

令和7年度第2回八千代市地域公共交通会議議事録

会議名	令和7年度第2回八千代市地域公共交通会議
日時	令和7年10月7日(火) 午後1時55分から午後3時25分まで
会場	八千代市役所 旧館4階第2委員会室
議題	(1) 北部エリア補完的移動手段(デマンド交通)の運行方針(案)について【協議事項】 (2) 八千代市地域公共交通計画実施事業の進捗状況(令和6年度実績)について【報告事項】
出席者	【委員】 若林委員(会長), 藤井委員(副会長), 三浦委員, 窪田委員, 明石委員, 小川氏(木嶋委員代理), 谷川氏(御厨委員代理), 渡部委員, 佐藤(操)委員, 那須原委員, 芦田委員, 福浪委員, 新納委員, 伊藤委員, 竹内委員, 上野委員, 細谷委員, 佐藤(淳)委員, 山本委員, 村田委員 【事務局】 (都市整備部) 瀬能尾次長, 鎮目次長 (都市計画課) 平野課長, 多田主査, 石原主査補, 木暮主事
公開・非公開	公開
傍聴者	4名
議事	以下のとおり

—開会—

若林会長

本日はご多忙のところ、令和7年度第2回八千代市地域公共交通会議にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。都市整備部長の若林でございます。

八千代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、「交通会議の会議は、会長が招集し、会議の議長となる」とされておりますことから、会議の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

はじめに、事務局から委員並びに事務局職員のご紹介、会議開催にあたっての注意事項がございます。事務局お願いします。

—委員及び事務局職員紹介—

事務局(平野課長)

委員並びに事務局職員のご紹介をさせていただきます。また、今回は新たな任期後、対面では初めての会議となりますので、委員の皆様からひと言ずつご挨拶をいただければと思います。

—会議の公開・非公開—

事務局（平野課長）

本日の会議につきましては、「八千代市審議会等の会議の公開に関する要領」の非公開議案に該当しておりませんので、公開といたします。

—資料の確認—

事務局（平野課長）

本日の会議資料について確認をいたします。

- ・ 令和7年度第2回八千代市地域公共交通会議次第
 - ・ 座席表
 - ・ 資料1 令和7年度第2回八千代市地域公共交通会議
 - ・ 資料2 令和7年度第2回北部エリア補完的交通検討分科会協議結果
 - ・ 資料3 八千代市地域公共交通計画実施事業進捗管理表（令和6年度実績版）
 - ・ 本会議委員名簿
 - ・ 本会議設置要綱
 - ・ 本会議運営規程
 - ・ 八千代市公共交通マップ
- 以上を配布しております。

—役員を選出—

若林会長

本日は新たに委員委嘱後、対面では初めての会議となりますので副会長及び監事の選出等もさせていただきます。

副会長につきましては、八千代市地域公共交通会議設置要綱第4条第2項の規定により、藤井委員を指名させていただきます。

また、監事につきましては、渡部委員と新納委員を指名させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

—一定足数の報告—

若林会長

次に、委員の出席状況ですが、本日は21名中20名の委員がご出席されております。本会議の設置要綱第5条第2項の規定による半数以上の出席となりますので、本日の会議は成立いたしました。

—議事録署名人の指名—

若林会長

本会議の会議運営規程第5条第2項の規定による議事録署名人の指名でございますが、今回は明石委員，那須原委員を指名させていただきます。

どうぞよろしく申し上げます。

—議事—

若林会長

それでは議事に入りたいと思います。

本日の議題は，協議事項として「北部エリア補完的移動手段（デマンド交通）の運行方針（案）について」と，報告事項として「八千代市地域公共交通計画実施事業の進捗状況（令和6年度実績）について」の2点となっております。

事務局より議題について説明願います。

事務局（木暮）

都市計画課交通調整班の木暮と申します。

私から，議題①の北部エリア補完的移動手段（デマンド交通）の運行方針（案）について，ご説明させていただきます。資料2をご覧ください。

はじめに，9月22日に行いました令和7年度第2回北部エリア補完的交通検討分科会の協議結果を報告させていただきます。分科会では，デマンド交通の運行方針（案）について協議いたしました。協議結果としては，賛成者全員により2ページ目のデマンド交通の運行方針（案）のとおり決定しております。3ページ以降には議事録と会議資料を添付しておりますので，必要に応じてご参照いただければと思います。

それでは，資料1の2ページをご覧ください。こちらでは，北部エリアにおける補完的移動手段検討の経緯についてご説明いたします。はじめに①ですが八千代市地域公共交通計画の策定と，実施事業への位置付けとなっております。計画では北部エリアは，鉄道駅から離れており，バスの運行本数も少ないことから，自宅から最寄りの駅やバス停等までの道のり対策のため，地域にふさわしい補完的な交通手段について検討することとしております。続きまして②令和6年度第2回八千代市地域公共交通会議の開催ですが，こちらでは検討の基本的な方向性を協議し，分科会を設置して，手法の選択等の，より詳細な協議をすると決定しました。それに伴い，③北部エリア補完的交通検討分科会の設置を行いました。委員としては，路線バス事業者，タクシ一事業者，学識経験者，自治会代表，社会福祉協議会支会長，八千代市社会福祉協議会の方々となっております。③で委嘱いたしました委員の皆様方にお集まりいただき，7月に④の第1回北部エリア補完的交通検討分科会を開催したものとなっております。ここでは，補完的移動手段の手法はデマンド交通として，地域との意見交換を進めることとし，地域にあった具体的な運行方針案について検討をしていくことと決定しました。それに伴って，デマンド交通の運行方針（案）の検討にあたり⑤の地域の

