# 令和８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８年１１月１１日（水）１３時３０分～１５時５０分
開催場所　印西市役所 ３階 大会議室
出 席 者　２５名　野﨑崇正会長、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、武田好子委員、
太田英寿委員、浦川真一委員、三上達也委員、石井隆委員、和田賢太郎委員、
若林大祐委員（代理：小澤竜也氏）、菅井規委員、澁谷忠洋委員、
金田直樹委員、島原善信委員、高山和征委員、飯塚寛明委員、藤﨑博一委員、
片岡聡委員、伊藤章委員、髙平光重委員
事 務 局　交通政策課　鈴木課長、杉山係長、中島係長、渡邉主査補
傍 聴 者　５名
議　　題　（１）ＡＩデマンド型乗合交通事業の導入について
（２）印西市地域公共交通計画に係るモニタリングの実施について

会議資料　１．会議次第
２．資料１　ＡＩデマンド型乗合交通の導入について
３．資料２　印西市地域公共交通計画（抜粋）
４．資料３　令和８年８月千葉豪雨及び台風２５号による影響と対応について（９／３０会議時報告のまとめ）

## 会議録

（事務局）
定刻となりましたので、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、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鈴木と申します。よろしくお願いいたします。
はじめに資料の確認をお願いいたします。事務局から事前に配付した資料は４点です。１点目が会議次第、２点目が資料１「ＡＩデマンド型乗合交通事業の導入について」、3 点目が資料 2「印西市地域公共交通計画（抜粋）」、４点目が資料３「令和８年８月千葉豪雨及び台風 25 号による影響と対応について」で、前回会議の報告のまとめとなります。また、本日、分科会に付託する依頼文の案を席上に配付しております。以上です。不足等はございませんでしょうか。後ほどでもお申し出いただければ対応いたします。
ここで委員の交代についてお知らせいたします。７番の委員におかれましては、都合により交代されたため、民生委員児童委員協議会から新たに推薦をいただき、武田好子様に委員を委嘱させていただきました。本日はまだお見えになっておりませんが、お見えになりましたらご挨拶をいただければと思います。
続いて、本日の委員の出欠についてご報告いたします。９番の尾井川委員、14 番の岩崎委員、19 番の菊池委員、21 番の成田委員から欠席のご連絡をいただいております。また、２番の豊田委員からは若干遅れるとのご連絡をいただいており、この

後お見えになる予定です。
つきましては、本日の出席委員は現在23名で、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です。印西市市民参加条例及び同条例施行規則により、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は５名です。
また、会議終了後は会議録を作成し、公表いたします。会議録は、前回会議と同様に、事務局で作成した案について委員２名のご確認をいただいた上で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。録音データは会議録作成後に削除いたします。
それでは、野﨑会長からご挨拶をお願いいたします。

（野﨑会長）
あらためまして、皆さんこんにちは。地域公共交通会議の会長を務めております副市長の野﨑でございます。委員の皆様におかれましては、本日は大変ご多忙の中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、日頃から本市の交通施策にご理解、ご協力をいただき、深く感謝申し上げます。
本日の議題は、先ほど事務局から説明があったとおり２つです。１つ目がＡＩデマンド型乗合交通事業の導入について、２つ目がモニタリングの実施方針についてで、それぞれご議論いただくものです。このふたつは、昨年度に策定した新しい地域公共交通計画の中で、いずれも実施を検討すると決定しているものです。本日は具体的な方向性について事務局から説明をいただき、忌憚のないご意見をいただければと思っております。
また、その他の報告事項として、前回の会議で、台風25号と８月の豪雨の災害対応について振り返りをさせていただきました。その際にいただいたご意見を事務局でまとめましたので、ご報告をさせていただきます。
円滑な進行に努めてまいりますので、皆様のご協力をいただければ幸いです。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。以降の議事進行につきましては、野崎会長にお願いいたします。

（野﨑会長）
これより本会議の議長を務めさせていただきます。次第の２、会議録署名委員の指名に移ります。本日の会議の署名委員は、名簿順に金田委員と島原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。
それでは、次第の３、議題に入ります。議題（１）ＡＩデマンド型乗合交通事業の導入について、まず事務局から説明をお願いいたします。

（議題（１）を事務局より説明）

（野﨑会長）
事務局の説明が終わりました。本日は事業の骨格について事務局から説明をいただきましたが、具体的な制度の詳細は、今後、分科会に付託することを考えております。付託してよいかどうかは後ほど皆様にお諮りいたしますが、その前に、今の説明について皆様から率直で幅広いご意見をいただき、それを踏まえて詳細を分科会に付託したいと考えております。
市民の皆様、事業者の皆様、業界団体の皆様、それぞれにご意見、ご質問がおありかと思いますので、刈谷委員から順番に指名させていただきます。ご意見、ご質問がなければ見送っていただいても結構です。順番に指名させていただく形でよろしいでしょうか。では、まず刈谷委員からお願いいたします。

（刈谷委員）
刈谷です。乗合で車両５台ということですが、資料１に載っているような通常のタクシー車両を使うのか、あるいは他の自治体のように 10 人乗りくらいのハイエースのような車両を使って、より多くの人を運ぶ方法もあろうかと思います。現状と同じぐらいのタクシー車両を想定されているのか、それとも、もう少し大きい車を予定されているのか、これが１点です。
もう１点は、利用者は市民限定ということですが、在勤や在学の方は除いて、印西市に住所を置いている方だけを想定されているのか、その点をお聞きしたいと思います。以上です。

（野﨑会長）
それでは、事務局から説明をお願いいたします。

（事務局）
お答えします。車両については、現在は一般的なタクシー車両を想定しています。ただし、セダン型ではなく、スライドドアを備えた車両を想定しています。また、利用者については、今のところは市民のみで考えています。以上です。

（刈谷委員）
ありがとうございます。自分のところの自治体では、車椅子の方が乗る場合に普通の車両では乗れないという話があり、それでハイエースの方に変えたということもあったので、お聞きした次第です。ありがとうございます。

（野﨑会長）
今の点について、事務局から補足をお願いします。

（事務局）
委員から車椅子というお話しがありました。これは今後、分科会でもお話しさせていただこうと思いますが、車椅子の方をお乗せする乗合の乗り物となりますと、福祉部門に大きく偏ってしまいますので、現在のところは、介助を必要としない方に限ろうかと考えています。以上です。

（野﨑会長）
先にお伝えすべきでしたが、時間の都合もありますので、ご発言はなるべく要点を絞り、簡潔にお話しいただくようお願いいたします。これは事務局の説明も含めて、皆様にご協力をお願いしたいと思います。それでは、続いて桑原委員、お願いいたします。

（桑原委員）
今回のデマンド交通の導入については、これまでの経験を踏まえて便利になってくるということで、よいと思います。ただ、過去のことですが、４ページの「これまでの対応」にあるスワン号は、１日約1.2人ということで、相当稼働率が悪かったのだろうと思います。この点について、どのような原因があったのか、事務局で押さえているものがあれば教えていただきたいと思います。

（野﨑会長）
では、事務局、お願いいたします。

（事務局）
お答えします。スワン号について、今もう一度実施したらどうなるかといいますと、実際には答えがあまり変わらず、おそらく同じように1.2人ぐらいになるということは少し分かっています。結局、高齢者が多くいらっしゃらない地域で、そこだけに絞って実施すると、同じような結果になることが考えられるというところです。1.2人が少なかったかといいますと、どのようにやっても、おそらくあまり変わらなかった可能性が高いです。以上です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。それでは続いて、玉井委員からご意見、ご質問がありましたらお願いいたします。

（玉井委員）
いろいろあるのですが、まず、65歳以上で運転免許証を持っていない人のほとんどが千葉ニュータウン地域に集まっているということですが、それ以外の地域の人たちがなぜ免許証を持っているのか、持たなければいけない理由です。結局、交通の便が悪い、自分の車でないと移動できない、移動しにくい、そういう条件があるのではないかと思っています。なぜ千葉ニュータウンとほかの地域とで免許の保有の状況が違うのか、そのあたりの分析はされているのでしょうか。

（野﨑会長）
まず、その１点のご質問ということでよろしいでしょうか。では、事務局から説明をお願いいたします。

（事務局）
今のお話しは、デマンドの話しというよりは、昨年度策定した地域公共交通計画で分析した内容に関わりますので、私から回答させていただきます。さまざまな理由があると思いますが、基本的には、市街化区域と呼ばれるような人口密度の高い

地域の方には公共交通がある、逆に、いわゆる在来地区、農村地区に行けば行くほど公共交通が少ない、ということが免許の保有率の差になっていることは、アンケート等からも確実に出ているものと考えています。以上です。

（野﨑会長）
　では、玉井委員、お願いいたします。

（玉井委員）
　そういう意味では、基本的に、不便と感じている人たちのところで、免許を返納しない人が多いのではないかと思います。そういう地区を重点的に、今回のデマンドにしても何にしても取り組んでいくという方法がよいのではないかと思っています。以上です。

