

令和8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8年9月30日（水）10時00分～11時53分
開催場所 印西市役所 別館1階 農業委員会会議室
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、桑原智委員、
玉井和幸委員、野村孝委員、加藤庄一委員、太田英寿委員、尾井川博委員、
浦川真一委員、三上達也委員、石井隆委員、菅井規委員、澁谷忠洋委員、
金田直樹委員、菊池崇之委員、成田斉委員、高山和征委員、飯塚寛明委員、
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

傍聴者 0名

議題 (1) 令和8年8月千葉豪雨における市内公共交通への影響と対応について
(2) 分科会の運営について
(3) 京成電鉄バスグループの事業再編に伴う定期旅客運賃（定期券制度）の変更について（報告）

会議資料 1. 会議次第

- 資料1 令和8年8月千葉豪雨における市内公共交通への影響と対応について
- 資料2 過去3か年の分科会に係る地域公共交通会議の実績
- 資料3 分科会の運用について
- 資料4 印西市地域公共交通会議委員名簿
- 資料5 道路交通法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書

会議録

（事務局）

ただいまから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。本日の進行を務めさせていただきます交通政策課鈴木と申します。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。先ほどもありましたが、再度確認させていただきます。本日の資料配布した資料は6点ございます。1点目会議次第。2点目資料1. 令和8年8月千葉豪雨における市内公共交通への影響と対応について。3点目資料2. 過去3か年の分科会に関わる地域公共交通会議の実績。4点目資料3. 分科会の運営について。5点目資料4. 印西市公共交通会議名簿。6点目資料5. 道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が整っていることの証明書及びカラー刷りの添付資料。追加資料として新たなデマンド交通の導入検討について（報告）を机の上に置かせていただいております。本件につきましては、4.その他でご説明させていただきます。以上でございます。不足はございますでしょうか。もしあれば、事務局の方までご連絡ください。

それでは委員の交代についてお伝えいたします。17番川戸委員におかれましては印西警察署から異動されたため、新たに澁谷忠弘様に委員を委嘱させていただきました。何卒よろしくお願いいたします。

本日の委員の出欠についてご報告いたします。7番宮脇委員、13番和田委員、28番伊藤委員、15番若林委員、20番島原委員、14番岩崎委員、26番藤崎委員、27番片岡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。つきましては、本日の出席委員は21人で印西市地域公共交通会議設置要綱第7条第3項により成立しますことを報告いたします。

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。本日の開催に当たっては、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はございません。

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、公表を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。ご了承をお願いいたします。データにつきましては会議終了後削除いたします。

それでは、野崎会長よりご挨拶をお願いいたします。

(会長)

改めまして皆さんこんにちは。印西市副市長の野崎でございます。

皆さんには本日は大変お忙しい中、台風25号26号も迫っていて災害対応で様々な復旧復興に向けお忙しい中、お集まりいただいて誠にありがとうございます。今日の議題1にもなっておりますけれど、先日の令和8年8月の豪雨から、また今月も印旛沼の決壊浸水や台風25号の影響によって未曾有の災害対応という事態になっております。市としても交通事業者の皆様のご協力、また市民の皆様からもボランティアなどを募らせていただいて全力を挙げて災害対応に取り組んでいる最中ではありますが、先月の令和8年8月豪雨についての対応、影響について会議で情報共有させていただくことが議題でありましたが、その後台風の影響もありましたので、今回の災害で交通事業者の皆様にも大きな影響があったと思います。どういった影響があったのか。また、対応として課題はあるのか、もしくは対応の振り返りとして良かった点、今後に繋がる点等、ぜひ忌憚のないご意見をいただきまして、情報共有と今後に活かしていきたいと思っております。

また、特に鉄道事業者の皆様には線路の冠水や帰宅困難者対応等、深夜までご協力いただきまして改めて御礼を申し上げたいと思います。

またバス事業者の皆様におかれましても道路の冠水や様々な影響により、ご負担等をおかけしたかと思いますが、幸い市民の皆様から数件のお問い合わせがあったものの、命や安全に関わるような問題が起きなかったことは、ひとえに事業者の皆様のご協力のおかげだと思っております。改めて感謝申し上げます。

今回、議題1になっておりますが、忌憚のない意見をいただければと思っております。よろしくお願いいたします。

また、今回議題が3つございます。2つ目では、前回、成田委員からいただいたご指摘もふまえ、分科会の運営について改めて事務局側で運用を整理してまい

りました。その点について、ご報告と議論させていただき、議題3、本会議へのご報告が遅くなってしまう大変申し訳なく思っておりますが、昨年度の運賃協議分科会で協議が整った内容についてご報告というところで3点が議題となっております。

お忙しい中ではありますけれど、ぜひ会議の進行にご協力よろしく願いいたします。

(事務局)

ありがとうございます。

以降の議事進行につきましては野崎副会長をお願いいたします。

(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。

次第2.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、名簿順に菅井委員と澁谷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。

次第3.議題に入ります。

議題(1) 令和8年8月千葉豪雨における市内公共交通への影響と対応について台風25号を含め事務局より説明を求めます。

(議題(1)を事務局より説明)

(会長)

ご説明ありがとうございました。

この議題については、皆様に何かお諮りする性質のものではなく、今回の災害対応の現状や今後のあり方を委員の皆様で情報共有・情報交換していただいて、今後に活かしていきたいという趣旨でございます。そのため、これから事業者の皆様また委員の皆様からご意見ご質問の意見交換をさせていただきますが、この内容を会議録で公開させていただくとともに、この会議終了後、事務局で意見交換の概要をまとめた資料を作成し、後程皆様に共有させていただくという形で進めたいと思っております。よろしいでしょうか。

異議なし

(会長)

ありがとうございます。そのように進めさせていただきます。

事務局の説明について、各交通事業者の委員の皆様から、先月の豪雨と台風25号の影響や対応また今後どういう取り組みないし行政としての支援も含め必要になってくるのか、お考えがございましたら順番にお話をいただければと思います。

