告会（松丘地区・久留里地区）

令和6年度

7月16日 第4回JR久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議
10月21日 第5回JR久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議

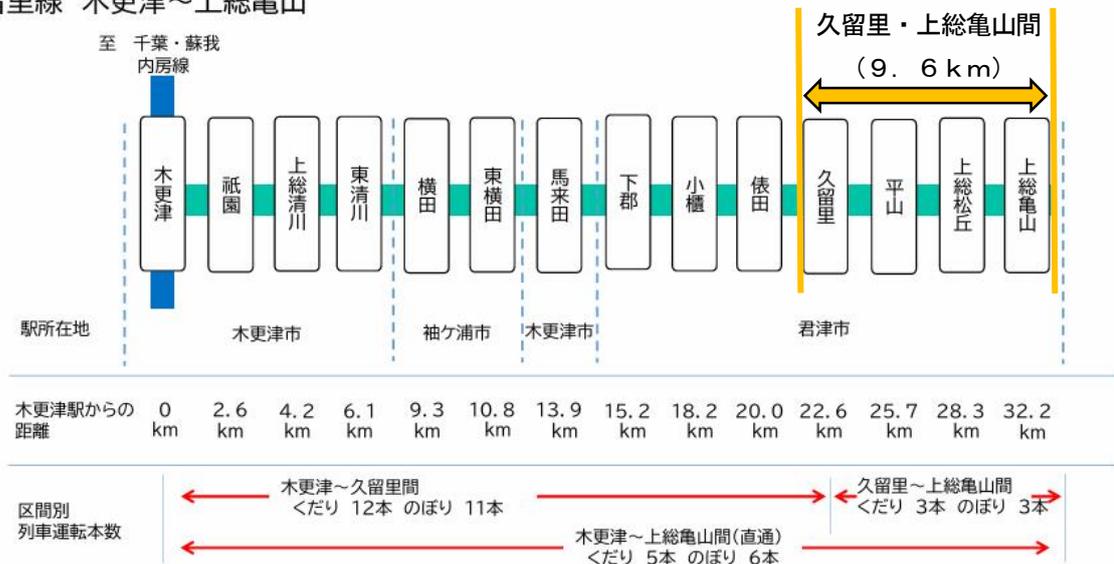
【参考1】 久留里線関係年表

- ・ 1912年（大正元年）12月28日
千葉県営鉄道久留里線が木更津～久留里間で開業。清川（現・上総清川）、中川（現・横田）、馬來田、小櫃、久留里の各駅が開業
- ・ 1936年（昭和11年）3月25日
久留里～上総亀山間が延伸開業で全線開通。平山、上総松丘、上総亀山の各駅が開業
- ・ 1944年（昭和19年）12月16日
久留里～上総亀山間が戦時下の線路転用のため営業休止
- ・ 1947年（昭和22年）4月1日
久留里～上総亀山間が営業再開
- ・ 1987年（昭和62年）4月1日
国鉄分割民営化。久留里線は東日本旅客鉄道が承継

【参考2】 久留里線久留里・上総亀山間の路線図

路線概要

久留里線 木更津～上総亀山



※第1回検討会議資料2-2を基に作成

2 上総地区の交通に関する現状

(1) 人口動態

上総地区における人口動態は、下記のとおりである。当該地区では、表1記載の1995年(平成7年)以前から人口減少が続いており²将来にわたってこの傾向が続くと見込まれている。

2050年の人口推計と1995年を比較すると、総人口は26.4%、年少人口は12.3%、生産年齢人口は17.9%に減少すると見込まれる。また、高齢者人口(後期高齢者人口を含む)の総人口に占める割合は、2030年代にピークを迎え、それ以降は減少する見込みである。なお、高齢化率は、51.4%(市全体32.5%)である(2020年国勢調査)。

表1 上総地区の人口

(人口の単位:人)

		1995年	2020年	2030年	2040年	2050年	2050年/ 1995年比
総人口	上総地区計	10,835	6,275	4,953	3,837	2,860	26.4%
	久留里地区	4,095	2,491	2,101	1,696	1,317	32.2%
	松丘地区	4,162	2,371	1,733	1,286	922	22.2%
	亀山地区	2,578	1,413	1,119	855	621	24.1%
年少人口 (0~14歳)	上総地区計	1,513	341	267	231	186	12.3%
	久留里地区	610	173	130	117	99	16.2%
	松丘地区	538	96	87	66	50	9.3%
	亀山地区	365	71	49	48	37	10.1%
生産年齢人口 (15~64歳)	上総地区計	6,310	2,711	1,874	1,424	1,129	17.9%
	久留里地区	2,592	1,206	876	669	544	21.0%
	松丘地区	2,170	898	588	461	351	16.2%
	亀山地区	1,548	607	410	293	234	15.1%
高齢者人口 (65歳以上)	上総地区計	3,012	3,223	2,813	2,182	1,545	51.3%
	久留里地区	893	1,112	1,095	909	674	75.5%
	松丘地区	1,454	1,377	1,058	759	522	35.9%
	亀山地区	665	735	660	514	349	52.5%
後期高齢者人口 (75歳以上)	上総地区計	1,425	1,758	1,899	1,631	1,134	79.6%
	久留里地区	365	549	713	653	491	134.5%
	松丘地区	795	822	741	594	376	47.3%
	亀山地区	265	387	446	384	266	100.4%

※1995年及び2020年の数値は実績値(出典:平成7年国勢調査及び令和2年国勢調査)。

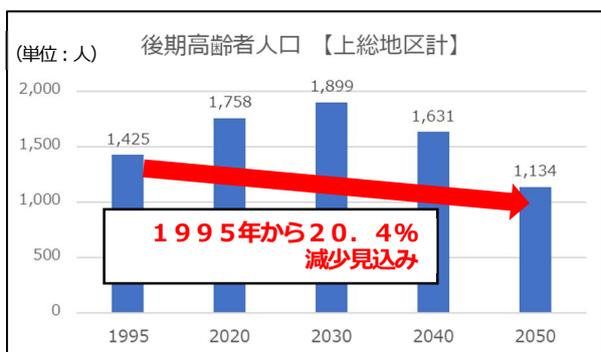
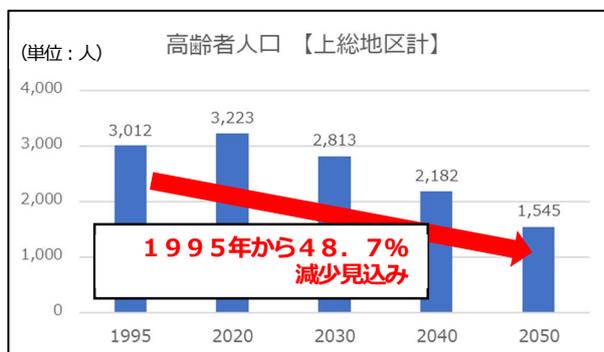
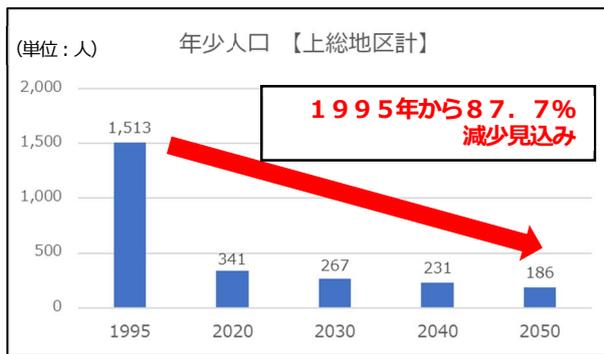
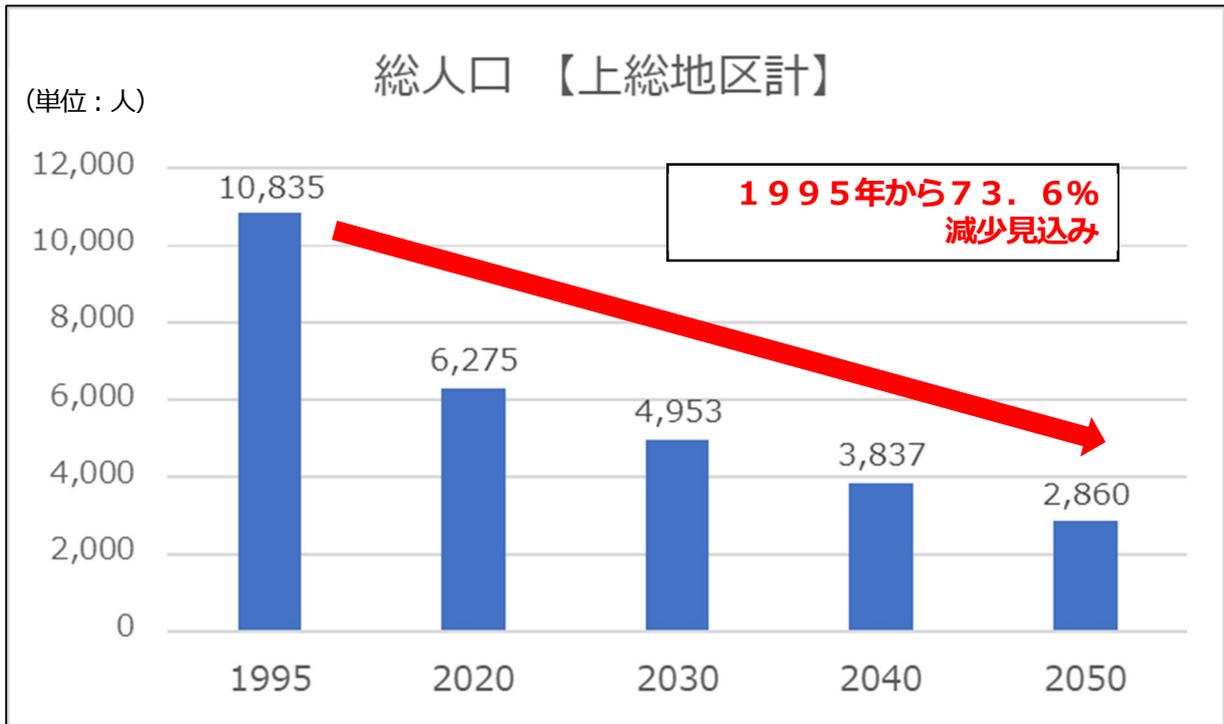
※年齢不詳人口については、各年齢階級に按分。

※2030年以降については、令和2年国勢調査の数値を用い、国立社会保障・人口問題研究所の推計(令和5年推計)に準拠し、計算(同推計の結果得られたパラメータを使用し、同推計の計算ルールに従い算出)。

※小数点以下端数処理のため、上総地区と各地区の合計が一致しないことがある。

² 君津市人口ビジョンによると少なくとも1955年(昭和30年)から減少が続いていることがわかる。

グラフ1 上総地区の人口



(2) 地理的特性³

ア 小櫃・上総地区の概況

小櫃・上総地区は、市の東部に位置し、小櫃川に沿ったJR久留里線の各駅及び国道410号を軸に既存集落地を形成し、沿岸域の農地と丘陵部・山地部の森林で構成されている。小櫃地区は北側、上総地区は南側に位置しており、久留里線（久留里・上総亀山間）は、上総地区に位置する。

首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という。）の木更津東ICと本地区を結ぶ国道410号バイパスの整備が完了し、道路交通の利便性が高まりつつある。

古くは久留里城の城下町として発展してきた久留里駅を中心とした街並みや小櫃周辺の田園風景、亀山湖や笹川湖などの水辺、三石山などの観光資源が分布する自然豊かな地区となっている。

図 地区の位置

イ 土地利用の状況

(ア) 小櫃川流域に形成される生活圏

上総地区は、地形的な要因により、小櫃川流域に集落が形成されており、地区住民の日常的な生活は木更津市や鴨川市などとの結びつきが強くなっている。

(イ) 市東部の拠点と位置づけられる小櫃駅及び久留里駅周辺

小櫃駅及び久留里駅を中心に行政サービス機能などの整備が進められてきており、小櫃駅及び久留里駅周辺は、小櫃川流域圏で構成される市東部の拠点としての役割が期待されている。

(ウ) 歴史文化的資源として重要な久留里城と城下町

安房・上総地域の歴史や文化を今に伝える久留里城は、重要な歴史文化的な資源であるとともに、天守閣からの眺望やかつての名残をとどめる城下の町並みが、君津市を代表する観光資源となっている。



³ 地図の出典：地理院タイル（淡色）に地区境界線・駅名・方位・スケールバー等を追記して掲載。

(エ) 国道410号を軸にJR久留里線各駅周辺に形成された集落地

小櫃川に沿った国道410号及びJR久留里線各駅の周辺に集落地が形成され、これらと農地、樹林地で形成される里山と広範に広がる山林など、豊かな自然環境を背景とした、ゆとりある良好な居住環境を有している。

(オ) 国道410号バイパスの整備とともに進む沿道の土地利用

首都圏中央連絡自動車道木更津東ICと君津市を結び、今後、本地区の主軸となることが期待される国道410号バイパスは整備が完了し、沿道には大規模小売店舗や土産物店などの立地が進んでいる。

(カ) 豊かな自然を活かした観光・レクリエーション資源

亀山湖や笹川湖は、都市部に近接した良好な水辺環境を提供する場としての役割を担っているほか、豊かな森林を活用した観光・レクリエーション施設が立地している。

※令和5年3月「君津市都市計画マスタープラン」を参考に作成

(3) 上総地区の観光振興の取組及び観光入込客数

ア 観光振興の取組

上総地区については、観光コンテンツが豊富で、ポテンシャルが高く、独自の文化・歴史・自然環境・特産品などの地域資源を生かした取組を行っており、久留里地区においては、久留里の城まつりや新酒まつり、亀山地区において亀山の花火大会や紅葉シーズンのオータムフェスティバルなど、様々なイベントを行っている。