（野﨑会長）
　ご意見は以上でよろしいでしょうか。それでは続いて、野村委員、お願いいたします。

（野村委員）
　資料の 10 ページ、事業の骨格の②「担い手と契約」のところです。運賃収入については、受け取った運賃を委託料から精算するという形になっていますが、そうすると、上限はいずれにしても委託料が限度になる、そういう理解でよいわけですね。そうすると、受託者側からすると、果たして実質的なメリットがあるのかどうか、そのあたりはどうなのでしょうか。

（挙手する者あり）

（野﨑会長）
　この後、担い手となり得る事業者の皆さんからもご意見をいただきますが、今の点についてでしょうか。では、タクシー協会の高山委員からお願いいたします。

（高山委員）
　すみません、割り込むような形で恐縮です。私は昨年からこの会議に出席させていただいております。前回、９月に、デマンド交通を導入するという報告がございました。ここに集まっている皆さんは、市民の足をどのように確保したらよいのかを協議する会議だと思います。その中で、既にデマンド交通の導入ありきで話が進んでおり、果たしてそれで皆さんはどうなのか、というところをまずお聞きしたいと思います。
　と申しますのは、今、役割分担という話しがありました。路線バスはこれです、タクシーはこれです、と。そこには少し事実誤認もあるのではないかと思います。デマンドのお客様はこれです、タクシーのお客様はこれです、というわけにはまいりません。私どもはコロナ禍でお客様が４割減り、６割になりました。歯を食いしばって頑張っています。資料では実働が５割という話がありますが、東京でさえ 60 数%、県内でも 60%程度です。曜日や季節の波動がありますので、５割は少し低いと思いますが、人も、実働率も、あれ以降どんどん上がってきています。

その中で、今回、デマンド交通の導入ありきで進みますと、本当にタクシー事業がこの印西市で存続できるのか、というのが大きな不安です。デマンド交通は、まとめて運ぶ、確かに効率的です。しかし、タクシーはどうでしょうか。数字の上では、印西市で年間 31 万人の方にご利用いただいています。終バスがなくなった後、急ぎのとき、けがをしたとき、荷物があるとき、それぞれの場面でご利用いただいている中で、このデマンド交通を全域で、ということになりますと、タクシー事業の存続さえも危ぶまれることが想定される状況です。

皆さんの議論の中で、やはりデマンド交通が必要だということであればよいのですが、その前提として、今、玉井委員からもありましたように、どういう需要を、どういう困っている方を、どういう手法で運ぶのかというところです。税金でやります、何両でやります、何時から何時までやります、値段はいくらです、という議論の前に、ぜひそこについて皆さんのご意見をいただければと思っております。

（野﨑会長）

ご意見ありがとうございます。今、タクシー事業者側の視点からの議論になっていますので、順番が前後して恐縮ですが、この会議には市内で運行されているタクシー事業者の方もいらっしゃいますので、まずタクシー事業者の皆さんからご意見、ご質問をいただいた上で、また元の順番に戻らせていただく形でよろしいでしょうか。では、まず大成交通の石井委員、お願いいたします。

（石井委員）

大成交通の石井です。ＡＩデマンド型乗合交通ということですが、実際にどのようなやり方をしていくのかが、まだ見えてきません。それと、他の市町村でこういうデマンド型を実施しているところは結構あると思いますが、そこの失敗例、あるいは成功例、先ほど高山委員からもいろいろありましたが、そういうものももう少し検討していかないと、少し難しい事業なのかなと思います。以上です。

（野﨑会長）

ありがとうございます。今の点について、事務局から説明をお願いします。

（事務局）

お答えします。成功例、失敗例というのはなかなか難しいところで、何をもって成功とするのかが少し難しい事業ではあります。現在、印西市で考えているこの乗合事業については、３年分、約 1,080 日分のシミュレーションを実際に行ってみました。その結果では、１日 90 人から 120 人程度が利用する見込みです。利用が多いエリアは千葉ニュータウン中央駅と印西牧の原駅の周辺で、スワン号を運行していたところなどは、やはりなかなか難しいということも少し分かっています。

近隣市町村の成功例といいますと、印西市が考えているように市内全域でデマンドを実施している事例がほぼありません。あるところといいますと、ほぼ関東にはなく、それぐらい少ないものです。失敗例といいますと、おそらく皆さんがご存じの自治体は、ほぼ、なかなか難しい状況になっているというところです。以上です。

（野﨑会長）

今の点について、石井委員、よろしいでしょうか。では、一旦タクシー事業者の

皆さんからお聞きして、また戻りたいと思います。続いて、船尾タクシーの和田委員、お願いいたします。

（和田委員）
船尾タクシーの和田です。デマンド交通といいますと、私はこれまでタクシー事業のみをやってきて、乗合はやったことがありませんので、イメージでしかないのですが、言い方は悪いかもしれませんが、少し安いタクシーというイメージです。先ほど高山委員からもありましたように、市内全域、特に交通不便地域こそタクシーでカバーしてきたつもりですが、それでも足りなくて、こういうお話しが出ているのかなと思います。これから分科会などで細かい話しが詰められていくことだと思いますので、今の時点では分からないことが多いのですが、分科会等の話し合いをよく聞きながら、乗合の許可等も取っていかなければなりませんし、これからいろいろとやっていかなければならないなと、意見になってしまいますが、そのように感じています。

（野﨑会長）
ありがとうございます。では、高山委員からお願いいたします。

（高山委員）
たびたびすみません。今、安いタクシーという話しがありました。他市の事例、乗合タクシーの数字はかなり厳しいです。1.1 人とか 1.2 人、要するに１人で１台なのです。乗り合うことができなかった。手法がどうだったのかはありますが、乗合という概念から外れている事例が他市では多いのかなと思います。その中で、今、端的に「安いタクシー」という概念、これが現実になってしまっているというのが現状ではないかと思います。
皆さんにお知らせしなければならない数字があります。先ほど年間 31 万人の方にご利用いただいていると申し上げましたが、数字の上では、１回当たり 3.7 キロメートルのご利用です。今回のデマンドは、範囲も全市ですという話しであれば、まさしく、かなりの需要がそちらに流れていくのではないかと思います。他市の事例では、例えば月・水・金に実施するとか、地域を限定するとか、あるいは時間を工夫しているという事例もあります。何がこの印西市にとってよいのかというところを、もう少し慎重にご議論いただければと思います。以上です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。では、タクシー事業者の皆様からのご意見、ご質問に戻りまして、都市交通の岩崎委員は、本日ご欠席ですね。失礼いたしました。
今、議論になっているのは、まさにこのデマンド交通の仕組みと、既存のタクシー事業者の皆様をはじめとする既存の交通との両立をどう図っていくか、そのバランスが今後の制度設計において大変重要なポイントになるというお話しです。市民の皆様にとっては、できる限り安く、できる限りドア・ツー・ドアで、自宅から行きたいところに行きたい。ただし、それを税金を使って公共交通として行ってしまうと、既存の民間の事業が成り立たなくなってしまう。そのバランスをどうしていくかというところを、今後の具体的な制度設計において慎重に議論していく必要があると受け止めております。この点について、学術の観点から、板谷先生から何か

ありましたらお願いいたします。

（板谷委員）
ご指名をいただきましたので、発言します。流通経済大学の板谷です。まず、デマンド型乗合交通ということでご議論いただいているところですが、まだ導入が前提ではなく、良し悪しを議論して、どうするかを今検討している、という理解でおりました。そういうことですので、やはり慎重に議論しましょう、というのが私の１つ目の意見です。
他のところの事例は、私もいくつか勉強させていただいています。タクシーではない、バスでもないので、利用者の側からすると、今までと同じように利用できるのかどうかという点で理解が不足していて、ご利用が少ないという場合が結構あります。特に最初の頃は、ＡＩオンデマンドだということで、スマートフォンのアプリを使って予約してくださいと言ったところ、高齢の皆様が使い方が分からない、とても不安であるということで使われず、それで失敗したという事例がたくさんありました。そこで、改善の際には、きちんと電話で予約できるようにしましょう、あるいは、同じアプリでも、高齢の皆様もご家族とのやり取りでLINEを使う方が多いので、LINEで予約できるようにしましょうと、いろいろ改善をしているところです。本日ご説明いただいたのはまだ概念だけですので、これからどうやっていくかについては、やるのであれば、きちんと利用しやすい形にしてやらないと駄目だと思っております。これがまず１つ目です。
２つ目は、それによってタクシー事業の利益が少なくなり、事業が存続できなくなるかどうかというところです。可能性はゼロではありませんので、高山委員がご心配になるのは大変よく理解できます。ここは制度設計の工夫で対応すべきところです。端的に言えば、仮にＡＩデマンド用に５台のタクシーを各タクシー事業者の方々に拠出していただいたとして、ご利用がなかった場合に、ほかからお客様が来てタクシーに乗りたいと言っても、デマンドをやっているから断らなければいけない、というようなことにするのではなく、そういう方々にもきちんと一定のお金が入るようにする。要は、これを引き受けたことで損をしないような設計にしていただければ、ひとまず地元のタクシー事業者の皆様に短期的な不利益はないと思います。やるのであれば、そういう設計にしないと事業者に負担がかかりすぎますので、そこはきちんとやっていただきたいと思います。
大事なのは、市民の皆様の中で、今までタクシーやバスがあっても、収入その他の事情で利用しづらく、移動に困っている方々がいらっしゃる。その方々に対して、市として新しい手段を提供したいということで、いろいろご苦労されて検討いただいているということだと思います。これまでタクシーを使われていた方々が、安いタクシーだと思って皆そちらに行ってしまうのかというと、そもそも上限があって、１日に最大 100 人少々しかご利用できないということですから、どちらかというと、今までタクシーを使っていた方々よりは、今までどの交通機関も使えずに不便な思いをされていた方々が、これができたことによって、ではこれを使ってみようかと、公共交通を使われる方が増える方向に向かうのではないかと思います。これは、やってみないと分かりません。
ですので、実験をしてみて、割とよい方向に結果が出てきたら、そのままやっていけばよい。そうでなかった場合には、制度を見直すか、そもそも別のやり方を考えた方がよいのかを、再度この席上で検討していけばよいと思います。ただ、現状