鉄道、バス、タクシーの順番で進めたいと思います。まず左側から順に北総鉄道の金田委員お願いいたします。

(委員)

2回ありました水害の件ですが、まず印西市様からご説明があったとおり、8月13日は規制雨量が1時間当たりの雨量、私どもの場合1時間当たり60ミリを超えた場合は、電車の運行を止めることになっております。水が引けば運行再開するという形で準備していましたが、13日は西白井駅構内が冠水し、スケールの言うところとレール頭面といいましてレールの頭から20センチ位まで水が出てしまいました。駅の排水設備、あの区間は全て線路敷内に排水設備があり、神崎川に流す形になっています。この日は国道464号の道路側の排水がオーバーフローして全て私どもの線路敷地に水が入ってきた。神崎川自体の水位が上がっていて、もう水を飲んでくれない状態、いわゆる内水水害のような形で線路敷内が水浸しになった。その後、今度は千葉ニュータウン中央駅から印西牧の原駅間でも線路が冠水し、水が引くまで時間がかかった。当然水が引いた後、線路を巡回し安全確認後に試運転等を行ってから運行再開という形になりますので、運行の再開が8月13日は24時過ぎになってしまった。

また、台風25号の時の時間雨量は60ミリには達せず、速度規制程度で進んでいましたが、夕方に千葉ニュータウン中央駅から印西牧の原駅間で線路が冠水しているとの情報が入り電車を止めました。この時スカイライナーが走行中だったため駅間で停車した。特別にスカイライナーを千葉ニュータウン中央駅まで下がらせ、そこで安全確認といたしますかお客様が駅間で停車しないような措置をとらせていただいた。スカイライナーのお客様については、京成バス様に主要の千葉ニュータウン中央駅と小室駅に合計5台バスを出していただき、スカイライナーで成田空港に行かれるお客様を連れて行っていただいた形になります。千葉ニュータウン中央駅から印西牧の原駅間の冠水ですが、今回は前回よりも大きく、レベルで言うと、線路というのは砂利が積んであり、その上にレールが乗っている。その1番下の路面路盤部分からいうと95センチ水が出ております。レールの1番上の頭の部分から約35センチ程度の水を被ってしまった状態で線路の脇にある電気配線のボックス等まで冠水し、水が引くまでは点検ができない。

また今回、前回以上に時間がかかり25時過ぎに運行を再開する形になりました。こちらで根本的な解決という話になりますと、排水設備がオーバーフローしておりますので、私どもの区間平成7年に開業し30数年経っていますが、今までこういうことが起きたことがなかった。気候変動のせいなのかもしれないが、その当時の設計雨量を超えた雨が実際に降ってきたので、これについても464号の国道から来る排水が全て私どもの所に入ってきてオーバーフローして排水されないという状態になってしまうので、こちらにつきましては、道路管理者の国や千葉県様、印西市様とも今後相談させていただき、何とか水を流せるようなものを根本的に考えていかなければいけないと考えております。応急処置的には、10月3日に、20センチ程度電気配線の箱の嵩上げ工事を行います。また、できるかどうかですが、線路そのものの高さに砂利を積み上げる措置をし、レールの冠水を防ぐことを現在検討しております。以上です。

(会長)

ご説明ありがとうございました。

続いてJR東日本の菊池委員、お願いいたします。

(委員)

湖北駅の菊池です。

8月13日の大雨ですが、規制雨量に達し、電車の運転ができなくなった時点で停車したのが木下駅にいた列車だった。お客様100名程度で、この時は終日運休の決定が22時30分で、それまでお客様がどう動いているか判断しきれない状況を作ってしまった。結果的には0時過ぎにはお迎え等で皆様お帰りになりましたが、ここは1つの反省点と思っております。

9月21日の大雨で運転が止まったのは17時半位ですが、終日運休の判断は18時。判断自体を早くしたということになります。

影響としては、雨量自体は台風と比較して多かったわけではなく、恐らく、降り続いた雨の影響で、線路下の道床というものが流れ出てしまったことが、25日再開までの時間を要した原因となります。1番懸念していたのが、24日シルバーウィーク明けの平日初日に成田駅～我孫子駅間が直通してない状態で、木下駅から上り方面へのお客様の移動方法がなかなか難しい。バスで北総線さんの方に行っていただけではないということで、木下駅には湖北駅から2名配置して、7時過ぎから8時ぐらいまで通勤の方に案内をしていた状況です。幸い、NEXルートの上に復旧を急いでいただき、25日朝3本程運休はありましたが、110時以降は全て通常運転に戻り、報道でもご存じかと思いますが、千葉県管内のJRがかなり被害大きい中で、我孫子口に関しては再開を早めることができたという点が良かったと思っております。

また、通常台風や雨があると我孫子口では倒竹があり、電車が止ることが頻発していましたが、ここ数年、予防的な伐採をしていた成果で、この2回の事象に関して、運行再開後に倒竹で列車が止まったり遅れたりすることが発生していない点も良かったと思っております。以上です。

(会長)

ありがとうございます。

続きましてバス事業者の皆様から、右側から順に京成バス千葉セントラルの太田委員と尾井川委員お願いいたします。

(委員)

京成バス千葉セントラルの太田でございます。

8月13日の集中豪雨と9月21日の台風25号に伴う当社バス及び印西市ふれあいバスの運行状況と当社の対応についてご報告いたします。

8月13日の集中豪雨ですが、先ほど事務局から説明ございましたが、当社といたしまして対応方法についてご説明いたします。当日は午後5時ごろから短時間の集中豪雨が発生し、各所で道路上の冠水が発生いたしました。高花線は多々羅田公園から内野小学校辺りの冠水が著しい状況となりましたので、この間迂回運行を行っておりました。

また、神崎線は車庫の周辺道路の冠水が著しい状況となり、午後7時から9時にかけて運休いたしました。冠水箇所が多数あり、迂回運行も不可能となりましたため、最初に集中豪雨が発生した以外の時間に発車したバスが4時間遅れで車庫に帰ってくる状況でした。翌日、始発前に各ルートの安全確認を行いました。