J R久留里線に係る取組としては、平成27年度に、久留里線の利用促進と沿線の魅力発信を推進し、沿線地域の活性化に資することを目的に、久留里線活性化プロジェクト実行委員会を立ち上げ、「るるぶ特別編集久留里線沿線ガイド」を作成したほか、スタンプラリー・キーワードラリーを実施するなど、これまで沿線地域の活性化を図ってきた。

また、令和2年度には、J R久留里線の持続的な発展と沿線地域の振興を目的に、J R久留里線活性化協議会を立ち上げ、PR動画の作成・配信や、ロケ地巡りやグルメを楽しむことができる自転車イベント「さいくるり」の開催（久留里線活性化プロジェクト実行委員会とも連携）、お酒にまつわるお店・施設を周遊して楽しんでもらうイベント「お酒を楽しむちょこっとさんぽ」の開催、新酒まつりとコラボしたクーポン券の配布、プレゼントキャンペーンの実施等、沿線自治体・地域・J Rが協力し、沿線地域の振興やJ R久留里線の利用促進に取り組んでいる。

J Rの主な利用促進の取組として、2007年の「ちばデスティネーションキャンペーン」や、春夏の重点販売地域としてのプロモーション、2015年からの「ちょっとひと息、房総休日。」等のキャンペーンを実施している。

主なイベント列車としては、2007年、2008年の「風っこくるり号」、2020年からは「菜久留（サイクル）トレイン」の運行、「プロレス列車」や「角打ち列車」等を実施している。

また、駅からハイキングなどを君津市観光協会と連携して実施しているほか、久留里駅周辺におけるレンタル自転車の運営、スタンプラリーの実施、観光情報誌の発行、地元産のとうもろこしの列車輸送による販売、といった取組も実施している。

イ 観光入れ込み客数

亀山湖畔周辺ホテル等の令和4年の宿泊客数は、約1万4千人である。(人)

項目	H25	H30	H31	R2	R3	R4
亀山湖畔周辺ホテル等	約 12,900	約 5,500	約 4,600	約 6,600	約 7,500	約 14,400

亀山地区の観光スポットの令和4年の観光入込客数は、約40万7千人である。(人)

項目	H25	H30	H31	R2	R3	R4
亀山地区	約 555,400	約 266,700	約 673,000	約 257,400	約 372,800	約 407,400

※君津市経済環境部経済振興課による「宿泊客数調査」及び「観光客入込調査」を基に作成

(4) 上総地区の公共交通等

ア 上総地区の公共交通の現状

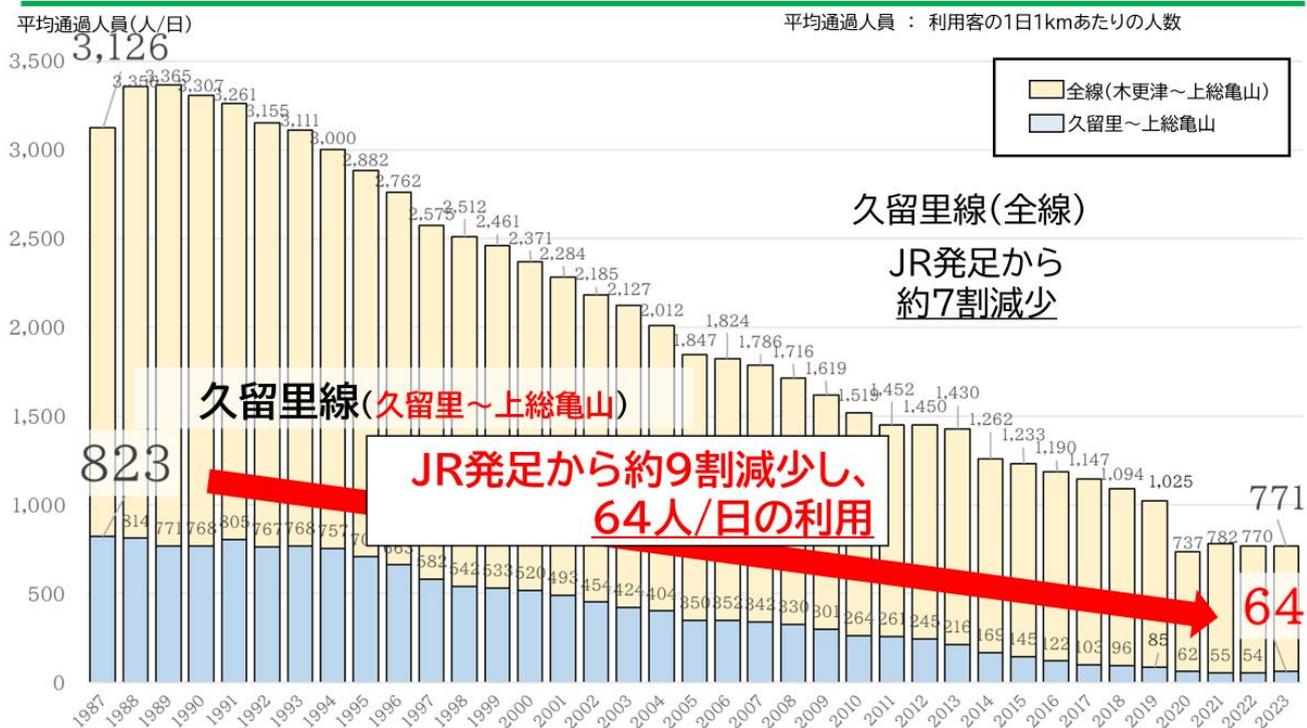
鉄道ではJR久留里線、自動車交通では千葉市や東京へアクセスする高速バス、地区内交通を担うデマンドタクシー(きみぴょん号)、タクシーなどの公共交通が提供されている。

(ア) 鉄道

鉄道は、一度に大量の旅客を輸送することが可能である。また専用軌道を走行するため、定時性が高い。上総地区では、JR久留里線が久留里駅・上総亀山駅間で、上り9本、下り8本運行している。

提供状況	運行状況
JR久留里線 (久留里～上総亀山間)	【運行会社】 東日本旅客鉄道株式会社 【1日の運行本数(平日・土日祝共通)】 上り：9本 下り：8本 ※久留里～上総亀山間：久留里、平山、上総松丘、上総亀山の4駅 【令和5年度利用者数】 平均通過人員：64人/日 ※JRが発足した1987年時点(823人)と比較し、92.2%減少

久留里線の利用状況(年度別・区間別 利用の推移)



※第1回検討会議資料2-2を基に作成

(イ) バス

バスは、数十人程度の乗客を定められた経路で決められた時間に走行し、主に一般道路を走行する。乗客が乗降するためのバス停留所やバスターミナルが設けられており、各バス停間の距離は鉄道と比べると比較的短く、集落から数分の距離にバス停を設定するなど、利用者の意見や利用実態に応じた柔軟なルート設定も検討できる。

○ 高速バス

上総地区では、千葉や東京にアクセスする高速バス路線として、鴨川・千葉線（カピーナ号）、鴨川・東京線（アクシー号）が運行している。高速バスは、上総地区住民にとって千葉・東京方面の通勤通学などの交通手段として重要な役割を担っており、地区内の利用客数が減少傾向にある中では、その維持確保・利用促進策の実施が、地域の公共交通を考えるうえで必要である。現在の運行形態としては、上りは乗車のみ、下りは降車のみと、地区内で完結する利用はできず地区外移動手段に特化している。

○ 路線バス、コミュニティバス

かつて上総地区では、JR久留里線上総亀山駅に接続する路線バスとして、鴨川日東バスが香木原線と黄和田線^{かぎはら}を運行していたが、採算が取れないことから、昭和62年10月以降、君津市が赤字分を補填する形で、2路線（亀山線、黄和田線）の運行を維持してきた。⁴

その後、平成14年の道路運送法の改正によりバス事業者の自由退出が可能となり、平成18年の改正により市町村による自家用有償運送が制度化されたことを受け、君津市がこれらの路線を再編成し、平成19年10月からコミュニティバス亀山線（香木原～亀山駅～黄和田車庫）の運行を開始した。しかしながら、利用者数は減少傾向で推移し、収支率は、平成22年度7.5%、平成23年度6.0%と低調かつ悪化傾向にあったため、抜本的な見直しが求められていた。

そこで、平成23年度から25年度にかけ、君津市がデマンドタクシーの実証運行を行い、コミュニティバスとの比較において良好な結果が得られたことや、運行エリアの拡大による利便性の向上が期待できると判断したこと等により、コミュニティバスを廃止し、平成25年10月から、デマンドタクシーの本運行を開始している。

⁴ 昭和62年9月末まで

- ・香木原線（亀山駅⇄香木原⇄鴨川駅前）
- ・黄和田線（亀山駅⇄黄和田車庫）

昭和62年10月以降

- ・亀山線（亀山駅⇄香木原⇄鴨川駅前） ※香木原線から路線名変更
- ・黄和田線（亀山駅⇄黄和田）

提供状況	運行状況
高速バス 有 路線バス 無 コミュニティバス 無	<p>【運行会社】</p> <p>①カピーナ号：日東交通、千葉中央バス ②アクシー号：日東交通、京成バス</p> <p>【1日の運行本数（平日）】 R 6. 4. 1時点</p> <p>①カピーナ号 上り：9本 下り：9本 ※上総地区のバス停（相互乗降不可）、「久留里駅前」、「久留里城三の丸跡」、「平山」、「松丘」、「亀山・藤林大橋」、「笹」、「君津ふるさと物産館」</p> <p>※千葉方面⇄上総地区⇄鴨川方面の移動が可能</p> <p>②アクシー号 上り：19本 下り：19本 ※上総地区のバス停は、「亀山・藤林大橋」以外はカピーナ号と共通（相互乗降不可）</p> <p>※東京方面⇄上総地区の移動は可能だが、鴨川方面⇄上総地区の移動は不可</p> <p>【令和5年度乗降客数（人／年）】</p> <p>①12,120（千葉方面⇄上総地区）、4,477（上総地区⇄鴨川方面） ②13,630（東京方面⇄上総地区）</p> <p>※上記いずれも君津市内の乗降客数</p>

（ウ） タクシー

タクシーは、乗車定員5名程度の車両で運行され、小回りが利き狭隘な道路も走行でき、かつ、ドアツードアの運送が可能であり、利用者のニーズに柔軟に対応できる交通手段である。

上総地区には、2社のタクシー会社が営業している。営業台数は2台である。

提供状況	運行状況
有	<p>【運行会社】 京成タクシーかずさ、さくらタクシー</p> <p>【予約方法】 電話</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京成タクシーかずさ（問合せ可能時間：8時～16時） ・さくらタクシー（問合せ可能時間：9時～17時）

(エ) デマンドタクシー

デマンドタクシーは、主に利用者からの事前予約に応じて運行される形態であり、バスと同じ乗合型（他の利用者が同じ車両に乗り合わせる）の運行形態を採用することにより、タクシーより安価に運行することができる。

人口減少による経営の悪化や運転士不足により、全国各地で路線バスの撤退・減便など地域公共交通の弱体化が進行している。この状況に対応するため、デマンドタクシーを導入し地域の足を確保する取組が行われている。

小櫃・上総地区では、デマンドタクシー（きみぴょん号）が運行されている。

提供状況	運行状況
<p>デマンドタクシー (きみぴょん号)</p>	<p>【運行会社】 君津市（運行委託先：大新東株式会社^{だいしんとう}）</p> <p>【運行区間】 小櫃・上総地区内</p> <p>【運行日・運行時間帯】 平日：3台 土日祝日・年末年始（12/29～1/3）：2台 8時（出発地発）～18時（目的地着） ※亀山地区は、平日の午前7時30分から午前8時までの間、通勤者のための運行を行う</p> <p>【運行車両】 ○ワゴン型車両（定員10名）：2台 ○ミニバン型車両（定員5名）：1台</p> <p>【停留所】 共通乗降場や利用登録された自宅付近</p> <p>【運賃】 ○利用登録をしている：大人：400円、 小中高生・65歳以上：300円 ○利用登録をしていない：500円</p> <p>【予約方法】 電話（30分前まで）</p> <p>【令和5年度利用者数】 10,720人 (1日当たり利用者数29.3人) ※高齢者新型コロナウイルスワクチン接種交通支援事業による利用者を除いた数値</p>

(オ) 自家用有償旅客運送（道路運送法第78条第2号）【公共ライドシェア】

既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合において、地域公共交通会議⁵等の協議を経て、自治体やNPO法人等が道路運送法第78条2号に基づく許可を受け、自家用車を用いて輸送サービスを提供する制度。運行形態にはコミュニティバス型、デマンド型など様々な事例がある。現在、上総地区では実施されていない。

(カ) 自家用車活用事業（道路運送法第78条第3号）【日本版ライドシェア】

タクシー事業者が道路運送法78条第3号に基づく許可を受け、タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供する制度。

国が公表したタクシーが不足している地域・期間・時間帯において、タクシー事業者や自治体が国に申出することにより実施することができる（運営主体は、関係法令等に基づく管理運営体制等を満たした一般乗用旅客自動車運送事業者である必要がある。）。

千葉県内では千葉交通圏（千葉市、四街道市）、京葉・東葛交通圏で実施されており、上総地区が属する南房交通圏では実施されていない。

令和6年7月時点で、国が指定した営業区域が全国12か所、地域申出分が49地域となっている。⁶

地域申出分の地域においては、事業者や自治体の実施意向があれば実施が可能となっており、事業者申出については、金曜日・土曜日の16時台から翌5時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該営業区域内のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなし、事業者の実施意向があれば、実施が可能となっている（当該営業区域内の自治体が、特定の曜日及び時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合は、その内容を不足車両数とみなす。）。

令和6年5月、上総地区を含む南房交通圏において、事業者からの申出があったことを受けて、国土交通省関東運輸支局千葉運輸支局が、タクシー事業者に対する意向調査を実施したが、結果的に実施意向のある事業者が無かったため、南房交通圏では実施されていない。

