

令和7年度第4回印西市地域公共交通会議会議録

開催日時 令和7年12月25日（木）10時00分～12時15分
開催場所 印西市文化ホール 2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、豊田裕子委員、
桑原智委員、玉井和幸委員、野村孝委員、加藤庄一委員、宮脇幹雄委員、
太田英寿委員、尾井川博委員、浦川真一委員、三上達也委員、
伊藤昌央委員（代理 大上様）、菅井規委員、川戸正芳委員、
金田直樹委員、伊藤壮祐委員、高山和征委員、飯塚寛明委員、伊藤章委員

事務局 交通政策課 本多課長、金井係長、杉山係長
傍聴者 3名
議題 (1) 印西市地域公共交通計画（素案）について
(2) ふれあいバス布佐ルートの長期交通規制に伴う迂回運行について
(3) 印西市地域公共交通会議分科会設置要領の一部改正について
(4) 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について
会議資料 1. 会議次第
2. 資料1
3. 資料1～3
4. 資料1～5

会議録

1 開会

（事務局）

それでは定刻となりましたので、印西地域公共交通会議を始めさせていただきます。本日はご多忙のところ、ご参加いただきまして誠にありがとうございます。本日の進行を務めます交通政策課の本多でございます。よろしくお願いいたします。

初めに資料の確認をお願いいたします。事務局より配付いたしました資料は5点ございます。1点目が会議次第、2点目が議題1印西市地域公共交通計画素案について。3点目議題2ふれあいバス布佐ルートの長期交通規制に伴う迂回ルートについて。4点目議題3印西市地域公共交通会議分科会設置要領の一部改正について。最後に議題4令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について。以上について配布させていただいております。

（事務局）

追加で計画の資料編を回覧させていただくので後程ご説明します。お願いします。

（事務局）

不足等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは次第に沿って会議を進めて参ります。

ここで本日の委員の出欠についてご報告いたします。12番石井委員、13番和田委員、14番岩崎委員、19番菊地委員、21番成田委員、25番藤崎委員、26番青木委員におかれましては、欠席のご連絡をいただいております。玉井委員に

についてはご連絡いただいております。代理出席の報告でございます。本日の15番伊藤委員におかれましては、代理として大上様にご出席いただいております。つきましては、本日の出席委員は20人で、印西地域公共交通会議設置要綱第7条第3項により成立いたしますことをご報告いたします。

また、板谷委員からの申し入れにより、国土交通省の採択事業である地域公共交通コーディネータープロデューサー養成講座から、1名の受講生の見学について、米井会長の承認をいただいておりますのでご報告いたします。

続きまして、会議の公開についてお願いがございます。印西市市民参加条例及び同施行規則により、当会議は公開の対象となっております。本日の開催にあたっては、開催日時や議題等を事前公表し、傍聴席を用意しております。現在のところ傍聴者が1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。会議録につきましては、前回会議同様に事務局で作成した案に対し、署名委員2名様のご確認をいただき公表させていただきます。なお、本日の会議は会議録作成のため録音させていただきますのでご了承ください。データにつきましては、会議録作成後に削除いたします。

続きまして、次第2会長挨拶。企画財政部部長米井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)

それでは皆様、改めましてこんにちは。本日は皆様、大変年末のお忙しい中、当会議にご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日は4つの議題を予定しております。特に議題の1でお諮りいたします印西市地域公共交通計画の素案につきましては、今後の市の公共交通の方向性を示す非常に重要なものと認識してございます。前回の会議では、藤代市長がこちらにお越しになりましてお話ありましたように、地域公共交通が抱える様々な課題にどのように応えていくのか。皆様の率直なご意見を伺いながら、より良い計画に仕上げていきたいと考えているところでございます。

本日その他にもふれあいバスの迂回運行など3つの議案について、後程事務局から説明をさせていただきます。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お寄せいただきますようよろしくお願いをいたします。

以上簡単でございますが開催にあたってのご挨拶といたします。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す。

これより議題に入らせていただきますが、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に移ります。

会議録署名委員でございますが、名簿順で本日は豊田委員、尾井川委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

4 議題

(会長)

続きまして次第の4「議題」に入ります。

議題の(1)印西市地域公共交通計画素案について、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

(議題(1)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、ここから質疑に入りたいと思います。前回の会議では現状と課題までということでお示ししていたわけですが、今回一気に施策の展開の方で、方向性ですけれどもそちらの方まで出された交通計画ということで、公共交通に関する幅広い施策の取り組みの方向性が示されておりますが、文章表現の揺らぎ、誤字脱字が幾つかあるというところが若干見受けられるので基本的な校正等はこの後で。今回お示しした素案であることと、今日は今回の骨子の部分と細かいところでも結構ですので、皆様がお感じになったことをまずお伺いしたいなと思います。何かご意見、質問等あれば、挙手をお願いしたいと思います。

(委員)

千葉運輸支局の菅井と申します。

ご説明ありがとうございました。また、計画策定に当たり、国の方で計画策定のガイドラインとして示させていただいており、計画のアップデートのガイドラインというものがあるのですが、それを意識意図して作っていただきありがとうございます。

