

令和8年度第2回印西市地域公共交通会議会議録

開催日時 令和8年7月13日（月）13時30分～15時30分
開催場所 印西市役所 3階 大会議室
出席者 野崎崇正会長、板谷和也副会長、刈谷高博委員、豊田裕子委員、
（25名） 桑原智委員、玉井和幸委員、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、石井隆委員、
岩崎員幸委員、若林大祐委員（代理：小澤様）、菅井規委員、
川戸正芳委員、金田直樹委員、菊池崇之委員、
島原善信委員（代理：矢島様）、成田斉委員、高山和征委員、
飯塚寛明委員、藤崎博一委員、片岡聡委員、高平光重委員

事務局 交通政策課 鈴木課長、杉山係長、中島係長、桑原主査、渡邊主査補
（白井市未来創造戦略室 吉川主幹、木山主事）
傍聴者 2名
議題 （1）白井市におけるオンデマンド交通実証運行の千葉ニュータウン中
央駅への乗り入れについて
（2）印西市地域公共交通計画（令和3年度～7年度）の評価等結果に
ついて
（3）印西市地域公共交通計画の実施について
（4）印西市地域公共交通会議分科会について
会議資料 会議次第、資料1～5

会議録

（事務局）

それでは始めさせていただきます。

本日はお忙しい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鈴木と申します。よろしくお願いします。

初めに資料の確認をお願いいたします。事務局より事前に配布した資料は5点ございます。1点目が会議次第、2点目が資料1として白井市オンデマンド交通実証運行の乗り入れに関わる会議への付議についてクリップ留めした資料の一式となります。3点目として資料2印西市地域公共交通計画の評価等の結果、A4横向きのカラー図になります。4点目として資料3、印西市地域公共交通会議名簿。こちらが今日差し替えした資料です。5点目として資料4印西市地域公共交通会議分科会設置要領の5点になります。不足等ありませんでしょうか。

それから議題3については地域公共交通計画を使用いたします。配布資料はございませんが、地域公共交通計画を持参されない方がいらっしゃいましたら、お声がけいただければと思います。交通計画を持参されなかった方いらっしゃいましたら挙手をお願いします。

(事務局)

お持ちでない方、コピーを渡します。

よろしいですか。他、大丈夫でしょうか。

もし何かありましたら、また後でお声がけいただければと思います。

それでは、今年度最初の会議でございますので、新たに委員に就任された皆様をご紹介させていただきます。15番 千葉県総合企画部交通計画課若林様、本日は代理で小澤様にご出席いただいております。続きまして20番 千葉県印旛土木事務所調整課島原様、本日は代理で矢島様にご出席いただいております。

続きまして25番 野崎副市長でございます。続きまして27番 片岡福祉部長でございます。続きまして29番 高平企画財政部長でございます。よろしくお願いいたします。

続いて、今年度の交通政策課職員を紹介させていただきます。私が交通政策課鈴木と申します。よろしくお願いいたします。

続きまして、計画や鉄道のことを主に担当します交通政策係係長の杉山です。同じ係の桑原です。続きましてふれあいバスやタクシー助成を主に担当します地域交通係係長の中島です。同じ係の渡邊です。この他、事務室に会計年度職員の樫木という職員がおりまして、6人で交通計画課の職員となります。よろしくお願いいたします。

ここで本日の委員の出欠についてご報告させていただきます。

5番野村委員、11番三上委員、13番和田委員、28番伊藤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。

また先ほど、ご報告させていただきました15番若林委員におかれましては、代理で小澤様、20番島原委員におかれましては、代理で矢島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25人で、印西市地域公共交通会議設置要綱第7条第3項により会議が成立しますことをご報告いたします。

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、開催日時や議題等を事前に公表し、傍聴席を用意しております。現在のところ、傍聴者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。会議録につきましては、前回会議同様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。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、ご了承をお願いいたします。データにつきましては、会議録作成後に削除させていただきます。

(事務局)

続きまして、次第2、会長及び副会長の選出となります。

こちらにつきましては、印西市地域公共交通会議設置要綱第5条第2項の規定により、現在会長代理をお願いしている板谷副会長に議長をお願いいたします。

(板谷副会長)

流通経済大学、板谷でございます。今年度もよろしくお願いいたします。

前回会議で会長代理を仰せつかりましたので、新会長決定までの間に限り議長を務めさせていただきます。それでは会長の選出につきましては、設置要綱第4条第1項の規定により、委員の中から互選により定めるということとなっております。どなたかご意見がありましたらお願いいたします。

(市民委員A)

事務局案はありますか。

(板谷副会長)

事務局案をという意見でございました。ありがとうございます。いかがでしょうか。

異議なし

(事務局)

ただいま事務局案ということで、ご提案させていただきます。

従前、市の企画財政部長が会長となっておりますが、このたび、野崎副市長が新たに委員に任命されましたので、会長をお願いできればと考えております。

(板谷副会長)

はい。ありがとうございます。

事務局案は野崎副市長様に会長になっていただければということでございますが、委員の皆様いかがでしょうか。ご異論などございましたらお願いします。大丈夫でしょうか。よろしいですか。

異議なし

(板谷副会長)

ありがとうございます。

それではご異議がないようですので、野崎副市長様に会長をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

そして私、ここまでで会長代理の任を解かせていただきます。どうもありがとうございました。

(事務局)

板谷委員、ありがとうございました。

続いて、副会長の選出でございますが、副会長につきましては、印西市地域公共交通会議設置要綱第5条第1項の規定により、委員の中から会長が指名することとされておりますので、会長より副会長の指名をお願いいたします。

(野崎会長)

それでは指名をさせていただきます。

副会長には都市工学や交通計画、交通論をご専門とされております、流通経済大学教授の板谷委員に引き続き、お願いしたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

異議なし

(事務局)

ありがとうございます。

では副会長が選任されましたので、板谷委員におかれましては、席のご移動をお願いいたします。

それでは野崎会長よりご挨拶をお願いいたします。

(野崎会長)

改めまして皆さんこんにちは。

ただいま地域公共交通会議の会長としてご指名をいただきました印西市副市長の野崎と申します。委員の皆様におかれましては、本市の地域公共交通の施策の推進に当たりまして様々のご理解、またご尽力をいただきまして改めて感謝を申し上げます。本当にありがとうございます。