ふれあいバスについては全てのルート、早朝から安全確認、道路上の障害の確認を行いまして、一部ルートの始発便は運休しまして、概ね8時ごろから再開しました。一般路線では印旛学園線が順天堂大学付近の冠水により、京成酒々井駅から中野台の間が通行止めとなったため、終日、北総線の印旛日本医大駅から学園大入口の間で折り返し運行をしております。他に冠水で走行不能となった車両が路上に多数あったため、その影響により神崎線が午前8時45分まで迂回。北口循環線外回りが午後2時から5時まで一部区間を運休としました。その他の路線については始発から通常通り運行しております。

続きまして9月21日の台風25号。台風の接近に伴う大雨で、途中の道路の冠水で通行止めになった。通行止めは神崎橋です。こちらの神崎橋の通行止めで車庫から以南、南方面八千代緑が丘方面行きのバスを全て運休としました。運休した便数ですが、上り下り合わせて38便。また、印旛学園線は午後11時以降、印旛日本医大駅から学園台入口の間で折り返し運行を行い、中野台から酒々井駅の間を運休しました。運休便数は合わせて12便。神崎線と印旛学園線を合わせ、運休及び区間運休が50便になります。

なお、ふれあいバスにつきましては、運休・運行への影響はございませんでした。運行の再開は翌22日の始発から全線で通常通りの運行をしております。当社としての対応ですが、いずれの事案につきましても安全を優先し対応するため、具体的には冠水箇所は通行止め。運転士からの無線報告で随時冠水箇所を把握し、迂回指示及び通行できない区間は運休するという判断をしました。また、折り返し運転で運行できる区間の移動手段の確保に努めておりました。各ルート運休や一部運休の周知につきまして早い段階から運休情報を当社ホームページでお知らせしておりました。

なお、今回の被害状況としては、お客様や乗務員の負傷等ございませんでした。車両や車庫の施設等の被害もございませんでした。

今後の課題として振り返ると、冠水による通行止めが各所で発生したことで非常に影響を受けました。今回の点について、1点目があらかじめ迂回ルート及び折り返し運転の方法を定めておく。乗務員へ周知しておくこと。2点目は台風の接近地など気象情報をもとに、計画的な運休や運行見合わせを判断する基準を改めて整理することを検討しております。

また、運休や区間運行の情報ですが、ホームページ以外でも利用者の方々により早くお届けすることを今後検討していきたいと考えております。こういった状況において道路管理者、警察署との通行止め情報等を共有できる体制が整理されておりました。改めて体制を作っていきたいと考えております。以上でございます。

(会長)

ご説明ありがとうございます。

続きまして、なの花交通バスの浦川委員お願いいたします。

(委員)

なの花交通バスの浦川と申します。

8月と先日の水害について弊社の動きです。

まず8月の集中豪雨、この日は最終便まで運行ができ、本社にバスを一旦帰庫

させました。その後19時過ぎから急に雨足が強くなり、弊社の前の鹿島川が溢れ、会社から車が出せない状態となりました。先日も報道されましたが、弊社の右側にある鹿島橋はかなり低くなっており、ここで1メートル程の水が溜まり、反対側の佐倉市内の方も80センチ程水が入り、車両の走行が不可能になっておりました。路線バス全車を車庫に入れておりましたので、どうしてもバスが出せなくなった。水が引くまで運行できず、17日の月曜日までかかってしまった。

9月の台風25号は、これをふまえ午前中は運行させましたが、午後から運行を止め、路線バスと一部観光バスを歴博に避難させました。次の日に運行ができるよう体制をとったのですが、歴博の入口が崖崩れを起こしたため、避難させたバスが出せなくなった。車庫にあったバスは水没の関係で出せなかった。また、事務所1階が床上50センチ位の水害を受けた。電気設備、無線含め全て使えない状況です。この連休明けから徐々に回復し、運行は何とか再開するまでできているが、電話やファックス等の電子機器が未だ一部不通となっている。

2回の水害から今後の取り組みとして考えられるのが、早急に車両は移動させるのはもちろん、1カ所に集中させたことで車両が動かせなくなったため、2カ所以上に分散させ、最低でも休日ダイヤの台数だけでも動かせるよう避難させるよう準備しているところです。

弊社の場合は、車両や乗務員等には被害はなかったことが幸いで、早急に復旧できたというところですが、正常に戻るには、事務所の設備復旧に1～2カ月はかかる状態で、しばらくの間お客様等にもご迷惑をおかけする場合はあると思います。

また、情報発信はXとホームページのみで行っておりました。今回は印西市さん、佐倉市さんをお願いし、バス停に運休のお知らせを貼っていただいた。今後は、バス停にお知らせを貼りに行く体制をとれたらと思います。以上です。

(会長)

ご説明ありがとうございました。

続きまして、京成バス千葉イーストの三上委員お願いいたします。

(委員)

大変お世話になっております。京成バス千葉イースト佐倉営業所の三上です。よろしくお願いいたします。

今回8月と9月の運行に際し、住民の皆様またご利用の皆様にご迷惑をおかけしまして誠に申し訳ございませんでした。

8月13日の状況ですが、印西市さんの説明のとおり中平橋付近の水害のためバスの運行ができなくなった状況です。

8月と9月の水害は、被害の場所が大分違ってくるところで、8月13日を乗り切っても9月21日でだめになった場所もありますので、今後きちんと検討して調査しないといけないと感じております。当社、8月は全車無事で夜中の2時3時ごろ全部帰庫した。お客様にも損害がなかった状況です。その時に大変申し訳なかったんですが、印西市さんからコスモスパレットの臨時輸送の依頼がありましたが、バスを出せる状況ではなく、お断りして大変申し訳ございませんでした。

