

令和7年度第4回八街市地域公共交通協議会 議事要旨

開催日時	令和7年12月19日（金）午後1時30分から午後3時30分
開催場所	八街市役所 第1庁舎 3階 第1会議室
参加人数	23人
事務局	1. 開会 定刻となりましたので、令和7年度第4回八街市地域公共交通協議会を開会いたします。 私、進行を務めさせていただきます企画政策課企画政策係 行方と申します。 最初に、事前に送付いたしました資料の確認をお願いいたします。 ①令和7年度第4回八街市地域公共交通協議会次第 ②資料1 令和7年度地域公共交通確保維持事業に係る事業評価について ③資料2 八街市地域公共交通計画について ④資料3 ふれあいバス再編案について ⑤資料4 運賃改定について ⑥資料5 高齢者や移動制約者等の支援について ⑦資料6 バスの乗り方・交通バリアフリー教室の開催報告 また、本日配布した追加資料として、 ⑧資料7 令和7年度地域間幹線系統確保維持費国庫補助金事業評価について ⑨八街市地域公共交通協議会規約 ⑩令和7年度八街市地域公共交通協議会委員名簿 ⑪令和7年度第4回八街市地域公共交通協議会席次表 でございます。不足資料がございましたらお申し出ください。 次に、本日の出席者は代理出席者2名を含めまして委員28名中、23名でございます。 なお、本市の岩間福祉部長、九十九里鐵道株式会社次長の古川様、京成バス千葉イースト(株)成東営業所協議会会長の加藤様、（一社）千葉県タクシー協会専務理事の高山様、八街商工会議所会頭の福田様、以上5名からご欠席のご連絡を頂いております。 それでは本日の協議会を開催いたします。 本日の協議会の日程は次第のとおりです。 はじめに八街市地域公共交通協議会 大木会長よりご挨拶を申し上げます。
大木会長	2. 会長挨拶 皆さんこんにちは。会長の大木でございます。 本日は、公私ともにお忙しいなか、令和7年度第4回八街市地域公共交通協議会にご出席いただき、ありがとうございます。 さて、本市では令和3年5月19日に策定しました公共交通に関するマスタープランであります「八街市地域公共交通計画」に基づき、コミュニティバスである「ふれあいバス」の運行のほか、八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業を実施するなど、地域の交通空白地帯の解消に向け、

事務局	様々な取り組みを実施しております。 そのような中、「八街市地域公共交通計画」の計画期間が今年度をもって終了することから、次期計画の策定業務を進めているところであります。 本日の会議では、次期八街市地域公共交通計画の計画案の内容の説明などが議題となっております。 委員の皆様におかれましては、本市の公共交通の充実のため、忌憚のないご意見をいただきますようお願い申し上げ、私からの挨拶とさせていただきます。 ありがとうございました。
大木会長	3. 議題 それでは、議題に入らせていただきます。八街市地域公共交通協議会規約第9条の規定により、会議の議長は会長をもって充てることとなっておりますので、議事進行については大木会長にお願いします。 議題（１）「令和７年度地域公共交通確保維持事業に係る事業評価」について
事務局	始めに、議題（１）「令和７年度地域公共交通確保維持事業に係る事業評価」について、事務局より説明を求めます。 国土交通省では、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組を支援するため、地域公共交通確保維持改善事業を実施しています。 八街市においては、その補助メニューのうち、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援する「地域内フィーダー系統確保維持事業」と、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援する「地域間幹線系統確保維持事業」を活用しております。 令和７年度事業は、令和６年１０月から令和７年９月までが事業期間となり、事業期間を終了しましたので、次年度ないし、将来の事業をより効果的・効率的に実施するために、事業の実施状況等を振り返り、協議会において事業評価を行い、その結果を地方運輸局長に報告することとなっております。 本件は、先述の２つの補助メニューについての評価資料を事務局にて作成いたしましたので、国土交通省関東運輸局に提出してよろしいか伺うものです。 まずはじめに、令和７年度地域内フィーダー系統確保維持事業の評価について説明させていただきます。資料①をご覧ください。 こちらの事業につきましては、八街市と山武市の成東駅を結ぶ幹線系統である路線バスの八街線に接続しており、その幹線系統をフォローする形で市内の各地域を運行しております当市のコミュニティバスである「ふれあいバス」に対する補助事業となります。 資料の１ページ目をご覧ください。 運行事業者は京成バス千葉イースト(株)様、事業概要としては「ふれあ