⁵ 地域公共交通会議とは、道路運送法に基づき、市町村等が主宰し、地域住民、利用者、地方公共団体、地元のバス事業者、運転者の団体、国（運輸局）などで構成され、地域の実情やニーズに応じた適切な「地域公共交通」の形態及び運行ルート、運行回数などを関係者が一同に会して議論し、合意形成を図っていくことを目的とした会議体。

また、地域公共交通活性化協議会（法定協議会）とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、市町村等が主宰し、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取り組みや創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、多様な交通モードを対象として、地域公共交通計画等を策定し、計画に掲げられた事業を実施することを目的とした会議体。多くの地域公共交通活性化協議会（法定協議会）が、地域公共交通会議と要件を兼ねる形で設置されている。

⁶ 令和6年7月29日 内閣府規制改革推進会議地域産業活性化ワーキング・グループ会議資料

イ 自家用車

(ア) 自家用車保有状況

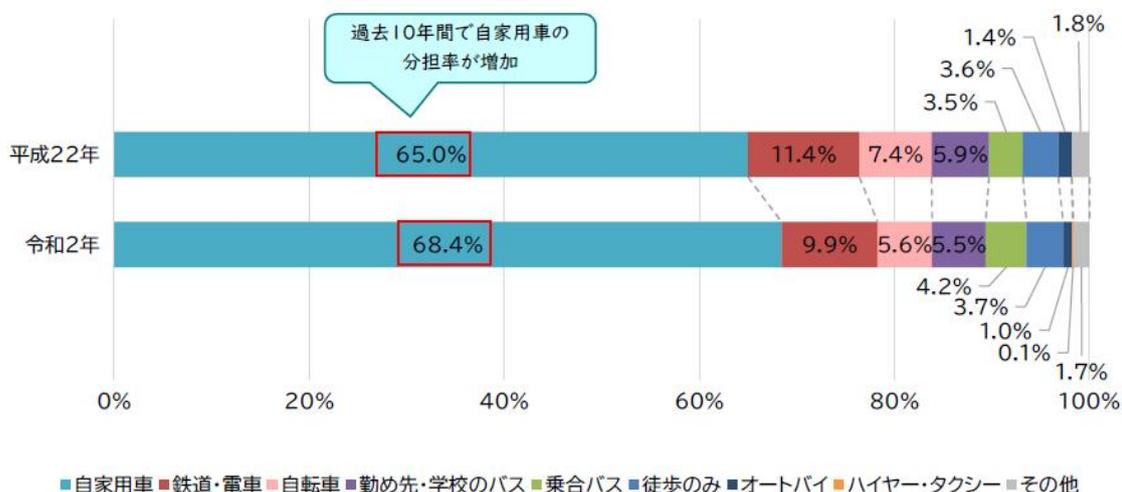
君津市の令和4年3月末時点の自家用乗用車（乗用自動車、軽自動車の合計）の保有台数は、64,695台。これは1世帯当たり1.84台⁷自家用車を保有していることになり、これは千葉県⁷の1世帯あたり平均保有台数1.12台に比べ1.64倍程度高い。

出典：車種別保有自動車台数【千葉県勢要覧 令和4年版】

(イ) 交通分担率

君津市の交通手段分担率は、過去10年間で自家用車の割合が増加し、公共交通全体（鉄道・電車、乗合バス、ハイヤー・タクシー）の割合は減少しているが、乗合バスの割合が増加していることが特徴となっている。

- 自家用車の利用割合は、令和2年で68.4%と平成22年の65.0%と比べ3.4ポイント増加している。
- 鉄道・電車、乗合バスの利用割合は、令和2年で14.1%と平成22年の14.9%と比べ0.8ポイント減少している。
- 乗合バスの利用割合は、令和2年で4.2%と平成22年の3.5%と比べ0.7ポイント増加している。
- なお、令和2年の千葉県全体の交通手段分担率は、自家用車が31.8%、鉄道・電車が36.4%、乗り合いバスが7.4%である。



出典：国勢調査（令和2（2020）年・平成22（2010）年）

⁷ 千葉県毎月常住調査月報令和4年4月1日現在の世帯数を基に、平均保有台数を算出。

(ウ) 国道等の整備状況

国道410号に関しては、君津市広岡から袖ヶ浦市高谷までの区間について、安全な通行と圏央道へのアクセス強化を図るため、「久留里馬来田バイパス」として整備が進められ、令和6年3月25日（月）に全線が開通した。

「久留里馬来田バイパス」の開通により、幅員が狭く、線形不良である現道を回避する新たなルートで、車での移動が約18分短縮（君津市広岡～袖ヶ浦市高谷間）されるほか、歩道空間が確保され、歩行者の安全性向上が見込まれる。



※令和6年2月9日付け千葉県県土整備部道路整備課報道発表資料及び平成30年度第2回千葉県県土整備公共事業評価審議会資料より作成

表2 移動手段別の特性

移動手段	特 性	ルート設定の柔軟性	移動時刻の選択自由度
鉄道	大量輸送性、定時性、速達性に優れる。一方、路線の維持等固定経費がかかるため、維持のために一定数の乗客が必要となる。	ルートは固定。変更は極めて困難。	選択されたダイヤに合わせる必要がある。 交通量等の道路状況によるが、一般論として道路に比較して定時性に優れている。
バス	鉄道に次ぐ大量輸送性・定時性を有する。停留所や運賃設定、運行主体等の違いにより、「路線バス」「高速バス」「コミュニティバス」などがある。運転士不足や利用者の減少などにより路線の維持確保が全国的な課題となっている。	ルートは基本的に固定だが、利用者の意見や利用実態に合わせて柔軟にルートを変更することが可能。	設定されたダイヤに合わせる必要がある。 道路状況による影響を受ける可能性がある。
タクシー	目的地や利用時間を柔軟に指定できる。一方で、道路状況によっては、目的地への移動時間が長くなるなどの課題がある。	利用者が目的地を指定するため、Door to Doorの移動が可能であり、自由度が極めて高い。	利用者が自由に指定できる。 地域によってはあらかじめ予約が必要なケースもある。
デマンドタクシー	予約する利用者に応じて運行する時刻や経路が変更可能な乗合型交通である。一方で、事前予約が必要であることや多様なニーズを拾いきれないなどの課題がある。	利用できる地域等が限定されている場合がある。	利用者が自由に指定できる。 事前予約が必要であることが多い。
公共ライドシェア (自家用有償旅客運送)	事業者依存性がなく、運送事業として成り立たない地域で導入されることが多い。担い手については、自治体・NPO法人などに加え、郵便局や農協等、多様な主体に広がっている。	地区内を自由に運行する形態もありルートは設定によっては柔軟性を有する。	ニーズに応じたダイヤ設定が可能。 事前予約が必要であることが多い。
日本版ライドシェア (自家用車活用事業)	タクシー会社による高度な運行管理が可能である。しかし、運行時間に制限があるなどの課題がある。	利用者が目的地を指定する。	タクシーが不足している時間のみ利用可能である。 アプリでの配車が基本となる。
自家用車	移動の時間及び場所を自由に選ぶことが可能である。しかし、免許の保有が必須であることや自家用車保有のコストの発生、安全性が運転手に依存するなどの課題がある。	利用者が目的地を指定するため、Door to Doorの移動が可能であり、自由度が極めて高い。	利用者が自由に指定できる。

※第4回会議資料2-2を基に作成

(5) 各地区の住民説明会における主な意見

地区内外から、延べ220名の参加があり、鉄道のダイヤが通学時間と合わず、保護者が自家用車で送迎しているといった意見や、買い物や通院のための移動は、現状が自家用車の利用に転換しており、現在の公共交通の利用状況からは見えない潜在的なニーズの把握が必要であるとの意見があった。

【参加者の主な意見】

- ・ 昼間の時間帯における久留里と上総亀山間の運行は、5時間以上も運行がないため、利用しにくい。運行本数を増やしてもらいたい。
- ・ 2014年から、久留里～上総亀山間の運行本数が減った（往復12.5本→9.5本）。それ以前も、授業が昼に終わっても家に帰れるのは午後4時過ぎだったが、さらに減っては、高校の選択肢が狭まってしまうのではとの心配があった。利用者がいないというのは、本数が少なく、乗ろうと思っても乗れないからという現状がある。
- ・ 以前、ワクチン接種のとき、久留里までタクシーで行き、高額な出費となった。利用したい人のことを考えて、公共交通機関としての役割をきちんと果たしてほしい。車がない人、高齢者が増えていく中で、買い物・通院に困る。
- ・ 廃止するにしても、代替交通手段を適切に考慮していただかないと困る。
- ・ 約30年前、中高生の親たちは部活をすると、久留里止まりの列車しかなくなってしまったため、部活をすることができない子どもがいたと話していた。JRに要望を出したら、その時間の対応はできないと言われた。
- ・ 利用者が減った原因を考えないといけない。人口は確かに減っているが、時間が合わず、久留里まで送り迎えをしている親がたくさんいたということも考慮してほしい。（利用したくてもできない人がいた）
- ・ 小学校2年生の孫がいる。将来、高校に通うときに久留里線が必要になる。車を利用できない方のために必要。
- ・ 地域の将来像が見えない中で、自動車の自動運転などが実用化されない限り、公共交通の確保は久留里線だけの問題とは言えないと思う。
- ・ 観光の視点から、JRと連携した取り組みをしている。鉄道が通っていない観光地に客が来るのかという心配がある。
- ・ JRは沿線地域の発展に貢献したいと言っているので、県や市と協力して、過疎の地域を希望が持てるような地域にしてほしい。
- ・ 県と市には、人口減少が進捗する中で、地域を活性化させる取組をJRと一緒にやってほしい。

住民説明会をうけ、上総地域の公共交通の移動ニーズを把握するため、地域の方々の日常的な移動実態に関するアンケート調査を検討会議で実施することとした。

【参考】住民説明会の開催について ※3地区計220名（重複・地区外の参加者含む）

- ・ 亀山地区（令和5年6月1日（木）18：30～20：35）：68名
- ・ 松丘地区（令和5年7月12日（水）18：30～20：25）：81名
- ・ 久留里地区（令和5年7月15日（土）14：30～16：40）：71名

(6) 移動の実態（アンケートの分析）

住民説明会において出た意見を踏まえ、上総地区の移動実態について、令和5年10月19日～11月10日の期間で、沿線住民を対象にアンケート調査を実施した。アンケートは2,243世帯を対象に配付し、1,110世帯、合計2,231件（世帯回答率49.5%）の回答を得た。

ア 交通量

主に通勤通学目的の6時から8時まで、及び17時から20時までで一定のボリュームがある。通院・買物のための散発的な移動があり、9時から17時までの間に散発的な交通量がある。

イ 移動目的

移動目的ごとの回答件数は「買物」が一番多い。次に「通勤」、その次が「通院」となっている。また地区内外の別を見ると、「買物」について地区内が51.9%、地区外が48.1%、「通院」について地区内が34.3%、地区外が65.7%、となっている。地区内移動はおどや小櫃店・吉田屋久留里店への移動が多い。地区外移動では、アピタ木更津店・おどや君津中島店・ベイシア鴨川店・イオン鴨川店への移動が多く、君津・鴨川方面への移動が見受けられた。

ウ 移動手段

上総地区における移動手段のうち、自家用車が70～80%を占める。鉄道利用は3%～5%程度である。全国平均の移動手段分担率⁸（平日：自家用車が50%程度、鉄道利用が14%程度／休日：自家用車が64%程度、鉄道利用が8%程度）と比較した場合、自家用車の比率が高い。

エ 潜在的な公共交通のニーズ

現在、公共交通を利用していないが、免許返納等により今後公共交通を必要とする可能性のある者を調査した。アンケート調査では、3年以内に免許返納の意思があるとの回答は98件、「通勤」「買物」「通院」について、家族等の送迎で移動しているとの回答は464件あった。

⁸ 国土交通省 全国都市交通適正調査（R3）「個人属性別・目的別・代表交通手段別・トリップ長ランク別原単位」における手段分担率（グロス）

オ 上総地区における移動需要について

アンケート結果などを分析したところ、上総地区では「多くても一度の輸送で25人程度のまとまった移動需要と、それ以外の散発的な移動需要」があることが分かった。また、鉄道利用の可能性が低いと考えられる駅から徒歩20分以上の居住者の移動需要も一定数見受けられた。

(ア) まとまった移動需要

まとまった移動需要については、久留里線の利用状況から、ピーク時に一度に10～25人程度の輸送力が必要と見込まれる。

(イ) 散発的な移動需要

散発的な移動需要について、1週間あたりの移動頻度の回答を基に、1日あたりの移動需要の拡大推計値⁹を分析した結果によると下記の通り

- 買物目的の移動について、主な買い物先である「吉田屋久留里店」「おどや小櫃店」それぞれの1時間あたりの移動需要¹⁰を推計したところ、
 - 久留里地区については、6時台～8時台に3～5人程度、9時～16時台に16～20人程度、17時台～22時台に4～6人程度の輸送力が必要と見込まれる。
 - 松丘地区については、6時台～8時台に3～4人程度、9時～16時台に13～17人程度、17時台～22時台に1人程度の輸送力が必要と見込まれる。
 - 亀山地区については、6時台～8時台に1～3人程度、9時～16時台に8人程度、17時台～22時台に1人程度の輸送力が必要と見込まれる。
- 通院目的の移動について、主な通院先である「永峯医院」「まえだクリニック」「君津市国保松丘診療所」「榎本医院」それぞれの1時間あたりの移動需要を推計したところ、
 - 久留里地区については、6時台～8時台に1～3人程度、9時～16時台に1～3人程度、17時台～22時台に0～1人程度の輸送力が必要と見込まれる。
 - 松丘地区については、6時台～8時台に1～2人程度、9時～16時台に1～2人程度、17時台～22時台に0～1人程度の輸送力が必要と見込まれる。
 - 亀山地区については、6時台～8時台に1人程度、9時～16時台に1人～2人程度、17時台～22時台に0～1人程度の輸送力が必要と見込まれる。

