

## 令和7年度第3回印西市地域公共交通会議 会議録

開催日時 令和7年11月12日（水）9時22分～11時15分  
開催場所 印西市役所3階大会議室  
出席者 米井雅俊会長、板谷和也副会長、刈谷高博委員、桑原智委員、  
野村孝委員、太田英寿委員、尾井川博委員、浦川真一委員、  
三上達也委員、岩崎員幸委員、伊藤昌央委員、菅井規委員、  
川戸正芳委員（代理 細野様）金田直樹委員、菊池崇之委員、  
成田斉委員、高山和征委員、藤崎博一委員、青木恵巴子委員、  
伊藤章委員

藤代市長

事務局 交通政策課 本多課長、金井係長、杉山係長、桑原主査  
傍聴者 2名  
協議事項 (1) 次期地域公共交通計画に関する考え方について  
(2) 今後の策定スケジュールについて  
(3) 交通をめぐる現状と課題について  
(4) 施策の方向性について  
会議資料 1. 会議次第  
2. 資料  
3. 資料2-1  
4. 資料2-2

### 会議録（要約）

#### 1 開会

（事務局）

おはようございます。まもなく定刻となりますが、本日の資料の確認をこのお時間でお願いいたします。議題内容に変更がございましたので、差替えをお手元に配布させていただきました。また、本日の議題の資料でございますが、本日追加で、資料 次期公共交通計画に関する考え方、1部お手元に配布させていただきました。これ以降、事前に配布させていただいた資料3点でございます。資料1 印西市地域公共交通計画今後の策定スケジュール、資料2-1 公共交通をめぐる現状と課題、資料2-2 施策の方向性、以上3点が事前に配布させていただきました。本日、会議次第と資料を2点追加させていただいております。不足等ございませんでしょうか。

（事務局）

定刻になりましたが、本日の会議市長が参加されます。まもなく参りますので、もうしばらくお待ちください。

（事務局）

大変申し訳ございません。定刻を5分程過ぎておりますが、先程申し上げたとおり、本日市長の出席を予定しております。現在公務が立て込んでおりまして、只今

調整中でございます。お忙しい中、お集まりいただいたところ申し訳ありませんが、もうしばらくお待ちいただければと思います。

(市長)

すみません。遅れてすみませんでした。

(事務局)

皆様、改めましておはようございます。

これより印西市地域公共交通会議を始めさせていただきます。

本日、出席されている委員さんでございますが、三上委員が遅れて来るとご連絡いただいております。今現在、20名の出席をいただいていることご報告申し上げます。また本日、川戸委員におかれましては、代理といたしまして印西警察署交通課長の細野様にご出席いただいております。よろしくお願いいたします。

こちらの会議につきましては、会議を公開しております。現在のところ傍聴者は2名でございます。

また、会議終了後は、会議録を作成し公表いたします。事務局で作成した案に対し、委員2名様のご確認をいただき、公表させていただきます。

続きまして、次第2. 会長挨拶となります。企画財政部米井部長よりご挨拶申し上げます。よろしくお願いいたします。

## 2 会長挨拶

(会長)

改めまして、おはようございます。

本日はご多忙の中、また早い時間にご出席いただき、誠にありがとうございます。委員の皆様におかれましては、日頃より本市の公共交通施策に対しまして、深いご理解とご協力を賜り、重ねて御礼申し上げます。

さて、本日は策定を進めております次期公共交通計画に関しまして、藤代市長にご出席いただき、市長から直接皆様にご説明いただきます。その後、今後の策定スケジュール、公共交通をめぐる現状と課題、施策の方向性につきまして事務局から説明させていただく予定でございます。限られた時間ではございますが、委員の皆様それぞれの立場から、忌憚のないご意見を賜りたいと考えております。

以上、簡単ではございますが、開催に当たってのご挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞ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。

これより、議題に入ります。議事進行につきましては米井会長にお願いいたします。

## 3 会議録署名委員の指名

(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。

それでは次第の3. 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、名簿順に野村委員と太田委員を指名させていただきます。よろしくお願いいたします。

#### 4 協議事項

(会長)

続きまして次第の4「議題」に入ります。

議題(1) 次期地域公共交通計画に関する考え方について、藤代市長よろしくお願ひいたします。

(市長)

改めまして、本日はご出席いただきましてありがとうございます。

また、多忙な皆さんがご参集いただいている中、冒頭遅れてしまい大変申し訳ありませんでした。本来この会議は、私が出ることはなかなかないということも伺っていますが、次の公共交通計画策定というところに向けて、私の方から市の考え方をお話させていただいたほうがいいのかと今回お時間をいただいた次第です。一般的にこういう計画というのは、コンサルの方々をお願いをして作っていただくということと、ありがちなのが、既存の計画に色々施策があり現状厳しいので各施策を1つずつ改善していこうというのが私の認識です。そういうところも踏まえ、私の方から市としてこういう方向で進んでいく必要があるのではないか、皆さんにご協議をさせていただいた上で、公共交通計画の具体的な話を進めていくのがいいだろうということで今日この場を設けさせていただきました。

現状認識のところからご説明を。まず、お配りしている資料でいきますと1番目のところに、次期公共交通計画の方向性を書かせていただきました。特に、地域公共交通、次の計画の5年間の期間というのが、抜本的にある程度手を入れていかないと厳しい時期を迎えると感じています。現状認識についても書かせていただきましたが、大きく利用者側の視点、また事業者皆さんの視点と2つありますが、その両面取っても、今の仕組みの延長線上が結構厳しいところに来ているというのが現状と感じています。