いバス」の4コース。運行回数と運賃は資料の通りです。

前回の事業評価結果の反映状況として、地域公共交通計画の再編に伴う基礎調査を実施するにあたり、乗車人数以外のデータを収集、確認し、ふれあいバスの再編に活用しております。また、今後利用者となり得る住民等に対する新たな取組として、既存の出前講座やコミュニティバスの利用促進の周知は実施しているが、新たな取組については現在検討中としております。

事業実施の適切性は、計画通り事業を実施されたため「A」となっております。

目標・効果達成状況については、指標の1として、「ふれあいバスの年間利用者数」を8万6000人としており、実績は9万8560人です。前年度の年間利用者数と比較し、3,998人の増加であり、目標値を達成することができました。要因として、利用者の定着が進んだことと、新型コロナウイルス感染症の影響も薄れたことにより、徐々に利用者が増加していることが考えられます。

指標の2、「公共交通に係る市の年間財政負担額」です。目標値が5220万1000円となっておりますが、実績値は9228万4000円となり指標から4008万3000円上回り、目標値を達成できませんでした。要因として、目標値は5年前に設定したものであり、物価高騰や燃料費の上昇により運行経費が5.8%上昇しております。また、公共交通計画の再編に伴う基礎調査委託業務を実施したことによる経費増となっております。なお、令和6年度に引き続き、新型コロナウイルス感染症の影響により、運行継続が困難となった民間バス路線である「八街循環線」へ400万の補助を実施しております。

次に、事業の今後の改善点です。年間の利用者数は前年に引き続き、目標値を達成することができたことから、更なる利用促進に努めていきたいと考えております。市の年間財政負担額は、去年の物価高騰の影響や、人件費の高騰により、年々運行経費が上昇している状況であることから、経費の削減について、今後検討していきます。また、令和8年10月より、コミュニティバス「ふれあいバス」の再編を実施予定であることから、市の財政状況を鑑み、運行内容の見直しを実施し、利便性を維持しつつ、運行経費を削減すると共に、利用者に対して再編内容を広く周知し、利用者数が減少しないように努めていきます。以降の資料は今説明しました内容の根拠資料等になっておりますので割愛させていただきます。

令和7年度地域内フィーダー系統確保維持事業の事業評価については以上となります。

次に、令和7年度地域間幹線系統確保維持事業について説明させていただきます。本日お配りした資料⑦をご覧ください。

こちらの事業につきましては、幹線系統である路線バスの京成バス千葉イースト株式会社様が運行している八街線とおまご線に対する補助事業となります。

まず、「八街線」の補助事業について説明いたします。

運行会社は京成バス千葉イースト(株)、事業の目的、必要性として、山武市立睦岡小学校と八街市立実住小学校の2校の学童送迎の交通手段となっていることや、福祉施設や病院への通院手段、生活必需品の購入等の移動手段となっていることから、地域間で必要な交通手段となっております。

事業の概要・目標・効果になりますが、路線は成東駅から八街駅の間を運行しており、運行回数は1日8.9回、目標としては、前年度と比較し、収支率を1%以上改善することとしています。