はまだそこまで議論が熟している感じがしませんので、私としては、もう少しこの資料の内容を詰めていただき、この内容で、地元のタクシー事業者の皆様に、例えばＡＩオンデマンドに１台タクシーを拠出していただけるかどうかをご検討いただき、大丈夫そうであれば、やってみましょうと。そうではなく、やはり厳しいということであれば、無理をして進める話ではないと思っております。
まとめますと、地元のタクシー事業者の皆様にご理解いただき、納得して協力することができるような制度になった場合には、実証実験等の形でまずやってみるのがよいのではないか。それでもやはり厳しいのではないかということであれば、あまり無理をする話しではなく、再度別のことを検討してもよいのではないか、というのが、ここまでのご議論を伺った限りでの私の意見です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。今の点について、ご意見、ご質問がなければ、あらためて順番に戻らせていただきます。事業者の皆様にも順番にお回ししていく予定です。豊田委員は途中からのご出席で、説明をお聞きになっていませんので、資料をご覧いただいて、後ほどあらためてお伺いしたいと思います。では、加藤委員、お願いいたします。

（加藤委員）
４ページのスワン号のところです。１日の利用が約 1.2 人ということで、私も耳にしたことがあります。資料に載っているように、区域が狭く需要を集めきれなかったこと、それと、乗り場所がやはり一番遠くて、使いたくても使えなかったということが、私のところに入ってきました。また、知っている方もいれば、知らない方もいたということが、この約 1.2 人になったのかなと思います。以上です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。では続いて、武田委員、お願いいたします。

（武田委員）
最初の会議に時間を間違えて遅れてしまい、申し訳ありません。前任の方の後を受けて、急きょ後任となりました。ニュータウン中央北地区の武田と申します。よろしくお願いします。最初の資料の説明のときにおりませんでしたので、ほかの方から既に出ていたら申し訳ないのですが、その点で少しよろしいでしょうか。
２ページ目の「高齢化と移動の需要」のところで、千葉ニュータウン地区は 21％という高齢化率が出ていますが、これは、ニュータウンでひとまとめにされていて、マンション群や高層団地も含めてニュータウンとしているのだと思います。私は第１期に入居した戸建ての住人で、民生委員をしていますから、近隣の地域の状態は全部分かっています。ちなみに、木刈４丁目は高齢化率が 57％です。私が住んでいる木刈３丁目は 54.7％です。ここも最近新しい入居者が増えたので少し下がりましたが、一時は 60％ぐらいまでいっていました。
戸建ての場合、一人暮らしや高齢者だけの世帯が多く、免許も返納して、なおかつ同居の若い世帯は外に出ていて、身内にも頼れない方が多いです。高齢化に伴って、医療機関や福祉関係のところへの移動、買物等にも困っているという実情は、皆さんから聞いています。

それと、その隣の 65 歳以上の運転免許非保有者について、千葉ニュータウン地区にお住まいですとありますが、これはほとんど戸建ての方が対象だと思います。マンションその他は、ほとんど皆さん免許をお持ちの若い方ですので、ニュータウン地区でひとまとめにされると、若い世代と高齢の世帯とでは大分違います。その認識だけは今日お伝えしようと思って参りました。

それから、私は民生委員児童委員協議会の者ですが、高齢者専門部会というところがあり、そこでもこの問題について、民生委員の方たちが勉強会をしたり、見学会を開いたりして、いろいろと情報を聞くことができます。今日は皆さんのお話しを聞いて、いろいろ参考にしたいと思いますので、よろしくお願いします。遅くなって申し訳ありませんでした。

（野﨑会長）

ありがとうございます。今の高齢化率の点などについて、事務局からお願いいたします。

（事務局）

今の武田委員のご説明について、少し補足させていただきます。昨年度の計画策定の際には、高齢者専門部会、民生委員の皆様に大変お世話になりまして、アンケートも実施させていただきました。計画の本編は印刷したものを皆様にお配りしており、武田委員にも本日お渡ししましたが、資料編は大部になりますので、ご希望があれば印刷したものをお渡ししますけれども、基本的には市のホームページに掲載しております。その中に、民生委員の皆様からのアンケート結果も載せております。100 ページ以上になりますが、大変細かいデータをいただいていますので、こちらをご覧いただくと、今の武田委員のお話しのより詳しい内容をご覧いただけると思います。

また、交通計画資料編の４ページ、５ページに、ニュータウンに限らず、市の全地域の高齢化率をかなり細かく出しています。カラーで見やすくなっており、例えばニュータウンでも木刈地区であれば 50％台で真っ赤になっている、あるいは駅前の新しいエリアは非常に低くなっている、といった形で、解説も付けていますので、こちらをご覧いただくと、市の全地区の高齢化率の状況がよく分かるようになっています。こういったものもご参考にしていただければと思います。よろしくお願いします。

（野﨑会長）

ありがとうございます。それでは、順番に、京成バス千葉セントラルの太田委員からお願いいたします。

（太田委員）

京成バス千葉セントラルの太田でございます。このデマンド交通ですが、我々バス事業者としましては、現状、こちらにお示しいただいている内容では、影響の出るところはまだ分からないというところがあります。

と申しますのも、11 ページに「幹線・タクシーとの役割分担」と書いてあり、こちらには路線バスのことは記載がないのですが、例えば、ふれあいバスというところで、運賃の比較をされています。ただ、単純にこの運賃の比較だけで決めていけ

ないところがあるのではないかと思います。我々一般路線バスは、皆さんご存じのように、運行区間というものがあり、決まった道を決まったルートで走り、その中の決まったバス停でお客様にご利用いただいています。そうしますと、この区域の中で自由に乗降ができる、自由といっても、一応 500 か所程度の乗降場所を設けるという想定とのことですが、現状でも、ふれあいバスと一般路線バスで重複したルートを走っているところがあります。その中で、日中の時間帯、時間に余裕があってご利用いただいている方にはふれあいバスをご利用いただいていて、一般路線バスの方には乗らないという方が結構いらっしゃいます。

このエリアの中を自由に移動されてしまうと、仮に 500 円とか 800 円という金額を決めたとしても、路線バスでその移動をしようとすると、乗り換えて結局それ以上に高くなる、それならばこちらのデマンドを利用しましょう、ということも起きるわけです。現状として、ふれあいバスに既にご利用が移ってしまっているところを考えると、このデマンド交通に関しては、少し懸念するところがございます。

これはまだたたき台の状態でしょうから、今後、分科会でご議論いただいて、詳細な部分を決めていくということでしょうけれども、そのあたりは、かなり神経質になって決めていかないといけないのではないか、というのがバス事業者としての考えです。以上でございます。

（野﨑会長）

ありがとうございます。今ご意見をいただいた点について、事務局から何かありましたらお願いいたします。

（事務局）

太田委員のおっしゃるとおり、本日お話しさせていただいたたたき台について、今後、分科会で皆さんにご議論いただければと考えております。以上です。

（野﨑会長）

ありがとうございます。では続いて、なの花交通バスの浦川委員からお願いいたします。

（浦川委員）

なの花交通バスの浦川と申します。弊社は、京成佐倉駅からＪＲ小林駅、また印旛日本医大駅の間の路線バスを運行させていただいております。今回のＡＩデマンドの関係ですが、最初にお話しをお聞きしたときに、直接路線バスに関係があるのかな、というのが正直なところでした。実際に、スワン号が本埜地区を走っていたときも、弊社のバスも走っておりましたが、特にバスの方から乗り換えたお客様がいたということは、実際のところはなかったというのが現状です。