まず、利用者皆さんの視点で言いますと、これから免許返納される方が地域を問わず増えていかれると思います。いわゆる団塊の世代の方々が75歳以上になり、私の父も75歳超えましたが、先日免許更新のタイミングで高齢者の方が受ける試験を旭市まで受けに行き、どうにか通過したと言っていました。恐らく、あと何年間以内には免許返納することになると思います。家は山田にあります。バス停まで徒歩15分で山谷超えて来ますので、恐らく高齢の方はバス停まで行けないです。バスも日中は、当然ながらバス会社さんにも多大なるご貢献をいただいておりますが、15分に1本通せるかといったら難しいところがあります。今後恐らく、この市内どのエリアにあっても、公共交通に対するニーズは高まっていくと思います。在来地区だけではなく、ニュータウンもそうで、例えば木刈や高花。ニュータウンを選ばれた方々のエリアが高齢化率で言うと5割6割を超えていく地域もある中、駅まで徒歩30分以上かかる所も多数あります。こういうエリアについても、日々通勤需要があるわけではないので路線バスを増やすことは難しいという一方で、買い物を含め足が無いという方、これからかなり激増していくような状況にあると思います。

一方で事業者の皆さんにお話を伺ってみると、採算性は当然、それを超えてバスで言えば、やはりドライバー確保が大変厳しいということは様々教えていただいています。また、タクシーについても同じくドライバー確保が難しいということは常々伺っています。また、特に印西の路線バスが採算性の面から、いわゆる東京寄りの地域と比べると維持していくのは難しいところがある。特にこと印西市の事情として、路線バスの間を縫うようにしてコミュニティバスふれあいバスが通っていますが、値段の格差だとか、ある意味で民間の皆さんにご迷惑かけしてしまっているところが多分にあると感じています。一方、これ以上バスを増やすことは難しいという中、多く伺うのが、もっとバスを増やして欲しいということを言われます。利用者側の課題、また業者の皆さんの課題を踏まえると全体として市内の公共交通で言えば、路線バスがあって、その間をコミュニティバスふれあいバスが通っていて、さらに言えば印旛地区の方等は路線バスが入って走っていますが、赤字が大きく補助金で支援をさせていただいているというこの全体の座組、これをこれからあと10年20年続けていくことは、もうかなり厳しいという認識です。こうした中であって、どうしていくのかということをお次の5年で考えながら実行に移していくということだと思っています。そういう意味では、各社さんの経営に紐づく話にもなりますので、最初に私の方からお話をしたほうがいいのかとお時間をいただきました。

従前からディスカッション俎上に上がっていましたが、例えば大胆に路線バスとコミュニティバスのあり方を一体で再編をしていくとか、また、コミュニティバスと路線バスだけでは対応できない所に本格的にデマンド型の交通手段を入れていくとか、またそもそもタクシーが足りないという所に対して、これもデマンド型になりますが、そういうものを導入していくとか、そういったことをより踏み込んで検討していかなければいけない段にあるというのが私の認識です。

また、地域間の話で前後しますが、成田線・北総線ともに非常に市民の方々に愛されている路線であります。色々な声はいただいております。詳細は控えますが、引き続きこの地域間、特に鉄道。成田線と北総線については、運賃や運行の頻度や停車駅については、経営レベルの方々も交えながらご議論させていただきたいと思っています。

私も市長に就任してから、意識的にJRさん、北総鉄道さん、京成本社さんにはお伺いをさせていただいて、特に京成さんにはなるべくお伺いさせていただくようにしています。しっかりと京成そして北総の経営陣の皆さんと膝を突き合わせながら、利用者に最も良い形を模索して議論をさせていただきたいと考えています。その上で今後、4ポツの所に少し書かせていただいておりますが、私としては、事業者の方々に負担を強いて市民の方のためのサービスを提供していく、これでは私は持たないと思っています。持続可能ではないと思っています。事業者の皆さんにとっても、やりやすく事業環境としても望ましい形を模索していきながら、一方で市民の皆さんの交通の便を改善していくことを市役所の経営陣より一歩踏み込んで議論させていただき模索していきたいと思っています。その点について、改めてお伝えさせていただきたいという次第です。

ここから年度末までに公共交通計画を策定することになりますので、一旦こちらの考え方をベースにして、色々と基礎資料になるところは担当課の方でまとめておりますので、来月再来月に向け、骨子・素案を取りまとめて委員の皆さんにも傍聴させていただきながら、また必要によっては個別に各事業者の皆さんとお話をさせ

ていただきながら、策定を進めていきたいと考えています。この場で話しづらいところもあるかと思いますが、今の私の考え方に対して、何かしらコメント等、また質問等でも構いません。ある方はぜひ教えていただけると幸いです。

(会長)

市長ありがとうございました。

それでは、ただいま市長の方からお言葉あったように、今の発言等につきまして何か疑問点または何か聞いてみたいというようなことがあれば、挙手お願いいたしますよろしいでしょうか。

(委員)

千葉県バス協会、委員の成田です。

今日は藤代市長ご出席で貴重なご意見をいただきました。印西市の公共交通会議の委員を長くやりお世話になっています。せっかくのお話でしたので、簡単に、簡単な話ではないのですが、私もご意見をお伺いして印西市にとって市にとって何がいいのかお話しすると、まず私どもはバス事業者の団体ですから、この裏面にもありますとおり各公共交通事業者の皆様へという改めて感謝いただいているということで、その中でバス協会ですから、バス事業者がどういうことを考えているか聞いていますが、今日のお話の中に鉄道とバスがあり、タクシー運転者が不足しているとはそれぞれのモードですが、市民の方がどのように関わっていくかの部分のお考えが少し拝見できなかった。例えば、国の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、バス・交通事業者がサービスを提供して、市もそれをどういうふうに政策に位置づけるかというところ。地域の交通資源を総動員して地域公共交通を活性化していこうという理念ですが、そこには必ず民営事業では成立しない地域、先程、本埜地区等の交通が成立しない地域における悩みも伺いましたが、そういう中で、市民の方が民営事業で行かない部分をどのように助け合いというのがありますが、市民の方のご協力がないと少ない輸送資源を活かしていく時に非常に重要な視点があるのですが、この辺、市民の方の関わりという部分が次期交通計画でどういうように盛り込まれていくかはお伺いできませんでした。そういう視点を是非ご検討いただければというのが1点あります。