	利用の促進、生産性向上の取組としては、バスの乗り方教室の開催や、花火大会や祭り等のイベント時の広告を車内に掲示し、市のHPやSNSでも周知を行いました。 結果として、前年度と比較し、収支率は1.5%悪化しています。 要因として、児童や学生の減少やデマンドタクシーの参入によるものと考えられます。 今後の改善点として、自治体と連携した割引制度の検討や、イベント時の広告実施等の利用促進PR等の実施を行うこととしています。 次に、「おまご線」の補助事業の説明に移ります。 運行会社は京成バス千葉イースト(株)、事業の目的、必要性として、千城台高校、敬愛学園高校、鶴舞桜ヶ丘高校への通学手段となっており、沿線の病院や観光施設等への移動手段となっており、こちらも地域に不可欠な交通となっております。 事業の概要・目標・効果として、路線は千城台駅から八街の沖十文字のバス停留所を経由し、千城台駅に戻るものとなっております。 運行回数は1日当り6回、目標としては、前年度と比較し収支率を1%以上改善としております。 利用促進、生産性向上の取組として、千葉市の取組となりますが、バス運行場のオープンデータ化により、Googleでの経路検索に対応させ、利用者への利便性向上を図りました。 達成状況として、前年度と比較し、収支率が7.9%改善しました。 要因としては、路線のパンフレット配布などPR強化により、利用者増による収入増となったこととしています。今後の取組として、令和8年10月に行うコミュニティバスの再編にて新たに作成する公共交通マップについても引き続き周知を実施することとしています。 議題1についての説明は以上となります。
大木会長	ただいま、事務局から説明のありました「令和7年度地域公共交通確保維持事業に係る事業評価」について、質疑はありますか。
松野委員	三点質問します。一点目が、資料①、目標・効果達成状況の指標の2についてですが、目標値が5220万1000円となっておりますが、実績値は9228万4000円となっており、差額が大きすぎることにについて。二点目が、八街線とおまご線について、経常収支が大きくマイナスとなっておりますが、補助金額が少ないので、残りの赤字は山武市や千葉市が負担しているということなのか、三点目として八街線に関しては、次年度の運行継続について、今後考える予定があると山武市で伺いましたが、その点について今後の見通しを聞かせてください。
事務局	回答いたします。 まず、一点目につきましては、目標値の設定が5年前時点のもののため、人件費の高騰などにより年々上昇しており、大きく乖離する結果となっております。 二点目については、八街線については八街市と山武市と京成バス千葉イースト(株)での負担、おまご線については千葉市と京成バス千葉イースト(株)の負担となっており、記載されている残りの赤字部分については、各市、事業者にて負担いただいています。

	三点目については、以降の議題でも触れる予定ではありますが、八街線に関しては、今後の運行について継続が難しいということになっておりますが、来年度の9月までは継続して運行するということで、それまでの改善点ということで今回の資料を作成いたしました。
大木会長	他に質疑はありますか。
中村委員	資料7についてですが、八街線の収支率が利用者が増えているのに悪化していますが、目標を達成できなかった要因として、児童・学生の減少等をあげておりますが。これは資料の内容と矛盾しているので、別の要因があるのではないか
梅田委員	そちらについては、京成バス千葉イースト(株)にて回答します。 八街線についてはご指摘の通りかと思います。 要因としては燃料費の高騰や運転手不足による人件費の高騰などによる運行経費の上昇に関係しているものと思われます。
事務局	ありがとうございます。県へ提出する際には、表記を今説明いただいた内容に改めて提出いたします。
大木会長	他に質疑がなければこれで質疑を終了いたします。 次に採決をいたします。 この議題を認定することにご異議ありませんか。 (場内「異議なし」の声多数) この議題は認定されました。 議題（２）「八街市地域公共交通計画について」 続きまして、議題（２）「八街市地域公共交通計画」について、事務局より説明を求めます。
事務局	議題（２）「八街市地域公共交通計画の策定について」、ご説明申し上げます。資料２と記載された資料をご覧ください。 現在、次期八街市地域公共交通計画の策定を進めているところであり、前回の協議会にて５章立ての内１章から３章までの内容を皆さまにお示ししました。 今回、お諮りする内容として、残りの４章から５章の内容についてご提示いたします。 資料頭のＡ３用紙の概要資料にて説明させていただきます。 資料の１ページをご覧ください。 まず、前回の協議会にて説明しました第３章にて、本市の地域公共交通における課題を整理いたしました。 現行の交通計画の目標達成状況から考えられる課題として、３つの課題が挙げられ、特に、ふれあいバスについては効率的な運行に繋げるため、地域やコース特有の課題解決を図ることが必要、チョイソコやちまたについては前身の「高齢者外出支援タクシー利用助成制度」との運行主旨や内

容の違いを周知するとともに、新たな移動手段として広く市民に「知ってもらい・利用してもらおう」ための取組が必要、と整理しました。

地域の現況及び実態把握調査から考えられる課題として、3つの課題が挙げられました。

その課題を踏まえ、第4章の計画の基本方針として3つの方針、及び地域公共交通の将来像を設定します。

基本方針に沿った3つの計画目標につきましては、方針1「まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの構築」、方針2「わかりやすく利用しやすい公共交通環境の整備の促進」、方針3「利用実態に即した交通環境整備の促進」とし、地域公共交通の将来像として「みんなで支えるわかりやすく利用しやすい持続可能な地域公共交通の実現」と設定しました。