その上で何点か。21ページでございますけれども、地域公共交通の機能別分類というところがございますけれども、ここまでの検討の流れとか色々こちら辺もお示しいただいたかもしれないのですけれども、ここで思ったのが、鉄道の方、基幹交通軸広域輸送に係る基幹交通軸と位置付けておられる中で、一方で地域内幹線として、地域内、市内とかその近隣に係る交通の主要と中心として、幹線バス、路線バスというところが書かれておりますが、ここは広域で鉄道が位置付けられている。

その一方、市内の公共交通軸として、幹線バス、路線バス、ここの、地域内幹線というところを位置付けてもいいのかなというふうに思いました。例えば、ここで鉄道駅など交通結節点をつなぎ、地域観光交通の中心になりますと書いてあるのですが、例えばこういったところ鉄道駅など交通結節点をつなぎ、市内の公共交通軸として地域内交通の中心を担うとかそういう表現にさせていただいてもいいかと思ったのですが、前後の色々計画の中の流れとかもあるので、そうできるかどうかというのはあれですが、一応その辺についてはそう感じているところでございます。32ページですが、計画の達成状況の評価っていうところですけど、達成状況、目標値を計画最初の令和12年度に定めていただいているところですけども、先ほど申し上げた国で示させていただいている計画ガイダンスに、そのKPI、要はこの最終目標に係る定量的な中間目標を定めるといいと示されておりまして、その中で、短期的な目標については、数ヶ月から1年単位でその中間目標を定め、それに向かって評価していきましようとか書かれているのですが、今からその1年1年単位で何かまた中間目標とか見ていると大変だと思うので、その節目となるところ中間目標とかを定めても、今からできるかどうか、定めてもいいのかなというところが1つ。実務的な話ですが24ページ、今印西市さんフィーダー補助を活用されていると思いますが、フィーダー補助を交通計画に位置づけをしないといけないということで、記述いただいていると思いますが、これはこれでいいのですが、引き続き補助の必要性をちゃんと書きなさいという項目があつて、ここの書きぶりの中でその補助の必要性というところが見受けられなかったもので、例えば、市の財政だけだとなかなか維持が難しいので、国の補助を活用するとかそんな一文を入れていただけるといいかなと思います。

(会長)

ありがとうございました。フィーダーの件について事務局。

(事務局)

順不同になりますが、まずフィーダー補助については、我々もどう書けばいいのかと思っていたので、個別にご連絡させていただき、これでよろしいか確認させていただきます。

(委員)

わかりました。

(事務局)

それから、21ページの地域内幹線です。こちらについて、非常に貴重なご意見ありがとうございます。実は我々も、今回作り方としてその地域間幹線、地域内幹線という分け方をしたもので、機械的な割り振りになっていて、ご意見通りバスでも市外に出るバスもあれば、鉄道も市内を走っているわけなので、そこをどうすべきかというのもありました。また、印西市の場合は、鉄道がどちらかという都内に向かう通勤だとか、市内移動での利用がどうしても自動車等が優位になってしまい、おそらく近隣市と比べても利用が低いということがありまして、そこを啓発したいということも確かにございました。そこもご意見伺って、もう少しいい表現がないか検討したいと思います。ただ、これは市長も含めですが、今回の計画では、近

隣の例えば20ページの図でいうと酒々井、佐倉、臼井に向かうような鉄道、これはもちろん通勤通学でも使われ、特に通学では使われていると思いますが、どちらかというと生活の足、都内等への移動とは性格が違うので、ここについては、地域内交通の延長線上というような考え方も1つあります。そこが明確になっていないのもあると思うので、それはもう少し検討できればと思いますが、そういうような意図も含んでおります。それから32ページ。先ほどの評価の方で、ご助言いただいたところで、ここは中間目標というのもアップデートガイダンスも参考にさせていただいています。先ほどご説明した交通会議の中でのモニタリング、いわゆるガイダンスで言うモニタリングチームに近いような分科会を作って、この中で、経年の中間目標みたいなのも計画の中ではある意味その5年間の大目標というところで、中間目標またそこで、例えば指標の検討をしたり、数値なんかも検討したりということで、要は行政だけではなくて、事業者や市民の方等も加わっていただいて、そういったところから一緒に考えていくというようなイメージ。それはどこまで実現できるかというのは、来年度以降の問題になりますが、それを踏まえて中間目標の記述を入れるかどうか等も時間はありませんが、検討はさせていただきたいと思います。

(委員)

ありがとうございます。

今の中間目標の話は、モニタリングチーム等で市民と事業者等を入れて検討していくような書きぶりとかを入れるぐらいがいいのかもしれない。そこはまた色々と検討をお願いいたします。

(会長)

ありがとうございました。他に。

(委員)