もう1点は、やはりバス事業にとってみると、鉄道と同じように隣の市町とバス路線は繋がっていますので、市のご支援をいただく部分も地域ごとに若干市町村によって違う部分がございます。印西市にとって北総地区の中で路線が伸びてきますから、一般の民営バスに対してある程度、隣の市・地域からのご支援のあり方について金額の多寡にもよりますが、多寡だけではなく様々な、ここでは具体的なシステムはまだあれですので、やはり財政的なご支援だけではなくバス事業が成立していくために様々な関わり方というのが自治体等ありますので、その部分については、あまり違いがあると調整も難しくなる部分もあります。そうした部分も課題の中でお取り上げいただきき方向性として検討いただくとありがたい。以上2点でございます。

(市長)

ありがとうございます。

当然ながら、輸送のリソースが限られている中で、全国的に住民の皆さんのお力

をお借りするということが潮流になりつつあることは承知をしています。印西市においても市民の方々のお力をお借りしたいと思っておりますが、そこに向けて仕組みを作る部分については、やはり市の行政の方で音頭を取っていく必要があると感じています。

また、自然が豊かな本埜・印旛エリアがありますが、そこは今までは自然に家ができていったという側面が強いと思います。週末に息子さん娘さんが戻って来て送って行ったり、周りのおじさんおばさん達が乗せて行ってくれたりがあったわけですが、それすらもなかなか機能しない時代というのが来そうだとすることを1住民としては感じています。そういう地域において、地域の方が主体になって新しい公共交通網を作るのはかなり厳しいという認識を持っています。いずれも全市そういった皆さんのお力を使えお借りできるような仕組みを作ってはいくのですが、かなり地域によって濃淡、相当程度行政が入っていかないといけない地域と、例えば高花・木刈のようなエリアは、地域の方々がそういった公共サービスを代替していただくようなことができる可能性はありえると感じています。その辺り地域ごとの濃淡をしっかりと見極めながら、ご指摘いただいたことを踏まえ対応していきたいと考えています。

2点目の行政区を跨ぐような路線、印西市複数あります。そこについて我々も幾つか問題意識持っていますので、もう1回事業者の皆さんのご意見踏まえながら、我々が路線を共有させていただいている自治体さんとどういったことをしていく必要があるのかしっかり検討していきます。まだ就任して1年ちょっとの首長ですが、ありがたいかな印旛郡市の首長先輩方、皆さんいい方ばかりで比較的コミュニケーションをスムーズに取れる体制ですので、しっかりとその辺り進めていきたいと思っております。貴重なご意見ありがとうございます。

(会長)

ありがとうございました。その他ありますか。

(委員)

都市交通の岩崎でございます。よろしく申し上げます。

市長から頂戴しました資料の中で、新しい公共交通手段（デマンド型）とございますが、具体的に市長はどのようなものを想定されておられるのか。これが1つ目の質問でございます。先ほど市長からお話ございましたが、タクシーが不足しているという中で、デマンド交通の形態によっては、場合によってはタクシー不足に拍車をかけてしまう可能性もなきにしもあらずの部分がございます。そこを併せてお尋ねしたい。

先ほど成田委員との質疑の中で、高花地区において地域の方の力を借りてという言葉がございましたが、これは具体的にどういったものを指されているのか。例えばライドシェアですとか、もしくは香取市で導入されている自治体のライドシェアをお考えになられているのか。こちらの方がタクシー事業者として非常に気になるところでございますので、もしお考え明確な部分があればございましたら、是非お聞かせいただきたいところでございます。以上です。

(市長)

非常に本質的な大事な問いをありがとうございます。

あまり考えてないのが正直なところですが。当然、私達も色々な公共交通、特にデマンド型や公共のライドシェアや有償のボランティアタクシー、そういうものについて研究はしていますが、結局、事業者の方々と議論する中で、どれが一番望ましいのか模索していかざるをえないところがあります。今段階では決めているものは無いが正解になってしまいます。そう意味では、お恥ずかしい限りではありますが、ただ1つ、例えば少し大きめのワゴン車を何台かドライバーも含めてお借りして市内を走っていただく。スワン号がありました。あれをよりきめ細やかにさらに使いやすくするのは一つのアイデアとしてはあり得るかと思っていたところです。直観的な話で申し訳ないですが、タクシーもビジネス需要も比較的ある中で、タクシー利用助成も始めているのでなかなか供給が追いつかなくなりつつある中、デマンド型を入れることにより、一定程度自給のギャップを埋めつつ事業者の方にもしっかりと収益性を確保していただくような座組ができるのではと直感仮説は持っています。このあたりも含めてご議論させていただきたいところが偽らざる本音です。あと高花・木刈というのはあくまでも一例です。ああいうエリアにおいては、地域に入って見て、バス会社さんとタクシー会社さんと話してみようというところというのが正直思っているところです。

(委員)

是非、議論させてください。

本来の仕事とは別に、ある所で地域の交通再生の仕事もしていますし、先ほど申し上げた香取市の自治体のライドシェア、実は都市交通も走っておりまして、ある程度の内容も把握しています。今後の計画策定の中で、一緒に膝詰めで議論ができればより良いと思います。1つそこはよろしく願いいたします。

(市長)