9月の豪雨、なの花交通バスさんのお話でありましたが、私の方もなの花交通

バスさんと300m位しか離れていませんが、私の方が鹿島川に近く、かなりの被害を受け、事務所の机の上まで水が上がってきました。

また車庫が低くなっていて給油スタンドが水没するぐらいの水が入ってきた。バスは歴博に38台避難させ、残り20数台は出先の車庫に避難させて分散させていましたが、歴博のバスが動かせなくなってしまった。

その中での運行ですが、1日は申し訳ないですが、全部止めさせていただき、分散してあったバスで何とか動かさないか一部臨時ダイヤを午後から組み運行させました。点呼の場所や安全に関する方式というところ事務所は使えないですが、2019年の時に被害を受けまして今回が2回目。その時にバスの新造車両に100ボルトの電源やUSBの電源等を設置したバスが何両もあり、それを使ってアルコールチェックや、その他諸々の電装品は使える物を使い、安全に出せると判断し、点呼をして出したという状況です。水が引き始めて随時走れる状況、台数で運行させていった。うちも2019年の災害対応を受け、変電所を上げ色々な対応をしましたが、それでも追いつかない状況です。いつまでその場所にいるのかもありますが、今後は事務所2階に重要な物を置くようにしなければと思います。痛切に考えているのは8月の時も、お客様にご迷惑をかけますが、19時30分に全線運休を決めました。この運行を止めるという大事さというのを痛切に感じております。なぜかというところ佐倉市と千葉市の間の川が溢れた時に、死亡事故が発生しています。直前にうちの佐倉市のコミュニティバスが通過しています。1歩間違えれば一緒に流されたかもしれない。崖崩れがあった所も何か所かルートを持っているので、気象庁が発表する警報や避難指示をきちんと受けてやらないといけない。気象情報を収集する。台風26号も来るところで、早い判断のため、正確な情報を事業者としては知りたい。色々な天気予報を見ますが、内容が違う。どのタイミングで警報が出るのか。警報が出たら遅いのか。レベル4が出た段階で止めるのか。レベル5は絶対駄目という段階になってくると思いますので、その辺は専門家の教えを受けながら、今後やっていかなくてはならないと思っております。

被害ですが、おかげさまで人の被害はございません。停めてあった車検に入場しているバスをリフトで1メートル以上上げてあったのですが、運転席の上まで水が来た。営業で使える車が1台水没してしまった。バス2台が埋まっていると報道がありましたが、おかげさまで、これは廃車対応で置いていたバスが水に浸かったという状況です。浦川委員からありましたが、バスを避難させる際に、歴博が使えない状況で何か良い知恵があったら教えていただきたいと思います。

これからも安全第一でやっていきます。どうぞよろしく願いいたします。

(会長)

ご説明ありがとうございました。

それでは最後にタクシー事業者の大成交通の石井委員からお願いいたします。

(委員)

タクシーと路線バスも運行しております。大成交通と申します。

車両以外については、幸いバスも事務所も被害はありませんでした。路線ルートについては運行途中で運行を中止しました。集中豪雨等の場合、冠水する場所が大体特定できる。今月の豪雨時は、師戸地区は林の中を通過するような狭い道

路で、深夜巡回した時に、畑からの泥水で一般車両がスタックしていて通れない状況で運行中止した次第です。林や竹林が結構あり、倒木で通行止めになり通れない所もあり、民家の庭の木ですが枝が道路の上に張り出して雨雪の時は、バスの屋根にかなりの衝撃で擦れたりする箇所もあり、この点については、どのような対策がとれるのか、市と相談しながらいきたいと思います。

タクシーは、車両被害は1台使えない状況です。八千代方面から車庫へ帰るのにどこが安全かを把握、指示しながら車庫まで戻っては来れたが、大竹地区でしょうか。タクシーの死亡事故被害があった所の近くも通ったのですが、佐倉へ迂回し事務所へ戻しましたが、事務所へ戻ってからエンジンのチェックランプが点灯し、それからもう使用不能というような状況です。以上です。

(会長)

ご説明ありがとうございました。

(委員)

タクシー協会専務の高山でございます。

タクシーでございますが、何といたってもお客様の安全が守れませんでした。ご承知のとおり佐倉においてお客様が亡くなるという、私どもタクシーはお客様の安全一なのですが、このような事態が発生した。まさしく慙愧に耐えない思いでございます。当日、千葉豪雨或いは台風25号で鉄道が止まる、バスが停まる中で帰宅の足の最後というところで頑張って参りました。石井委員からありました大成交通1台、都市交通1台水没で全損廃車ですが、県内全域では200両近い車両が水没しました。今後、この死亡事故を受けて取り組むというところでございます。

1点、千葉豪雨と台風25号では、翌日に区域外運送を許可しております。タクシーには交通区域や営業区域があり、区域外運送は駄目というのが建前ですが、鉄道等の運休に伴う区域外運送の解除を行いました。例えば千葉から印西に来たが、印西の駅でお客さんが待ってる時、本来乗せられませんが、そこで待っているお客さんの対応をなさいとなりました。

また、乗務員との連絡体制や情報共有を図るため、県内タクシー会社全社を18日に集め、JAF、ウェザーニュース社、運輸支局、トヨタそれぞれの立場から、タクシーの安全運行について講習会を緊急に開催しました。

交通事業者の皆さん色々ありましたが、利用者に対し、いかに速やかに情報を伝えるかタクシーも同様。特に最近は無線以外にアプリもあり、アプリとの連携を行い、或いは駅での掲示等による運行中止の周知も想定し、速やかな周知を図りたいと思っています。以上でございます。

(会長)

ご説明ありがとうございました。

質疑応答ないし意見交換に入っていきたいと思いますが、その前に私から皆様の様々なお声をふまえ、3点ほど共通するところがあると思いますので簡単にお話をし、質疑応答に移りたいと思います。