表記の仕方についてですが、21ページ上の表の中で補完交通というところで、下のこの図で示しているこの補完交通タクシーで書かれている、ここの上の表の方の主な交通網のところにタクシーのエッセンスはこれデマンド型ライドシェアなどと書いてありますが、タクシーは実際走っているのであれば入れたほうがいいのかないところが1点ございます。もう1つが12ページの公共交通サービスにおける課題ということで、各課題に番号が付してありまして、それぞれの計画の方を見ますと番号が打ってありますが、ページが結構離れているので、具体的に言いますと22ページ。22ページの施策1の現状の課題というところで、いきなり⑨地域公共交通と、⑨がどこを参照しているのかを注釈みたいに最初に書いてあってもいいのかなと思いました。以上です。

(会長)

ありがとうございました。これに対して事務局、お願いいたします。

(事務局)

はい。ありがとうございます。

まず1つ目のタクシーはごもつともで、幹線交通の主な交通網の中にタクシーが

入っていないのでそれを追加したいと思います。それから12ページ課題の分析のところと施策の繋がり。大きなところでは交通の体系の中で繋がり示しているのですが、この両者のところでわかりにくさがあるというご意見でしたので、こちら、読みやすいような工夫をできればと思います。ありがとうございます。

(会長)

ありがとうございました。他に何か。

(委員)

タクシー協会でございます。よろしくお願いいたします。

飯塚委員からもございましたが、私の方から細かい話は後程申し上げたいのですが、25ページをお開きいただきたいと思います。バス、タクシーの利便性向上サービスの維持というところ。タクシー、バスと同様乗務員不足で地域の皆様にはご迷惑をおかけしておるかなというふうに思います。乗務員確保に努めている今の状況でございますが、25ページの3-3で利便性向上に向けた取り組みというところでございます。丸2つ目で不足による影響はというところがございますが、ここで直球勝負みたいな形でライドシェアなど新しい交通システムの導入を検討しますというところがございますが、やはりこちら印西市において、事業者、バス・タクシー、鉄道もしかりなのですが、限られた交通資源の中で、いかに安全で持続可能なというところで地域の皆さんの足を確保できるかというところの検討でございます。確かに今現状、ライドシェアというところは公共ライドシェアというところもあるかというふうに思いますが、私もタクシーで言えば、乗り合いタクシーですとか、或いは先ほど現行やっております利用助成等もございます。1番いかにそのバランスよく持続可能な交通を構築して、利用者の利便性を確保していくかということがこの協議会の課せられた任務と思いますので、ここを直球勝負じゃなくて交通事業者と何が1番最適であるのか。1番効率的で持続可能であるのかというところ。その中の1つとしてライドシェアへの利用があるとは思いますが、それに少し肉を足していただいて、私ども交通事業者も地域と特にタクシーは地域と密着しておりますので、地域の皆さんにどういう貢献ができるのか、どういう取り組みができるのかというところを、共に考えて参りたいと思いますので、その辺の記載をお願いしたいと思います。

(会長)

ありがとうございました。これについて事務局。

(事務局)

ありがとうございます。

前回の11月の会議の時も、市長自ら事業者さんと密に連携し、ひと足跳びに何かを新しく始めることはしませんというお話があったかと思います。我々も当然、そういう姿勢で取り組みたいと思っております。前回、岩崎委員から、他市で難しい事例が出てきているとのご紹介もあったと思いますので、印西市では、決してそういうことが起こらないように進めていきたいと考えております。それは、タクシーだけではなくバス、他の交通でも全く同じでございます。そこを交通事業者と連携して入れているので、ただその辺がまだくみ取れないようなところが、今の事例

なんかでもあったかなと思うので、もう少し表現を検討したいと思います。31ページをご覧くださいと思います。タクシーの例で言うと31ページの真ん中の辺りに取り組み番号3-3で、タクシーの利便性向上に向けた調査研究とあります。これが先ほどの記載のスケジュールの部分になるのですが、今現状では、調査研究ということで青色を下に凡例がありまして、この青色は調査・研究・協議ということになっていますが、少なくとも3年間はよく調査研究していく必要があるだろうと。その後はこのライドシェア等の検討実施ということを書いているのですが、これはオレンジ色で条件が整い次第実施ということです。この黄色の施策を実施というのは、既にやっている、或いは確実に実施するというようなものになるので、この5年間でやりますということではなく、この条件というのはまさに予算的なところもありますが、事業者さんとお互いにウィンウィンになるような事業というところまで定められたらというようなイメージでおりますので、こういったところを配慮して、皆さんご納得の上で、この計画を推進できればと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

(委員)

はい。どうぞよろしくお願いいたします。

納得とかということではなく、私共タクシー事業者にとってもやはり地域と地域のいろんな足をとるという観点で事業をやっております。ライドシェアがいいか悪いかは、それは議論の中ですが、今後私共の状況を踏まえ、タクシーが今何ができるのか。或いは、例えばコミュニティバス、ダウンサイジングだとか、ジャンボタクシーですとか乗り合いタクシーですとか。色々な処方箋は皆さんで検討できて1番効率的で持続可能なものということが、このストックを出てくるのかなというふうに思います。引き続き皆さん共にしっかり議論しながら、「良かったね」という言葉が出てもらえるような形でタクシー業者頑張って参りたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

(会長)

ありがとうございました。

(副会長)