基本方針に沿った3つの計画目標を以下の通り設定します。設定においては、前計画において未達成となった内容も考慮し、本計画においても目標として継続することとします。

順に説明させていただきます。

計画目標1として、「各交通モードの機能・役割の明確化」としました。前計画から継続し、バス路線の見直し等による利便性の向上により、鉄道、路線バス（幹線）、フィーダー交通（支線）の機能、役割を明確にし、地域の特徴に合ったサービスの提供、地域内交通の相互連携による効率的な運行の実現を引き続き目指していきます。

計画目標2として、「公共交通の機能強化による市民の外出機会の創出」としました。地域の利用実態を踏まえ、財政負担とのバランスの取れた公共交通の見直しを実施します。年齢や地区によるサービス格差を減らしながら、財政状況に応じ、実現可能な公共交通のあり方を検討します。それらの検討を通し、市民にとって身近に感じられる公共交通を目指します。

計画目標3として、「わかりやすく利用しやすい公共交通環境の整備」としました。各公共交通の運行主旨や利用方法を積極的に発信し、情報提供環境の整備、利用促進ツールの作成等を通じて分かりやすい公共交通サービスを実現します。また、高齢者にとってより利用しやすく、持続可能な公共交通体系の実現を目指して検討を進めていきます。

2ページ目をご覧ください。

計画目標を達成するための施策として、8つの施策を設定しました。

施策1「ふれあいバスの改善」。取組内容は「地域の利用実態と持続可能性を踏まえたふれあいバスの運行ルート・運行ダイヤの見直し」、「財政状況とバランスの取れた運行効率化を踏まえた持続可能な運行の実現」、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用」となります。

施策2「鉄道、民間路線バスの確保・維持・充実」。取組内容は「鉄道や民間路線バス等とふれあいバスとのダイヤ調整」、「鉄道・路線バス等に関する情報提供」、「地域間幹線系統確保維持費補助金対象系統の維持」となります。

施策3「チョイソコやちまたの運行適正化・利用促進」。取組内容は「利用方法・乗り方に係る教室の実施」、「地域ごとの移動ニーズを踏まえた利便性向上に向けた検討」、「予約混雑状況緩和に向けた取組（混雑状況の発信・予約忘れ防止策の検討）」となります。

	施策4「運行情報の効率的な提供」。取組内容は、「わかりやすさを重視した、運行ルートと時刻表を掲載したバスマップ等の作成及び更新」、「市ホームページ、SNS等の活用による情報発信」となります。 施策5「ドライバー確保に係る支援」。取組内容は「交通事業者に対する、ドライバー人材の紹介、情報提供の枠組みの構築」、「支援の実施」 施策6「公共交通について知る・考える・使う機会の創出」。取組内容は地域交通に関するセミナーや勉強会の開催」、「利用実態、ニーズの把握を目的としたアンケート等の実施」となります。 施策7「利用促進策による潜在需要の掘り起こし」。取組内容は「公共交通の利用PR、バスの乗り方教室、出前講座等の実施」、「ICカード化等の利用者の利便性向上の検討」となります。 施策8「地域の輸送資源活用の検討」。取組内容は「市内小学校のスクールバスの活用検討の実施」「その他の既往送迎車両の一般利用・地域の輸送資源の活用検討の実施」となります。 資料の3ページをご覧ください。 第5章 計画の推進については、先述の第4章で設定した計画の基本方針に沿って、取組を行い、計画の進捗状況を毎年開催する協議会にて確認・評価します。 本系買うの実施にあたっては、行政だけでなく、交通事業者、地域住民が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが必要です。本計画の進捗管理については、本協議会を計画期間の中で毎年開催し、計画で位置づけられている実施施策の進捗状況を確認・評価します。 評価指標につきましては5点上げさせていただいてます。 まず、1つ目の指標は「バスの一当りの平均利用者数」とし、目標値を現状値維持としております。 2つ目の指標は「高齢者の外出時に困っている割合」とし、八街市の中学校区に分けたアンケートを実施し、目標値として、表の通り困っている割合を減少させることとします。 3つ目の指標は「公共交通に対する満足度」とし、アンケートを実施し、現況値11.1%から12%に向上させることを目標とします。 4つ目の指標は「チョイソコやちまたの乗合利用率」とし、年間の乗合利用率を現況値の1.3人から1.6人に向上させることを目標とします。 5つ目の指標として、「地域懇談会・セミナー・勉強会・アンケート等の実施回数」とし、市民が公共交通を知る・考える・使う機会の創出を目標に、現況値25回から現況値を維持として設定しております。 本計画を進めるにあたっての実施スケジュールは表の通りとなります。 議題2についての説明は以上となります。
大木会長	ただいま、事務局から説明のありました「八街市地域公共交通計画の策定」について、質疑はありますか。
中村委員	前回の協議会でも触れましたが、5年間の計画内容を決めるものなのに、新しい要素が入っていないし、内容が現状の維持に終始しているように見えるのですが、その辺りの見通しはあるのでしょうか。例えば、小型の電動モビリティの導入などが昨今のトレンドになっているので、そういったものを検討したり、例えば、カーシェアやマイクロモビリティのシェアなどの目新しい公共交通の取組を検討していくといったことを計画に織り込