まず1点目は浸水被害。特に鉄道の線路や道路、また事務所も浸水被害にあわれたところで、開業以来初めてといったお話もありましたが、根本的な解決に向け

ては、排水能力や治水機能の向上が求められると思いますが、そこは交通事業者の皆様だけではなく、国や県、様々な関係機関含めて検討していかなければならない課題と感じています。一方で、何もできないかといったらそうでもないと改めて感じ、特になの花交通バスさんが、事前にバス車両を分散配置しておき、万が一浸水した場合にも全部が駄目にならないようにした。そういう観点で何かしらできる対策があると感じたところです。

2点目は運休や運行の判断について。お話ですと前回8月の豪雨の時よりは台風の際、教訓も学びもあり判断が早かったというお話もありました。平時からの備えというか、迂回ルートを事前に周知したり、気象情報、正確な情報収集をもとに計画的な運行計画を事前に定めたり、またどういった場合に運休するのかそういう判断基準の明確化も今後課題になってくるといったお話もあったことを感じております。

最後3点目は、市民への利用者への情報提供、情報発信のところも1つ大きな課題だと感じました。タイムリーかつ一元的な情報発信、様々な交通事業者の皆様のホームページや我々行政のホームページやSNSで情報発信をしていますが、行政また事業者の皆様、また関係機関、警察の皆様、また関係機関との情報共有・連携が、市民また利用者の皆様への情報発信の裏側では必要と感じました。

また、浸水ですが、今回道路や橋に冠水被害が生じていて、市民の方からもどこが通れて、どこが通れないのか情報がわからない。どこを見れば最新の正しい情報が載っているのかわからないという声が、多数市に寄せられていて、被害状況の確認もですが、道路ですと国道、県道、市道様々ありますので、国交省の取りまとめで主要幹線道路、国県道の情報が載っているが、市道の中平橋や市道の情報が載っていない。そこは市でまとめて発信する等の色々な課題があると感じています。

あとはホームページ等の文字情報だけでなく、将来的にはマップやアプリといった話もありましたが、バス停や駅へのリアルな物理的な張り紙等、様々な方法を駆使して情報発信をしていかなければと改めて感じたところでございます。

その他にも様々ご意見いただきましたが、交通事業者また市民の方々の委員含め、ただいまのご説明に対してご質問やご意見、また補足などございましたらぜひ忌憚のない意見交換をさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

(会長)

それでは、ご意見やご質問、補足等ありますでしょうか。

玉井委員お願いいたします。

(委員)

情報発信のお話がありましたが、9月22日に成田線が運休していた。ところが、運休情報がなかったような気がします。駅まで行って戻って来た人がかなりいました。私もその1人ですが、運休していて実際駅まで行って初めてわかった状況です。今、成田線は無人駅が多い。小林駅、木下駅は無人駅ですが、その状況で電光掲示板が少ない。ホームにいる人に今こういう状況だとか、或いはコンコースにいる人にこういう状況だというのが的確にタイムリーに伝えるような方法がないのかと懸念を持っています。無人駅がゆえに不便を感じている部分、単

なる切符の販売とかではなく、災害の時にホームに残ってる人がいないかの確認に駅員を派遣して欲しい。そういう話も含め対策をとっていただきたい。よろしくお願いいたします。

(会長)

ご意見ありがとうございます。

(会長)

飯塚委員。

(委員)

我孫子市役所の飯塚です。

今回は我孫子市も含め印西市も大変ご苦労なされたと思います。どうもお疲れ様でした。

この議題中で、市内の公共交通への影響と対策について、その対策を報告させていただきたい。まず8月の千葉豪雨、JR成田線が運休になった時、我孫子市の防災対策本部を開いて帰宅困難者を受け入れる施設を我孫子駅前に開設しました。最大で131名、そのうちの半分が外国人の方。朝から運行が再開されるということで、布佐駅まで走っているバスのチラシを刷って持って行きました。その時、印西市に行きたいと何人かに聞かれた。また、キャリーバッグを持った外国人の方で成田空港に行きたい。そういう方がいましたので、バスではなく電車が動くまで待っていただく対応をしました。その時の体験もふまえ、先週の台風25号の時は、新木駅から木下駅間で成田線が不通になってしまい、我孫子市民も成田線を使って成田方面に行かれる人、印西市も東京方面に行かれる方がいることを想定して印西市の対策本部にご連絡をし、印西市のふれあいバスが布佐駅東口まで走っているの、そこから我孫子市のコミュニティバスに乗り換えていただければ、常磐線なり、新木駅から都内に行くことが可能ですとの情報発信の依頼をしました。我孫子市でも同じタイミングで情報発信し、翌日は平日に当たるため、通勤や通学の影響をふまえ、情報発信の協力をさせていただ。印西市からバスを跨いで来られる方が結構いて、朝のバスでは2本3本は満杯状態でした。今回は駅間の不通になっている部分がこういうケースだったのですが、今後同じような災害や成田線が止まった時には、印西市さんのバスが我孫子市まで通っていたのがとても大きなところで、引き続き連携し一緒に情報発信をして、印西市に災害が起きても翌日通勤する必要がある人達の一助になれるよう我孫子市も情報共有しながらやっていきたいと思います。今後ともどうかよろしくお願いいたします。以上です。

(会長)

ご説明ありがとうございます。

鉄道が運休になった場合の代替ルートというところで、1つの行政だけでは対処できないところで、ぜひ我孫子市さん含め近隣市また関係機関との連携を今後もう図っていければと思っております。よろしくお願いいたします。

(会長)

他にご意見ご質問などある方はいらっしゃいますでしょうか。
成田委員お願いいたします。

(委員)