⁹ 拡大推計値：仮に地区の方全員がアンケートに回答した場合の推計値。君津市人口統計を基に、年代ごとの人口に2倍や3倍といった特定の係数を設定したものが拡大係数であり、実際の回答件数に乗算することで算出できる。

※1日あたりの移動需要＝40地区の目的地ごとの回答件数×拡大係数×1週間あたりの移動頻度÷7日

¹⁰ 最大移動需要：1週間あたりの移動頻度の回答内容ごとに最大の移動が発生したと仮定し換算

・週5日以上→7日と換算

・週3～4日→4日と換算

・週1～2日→2日と換算

・月1～3日→3/4日と換算（4週間のうち3日）

(ウ) 駅から徒歩20分以上の移動需要

通勤目的の移動需要の拡大推計値を分析した結果は下記のとおり

- 6時台～8時台に出発するとの回答は、全体で1,712件、そのうち、駅から徒歩20分以上の地域にお住まいの方の回答は924件となり、全体の移動需要の約54%に相当する。
- 17時台～23時台に帰宅するとの回答は、全体で1,608件、そのうち、駅から徒歩20分以上の地域にお住まいの方の回答は877件となり、全体の移動需要の約55%に相当する。
- ピーク時以外の時間帯である9時台～16時台に出発するとの回答は、全体で340件、そのうち、駅から徒歩20分以上の地域にお住まいの方の回答は165件となり、全体の移動需要の約49%に相当する。

買物目的の移動需要の拡大推計値を分析した結果は下記のとおり

- 6時台～8時台に出発するとの回答は、全体で254件、そのうち、駅から徒歩20分以上の地域にお住まいの方の回答は140件となり、全体の移動需要の約55%に相当する。
- ピーク時間帯である9時台～16時台に出発するとの回答は、全体で3,099件、そのうち、駅から徒歩20分以上の地域にお住まいの方の回答は1,697件となり、全体の移動需要の約55%に相当する。
- 17時台～22時台に出発するとの回答は、全体で239件、そのうち、駅から徒歩20分以上の地域にお住まいの方の回答は125件となり、全体の移動需要の約52%に相当する。

通院目的の移動需要の拡大推計値を分析した結果は下記のとおり

- 6時台～8時台に出発するとの回答は、全体で838件、そのうち、駅から徒歩20分以上の地域にお住まいの方の回答は484件となり、全体の移動需要の約58%に相当する。
- 9時台～16時台に出発するとの回答は、全体で1,345件、そのうち、駅から徒歩20分以上の地域にお住まいの方の回答は736件となり、全体の移動需要の約55%に相当する。
- 17時台～22時台に出発するとの回答は、全体で16件、そのうち、駅から徒歩20分以上の地域にお住まいの方の回答は8件となり、全体の移動需要の約50%に相当する。

(7) 各地区の自治会長報告会における主な意見

ア 亀山地区

現状の地域の方々の生活実態から、鉄道が日常の移動手段とはなっていないものの、地域の観光資源を活用し、観光利用を増やすことで活路を見出せないか、観光の時期だけでも鉄道を運行できないかなど、日常の利用手段としてではないかたちで、鉄道を残せないかという意見が複数あった。

一方で、こうした鉄道を残したい思いとは別に、日常の移動手段の確保として、デマンド交通の充実など、地域内の公共交通の充実は必要との意見が複数あった。

その他、公共交通の利便性が悪いことで、通学の選択肢が狭められてしまっている、買い物については宅配や移動販売で足りている現状にある、といった意見もあった。

イ 松丘地区

車の利用が大半ではあるが、JRには公共交通を担ってきた責任があり、今後の検討の中でも、県や市はJRに対し、引き続き責任を果たすよう求めてほしい、久留里線のことだけを取り上げて検討するのではなく、この地域全体の移動手段の確保といった広い視点から検討してほしい、いつまでも地域で住み続けられるような利便性の高い公共交通の仕組みを考えてほしい、といった意見があった。

ウ 久留里地区

現状の利用状況であると、大量輸送である鉄道の機能を果たせていないことから、今後の運行継続は難しい。ただし、駅から遠い地区の方もいるので、代替バスなど公共交通の充実なども考えてほしい、といった意見があった。

エ 三地区共通

高齢化が進み、免許返納や親族の送り迎えがいつまで続けられるかわからない中で、買物での荷物の問題や通院のことを考えると、自宅と目的地の両方でなるべく近い距離で利用できるような公共交通を求めているといった趣旨の意見があった。

久留里線を残してほしいとの思いはあるものの、現状の公共交通に関する問題意識はあるため、将来、車で移動ができなくなった場合の移動手段を確保してほしい、全体の公共交通体系を考える中で何が必要かを検討してほしいといった意見があった。

また、公共交通の潜在的ニーズへのダイレクトな移動手段が実現し、今より利便性が高まるならば、鉄道以外の代替交通も含めた検討が必要ではないか、との意見があった。

【参考】自治会長報告会の開催について ※3地区計34名（代理含む）

- ・亀山地区（令和6年2月9日（金）18：30～20：00）：12名（13自治会）
- ・松丘地区（令和6年2月10日（土）10：00～11：30）：8名（8自治会）
- ・久留里地区（令和6年2月10日（土）14：00～15：15）：14名（21自治会）

(8) 検討会議における各地区の住民代表の主な意見

- JRから久留里線の利用状況の数字をうかがった感想としては、朝などに沿線で一列車を見ても、地区住民の方が2人や3人しか乗っていないところを実際に見て、この申し入れが来るのはやむを得ない。
- 50～60年前に久留里線を利用しており、トンネルから出てきた時の風景が心象風景として残っているので鉄道を残してほしいという思いもあれば、利用者数が減っている中で本当に地域の中の交通としてどう考えていいか、自分自身迷いがある。
- 今、久留里線はどうなるのかという話はあるが、みんな久留里線の将来について関心がない。地域としては、どうしても久留里線を残してもらいたいとの声は一部あるが、あればあった方がよいくらいの方が大半ではないか。
- 実際に久留里線を利用して病院や買い物に出かけることを考えると、まず最寄りの駅まで徒歩で30分以上かかる、そして行った先の駅でまた目的地まで歩いていくとなると車で行くより2倍以上程度の時間が掛かってしまう。そうするとどうしても車が現実的であり久留里線を使わないという実態もある。
- 駅から遠い人は、仮に1時間に1本運行したとしても、木更津まで1時間くらいかかる。久留里線を便利にして、Suicaを使えるようにしても、駅から15分くらいの人たちのところまでは使えるかもしれないが、それで果たして使うのか。使わないのであれば、代替バスなど細かくバス停を設置してもらって運行してもらった方がよいのでは。
- 検討会議として実施した移動実態アンケートについてこれだけ久留里線が使われていないこと、通学の方は使いたいと思うが人数的には厳しいことがよくわかった。果たして久留里線でやるのが効率的なのかを考える現実的なデータかと思う。
- 仮に廃線になったときに、線路をどのように活用できるのかが問題。
- 上総地区の交通を考えると、代替交通としてはバスが一番ありうるが、バス路線は運転手不足の問題などあり不安。
- 亀山地区では、令和5年6月1日に開催された住民説明会后、7月6日発の回覧で、亀山地区自治会会員571名に4択のアンケートを実施した。回収率は84.9%で、「存続希望」49.3%、「代替手段に置き換え」38.6%、「廃線やむなし」5.6%、「どちらともいえない」6.6%だった。約半分の方が存続を希望し、約4割の方がバス等の代替で仕方がないと思っている。駅に近い自治会では存続希望が高いが、駅から遠くなる自治会ほどバス等の代替希望が多くなっている。存続を希望している方は、地域にある観光資源を生かして、存続できないかと考えている。あらゆる世代の地元地域住民を巻き込んで、地域資源、観光資源の開発と、これにあわせて、JR久留里線活性化協議会の活動と連携していけば、久留里線利用者の増加が期待できるのではないかと。なんとか鉄道を残してほしいとの思いはある。
- 亀山にはダムなどの観光資源がある。久留里線は通勤通学の足の定期的な利用は非常に減ってきているが、観光需要に着目して、利用者をもう少し伸ばせる要素はないだろうか。現に今も利用している方がいる。

3 上総地区に適した交通モードについて

検討会議では、上総地区の総合的な交通体系について、「2 上総地区の交通に関する現状」を踏まえつつ、検討を行った。

(1) 人口動態や交通量、移動ニーズに見合った交通モード

上総地区の移動需要については、平日の朝夕や休日の日中をピークとしたまとまった移動需要と、それ以外の散発的な移動需要があることから、検討会議では、それぞれの移動需要を満たす交通手段について議論した。

ア 定時定路線

上総地区のまとまった移動需要については、定時定路線型の交通手段を提供し、対応することが適切である。各交通手段について下記のとおり検討した。

(ア) 鉄道

鉄道については、大量輸送機関としての特性を持つ交通機関であるが、久留里線久留里・上総亀山間の令和5年度の平均通過人員は64人/日であり、1列車あたりの最大の利用客数は10人～25人程度である。

また、1日8.5往復の運行で1便あたり平均7～8人程度である状況に鑑みると、1両あたり100人以上の定員を有する久留里線では、輸送力が過剰であると考えられる。

鉄道の輸送量については、「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」では、ローカル鉄道の在り方を検討する際の方向性を示している。

同検討会では、平均通過人員¹¹が2,000人/日を下回ると、JR各社は、「鉄道事業者の経営努力のみにより利便性と持続可能性の高い鉄道サービスを保っていくことが困難になる」との考えを示しているとされており、平均通過人員が1,000人/日を下回る場合には、「地域戦略と利用者の視点に立った鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に向け、鉄道輸送の高度化に取り組んで行く」または「BRT・バス等を導入し、運営経費を削減しつつ、増便、ルート変更、バス停の新設等により、鉄道と同等又はそれ以上の利便性を実現」するなどの対策に取り組むことを提示している。

また、平常時の乗客数が50人を下回っており、物理的にはバス等による輸送代替が容易である場合などは、「バス等の導入によって、公共政策的な意義が実現できる場合には、積極的に、現状を見直し、鉄道と同等又は、それ以上の利便性を実現しつつ運営経費を抑えられる新たな輸送サービス形態を導入する選択肢」を検討するべきとしている。

定時定路線の移動ニーズを鉄道で満たしていくことについて、まず、年少人口・生産年齢人口の減少による通勤・通学需要の増加が見込めない中、観光利用による利用客の増加が可能か議論した。現状、久留里線を利用している観光客は、定期外の利用状況から推計し1日最大50名程度であることや周辺の道路整備状況、高速バスの運行状況を踏まえると、亀山地区を中心とした観光客の新規需要を創出したとしても、年間を通じて大量輸送機関という鉄道の特性が活かせるまでに利用客が増加することは見込めないと考えられる。

また、年数回、観光列車を運行し路線を維持することについても、鉄道の運行にあたっては、運行日数に限らず、メンテナンスも含めて固定費がかかるため、経費の削減

¹¹ 「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言」。なお、検討会においては、平均通過人員を「輸送密度」と呼称している。

にはつながらないうえ、運行を限定することで収入減少につながることから、持続可能性については現状以上に厳しくなると推定される。

次に、上下分離¹²など、公的資金を入れた形での鉄道維持については、久留里線（久留里・上総亀山間）は2022年度実績で年間2億4500万円程度の赤字とされており、この規模の額を国・県・市などが毎年度補助することは、本路線の利用状況や他の鉄道会社とのバランスを考慮すると、納税者の理解を得ていくことは、極めて厳しいと考えられる。

なお、久留里線の運行本数が少ないため、利便性が低下しさらに利用者が減少しているとの指摘については、JRによると、JR発足後、当該区間の運行本数をなるべく維持してきたが、利用者数に合わせて運行本数を削減してきており、運行本数の減少により利用者数が減少していることはないとのこと。

¹² 列車の運行を担う主体と、鉄道インフラの維持管理を担う主体を別の者とする仕組みのこと。

(イ) バス

バスについては、乗合バス（路線バス、コミュニティバス、高速バス）、貸切バス（観光バス）、特定バス（スクールバスなどの送迎バス）、といった運行形態が存在する。

ルート設定等が鉄道と比較して柔軟に設定しやすい特性を持つことから、高齢者や駅から離れた地域住民が活用可能な形でのルート設定も可能なバスは、今後の検討の有力な選択肢と考えられる。

仮に鉄道以外の手段で定時定路線の移動需要を満たすとすれば、平日では1便当たり最大15人程度、休日では1便当たり最大20数人程度の移動需要に応える必要があることから、中型バスやマイクロバスなどの自動車交通を、久留里線の運行本数（8.5往復）以上の運行本数を確保することが望ましい。

赤字バス路線への国庫補助基準¹³については、「1日当たりの輸送量が15人～150人と見込まれ、かつ、過去に2ヶ年度連続して1日当たりの実績輸送量が15人未満又は150人超ではないもの」とされ、当該基準に該当する路線は経営的には赤字と見込まれる。

久留里線の利用客数やアンケートで明らかになった移動実態を踏まえれば、路線バスとして確保すべき移動需要量があるものと考えられるが、事業として成り立つ程度の利用客を継続して確保することは、大変困難であると考えられる。そのため、事業主体及び運行形態をはじめ、車両スペック、運行ルート、運転士確保など詳細な検討が必要となることから、関係者間での協議が望まれる。また、移動需要を踏まえた運行ルートの設定の考え方は、まずは現行の久留里線の代替部分が基本となるが、観光需要に対応するための亀山湖畔周辺のホテル等までのルートなど、利用者の利便性と経済性を考慮したルートの検討が必要ではないかと考えられる。

また、カピーナ号等の高速バスの上総地区内の相互乗降化については、主な利用層である東京・千葉～鴨川間の速達性の低下・事業採算性確保の困難性・バリアフリーの観点（高齢者の乗降時にステップが負担となる）・システム改修や運賃改定などのコスト負担など、様々な課題がある一方、路線バスなど他の交通手段の補完として、地区の利便性向上に寄与すると考えられることから、今後、その実現可能性を検討していく必要がある。