本格的な話し合いはこれから始まっていくと思いますが、実施期間が令和 10 年度から 12 年度ということで、期限を決めてしまっているところで、もしかすると会議に焦りが出てきてしまって、中途半端なスタートになってしまうのではないかという懸念が、今お話しを聞いていて出てきたところです。会議の進行状況によっては、もう１年遅らせてスタートするといったように、綿密な計画を立てた方がよいのではないかと思いました。また、バスへの影響につきましても、弊社でも検討していければと思います。以上です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。では続いて、京成バス千葉イーストの三上委員、お願いいたします。

（三上委員）
お世話になっております。京成バス千葉イーストの三上でございます。弊社も、運行路線として、平賀学園台から京成酒々井駅、酒々井町ですが、こちらを運行しております。影響に関しては、今、太田委員がおっしゃったとおり、神経質に考えていかないといけない、影響はないとは言い切れないと思っております。
あと２つほどお聞きしたいところがあります。８ページに、目指す姿として「市内どこからでも、最寄りの生活拠点へ」と素晴らしいコメントが記載されていますが、その一方で、鉄道、民間路線バスを代替しないというお話しも聞いております。その中で、ＡＩデマンドは７キロメートルが上限ですよ、幹線は乗せませんよ、というお話しをされていると思いますが、この８ページの１行が先行してしまいますと、市民の皆様は、これはどういうことなのか、目指す姿とＡＩデマンドの乗り方が大分違ってくるではないか、ということになります。うまく市民の皆様に説明されないと、誤解を招くのではないかと思います。これが１点です。
もう１点は、今、板谷先生もお話しになっていましたが、ＡＩデマンド、ＡＩというと何か素晴らしいイメージですが、このＡＩというのは、予約するのにＡＩが必要なのか、運行するのにＡＩがやってくれるのか、オペレーターが主役なのか、そのあたりが、私の勉強不足ですが、はっきり見えてこないと感じます。板谷先生もおっしゃいましたが、予約の仕方について、65 歳以上の方にスマートフォンでと言っても、なかなか見えてこないのではないか。それをＡＩがやっていただけるのか、というところです。まとまりませんが、２点ほど、よろしくお願いいたします。

（野﨑会長）
ありがとうございます。今の点について、事務局から補足などありましたらお願いします。

（事務局）
何がＡＩかといいますと、乗合をマッチングさせるところにＡＩを活用しているということです。同じ目的地、あるいは同じ方向の人をどのようにして拾っていくか、ということに活用させていただくのが主なところです。以上です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。タクシー事業者の皆様からは先ほどご意見をいただきましたが、追加のご意見、ご質問などはよろしいでしょうか。では続いて、若林委員、お願いいたします。

（小澤委員代理）
本日、若林が業務の都合により、代理で出席しております千葉県交通計画課の小澤と申します。よろしくお願いします。私も県内の交通会議にいろいろと参画させていただいており、デマンド交通、乗合の交通は、さまざまなところで実施されて

いますが、やはり共通して懸念があるものとして、乗合率の低さというところがあります。乗合率が低いと行政負担も増えていき、持続可能な交通政策になかなかなりづらいというところがありますので、そこにどのような策を講じるかは、今後、分科会等で制度設計をしていく上で工夫が必要なのかなと思っております。
その観点で、もし分かれば教えていただきたいのですが、スワン号については利用者の数字は出ていましたけれども、実際の乗合率はどれぐらいだったのか、把握されていれば教えていただければと思います。

（野﨑会長）
では、事務局から説明をお願いいたします。

（事務局）
スワン号については、資料に１日 1.2 人と記載しています。朝は定時定路線で運行し、昼間はデマンド型での運行でしたので、１便当たりで何便とするのかは難しいところですが、ほぼ１日に１人しか乗らないという状況が続いていました。以上です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。それでは続いて、菅井委員、お願いいたします。

（菅井委員）
千葉運輸支局の菅井でございます。大体皆さんがいろいろ議論されて、あまり申し上げることはないのですが、私は一昨年、栃木県という、公共交通があまり発展していないところが多い県で勤務しておりました。栃木県は 25 市町しかないのですが、正確ではありませんが、確かそのうち半分以上はデマンド運行をやっていました。先ほど事務局がおっしゃったことを少し否定する話しになってしまいますが、市や町の全区域を運行の区域としているところは、結構あったような気がします。
先ほどから、スワン号の場合は区域が狭かったから乗合率が上がらなかったという話しがありましたが、全区域にすると、いろいろなところに利用者がいるので、結局、乗り合わせができないという状況が発生して、乗合率が 1.1 とか 1.2 にしかならない、というケースも結構ありました。そういう場合は、先ほどからおっしゃっているように、安いタクシーと全然変わらないではないかという話しになってきます。ＡＩオンデマンドは、乗り合わせてもらい、それをマッチングして、効率的なルートをＡＩに作ってもらうことに意味があるもので、１人しか乗っていなかったら全然意味がありません。やはり何が大事かというと、皆さんおっしゃっていますが、いかに乗り合わせるかが一番大事な話です。
実際にこれを実施するかどうかは今後話されることかと思いますが、その議論をしていく中で、どのようにして乗り合わせを多くしていくか、そのやり方、手法を検討していく必要があると思います。具体的な市町は覚えていませんが、栃木県でも、乗合率が２から３というところもありました。収支率も、デマンドは大体５％とか６％、１運行当たり 5,000 円かかります、6,000 円かかります、というケースが結構多いのですが、確か、デマンドの中でも収支率が 50%近くまでいっているケースもありました。国土交通省にも事例のデータベース等がいろいろありますので、そのあたりもご覧いただいて、事務局でご研究いただければと思います。以上です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。市役所内部の委員は少し飛ばさせていただきまして、続いて、飯塚委員からご意見、ご質問などありましたらお願いいたします。

（飯塚委員）
我孫子市役所の飯塚です。私たちも、このデマンド交通にはとても興味があるのですが、やはりタクシー事業者さん、バス事業者さんのことを考えますと、なかなか手が出しづらいというところもありますし、実証運行だけで結局デマンド交通が終わってしまったという市町村もある中で、今度、印西市さんが全域でやってみたいというご提案ですので、私も勉強させていただきたいと思っております。
その中で１つ、想定されているとは思いますが、ＡＩを使ってマッチングをしていくという中で、この資料ですと、買い物や通院といった４キロメートル以内での移動ということですけれども、事前予約が必要になるというところで、行きは予約で行けるとして、帰りはどうなるのでしょうか。買い物から帰るときも時間を予約して、ということになるのか。例えば病院ですと、待合で思ったよりも時間がかかってしまい、予約の時間に間に合わなくなるようなケースが出てくると、今度は乗れなくなってしまうという問題が出てくるのではないかと、素朴ながら思っています。どういう想定のものなのか、教えていただければ助かります。

（野﨑会長）
では、事務局からお願いいたします。

（事務局）
お答えします。今想定しているのは、例えば病院に朝８時半に着きたいという場合、8 時半に到着するような予約とともに、今度は病院を 12 時頃には出発したいという場合には、12 時に病院を出発できるような予約を同時にしていただく、往復の予約ができるような形がよいのではないかと思っています。いずれにしても、まだたたき台ですので、今後考えていきたいと思います。以上です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。では続いて、島原委員からお願いいたします。

（島原委員）
オンデマンドについてあまり詳しくはないのですが、2 つお聞きしたいと思います。１つ目は、対象としては、高齢者だけではなく、一般の 30 代や 40 代の方も対象としているのかという点です。２点目は、今、バス事業者とタクシー事業者がありますが、このオンデマンドの委託先として、そういう業界をイメージしているのか、それとも第３の新たな業界の方をイメージしているのか、もし分かれば教えていただきたいと思います。

（野﨑会長）
それでは、事務局からお願いいたします。

（事務局）
お答えします。まず、請け負っていただく事業者ですが、市内を運行している事業者の方になりますので、ここにいらっしゃるバス会社さんやタクシー会社さんになるであろうと考えています。もう１つ、対象は市民全員を考えていますので、高齢者だけではありません。ただ、主には高齢者が多い状況になるのではないかと想定しています。以上です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。では続いて、金田委員からお願いいたします。

（金田委員）
北総鉄道の金田でございます。私ども鉄道事業者としましては、デマンド事業によって、例えば交通が不便な地域の方たちにも新たな交通手段が確立されて、駅をご利用になるお客様が増えるといった機会があれば、非常にありがたいと思います。一方で、鉄道は、私どもの駅をご利用いただくお客様は、歩いてくる方、自転車で来る方だけではなく、バスでご利用になる方など、いろいろいらっしゃいます。ですから、この事業が成功する一方で、先ほどからお話しいただいているように、既存の事業者様の安定した事業、タクシーや既存の路線バスに影響が出て、逆に路線バスの路線がなくなってしまうとか、タクシーの台数が減って駅に付けられる車が来なくなってしまうということが心配です。
実際、遠くから来られた方のために、私どもの駅、千葉ニュータウン中央駅などには、タクシーを付けていただいている会社さんがたくさんいらっしゃいますが、そういったものが減ってしまうと、タクシーは呼ばなければ来ないのか、ということにもなります。そうなると、この駅に行ってもタクシーを捕まえられないから、ほかを選ぶ、といったことになってしまわないようにしていただければ、というのが本音の部分でございます。