よろしいですか。副会長の板谷でございます。

今の件お聞きしていて高山さんと杉山さんのやりとり聞いて思ったのですが、ここライドシェア書かなくてもいいのではと見ていて聞いていて思いました。例えば、特に台数不足などに対する処方箋は、別にライドシェアに限りませんので、幅広く検討したほうがいいかもしれないと思いました。実施スケジュールを見てもライドシェア等と書いていただいているのですが、新たな手段等の書きぶりにしていただくと、手段が限定されないの、より何というか地域の実情に合った形で検討できるかもしれないということを感じました。ライドシェアっていう時に今問題になるのが、公共ライドシェアと日本版ライドシェアと両方ありまして、どっちやるのっていうか、このあたり見ていてもはっきりしませんし、現状、公共ライドシェアの対象に印西市まだある状況ではありませんから、そうすると日本版ライドシェアですか、それを入れて本当に大丈夫ですかとこういうところについて、まだ十分認識が深まっていないと私は思っておりますので、そこは無理して書かなくても

いいかなという。

むしろこの調査研究をする時期がありますのでその間にタクシー的な交通手段の検討といいますか、その個別輸送をどのようにして乗りやすく、また事業者様もきちっと経営が維持できるようなそんな形のものができるかどうか、そういったところについて検討していくという方が実態に合っているのかなと思いましたので1つご提案させていただきたいと思います。これが1点。他にもう3点ありまして、2つ目が32ページで計画の達成状況の評価というものを報告いただいております。これらの数字そのものに対しては1点、ふれあいバスの収支率について目標値をかなり高めに設定されているなということを感じました。これは、ふれあいバスの利用者についても同様でございます。人口はまだ減らないという予測になっていますので、印西市については少し高めに数値目標を設定することで頑張ってもらいたいという趣旨かと思いますがそのこと自体は全く問題ないと思いますが、フレアイカなどの無料でのご乗車等もある程度維持していくとか、あと今後、例えば高齢者の方々にご利用しやすくするために、少し割引等も検討していくようなこともあるのかなと思っておりまして、そうすると利用者が増えると多分収支率が上がるのかって言うと、横ばいになる可能性があり、仮にその収支率が上がるほど沢山の人が乗った場合は、混雑で座れなくなって非常に快適性が損なわれる可能性があると思っています。要するに、いわゆるコミュニティバスの収支率としてどのぐらいが適正かというのは実は議論があるところで結論が出ているわけではないですが、15%程度以内位でも十分に地域の方々にとっての足として機能している場合が多いということを考えますと、少し目標高過ぎるかもしれないというのが私聞いて見て感じたところでございます。これが2点目でございます。ご検討くださいという話でございます。それから3点目が、この評価の対象となっている指標の1から6までを拝見して、何といいますかその事業を実際にやったかどうかという部分の評価指標がない。要は色々やった後に、実際にどのように評価されたか、或いはその利用が増えたか減ったかというところで評価していくというところかと思うのですけれども。市として（フレーム）をやりました。そういう部分についても評価の指標の中に入れてもいいのではないかとことを思いましたが、そのコミュニティバスの点数を参考にするとか、或いは単純ですけどモビリティを作るということをやって1つ作りましたとかそういう実績系のことでもいいと思うのですけれども、少し市の方で頑張ったぞというところが評価の指標の中に入れられると良いのではないかとしました。34ページで計画の推進体制進行管理があるのですが、先ほど菅井さんからも仰っていただいたように中間目標っていうのは、もう少し説明をいただいた方が良いかなと思います。そこで、目標がこのぐらいにしますというのは、数値を入れる必要がないにしても、例えばこの部分については毎年モニタリングをして報告をしてもらうとか、この辺りは事務文で書いていただくというやり方でやるのだと言うことが読んで伝わりますので、そのぐらい私十分かなと思っていますので、このあたり書きぶりを少し増やしていただくと読みやすくなるかと思っています。最後です。しょうもない話です。最初に今日ご欠席の委員の方から文言の修正等についてのご意見があったところの中で、29ページで北総線の京成アクセス特急とスカイアクセスという2つの話がありました。京成成田空港線の愛称がスカイアクセス線だと認識してしまっていて、愛称の方ここに敢えて入れなくてもいいのかなと思っております。正式名称が、京成成田空港線でそこを走っている列車の名前がスカイライナーとアクセス特急で、ここにはスカイは入らない

ということですので、どっちになるかを明快にさせていただいて修正していただいたほうがいいかなと思いますし、また委員の皆様からの意見として出てきたものが全部必ず正しいというわけでもないので確認をいただいた上で修正いただいた方がよいかなというふうに思った次第でございます。以上ですよろしくお願いします。

(会長)

大変ありがとうございました。

可能な範囲で事務局の方から何かコメントありますでしょうか。

(事務局)