	んだ方がよいのではないでしょうか。
事務局	回答します。今いただいた内容も計画策定の検討の中には出てきた内容ではあるのですが、現実的な問題として、この5年間でそこまでの取組をしていけるか、という点で今回の計画に含まれておりませんが、社会情勢の変化などを鑑みて、今後計画の内容を変更していくこともあるかと思えます。
中村委員	ありがとうございます。
菱木委員	資料の3ページに公共交通に対する満足度としてがアンケートの結果が載っていますが、去年のアンケート結果では、タクシー券の助成に戻してほしいといった意見が多くあったと思います。また、アンケート結果に対する市の方針や対応といったことが示されていないことについてどうなっているのでしょうか。
事務局	今回計画に載っているアンケートについては5年毎に行っている基礎調査の結果によるものであり、今ご指摘いただいたアンケートについては、毎年行っているチョイソコやちまたのアンケート結果についてだと思われます。そちらの内容については市ホームページで結果の報告をさせていただいており、アンケート結果を基に乗合タクシーの共通乗降場所の増設など、市民の方の利便性の向上に努めております。
菱木委員	わかりました。
中村委員	別件になりますが、概要資料の1ページ目に記載されている、計画目標①「各交通モードの機能・役割の明確化」の表中で、確保・維持策として、「一定以上の運行水準を確保する」と一様に書かれていますが、この記載に対する明確なビジョンがあるのでしょうか。また、3ページ目の計画の推進体制に記載されている表の目標値について、5年後の目標が現状維持でいいのでしょうか。目標値については、例えば、「1割上昇」とした場合、あまり成果が出にくいもので、「5割上昇」、「倍にする」といった目標を立てていかないと改善しにくいものだと思います。2点については、特に回答は求めませんが、検討していただきたい。
事務局	承知しました。ご指摘ありがとうございます。
福浪委員	概要資料の2ページ目の施策の2「鉄道・民間路線バスの確保・維持・充実」について、取組内容として「地域間幹線系統確保維持費補助金対象系統の維持」とありますが、先ほど松野委員からも指摘があったとおり、補助金の対象路線が維持が難しいという認識ですが、これから立てる計画の中に入れているということは、現段階、もしくは計画策定予定の3月時点で達成の見込みがあるということでしょうか。
梅田委員	その点について、京成バス千葉イーストから、現在の路線バス、八街線、八街循環線についての状況・経過を説明します。 八街線、八街循環線については、令和7年4月に京成バス千葉イーストに合併した旧ちばフラワーバス、現在の成東営業所で運行している路線とな