（野﨑会長）
ありがとうございます。では続いて、澁谷委員、ご意見、ご質問などありましたらお願いいたします。

（澁谷委員）
印西警察署の澁谷といいます。私も９月から委員を引き継ぎまして、内容がまだよく分からないのですが、料金関係などについては全く分からない状況です。警察署では、免許の返納をされる方が結構来られますが、大体お住まいは千葉ニュータウン中央駅周辺や印西牧の原駅周辺の方が返納されているという形になります。それ以外の方となりますと、やはり免許の更新をされている方がほとんどです。交通機関があまり良くないということもありますし、近くにお店などもないので、やはり車を使うという方が免許を更新されているような状況です。
デマンドに関しては、私も素人でよく分からないのですが、テレビのコマーシャルで、乗合でやっていますというものを見たときに、少し疑問に思ったのが、乗る場所も違えば、降りる場所も違う、その間で乗合をしている方は、料金も変わってくるのか、変える場合はどのようにしてやるのか、ということです。
それと、11 ページの運賃のところで、ふれあいバス 100 円、本事業 500 円から

800 円と書いてありますが、これでタクシー事業者さんや路線バス事業者さんはやっていけるのかな、という疑問があります。印西市さんの事業の骨格は分かりましたが、今後、このあたりの協議も必要になってくるのかなと思います。また料金の話しになりますが、市の財政もあるかと思いますし、先ほど申し上げたタクシー事業者さん、路線バス事業者さんが次にやっていけるかどうかということもありますので、今後はこのあたりの話し合いをしていかないといけないのかなと感じました。素人で申し訳ありません。今後ともよろしくお願いします。

（野﨑会長）
ありがとうございます。それでは、事務局からお願いいたします。

（事務局）
先ほどから、デマンドを実施することによって、タクシー、バスなどに大きく影響が出るのではないかというご心配をいただいているのは、もっともだと思います。まず１つご説明させていただきたいのは、高山委員が先ほどおっしゃったように、タクシーは年間 30 万人が乗っています。ふれあいバスも、およそ 30 万人が乗っています。このデマンドがどれぐらい年間に乗るのかといいますと、計算上、どこまでいっても、上限として３万人に満たないという規模です。ですので、デマンドがほかの交通事業の利用をすべて奪ってしまうようなことは、今のところ考えにくい、１桁少ない数字に収まるだろうというところです。５台の車両で、朝７時から夜８時まで動かしたとしても、どれだけ運んでも３万人にいかない状況です。以上です。

（事務局）
先ほど澁谷委員からお話しがあった内容について、補足させていただきます。先ほど武田委員のお話しの際にご紹介した交通計画の資料編ですが、高齢化率を分析するとともに、印西警察署からデータをいただきまして、免許の返納者の数も分析しました。ただ、印西警察署は白井市と栄町も管轄されているので、印西市民だけの免許返納者は割り出せません。そこで、３市町の人口で割り出して、あくまで推計ではありますが、その数値を出しています。資料編の９ページ、10 ページに載っていますので、インターネット、あるいは冊子でご覧いただければと思います。
そうしますと、やはり免許返納者の方が増えていて、そういった方に対する対策が必要であること、それから、我々も普段の業務の中で、免許返納者の方の足が心配だという声が増えていく中で、補完交通としてデマンドというアイデアが、これは市長の公約でもありますが、出てきたということです。タクシー、バスへの影響は、当然、大変重要なポイントではありますが、そういった市民の生活の足を維持する、その１つの最低限の手法として、今、設計をしている状況です。免許返納、それから高齢化への対策ということで、計画上進めているということは、ご理解いただければと思います。以上です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。それでは、先ほどご意見を伺わずに先に進んでしまいました豊田委員から、よろしくお願いいたします。

（豊田委員）
遅れまして申し訳ございませんでした。今日は途中から参加させていただいています。まずスワン号についてですが、私はこの委員を 10 年以上させていただいておりまして、スワン号を始める前から、運行しているときの問題点なども、いろいろお聞きしてきました。結局、スワン号は使われなかった、使いにくかったという意見がとても多かったと思います。年配の方は予約がしにくい、できない、周知もなかなかできないという点も多々ありました。
今度のオンデマンドにつきましても、若い方はなじむのがとても早く、予約もできると思いますが、交通不便地域の年配の方々、高齢者の方々は、周知をしても利用しようと思うのか、利用ができるのか、というところになってきてしまいます。高齢者の方だけではなく市民の方皆さんが利用できるということで、１日に走る台数が決まってしまうと、結局、予約の取りやすい方々が優先になってしまうのではないか、という心配も感じています。
２ページの高齢者の割合で、青で書かれている印旛・本埜地区は 41％とあります。印旛地区ですが、私の家は岩戸というところで、41％どころではなく、ほぼ高齢者しかいないというところです。タクシーの助成券も、申請するといただけるという制度がありましたが、申請しない高齢者の方がとても多いです。なぜかというと、若い人に頼むからいい、隣の人に頼むからいいと、平日にいない人たちのことを当てにしている。そして、助成を受けることが申し訳ないことだと思っている。そんなふうに税金を使って自分の行きたい病院に行くのも悪いと思っている、というような声がありまして、なかなか浸透が難しく、岩戸ではタクシー助成券の申請はあまりなかったのではないかと思います。うちも、おばあちゃんに申請すればと言っても、要らないと言って申請しませんでした。
そういう交通不便地域の高齢者の方が、このＡＩオンデマンドをどう活用できるのかということも、スワン号のときも途中で大変な感じになってきていましたので、こういう会議でよく話し合っていただき、また、先ほどから出ていますが、ほかの地区の事例を参考にしていただいて決めていかないと、なかなか難しいのかなと思います。以上です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。今の点について、事務局からお願いいたします。

（事務局）
お答えします。豊田委員がおっしゃったとおり、いかにして高齢者の方へ伝えていくかは、本当に大切な話しだと思っています。スワン号のときのこともありますが、実は私の母も、スワン号のバス停があるところに住んでいました。今も住んでいますが、確かに、スワン号に人が並んでいるのを私も見たことがありませんでした。そのような中で、アプリやＡＩといった、今どきの人に使いやすいというだけではなく、電話で申し込めるようなこともちろん考えています。こういうふうに使ったら便利ですよということも、なるべく丁寧に、細かく皆さんにお伝えできればということも、もちろん考えています。以上です。

（野﨑会長）
ここで一巡したかと思います。これまでの内容を踏まえて、あらためてご意見、

ご質問などのある方は、挙手をお願いいたします。では、玉井委員からお願いいたします。

（玉井委員）
玉井でございます。新たに 500 か所ぐらいの乗降場所を設けるということですが、現在は１キロメートルというのを大体１つの目安にしていると思います。500 か所とすることで、乗降場所までの距離が平均どのぐらいになるのか、予測はつくのでしょうか。

（野﨑会長）
事務局からお願いいたします。

（事務局）
500 か所といいますと、今考えているのは、およそ 300 メートルで乗れるような配置です。どなたからも、およそ 300 メートルのところに乗降場所があるという状況を考えています。以上です。

（玉井委員）
ありがとうございます。

（野﨑会長）
そのほか、いかがでしょうか。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です。たびたびすみません。タクシーは認可運賃で、認可を受けて運賃が決まっているのですが、タクシー事業の適正利潤は、査定上２％、1.8％です。先ほど、タクシーは年間 30 万人の市民の方にご利用いただいていて、今回のデマンドは、せいぜい運んでも４万人で桁が違うという話がありましたが、もうけはその程度でございます。
ちなみに、大変申し訳なかったのですが、この８月に、市内で１社、５両の会社ですが、事業撤退をしております。私どもは、先ほども申し上げましたが、市民の足として踏ん張ってまいりました。これからも市民の足としてご活用いただけるよう頑張ってまいりたいと思います。そのようなところを含んでご議論いただければと思います。
もう１点だけ申し上げます。この議論ですが、誰を、どういう困っている状況を、このデマンドで救うのか。今おっしゃったように、大体は高齢者を想定しておられる。高齢者であれば、おそらく病院や買い物ということになるのかなと思います。そうなりますと、先ほど案で示された 365 日運行ですが、365 日やっているところはどこにもありません。病院は、土曜日、日曜日はやっていません。買い物は、土曜、日曜はご家族で行くような状況が多いのではないでしょうか。あるいは、もし高校生の通学が不便だという声に対応するという話しであれば、それにしっかり対応できるものがあるのかなと思います。
どういう状況をつくるためのデマンドなのかというところをスタートにすると、おのずと一番よい方法、別な方式が出てくるのかなと思います。ただ全域を対象に