皆様から、色々情報や対応についてお話いただき、出てない内容を中心にお話をさせていただきます。

3点あります。野崎会長の3点、そのとおりですが、バス事業では道路運送法に基づき日々公共交通を運行している。ふれあいバスは、印西市さんが運行に関する責任を持って道路運送法4条の乗り合いの路線定期運行になりますが、法律の中には17条に、万が一、道路が陥没した場合は迂回して運行していいとか、それは統一的な国の許可を要しないとか、そういう内容が含まれております。わかりやすく言うと現場の方で判断してやる。それは乗客も含め、輸送の安全を確保するため、その場で運行停止することは往々にして現場で判断している。路線バスの特徴は、決められた運行計画に災害から復旧したら速やかに復帰することを求められています。そういう意味で1点目の論点は、ある程度現場に任されている部分を、この情報発信等でも3点目でタイムリーなということを野崎会長仰いましたが、重大な災害があった場合、止めるというのもその場で判断するところもあって、いつもタイムリーにやると逆にその判断が遅れて重大な2次災害が起きる可能性もあります。こうした会議等でまた作るとしても一定の規模、いわゆる公共交通の停止期間、例えば千葉県内でも2つの大雨によって鉄道も長期的な運休が続いている区間もあると伺っている。鉄道が長期間運休した時の路線バスの対応、大水が出ている時の対応は、逆に言うとタイムリーな情報発信の仕方も少し変わってくる。今後の対応については災害の規模、災害による公共交通への影響が大きい場合と復旧が短くできる場合に、他の自治体或いは広域的な部分、道路のセクションとの調整を図るような災害に至っては印西市だけではいかなくなるので、そうした内容との違いを少し整理した上で今後の対応についてご検討いただくとより印西市の中で何ができるか。ある程度絞って議論いただき、またバス事業者の方、この部分は印西市でやるからと整理された情報でご検討いただくと、より公共交通を守るためには大変良い内容になると思います、その部分をご配慮いただければありがたい。

2点目は災害の程度がありますが、情報提供のあり方について、資料2ページ目に市のホームページやXに運行情報を掲載。具体的に言うと長期に鉄道が運休している県内で、今動いてる所はバス事業者が少ないリソース、いわゆる運転者も不足しているため車両の応援を運用しバスの代行輸送。印西市内では起きていないが、高速バスの増便という事態も起っています。高速バスの車両をお客さんが並んでる所に応援で続行便という形でどんどん回す。情報提供のあり方で、情報提供とのリンクどちらを優先させるか。今はもう起きているので、どうするかという時に臨時的に行われているので、非常に情報が不足しているというご批判もいただき、色々なところに出ているようなこともあり、そういうことがありうることを前提として対応するのも必要になってくる。ある程度落ち着いてきて、これからこうやるよという本部みたいのがあってやる時は、おっしゃるとおり情報提供をどうするかですが、先ほど玉井委員から、情報がなかったというのも各社に問い合わせをし、そこにリンクを貼る等やり方は色々あると思うので、張り

紙もそうですが、高齢の市民の方でインターネットを見られない方へどのように周知するのか。こういう点は、市で全部できると思います。先ほど京成バス千葉イーストの三上委員、なの花交通バスの浦川委員からもあった2019年の台風で沈んだ営業所があり、ほとんどのバスが駄目だった。今回は歴博に避難して大きな影響はないが、災害が起きてますから、学習した内容を次に同じことにならないようご検討いただくと大変ありがたい。

最後3点目、話に出ていないが、8月13日の豪雨後、県内でも印旛沼の決壊があり道路が冠水した。今まで想定しえなかったことが起こった。一般の自動車が水没して危ないので逃げる。その車両が道路上に沢山あり、路線バスは、その車があるから定められたルートを走れない。バス事業者では何ともならない。運転者も自分の車なので早くどかしたい。ところがレッカー車自体なかなか集まらない。ところが1ヵ月経って大きな幹線道路、高速道路や国道等はいち早く撤去が進んだ。一方、狭い道路等は道路管理者によりレッカー車の手配の優先度があるようだ。その辺はバス業界でも未知数ですが、ふれあいバスも狭い所を走っている話があり、路線バスの運行、いわゆる市内の公共交通の要となる路線バスのルートで万が一、冠水があり、マイカーや業務車が道路を塞いでる時に、早めにレッカー等で移動できる対応は、市も市道を管理されているので、担当課と調整をとっていただき、被害が発生した時の対応を平時の時に検討していただくとバス事業者として大変ありがたいと思います。ご検討いただければありがたい。

以上3点、よろしくお願いします。

(会長)

ありがとうございます。

3点どれも大変学びになるご意見だったと思っております。市としてできる対応を絞って考えたほうがいい点、事業者の皆様も行政もですが、限られたリソースの中でいかに対応していくか。大規模災害時、現場対応が優先になり、それが2次被害の防止に繋がると言ってもおっしゃるとおりだと思いますので、リソースが限られる中でいかに対応していくか、道路を車が塞いでいる場合に、市の管理でいうと市道になりますが、レッカー車等でバスが通れるよういかに早く復旧するか市としても今後考えていかなければならない課題というふうに改めて感じました。ありがとうございます。

(会長)

その他、ご質問ご意見などございますでしょうか。

板谷副会長お願いいたします

(副会長)

流通経済大学の板谷でございます。

長くなりましたので、短くまとめます。被災時の検討すべき論点については、皆様からご発言いただき、ほぼ網羅されたと思っております。全体としては、ライドシェア等に頼っている他の国や地域と比べた時、日本の現状というのは公共の交通機関が民間事業者によって安全面を第一に運行されていることで、自家用車等に乗るよりは、はるかに安全であると認識しております。今回も事業者の皆様には、本当にご尽力いただいて被害を最小限に抑えていただいたと思っております。

ます。今回タクシーで印西市外ではありますが、死亡事故が発生したことについては、残念なことではございますが、これについては、ぜひ原因究明や再発防止に力を尽くしていただきたいと思いますと思っているところでございます。論点の中では、改善可能なところとして情報提供が1つ。

それからもう1つが、特に事業者内でなるべく完結させるように動いていただけているとは思いますが、頼る所は多々あるということで、公的な機関との連携や情報共有については、これまで以上に良くなる可能性があると思います。対策方法等をご相談いただき次に備えていただければと思っております。以上です。

(会長)