なお、上総地区で運行しているスクールバスの活用については、君津市が小糸地区において、令和4年度及び令和5年度にスクールバスの空き時間を活用した送迎サービスを提供する実証実験を実施したが、利用が低調であったこと、また通学時間以外の日中時間帯しか活用できないこと、運行の追加コストが必要となることなどの課題があり、活用のハードルは高いと考えられる。中長期的には、活用可能性について、検討が必要と考えられる。

¹³ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱のうち、地域間幹線系統確保維持費。

イ 散発的な移動需要への対応

(ア) タクシー

タクシーについては、目的地や利用時間を柔軟に指定でき、個別の移動需要への対応に適していると考えられるが、利用者負担を考慮すると日常の交通手段としてはハードルが高いことやデマンドタクシーとの競合もあり、主たる移動手段として位置づけることは困難である。

(イ) デマンドタクシー

上総地区では、君津市運営のデマンドタクシー（きみびょん号）が運行されている。利用状況は、散発的な移動需要に幅広く応えており、一定程度の観光利用もある。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者数及び収支率ともに令和元年度から減少傾向で、依然として厳しい収支状況が続いている。また、予約が取れないなどニーズに応え切れていないことや運行時間、財政負担などの課題があり、今後、効率的な配車を検討する必要がある。

なお、効率的な運行にあたっては、デジタル技術などの活用を積極的に検討すべきである。

【参考】デマンドタクシー（きみびょん号）の課題や住民のニーズについて

- 令和6年2月9日、10日に開催した自治会長報告会において、参加した自治会長からは、運行エリアを君津方面や隣接市などに拡大してほしい、予約がとれないこともあり改善してほしい旨の意見があった。
- 利用条件等に関するアンケート結果によると、利用したい時間帯は、6時台から増加し、7～8時台にピークとなり、18～20時まで利用したいとする回答が多かった。
- 収支率は直近の令和5年度で7.5%であり、毎年3600万円規模の赤字が続いており、君津市の財政負担も少なくない状況である。
- 予約不成立件数は、平均すると一日当たり2.4件程度となっており、ニーズがあるのに乗車できない状況があるため、効率的な配車について検討していく必要がある。

表3 デマンドタクシー（きみびょん号）の概要

運行日・運行時間	平日：3台、土日祝年末年始2台 8時（出発地発）～18時（目的地着） ※亀山地区は、平日の午前7時30分から午前8時までの間、通勤者のための運行を行う。
運行車両	○ワゴン型車両（定員10名）：2台 ○ミニバン型車両（定員5名）：1台
停留所	共通乗降場や利用者登録された自宅付近
運賃	利用登録あり：大人400円、小中高生・65歳以上：300円 利用登録なし：500円
運行地区	小櫃・上総地区
予約方法	電話

表4 デマンドタクシー（きみぴょん号）の利用状況及び収支率について

(利用者数：人、収支：千円)

	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
利用者数 (A)	17,095	14,358	12,255	10,047	8,520	10,720
1日あたり 利用者数	46.8	39.2	33.6	27.5	23.3	29.3
収入(B)	4,006	2,805	2,394	2,901	2,579	2,929
支出(C)	30,680	34,874	39,206	39,209	39,205	39,220
収支(D)	△26,674	△32,070	△36,812	△36,308	△36,626	△36,291
収支率 (B/C)	13.1%	8.0%	6.1%	7.4%	6.6%	7.5%
利用者1人 あたり負担 額 (D/A)	1,560.4円	2,233.6円	3,003.8円	3,613.8円	4,298.9円	3,385.3円

※ 高齢者外出支援事業（R2年度及びR4年度（6月～3月））及び高齢者新型コロナワクチン接種交通支援事業（R3年度以降）による利用者を除く。

※ 買物、通院等の日常生活において重要な役割を担っているが、自治体や事業者の運行努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業により、今後も運行を確保・維持することが必要。（市公共交通計画）

※ 収支について千円以下端数処理のため、合計が一致しないことがある。

(ウ) 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）

自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）については、君津市が主体となって過去に実施したことがあるが、安全管理の問題など課題が多かったため、一般旅客自動車運送事業者に委託する方式とした経緯があり、今後の実施については困難である。

(エ) 自家用車活用事業（日本版ライドシェア）

自家用車活用事業（日本版ライドシェア）については、需要不足やタクシー事業者の実施意向が前提となる制度である。上総地区が含まれる南房交通圏では、令和6年5月に、事業者からの申出があったことを受けて、国土交通省関東運輸支局千葉運輸支局が、タクシー事業者に対する意向調査を実施したが、結果的に実施意向を示した事業者が無かった。

(2) 需給ギャップ

上総地区で提供されている交通サービスが、これらの移動需要を満たしているか検討したところ、定時定路線については、JR久留里線は移動需要に対して輸送力が過大であり、また、今後の持続可能性に問題がある。高速バスは、上総地区内の移動には対応しておらず、鉄道以外で地区内を移動できる定時定路線型の交通手段がない。

また、それ以外の散発的な移動需要については、タクシーは日常利用には適さないこと、デマンドタクシーであるきみびよん号も運行時間や台数の問題から移動需要を必ずしも満たせていないことが分かった。

表5 上総地区で提供されている公共交通と移動需要のギャップ

移動需要	移動手段		需給ギャップ
<ul style="list-style-type: none"> ・少量から中量規模のまとまった朝夕の移動需要 	定時定路線	JR久留里線	大量輸送を支えるだけの移動需要がない。
		高速バス	千葉や東京などの上総地区外の移動に特化しており上総地区内の移動には対応していない。
<ul style="list-style-type: none"> ・それ以外の時間帯の散発的な移動需要 	定時定路線以外の交通手段	タクシー	利用者負担を考慮すると、日常的な移動需要を満たすメインの交通手段には適さない。
		デマンドタクシー(きみびよん号)	運行時間や台数等の関係上、一部の移動需要を満たすことができていない。

4 結び（まとめ）

（1） 検討会議の議論結果

検討会議では、JRからの申し入れを受け、沿線地域における現状や課題を共有し、今後の地域交通について検討してきた。

これまでの検討会議での議論や地域住民のアンケート結果などから、上総地区では、「平日最大15人程度、休日最大20数人程度のまとまった移動需要と、それ以外の散発的な移動需要」があり、当該地区で提供されている交通サービス（鉄道・高速バス・デマンド交通など）は、これらの移動需要に適していないことがわかった。当該地区での移動需要を考慮すると、自動車中心の交通体系への移行により、より利便性の高い地域公共交通が実現すると考えられる。

これらを踏まえ、これまでと同等又はそれ以上の利便性と持続可能性を有する地域公共交通の構築に取り組んでいくべきである。

ア 上総地区における利便性の高い公共交通

主に通勤通学や観光客など、平日の朝夕や休日の日中をピークとした一定のまとまった移動需要は、バスを中心とした定時定路線型の交通手段で対応し、買物や通院など時間帯やエリアが散発的な移動需要は、デマンド型の交通手段で対応することが考えられる。

イ 各移動需要への対応

（ア） 定時定路線型の交通手段

平日では最大15人程度、休日では最大20数人程度の移動需要に応える必要があることから、鉄道以外の手段で定時定路線の移動需要を満たすとすれば、中型バスやマイクロバスなどの自動車交通を、久留里線の運行本数（8.5往復）以上の運行本数で確保し、地域住民の利便性を向上させることが望ましい。

ただし、路線バスでは、事業として成り立つ程度の利用客を継続して確保することは困難であると考えられるため、事業主体及び運行形態については、検討が必要となる。また、自動車交通の維持にあたっては、運転士不足などの課題があることに留意する必要がある。

また、コピーナ号等の高速バスの上総地区内の相互乗降化については、主な利用層である東京・千葉～鴨川間の速達性の低下・事業採算性確保の困難性・バリアフリーの観点（高齢者の乗降時にステップが負担となる）・システム改修や運賃改定などのコスト負担など、様々な課題がある一方、路線バスなど他の交通手段の補完として、地区の利便性向上に寄与すると考えられることから、今後、その実現可能性を検討していく必要がある。

なお、上総地区で運行しているスクールバスの活用については、君津市が小糸地区において実施した実証実験の利用が低調であったことや、通学時間以外の日中時間帯しか活用できないこと、運行の追加コストが必要となることなど、課題が多いものの、将来的に、その活用可能性が検討されることを期待したい。

（イ） デマンド型の交通手段

散発的な移動需要については、デマンド型の交通手段が適していると考えられ、現在運行されているデマンドタクシー（きみびよん号）が移動実態に合致していると考えられるが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者数及び収支率ともに令和元年度から減少傾向で、依然として厳しい収支状況が続いており、また、需要が高い時間帯に予約が取れないなどニーズに応え切れていないことや運行時間、財政負担などの課題があるため、

今後、効率的な配車を検討する必要がある。

なお、効率的な運行の検討にあたっては、デジタル技術の活用や、多様な事業主体と連携した事業スキームの構築など、他地域の事例を参考にしつつ、上総地区の実情に応じた改善策を積極的に検討することが望ましい。

(2) 今後について

今後、本報告書を踏まえ、申し入れを行ったJRが、上総地区にとって望ましい交通体系について検討・提示することが求められる。

その上で、最終的に具体化する際には、鉄道・バス・タクシーといった交通事業者を含め、地域の関係者で構成される君津市地域公共交通会議（法定協議会）¹⁴において、時間帯・エリアごとに最適な運行ルート・交通手段の組合せ・コスト負担を検討し、地域のより良い公共交通のあり方を決定することとなる。その際、この地域の利便性がより高まり、持続可能な交通体系が構築されるかどうかの観点が、最も重要である。また、数多くの観光資源を活用した地域振興に寄与するとの観点にも留意する必要がある。

地域交通の維持確保・充実には、地域の公共交通政策を担う君津市が千葉県の協力も得ながら、検討していくとともに、JRがこれまで地域交通を長年にわたって担ってきた経緯等を踏まえ、沿線自治体や地元の交通事業者等との協働により、その持続的な運行及び利便性の確保に向け、君津市と協議すべきである。また、JRが地域の方々と連携しながら、観光面などの地域振興に積極的に努めることが必要であると考えられる。

なお、千葉県は、検討会議終了後も、君津市地域公共交通会議を通じて、上総地区の地域交通の議論に積極的に関与する。

上総地区において、関係者間の協働・共創による、地域住民にとってより良い交通体系が構築されることを期待したい。

¹⁴ 地域公共交通活性化協議会（法定協議会）と地域公共交通会議の役割を兼ねる会議体。構成員は君津市（事務局）、千葉県、国土交通省関東運輸局千葉運輸支局、JR、千葉県バス協会、千葉県タクシー協会、日東交通、大新東、君津市商工会議所、君津市観光協会、君津警察署、学識経験者、住民代表等

參考資料

【参考資料1】 住民説明会意見一覧（令和5年6月～7月実施）

①久留里線の運行に関する意見

- 昼間の時間帯における久留里と上総亀山間の運行は、5時間以上も運行がないため、利用しにくい。運行本数を増やしてもらいたい。
- 使いたいと思っても使いにくい状況。亀山までの便数が激減した。亀山でイベントがあっても列車のダイヤがなくて行くことが出来ない。
- イベントがあったとしても、臨時列車などの足がないと行きたいと思えない。
- JR資料まとめの中に、「久留里～亀山間55人…鉄道の特性を十分に発揮できていない、公共交通を持続可能なものとして～交通体系のあり方を検討していきたい」、と書いてあるが、JRは公共交通という認識が薄れていると思う。JRが企画するイベント列車は久留里まで。これでは、久留里亀山間の収入は増えない。亀山まで通すということをやっていただきたい。
- 増収策の提案。久留里線全駅でSuicaを使えるようにするには、莫大な費用が掛かると思うので、自動券売機がある久留里駅と横田駅でSuicaのチャージができるようにしてほしい。久留里線の収入が確保できるようにしてほしい。
- 今から10年前、高校を卒業するまで久留里線を使っていたが、その時点で、清和地区は公共交通（三島地区には鉄道などが無く）の利便性が悪く、高校の選択肢が私立のスクールバスか原付で通えるところ、と友人から聞いていた。
- 2014年から、久留里～上総亀山間の運行本数が減った。それ以前も、授業が昼に終わっても家に帰れるのは午後4時過ぎだったが、さらに減っては、高校の選択肢が狭まってしまうのではとの心配があった。利用者がいないというのは、本数が少なく、乗ろうと思っても乗れないからという現状がある。
- 以前、ワクチン接種のとき、久留里までタクシーで行き、高額な出費となった。利用したい人のことを考えて、公共交通機関としての役割をきちんと果たしてほしい。車がない人、高齢者が増えていく中で、買い物・通院に困る。
- 廃止するにしても、代替交通手段を適切に考慮していただかないと困る。
- 久留里線の利用者減少は、モータリゼーションの進展だけでなく、本数が少なく利用したくても利用できない状況がある。始発を早める、終電を遅くする、久留里止まりでなく亀山まで運行するなど、利用しやすくしてほしい。
- 約30年前、中高生の親たちは部活をすると、久留里止まりの列車しかなくなってしまったため、部活をすることができない子どもがいたと話していた。JRに要望を出したら、その時間の対応はできないと言われた。
- 利用者が減った原因を考えないといけない（利用したくてもできない人がいた）。人口は確かに減っているが、時間が合わず、久留里まで送り迎えをしている親がたくさんいたということも考慮してほしい。
- 久留里止まりで非常に困っていた。利用しなかった理由を突き詰めないといけない。
- 4月に亀山でイベントを開催したが、久留里止まりだったため、来場できない人がいた。運行時間をもっと考慮してもらえたら、より活性化していたと思う。
- 亀山、松丘地区は広範な面積を持つ。子どもたちを個別に送迎すると、久留里からの