	ります。 八街線の路線については、八街駅から成東駅を結ぶ路線であり、福浪委員からも言及があったとおり、幹線系統確保維持費補助金を活用して運行しています。弊社としても赤字に対し多額の負担をしている状況であり、来年の9月の段階で補助要件から外れるということで、路線が通っている八街市、山武市と三者で今後の運行について協議をしていたところです。小学生が利用することも多い路線ではあったのですが、山武市においては、沿線の小学校での利用者も来年から0人になるということで、利用者も大きく減っている路線となってしまっています。 弊社としては、公共交通機関として運行を維持したいという気持ちはあるのですが、多額の赤字を抱えての運行は継続できないということで、経費を削減するために、両市に対して減便してでも運行しないかといった案も出していたところです。しかしながら、燃料費や人件費の高騰は皆さんもご存じの通りだと思います。先ほど触れた会社の合併理由としても、運転手の確保がしやすくなるという点も大きな要因としてありました。 そのような中で、国県補助の対象から外れ、金銭的な問題もあり、二市のみで運行を維持・継続することは難しい、という結論に至り、当社としても、多額の赤字を抱えての運行継続は難しい、ということで、路線の廃止に向けて、千葉運輸支局や千葉県に手続きの相談をしているところです。これから手続きを進め、今月末、もしくは来月の頭頃に千葉県に協議の申出を予定しています。
大木会長	ありがとうございます。今説明いただいた件につきましては、次の議題3で取り上げさせていただきます。
福浪委員	ご説明ありがとうございます。そのような中で、計画に記載する内容をどう書いていくか、ということについては今日の会議で決めていかなければ、といったところで、最初から廃止の可能性のある内容について、計画に書いて良いのか、といった点で事務局の皆さまにも考えていただきたいです。可能であれば表現を変えるなど、対応をした方が良いのかな、と運輸局としては考えます。
大木会長	ただいまの件につきましては、事務局の方で再考するようにお願いします。
事務局	承知いたしました。今回懸念していた点でありましたので、アドバイスいただければと思います。ご指摘ありがとうございます。
大木会長	他に質疑がなければこれで質疑を終了いたします。 次に採決をいたします。 この議題を認定することにご異議ありませんか。 (場内「異議なし」の声多数) この議題は認定されました。
大木会長	議題（３）「ふれあいバス再編案について」 続きまして、議題（３）「ふれあいバス再編案」について、事務局より説

事務局	明を求めます。 議題３ ふれあいバス再編案についてご説明申し上げます。資料３と記載された資料をご覧ください。 現在、次期地域公共交通計画の策定を進めているところであり、同時にふれあいバスの再編も進めております。 今回、ふれあいバスの再編案として、現在進めている内容をご説明させていただきます。 前回の協議会でもご説明させていただきましたが、現在、八街市の公共交通を取り巻く環境が大きく変わってきており、来年度のふれあいバスの参考見積を徴しましたところ、運行経費が２倍程度増額となり、運賃の値上げやコースの縮小、運行時間の短縮を検討する旨をご説明いたしましたところでございます。 また、現在八街市で運行している路線バスの「八街線」「八街循環線」についても来年の９月末で廃線が決定し、そちらのコースについてもふれあいバスにて補完するような必要が生じました。 現在、ふれあいバスは市街地循環、北、西、南の４コースで運行しておりますが、市街地循環コースを無くした３コースに整理します。 各コース毎に説明させていただきます。 まず、北コースですが、八街駅南口を起点としていたものを、北口から出発することで、踏切をまたがずに運行します。昼間は八街駅南口からバイパス入口の区間を廃止し、八街駅北口から一区交差点へ向かい、一区交差点から二区交差点～東八街への運行を行います。以降は榎戸駅東口まで現行のコースの通り運行し、榎戸駅についても現行では踏切をまたぎ、榎戸駅西口まで運行していたものを、榎戸駅東口にてＵターンし、以降は現行の市街地循環コースと同じルートで八街駅北口まで運行します。 また、３ページ目をご覧ください。北コースでは、登下校の時間のみ、小学生が利用している八街線の一部区間を運行します。現在の北コース朝Ｂ便を拡張するような変更となります。 次に、西コースですが、八街駅南口から沖十文字のバス停までは現行通りの運行です。それ以降の沖十文字～いさご会館までの区間を廃止し、沖十文字にてＵターンします。その後、東沖のバス停から八街市道１１５号線を通り、いさごのバス停まで向かいます。以降は大谷流まで現行の通り運行し、そこから過年度調査で利用者の多い八街循環線の古山入口方面へ運行し、希望ヶ丘地区を経由して八街駅へ戻る形になります。 また、再度３ページをご覧ください。西コースでは、登下校の時間のみ、小学生が利用している八街循環線のルートをそのまま運行します。 最後に、南コースですが、現行の２便で運行している八街駅～新八街総合病院区間を廃止します。また、令和３年に開通した八街バイパス区間を運行し、先述の北コースで廃止した八街駅南口側の一部区間（大木入口のバス停）をカバーします。以降は現行のコースと同様となります。 ２ページ目をご覧ください。南コースでは、廃止となる市街地循環コースのルートを昼間に１、２便程度運行します。 コースの概要説明は以上となります。 また、運行時間についても縮小する予定でございます。 現行のダイヤだと運転手の拘束時間が１３時間を超え、一人で運行することができず、現行ダイヤを維持するためには、運転手が一人で運行しているところを２人で対応する必要があり、人件費が２倍程度になります。
-----	---