ありがとうございます。皆さんにヒアリングをさせていただいたメモ等を私も全て拝見していますが、直接お話伺わないとわからないところも多い。必ずしも私じゃなくても副市長もいます。より経営に近い層、その辺がしっかりと各社さんを回らせていただき、しっかりお話を伺って議論していただくことは大事だと思います。場合によっては、その方向性はお示しを大きくさせていただきますが、その中で具体的な手段については、例えば来年からいきなりコミュニティバスを再編しますとか、いきなりデマンド型を入れていくということより、方向性を示した中で具体的な施策、皆さんと議論する中で実装していくというのが今後のスケジュールと思っています。そういう意味であえて決めすぎず、方向性は明確に決めますが、個別の手段については決めすぎないということが、今回の計画においてはポイントになると思っています。拙速に皆さんが、何これという計画にならないようにいたします。そこはご安心いただければと思います。

(委員)

是非そうしてください。

香取市で混乱があったものですから。ゆっくり決めていただきたいというところ  
です。

(市長)

ちなみに、何かしゃべれる範囲でどの辺が。

(委員)

ある日突然これでやりますと言われました。

弊社、ハイエース4両使って、とある地区のコミバスやっていましたが、最初は4両でやりましょうと引き続き。私の方で打ち合わせの中で「いやちょっと待ってください。4両でやるには乗合いの事業免許必要ですが、今いらっしゃる中で、乗合いの事業免許を持ってらっしゃる事業者さんは半分いませんよ。どうするのですか。」と話を振ったら、降って湧いたように自家用ライドシェアになり、高山委員も目の前で見ておられました。一体どうするかというところで非常に混乱をした。あの時、私側から見れば、バスを再編する廃止するそこありきで進んだ話のように見えた。もう廃止するからこれでやりますというような方法で持って行かれますと、私達もどうするとなってきますので、是非市長おっしゃるように、この5年という中で、印西市各地区色が違いますから、そこに最適化になるものを皆さんで議論の上で決められたら良いものになると思いますと申し上げておきます。

(市長)

ありがとうございます。おっしゃる通りだと思います。いきなり決めたりしませんのでご安心ください。ただ、この5年間かけてその大きな方向性のもとで、大きく変えていくということを何処かでお伝えしないと始まっていかないというのもありましたので、今回その思いをお伝えさせていただいき、ここからが、正に本格的な議論開始と思っています。いきなり乱暴なことはやりません。公共交通を常に使っている方々もいらっしゃいます。色々厳しいことを一番皆さんが言われてしまう分野だと思いますが、利用されている方々にとっては今のこの仕組みが慣れているわけで、それを変えるという時には当然ながら事業者の方々もそうですし、市民の方々にとってもしっかりとご納得いただけるような仕組みプロセスを踏んでいくことがより大事だと思います。そこは私も時間を使いたいと思います。次回以降、副市長が出席、来年から。ここの会議体も今まで担当部長が会長という立場で議事進行していましたが、少し上のレイヤーの人間が市役所側も入れるようなことも考えています。

(会長)

はい。

(市長)

来年度に向けてそのようなことも考えています。そこはご安心いただければと思います。

(会長)

ありがとうございました。

それでは、市長も次の公務がございますので、最後何かっていう方いらっしゃいますか。

(委員)

タクシー協会の高山でございます。よろしく申し上げます。

今の議論の中で、印西市に限られた交通資源これをいかにバランス良く、先ほど岩崎委員が申しあげましたデマンドを入れる。タクシー・バスということのバランスをいかにというところ。そこにはやはり市民の方の理解、限られた資源の中で一番良かれの方法をこの協議会、市民の理解を経ながら進めていくというところ、まさしく今後5年間、私どもタクシー業界もしっかり頑張りますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

(市長)

ありがとうございました。

(会長)

ここで市長退席となります。ありがとうございました。

(会長)

それでは続きまして、議題の(2)に移ります。今後の策定スケジュールにつきまして事務局に説明を求めます。

(事務局)

#### (議題(2)を事務局より説明)

(会長)

ありがとうございました。説明が終わりましたので、これから質疑に入りたいと思ひます。ご質問、ご意見等がございましたら挙手をお願いいたします。

大きなスケジュール感ですけれども特にございませんでしょうか。

#### 【質疑なし】

(会長)

それでは質疑なしとさせていただきます。

議題(3)に移ります。公共交通をめぐる現状と課題について、また議題の(4)施策の方向性につきましては関連する内容でございますので、事務局より一括で説明をお願いしたいと思ひます。

(事務局)

#### (議題(3)及び(4)を事務局より説明)

(会長)

ありがとうございました。

説明が終わりましたので、それではここから質疑に入りたいと思ひます。ご質問ご意見等ございましたら挙手をお願いいたします。

内容の具体的な説明がありませんでしたが、資料を確認いただいて何か思うよう

なところございましたら、ご意見等でも結構ですのでよろしくお願いいたします。

(委員)

京成バス千葉セントラルの太田と申します。

今ご説明いただきました方向性、課題と方向性、施策の方向性ということで具体的な内容というわけではないですが、私ども今般、来年度2月から、ふれあいバスを大きく改編する内容になっていますが、この作業を進める上で色々な意見をどういうふうに取り込んでいったらいいのかが一番課題になったところです。市民の方々に結局最終的に伺うことになるパブリックコメント、ある程度の形が作られてから市民の方に伺うのが今までの作業の中で多かった。それを事前にどこまで掘り下げて意見を取り込んで検討できるかが毎回の課題になっていると思います。そこら辺、今回の作業を進める上での方向性、作業の進め方を具体的に決めて行かれた方がいいのではというところがあります。私どもバス会社ですので、ふれあいバスと一般の路線バスとのどういった形での構成が一番望ましいのか常日頃考えておりますが、行き詰まっているところがあります。それは幾つかのものにも書かれておりますが、運賃の問題や本数。私ども採算性民間事業者である以上は、生産性ということを考えなければいけないので、本数の設定、これは一部の課題ですが、そういったところで、どういった形でやれば一般的に採算性も考えた上で利便性も考えた上でということを検討できるのか、今行き詰まっております。今後、この施策の方向性を具体的に考えていくのでしたら、作業の進め方を具体的に、同時に事前に考える必要があるのではないかと今思っております。以上でございます。