します、不便を解消します、あったらよい、というものではなくて、なければ困るというぐらいの、しっかりした概念があった方が、私はこの計画がうまくいくような気がしております。よろしくお願いします。

（野﨑会長）
ありがとうございます。それでは、武田委員からお願いいたします。

（武田委員）
今日からの参加で、今までの経緯が分からない状態で発言させていただいていますので、もし的外れでしたらご注意ください。ＡＩデマンド型の交通事業の導入について、これが前提でお話しされていたので、あまり言えなかったのですが、今、いろいろな事業者の方のお話しを聞いて、実際に運営してもうまくいくのかなということと、事業者の皆さんの立場として、現状を維持しつつ、なおかつＡＩデマンドの方に参入しても、そこをうまく利用できなければ同じことかなと思いました。
また話しがずれて申し訳ないのですが、高齢者や足の悪い方のことを想定しますと、私も民生委員として、車を運転できない高齢者世帯の方から、どこどこまで行きたいのだけれど、どういうところに依頼したらよいか、と相談されたことがあります。そのときにほかのところに聞いてみますと、高齢者施設や病院にも送迎バスのようなものがあって、高齢者施設の方でも、行きと帰りは送迎に使っているけれど、その間の空いている時間は送迎バスが空いている状態なので、そのときに希望すれば、買い物なり、ほかの病院なりに使うことは可能だ、という情報を後から聞きました。
民間の方たちでも、そういうサービスを検討している人がいるかもしれませんし、空いているときには何かできるかもしれません。デマンド乗合交通ありきでお話しされているかもしれませんが、逆に言えば、社会福祉協議会の方でも、そういうサービスがあまり利用されていないかもしれないけれど、それをもっと利用されやすい方向に、今あるいろいろなサービスをうまく使えば、多少なりとも、もう少しスムーズに動けるのではないかと、ふと思いました。
事業者の方たちのご意見を聞きますと、確かに、いざやってうまくいけばよいけれど、ということでした。先ほど板谷先生が、保証を付けるということであれば、とおっしゃって、それはそういう意味で少し安心かなとは思いますが、実際にやってうまくいけば一番よいとは思いますけれども、今あるいろいろな状況を考慮して、それをうまく利用する、あるいは市が少しバックアップするという形の方が、スムーズにいくかもしれないなと、ふと思いました。また外れてしまい、申し訳ありません。

（野﨑会長）
ありがとうございます。既存の福祉輸送との組合せ、といったご意見ですが、今の点について、事務局から答えられることはありますか。

（事務局）
社会福祉協議会などが実施されている交通は、もちろん把握しています。ただ、結局、それを担う担い手となる人があまり多くいらっしゃらず、それを拡充していくというのは、今はなかなか難しい状況です。かといって、タクシー事業者さんに

福祉輸送を直接お願いするというのも、さらに難しく、運転手さんが介助をしながらお乗せするということもやっていないと思いますので、なかなか今は難しい状況だと考えています。

（野﨑会長）
ありがとうございます。では、菅井委員、お願いいたします。

（菅井委員）
福祉輸送は少し切り離して考えた方がよいかと思います。今お話しを振られましたので申し上げますと、今、武田委員がおっしゃった、空いている時間を活用したらどうかというお話しは、限られた輸送資源を活用するという、国が最近示している方向の話しです。例えば高齢者施設や社会福祉協議会、そのほか郵便局など、いろいろなところで使っている車両、病院もそうですし、スクールバスもそうですが、空いている車両を活用して、いわゆる公共ライドシェアという運行形態があります。そういった空き車両を活用した公共ライドシェアも、国としては最近推進していますので、確かに事務局がおっしゃるように、人的な資源、運転手の確保が大変だという部分もありますが、武田委員のおっしゃることも１つの考え方かなと思います。以上です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。そのほか、ご質問はありますか。それでは、豊田委員、お願いいたします。

（豊田委員）
このＡＩデマンド型乗合交通ですが、例えば長野県の軽井沢町で、10 月 30 日から実証運行が始まっています。インターネットで検索すると、結構詳しく、パンフレットなどで、こういう感じですというものが載っています。皆さん方も、ＡＩデマンド型乗合交通について、この資料はいただいても、実際にどういうものなのかを詳しくイメージできない方もいらっしゃるのかなと思います。この軽井沢町のＡＩデマンド型乗合交通の例などは、ご覧になりましたか。

（野﨑会長）
それでは、事務局からお願いいたします。

（事務局）
お答えします。実は、私たちは８月に軽井沢町の方ともお話しをしています。直接お会いしてお話しをしました。その事例も、観光も含めて実施するということも把握しています。以上です。

（豊田委員）
この資料だけですと、なかなか全容がよく分からず、議論をしていくにも、皆さんいろいろなところから細かい議論しか出てこなくて、大きなものが見えてこないと、なかなか骨格も決まっていかないと思います。こういう軽井沢町のものも参考にしつつ、見ていってもよいのかなと思うのですが、大丈夫でしょうか。これがす

べてということではないのですが、こういうようなことをやっていきたいという認識で、大丈夫でしょうか。

（野﨑会長）
そういう意味では、冒頭で申し上げましたが、今日はあくまでたたき台といいますか、現時点の骨格でして、詳細は今後、分科会に付託をして検討してまいります。事務局でも、軽井沢町に限らず、さまざまな視察や事例研究をしながら、たたき台を作っているところですので、そういったところも含めて、分科会に付託して、詳細を検討していければと思っているところです。

（豊田委員）
分かりました。ありがとうございます。

（野﨑会長）
では、玉井委員からお願いいたします。

（玉井委員）
実際に今、従業員の方が減っているということですが、不足しているという状況なのかどうか。もし不足しているという状況であれば、以前少しお話しさせていただいたライドシェアの話し、板谷副会長からは、それは違うだろうというお話しでしたが、不足しているのであれば、印西版ライドシェアというものも、やはりもう一度考えてみてもよいのではないかと思います。
要するに、きめ細やかなサービスという意味では、乗降場所を決める、300 メートルといえども、やはり高齢者にとっては歩くのは大変だ、ということがあると思います。であれば、ライドシェアでその場所まで行く、というサービスも、これから考えて、事業者さんの負担も結構あるとは思いますが、もし許されるのであれば、そういうことも考えることによって、きめ細かいサービス、交通手段を確保するという意味では、考える一案があるのではないかと思っております。いかがでしょうか。

（野﨑会長）
今の点は、事務局なのか、事業者の方なのか、団体の方なのか、ということはありますが、今の点についてコメント、ご意見などのある方がいらっしゃいましたら、お願いいたします。なければ、事務局からお願いいたします。

（事務局）
正直、私としても、ライドシェアがよいのか悪いのかは分かりかねます。このあたりは、むしろ高山委員やタクシー事業者さんにお答えいただきたいところですが、市として、ライドシェアが駄目とは考えておりません。また、このデマンドでなければ駄目とも考えておりませんので、玉井委員のお考えも１つだと思います。以上です。

（野﨑会長）
現行ですと、ライドシェアとなると、規制上、タクシー事業者さんの方で持って

いただいて、というのが今の国のルールかと思います。そのあたりの管理ですとか、受け手、担い手の問題もあるのかなと思いますが、実際いかがでしょうか。ご意見、コメントはありますか。では、高山委員からお願いします。

（高山委員）
タクシー協会の高山です。ライドシェアの議論も承知しております。ただ、私ども公共交通機関としてのバス、タクシーは、安全に皆さんをお運びするという、しっかりした管理の下にやっております。ライドシェアは、公共交通で対応できない、どうしても対応できない、例えば小さな村で、１社しかないタクシー会社がやめてしまって、どうしようもなくて、というところでは、事例はあるのかなと思います。
ただ、現行、印西市においては、路線バス、あるいはふれあいバス、あるいはタクシーが、コロナ禍の影響を打破して、今後も引き続き地域の足を担っていきたいということで頑張っております。タクシー運転手に関しては、直近で言えば、令和５年３月 31 日が最低でした。そこから増えております。地域、あるいは会社によって増え方はそれぞれ千差万別ですが、傾向的には増えております。全国的には厳しいところもありますが、千葉県においては、順次、運転手の確保が進んでいます。先ほど申し上げました、実働率が 52%、53%、54%という数字に、まさしくそれが表れているのかなと思っています。引き続き、しっかり運転手を確保し、安全を目指した公共交通として、地域の足を担っていきたいと思っております。よろしくお願いします。

（野﨑会長）
ありがとうございます。それでは、そのほか、ご意見、ご質問などのある方がいらっしゃいましたら、挙手をお願いいたします。もしないようでしたら、ここまでを振り返りまして、板谷委員からコメントをいただければと思います。