まず京成スカイアクセス、名称については検討させていただきます。

それから中間目標についても、先ほど菅井委員もお話したような形で具体的な数値とかまではいかなくてもそういうものは進めていきますというところは、この33ページのところに少し付け加えたほうがいいかなというのは考えておりますので、検討をしたいと思います。それから計画達成の方の話ですが、説明の中で省いた部分からして、この目標の達成値の何故この数値にしたのかというところで、ある程度は過去の実績です。例えば指標1は、現在の計画が15%だったのですが、当初がそれから24.7%約10%上がったので、もう10%。この5年間でいうちょっと単純な理由です。ただ今回の計画の10%上がったという、かなり大幅に上がったのですが、これはおそらく北総線が大幅な値下げした効果だと思うので、10%ではかなり大きな目標ではないのですが、頑張ってみようということで設定しております。それから収支率については、大体目安としては年間1%ずつ上げていくという、ふれあいバス、特にこれもコロナ後大体毎年年間1%ずつ増えているような実績です。コロナも大分経つので、コロナ禍が終わってから鈍化していく可能性もあると思うのです。それとプラス牧の原循環ルートも新たに始まるので、そこでお客さんが沢山乗ることを病院もあるのでフレアイカ使う方が多くて、中止に繋がらないかなと心配があるのですが、そこを期待してという部分がございます。基本的にはその収支率利用者というのは過去の数年の実績の上昇率をこの5年間に適用したようなものだというように見ていただければと思います。以上になります。

(事務局)

ライドシェアの件でございますが、今ご意見をお聞きして、敢えて特出しをする必要もないのかなと考えますので、記述の方を変更させていただきます。

(会長)

はい。ありがとうございました。それでは。

(委員)

玉井でございます。

ライドシェアを最初に導入したらという話で私口開けしたのですが、色々な形で色々な状況がある中で、色々な形で印西市としてもこの地域としてのライドシェアができる利用者さん、事業者さん、個人事業者さん、タクシー事業者さんがウィンウィンになるようなそういう仕組み作りというのは非常に大事なかなと思っています

ので、是非進めていきたいと思います。細かいことで1点。16ページでございすけれど、11番の路線バスとふれあいバスの区間重複。1、2番目のところ路線バスの「経営へ」影響を及ぼしているが、これは「経営に」でいいですね。これは非常に細かいです。あと2点あるのですが、その下の12番、市財政の負担増加というところで、スクールバスの増加。これは法的に解決しなきゃいけないのでしようけれども、本当にもし負担がかかるのであれば、本来公共交通会議だけではなくて、文教も含めた形で学校の体制でどうあるべきなのか。今本当にスクールバスを出さなきゃいけない条件なのか、本来ならば、学校に通えるのに通えないスクールバス等を出して通っているとかそういうところがあるのでは。そういうところの見直しが必要なんじゃないでしょうかということ、他の部局等を巻き込んでの検討というのは必要なんじゃないでしょうか。それから2点目が29ページ、成田線の利便性向上に向けた取り組みがあるのですが、利便性向上というのは何でしょうか。ただ、輸送力が増加すればいい。運行便数が増加すればいいということではないと思うのです。逆にそういうことをするためには、何が必要なのかということを考えなきゃいけないと思います。今、成田線を利用している木下地区の人達の人口が本当に減っている。減っているってことは利用する人も少ない。利用する人が少ないってことは、収益が少ないと増便増発はできないはず。そこで全体に必要なのは、そこに人をどうやって集めるか。人が集まることによって鉄道を利用する人も出てくる。多くなってくる。要するにそのスパイラルというのは、負のスパイラルじゃなくて正のスパイラルにしていかなないと。これ絶対。お互いの話し合いをしたところでどうにもならないのですよね。だから、これは行政も含めて、市民も含めて、市民活動も含めてどうするか、この街が活性化して人が増えて、利用する乗客が多くなるのか、そういうところも考えなきゃいけないので、それもこの部会とか分科会とかそういうところだけではなく、行政全体として取り組んでいかなきゃいけない話じゃないかなと思っておりますので、ぜひ横同士の取り組み・検討、これを進めていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

(会長)

ありがとうございました。

ただいまの件について、事務局コメントあります。

(事務局)

スクールバス、それから成田線の利便性というところで他部局との連携ということですが、その辺の情報交換とか必要に応じて当然進めていきたいと思ひますし、交通会議につきましては、教育部長にもご参加いただいておりますので、逐次情報共有はできているものと認識しております。今回、スクールバスについて敢えて書いたのは、お話のとおり現実的には分析をして、いわゆる混乗と言われるスクールバスの中に一般の利用者を乗せるだとか、色々ヒアリングし、調査したのですが非常に難しい。資料編の方に少し書いてあるのですが、難しいという問題があり、或いはスクールバス、公共交通、ふれあいバスも勿論、小学生も一部利用されていますが、今年からは資料編に書いてありますが、通学支援、ふれあいバスを使って通学するお子さんに対する補助を今年度から始まっていますが、ふれあいバスでスクールバスを無くせるような現状ではない。それは教育委員会の担当の方から我々ヒアリングして伺っています。現状この5年間で、その解決を図るっていうところま

では難しいのかなと。ただお互い良い方策がないか常にアンテナを張って見ていきたいと考えております。

(委員)

