

## 令和6年度第1回ふれあいバス運行検討分科会 会議録

開催日時	令和7年1月7日(火) 13時30分～15時30分
開催場所	印西市役所 会議棟 204会議室
出席者	刈谷高博分科会長、玉井和幸委員、太田英寿委員、酒井保治委員、 浦川真一委員、石井隆委員、高倍宗一郎委員、板谷和也委員、三門宜典委員
事務局	交通政策課 本多課長、金井係長、渡邊主事
傍聴者	6名
協議事項	(1) ふれあいバスの再編について
会議資料	1. 会議次第 2. 協議資料1 ふれあいバス再編(素案) 3. 協議資料2 バス路線図 4. 協議資料3 ふれあいバス運行ルート図 5. 協議資料4 牧の原駅圏 循環ルート新設図(案) 6. 協議資料5 中・南ルート ルート変更図(案) ※5-1.5-2.5-3 7. 協議資料6 西ルート ルート変更図(案) 8. 協議資料7 西ルート ルート変更図(案) 9. 協議資料8 西・南ルート ルート変更図(案) 10. 協議資料9 南ルート ルート変更図(案) 11. 委員名簿

## 会 議 録 ( 要 約 )

### 1 開 会

(事務局)

定刻となりましたので、ふれあいバス運行検討分科会を始めさせていただきます。

### 2 課長あいさつ

(課 長)

改めまして、皆様、こんにちは。本日は、お忙しい中、分科会に、お集りいただきありがとうございます。本日の議題であります、ふれあいバスの再編につきましては、印西市地域公共交通計画におきまして、目標を掲げており、利便性の高い公共交通の構築に向け各種事業を取り組みの一環として実施していくものでございます。

これまで、ふれあいバスの運行事業者である、ちばレインボーバス様と協議を進めてきたところでございますが、このたび、ようやく素案が整いましたので、本分科会において、ご意見をいただきたく、本日は皆様にお集まりいただいたところでございます。よろしくお願いいたします。

### 3 分科会長の選出

(事務局)

分科会長の選出でございますが、印西市地域公共交通会議分科会設置要領第4条の規定により、地域公共交通会議の会長が指名することとしております。地域公共交通会議の会長であります、企画財政部長の米井から刈谷委員の指名がございましたのでご報告をいたします。刈谷委員いかがでしょうか。

(委 員)

承知いたしました。本分科会において委員の皆様、それぞれの立場から数多くの建設的なご意見をいただきながら協議をしていきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

(事務局)

ありがとうございます。委員の皆様、刈谷委員のご承諾を頂きましたので、刈谷委員を分科会長として会議を進めてまいります。よろしくお願いいたします。これより協議事項に入らせて頂きますが、議事進行につきましては刈谷分科会長にお願いいたします。それでは分科会長よろしくお願いいたします。

(分科会長)

これより本会議の議長を務めさせていただきます。皆様のご協力をお願いいたします。

### 4 会議録署名員の指名

(刈谷分科会長)

それでは次第4、会議録署名委員に移ります。本日の会議の署名委員でございますが、「玉井委員」と「太田委員」を指名させていただきますので、よろしくお願いいたします。

## 5 協議事項

(会 長)

続きまして、次第5、協議事項に移ります。

協議事項（1）ふれあいバスの再編について事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

### 【協議事項（1）協議資料1～9を事務局より説明】

(分科会長)

事務局からの説明が終わりました。これから質疑に入ります。ご質問・ご意見等ございましたら、委員の皆様お願いいたします。

(委 員)

バス停を廃止する地域に関しては、デマンドタクシーで対応するという趣旨だと思うのですが、廃止する時期とデマンドで対応する時期の整合性はどのように考えているのでしょうか。

(事務局)

ふれあいバスの再編時期については、現時点では具体的に決まっておりません。今後の流れとして、今回の協議結果を印西市地域公共交通会議での協議を経て、3月から1カ月程お時間をいただき、パブリックコメントを実施して、皆様からご意見をいただきたいと思っております。そのご意見をいただいた後に分科会を経て、印西市地域公共交通会議にて決定していきたいと考えております。その後、予算の協議を行い、運行ダイヤにかかる車両の確保や関係機関への手続きの状況を踏まえ、令和7年度内に時期を決定していきたいと考えております。

また、タクシー利用助成事業の制度拡充につきましては、令和7年度の当初予算に計上しており、3月の議会定例会で、ご承認をいただいた後に執行していきたいと思っております。タクシー利用助成事業については、ふれあいバスの再編よりも先行して、制度拡充を実施していきたいと考えております。