ありがとうございました。

それではご意見、ご質問ないようでしたら、以上で(1)の議題は終わりにしたいと思います。冒頭申し上げたとおり、今回の内容は会議録で公開するとともに、概要については事務局でまとめ、皆様に共有させていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

(会長)

続きまして議題の(2)分科会の運営について事務局より説明を求めます。
よろしく願いいたします。

(議題(2)を事務局より説明)

(会長)

事務局からの説明が終わりました。

ご質問ご意見などございましたら、委員の皆様からお願いいたします。

菅井委員お願いいたします。

(委員)

ご説明ありがとうございます。千葉運輸支局の菅井でございます。

資料3. 今後の運用で本会議から分科会に付託して分科会で協議して本会議に報告とありますが、特にふれあいバスの分科会ですが、これは分科会で協議をし、本会議に報告して本会議で承認を得るということによろしいですか。

(会長)

事務局からお願いします。

(事務局)

そちらにつきましては、内容によると思います。

運賃協議の場合ですと国からの通知で本来運賃協議会と交通会議は、印西市以外の一般的には別物で運営されているところもございます。印西市の場合は、運賃協議会を交通会議の分科会という形で位置付ける形でやっております。国の通知に従えば、例えば運賃協議は、交通会議とは別の形で諮らなくても良いという解釈が成り立つと思いますが、印西市の場合は分科会という形になっております

ので報告はします。運賃協議会の場合は、先ほど言ったように時間的な関係があり、運賃協議会も例えば今回の議題（３）もですが、菅井委員がおっしゃられたように分科会で承認されたものを本会議に報告してから運輸局さんに上げるのではなく、許可は先に進め、そういう形で行いましたということだけの報告を本会議に上げるという形で考えております。内容によっては分科会で協議したものを会議のタイミングもありますが、こちらで報告してから申請するというケースもあるかもしれませんが、必ずしもそういう形でやるわけではないと事務局では考えております。

（委員）

運賃分科会については、制度上、交通会議とは切り離して運賃協議会で協議をして整えることになっています。例えば、ふれあいバスの運行計画等については、交通会議の承認が必要になります。分科会でもいいのですが、今回の分科会の場合、法定の構成員の要件に足りていないので最終的に交通会議で承認を取らないと法的な要件が整わないため、その辺だけご注意いただければと思います。よろしくお願いします。

（会長）

今の点について事務局からございますでしょうか。

（事務局）

承知しました。

（会長）

ありがとうございます。その他、ご意見ご質問ございますか。
成田委員お願いいたします。

（委員）

３点あります。

資料２、３、４と事務局の説明を聞き納得しました。大変整理されています。そこで質問と意見になります。資料３の横書きの運用について、印西市地域公共交通会議設置要綱もしくは分科会設置要領、全く異論ありません。大事なことは印西市の地域公共交通会議、今日は傍聴の方がいらっしゃらないが、公開することを前提にした会議です。すなわち、路線バスをどこに走らせるか、ルートによっては市民の方にも、うちを通らない等色々な利害関係が非常に絡む部分も想定されます。この分科会の設置要領見ますと７条によると書いてあります。分科会の運営については、要綱７条を準用することになっていて、これは全く異論ないですが、実際に分科会でどういう内容をやるかが７条によります。全て公開でやった場合にまとまるものもまとまらなくなるケースもあり、非公開でやったほうがいい場合も、ここで何があるかと問われてもケースによっては非公開もあり得ますが、その辺も要綱７条準用に入っていればよいのですが、ストレートにこれだけいくと分科会も全て公開でやると周知されますと後々これは知らせない方がよかったとなってもいけないので、事務局のお考えは、まずそういうものを前提に分科会が運営されるんだというのは、ご説明をいただいて、今日決めていただ

いてもいいかなと。質問というのは情報公開のあり方をどうするかというのが分科会に無かったため、これをお聞きしたいのが2点目。

最後の3点目は、菅井委員からも発言ありましたが、資料3の今後の運用の中で、私は菅井委員の言うとおり運賃協議分科会の以外の部分は交通会議に出していただかないと分科会にいない委員もいますから、お願いしたいのは、この黄色い網掛けの今後の運用の中に、この運賃協議など手続き、この2つ目の星。手続き中。運用にかかるものについては省略。これが読む人によって色々な読み方ができるので、運賃協議などの手続きはわかりますが、運用にかかるものは、読む人によって上手く使える内容なので、何を省略するか。パワーポイントの資料だとかこういう書き方になるんですけど。私の意見は、この2つ目のポツの星印の以下のこの文章はなくていいと思いますが、ここを残すなら、運用にかかるものについて、この定義が何なのか別の紙でもいるし、省略は何を省略するのか、分科会に付託するのを省略するのか、分科会の議論を省略するのか、こうした内容も補足し議決しないといけないかと思いました。私はこの2つ目の星はなくてもいいと思います。これについて事務局の考えをお伺いできればと思ってます。以上3点よろしくお願いします。

(会長)

ありがとうございます。

事務局からご回答お願いいたします。

(事務局)

今のご質問、2点お話をさせていただきます。

まず1点目です。分科会は事業者さんを集め、市民の皆さんに必ず公開で開催すると実際に話せない内容が出てくる状況も想定されます。こういう場合は、印西市の審議会等の会議については、市民参加条例というものがあり、それに基づき運営されております。例えば、個人情報に関わるものでしたり、市民の権利関係に関わるものでしたり、そういう内容については、非公開で実施することもできます。必要に応じ、全てが公開ということではなく、市民参加条例に即して非公開であることが適当である場合は、非公開で実施することもできると思います。

2点目になります。資料3、曖昧だということで、委員さん方にご承認いただければ、こちらは削除という形で資料を修正したいと思います。以上になります。

(会長)

ありがとうございます。

(会長)

成田委員お願いいたします。

(委員)