さて、私が本日から委員にならせていただいた経緯について、簡単に話しをさせていただきますと思います。まず本市、今年度から皆様ご承知のとおり新しい地域公共交通計画が5年間の初年度としてスタートしております。昨年度から委員でいらっしゃった皆さんはご承知と思いますが、この計画の策定にあたっては、市長自らこの会議の場で思いであるとか、また現状の課題認識等ご説明をさせていただきまして、本市としてこれまで以上に地域公共交通の課題に向き合っていこうという思いで、この計画を策定させていただいたところでございます。中身としては、皆様ご承知のとおり、新しい地域公共交通のビジョンとして、新しい交通ネットワークを市民の皆様の暮らしに寄り添いながら、また事業者の皆様の経営にも持続可能な形で新しい交通のネットワークを再構築していこうという方向性を位置付けさせていただきました。そういうところで本市としても、これまでは企画財政部長が交通政策を所掌する部長としてこの会議に出席をさせていただいておったんですが、改めて副市長をという立場で、他の自治体さんの事例も参考にしながら、この会議に参加をさせていただいて、市としてよりこれまで以上に交通課題に向き合っていこうというところで、委員に就任させていただいたというところでございます。新しい交通ネットワークを考えていこうというところでございますけれども、その実現にあたっては、やはりこの本日お集まりの委員の皆様の協力が必要不可欠なものとなって参ります。本日も限られた時間でありまして、新しい交通計画の第1歩となる会議と捉えておりますので、ぜひ忌憚のないご意見をいただければと思います。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。

以降、議事の進行につきましては野崎会長にお願いいたします。

(野崎会長)

それでは、これより本会議の議長を務めさせていただきます。

円滑な進行に努めて参りますので、皆様のご協力をお願いいたします。

(野崎会長)

次第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、名簿順に石井委員と岩崎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。

(野崎会長)

それでは次第4、議題に入ります。

議題（1）白井市におけるオンデマンド交通実証運行の千葉ニュータウン中央駅への乗り入れについて事務局より説明を求めます。

(事務局)

議題（1）につきましては、資料1のとおり白井市長様から本会議会長に対し、審議事項として取り上げるよう依頼をいただいております。

つきましては、白井市の事務局である白井市政策推進部未来創造戦略室交通政策班の職員の方から内容をご説明いただきたいと思います。よろしいでしょうか。

(野崎会長)

皆様よろしいでしょうか。

異議なし

(野崎会長)

それでは白井市の方よろしくお願いいたします。

(議題（1）を白井市より説明)

(野崎会長)

ご説明ありがとうございました。

それでは、ご質問ご意見等がありましたら、委員の皆様お願いいたします。

(野崎会長)

それでは岩崎委員、お願いいたします。

(岩崎委員)

都市交通の岩崎でございます。

質問がございまして、利用は事前登録制ということなのですが、事前登録をすれば市外居住者も使えるということではよろしいのでしょうか。

(野崎会長)

事務局説明をお願いします。

(白井市)

例えば白井市内ですと、松戸市の白井聖地公園という大きな霊園があり、結構、白井市のコミュニティバスは市外の方もご利用いただいている状況です。その一部を代替するという性質上、今回それから本格運行も含めて市民だけでなく市外の方もご利用いただけるようにしていきたいというように思っております。以上です。

(岩崎委員)

わかりました。ありがとうございます。

(野崎会長)

他にご質問、ご意見等ありましたらお願いいたします。

(野崎会長)

市民委員Bお願いいたします。

(市民委員B)

市民委員Bでございます。説明ありがとうございます。

本件に関しては、これは千葉ニュータウン中央の北口に乗り付けてもいいかどうかということが1番ポイントですね。あとは運用の仕方どうこうというのは別と思って考えてよろしいですか。

まず、千葉ニュータウン中央に、印西市に乗り入れるかどうかというのが、行政上の問題なのか、運行上の問題なのか、色々な問題があつてそれは無理だとか大丈夫だとかの判断が必要ではないのか。運用に関しては、これから先印西市でもこういうオンデマンドが展開されるかもしれないので、その時にこういう問題をどうしようかっていう話。この2つがあると思うんですがいかがでしょう。

(野崎会長)

事務局から説明をお願いいたします。

(白井市)

今回お諮りをさせていただくのは、千葉ニュータウン中央駅に白井市のコミュニティバスの一部が乗り入れをさせていただいているんですけども、その一部を代替する新しい乗り物を新たに同じ場所に乗入れをしたいということで、そういった場合、国交省の通知の方で、乗り入れ先の市町村の交通会議でもお諮

りをさせていただくことがガイドラインになっておりますので、今日お願いをさせていただいたものになります。運行の内容は今ご説明したものとつきましては、本格運行はこの後さらに検討を加えていきますが、今ご説明した内容で基本的には9月から進めさせていただきたいと考えているところです。以上です。

(野崎会長)

他にご質問やご意見は。
成田委員お願いいたします。

(成田委員)

千葉県バス協会の成田です。

白井市様のご説明と各委員の質疑を聞いて、わからないことがあったので、1点質問させていただきます。岩崎委員と玉井委員から質問があって、私は白井市の地域公共交通活性化協議会の委員もやっています、今回の件については白井市の協議会で承っております。質疑の中で資料1。3ページ目に9で利用方法というのがあって、岩崎委員から事前に利用者登録が必要という確認がありましたが、白井市様の方は幅広く利用していただきたいから、具体的に市の名前は言わなかったんですけど、市外の居住者も可能だという説明で、白井市ではどの辺までという利用者の市外の話はあまり議論がなかったんですが、この事前に利用者が登録というのが、白井市が地方自治体としてこの登録事務を担うのか。今ここは印西市の地域公共交通会議でございますから、印西市の方が新しいオンデマンドの実験を利用した場合に、印西市の方も白井市の方の窓口に行って登録をして、いろいろとご要望も利用すれば出てくると思うんですが、そういうものもすべて白井市が行うのかどうかという点が、行政が行うことですから、これはどちらがやるのかっていうのが少しわからない状態で今決めても構わないですが、白井市では協議終わってますから。なぜこの質問になったかというと、印西市民の方がもしご希望が多ければ、やはり会議の資料というのは、こうして皆さんよく見えますけど、一般の印西市民の方にどうやっていくのは、白井市の方では難しいと思うんですが、印西市の交通政策がこれをどうやって市民の方に周知するかっていう点が今後出てくると思うんですが、実験の時期がもう手前まで来てますから、その辺は白井市が行うのか印西市が行うのかというのは、今日の協議は実験ですから済みますんですけど、始める前までには調整が必要なので、そういう意味で、現時点で印西市の事務局の考えをお伺いしたいのが1点。