大変貴重な意見ありがとうございました。スクールバスの現状でございますが、7校の小学校におきまして、14のルートを運行させていただいているところでございます。やはりこの運行につきましては、距離、通学の安全面を考慮いたしまして、危険性が増しているような所につきましては、スクールバスを現状運行させていただいているような状況で、次年度におきましても予定ではございますが、更に2ルート増便していただきたいとのことで計画をしているところではございますが、ご意見ございましたように、やはり横串を良く通して、意見を情報共有しながら、また一部の児童の方におきましては、コミュニティバスを利用しても通学をしている状況もございますので、その辺につきましては、庁内におきましても情報共有を図りながら、進めて参りたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

(会長)

ありがとうございました。

(委員)

刈谷です。すみません。全体の所々細かいところで。私、千葉ニュータウンの方に住んでいて行政機関の方に勤めているので、その辺りも含めた形での意見等です。20ページ以降に大政策等の記述の仕方があるかと思いますが、基本22ページから大きく基本目標があって、1・2があって、その下に施策の1から9があって、その下に取り組みがあるというような流れかと思うのですが、ぱっと見、基本目標に対して施策がもうある意味大政策ぐらいの内容で、取り組みが、ある意味施策的な取り組みというか取り組み方針みたいな大きな枠組みかなと感じました。その上で後の20、31ページのところに施策の実施スケジュールというところで令和8年度から令和12年度まで施策1があって、この取り組み番号が、取り組みが1-1から最後9-2までそれぞれが年度ごとにこういった形で進めていく予定か書いてあるかと思うのですが、ぱっと見、例えばこの施策の3の3-1で、ふれあいバスのルートの見直しで、青で調査研究協議が令和11年度までで、令和12年度からルートの見直しということでもうはっきり書かれているかと思うのですが、多分内情とか何もわからないと何で令和12年度からなのかということで、ある意味このふれあいバスのルートの見直しであれば、これずっと青でもいいのか、令和12年度からも確実に条件が整い次第実施となっているので、何らか計画的に最後の年度からこう変えていくというようなことがあればいいのかと思ったのですが、この5年、中間がないということで最後の年度からということで、何もわからない人を見ると何でこう最後からなのかなと思うかなと思いました。20からのこの施策のところで、これ全部担当課の方で行うのか、例えばその庁内でバスの待ち環境、27ページの上でバス環境のベンチ等設置するというところで、交通政策課じゃなく建築課とか別の所管がやるのであれば、その担当課みたいなことが書いてあると庁内的なのか、対外的なのかわからないのですが、意見全部所管の担当課がやるのか、或いは庁内でそれぞれ分野別に分けてやるのかどうなのかなと思いました。あと少し細かいところですが、16ページで、先ほどスクールバスのお話も出ていた

のですが、私も前の部署で障害の方の行政を担当していた時、東京ですが、障がい者の福祉センターだとか或いは子供発達センターというような所で、通常のバスとか交通機関で通所通園できない人のために専用のバスの委託等を担当していた時がありました。バス10台位を委託で出していたのですが、その時もこういった話で、東京なので区ですが、財政的な負担も大きいと。委託の場合は、朝から夕方までバス自体を押さえることは押さえますが、実際に使うのは、頭の朝9時から10時ぐらいと夕方だけ。ただそのバスをその子たちのために専用改造したり、バスにログをつけたり、道路法の方で特定輸送の指定を取ったりするので、その間ある意味遊ばせている状態で、もっと効率よくできないかという話もあったのですが、そういった法律的な特定輸送の関係だとか、或いはその利用者が急に例えば昼間遠足だとかで使ったり柔軟に使えるためには、遊ばせておいても仕方がないかなとそのままだったのですが、この支出増の大きな要因ということで、或いはそういった福祉系の予算を含めて報告というのが書いてあったので、なかなかその調整の法律的な問題と、あと実務的なところが重なってくるので、結構難しいかなというのが感想として思います。あともう1つ、29ページのところで、先ほど板谷先生の方でアクセス特急というお話があったのですが、例えば31ページのところだと、31ページの下のところの施策7のところだけが消えてアクセス特急というふうに書いてあるので、どちらでもいいと思うのですが、多分その文言みたいなところが後でがちゃがちゃないように、どちらかに統一したほうが良いというふうに思いました。32ページのところで、先ほどお話あったふれあいバスで、32ページの指標3で、ふれあいバスの収支率が13.9から18で1%ずつ上がっているところで、一方でそのバスの運賃については、今のところ明確に上げることもしない。現状、利用者のこともあろうかと思しますので、必ずとなると18%で、今の物価水準だとか人件費がそのまま行くのであれば、確かにそうかもしれないのですが、運賃等をそのままで、多分委託費は毎年毎年上がっていくかと思うので、5年後で運賃を定額、今と同じままでいった場合は、直感ですけれども、計算によりますが、厳しいのではというふうに思います。運賃をもし将来的に上げることを前提として組むのであれば、可能性としてはあろうかと思うのですが、多分ここには出てないので、委託費は毎年上がってくるとなると非常に厳しいのかなと思います。あと全体で、私、今千葉ニュータウンの方のマンションに住んでいるのですが、周りの方の意見なんか聞くと自家用車の保有率がほぼ100%っていうこともあって、バスを1年に1回も乗ったことがないっていう人がほとんどという感じがします。特に、この中を見るとやはり高齢者の方であるとか、その交通の足が非常に厳しい方に主眼が置かれているかと思うので、全くバスを利用したことがない車を持っていて特に千葉ニュータウンだとか、新しい新興エリアについては、その方たちは、もうある意味、利用しなくても生活ができるからということであればそうかもしれないですが、全く接する機会がないっていうことそのまま行くと、そのままバス等に接しなければ、多分その後もあんまり理解も深まらない。或いはその利用も非常にそのエリアでは厳しいかなというのがあるので、例えば、他の市の場合だと、回数券を配るとかそういった施策をやっているところも中にはあるようなので、一般の利用者を増やすような視点も若干は必要なのかなと思いました。以上になります。