(委 員)

可能な限り交通手段の空白期間を短くすることが大事であると思っております。デマンドについては実証実験が既に進んでおり、やり方等は分かっていると思うので、こちらを進めることに関しては早めにやっていただきたいです。そうすれば実際のバス停の廃止時期になっても、デマンドの制度拡充が実施されていることで、交通手段をスムーズに移行できるのではないかと思います。

(事務局)

ふれあいバス再編についての明確な時期は未定ですが、タクシー利用助成事業の制度拡充について、議会での承認が得られた場合を前提に申し上げます。3月に議会定例会で承認をいただいた後に、事務手続きを実施していきますので、バス停が廃止になったことによる交通手段の空白期間は出てこないものと考えております。

(分科会長)

これまでの議論で1点確認したいことがございます。デマンドとおっしゃられていたものについてはタクシー利用助成事業のことでお間違えないでしょうか。

(委員)

はい。タクシー利用助成事業のことです。

(分科会長)

かしこまりました。ありがとうございます。

(委員)

実際に廃止する路線を利用している方が少ないから廃止するという理由が出ていたと思います。これについて利用している方々が、どういう利用をしているのか、この路線がないとどうしようもないという利用者などを加味して廃止を考える必要があるのではないのでしょうか。利用人数が少ないから廃止するというのは少し乱暴な考えではないのでしょうか。

(事務局)

廃止の理由について、利用者人数が少ないということはあくまで1つの指標であり、それが全ての判断基準ではありません。

まず、現状で運行しているルートでの運行の安全面に加え、速達性を確保するといった視点が必要であると考えております。また、ふれあいバスは長いルートでは1便で1時間半ほどかかり、目的地到着まで時間が掛かるといったご意見が寄せられており、速達性について課題として捉えております。このような中、ふれあいバスは民間路線バスで運行を賄えない地域を限られた車両で多くの公共施設や交通不便地域をカバーすることを目的に運行していることから、運行時間を要するもの見直しによって速達性の向上につなげていきたいと考えております。

お寄せいただく意見の中には、「こちらの地域にもバスを通して欲しい」、「1時間に1本、もしくは30分に1本通して欲しい」といったことも承知しているところですが、ふれあいバスの位置づけとしての制約や限りある車両を効率よく運行するには、どうしても皆様からいただいたご意見すべてにお応えすることが難しいものと考えております。

(委員)

安全性というのは確かに重要であると思います。しかし、安全性の面からみると、新設ルート案に記していただいた中ルートの印西中学校前から鹿黒方面へ出るための曲がり角や道路がとても狭く危険なのではないのでしょうか。

(事務局)

その点につきましては、ふれあいバスの運行事業者であります、ちばレインボーバス株式会社と実車走行による安全確認をしております。

中ルートの変更については、大森・古新田地区より地区要望があり、検討を行っております。この地域はふれあいバスの中ルートと民間路線バスの神崎線が重複していることから、新規に路線を設定することは難しいと判断しております。このような中、大森・古新田地区にどのような形でご

要望にお応えできるのか検討を行い、中ルートと神崎線との重複を解消し、古新田地区を経由するルートといたしました。この地域の道路は狭く、安全に走れるのかということも懸念し、運行事業者と実車走行により現地確認し、最低限安全を確保できると判断したところです。

今回資料6～8で示した西ルートについては、速達性や運行の安全面などから、ルートの見直しが必要であると考えております。

(委員)

現在のふれあいバスの車両の最大乗車人数から見れば、利用するには大きいのではないかと思います。そのような中で小型のマイクロバスを導入してみるというのも良いのではないかと思います。いかがでしょうか。

(事務局)

小型のマイクロバスの導入については検討してまいりました。今回、古新田地区や印旛地区のような道幅の狭い地域にふれあいバスを運行するには、現行の車両では難しく、車両の小型化が必要となります。車両を小型化した場合には新規で購入する必要がある上に、1路線について1台の運行車両のほか、定期的なメンテナンスや突発的な修理が必要になった時への対応として予備車両が2台又は3台必要です。小型マイクロバスの導入というのは有効な手段ではありますが、今回の再編の中では、車両の小型化は行わないものとしたしました。

(委員)

小型のマイクロバスを導入するメリットはふれあいバスの路線だけでなく、病院の送迎などにも役立てられるのではないかと思います。今の利用者人数であれば、もう少し小型のマイクロバスでも十分に適用できるし、小回りも利くのではないかと思います。このようにすることで市内全体的に広い範囲での救済措置がとれるのではないかと思います。これはあくまで私の個人的な意見でございます。