それから、白井市の協議会の委員と印西市の地域公共交通会議の委員で若干同じ方が入っているけど、いらっしゃらない方がいる。そういう意味で、今回千葉ニュータウン中央駅の北口にこうした新しい乗り場ができたことによって、バス事業者、及びそこを利用してるタクシー事業者に、影響が出ないということを印西市の方でご確認をしたのか、千葉ニュータウン中央駅は印西市の地域ですから、そこも含めて白井市の方で既に影響は出ないということは確認したのか、この辺の事実関係のご説明をお伺いできれば協議も円滑に行くんじゃないかと思いましたので2点ほどお話をいただきたい。

(野崎会長)

ご質問とご意見ありがとうございます。

それでは今の2点について、事務局印西市、白井市それぞれありましたらお願いいたします。

(白井市)

それでは初めに利用者登録をどちらがするのかという点で、白井市から回答させていただきます。今回、白井市民であっても、或いは印西市の方、他の市にお住まいの方であっても基本的には、白井側で登録の方は受け付けさせていただきます。利用者登録は市役所の窓口に来てくださいということではなく、白井市の公式ライン、のるーとのアプリ、コールセンター等で受け付けをさせていただくような流れになります。PRは白井市といたしましては、千葉ニュータウン中央駅のラッチ内、改札内に白井市としてラックを持っておりますので、そちらにチラシを設置するなどして千葉ニュータウン中央駅ご利用者の皆様にはPRを図っていきたいというように考えているところです。

(事務局)

地域交通係の中島と申します。

私の方からはオンデマンド交通を導入した際の影響についてというご質問について回答させていただきます。

今のところオンデマンド交通の発着が、千葉ニュータウン中央駅からは乗ることはできるんですが、降りるところが白井市の桜台を越えた西側になりますので、印西市のタクシーやバス事業者の利用客がそちらへ多く行っているというのはあまり確認できていないので、それほど大きい影響はないと思いますが、まだ実証実験されていけませんので、実証実験を踏まえて白井市さんと詳しく協議をさせていただきたいと考えているところです。以上です。

(野崎会長)

それでは成田委員お願いします。

(成田委員)

大変ご丁寧にご説明いただきまして理解いたしました。

次は要望になります。まず1点目は白井市で利用者登録全てやるということで、周知についても千葉ニュータウン中央駅の中にポスターを張るという、実験までの期間が短い中で大変ご尽力いただきましてありがとうございます。利用者登録をやりますと、直接印西市民の方が、白井市のウェブサイトとか色々なものを通じて登録をする。市民の方から色々要望や要望が叶わなかった場合に、クレームのような情報が白井市の方に印西市民からいくと思いますが、千葉ニュータウン中央駅は印西市内なので、白井市と印西市の担当する事務局相互で、ぜひ情報共有をしていただいて、白井でやってるから白井で任せっきりってよりも、印西市民の内容は、やはり印西市の方で把握したほうがいいので、その辺の情報の共有については両市で調整いただいて、ぜひご検討いただければというのが1点目

の要望でございます。

2点目は、中島様から多分影響はないだろうというようなことで、私の質問は具体的に始まる前にバス事業者及びタクシー事業者に聞こうと思ったんですけど、今のところないということで。白井市とその辺は印西市の方では調整するというようなご回答だったんですが、ここは、始める前といいますか決まってしまうと、事業者はもしいろんなことを配慮していただくってことです。それを前提に調整が始まるので、ぜひこういうものについては、会議に出す前に影響があるのかわかりかは計画を見せてもらい、バス事業者もタクシー事業者も内容を言われれば、影響の度合いについてちゃんと答えますので、調整は事前にしていただきまして、この場で決定というようなことが、こういうプロジェクトやる際に円滑に進みますので、今後、両市を跨るような内容ですので、ぜひご検討いただければと思います。ご説明については納得しておりますので、このまま進めていただければと思っております。一応要望として2点申し上げます。

(野崎会長)

ご要望ありがとうございます。

今の点について、何か事務局からの説明であるとか、回答などございますでしょうか。

(白井市)

ご指摘ありがとうございます。

実は5月に印西市様にセッティングをしていただきまして、タクシー会社各社様とバス会社様、京成バスセントラル様に事前にご説明をさせていただける機会をいただきました。本当に影響があるかどうかはやってみないとわからない部分も正直ありますけれども、当市としましても、千葉ニュータウン中央駅を拠点とする各交通機関様とも話し合い等をしながら、共存共栄できる交通機関にしていきたいなという思いを持っております。

(野崎会長)

ありがとうございます。

本格運行は令和10年度の6月～8月頃ということで、まだ時間はありますけれど、しっかり印西市と白井市で情報共有等を図って進めていきたいと思っております。

(野崎会長)

それでは他にご意見・ご質問等ありますでしょうか。

高山委員お願いいたします。

(高山委員)

タクシー協会の高山と申します。

ただいま今回の件によるバス事業或いはタクシー事業者に対し、事業に対する影響が議論になっておりました。私も不勉強なのですが、現在コミュニティバスがこの地域を走っているんですね。千葉ニュータウン中央駅にも乗り入れをしているコミュニティバスがあるかと思うんですが、その利用状況もやはり影響が

あるかないかというところにおいては、重要事項ではないかなというふうに思いました。

(野崎会長)

ありがとうございます。

今の点について、事務局から何か説明等ありますでしょうか。

(白井市)

現在、白井市のコミュニティバスは2路線。東ルートという路線と北ルートという路線が千葉ニュータウン中央駅に乗り入れをさせていただいております。いずれも、千葉ニュータウン中央駅から白井市役所ないしは西白井の方までの長距離を乗り通すお客様が多いような傾向がございまして、今回オンデマンド交通で一部を代替しようとしている北部とか東部の交通空白区域が多いところ、そこはなかなかお客様が少ないような状況になっておりまして、そういう意味で、オンデマンド交通タクシー型車両を用いたオンデマンド交通で需要代替することができのかなというように思っているところです。回答になっているかどうかかわからないのですが、影響がどうかというところは、直接のお答えになっていないのですが、このような状況です。

(野崎会長)

説明ありがとうございます。

市民委員Cお願いいたします。

(市民委員C)

資料の4ページの次のところに千葉ニュータウン中央駅の北口の乗降ポイントの設置位置についての案というのがあろうかと思うんですけども、今これだと、場所が現在のおそらく白井市のコミュニティバスのバス停よりも多分、後方側になっているかと思うんですけども、この部分の乗降場所のところは、多分今一般車の乗り入れは止まることはだめにはなってるんでしょうけれども、おそらくここの部分で塾だとか習い事とかで時間帯によっては一般の乗用車が、待機というか、停車している場所にもなってるのかなと思うんですが、これは例えば設置する場合は、バス停みたいな何かわかる目印だとか或いはここに一般車が待機してる時は別の場所に移動するとかを考えているんでしょうか。