(会長)

ありがとうございました。

貴重なご意見お伺いしまして、これについてコメントできる範囲で事務局ございますでしょうか。

(事務局)

コメントできる範囲になってしまいますが、最初の基本目標施策取り組みというこの構成に関わる部分では。かなり市長や野崎副市長が共に揉んで、最終的にこういう形に落ち着いたのですけれども、当初はより具体的な実効性のある打ち手というところで主眼に置いていたのですけれども、やはりある程度この「再構築」というフレーズが市長の方から強く宿題として与えられまして、そうすると、どうしても色々調整することがありこの１年間で結論を出すということは難しいというような市としてもそういう方向性になりまして、どちらかというとその方向性を示す、やれることをやるけれどもこの５年間で過渡期と申しましょうか、というような位置付けで、本来であれば計画が１０年計画なんかであれば、その１０年後ということで、もう少し大きなドラスティックなことも言えるかもしれないのですけれども、そういうような位置づけ５年間ということなので、その中で、この程度のある意味何というか、市長の言葉を借りるとフックをかけておくというような、宿題があったのですけれども、メニュー出しをして、なるべく漏れなく出して、あと５年間で検討しましょう、やることをやっていきたいと思いますというような中、ルートの見直しについては３１ページ。ご意見ありがとうございます。ちょっとわかりにくいのかなと思うのですけれども、３１ページのこの施策３－１が２つございます。ふれあいバス乗り継ぎ・運行ダイヤの見直しと、ふれあいバスの見直しというのがあります。ここは表現もう少し検討する必要があるのかなと感じたのですけれども、細かい乗継とか細かいルート変更は、逐次、先ほど刈谷委員が仰いましたように毎年やっていく、それがこの３－１の上の方の黄色い施策を実施というところでの運行ダイヤ等に入ってくるその中に含まれていまして、下側の３－１の見直しというのは、今年ある程度大規模な再編というのを２月から実施するのですが、それが今回ありまして、あまり大きな変化は逆効果でお客様がわからなくなって減ってしまうというアドバイスを板谷先生からいただいて、過去ありまして、そういう意味ではこの計画の最終年のところで条件を整えば、また新たにある程度の規模のルート見直しを目指すというなら、これが３－１の下側のスケジュールということになるので、この２つがわかりにくいかなと思うのですが、もう少しここは表現を検討したいと思います。それから、庁内の役割で刈谷委員からお話伺った他の部局も出すというのは確かに行政の計画で一般的だと思うのですけれども、基本的には、ここ連携とかあり当然福祉部局も入ってくるのですが、そこはある意味例外的に入っているんで、そういう意味で今回敢えて掲載してない形になっております。それから、収支率のご意見ありがとうございます。ごもっともではありますが、今回は目標ということで、少し高い目標を立てさせていただいたというところでございます。最後の自家用車、回数券のご意見です。ありがとうございます。これも漏れなく先程お話したのですが、今回入れていないのですけれども、公共交通分担率という評価の指標もございまして、自動車と公共交通のどの程度の割合が乗っているのかということで、印西市は非常に自動車社会であり、分担率も評価指標には今回敢えて入れなかったのですが、そういった部分はモニタリングしつつ、どうしても移動制約

者に向けた偏った施策かなというのも本当に仰るとおりだと思うのですが、その辺も、目配せというか一般の利用者の方の目線というのもアンケートなんかでは当然そこも出てきていますので、そういったところも今後としては、重々留意しながら進めていければと考えております。以上です。

(会長)

ありがとうございました。その他ご意見、ご質問等ございますか。

それでは、この場ではもうある程度ご意見を伺えたかなと思うのですが、どうしましょう。今回お示ししているわけでございますけれども、今、委員の皆様から様々なご意見ございまして、それをもう1回事務局の方で持ち帰って、検討する部分、また表現を変える、構成を部分的には見直す必要もある箇所もあるのかもしれないですね。そういったものを1回持ち帰るという作業があって、どうしましょうね。年明けて1月中旬からパブリックコメントに入り、スケジュール的にはそうしないと3月に策定が間に合わないという部分もございますので、もし何かご意見があれば、この年末年始になりますけれども、年明けまでにもう一度何かあればただいて、年明け本日の意見も踏まえた形で検討して1週間位で事務局の方で精査した内容をもってパブリックコメントに入っていくような形になっていくのか。今日もご意見様々ございましたので、今日お示ししました素案とは、文言的には大分変わってくる可能性があるということを前提に、今日のこの議題としての素案、それを前提にご承認をいただけるかどうかということでお諮りしたいと思うのですけれども、よろしいでしょうか。