(会長)

ただいまのご質問、今後この計画策定を進めていき、施策またその取り組みの事業等組み立てていく中で、市民の意見を聞いていくパブリックコメントを想定しているのですが、スケジュールにもあった通り、その辺について事務局の方でどう考えているか確認させていただければと思います。

(事務局)

はい。ありがとうございます。

そこがこれから新しいネットワークを再構築するというのであれば、もう間違いなく必要になると思います。基本的には2つの方向だと思います。1つは市民の生の声を聞くことが必要になると思います。もう1つは、客観的なOD調査とか客観的なデータを取っていきマクロな視点から見ていくということが当然必要になってくると思います。作業的には2つになると思いますが、それをどういうふう手法で進めるか、これは先ほど市長の方からお話あった通り、今非常に印西市交通政策というのを首長からも重視しております、市の特別職の方の意見を伺いながらの進め方になっておりますので、事務局・事務方主導というよりはそういう状況ですので、ご意見も市の立場とからすると、意思決定のところから詰めて進めていくこととなります。例えば他の市ではかなりコミュニティバスの廃止や新しい路線を作ることを細かくスケジュール化している計画もあると思いますが、印西市ではそこまでは今のところ考えていません。基本的には、この計画ができてから、作業の方法を首長が先頭に立って進めていくことになっているので、皆様の方にも先ほどの市長の説明でも十分ご理解いただけたかなとは思いますが、我々もそういう認

識しております。ご協力のほどよろしくお願ひしたいと思います。

(委員)

すみません。ご説明ありがとうございます。

こういったご質問させていただいたのがどういうことかと言いますと、印西市内というのがここ数年の間でかなり開発が進んでおりまして、それに伴って利用の動向が著しく変わっています。そういうところで、高齢化も進んでいますし、当初この5年の計画の中で、当初考えていたこと・計画していることが、最終段階に近づいた時点では、ずれが生じている感じがします。これというのは、多分どこの市でもあると思いますが、特に印西市、ここ最近の中で開発が進んでいて気になりましたので、こういった質問させていただきました。

(会長)

ありがとうございました。

先ほどの事務局の回答もふわふわしているような感じですが、冒頭市長が申し上げた通り、具体的にその5年間の取り組みで、交通政策を考える中で事業者の皆さん、また市民の皆さんの意見を取り入れながらやっていくことが第1だと思っています。そういった中で、計画の中でどこまで落とし込めるのか、具体的に協議体を作って検討してその結果を進め、そういう体制で進めていくのではないかなと思っています。要は、先ほど市長言われたように、デマンドでも色々な事業者の皆様ともお話を聞きながらやっていかないといけない部分もありますし、地域的にも色々な場所があるという中で、やはり具体的に落とし込めるかどうかというのを内部でこれから検討していきながら、どういう体制で5年間を進めていくのか踏まえて計画に落とし込まないといけないかと思っていますところ。

(会長)

他に何かございますか。

(委員)

先ほど藤代市長のご説明との関係で、この資料2-1と2-2で、課題の整理と施策の方向性とありますが、私が聞いている限りでは太田さんの質問にもありましたが、市長はこれから次の計画ですぐ決めることでなく、それに向けたプロセスが大事だと。いただいた資料では、かなり具体的な施策の方向性が書かれているので、市長のお考えと資料に違いがあるようにも感じられ、そういう視点でお話を伺って考えたのは、まず5年間、印西市で公共交通計画を策定して進めてきた。その中、今回2-1で課題が見えたわけですが、この課題によって公共交通計画を印西市がどういう方向に持っていくかといふことと、それに向けた理念、それに合わせた方針というのが幾つあって、これを今回5年間やった課題に応じてどういうふうに変えていくのか、変えないでいくのか、これすごく大きな大事な1つのプロセスなのですが、その部分が今回はなく、あと半年で決めていくということですから、私はそれでも否定しないし、それでもいいですが、この施策の方向性を今日ここでかなり見せちゃうと誤解されるのでは。違うような方向で市長はお考えのようですから、やはりどういうふうな、まずデマンド交通新たにその導入を検討まで書いてあるんですが、どういうふうやってくかということのを次の5年間で考えるとおっしゃい

ましたから、情報をこの会議の中でもいただいた中で、計画については策定を進めていかれたらどうかと思います。

2点目は、藤代市長の前でお話したのは、他の自治体との違いは何かということコミュニティバスとは基本的には自治体が公共交通会議に諮って、収支も含め、殆どが不採算な部分にコミュニティバスを走らせますから、かなり市の行政いわゆる行政的な財政支援というのを前提に作られたものをコミュニティバスと称して計画を進め市民の方のご意向も決めて走っているのですが、印西市のコミュニティバスと言われている部分が、若干バス事業者の経営事業の資源を前提とした内容で従前から進んできたので、今日のお話は交通事業者の意見も良く聞くとおっしゃいましたから、1度次の改定ではリセットして他の自治体と同じようなコミュニティバスにするのか、今までと同じでやるのか、これは藤代市長のご発言になった内容とも関係する話でもあるので、こうした部分を別に公共交通会議の前に交通事業者を集めて印西市さんからご説明いただき調整とるのは非常に重要です。ずっと前からコミュニティバスというのは調整を進めている中で、他の自治体との違いはここ顕在化しておりますから、今後どうするかについては、事前にバス事業者ともよく調整いただき、次の5年の公共交通計画に反映していただいて、開発が進んできた所、更に住んでいる人が少なくなった地域等々の変更をどのように今後の新しい考えに基づいて交通事業を当てはめていくかこの辺が肝になってくると思います。是非そういう部分でご検討いただければ大変ありがたい。よろしく願いできればと思います。私から以上です。別に回答はなくても結構です。