（板谷委員）
あらためまして、ご指名をいただきました流通経済大学の板谷です。多岐にわたる、幅広く活発なご議論、誠にありがとうございます。高齢者を含む、いわゆる交通弱者の対策についてですが、日本のいろいろな政策は、多くの場合、欧米等の先進国のいろいろな知見を基にして作ってきているところがあります。しかし、高齢者対策は、実は向こうもまだやっている最中でして、私も研究者として欧米に行って調査をしますが、高齢者対策はこうやってやっているけれど、まだこれで本当によいとは思っていない、いろいろ探っている最中である、できれば高齢化については世界の最先進国である日本から学びたい、と言われてしまうぐらいです。
ですので、こうしたところで議論することが、そのまま学術的な知見につながり、さらに、これから世界のいろいろな国で高齢化の問題が起きてくると思いますが、それをリードしていくために必要な議論だと私は思っておりまして、大変勉強させていただいたところもあり、感謝申し上げます。私からは、今議論のあったところについて、皆様のご参考になりそうなことを、少しまとめてお話ししたいと思います。
１点目は、ライドシェアです。日本のライドシェアは、ライドシェアと言っていますが２種類ありまして、日本版と公共の２種類があります。日本版というのは、タクシー台数が足りない地域、あるいは時間帯を絞って限定して認められるもので、

一般の免許をお持ちの方でも、タクシーに近いことができるような形にする、というものです。印西市は、おそらくこれの対象にはならないかなと思っております。東京都内でも、特に曜日等を区切って実現しているものです。もう少し広げてもよいような気もするのですが、一方で、利用者の方々を見ていても、そこまでライドシェアで移動したいという方々が多いわけではない、というのが実態かなと思っております。

どちらかというと、事例が多いのは公共ライドシェアの方でして、これは、タクシー事業者が本当にいない地域に認められているものです。ですので、印西市でやろうとしたらそちらになるのですが、現状はまだタクシー事業が健全に経営できているという状況ですので、こちらを入れるにはまだ少し早いかなという感じがします。

大事なのは、ライドシェアというと、特に海外では、アプリ１つで、先に料金が決まって、どんな運転手さんが来るかがあらかじめ分かっている、といった、とても便利な状況がありますので、それを実現させたいという意見は日本でもかなりあります。ですので、タクシー事業者の皆様には、そのあたり、海外で実現しているライドシェアと変わらないような利便性を目指して、日々運行していただけるとありがたいと思います。逆に言うと、日本では、それがタクシーのプロのドライバーによって、既に十分に供給されていて、これが安全で安心な移動を実現している、ということですので、日本の国の制度としても、なるべくそういう方々による安全な運行を維持していきたいということで政策が作られている、ということをまずご理解いただきたいと思います。これが１点目です。

２つ目は、ＡＩに関すること、特に乗合率についてです。私は研究者の中でも、理論系ではなく、どちらかというと実践型といいますか、実際に乗ってみたり、自分で計画してみて、実際どうなのか、住民の方々の意見を伺いながら、よいものを作っていこうという形で研究をしています。実際にＡＩを作られる方々は、理論の方々です。こういうふうにやると、きっと効率的な運行ができるのではないか、ということでやるのですが、実際にＡＩオンデマンドをやっているところを見ても、何人かの方からお話しがあったとおり、なかなか乗合になりにくいです。1.1 とか 1.2 というのは、要するに、家族や知り合いで乗っている場合でも乗合として計算しますので、実際にはほとんどできていないというのが実態かなと思っています。

乗合ができるような条件がありまして、都市部で、かなり狭い区域内で、出発地と目的地が似たようなところで、時間も似たようなところになる、という場合はあり得ますので、こういう場合には乗合で乗っていただくことになります。ただ、実際にタクシー車両の中に１人で乗っていたら、その後に知らない人が隣に乗ってきて、皆さんが満足されるかというと、あまり満足されない、というところもございます。理論ではこういうふうにやればよいとなっていますが、実際には、なかなかこれで効率化というのは難しいかもしれない、というのが実態かなと思っています。

３つ目です。実際にどのような方々が乗っておられるかということです。先ほど、免許の保有率、それから免許を持っていない方がどういう方かという話しがありました。全国的な傾向でいうと、75 歳以上の女性の方々の免許保有率は 50%を下回っています。ですので、こういう取組をするときの主な施策の対象は、やはり女性の高齢者ということになります。豊田委員がおっしゃったように、税金を使って私などの移動をさせてもらうのは申し訳ない、という気持ちがある方が結構多いです。ですので、我慢されます。なるべく知人や親族に送ってもらうという場合があって、

これも実は、自分の親しい人に随分負担をかけているということで、申し訳なく思っている、という方が多いのが実態かなと思っています。
ですので、こういうものをやると、実際にはほとんどの場合、高齢の女性の方が乗ってこられて、こういうものを作ってくれてありがとうと言ってもらえる。乗務員の方々からは、そうやって感謝される仕事であって、これは簡単にやめてはいけないのではないか、という意見もいただくところでございます。
そういう方々が何のために乗ってくるかというと、やはりほとんどが通院、あるいは買い物になります。安い、安いと言ってはいけないのですが、自分にとって出せる金額で、行きたいところに連れていってくれる交通機関がなければ、結局、誰かに頼らざるを得ない。こういう方々のために、こういう施策はやっていく、というところがあります。バス、あるいは既存のタクシーをご利用の方々が、こういうAIデマンド等に転移してくるというのは、数としては一定数いるとは思いますが、ご指摘にもありましたように、多数派にはならないと思います。事前に予約しておかないといけない、それも、場合によっては数日前に予約しておかないと取れない、という状態になる場合がほとんどですので、ビジネスでの利用などとは相性が悪いと思っております。
事前に行きたい時間が分かっている通院の場合には、曜日も時間もはっきりしていますので、先に予約をしておく。帰りはどうするのかというと、帰りだけは送ってもらうけれど、行きだけでもこういうものでやってもらえると大変助かる、というニーズも多いわけです。こういう方々のためにやっているということになれば、社会的な意義もあるのかなと思います。
私としては、ご懸念の点は皆さんから多々出ていて、そのとおりだとも思いますので、それらをつぶした上で、実証運行をやって、実際にどんな方々にご利用いただいて、満足していただけるかというところをきちんと議論して、みんなが損をしないような形で導入できれば、印西市に住むことがとても魅力的になるような、よい事業になるのではないかと思っております。以上です。

（野﨑会長）
さまざまな点で補足し、またまとめていただき、ありがとうございます。本日は、事業者の皆様、市民の皆様、行政、団体の皆様から、さまざまなご意見をいただきました。
例えば、市民の皆様からは、既存の公共交通の少ない、いわゆる在来のエリアにこそ注力すべきではないか、あるいは、ニュータウンの中でも高齢化率が高い地域についても十分に配慮が必要ではないか、というご意見がありました。また、事業者の皆様からは、既存事業への影響、バランスの面でのご意見がありました。これは、料金、運行の日数、台数など、さまざまな点に関わってくるかと思います。また、行政の視点からは、いかに乗合率を高めていくかが鍵になるのではないか、さまざまな事例も研究しながら検討していくべきではないか、といったご意見をいただいたところです。
冒頭でも申し上げたとおり、そういったさまざまなご意見も踏まえまして、詳細な事業計画の検討については、地域公共交通対策分科会に付託をしまして、本日いただいたご意見、ご懸念、期待も含めて付託をして、検討していければと考えております。その付託について、皆様にお諮りしたいと思います。地域公共交通対策分科会に事業計画の詳細な検討を付託することについて、ご意見、ご異議のある方は

いらっしゃいますでしょうか。では、高山委員、お願いします。

（高山委員）
タクシー協会の高山です。今、会長がおっしゃったのは、席上に配付されたこの案１のことですね。

（野﨑会長）
そうです。案１が付託の依頼文の案です。

（高山委員）
先ほどご意見もありましたが、今が令和８年11月で、令和９年３月まで、もう半年を切るような状況だと思います。その点はいかがでしょうか。タクシー券の制度が令和10年に終わるから、ということではありますが、今日の議論の中で、いろいろと検討しなければいけないことがある中で、半年を切った中で結論を出せという、見切り発車的なものはどうかという意見もあったようですので、この付託期間についてご検討いただければと思います。

（野﨑会長）
今の点について、事務局から説明がありましたらお願いします。

（事務局）
お答えします。高山委員のご発言は、令和８年度に限らず、その後も議論をしていきましょうという付託にしたい、ということでよろしいでしょうか。

（高山委員）
いや、そうではなくて、今申し上げたのは、今日のこの議論の中で、分科会に付託しますということへの合意を、というところですが、その合意が、あと４か月で結論を出せというようなことになるのはどうか、というところを皆さんにお伺いしたい、ご議論をいただきたい、ということです。