(野崎会長)

事務局からお願いします。

(白井市)

道路上の目印としましては、今日このご承認をいただければ、この後、印西市様の道路管理者の道路管理課様と道路占用のお話お願いをしに行くことになるんですが、基本的に路面シール、3～4ヵ月もつような簡易な路面シールで表示はさせていただきたいというふうには思っております。確かにおっしゃる通りこちら塾の迎えの車とかで夕方とか比較的車が多くなるなというのは、我々も実際把

握してるのですけれども、南口に比べると北口のこの辺りは比較的駐車の手が少
ないのかなというのと、あとそのシールで表示したポイントのところに、一般車
が停まっている場合は、前後しますけれども、その前後に留めさせていただくよ
うな形になるかなというように思っています。以上です。

(市民委員C)

ありがとうございます。

個人的には駅から離れるので使い勝手はどうかかなと思いました。

(野崎会長)

それでは成田委員お願いいたします。

(成田委員)

資料の確認で、資料1の4ページ。実証運行終了後の予定で1月から今年の1
2月末まで実験をやって、来年の1月～2月に整理をする。次に9年度に準備を
1年間やるんでしょうか。結果的に3ヵ月やって1年半近く空白があるのは空き
過ぎのような気がします。9年の1月2月というのが1番上の枠にありますから、
9年度に本格運行に向けた準備、その準備が円滑にいけば、10年度となってい
るんですが、これは予算的な裏付けがないから10年度にしたのか、早まれば9
年度もあり得るのか、この辺かなり長期的な視野に立っているんですが、この辺
間違いないのかを確認させてもらいたい。

(野崎会長)

今の点について、事務局から説明をお願いいたします。

(白井市)

ご指摘のとおり、確かに1年半空いてしまうっていうのは、あまりないケース
かと思っています。今回4ヶ月、国の交通空白補助金をいただいて年度内いっぱ
いという形でやらせていただくんですけど、その後ある程度の時間をかけて運
賃もそうですし、運行方法とか市民の方のご意見をしっかり聞いて考えていかな
いといけないというのがまず1つございます。それで一定の期間をとっているの
があります。また、予算上の裏付けも正直な話をしますと、9年度も走らせてい
いよというところまでまだ行けてないこともありまして、令和10年度からで計
画作成段階で期間が空いてしまうんですが、9年度の1年間無駄にすることはな
く、いかに納得性の高い乗り物にできるかってことをしっかり考えていきたいと
いうふうには思っております。以上です。

(成田委員)

わかりました。

(野崎会長)

ありがとうございます。その他、ご質問・ご意見などございますでしょうか。
それでは玉井委員お願いいたします。

(市民委員B)

参考までにお聞きしたいんですが、運用上の問題で、これからどうするかという話。詳細は多分決められていると思うのですが、停留所は今まで使われているバス停そのものを使うのか、それとも新しくこのデマンド用に設置するのか。それから、多数デマンド用の停留所を設置するといいますが、どのくらいの数を設置すれば良いのか。もっとも、300メートルの地域とか何かという考えた時に必然的にその数が決まると思うんですが、マックスどのぐらいにするのかという話。

もう1点は、その停留所で待っている人が、実はオンデマンドじゃなくバスを待っている時に、オンデマンドで登録した人がたまたま来た。その時にはどういうふうな形で登録者以外乗せないという話になると、何なんだというふうな話になるんじゃないかなということもありまして、その辺をあくまでも参考としてお聞きしたいのでよろしくお願いします。

(野崎会長)

事務局からお願いします。

(白井市)

千葉ニュータウン中央駅に関しましては、バス停からはかなり離れたところに設置させていただく案としております。1つには、バス停にオンデマンド交通を止めるためには、あらかじめ公安委員会の許可が必要になってくるわけなんですけれども、千葉県の場合は確認しましたところ、許可まで7ヵ月程度かかるということで、今回は間に合わないの、バス停からは10メートル以上離れたところにとめる必要があります。且つ千葉ニュータウン中央駅で言いますと、バス停の10メートル先ですと、駅の1番目立つ良い所。それを利用者様にとっては良いんですが、往来も激しいし、あとタクシー様より大分前になってしまうので、タクシー様よりちょっと目立ってしまうというようなこともありますので、千葉ニュータウン中央駅についてはちょっと後方の方を選ばせていただいたということになっています。それ以外でも現在コミュニティバスが走ってるバス停等共用する乗降ポイントがあるんですが、そちらも、前後の安全性は配慮した上で、バス停10メートル先でお待ちくださいとか10メートル手前でお待ちください。こういった形で案内をしてバスとの競合、重複がないようにしていく予定です。箇所数なんですが、今回は先ほど整理させていただいた6つの考え方に基づいて87ヵ所というのが出てきたんですが、これから本格運行に向けて、もう少し増やして欲しいとか、そういうご要望が出てくることもあろうかと思ってます。その時に先ほども申し上げた通り、どんどん増やしてしまうと、バスさんタクシーさんへの影響はその分だけ大きくなってきます。先ほど申し上げた6つの考え方に直接合致することができかどうかはわかりませんが、乗降ポイントを増やしていくという際には、また当市の協議会の中で案を出し協議して皆さんのオーソライズを得ていくとそういう形になろうかと思っています。最大何ヵ所というのは今の時点だとまだ決まっていないとなります。以上です。

(野崎会長)

それでは他にご意見・ご質問等ございましたらお願いいたします。

では藤崎委員お願いいたします。

(藤崎委員)

先ほど市民委員Cの方からバス停の前の一番後ろに止まるというところで、一般の方とも被るんじゃないかというところなんですけど。この中央駅の北口はバス、タクシー、一般車が途中から二股で別れるようになっておりまして、左車線の方は一般車の通行ルートになっております。ですのでその通行ルートを通る時に、タクシーとかは右車線を通りますので、このところに取り付けがしづらいというところですので、一番後方ですと、設置位置が難しいんじゃないかなと思います。一般車のところを通ってくればいいんですけれども、その辺の通行ルートが気になりますので、設置位置をもう少し前にしたほうがいいかなと、その辺を道路占用の係とよく詰めたほうがいいかなと思います。以上です。

(野崎会長)

今の点について、今後、印西市の道路管理者と協議するものと思いますけれども、現時点で何か事務局の方から説明等あればお願いいたします。

(事務局)