列車に間に合わないことがある。

- ワンマン運行、5時間の運行間隔がある。
- プロレス列車もサイクルトレインも久留里までで亀山まで来ない。
- 大量輸送のメリットとは、利便性の向上とは。一人でも乗っていたらありがたいのでは？なぜ、赤字の責任を住民が負わなくてはならないのか。
- 利便性の向上と言っているが、そもそも本数が少ない。まずは5時間も空いているのを何とかすべきではないか。本数を増やしたり、大多喜まで延伸したりするのが利便性の向上である。
- 定期代もJRの学生定期はとても安い。雪の日も列車なら走ってくれる。
- 免許返納した。鉄道は時間が正確。
- Suicaを使えるようにしてほしい。
- 物価等値上げが続いているが、高速バスより鉄道の方が安く都内に行ける。
- 鉄道の移動の方がバスよりも快適である。
- 私鉄と比べ久留里線の線路は非常に状態が良いので、使わないのはもったいない。

②久留里線の利用促進に関する意見

- カートレインという考え方があるため、JRで車を販売してみても。JRが（車を）売れば、その車は列車に載せられる仕様にできる。駅に行くまで、鉄道に乗った後が大変だと思うから、二次交通を考えるために活用できるのでは。
- 久留里～上総亀山間の各駅を拠点にして、スクールバスの空き時間活用した二次交通として使えないか。
- 馬来田、東横田にもそれぞれ素晴らしい観光資源がある。季節を通じてイベントを計画していただければ。
- 車両の中に自転車を乗せられるスペースを作ってほしい。できないと言う前に、コストや労力などについて、提示をしてほしい。具体的に説明してくれたら、考えようがある。
- 昨年（令和4年）度、JRの企画で、古代史の講演会をやった。久留里線沿線には、こういった伝説も含めた観光資源がある。
- JRが真剣になって、沿線市にも呼び掛けて、観光として、他から人を呼び込む施策をしてほしい。
- 久留里線は、木更津と大原を結ぶ木原線の構想もあったが、事情により（今の）久留里線となった。その構想のように、亀山から大原方面へのサイクルツーリズムのルートを考えるのもよいのではないかと思う。
- 地域にある様々な団体の中で、久留里線を使ってみる。JRからも地域に働きかけてみるといったことが必要ではないか。
- JRの収入がどうかではなく、廃止が決まっているわけではなく、これから議論していくのだから、JRにはたくさんある観光資源をどう活用するかを考える必要がある。そうすれば、収支改善もするのではないか。一過的なものではなく、有機的に結びつける必要があるのではないか、考えてもらいたい。
- 久留里線の利用促進と活性化に向け、亀山地区でトキの放鳥をしたいと思っており、

- 6 / 25 (日) 午後2時～4時トキの講演会を行うので、皆さんに来てもらいたい。
- 6 / 25 (日) にトキの講演会をやった。2021年の新聞にトキの記事があり、繁殖場所を公募するというもの。これを亀山にできれば、駅前を活性化させることができ、久留里線の利用促進につながる。君津市、県にも勉強してほしい。
 - 久留里は十分街歩きができる。松丘、平山、亀山も魅力がある。
 - だいぶ前に久留里駅に腕木式信号があったり、タブレットがあった。何でもかんでも新しくなるというのは、いただけない。そういうものを求めてやってくる鉄道ファンがいる。
 - 郷愁、魅力なくなってしまった…何か魅力もあるものは残してほしい。
 - 亀山ダム等観光施設を活用し、県外などから人を呼び込む際に久留里線を使ってもらうようにするなど、営業収入の回復のための努力をしてほしい。
 - 観光面について、はとバスやクラブツーリズムで観光バスのルートに久留里線を組み入れてもらうような取組をJRや久留里線活性化協議会でできないか。
 - 亀山少年自然の家などの施設において、久留里線での利用者に割引などの助成ができないか。
 - 高速バスは久留里線の接続はしてもらえるのか。
 - 小湊鉄道はイベント等で集客している。久留里線も先日のお酒のイベント列車は好評だったと聞いている。観光地はたくさんあるので、魅力発信に取り組んでほしい。
 - これまでイベント等を実施してきたとのことだが、社内での評価、今後の計画、どのくらい利用者は増えたのか。単発で終わりなのか。
 - 久留里線の旧車両(キハ30)は貴重な観光資源になったのではないか。
 - 久留里はレトロな街並み、亀山はダムなど観光資源がある。小櫃駅にあるSLを走らせるなど様々な方策があったのではないか。

③ 地域振興に関する意見

- これは交通体系の話ではなく、人口減少をいかにくい止めて、地域を活性化させるのか。20年後を見据えて、どう地域づくりをするか、都会の人をどう取り込むか、ということだと思う。
- SDGsをこの地域にどう具体化していくか、戦争、異常気象にも耐えうる地域をどう作るかという観点が大事。10代20代の人がこの地域に誇りをもって暮らしていけるような展望を。そのためには、第一次産業など地域の地場産業の復活強化に取り組む、そのうえで、観光の面の話が出てくる。
- JRは沿線地域の発展に貢献したいと言っているので、県、市と協力して、過疎の地域を希望が持てるような地域にしてほしい。そのような計画には我々も参画する。プラス思考で考えてほしい。
- この地区に人が来るという観点で考えては。久留里線だけで見ないで、視野を広げてほしい。
- 久留里線は短いですが、県跨ぎの交通手段の中で、新しい交通体系になると考えられる。新しい考え方で公共交通機関としていただけると、住む人が増え、地元の活性化につながる。

- 観光地として発展してほしい。君津市都市計画マスタープランの中にJR久留里線、内房線は、かけがえのない公共交通として柱としているので、尊重してほしい。
- 住民の幸せをつくるのが地方自治体の役割。三方よしの精神で。
- 地域住民も草刈りなどで、しっかりと実動協力をするべき。
- 外から来た人に不親切。二度と来ないという人がいる。地域にいいところ、魅力があっても享受できない。それは車ありきの社会だから。これから車に乗れなくなる人のことも考えてほしい。
- 過疎化が進んでいるのは、国の問題もあると思う。過疎化対策のためにも必要。
- 昨年（令和4年）の千葉日報での石井市長のコメント、活性化の取組を推進していくと言っている。
- 久留里線開業110周年の冊子に「久留里線の恩恵は地域にとって計り知れないものがある」とコメントが掲載されている。
- 上総松丘駅の周辺の草刈りなど、環境美化活動をしている。自治会長も協力して、年に2回、草刈りをしている。
- アクアレールという構想があった。もしできたら、（地域も）発展するのではと思っていた。
- 企業誘致により、雇用の創出・増加、人口減少の対策をとってほしい。
- 人口流出、過疎化という社会情勢のなかで、久留里線の利用者も減少しているので、特別支援学校があるように、久留里線にも特別な支援をお願いしたい。
- 県と市には、人口減少が進捗する中で、地域を活性化させる取組をJRと一緒にやってほしい。
- 鉄道の持つ意味、なくなったら悲しい。希望を持たせる政策をしてほしい。
- 空き家もあるが、転入者もいる。若い人もいる。
- 学校がなくなり、鉄道がなくなったら地域が廃れていく。ぜひ残してほしい。
- 観光の視点から、JRと連携した取組みをしている。鉄道が通っていない観光地に客が来るのかという心配がある。
- 人口減少による利用者減少のほかに私立高校が送迎バスを運行していることも地域の足を壊す要因になっているのではないか。また、人口減少は以前から想定できたのに、なぜ対策を講じなかったのか。
- 久留里駅ロータリー改修、交流センター建設は、利用者のことを考えていないのではないか。綺麗に整備したことにより、かえって使い勝手が悪くなっているのではないか。駅反対のロータリーはどうするのか。
- 地域の将来像が見えない中で、自動車の自動運転などが実用化されない限り、公共交通の確保は久留里線だけの問題とは言えないと思う。

④ 久留里線に対する要望や質問

- 総合交通体系の見直しとは、具体的な選択肢は。BRTやデマンド交通があると思うが、地域の足として考えたときに、結局利用者がいなくなるのであれば、車以外の移動の方も多くいると思うので、機能として、鉄道という選択肢も考えてほしい。その際に、営業係数の見直しという考え方もいかがか。全国的に鉄道の議論が

始まっている中で、鉄道がただ単に、「人を運ぶ」という観点で存廃の議論になっていると思う。一方で、首都圏では、エキュートやディラなど他の事業との連携で事業を成り立たせている。鉄道事業に限らず事業をしていると思うので、地方でも、そういった鉄道事業以外の係数の考えを導入しては。

- 行政が一体となって、例えば、キッチンカーを呼び込んで土地の使用料を収入にするなど、経費を下げるための施策も協力してみても。
- 久留里線に乗ってもらおう努力をしたのかどうか。大災害のことも考えたらこの地域は大事。黒字の部分の回せばよい。
- いろいろな要望があるが、それぞれ、どのくらいの経費がかかるのか見えていない。
- 国鉄分割民営化の際の大臣の約束を守らないのか、なぜ廃線するのか。
- 営業努力といったが、JRは何もやっていない。もっと便利にするために何をやってきたのか。不便にただけ。公共性を忘れて、儲けだけしか考えていない。
- 久留里線の収入の考え方。距離に応じて比例配分は実情に合っていないのでは。
- 細かく計算できるのか、赤字幅はどう計算しているのか。明細もない。(納得できない。)
- JRには明るい話をしてほしい。リニアのような。また時間を空けて集まってほしい。次回は、東京湾アクアラインに鉄道を通すという話題で。
- 千葉支社へ(の質問)、久留里線(木更津～上総亀山の全線で)の営業係数はいくらか。
- JRが久留里～上総亀山間の申入れをしたのは、君津市とだけ話し合えばよい(関係者が少ない方が議論は簡単では)という意図からではないかと思ってしまう。
- 分割民営化の際の国との約束(ローカル線の廃止はしない)を果たしてほしい。
- 銚子電鉄開業100周年のお祭りをやっている。社長のあいさつ、「ローカル鉄道をめぐる環境は年々厳しくなっているが、逆境に負けずに地域への恩返しをしていきたい。この街に銚電があつてよかったと言ってもらえるよう、社員一同頑張っていく。」
- もう一度、過去を見つめ直して、営業努力・利用促進をしてほしい。意識してほしい。
- 久留里線の乗車運賃を木更津駅で精算すると全て内房線の収入になると聞いた。定期なども久留里線の駅で買えば久留里線の収入になるが、無人駅ばかりにしているのではないか。
- 通勤のために定期を買った。久留里駅で聞いたら、どこで買っても変わらないと言われたため、会計上はどんぶり勘定だと思ふ。私鉄との乗り継ぎも、だれがどこで乗っていくら払っているかわからないため、どんぶり勘定だと聞いている。久留里線はかなりどんぶり勘定ではないかと思う。
- JRの営業収支について、内房線のワンマン列車は、久留里線のように運賃箱が設けられていない。回収されなかったきっぷほどの路線の収入になるかわからないのではないか。そのような状況の中では久留里線の営業収支は出せないのではないか。
- 地域が駅舎の管理や、沿線の草刈りを行えば、JRの経費削減になるのではないか。
- 亀山での説明会では、久留里線を残してほしいという意見が大多数であった。
- 久留里線と他の路線を継続して利用した場合に、久留里線の収益はどのように計算されるのか。収支の明細が示されていない
- 皆さんの意見としては、存続してもらいたい、このまま廃止はない、だから何とかしてもらいたいというものだと思う。

- 久留里線は100円稼ぐのに19,000円も経費がかかるとのことだが、ほかの交通機関と、比較してそれで果たして妥当なのか。それを考えるために久留里線の現状をわかりやすく丁寧に説明してほしい。
- 久留里線の存続を求める立場から意見する。小学校2年生の孫がいる。将来、高校に通うときに久留里線が必要になる。車を利用できない方のために必要。
- ぜひ継続運転をしていただきたい。1月から4月まで署名を集め、JR千葉支社に提出した。(JRから)返事はもらっていない。久留里亀山間の廃線はやめてほしい。
- 久留里線は必要不可欠。JRは(久留里線を)守る責務がある。
- 鉄道は公共性が強いもの。鉄道を守ってきた文化や背景を考えてほしい。
- 個人的に利用状況の調査をした。(久留里線は)観光列車の意味合いが強い。ぜひ残してほしい。
- 代替交通がバスだとすると、バスはいつなくなるかわからない。
- 学生のために残してほしい。
- 久留里線は久留里亀山間ではなくて、(JR東日本)全体で考えるべき。配当もあるのだから、もっと頑張してほしい。
- JRが直接所有しているのは、鉄道施設のみだと思うが、費用(経費)の内訳は。
- 上下分離の場合の費用は。
- JR東日本全体は黒字。赤字路線はあると思うが、民営化した際に、(JR東日本)全体で支えていくと約束しているはず。
- JRはまず、国ときちんと話し合してほしい。
- 久留里線の収支に驚いている。なぜ赤字なのか内訳を教えてください。
- 子どもが利用している。1日55人という数字について、列車の本数が少なく、久留里まで送迎をすることがある。そうすると、本来は久留里線を使っていたかもしれない正確な人数は出ないと思う。久留里亀山間の人数は、親が送迎している人数は入っていない。
- (JRの説明の中で)利用者人数のことを言っていたが、なぜ減っていったのかという理由は言っていない。
- JRは営業努力をしていると言っていたが、コストダウンのためのもの。
- JR東日本としては黒字なのだから、それを赤字に回せばいい。
- インフラの一つだと思うので、なくしてはいけない。JR東日本は、もっと国と議論すべき。
- 署名活動をしている中で、地域の方は、久留里線を残してほしいと願っていることを肌で感じた。
- 亀山ダム的重要性の話。ダムと鉄道の関連性がある。
- 県と沿線市でJRに支援して。鉄道も大事なインフラ。敷いておいた方がいい。
- 以前から赤字路線なので、廃線の可能性が言われていたが、この間、努力はしてきたのか。経費削減のための運行内容変更は、ある程度まではやむを得ないが、最近の変更は経費削減のためだけとは思えず、利用者いじめになっているように思う。
- 交換方法の変更、ワンマン車両、久留里駅交換の待合せ時間の増加、久留里止まりのための乗り換え、上総亀山行の本数削減等は経費削減につながったのか。