もう1点ございます。協議事項(1)資料5-2(新設)中ルートの③、④、⑤のバス停がありますが、どのような運用になるのでしょうか。

(事務局)

上りと下りで2通りご説明いたします。

まずは③「鹿黒南」から⑤「泉新田」方面へ向かう経路についてご説明いたします。③「鹿黒南」より、南に進んで行くと突き当りに位置するT字路を左折します。その後右折して、最初の十字路を左折して⑤「泉新田」に向かいます。これがまず1つです。

次に⑤「泉新田」から③「鹿黒南」方面へ向かう経路についてご説明いたします。⑤「泉新田」より④「鹿黒南5丁目」を通ります。④「鹿黒南5丁目」を通り過ぎた直後の十字路を右折し、その後を左折して③「鹿黒南」に向かいます。以上の2通りです。

(委員)

④「鹿黒南5丁目」のバス停は上り、下りの2基あるのでしょうか。

(事務局)

④「鹿黒南5丁目」のバス停は、現在は1基だけの設定です。

(委員)

「小林駅前」のバス停の新設でも同じような事が言えたのですが、上りと下りを併用するバス停では行き先がどちらかを間違えやすいです。行き先を間違えないような配慮を施す必要があると思います。

(事務局)

行き先を間違えない工夫を日頃から乗務員がアナウンスするなど対応しているところです。

(会長)

ありがとうございました。他にご意見等ある方はいらっしゃいますでしょうか。

運行の安全性や注意点等についてのお話が出ましたが、運行事業者様からも何かご意見等はありませんでしょうか。

(委員)

ふれあいバスの再編につきまして、事務局と協議していく中でこのようなルート案が良いのではないかとこのものを提出させていただきました。新ルート案に関しては、こちらで全てチェックしており安全面の確保を最優先して、当該ルートを選定しております。

(会長)

ありがとうございました。他にご意見等ある方はいらっしゃいますでしょうか。

(委員)

バス停を廃止するにあたって、ご利用者が少ないからという理由は今回の再編において一番重要な論点ではないということをご確認しておきたいと思っております。現在交通計画においてご利用者が少ないところについては見直しをするというようなことは書いてありません。例えば、「ご利用者が何人を下回った場合には、対策を検討しなくてはならない。」等の記載があればそのような対策をとる必要がありますが、そのような事が書いてあるわけではありません。今回に関しては参考資料として年間のご利用者数を出していただいたと理解しております。では今後、計画を改定するような時期になりましたら、ご利用が著しく少ない地域については、定期的に見直しをしていく必要がありますので、それをどれくらいのペースや基準でやっていくのかという点については、交通計画に一度明確にしても良いのではないかと感じました。全体として今回の変更案については客観的に無理のない内容でご提案いただいていると思っておりますので、私から修正の必要はないと思っております。ただ、実際に最寄りのバス停が廃止されるなどの不便を被られる方々については、本当に問題がないかどうかについて精査していくのが良いのではないかと思います。

(会長)

ありがとうございました。他にご意見等ある方はいらっしゃいますでしょうか。

(委員)

高花3丁目に住んでいらっしゃる方々から、その付近が交通の面で不便であるとよく聞くのですが、そのようなことを聞いたことは有りますでしょうか。最寄りのバス停までかなり距離があり、高齢者の方々は出歩くことに対して躊躇していると聞きますが、どのようにお考えでしょうか。

(事務局)

今回のルート再編について、高花3丁目について変更はありませんが、この地域に係らず、市内の移動手段の確保という観点から、まずは、交通不便地域についてはどのように対応していくのかという指針を令和6年度第1回印西市地域公共交通会議で定めさせていただきました。第一にふれあいバスの導入を検討していき、ふれあいバスの導入が難しい地域につきましては、ふれあいバス以外の交通手段にて対応していくと定めております。ふれあいバス以外の交通手段として、現在タクシー利用助成事業の実証実験を行っており、来年度についてはタクシー利用助成事業の対応地域を市内の市街化調整区域まで拡充することで交通会議において承認をいただいております。しかしながら、高花3丁目につきましては市街化調整区域ではないため、対象外となっております。現状では、当該地区は路線バスが充実している地域ですのでふれあいバスとの重複などの課題から新規路線や大幅な増便は難しいと考えます。一方で高花地区に限らず、例えば木刈4丁目のような市街化区域の中でも千葉ニュータウンのまちびらきが早い地域については一定の高齢化率が上がっているものと認識しており、何らかの移動手段の確保について、例えばライドシェアやデマンド交通など、様々な制度の検証を行いながら考えていかななくてはならない地域の1つと考えております。