印西市の中島です。

今のところを白井市さんに伺ったところ、一般車両ルートを通る予定なんですけども、今回の駅前広場の後方というところは5月にタクシー事業者さんとバス事業者さんと打ち合わせさせていただいた時に、白井市さんのオンデマンド交通で止める場所いろいろお話させていただいたところを、一般のタクシーよりも後方がいいんじゃないかという話がありましたので、今のところそちらにさせていただいているところです。

(野崎会長)

他にご質問・ご意見などありましたらお願いいたします。

では板谷副会長お願いします。

(板谷副会長)

副会長の板谷でございます。

白井市でも協議会副会長させていただいておりまして、本件については当協議会で話しをしてすでに承知しているところですが、印西市の皆様にはミーティングポイントの設置そのものについては特にご異論なく認めていただければ大変ありがたいと思っております。白井市側の立場から御礼申し上げる次第でございます。

色々ご指摘いただいたように考えるべきポイントがいくつかある状態ではあるんですが、これは白井市の皆さんも多分把握されていると思うんですが、実験やってみて、変えられるところは変えながら、よりよい住民の方々にとって利用し

やすくなるように工夫して本格運行に持っていきたいとこういうことで考えておりますので、まず運用してみて、次を考えていくということでございます。印西市の方々に乗っていただくことって私あのときあまり想定していなかったんですが、成田さんにご指摘いただいたように、確かにそっち方面にもご利用いただくとこれは双方向での移動になって大変よろしいと思いますので、この辺りも少し考えていけるとよろしいのではないかと思います。

いずれにしてもご議論いただき前向きなご提案等いただけると大変ありがたいと思っておりますぜひよろしくお願いいたします。ありがとうございます。以上です。

(野崎会長)

ありがとうございます。

その他ご意見ご質問などよろしいでしょうか。

それではいただいた様々意見ありましたけれども、本日出た意見は今後白井市さんに参考にさせていただくということで、協議自体は承認ということでよろしいでしょうか。

異議なし

(野崎会長)

ありがとうございます。

それでは議題（１）については承認といたします。

白井市の皆様、本日はありがとうございました。

(野崎会長)

続きまして議題（２）印西市地域公共交通計画、令和３年度～７年度の評価等結果について事務局から説明を求めます。

(議題（２）を事務局より説明)

(野崎会長)

事務局からの説明が終わりました。

委員の皆様からご質問・ご意見などございましたらお願いいたします。

それでは市民委員Ｂ、お願いいたします。

(市民委員Ｂ)

説明ありがとうございます。

１６番の件でお伺いしたいんですが、イベントの件数、これは達成したということなんですけれども、実はこのイベントによってどういう効果があったのか、このイベントによってふれあいバス或いは利用者がこの時期にこのぐらい増えたとかというのがあって初めてこのイベントが活きたか活かされたのかという判断になると思うんですけれども、その辺はどうなんでしょうか。何かデータとして取ってあるのであれば、こういうイベントの時にこれだけの市民の移動があつてバ

スの利用或いは交通機関利用が増えたというようなそれがないと、単にイベントの数だけで評価できないんじゃないかなと思うんですがいかがでしょうか。

(野崎会長)

それでは事務局からお願いいたします。

(事務局)

それではただいまのご質問について回答させていただきます。

こちらのイベントについては、鉄道の内容になるので、鉄道のお話をさせていただくんですが、基本的には先ほどお話したとおり北総線については、利用者が増えている。それから成田線については横ばいから微減という状況が続いているということで、こちらについては、基本的にはやはり人口が増えている。或いは現役世代の数、その辺で高齢化との関係でそういった数値になっているというふうに考えられますので、なかなかその活性化の事業自体をこの利用者の数と結びつけて考えるというのは難しいと考えております。また、日頃から今日もお越しいただいている鉄道事業者の皆様とも協議させていただいてるんですけれども、イベントをやることで、お客さんが電車に乗ることで、例えば1番わかりやすいのがJRさんの「駅からハイキング」は電車に乗っていらっしゃるので、人数の増加には当然結びつくのですが、ただその年間ということで平均すると、そこに大きな影響が出るということは難しいというのは事実ではありますが、やはり市民の方に鉄道に愛着を持ってもらうというのがこの活動の取り組みの1番の目的でございます。この目的はイベントをやったから人数が増えるという形で実施しているわけではなく、やはり長い目で見て子供たちだったりに成田線・北総線に愛着を持っていただき、地元に残ってもらったり、帰ってきてもらったりというようなことを目標に取り組んでおります。それは行政もそうですし、鉄道事業者様もそうかと思いますので、そういった形でこういった活動、取り組んで展開しているというふうにご理解いただければと思います。よろしくお願いします。

(野崎会長)

よろしいでしょうか。その他、ご質問・ご意見などありましたら。

それでは成田委員、お願いいたします。

(成田委員)

資料の2のご説明をいただきまして、直したほうがいいんじゃないかという意見です。まず事務局の考えを伺いたいと思います。1ページ目の数字で言うと、目標の1と2と公共交通に関する満足度についての説明があって、2の方は公共交通（バス）と書いてあって、取り組みも達成状況もご説明ありましたが、横線になっている。よく見ますと市民満足度・重要度調査というのがあって、そこでは一定の情報が入っているわけなんですけど、バスの方も市民満足度調査が、右の方の計画期間5ヵ年の評価では、令和8年4月からふれあいバス車内にて利用者アンケートを実施中とこの市民満足度調査には重要と重要でないのがあるというような整理になってるんですが、公共交通の中でバスも重要性については、鉄道ほどではないかもしれませんが、やはり色々な市内を巡る公共交通としては重要度というのはあるんじゃないかと思われる。そこで意見は、やはりここは市民満

足度調査の重要であるかどうかを含め同じことを市民の方に聞いているのであれば、この線を1と2、黒い線で分かれているんですが、破線とか点線にするとか考えてもいいのでは。すなわち、この市民満足度の中には一方では公共交通が2番目に高いと書いてある。そういう意味では市民の方が非常に重要だと考えてる部分もあるので、バスだけが別枠というのを少しご検討いただいた方が良いのではないかな。その上での提案なんですけど、やはりこの2の目標に対する次期計画策定時に実施予定の基礎調査等の結果によって前回目標値を設定したということなんですけど、5年間計画を実施し、結果的には5年目の途中でPDCAが働かないような形になっている。5年後に初めてやってるということで、やってる内容も令和8年4月からふれあいバス車内にてということは、ふれあいバスの車内の方しかアンケートについては目にすることができない。次期計画になるかもしれないけど、計画が5年間あった場合、途中で立ちどまるような何か取り組みというものをご検討いただかないと10年というかなりの歴史になります。そういう意味では、例えば計画策定時だけのアンケートでなく途中でワークショップをやるとか、ご意見の方法も聴取の仕方はそれぞれの自治体ごとに検討して出してますし、そういう検討が必要じゃないかというのが意見の1つ。