(会長)

ありがとうございました。

1点だけ教えていただきたいのですが、他の市と印西市のコミバスの違いという部分をご指摘いただければ。

(委員)

バスに限って言えば、千葉県内には実は公営交通は無い。例えば、横浜市でも東京都でも都営交通等あります。公営交通がない中、自治体の財政的なものもありまので千葉県では無いですが、バス事業は沢山ののお客様を運送することによって少ない運賃で成立する事業。お客様が減れば成立しないのですが、お住まいになった所で急に引っ越しすることもできない。戦後、人口が増え経済成長時に都市部に人が沢山住みましたが、高齢化して交通が過疎と過密とができ、結果的に採算が合わないバス路線は民営事業ですから撤退していく。その中で、部分的にはお住まいになった方がいるわけですがそこを誰が。事前の何が違うかという話ですが、そこで自治体が交通をケアしていく中で生まれたのが、ムーバスの例は別にしてコミュニティバスという形で自治体が主導したバスと、スタート、ムーバス等があったので誤解が生まれやすいですが、自治体が主導したバスということに定義がコミュニティバスになって、通常はバス路線が廃止した後に自治体が主導してバスを走らせるわけですから、それにかかる費用というのがバス会社から聞いて1億かかります。1億円1年間で運賃がどのぐらい入って、8,000万円は市の財政で見ますというのが通常のコミュニティバスの考え方ですが、印西市の場合は、一般路線として走っていた部分を、そこにコミュニティバスと言いつつも民営バス事業者の運賃と収支だけで成り立っている。部分的に助成されているようですが、スタートの段階

から、このバス路線を引くためには幾らかかってそれについてお客様からいただく運賃を1人100円とすると1,000万。後の9,000万円は自治体が負いますとこういうお金関係のやり取りが、バス事業者と自治体でうまく話がつき走らせますというのが他の自治体でやられている。わかりやすく言っていますが、そういうプロセスを取っていないのが、印西市のふれあいバスとだと聞いております。

(会長)

今のご意見について、事務局ありますか。

(事務局)

事務局の金井と申します。よろしく申し上げます。ご意見ありがとうございました。

私なかなか理解ができなくて大変恐縮なのですが、先程そのプロセスが取れていないのが印西市のコミュニティバス。プロセスが違うということですが、少なくとも市のコミュニティバスにつきましては、運行事業者であります京成バスさんと膝を突き合わせた議論の中で、これまで時刻のダイヤの改正・路線の改正ということをやってきた中で今のふれあいバスがあるという認識はしております。少なくとも、そういったプロセスを踏んでいる中、決して他市との違いというか、何が明確にどう違うのか理解ができておりません。

(委員)

太田さんと三上さんから発言していただくと良いのですが、何処がそのバス路線を維持するために財政的な、民営事業であると運賃だけではいけない部分をどうやって賄うかという部分の打ち合わせはされたかどうかという点は、私は金井さんの話に聞こえなかったのですが、バス事業は民営事業ですから、必ず運転者の給料というお金がかかります。運賃だけでは不足している部分を調整取っているはずですが、その部分のお金のやりとりの話は今の金井さんの話にも無かった。他の自治体では、そういう部分も含めて調整をしております。財政的な部分なので、企画財政部長の前で申し上げるのは釈迦に説法ですが、その違いはご認識いただくと有難いと思っています。

(委員)

京成バスセントラルの太田です。

お金の話という部分もそうですが、実際に路線をどこに引くか。何処に市民の公共交通を手当するかという考え方、そのプロセスが他の市と違うところです。何かといいますと、例えば、既にもう路線バスが走っている部分について、新たにそこに別の交通チャンネルが必要かという点で印西市さんの場合は、そこに伸ばして手当をするような形をする。手当というとちょっと語弊があるとは思いますが、そこでの採算を考えた時に一般路線バスの場合は、通常そこに路線を引いてこれだけの利用があることが見込めて、その中で運賃が決まっていきます。コミュニティバスの場合、印西市さんの場合はその採算性というところがはっきりしないまま、路線バスが走っている所にもバスを走らせているというところです。他市では、そのようなことはほぼ無い。

(事務局)

すみません。発言をさせていただいてもよろしいでしょうか。

そういった部分については、本日は、そのようなことについての、そもそも議論の場では無いかなと思いますので控えますが、少なくともコミバスをこれまで、延伸やダイヤ改正や重複部分は当然ありながら、そこは協議の上で決定してきたものだと認識しています。

これからお話をさせていただこうと思っておりましたが、2月1日の改正についても、京成バスさんとの同意の上で成っているものだと思っております。先ほど費用負担の話がありましたが、ふれあいバスを運行するにあたって、京成バスさんに費用負担というのは求めていないものと思っております。その認識は、違いますか。委託費で運行委託するという形で、ふれあいバスが運行されていますが、その中で経費の部分、いわゆる運賃収入は差引いた運行経費の全体の中から、乗務員さんの手当部分、機械維持費、運行車両維持費という部分を含め運行経費から運賃収入を差し引いた額をお支払いして運行を賄っていただいている認識ではありますが、そういった部分で、その費用負担というのが印西市にはまだまだ足りないという認識であるのか。そういった部分も含めて我々合意の下、同意を得た上で調整を今まで図ってきた中でやってきたものだと思っております。確認ができてない部分があるということであれば、計画を策定しているところでもありますので、お互いに何か思いが違っている部分があれば、今後改めて確認をさせていただければと思います。