(委員)

ライドシェアの話が出たので触れておきたいのですが、前回の印西市地域公共交通会議で出た話では、ライドシェアはドライバー不足を補うものという位置づけであるので印西市には当てはまらないということでありました。ドライバーが少ないからということではなく、使う側が不便であるので一般の方々が活用できるような印西市版のライドシェアというものがやはり必要なのではないかと思います。ドライバーが少ないからライドシェアを始めようという視点では、印西市では難しいと思います。よって過疎地域だからこそライドシェアを活用できるような仕組みが必要なのではないかと思います。

(事務局)

ライドシェアについては公共のライドシェアと民間の人手不足に対するライドシェアの2つについて承知しているところです。あくまでもライドシェアというのは、通常の交通網があるべき中でのイレギュラーなものなのだと認識しております。しかし、そのイレギュラーなものに対してはやはり、地域個別に対する交通の手当は様々なものがあると思いますので、今後、各自治体の事例等含めて検討していきたいと思っております。

(会長)

ありがとうございました。他にご意見等ある方はいらっしゃいますでしょうか。

【意見なし】

(会 長)

それでは、協議事項（１）ふれあいバスの再編については、事務局の案の通りにご承認いただくということによろしいでしょうか。

**【承認】**

(会 長)

ありがとうございます。協議事項（１）につきましては承認といたします。

以上で、次第５、協議事項を終了いたします。進行を事務局にお返しいたします。ご協力ありがとうございました。

## 6 その他

(事務局)

それでは続きまして、次第６、その他でございますが、太田委員よろしくお願いいたします。

(委 員)

京成電鉄より昨年の９月２５日に電鉄の株主様をはじめとするステークホルダー様向けに既にお知らせをしており、今年の４月１日を目途に、ちばレインボーバス株式会社とちばグリーンバス株式会社の２社とも京成グループでありまして、京成グループのバス事業会社の再編を実施する計画であります。それに伴いまして社名・商号の変更を予定しており、昨年の１１月に京成電鉄バスホールディングスという会社を設立しております。こちらはバス事業会社の経営管理会社という位置づけであります。こちらの設立に伴いまして、４月１日からは京成バス株式会社を除いた他の京成グループのバス会社全体の再編を行うこととなっております。

資料の３ページの図をご覧くださいなのですが、今の体制から２０２５年４月１日に京成電鉄バスホールディングス株式会社のもとに合計４社の新会社が設立されます。東京地区を管轄する京成バス東京株式会社、千葉県下においては３つのエリアに分割しまして、京成バス千葉ウエスト株式会社と京成バス千葉セントラル株式会社、京成バス千葉イースト株式会社、この３社が千葉県内では新会社として設立されます。また、２０２６年４月１日からは京成バス株式会社も営業所単位で分割するという計画になっております。最終的には３ページの一番下の図のようになり、バス会社としては５社に再編される予定であります。

ちばレインボーバス株式会社は今年の４月以降、京成バス千葉セントラル株式会社に社名が変更され、ちばグリーンバス株式会社は京成バス千葉イースト株式会社に社名が変更になります。

現在、弊社にてふれあいバスの運行を担当させていただいておりますが、再編後も新会社は京成バス千葉セントラル株式会社となり、船尾営業所は印西営業所という名称になり、引き続き新会社印西営業所がふれあいバスの運行を担当させていただきます。

皆様ご心配されているかと思いますが、会社再編によりサービス面が大きく変わるようなことはございません。何卒よろしくお願いいたします。

(事務局)

ありがとうございました。その他委員の皆さまから全体を通じて何かございますでしょうか。

**【意見なし】**

それでは、事務局より報告事項がございます。

本日の分科会の協議内容につきましては、今月の1月24日の地域公共交通会議がありまして、協議事項として提出させていただきたいと思っておりますので何卒よろしくお願いいたします。

## 7 閉会

(事務局)

それでは長時間にわたりましたが、以上を持ちまして本日の会議を終了します。皆様ありがとうございました。

令和6年度第1回ふれあいバス運行検討分科会の会議録は、事実と相違ないことを承認する。

令和7年2月14日

委員 玉井 和幸  
太田 英寿