（野﨑会長）
事務局、お願いいたします。

（事務局）
付託期間というものはございますが、分科会で議論をしたとしても、最終的には、またこちらの本会議で議論したものが最終的なものになると思います。それでも、分科会の付託期間をもう少し長くすべきということでしょうか。

（野﨑会長）
私から補足させていただきます。付託期間は、今、案１で令和８年度中となっておりますが、付託した結果については、分科会の要領により、改めて本会議に報告をして、そちらで承認とするのか、否認とするのか、あるいは、もっと詳細に検討が必要ではないかということで改めて検討するのか、ということになると思います。また、委員の方の任期の期間などもありますので、場合によっては、令和９年度の

付託については、改めてその年度ごとに付託をするということもあり得るかと思います。
一旦、この令和８年度中の付託期間というのは、８年度中の分科会で今年度内の議論の内容を本会議に報告していただいて、その内容を承認とするのか、あるいは、あらためて９年度をもって、より詳細な検討を再度付託するのか、というところが決まってくるものと考えております。ですので、８年度中に、分科会だけで決定するということではなく、分科会で詳細を検討していただいた上で、それをあらためて今年度中に本会議に報告いただいて、本会議の方で、分科会で議論した内容をそのまま承認とするのか、もう少し検討を深めていくのか、というところを、８年度中にあらためて決めていきたいと思っております。では、武田委員、お願いいたします。

（武田委員）
いろいろ申し上げて申し訳ないのですが、まず、分科会というのは、どこの、どういう議論を分科会で行うのでしょうか。分科会ですから、このテーマ、このテーマと想定して分科会とおっしゃっていると思うのですが、それは、資料の「今後ご議論いただく主な事項」についての分科会ということでしょうか。
それと、「今後の進め方」で、令和９年度に運賃の分科会での協議など、いろいろとあります。先ほど事務局は、ＡＩデマンドありきではなく、ほかのことも想定してよいようなことをおっしゃっていましたが、今後の進め方は、ＡＩデマンドありきで、具体的に、運行時間、利用条件等を各々の分科会で話して、決まったことを本会議にかけるということで、デマンドありきでこれから進めるという方向性なのでしょうか。方向性の確認です。

（野﨑会長）
前回までの会議の流れもありますので、私から簡単に補足させていただきます。分科会というのは３つございまして、今回対象としている地域公共交通対策分科会と、運賃協議の分科会と、もう１つ、ふれあいバスの分科会の３つがございます。前回のこの本会議までの間に、今年度から、分科会に付託をして議論していただき、その結果を報告していただく、といった運用について、ご議論させていただいたところです。
昨年度からの経緯を申し上げますと、今年度から５年間を計画期間とする新たな地域公共交通計画を昨年度に策定し、この本会議の場でもご承認をいただきました。その中に、取組の１つとして、新しい交通サービスの導入推進があります。高齢化が特に進行している地域では、既存の交通サービスだけでは移動が困難になっている方も増えているので、各地域の高齢化の程度や交通サービスの状況に応じて、交通事業者の皆様と調整を図りながら、新たなデマンド型交通など、それぞれの地域に適した補完交通の導入を検討します、という計画となっております。
ですので、デマンド交通というのも、あくまで１つのたたき台として、事務局から案を示させていただいたところですが、そういった具体的な導入に向けた検討を、この３つのうちの１つである地域公共交通対策分科会に付託をいたしまして、具体的に検討を進めて、前に進めていきたいということで、今回、付託についてお諮りをしている次第でございます。

（武田委員）
途中から入って、いろいろ質問して申し訳ありません。

（野﨑会長）
とんでもございません。今の点について、事務局から補足はありますか。よろしいですね。ありがとうございます。
では、付託期間について、高山委員から問題提起をいただきましたが、一旦、８年度中に必ず何か結論を出すというところまで決定するということではありません。８年度を目途に、一度、具体的な検討を付託させていただいて、分科会でさまざまご議論いただき、その検討結果を８年度中に本会議、こちらの会議にご報告いただいて、また議論をさせていただきます。分科会の検討結果を承認とするのか、それとも、もう少し詳細な検討を要するのか、というところについては、あらためてこちらの地域公共交通会議の場で、８年度の末、８年度中にあらためて検討をして、場合によっては、９年度も含めてあらためて付託ということになる可能性もあるかと思います。一旦は年度区切りということで、８年度の付託ということで、この案で進めさせていただければと思います。では、三上委員、お願いいたします。

（三上委員）
三上でございます。今回、新たに参加された委員さんもいらっしゃいますので、分科会のメンバーを一度ご紹介されたらいかがでしょうか。

（野﨑会長）
では、事務局からお願いいたします。

（事務局）
これは、前回の９月、それから前々回の７月の会議のときにも資料をお示しし、ご説明をしたところですが、今回、新たな委員さんもいらっしゃいますので、ご説明します。基本的に、分科会の委員のメンバーは会長の指名ということで、分科会の要領により決まっております。この会議は、皆さんに委嘱させていただいた固定のメンバーですが、分科会は、その都度、議題の内容によって、委員さんのメンバーが変動します。これは会長の指名ということで決まり、依頼した皆様にお願いして、ご承諾いただいたら、分科会に参加していただくという形になります。
次の議題も分科会に諮る内容になりますが、今回の議題（１）のＡＩデマンド型乗合交通につきましては、まだ確定ではなく、検討中ではありますが、基本的には、市民委員の皆様、バス・タクシー事業者の皆様、それから学識経験者の板谷先生、それと、行政のメンバーはこちらでまた検討させていただきたいと思います。基本的には、お願いするメンバーは、事務局内、会長まで含めて話しをしてありますので、そういった形で、またあらためてお話しさせていただきたいと思います。以上です。

（野﨑会長）
ありがとうございます。それでは、あらためて、席上に配付されております案１のとおりの付託について、皆様にお諮りさせていただきたいと思います。ご異議、あるいはご意見のある方はいらっしゃいますでしょうか。よろしいでしょうか。

（異議なし）

（野﨑会長）
それでは、案１のとおり付託をするということで、承認としたいと思います。今後、地域公共交通対策分科会を開催してまいりますので、ぜひ皆様のご協力をお願いしたいと思います。
続いて議題（２）がありますが、時間が経過しておりますので、一度休憩を挟みたいと思いますが、いかがでしょうか。では、今 31 分ですので、短いですが５分間の休憩とし、36 分から再開としたいと思います。それでは、一旦休憩とさせていただきます。

（休憩）

（野﨑会長）
それでは、時間となりましたので、再開させていただきます。続きまして、議題（２）印西市地域公共交通計画に係るモニタリングの実施方針について、事務局から説明をお願いいたします。

（議題（１）を事務局より説明）

（野﨑会長）
事務局の説明が終わりましたので、ご質問、ご意見などのある方がいらっしゃいましたら、挙手をお願いいたします。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

（質疑なし）

（野﨑会長）
それでは、昨年度ご承認いただいた交通計画に記載の内容ではありますが、このモニタリングについて、特に令和８年度事業分のモニタリングについて、地域公共交通対策分科会に付託をするということで、お諮りしたいと思います。ご異議ございませんでしょうか。

（異議なし）

（野﨑会長）
ありがとうございます。それでは、事務局の説明のとおり承認としたいと思います。議題については以上で終了となりますので、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）
野崎会長、ありがとうございました。続きまして、次第の４、その他でございます。前回会議で交通事業者の皆様からご説明いただいた、令和８年８月の千葉豪雨及び台風 25 号による影響と対応について、事務局で整理した内容をご報告いたします。

（事務局より報告）

（事務局）
それでは、その他、全体を通じて、委員の皆様から何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

（発言なし）

（事務局）
最後にお知らせです。先ほどのデマンド交通に関する分科会ですが、現在、12 月 21 日の午後で調整中でございます。参加者は、先ほど事務局から説明がありましたとおり、市民の方、バス・タクシー事業者様、それから板谷先生ということで考えております。併せてモニタリングについても実施します。日程が整いましたら、また追って通知させていただきますので、よろしくお願いいたします。
それでは、以上をもちまして、本日の会議を終了させていただきます。ありがとうございました。

令和８年１１月１１日に行われた令和８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１１月１８日

委員　島原　善信

（事務局より報告）

（事務局）
それでは、その他、全体を通じて、委員の皆様から何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

（発言なし）

（事務局）
最後にお知らせです。先ほどのデマンド交通に関する分科会ですが、現在、12月21日の午後で調整中でございます。参加者は、先ほど事務局から説明がありましたとおり、市民の方、バス・タクシー事業者様、それから板谷先生ということで考えております。併せてモニタリングについても実施します。日程が整いましたら、また追って通知させていただきますので、よろしくお願いいたします。
それでは、以上をもちまして、本日の会議を終了させていただきます。ありがとうございました。

令和８年１１月１１日に行われた令和８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 11 月 16 日
委員 金田直樹 金田