もう1つは目標値の中にアウトカムというような言い方で何かをやってからこういう何%になった。利用者が増えたということに対する数値だけが目標になっているのですが、あえてそれはそれで触れて、実はこの中にもバス停のベンチの数を何ヵ所増やしたとか、そういう実施した実績に基づく目標も部分的になっています。そういう意味で公共交通に関する満足度等の中に、具体的に取り組んだ目標に掲げる何々をしますという目標値も検討して入れていただくことによって、5年間の中で検討し何でできなかったのか、計画の期間内にこういうことやりましょうかと、こういうような計画の進め方の方がマクロの目で計画の実進が進むんではないかと思われまますので、ぜひご検討いただければと思ってます。以上です。

(野崎会長)

ありがとうございます。

今の2点のご意見について、事務局から何か説明などございますでしょうか。お願いします。

(事務局)

ただいまの成田委員からのご質問に対してご説明いたします。

ありがとうございます。実は我々も昨年度計画を作るにあたって、或いは今、前回の計画を総括するにあたって今委員がおっしゃられたことと同じようなことを結構感じました。先ほどの報告でもありましたが、実際に5年前に目標立てても、例えばバスの収支率見ればわかるとおり、物価の高騰だとか人件費の高騰で、当時の指標というのは、もう現状では参考にならなくなっている。この5年間の社会の情勢の変化が余りにも激しい。コロナもありましたし、やはり定期的にそういったところを見なおしていかないと、その数字自体があまり意味をなさなくなってしまうというのが現実にはありました。利用者数であれば、それなりには評価できると思うのですが、特にお金に関わることといったところはございました。

また、少し細かい話になってしまうのですが、実はこの1番の公共交通の満足度調査というのは、市の企画政策課で行っている市政全般に関する調査です。その中で、公共交通に対する評価というのがあって、それをこの1番は抜き出しているのですが、この中でふれあいバスについてもふれてはいます。ただ、どうしても印西市の場合は昔から北総線の運賃というのが市民の関心が高かったもので、そこをフォーカスして書いております。また数値の変化というのもその北総鉄道さんの運賃値下げのおかげでこういう結果が出たというところがありましたので、そこを強調した書き方になってございます。実際こちら見ていただくと、バスについても書かれているので、今日は省略させていただきますが、この冊子とか市のホームページでも上がってますので見ていただくと、バスについての市民のご意見も出ています。実は2番目の公共交通バスに関して満足している人の割合この40%~50%という数値は、こちらの市民満足度調査から引っ張ってきた数値ではなく、そこがわかりにくくて申し訳なかったのですが、前回の交通計画を作った時に、その前年に基礎調査というのを行っておまして、そこで出た数値になります。今回の交通計画を作る際に、その基礎調査をやった数値を出そうという、令和2年度時点ではそういう考えだったのですが、今回計画を作る中で、実際同じような指標という形でのアンケートは取らなかった。その代わり、交通計画、3月にご説明したように資料編という形で現状の様々なデータは取ったのですが、5年前の基礎調査の時と同じ形でのアンケートは取らなかったで申し訳ありません。今回の評価の中には結果が出せなかったということになりますので、それに代わる形として利用者アンケートを今実施しています。また、その他にも色々これから検討しモニタリングしていきたいと考えております。議題4の先取りになります。今後、分科会の中で新しいモニタリング方法とかを委員さんと一緒に考えていくということをご相談させていただきたいと考えているので、詳細はそちらでお話したいと思います。事務局としても、委員さんおっしゃったような内容で検討したいと思っておりますので、色々ご協力をお願いできればと思います。よろしくお願いします。

(野崎会長)

ありがとうございます。

その他、ご質問・ご意見などございますでしょうか。

それでは菅井委員お願いいたします。

(菅井委員)

ご説明ありがとうございます。

2ページの5番のところなのですが、交通不便地域数ということで、達成状況が10地域ということで令和2年度から減ってないところがあるかと思うのですが、これ令和7年6月からタクシー料金助成事業の対象を拡大して、これをエリアカバーとして評価するならば、実質、不便地域はゼロとなる。5ヵ年評価においてもタクシー利用助成事業をカウントしなければ、実績に基準値が10地域のままというふうになんか含みを持たした形で書いてあるんですが、これは、タクシー利用助成券を拡大してこれを交通不便地域の解消として見なかったという考え方を教えてもらっていいですか。

(野崎会長)

ありがとうございます。
事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

交通不便地域についてお答えします。

なぜこれをカウントしなかったというところにつきましては、タクシー利用助成の対象が、いわゆる高齢者のみとなっております、移動制約者全般に対して対応したものではないことからカウントしなかったということになります。以上です。

(菅井委員)

ちなみに移動制約者というのは、高齢者以外だと例えばお体のご不自由な方とかが想定されるんですが、基本高齢者以外の方というのはこういった方がいらっしゃるんですか。

(野崎会長)

事務局お願いします。

(事務局)

いわゆる高齢者ももちろん移動制約者ですけども、一般的にお子様というのも考えておりますので、その方々の交通がより良くなったとはカウントできない状況ですので、ゼロとさせていただいております。

(菅井委員)

現状としてはそのお子様というのは、例えば家族の送迎であるとか、例えば中学生・高校生だったら自転車で移動しているところで、取り急ぎ早急にそこは解決する課題ではないというか、また長期的な課題として今後検討していくということになるんでしょうか。

(野崎会長)

事務局からお願いします。

(事務局)

お答えします。

今回の移動制約者につきましては、新しい公共交通計画にも記載はあるのですが、やはり子供というものも対象としておりますので、含めた形で対応できればと考えております。

(菅井委員)

承知しました。ありがとうございます。

(野崎会長)

それでは他にご意見等は。
飯塚委員お願いいたします。

(飯塚委員)

我孫子市、同業というところで印西市さんの交通計画の34ページ、指標の2のところで公共交通サービスによる人口カバー率というのが、令和7年100%になっていまして、デマンド型交通などの補完交通を含んだ数値で100%と書いてあって、令和12年度の目標値も100%となっているので、それを考えると計画期間この5ヵ年の評価というのは、タクシー券で実質100%になったという考え方・書き方の方がよろしいのではないかと。そこをお聞きしたい。