(委員)

ありがとうございます。

(会長)

一般路線バスとコミュニティバスの重複区間の弊害の話なのかと。

(副会長)

副会長の板谷です。

会長ご指摘の通り、通常コミュニティバスと言われる自治体バスは、採算が取れない場合が殆ど。採算が取れないので、採算が取れる路線の近くにそういう路線を設定すると、悪い言い方をするとお客様の取り合いになりますので、なるべくそういうことにならないように事前にネットワークを組むようにしているということが多分おっしゃりたかったのだと思っております。全く無いという話ではなく、この手の話少数あります。一般の路線バスとコミュニティバスが重複する所については、改善をして欲しいというのが、私が関わっている所でもあります。これは長期的には解決していったほうが良いと思っております。要するに、同じ所に別の路線バスが同じような形で来ているのは効率が悪い。それは今後変えていきたいと市の方から打診をいただいていると思っておりますし、その際にどんな形にするかについて、事前に事業者の皆さんに相談があってこういうふうでやりますと言われちゃうと大変だし困るところがあると思っておりますので、プロセスとして、藤代さんがさっきおっしゃっていただいた通り、事業者さんのご事情、運転手がどのぐらいいらっしゃるのか、バス車両の話もあろうかと思っております。こちらで設定しようとしても、そういう所を走れるバスの運転手或いは車両が足りないということもあろうかと思いま

すので、こういったところについて、事前に十分に協議をした上でネットワークを設定し、こちらでその案を提案していただくというような形で進めていただくのが良いかなと思います。

そういうふうにしていただけるように市の皆さんにも、先に市の方でこういうことやりますと先に宣言されてしまうと大変だと思いますので、その前に事業者さんと色々ご検討いただいた上で、これはバス事業者さんだけではなくて当然タクシー事業者の皆さんにも関わる話かと思いますが、この辺りについてある程度専門的な話を含めてやっておいて、実現可能な案になったところで本会議に出していただいて議論するという形が私は良いかなと思っております。そういうことができるように計画案を作って欲しいと思っております。これは読み方によって確かにかなり施策の方向が定まり過ぎていると読めるかもしれませんが、要は検討する、導入に向けた検討するのはそれ以降の導入ということではないので、必要が無ければやらなくて良い。そういうことをきちっと検討した上で、市民の皆様にとって一番ご利用しやすく、かつ効率的に運行できるようなネットワークを作っていきたいと思いますという宣言をしているということだと私は思っております。仮にそうでない、そういうふうに読めない表現があるので周知した方がよろしいと思います。私は、このままで良いと思っております。私の方で今後そういう形でやれるように、密にご相談をしていただいて、こういうことができる・できないといったことについて、膝詰めでお話ができるような状況を作っていただけるとありがたいと思っております。

私が問題視しているのは、ふれあいバスと路線バスの運賃が違うので、路線が重なるとどうしてもふれあいバスの方に利用者が集中する傾向があると思います。運賃について見直しが必要だと思っております。色々な所で価格が上がっている状況下で、バスだけ例外で、ずっと100円という形には多分なりにくいと思っております。一方で沢山払っていただかないと移動できないというのは、それはそれで、特に収入の少ない方々にとって大きな痛手になろうかと思っておりますので、割引の方法であるとか、そういったところについてもここで議論をし、あるべき姿を作っていくという形がよろしいかと思っております。そういうこともこう読んでいただくと、私は協議の場における議論を踏まえてできる形になっていると思います。もう一つ、今の話には直接関わらないのですが、市民の方々に関わることで申し上げますと、良いネットワークを作ってもサービスレベルを上げて、公共交通の利用者が増えるかという点必ずしもそうではないというのが今までの経験上明らかです。それは何故かという点、今まで車に乗っておられた方々にとって、どのようにサービスレベルを上げて公共交通が車よりも便利になることはあり得ない。そういうところについて、市民の皆様にもご理解をしていただく必要があって、少し不便であっても移動することができるかと有難い、こういう気持ちで接していただかないと、ひたすら不満ばかりが増えて満足度が高まらないということになります。この辺りについては、市民の皆様も一丸となって施策を進めていくような形にする工夫が必要かと思っております。この辺りについても、少し計画の中で配慮していただければよろしいかなと思われました。以上でございます。

(会長)

ありがとうございました。

それでは、結構長時間になって参りましたが、他に何かご意見等ございましたら、挙手をお願いいたします。

(委員)

県内の会議、殆ど出席しています。印西市の次回の会議には是非出席したいと思っています。日程だけでも早めに教えていただくと有難いです。

(会長)

ありがとうございます。できるだけ早めの日程調整を事務局お願いいたします。他に何かございますか。

今回、計画を作っていくという中では、全体像がわかりにくかったと思いますが、次回に向けて作成していくということで、ご理解をいただきたいと思います。

それでは、特にご意見ないでしょうか。時間も長時間に渡りましてので、ここで終了とさせていただきます。事務局に進行をお返しします。

(事務局)

会長、議事進行ありがとうございました。

続きまして次第の5「その他」でございます。

事務局より2点報告がございます。

まず1点目でございますが、運賃協議分科会の開催を予定しております。議事事項につきましては2点でございます。まず1点目でございますが、ふれあいバスの布佐ルートにおきまして、我孫子市内で実施いたします道路工事、雨水の幹線整備工事に伴いまして、ふれあいバス布佐ルートの迂回運行を予定しておりまして、迂回運行に伴う運賃の協議でございます。