	そのため、先ほどお話しした通り、来年度の運行経費が2倍ほどとなり、運行を維持することが困難となります。 コースの縮小と併せて、運行時間の縮小、また、後で触れます運賃の改正を実施することについて、反対意見等あろうかとは思いますが、市としても苦渋の判断であり、ふれあいバスを今後維持するためには必要なことと考えております。 議題3についての説明は以上となります。
大木会長	ただいま、事務局から説明のありました「ふれあいバス再編案」について、質疑はありますか。
福浪委員	まず、こちらの変更については、いつ変更を予定しているのでしょうか。また、今回示していただいた内容はかなり重要だと思いますので、変更のマップだけでなく、変更の理由や変更時期の詳細については資料として示していただきたかったです。
事務局	改正については、来年度に八街線、八街循環線の廃止を予定している10月末を予定しています。
福浪委員	今日はとりあえず、こういう方針です、というのを示したという認識でよろしいですか。
事務局	はい、このような形で変更を現在考えていますよ、ということをパブリックコメントで市民の皆さんに意見募集する予定です。
川津委員	資料3の3ページ目、北コースの内容ですが、小学生の登下校を想定して延長していただいているかと思いますが、ここの付近の学生は学区的にはどちらになるのでしょうか。
事務局	利用されている小学生は八街東小学校の生徒だと伺っています。
川津委員	もし、実住小学校区の生徒さんが利用されている場合は、実住小の方までいかないと通学に利用できないかと思いましたので、学区の確認をお願いいたします。
事務局	現段階だと、東小学校の学生が利用していることはわかっていますが、来年1年生になる学生については、通学手段がわからないため、2月頃に確認します
大木会長	他に質疑がなければこれで質疑を終了いたします。 次に採決をいたします。 この議題を認定することにご異議ありませんか。 (場内「異議なし」の声多数) この議題は認定されました。 以上で、本日の議題については終了となりますが、次第のその他報告事項に入る前に、質疑等はありませんか。

事務局	何ものなければ、これで議題を終了し、次第４．その他報告事項にうつります。 ４．その他報告事項 その他でございますが、事務局より何かありますか。 ３点報告がございます。 最初に、ふれあいバスの運賃改定について説明いたします。資料４をご覧下さい。 前回の協議会でも触れましたが、運賃の改定については、運賃協議分科会にて協議する内容となりますが、資料の内容にて、パブリックコメントが実施することを報告いたします。 まず、意見募集の主旨として、八街市コミュニティバス「ふれあいバス」は、平成１１年の運行開始以来、一度も運賃改定を実施せず、市民の足として運行を維持してまいりました。 しかし、昨今の物価高騰や燃料費の高騰のほか、運転手の労働時間に関する２０２４年問題に伴う人件費についても高騰に拍車がかかっており、公共交通を取り巻く環境は年々悪化しております。 本市の「ふれあいバス」についても例外ではなく、運行経費は年々増大しており、現行の運賃収入額では、運行を維持できなくなることが見込まれております。 このため、コミュニティバス運行事業の収支を改善し、持続可能な施策とすることを目的に、運賃改定を実施しようとするものです。 運賃改定や改定した場合のの想定収支の内容については、表のとおりとなっております。 今後のスケジュールとして、運賃を改定するには、八街市地域公共交通協議会運賃協議分科会において、運賃の改定について協議を諮り、協議が調った後、運賃を変更する３０日前までに、関東運輸局千葉運輸支局へ届出を提出する必要があります。 また、運賃協議分科会を開催するにあたり、事前に住民からの意見を反映させる措置を講ずる必要があります。 以上の内容で、市民の方へのパブリックコメントを実施し、意見を募集する予定です。 その他１、ふれあいバスの運賃改定については以上となります。
大木会長	ただいま、事務局から報告のありましたふれあいバスの運賃改定について、質疑はありますか。
松野委員	運賃が上がる場合、通常利用者が減少することが想定されますが、計算法が定かではないですが、単純に計算してみると利用者が増加しているように見えますが、その計算根拠を教えてください、というのが１点と、経済性に関する議論と、社会福祉に関する議論は分けて考えないといけないので、障害者の運賃を上げることについては、社会福祉的な観点から考える必要があるかと思います。
事務局	まず、計算根拠としては、利用者の減は想定しているところですが、八街市のコミュニティバスについては、障害者の利用が２割以上と高い割合となっております、その部分での収入増を見込んでいます。