(野崎会長)

新しい計画の方の記載との整合性というご質問かなと思いましたが、事務局からはいかがでしょうか。事務局からお願いします。

(事務局)

34ページ、指標2の公共交通サービスによる人口カバー率ということで、令和7年度100%となっております。これは今も申したとおり、タクシー利用助成券を含めた形でのカバー率となっております。これは文字どおり捉えれば、タクシー利用助成というのも公共交通サービス、市から提供しているサービスの一環ということになりますので、先ほど白井市さんからご説明いただいたAIデマンドほど痒いところに手が届くような事業ではないのかもしれませんが、サービスとしては実施している。5年後も少なくとも何らかの形では100%に至らないようなことにはしないという1つの宣言のようなもので、これをこのままいくという意味ではなく、例えば補完交通を今後展開していくのでも、より市民サービス、事業者さんも納得した形での新しい市民サービスの提供といったような形での100%ということです。先ほど報告したこの不便地域については、確かに説明にあったように年齢的なカバーができていないという面もあり、地域を減らしていないという形にはしていますが、実を言うとこの部分は我々もすごく揺らいでます。ただ、前回の計画はすでに終わった段階で、現状の計画を見ていただくとわかるんですが、今現状の計画というのは実はあまり交通空白・交通不便地域というところには、フォーカスしていません。基本的には移動制約者とか交通空白地域の対策ということは書いているんですが、色々見ていただくと、ここでも議論させていただいたと思うのですが、基本的には交通空白地域でない地域でも不便な方は、例えば免許返納者の方だとかいらっしゃるわけですし、交通空白地域でも車を持っている方であれば公共交通なくても問題なく生活してる方もいる。そういう非常に複雑な中で、本当に今困ってる人は誰なのかなということを考えると、交通空白地域の中で困っている方、それから空白地域ではなくても困っている方、そういった方にもここで言う補完交通のような形でいろいろな行政サービスを展開していくというのが今後の5年間の目標として上げたということになりますので、前回の計画と確かに表現的な部分で矛盾する部分もあるかもしれませんが、そこは新しい計画の中で吸収する。それから、また後でお話しますがモニタリングもこれだけでここにも書いてあるんですが、これだけをモニタリ

ングするつもりはないので、この中の先ほど言ったアウトカム。アウトプットアウトカムというところを細かく見て解決策につなげていくようなモニタリングというのを分科会の中で進めていきたいと考えているので、また今いただいたご議論も参考にしながら進めたいというのが現状の状況でございます。以上です。

(野崎会長)

それでは他にご意見・ご質問などある方いらっしゃいましたらお願いいたします。

では板谷副会長お願いいたします。

(板谷副会長)

流通経済大学、板谷と申します。

評価については、前回の計画の内容で評価をしていただいているということです。今般もう動いている計画とは若干違うというのはご理解いただいて、内容については前回の計画では、この項目で何年に1回評価するかとは決めていたもので、それに対応してこれを作っていたということ。今回の計画の方では、実は評価をどうやってやるかということについて具体的にこうやりますってということは、計画の中で明示しない状態にしています。それは先ほど事務局からご説明をいただいたとおりで、やはり時代の流れで目標値とか設定しても実態に合わなくなっていくことがあるということもありますので、毎年モニタリングの仕方については検討しながら決めていきたいと思いますということでございます。ご指摘いただいているとおり、毎年でも2年にいっぺんでも、或いは中間でも良いので、きちんとモニタリングした内容についてこの席上で報告していただいて精査して改定改善が必要であればしていきたいと思いますということですので、この方針についてはぜひよろしくお願いしたいと思っております。

もう1つアウトプットとアウトカムについては、これもご指摘のとおりだとは思いますが、まずアウトプットというのは、施策として何をやったかというところがわかりやすいのですが、それもきちんと評価したうえでアウトカムとして例えば、その公共交通の利用者が増えたか減ったかといったところについても併せて見ていくという形にしようとは思っておりますので、こちらそういう観点で評価を毎年見ていただいて問題があると思ったらご指摘いただければと思っております。

最後に交通不便地域数についてもご意見ありました。私はゼロ地域でもよいと思っているんですが、これを10地域にしているということは、事務局としてこのままではいけない。ここからさらにこう改善していきたいということを姿勢として示しているということだと思っておりますので、そういうつもりでよろしいかなと思っておりますので、そのように読んでいただければと思います。以上です。

(野崎会長)

その他ご意見等はよろしいでしょうか。

それでは様々ご意見いただきましたけれども、修正等はございませんので事務局の説明の通り承認としてよろしいでしょうか。

異議なし

(野崎会長)

はい、ありがとうございます。

それでは議題（２）については承認いたします。

(野崎会長)

続きまして議題（３）印西市地域公共交通計画の実施について事務局より説明を求めます。

(議題（３）について事務局より説明)

(野崎会長)

事務局からの説明が終わりましたので、委員の皆様からご意見ご質問などございましたらお願いいたします。

よろしいでしょうか。それでは意見がないようですので、事務局の説明の通り承認としてよろしいでしょうか。

異議なし

(野崎会長)

それでは議題（３）については承認いたします。

(野崎会長)

続きまして議題（４）印西市地域公共交通会議分科会について事務局より説明を求めます。

(議題（４）について事務局より説明)

(野崎会長)

事務局の説明に対して何かご意見・ご質問などございましたら、各委員の皆様お願いいたします。

それでは成田委員お願いいたします。

(成田委員)

分科会を設置して協議をより専門的な部分をやることは、合理的な部分もあるので特に異論はないですが、運用によって誤解が生まれやすいので、あえて発言させていただきたい。県内でも分科会形式取っているのはいくつかあって、分科会同士で検討したが、やはりもう１つの分科会の意見も聞かないと決められないとか、結局合同分科会にしないといけないとか、なかなか分科会だけでは結果的には結論出せないということが多々ございます。

それで１つ目の論点は、印西市地域公共交通会議設置要綱第２条に、分科会に渡す時これは会長に全部預けられるようになっていますが、印西市の公共交通計画の進め方をこうやるんだという大きな分科会に参加できない。そういう部分を