協議事項の2点目でございますが、運賃協議分科会の分科会要領の一部改正を予定しております。運賃の協議につきましては、皆様ご存じの通り、令和5年に道路運送法が改正をされまして、運賃及び料金につきましては、運賃協議会を開催しなければならないことを受けまして、印西市におきましても、印西市地域公共交通会議において運賃協議分科会を設置し開催しております。この度、国土交通省から運賃協議会の開催にあたりまして、関係者の負担軽減を図るため、その開催を要しない場合の目安となる考え方が示されました。これを受けまして印西市におきましても、運賃協議分科会の開催を要しない軽微な事案を定めることについて、分科会の開催を予定しているところでございます。

以上、こちらの2点につきまして運賃協議分科会の開催を予定しておりますので、協議内容が整い次第、お知らせして参りたいと考えております。

次に2点目でございますが、ふれあいバスの再編状況についてご報告をさせていただきます。今年度の6月25日の交通会議におきまして、最終案についてご承認をいただいたところでございます。このご承認をいただきまして9月の市議会定例会におきまして、この再編に要する費用につきまして提出をさせていただき、議決をいただいたところでございます。この議決を受け、ただいま事務手続きを進めております。現在、令和8年2月1日からの再編に伴いまして、運行ルート及び運行ダイヤの改正を予定しているところでございます。こちら2月1日の運行開始に向けまして、関係機関との事務手続きについては順調に調整が進んでおりまして、市民の皆様への周知につきましては、12月1日号の広報印西を初めとして、市のホームページ、SNS、町内会・自治会への回覧などで周知を予定しているところでござ

います。

事務局からの報告については以上でございます。

(事務局)

それでは最後になりますが、委員の皆様から全体を通じて何かご意見等がありましたらお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

(委員)

ご説明いただいた運賃協議分科会がふれあいバス布佐ルートであるというふうに伺って、道路運送法の第9条第5項の手続きに基づいてという説明でしたので、運賃協議分科会に先立って市民の方、関係者に印西市は公聴会もしくはパブリックコメント等を行うということが法律の中で定められているのですが。今回の布佐ルートについては、どのような形であらかじめ広報公聴会とされたのか、その辺については口頭でご説明がなかったのと、あと軽微な事項について今回要領改正するという事で2点目であったのですが、この布佐ルートの迂回運行については、軽微な事案に当たるのかどうか、その点分科会要領が改正する前なので今回やるのか。その辺の2つの説明が一緒だったので、確認のために重ねてお伺いできればと思います。

(事務局)

まず周知のお話でございますが、周知につきましては市のホームページ、SNSを通じて意見募集をさせていただきながら、ふれあいバスの車両の中に掲示をさせていただいております。掲示をさせていただきながら、周知期間を設けまして、皆様方からご意見を募集しているところでございます。それにつきましては、布佐ルート及び軽微な変更この2点につきまして、同時期に掲示させていただいているところでございます。

また、軽微な事案なのかというところですが、今回、成田委員おっしゃった通り、要領が改正前でございますので、従前の手続きを今踏んでいるところでございます。ただ、内容が軽微の内容に当たるかどうかというところにつきましては、今現在の状況ですと、布佐ルートふれあいバスにつきましては、100円の均一料金でございますので、また、道路工事に関する迂回ルートというところでございますので、軽微な事案に該当するものであると認識はしております。

ただ、先ほども申しました通り、まだ要領改正前でございますので、従前の手続きを踏ませていただいているという状況でございます。以上です。

(委員)

ご丁寧にご説明いただき、ありがとうございます。

一応要望ということですが、車内とホームページの公表ということで今ありましたので、今日も出ている委員の皆様、常時ホームページ見ているわけではないので、できれば委員の方には、ホームページ等で掲載するこうした案があれば、メールでも郵便でもいいですが、こういうものを手続き入りましたという通知をしていただくとうれしいです。ぜひお願いできればと思います。

(事務局)

はい、承知いたしました。可能な範囲内で。事前にわかっているものであれば、お知らせすることも可能かと考えておりますが、突発的なもの、期間が短いものというのがございますので、事後報告になってしまう場合もあります。そういった場合は、運賃分科協議会を通していきますので、本会議において事後報告というふうにさせていただいておりますが、可能な範囲内で、皆様方にお伝えするよう事務局の方でもその周知の仕方、お知らせの仕方の工夫をさせていただければと考えております。

(委員)

私申し上げたのは、バス事業の中では、この運賃協議分科会はその運賃を定める事業者しか入っていない。すなわち、周辺のバス事業者でも万一影響があった場合に全く知らない中で決まってもいけませんから、あらかじめというのは別にその手続き的に1ヵ月前とかそんなことは言っていません。緊急に決まることもあるのはわかっています。次の運賃協議分科会の中でというわけではなく、機械的にメールでも郵便でも。法律に定めるのは本来公聴会ですが、それはパブコメでも周知でも良いということですので、運賃協議会にかける資料を機械的にこういうものをやりますという通知をしていただくとありがたいという話でご理解をいただければと思っています。

(事務局)

承知いたしました。ご意見ありがとうございました。

(会長)

運賃分科会は事業者だけではないですよ。市民の方入っていますよね。1号委員。

(事務局)

はい。

(事務局)

よろしいでしょうか。他にご意見等、全体を通じてありましたらお伺いしたいと思っております。

無いようでございますので、最後になりますが、本会議の今後の予定でございますが、先ほどのスケジュールでお出しさせていただきましたが、12月の後半もしくは1月に交通計画の素案をお諮りする会議を開催したいと考えておりますので、整い次第通知をさせていただきたいと思っております。

それでは、以上をもちまして、本日の会議を終了いたします。皆様ありがとうございました。

令和7年度第3回印西市地域公共交通会議の会議録は、事実と相違ないことを承認する。

令和7年12月8日

委員 野村 孝

委員 太田 英寿