適切なお答えありがとうございます。

2は皆様のご了解をもって削除ですが、1については、事務局は市民参加条例で判断し、非公開ならできるというご説明ですが、バス事業者も公開で開催され

とも言えない情報がたくさんある。決められるものも決められなくなる。市民参加条例以外で、バス事業者も法人としての情報が出せない部分も前提にした部分は、あらかじめ事業者の方に聞いていただき、公開・非公開の判断ができるようなものであれば問題はない。市民参加条例でないと非公開にできないということであれば、今後の運用については、その都度ご相談いただくような形でよろしければ、私も今日賛成します。よろしくお願いします。

(会長)

ありがとうございます。

1点目の会議の公開・非公開については、この会議だけではなく、市の市民参加条例の基準もございます。また今の設置要領については明示的に公開・非公開については書いてないと思います。成田委員がおっしゃるように公開だと話せない情報等もあるかと思います。その運用については、現行の規定に照らし、理由無く非公開というのは難しいですが、非公開の理由がしっかり整理できれば、その運用は個別に検討していくということだと思っています。そのようにご理解いただければ幸いです。

2点目の資料3の記載についてはいかがでしょうか。先程、菅井委員からの質疑もふまえると、本会議に報告というところも案件によっては報告だけでなく承認という、運賃協議のようなものは先に手続きを進めて報告だけでもありますので、その辺り、報告承認とか、ただし運賃協議は報告のみとだとその辺を明確化した記載に直した方が正しい理解になると思っています。

また、付託というところの2つ目の※書きについては、他に皆様のご意見なければ、付託自体は省略ではないと思いますので、書面で確認合意というところが、手続き的に間に合わない可能性はあるところではありますが、この分科会の設置要領自体、本会議から分科会に運賃協議にかかるものは、分科会を置いて議論すると定められている意味では、付託になるのではと思いますが、その辺り事務局の考えとしてはいかがでしょうか。

(事務局)

基本的には、先ほど菅井委員からもお話ありましたとおり、交通会議というのは道路運送法等に従って設置されている会議体です。国の法律、交通会議を運用するガイドラインや通知等がございますので、それに厳格に従い進めていくものになります。その中での分科会は、国の基準以外の市の運用部分で、ふれあいバス分科会等を設けている点がありますので、ここで厳格に定義づけしてしまうと国の基準との齟齬が生じる心配もあります。基本的には当然交通会議に諮らなければいけないものを諮る。その中で運賃協議のような事例の場合には、その省略或いは軽微な事案であれば運賃協議会も省略できると国から基準が示されているので、それに従い運用していくということで、資料3はあくまで市民の皆さんも含め、イメージとしてご理解いただく程度で提示したもので、明確な規則や要綱ではございますので、逆に不必要なものは削除して、あとはその都度きちんと事務局の方でそのルールを説明していく形で進めさせていただければと思います。

(会長)

ありがとうございます。

では資料3はあくまでわかりやすくまとめたパワーポイントということで、2つ目の※については削除をさせていただいた上で、しっかりと法律等の基準に基づいて厳格に運用していくという趣旨をご理解いただければと思います。

他に意見がないようでしたら、資料3の付託の部分の2つ目の※を削除した上で、このとおりの運用で承認ということによろしいでしょうか。

異議なし

(会長)

ありがとうございます。

それでは議題2については、一部修正したうえで承認とさせていただきます。

(会長)

続きまして議題(3)京成電鉄バスグループの事業再編に伴う定期旅客運賃定期券制度の変更の報告について事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

この議題につきましては、運賃協議分科会会長の豊田委員より協議結果をご報告させていただきます。豊田委員よりお願いします。

(委員)

運賃協議分科会会長の豊田です。

令和8年2月25日に書面開催した運賃協議分科会において、協議が整った件についてご報告いたします。

協議内容といたしましては、資料5及びカラー刷りの添付資料になります。京成電鉄バスグループ再編に伴う定期券制度変更についてとありますとおり、京成バス千葉セントラル株式会社では、2026年4月1日より定期券制度を変更し、印旛学園線を除く定期券の廃止、IC金額式定期券の利用エリア拡大等を実施するものでございます。

分科会では、委員全員のご承認をいただき、令和8年3月11日に協議が整ったことを受け、資料5のとおり千葉運輸支局に証明書を送付いたしました。

なお、書面開催の際に委員からご意見をちょうだいしております。内容につきましては、事務局よりご説明願います。報告は以上になります。

(事務局)

分科会会長からご報告がありましたことについて補足説明させていただきます。

本件は書面にて協議を行ったものでございます。その際、委員から紙の定期券が廃止されることによりスマホ等を所有していない高齢者等が不便になるのではないかと。また、制度変更の周知や購入時のサポートを手厚くして欲しい等のご意見がありました。この意見に対し、事業者である京成バス千葉セントラル株式会

社からは、ＩＣカード式の定期券は引き続き窓口でも購入が可能であること。また、制度変更については、今後ホームページや車内掲示等で十分に周知を図っていくとの回答がありました。ただし、ＩＣカード自体は一部のバス窓口では新規発行ができないため、あらかじめ鉄道駅等で用意していただく必要がある点についても併せて周知するとのことです。補足説明は以上となります。

(会長)

説明が終わりました。

ご質問ご意見などございましたら、委員の皆様よろしく願いいたします。よろしいでしょうか。

それではお諮りいたします。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。

異議なし

(会長)

ありがとうございます。

議題については以上で終了となります。進行を事務局にお戻しいたします。議事の円滑な進行にご協力いただきありがとうございました。

(事務局)

会長ありがとうございました。

続きまして、次第４.その他ですが、事務局より地域公共交通計画にあります地域公共交通の補完交通としての新たなモビリティの導入について、市の検討状況をお伝えさせていただきます。

(次第４を事務局より説明)

(事務局)

その他、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。

なければ今後の予定でございますが、１１月頃に会議を開催させていただきたいと思います。日程等決まりましたら、ご連絡させていただきます。

以上をもちまして本日の会議を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。

令和８年９月３０日に行われた令和８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８年１０月２０日

委員 菅井 規

委員 澁谷 忠洋