- また、最近久留里駅の上りホームが改修されたが、本当に効率化を図るなら、ダイヤの組み方、施設の整備方法等すべきことがあったのではないかと。
- 今回、経費が取りざたされているが、根拠が不透明で信用できない。車両入替や信号システム構築、線路補修費、木更津駅の軽油流出対策費、久留里駅ホーム改修費等はカウントされているのか。ハード面にお金をかけているが、経費を増大させるためとしか考えられない。
- 赤字なのになぜ、新車両に交換したのか。また、導入するにしても最新のモーター駆動車にしなかったのか。
- 久留里線の運行について、社内でも実態を知らない人が決めているのではないかと。

⑤ その他

- 青葉高校は危機的な状況になる。いかにして地域に根差した学校をつくるか。
- 全国で留学制度をやっている。千葉県教育委員会はこのをやらない。推進してほしい。
- 検討会議に地域住民の声をできるだけ反映させてほしいので、検討会議の委員の中に久留里線と地域を守る会から1～2名ほど入れてほしい。
- 市民団体から委員に加えられた例。木更津市水道水源保護問題協議会→水道水源保護条例が制定された、その前段の会議体。(水を守る会から)
- 千葉県都市河川環境管理協議会。(干潟を守る会、水を守る会から)
- 有識者も、もう1～2名入れてほしい。鉄道が大事という考えの人を。
- 東横田駅から乗車してきた。ほとんどの方がこのまま存続してほしい、増便してほしいということに意見が集約されると思う。検討会議のメンバーを幅広く増員しては。
- 商工、観光業者などや、袖ヶ浦市、木更津市も正式な委員として。
- 路線バスへも赤字補助しているので、財政負担をするのも地方自治体の役目。
- 免許返納者にとっても鉄道がないと大変。国は、道路には莫大な予算を投入しているが、交通にはその40分の1。環境問題も考えて残すべき。
- 検討会議の委員は、実際に久留里線に乗ったことがあるのか。知っているのか。利用していない人が議論しても。自分は、通勤で使うようにした。
- 今回の説明者の中に久留里線を利用している人はいるのか。そうでないと、実際の利用者の声が届くのか心配である。
- 検討会議では、どういう方向性で今後の課題を解決に向けて検討されていくのか示してほしい。
- 地域の意見をどうまとめていくのか。説明会の参加者の意見をもって地域の意見とはできないのではないかと。
- ワークショップ形式の議論は検討しているか。
- 住民の総意を聞く場が少ない。何も決まってないということであれば、もっと時間をかけて、様々な意見を聞いてほしい。
- 廃線ありきだと思う。検討会に守る会の人が入っていない。
- 行政は住民を守るという姿勢でいてほしい。
- なぜ、国土交通省が来ていないのか。国鉄が分割民営化をした際に、大臣はローカル線の廃止はしないと約束したはず。国交省が地域住民の意見を聞くべき。

- 千葉県は北総鉄道に財政支援をしている。袖ヶ浦市も駅舎の整備に財政支援をしている。自由通路のエレベーターの経費も市が負担している。
- 検討会が始まったキッカケというのは、今年の7月に国がローカル鉄道に関する検討会の提言を（立ち上げた）出したこと。
- 国に対して、地域路線の存続を求める要望をしてほしい。
- 存続をするための議論の場にしてほしい。
- 検討会議は廃止を前提としているものではないとのことだが、今までのJRのやり方を見ていると、廃止に突き進んでいるように見える。北海道も九州も西日本も廃線が進んでいる。
- 住民説明会を受けて、地元の話し合いの場が設けられていない。（自主的に）地区で話し合いの場を設けたらどうか。
- 検討会議には3地区の住民代表が急に呼ばれ、非公開で行われたが、どういう権限を持つのか非常に心配。不公平だと思う。もっと一般の人や守る会の人を入れた方が良いのでは。
- バスやデマンドになった場合、赤字補填しても運転手が確保できるのか。
- 電気を止めるという申し入れはあったか、その心配はしなくていいのか。

【参考資料2】 自治会長報告会意見一覧（令和6年2月実施）

亀山地区

- 鉄道の大量輸送、一番大切な利点が全く生かされていない状況がアンケート結果から本当によくわかると思う。一方で、鉄道にはこういった大量輸送以外にもう一つの魅力、価値があるのではと思う。日本全国を見ると、ローカル鉄道が地域を走ることによって、地域を活性化させて、そしてその地域の広告塔のような路線になっているところもあると思う。この久留里線を見ると、そういった価値を今のところ生み出すことはなかなかできていないと思うが、久留里線の久留里から上総亀山間を切ってしまうというのはどうかと思っている。確かに通勤、通院、買物などでの利用は少ないが、観光施策や地域資源などを生かして集客をしていけばよいと思う。久留里線の沿線は、例えば馬来田、小櫃、久留里、平山、松丘、上総亀山、民話や伝説、山城などが点在しており、それをストーリー性のある形で繋げていくことができると思う。
- 地域づくり協議会と連携してJR久留里線活性化協議会が行っているいろいろな取り組みに協力することで、沿線を盛り上げたい。全国のローカル鉄道は本当に厳しい状況を迎えていると思うが、厳しいところは廃線するということが全国で行われると、ますます都市に人口が集中して、地方ではますます人口が少なくなっていくのではと思う。例えば、日本は災害大国であるので、人口が集中していると被害が大きくなっていく、そういう意味で地方に分散をしていく方が良いのではと思っている。そのためにもローカル線を残していく努力をしていく方がいいと思っている。
- 私立高校がスクールバスを運行することで、これを利用する子どもたちの久留里線の利用はさらに減って、これらが朝夕の利用客の減少に関わってきていると思う。久留里線とスクールバスは、駐車場所の数が違う。久留里線だと駅まで行く必要があるが、スクールバスは家の近くを通ってくれるので、短い時間で往復できる。移動手段が鉄道だけではまかないきれないのではないかとと思っている。
- 駅の近くに住んでいても利用したい時間の列車がない。午前中出かけると、午後の便は2時か3時くらいまで空いてしまい、一度出かけると戻ってきづらくなるので、どうしても色々と面倒。
- 地区には生協をはじめ、生活に困らない程度の行商の方が入っているので、買い物には困らないと思う。病院については、近所の方々は亀田病院か久留里方面に行っているが、久留里線を使っている方というのは、聞いたことがない。
- 仮に久留里線が廃線になって、バスなどが利用できるようになった時に、駅と駅の間でも乗れるようになり、また、上総亀山だけでなく駅から遠い地区からバスが運行してもらえたら、今よりもずっと便利になると思う。
- 亀山から久留里まで通学している子どもは、ほとんどが自家用車で移動している。上総亀山から久留里に8時前に着く便は、久留里駅で木更津からの下り線が止まっており、上り線で上総亀山から来る人は、下り線が止まっているので渡れないらしい。そのため、学校の登校時間に間に合わないおそれがあり、上総亀山、松丘、平山の子どもたちは自家用車で学校まで送っているのが現状。
- 久留里線の利便性が悪いので、通う学校がその時点である程度、狭まっているのでは

と思う。

- このアンケートは、「使い勝手が良くない久留里線」でこういう結果が出ているのではないかと思う。
- 久留里線は確かにあまり乗られていないが、紅葉の時期や花火の時などは大量輸送が発生する。亀山が持っている観光資源などを生かし、久留里線も適宜残した方がいいのではないかと思う。
- 単にその利用状況が良くないから不要という風にすぐに結びつけないでほしい。
- 帰りは何時間も待たないとデマンドタクシーが捕まらないから帰りだけ迎えに来てもらうなど、交通が不便な状況が進んでいくと住む人がさらに減少し、高齢化も進んでますます不便な地域になってしまう。久留里線も廃止というようなことがもし起こると、地域が寂れてしまって住むのに困ることになる。将来に渡ってこの地域に人が住めるような検討をお願いしたい。
- 久留里線に乗ろうという行動が起きるわけではないので、バスに移行するのはやむを得ないと思っているが、廃線してしまうと復活は難しくなると思うので、観光面での活用、季節ごとにイベント列車を走らせることで廃線はしないでほしいという気持ちがある。
- 職場が木更津方面で、千葉方面など色々な現場を回るので、鉄道の時間帯に合わないもので、車で通うような形になっている。
- 廃線もやむなしという気はしているが、代替バスの運行など、方策はいろいろあると思う。地域の中を東京行、千葉行の高速バスが通っており、それに乗れば途中で下車することはほとんどないが、地域の中から乗ったら、久留里であったり、小櫃であったり、ワンコインで乗って降りられるようになればもっと便利になるのではと考えている。
- デマンドタクシーをもう少し使い勝手の良いものに、あるいは利用しやすいような方向に持っていくような案もいろいろと必要なのではないかと思う。
- 久留里線を観光資源として残すなら、少しお金をかけてでもそういう方向とかがあるのではと思う。存続するために、市や県、国が補助金を出してJRの損失を補填して残すのはどうか。
- 潜在的ニーズがあるのであれば、JRに限らず、何らかの公共交通機関が必要ではないかと思う。デマンドタクシーもあるが、高齢者は予約が簡単にできないこともあるので、定期的なここに行けば、何時の便に乗れるという安心感は、公共交通機関には必要ではないかと思う。

松丘地区

- 久留里線をもっと便利にできるのかは、非常に難しい問題だと思う。久留里線の議論については、地元の君津市、あるいは県が地元の意向を汲んで、JRに対して、地域の要望を伝えていくような形で進めてもらいたい。
- 久留里線のあり方を決めるのはJRだと思うが、JRは公共交通の責任があるので、周辺住民、周辺の自治体の意見を聞かなくてはいけないという面もあると思う。
- 例えば利用客を増やすとか、公共交通をどうやって考えていくかというのは時間が

かかると思うので、検討に必要な時間を十分にとってほしい。

- アンケートでは、2, 200名ほどの回答のうち、60歳代以降の1, 500～1, 600名近くが、今後足がなくなっていくというのは確実。亀山から久留里までの一つの行政体が、生活において、衣食住、健康等を含めて確保されているかどうか1つの単位。昔は日東バスで亀山から久留里の停車場まで、地域住民、それぞれの道路に駐車場があつて乗り降りしていた。
- アンケート結果を見ると、バスやデマンドなど多様な交通手段を使っていかないと、1, 500名規模の足の確保は難しいと思う。
- 久留里線沿線の縦の経路については、ぜひ何らかの手段は考えてほしい。
- 久留里線の廃止が前提ではないという中で、多様な方法、地域のあり方、そして住民への協力という部分も含めて、打ち出していただければと思う。
- モータリゼーションの流れの中で、いろんな車の形も今後出てくるのではないかと思うので、幅広く色々な交通施策を検討するような形で進めてもらいたい。
- 年を重ね足が不自由になると、徒歩では駅まで非常に遠く感じる。地域で今後も生活していくためには、久留里線を使うだけではなく、買い物、通院といった移動について、維持が出来るような形で考えていかないといけないと思う。
- 鉄道を利用する場合、買い物で荷物を持って徒歩で帰ってくるというのは、ある程度年を重ねると重要なことになってくると思うので、そういった観点も含めて検討してほしい。
- 自治会長としての立場で考えてみると、JRは公共の施設ではないかと100人中100人が思う。一方、個人的な考えでは、JR以外であなたの目的を達することが出来ますよということは、自治会長としてその人には納得をさせられると思う。同じ時間にバスが来ます、デマンドというもっと便利な移動手段で移動ができますというようなことで、その人には納得がさせられることができる。
- 久留里線だけではなく、移動機関全体を考える形で進められた方が、より意見も出てくると思う。
- 人が集まってくれるような、良い地域づくりをしてほしい。もともと素材はあると思うので、費用対効果も考えなければならないが、税金を投下していくところも出てくると思う。
- デマンドタクシー「きみぴょん号」の運行実績や費用対効果など、これからの検討事項等ではそういうデータをもう少し出していきたい。久留里線に関してもそうだが、残す残さないは別にして、地域を活性化するための交通手段について検討する際には、市が運営するデマンドタクシーも方法の一つに挙げられると思うので、検討をする中ではそういうデータがあつて然るものだと思う。
- あと数年後には、車の運転も難しい年になってくるが、その時にもここに住んでいられるような検討をしてほしい。
- デマンドタクシー「きみぴょん号」で君津市街地や隣接市などに移動できるようにするのは制度上難しいのか。もう少し移動範囲を広げれば、デマンドの利用者も増えると思う。現状のデマンドは非常に使いづらいという話を聞いたことがある。
- 個人的にも自治会長の立場としても、公共交通機関は残してもらいたいと思う。市の

移動機関としてはオンデマンド（デマンドタクシー「きみぴょん号」）があり、個人の自家用車がある中で、それが発達するとますます久留里線が厳しくなる。JRは公共交通機関という立場で廃線ということを考えずに運行しているが、JRばかりが大赤字になっているような感じがしている。このまま5年、10年、20年と続けるのは難しいと思う。

- 長い目で見れば、どうしても久留里線を公共機関として残そうというのであれば、第三セクターという方法も考えていかなければならないのでは。
- 自家用車の免許を返納したら、久留里線やデマンドタクシーの利用を考えていけないといけないのではないかと思っている。公共機関として残そうというのであれば、それなりの負担は考えないといけないと思う。
- 久留里線が発展するには何か沿線で行わないといけない。小湊鉄道のように変わったことを行わないと、人が集まらないのではないかと。亀山でもっといろいろな行事をやってもらいたいと思う。