	また、障害者の運賃については、県内のコミュニティバスの運賃を確認しまして、おおよそが通常の半額がほとんどのため、このような形で想定しております。社会福祉的な観点は今後考えていかなければいけないと考えているため、今後も意見を頂ければと思います。
中村委員	意見募集をしたら、こういった意見があって、それに対してどういう対応をする、ということを明確に示しておいてほしいです。意見を出したのに、どうなっているんだ、といったことにならないようにしていただきたい。 また、改定の内容については別にいいのですが、他の市がこうだからそれにならいました、というのでは考えが足りないのではないかと。八街市が運賃改定を行うのに、これだけのものが必要なのだ、という根拠をベースとして、改定の案を作っていただきたい。他にならえ、であれば大した非難はこないでしょうが、何も考えてないんじゃないか、改善になっていかないのではないかと、感じてしまいます。
事務局	承知いたしました。ありがとうございます。
大木会長	他に質疑がなければこれで質疑を終了いたします。 次の報告事項の説明を求めます。
事務局	続きまして、第3回八街市地域公共交通協議会において、質問がありました障がい者手帳等で利用できる運賃の割引・助成について、報告させていただきます。資料5をご覧ください。 こちらは、前回の協議会で質問があった内容についての回答となります。 割引・助成の詳細な内容については資料をご覧くださいと思います。 JRやバス運賃、タクシー料金等の割引や、県内市町村における障害者を対象とした福祉タクシー利用助成について資料をつけさせていただきました。
大木会長	ただいま、事務局から報告のありました、障がい者手帳等で利用できる運賃の割引・助成について、質疑はありますか。
菱木委員	福祉タクシーの助成についてですが、10%の割引と福祉タクシー券は併用可能でしょうか。
村中委員	タクシーの料金割引については、併用可能となっております。 また、現在障害者手帳のアプリ「ミライロID」というものがありますので、そちらでも割引を受けられます。
事務局	情報提供ありがとうございます。
大木会長	他に質疑がなければこれで質疑を終了いたします。 次の報告事項の説明を求めます。
事務局	続きまして、バスの乗り方・交通バリアフリー教室の開催について報告させていただきます。資料6をご覧ください。

	こちらは、毎年、当協議会と千葉運輸支局様との共催で市内の小学校を対象に実施している事業となります。 バスの乗り方等を学んでいただき、バスの利用を促進するバスの乗り方教室と、車いす・視覚障害者体験を通じて、介助方法を学び、心のバリアフリーを育んでいただく、交通バリアフリー教室を、今年度は11月13日に八街東小学校の児童5年生110名を対象に学んでいただきました。 今年も協議会委員であります淑徳大学コミュニティ政策部松野先生、先生のご担当ゼミの学生さん11名にもご協力いただき、教室を開催させていただきました。 この教室は、事務局だけでなく、多くの関係者の皆様のご協力によって成り立っております。お忙しい中ご調整、ご参加いただきました「淑徳大学コミュニティ政策部松野先生」をはじめ、「京成バス千葉イーストさま」、「八街東小学校さま」、車いすをお貸しいただいた「八街市社会福祉協議会さま」につきましてはこの場をお借りしてお礼申し上げます。児童の皆さんにも大変好評な教室ですので、来年度も引き続き、実施させていただければと存じます。 バスの乗り方・交通バリアフリー教室の開催についての報告の説明については、以上となります。
大木会長	ただいま、事務局から報告のありました、バスの乗り方・交通バリアフリー教室の開催について、質疑はありますか。 質疑等特になし。
大木会長	他に質疑がなければこれで質疑を終了いたします。 ないようでしたら、進行を事務局に戻したいと思います。
事務局	5. 閉会 皆様、大変お疲れさまでした。 ここで、事務局よりご連絡申し上げます。 報償費のお支払いにつきましては、1月中旬頃を予定しておりますので よろしく願いいたします。 以上をもちまして、令和7年度第4回八街市地域公共交通協議会を終了 させていただきます。本日はありがとうございました。