専門的な知見でやっていただく時にどのようにその分科会に検討する内容を渡すのかっていう部分が非常に重要になってきまして、言葉悪いですけど、ちょっと揉めそうだから分科会に。これは誤解するけど取えて言います。丸投げして結論を得てそこから良いのだけ公共交通会議にかけてオーソライズしようという形をやった場合に、結果的に時間的に多くかかるという部分もありますので、今日は設置要綱の関係との説明は無いんですが、公共交通会議から分科会の検討依頼するときのプロセスが曖昧な形で、この色分けの資料も決めるとこれで独り歩きしてくるので、もう少し補足して説明していただいた方が良いというのが1つ。

もう1つは、やはり分科会の中で協議する内容、特に今まで開催のないということで今回の資料読んでも協議結果の取り扱いは交通会議で報告するものとする第5条にあります。今までやっていないからイメージが皆さんもどういうふうな報告で来るのかわからないと思いますが、結果、内容を公共交通会議でまた報告されて取えててまた議論するのか、分科会で決めたものをそれが公共交通会議の結論になるのかっていう部分が、要領だけでは報告だけになってますから、分科会の存在とはどういうものなのかと、そういう部分も検討を進めるときには重要になってきます。

それから3点目は、運賃協議分科会が、別途道路運送法が改正されて運用始まっているんですが、第3条を拝見しますと当該一般乗り合い旅客自動車運送事業者第2号のうち、(2)として、ここにはすでにタクシー事業者もバス事業者もずらっと並んでいてその運賃を協議する、その事業者だけが入るという趣旨だと思うんですけど、仮に新しい事業者がこうした新しいサービスをする時は、このメンバーにまだ許可も取ってない事業者を加えるのか、どうするのかっていう部分は、それによって既存の事業者が新しい市運賃で入ってくる時には、分科会で先に決まった形はバス事業者としても異種運賃が入ってきた時に影響が非常に大きいものですから、そうした部分の手続きもある程度は示さないといけないんですけど、そうした分科会に今日はこの案をお示しになりましたから、これを反対するものではありませんけれども、公共交通会議と分科会の関係を整理したものをお示しにならないと、今日要領をお見せいただいたんですが、その辺がはっきりしない部分があります。3点論点を述べましたが、それについてのお考えをお伺いできればと思っています。よろしくお願いします。

(野崎会長)

ありがとうございます。

ただいまのご質問・ご意見について事務局から説明をよろしくお願いします。

(事務局)

まず間違いなく今申せることは、分科会というのは決定機関ではございません。

あくまでも本会議が決定機関でございますので、分科会については、これまでも運賃協議会とかでやって参りましたが、分科会長の方からご報告いただいて、それについて承認するという形でやって参りました。基本的なスタンス、そこは変わることはございません。どちらかというと、手続き的な部分で今まで行われてきた分科会と今回の議題では、こちらからお出ししていることは少し色合いが違うものになるかと思います。その辺りについては、今ご意見いただきましたので、そちらを踏まえまして、また事務局で検討して次回の会議に、その辺り回答

というか、こういう形でというのをお示しできるように進めていければと思うんですが。いかがでしょうか。

(野崎会長)

成田委員お願いいたします

(成田委員)

ご意見を聴取して検討してまた次回提案ということですので敢えて申しませんが、地域公共交通会議は、この要綱上でも委員の定足数が何人いて、そのうち今日は何人いますから成立してますとか、手続きをかなり厳格にやっております、この分科会も市民の方がいて事業者がいなかったら成立しないとか色々あると思うので、成立要件とか、今事務局から聞いて安心したのは、分科会の決定をもってこの会議の決定にしないってこともありますし、基本はこの公共交通会議で何を分科会でやってもらうかというのは、1度大きな方向性だけでも言ってもらって、その上で分科会に預けるとかそういうような方向性を探していただければと思っています。それなので、手続き論では成立要件とか分科会における機能はどこまでなのかという部分は、次の時にいただければありがたいと思っています。以上です。

(野崎会長)

ご意見ありがとうございます。

新しい地域公共交通計画で柔軟な運用というところは方向性を定めておりますけれども、今後この分科会を場合によっては新しいメンバーで、新しいような議題を取り上げていくにあたっては今、ご意見いただいたようなその交通整理というか、どういう議題をかけるのか等、その辺りたてつけ手続きについてもしっかりとやっていく必要があると思いますので、いただいたご意見も含めて、事務局の方で次回にはご説明できるように準備をさせていただきたいと思っています。ありがとうございます。

その他、ご質問・ご意見などございますでしょうか。

それでは宮脇委員お願いいたします。

(市民委員A)

市民委員Aと申します。

1つ要望があります。2月から開設されました牧の原循環ルートのふれあいバスについてです。新しくルートを始めてそろそろ6ヵ月経ちますけれど、実際に循環ルートを知らない滝野地区、東の原地区の方が結構いらっしゃる。要望としては、今1度、行政として印西広報であるとか或いは印西のふれあい文化館、ビッグホップの中の出張所、そういう所に牧の原循環ルートだけのルートと時刻表を表示していただきたいという思いがあります。これは私個人の意見ですので、要望としてお伝えいたします。

(野崎会長)

分科会の議題とは少し違うご要望かなと思いますけれども、何か事務局からありますか。大丈夫ですか。では事務局からお願いいたします。

(事務局)

すみません。今いただいたご要望については、牧の原循環ルートも含めその他のバス路線につきまして全般に周知できるようにとは考えておりますので今後対応させていただきたいと考えています。

(市民委員A)

ありがとうございます。

(野崎会長)

それでは、ただいまの議題の分科会について、何かご質問・ご意見などございましたらお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

意見なし

(野崎会長)

それでは意見がないようですので、事務局の説明のとおり承認としてよろしいでしょうか。

(成田委員)

承認ではない。

(野崎会長)

そうですね。成田委員から分科会のたてつけといいますかその手続きであるとか、会議に諮る議題の流れについては、次回事務局から説明をさせていただいた上で、条件つきといいますか、そこは精査をした上で今回の議題というか方向性。分科会の柔軟な運用を行うという方向性については異論がないということでよろしいでしょうか。

異議なし

(野崎会長)

ありがとうございます。

それでは一部条件つきでありますけれども、今回説明の範囲については議題(4)については異議がないということで、承認とさせていただきたいと思います。長い時間ありがとうございました。議題については以上をもって終了となりますので、進行事務局にお戻ししたいと思います。ご協力ありがとうございました。

(事務局)

野崎会長ありがとうございました。

続きまして、次第5その他でございますが、委員の皆様から全体を通じて何かございますでしょうか。

なし

(事務局)

それでは以上をもちまして本日の会議は終了させていただきます。
本日はどうもありがとうございました。

令和8年7月22日
委員 石井 隆
委員 岩崎 員幸