久留里地区

- 廃線になると、亀山や松丘の人が非常に心配していると思っているので、その点への配慮が必要。
- 学生時代、もう約50年近く前になるが、毎日久留里線に乗って木更津まで行って、内房線に乗って下っていたが、そういう時代から比べると、今は通学に使う子供もいないというような状況も考えると、非常に難しいなと思っている。
- 廃線というのは非常に寂しい話だが、仮に廃線になった場合には、違う交通、バスで送迎するとか、ダイヤの組み方を含めて代替交通を考えてほしい。
- 亀山の人たちの気持ちを考えると、廃線はしない方がよいのではという気持ちもあるが、実態を考えると、いつまでも続けられるかは疑問。
- 思いとしては久留里線を残してほしいが、アンケート結果から地域の移動ニーズを見ると、大量輸送を担う久留里線は向いていないので、廃線の方向で向かわないといけないと思う。
- 久留里線の当該区間の利用客は、30年間で90%の減少で、さらにその先が増える見込みがまずありえない、過疎地域なのでもっと下がるかもしれない、そのため、大量輸送は無理だと思っている。
- 駅から歩いて買物をして、重いものや生鮮食品を持って、1時間1本か2本の中で買い物先に歩く、また病院に歩いて行く、お年寄りの方は体が弱かったら行けないので、実態は車での移動になる。
- 駅から病院までの移動機関をそろえればとの発想もあるが、それはコストがかかるのでどうか。
- サービスを受けるのであれば、そのコストに見合うように払うのは当たり前なので、久留里線に乗る人はもっとお金を払いなさいになってしまう。
- 皆で久留里線を買って、運営をJRにしてもらおう、そのお金はこの地域の自治体の方で市債を発行して賄うなど、JRさんほか鉄道関係者に運営を任せる、あるいはこの利用人数であればバスを運行するなど、何らかの方策が必要。

- アクシー号など鴨川から沿線に並行して高速バスが走り、デマンドタクシー「きみびよん号」も走り、みな鉄道を使わないようなことをやっていて、鉄道を残せというのは無理、民間企業なので、現実対応としたら廃止か。
- その地域全員でそのコスト負担をして継続するか、バスなど、もっと簡便な費用のかからない移動手段を考えていくことも含めて、時間もゼロではないので、去年一昨年から議論しているのであれば、もうあと3年とか時間を決めて、早く結論を出して手を打っていく必要があると思う。
- 銚子電鉄やいすみ鉄道みたいな形で第三セクターというのものもあるが、これはおそらく存続は不可能だと思う。
- 久留里・上総亀山間が廃線になって、それで久留里がそのまま存続できるかということ、おそらく馬來田～久留里間も、先行き廃線になる可能性も十分考えられるので、バスの路線だけは残してほしいと思う。
- 将来的には馬來田から上総亀山まで、もしくは横田から上総亀山までのバス路線を先に確立しておいてほしい。
- 久留里線は、久留里～上総亀山だけではなく、久留里～馬來田、久留里～横田の間の乗客もかなり減っていると思うので、横田から先はおそらく存続できると思う。
- 久留里線は、1時間に1本あるかないかという状況なので、ほとんどの方が自家用車を利用する。他の地域では、鉄道だけではなくバスなど色々な選択肢があると思うが、この地域では移動手段の選択肢がデマンドタクシーを利用するようなことしかできないのが現状。
- 久留里線は駅まで遠いのが一つのネック。昔は大変利用があった。人口、利用者を増やすような計画とならないのかと思っている。
- 生活面で考えると、鉄道が無きものなのかなと思っている。もし目的を変えて観光面などの活用を考えても、なかなか利用者の数やリスク面などを考えると、なかなか難しいと考えている。
- 駅から遠い地区の方の鉄道の利用を増やすために久留里駅までのバスのような移動手段があれば利用するかもしれない。駅の周りを循環するバスの停留所があれば、おそらく買物や病院への移動手段として利用する人はいると思う。
- 秋の紅葉の時期に久留里線を利用する人がいるので、残していくならば、住人が使う以外に、ある程度観光地化するなど、目玉を設けないと残せないだろうと思っている。
- 久留里より先に産業を興せれば、利用客が増える可能性があるので、残そうとするなら、そういう観点を検討しなくてはいけないと思う。

【参考資料3】 JRによる地域振興に向けた取組みについて

1 これまでの取組み

(1) JR久留里線活性化協議会

構成メンバー：君津市（事務局）、木更津市、袖ヶ浦市、千葉県、JR

設立：令和2年4月15日

久留里線の利用促進に関する取組を推進し、同線の持続的な発展と沿線地域の振興に資するため、沿線自治体、県、JRで組織する「JR久留里線活性化協議会」を設立。

活動：

- 2020年度 菜久留トレイン利用者など訪問者へおもてなし/乗り方教室
- 2021年度 おもてなし活動/さいくるり（自転車イベント）の開催/乗り方教室
- 2022年度 おもてなし活動/お酒を楽しむちょこっと散歩/乗り方教室
- 2023年度 地元とのコラボイベント/乗り方教室/二次交通PR/ノーマイカーデー
- 2024年度 地元とのコラボイベント/乗り方教室/協議会Xプレゼントキャンペーン

(2) 駅からハイキング

- 2022年度 駅からハイキング：上総亀山駅「奥房総 亀山湖紅葉ハイキング」
- 2023年度 駅からハイキング：久留里駅「生きた水・久留里 名水と城と町並みハイキング」
- 2024年度 駅からハイキング：上総亀山駅「奥房総 亀山湖 紅葉ハイキング～橋めぐり～」
駅からハイキング：久留里駅「生きた水・久留里 名水と城と町並みハイキング」

(3) 過去の観光振興

ア 主なキャンペーン

- 2007年 ちばデスティネーションキャンペーン
- 2008年～2011年 おいでよ房総春！発見キャンペーン
- 2013年 「おいでよ房総夏！とれたて」キャンペーン
- 2015年、2017年～2022年 「ちょっとひと息、房総休日。」

イ イベント列車

- 2007年 「風っこくるり号」
- 2008年 「風っこくるり号」
- 2009年 「のんびりくるり号」
- 2010年 「思い出トレイン」
- 2020年～ 「菜久留トレイン」（サイクルトレイン）
- 2022年 「プロレス列車」
- 2023年 「奥房総 久留里新酒まつり 角打ち列車」
- 2024年 「久留里夏祭り納涼角打ち列車」

ウ その他

2020年	久留里駅レンタル自転車（2020年11月～）
2020年	ローカル線スタンプラリー「鉄道発見伝」
2021年	千葉支社観光情報誌「meguru' n（メグルン）」発行
2021年	列車荷物輸送 久留里⇒蘇我 愛彩畑「とうもろこし」輸送

2 地域振興の取組みと他事例

(1) 現在推進している取組み

【JRE MALL ふるさと納税】

「JRE MALL ふるさと納税」は、JR 東日本グループが運営する納税サイト。全国各地のお肉・お米・フルーツ・お酒などふるさと納税の人気返礼品をはじめ、JR 東日本ならではのオリジナル返礼品が充実。ふるさと納税を通じて久留里の特産品の魅力を情報発信することが可能。

(2) 今後計画している取組み

【モニターツアーおよびワークショップの実施】

久留里線の鉄道設備（列車・駅舎・線路等）の活用を中核に、行政・地域の事業者や住民が連携し、名水100選に選ばれた久留里の水や食、奥房総の自然や育まれてきた歴史・文化体験等の様々な地域資源を発掘し観光コンテンツとして磨き上げることで、首都圏近郊秘境地の新たな集客モデルの構築を目指す。点在する各スポット（点）を久留里線（線）でつなぎ、エリア全体として世界に情報発信していくこと（面）で知られざる地域の価値を高めていく。

具体的には、自治体・観光協会等とのワークショップを通じた地域の観光戦略策定や、観光コンテンツの発掘・磨き上げ、モニターツアーの実施などを検討していく。

(3) 連携協定

自治体及びJR東日本千葉支社が、相互に連携・協力し、双方の資源を有効に活用した取組みを推進することにより、地域振興を図る。

【協定を締結した自治体】

地域振興に関する連携協定

締結日：令和4年8月25日 館山市

連携事項

- ① 移住・定住促進及び関係人口の拡大に関すること
- ② 観光・スポーツの振興に関すること
- ③ 地域産業の活性化に関すること
- ④ その他、両者が合意した事項に関すること

包括連携協定

締結日：令和5年6月19日 東金市

連携事項

- ① 駅を中心としたまちづくりに関すること
- ② 公共交通の利便性、安全性及び持続可能性の向上による地域との共生に関すること
- ③ 地域資源を活用した地方創生に関すること
- ④ その他両者が合意した事項

(4) 鉄道跡地の利活用 他事例

【レールバイク】

- ① 吾妻線レールバイク「アガッタン」
運営：東吾妻町役場 まちづくり推進課
- ② 岩泉線レールバイク
運営：宮古市和井内刈屋地域振興会

【参考資料4】 交通空白地での新たな取り組みについて

国土交通省ホームページ「地域公共交通のリ・デザイン」掲載の『地域の関係者による連携・協働のカタログ』には、交通空白地における全国の取組事例が紹介されており、地域住民の生活の質を向上させる取組の参考として、一部抜粋して掲載する。

<地域の輸送資源の総動員>

事例5 介護施設の送迎への混乗【兵庫県豊岡市】

- デイサービス施設の利用者が非通所日に買い物等の外出をする際に、他の利用者を輸送している送迎車両の空席を有償で利用可能なサービス。
- デイサービス施設の運営事業者が、介護タクシー事業者として車両を運行、同社が運営するデイサービス施設の利用者のうち、自力での移動が可能な約50人を対象にサービスを提供。
- 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）として運行され、運賃は1回500円。利用範囲は、所要時間の増加が概ね10分以内の範囲。
- 「ちょい乗り」利用者との相乗りが発生した場合も、通所送迎に送迎減算は適用されない。
- 令和6年1月より、ニーズの増加に対応し、運行車両を大型化。

事例6 スクールバス車両の地域催事に係る送迎への活用【富山県黒部市】

- 黒部名水マラソン実施時に、鉄道駅や周辺駐車場から会場まで、5～10分間隔で、スクールバス車両も活用し、無料シャトルバスを運行。
- 無料シャトルバスは、マラソン参加者、来場者・ボランティア・スタッフ全員の利用が可能。
- 運転は、黒部市のスクールバスの運行を行っている交通事業者が実施。
- 無料シャトルバスとして活用したスクールバス車両は、文部科学省へき地児童生徒援助費等補助金で購入。

事例7 福祉施設車両の買い物アクセスへの活用【東京都町田市】

- 鞍掛台地区の近隣3箇所の社会福祉事業所の送迎車・運転手を活用し、無料巡回バス「くらちゃん号」を運行。
- 平日週2回、地区とコミュニティセンター、スーパーを結ぶ定時定路線で、1日5便運行。
- 運転手の人件費、燃料等の経費は、地域公益事業として社会福祉事業所が負担。
- 町田市から支えあい交通補助金が拠出されており、バス停の設置やチラシの発行に利用。

<AIオンデマンド>

事例40 多様な分野と連携したAI オンデマンド交通導入事業【宮城県利府町】

【交通モード】乗合型AI オンデマンド交通（道路運送法21条許可）<2台>

- 生活圏内の移動をサブスク料金で提供する乗合型AI オンデマンドサービス「mobi」を導入。買い物、子育て、医療・介護、観光・農業振興、地域開発など多様な分野で活用。
- 町内に約200か所の停留所を設定。利用者は電話・アプリにより出発地と目的地を指定し、予約可能。

事例4-2 定期運行+AI オンデマンド運行による最適な運行形態の検証事業【埼玉県朝霞市】

【交通モード】乗合型AI オンデマンド交通（道路運送法 21 条許可）＜1 台＞

- ・積水化学工業が車両 1 台を時間制運賃で貸し切り、定期便（6：30～9：00）とデマンド便の 2 形態で運行。
- ・地域住民向けアプリを活用した全世帯への案内や、試乗説明会により、住民への周知を実施。
- ・既存の交通事業者と利用実績を共有することで、既存交通への影響を確認。交通事業者と連携した新たな需要創出を目指している。

事例4-3 官民が連携したAI オンデマンド運行の実証事業【神奈川県川崎市】

【交通モード】乗合型AI オンデマンド交通（道路運送法 21 条許可）＜2 台＞

- ・地形や年齢構成の異なる 2 地区を対象にデマンド交通を運行。
- ・車体広告のラッピングやデジタルサイネージにより収入を確保。
- ・体制構築やドライバー確保に関して、市が積極的に働きかけ。

<自動運転>

事例4-5 自動運転移動サービス【北海道士幌町】

【交通モード】自動運転バス

【運行車両】Gama 社（旧 NAVYA）の車両「ARMA」を改造

- ・レベル 2（部分運転自動化 ※運転主体はドライバー）
- ・車内運転者有（緊急時のみ操作）
- ・定員：11 名 ・速度：～20 km/h
- ・運行形式：定時定路線

【特徴】

- ・令和 4 年の運行開始以来、運賃無料
- ・レベル 4（高度運転自動化 ※特定の条件下でシステムが運転）の実現に向けて、インフラ協調（信号協調、スマートポール）の本格実施を開始
- ・冬期（積雪降雪環境・凍結路面）運行を継続

事例4-6 自動運転移動サービス【茨城県境町】

【交通モード】自動運転バス

【運行車両】Gama 社（旧 NAVYA）の車両「ARMA」を改造

Auve Tech 社の車両「Mica」を改造

- ・レベル 2（部分運転自動化 ※運転主体はドライバー）
- ・車内運転者有（緊急時のみ操作）
- ・定員：「ARMA」11 名 「Mica」8 名
- ・速度：～20 km/h
- ・運行形式：定時定路線

【特徴】

- ・令和 2 年の運行開始以来、運賃無料
- ・レベル 4（高度運転自動化 ※特定の条件下でシステムが運転）の実現に向けて、インフラ協調（信号協調、スマートポール）の本格実施を開始
- ・町内にあるセネック本社による遠隔監視