改めまして、様々なご意見を踏まえまして、事務局の方で持ち帰り、検討またその作業に入りますけれども、それを前提といたしまして、本日の素案のご承認いただくということについて、ご異議はございませんでしょうか。

(異議なし)

(会長)

ありがとうございます。

すみません。大変苦しい感じだったのですが、ご承認をいただいたということでどうぞよろしくお願いいたします。また、パブリックコメントの際にはオープンになって参りますので、またそこでこうじゃなかったとか、そういったことにも部分的になる可能性もありますので、まずそういった時には、パブリックコメント中がございますので、どんどんご意見いただければと。より良いものにしていけたらと思いますのでどうぞよろしくお願いいたします。

(会長)

それでは続きまして議題の(2)に移りたいと思います。

ふれあいバス布佐ルートの長期迂回運行ルートに伴う再編運行についてということで、事務局の方からの説明をお願いいたします。

(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、これから質疑に移ります。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。

(委員)

玉井でございます。

これは印西と我孫子に跨りますよね。ですから我孫子市役所さんも看板とか或いは案内だとかは、ホームページなり出される予定でしょうか。

(委員)

はい。その通りです。

(委員)

ありがとうございます。

広報する。それからホームページを見て利用する人は多分まずいないと思うのです。広報も月1回で、毎月出されるのか毎回出せるのかわからないですけど、多分何が1番効果的なのかというと、バス停に貼る張り紙です。それ1番効果があると思っています。これを印西市がやるのか、或いは我孫子市がやるのか、その辺の分担はちゃんとやっていただければいいかと思います。それから印西木下と我孫子の間というか布佐の間は、外国の人も利用しています。ですから、そこには連絡先とか或いは日本語だけではなく、どこかの国の言葉も入れるとかそういう案内もあった方がいいのかな。それと近隣のバス停がここだよというのも併せて1枚に入れる。非常に難しいのかもしれないですけど、その辺を工夫していただければいいかなと思っています。よろしくお願いします。

(会長)

ありがとうございました。

この件について、事務局ありますか。

(事務局)

その周知につきましては、当然、この議題を出す前から我孫子市さんと連絡を密にして協議を進めて参りました。利用者の方々が、混乱を生じないような周知を徹底して参りたいと考えております。

(会長)

それでは、他に何かご意見ございますでしょうか。

それでは、ただいまの議題につきまして、ご承認をいただいているということで、ご異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

(会長)

承認いたします。ありがとうございます。

(会長)

続きまして議題の(3)に移ります。

印西市地域公共交通会議分科会設置要領の一部改正について、事務局から説明をお願いします。

(議題(3)を事務局より説明)

(会長)

説明が終わりましたので質疑に入ります。質疑等ございましたら挙手をお願いいたします。

特にないようですので、ここでお諮りをしたいと思います。ただいまの議題についてご承認いただけるということでご異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

(会長)

ありがとうございます。承認いたします。

それでは最後の議題でございます。(4)令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について事務局から説明をお願いいたします。

(議題(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質疑に入ります。ご質問等ございましたら挙手をお願いいたします。

(委員)

刈谷です。

1点。運行事業者は千葉レインボーバス。これは旧会社名ですが、昨年度なために旧会社名になっているということでしょうか。

(会長)

事務局お願いします。

(事務局)

はい。その通りでございます。

(委員)

すみません。年度途中で変わりましたよね。この事業年度の途中で。

(会長)
事務局お願いします。

(事務局)
大変申し訳ございません。そうです。変わっております。こちらの方で訂正させていただきます。京成バス千葉セントラル株式会社様、大変失礼しました。

(委員)
年度途中までは、レインボーバスさんという名前で運行されていたので、運輸局の担当課に書き方について確認したほうがいいかなと思います。

(事務局)
はい。ありがとうございました。

(会長)
事務局はそれで確認してください。

(事務局)
はい。

(会長)
それではお諮りしたいと思います。
ただいま議題となっております議題4につきまして、ご承認ということでご異議
ございませんでしょうか。

(異議なし)

(会長)
承認といたします。
それでは本日の議題はすべて終了いたしました。
長時間にわたりまして、多くの貴重なご意見、また議事進行にご協力いただきま
して、誠にありがとうございました。

(会長)
事務局、進行お願いします。

(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その他ですが、委員の皆様から全体を通じて何かございます
か。よろしいでしょうか。それでは最後に本会議の今後の予定でございますが、3
月9日午後に会議を開催したいと考えております。調整が整い次第、開催通知をお
送りさせていただきます。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。長時間にわたり皆様ありがとうございました。

令和7年度第4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8年1月13日
委員 豊田 裕子
委員 尾井川 博