詳細ニーズ調査の実施を8月～9月で行いました。内容としては2つございまして、1つ目が地域の代表者との意見交換の実施です。こちらは地域の実情に精通されている地域の代表者と意見交換を行ったものとなっております。2つ目は、ニーズ調査票の郵送です。こちらは北部エリアにお住まいの2,000人に調査票を郵送し調査を行ったものとなります。後ほど実施内容と結果をご説明させていただきます。続きまして、ニーズ調査結果をふまえて、事務局でデマンド交通の運行方針（案）を検討して⑥の第2回目の分科会で協議いただき、事務局案で決定したところでございます。最後に⑦ですが、⑥で決定した内容を本日の会議でご報告させていただきます、皆様方にご承認いただければと考えております。以上が、これまでの検討経緯でございます。

続きまして、地域の詳細ニーズ調査についてご説明させていただきます。次のページをご覧ください。こちらでは1つ目の地域の代表者との意見交換の実施内容についてご説明いたします。

地域の代表者との意見交換では、分科会の委員に開催のご協力をいただき、米本団地自治会、阿蘇北部支会、睦支会において、自治会長や社会福祉協議会の福祉委員・民生委員等の地域の代表者を対象に意見交換を実施いたしました。当日は、北部エリアに導入を計画しているデマンド交通の運行内容案を事務局より説明し、その後、意見交換や質疑応答を行いました。説明と意見交換を踏まえて、ニーズ調査票の記入と乗降マップを作成いたしました。続きまして、意見交換の結果についてご説明いたします。5ページをご覧ください。このページでは「意見交換でいただいた主なご意見」と「調査票の集計結果と所見」の大きく分けて2つを記載しております。まず、意見交換でいただいた主なご意見についてですが、米本団地自治会では、乗降ポイントは家の前にあるとよいといったご意見、阿蘇北部支会では、デマンド交通はもえぎ野線が運行していない時間帯で必要とのご意見がございました。睦支会では、高齢者の中には、数百m先の乗降ポイントまで歩いていくのが困難な方もいるので、きめ細かな乗降ポイントを設定してほしい、といったご意見をいただきました。続いて、ご記入いただいたニーズ調査票58枚の集計結果と、それに対する所見をご説明いたします。日常での移動のしやすさについてですが、外出時（買い物・通院等）の交通手段がなく困っている割合は約5割でございました。また、阿蘇北部では、交通手段がなく困る場合に外出をあきらめてしまう人が約3割でございました。この結果からの所見としましては、路線バスは走っているものの、バス停までの距離が遠い、便数が限られているなどの理由により、利用できていない方が潜在的に存在するのではないかと考えております。続いてデマンド交通についてですが、午前中の利用希望が約5割あるほか、阿蘇北部は午後の早い時間帯での要望もございました。阿蘇北部の要望については、もえぎ野線が運行していない時間帯と重なっているため、代替移動手段としてのニーズがあると考えられます。また、利用したい頻度は、睦と阿蘇北部では月に2～3日を選んだ方が最も多く、米本団地では週1～2日を選んだ方が最も多いという結果となりました。米本団地では一部路線においてバスの便数が限られていることから、こちらでも代替移動手段としてのニーズがあり、利用頻度が高くなっているのではないかと考えております。また、エリア外の乗降ポイントについて、要望の多かったか所

は、睦では八千代中央駅，米本団地では，市役所や福祉センター，阿蘇北部では勝田台駅という結果となり，地区によって目的地が異なることがわかりました。

続きまして，地域の詳細ニーズ調査の2つ目であるニーズ調査票の郵送について実施内容を説明します。それでは6ページをご覧ください。八千代市内の北部エリアにお住まいの15歳以上（中学生を除く）の方の中から無作為に抽出した2,000人に対し調査票を郵送し，8月28日から9月10日までを調査期間としました。回答方法としては，インターネットによる回答または調査票の返送による回答といたしました。お配りしている参考資料に，実際に郵送したニーズ調査票や説明資料がございますので，ご参照いただければと思います。続きまして，郵送によるニーズ調査の実施結果についてご説明いたしますので7ページをご覧ください。送付件数につきましては，実施内容でご説明したとおり2,000件となっており，回答件数は501件，そのうち郵送回答が347件，インターネット回答が154件となっております。また，調査結果の主な項目をグラフ化して記載しております。左から利用したい時間帯，曜日，頻度，北部エリア外の乗降ポイントとなっております。また，こちらのグラフは問1の設問で困っている，困ることがある，その他を回答した集計結果となっております。それでは，時間帯から簡単にご説明します。地域の代表者との意見交換時と同じように，午前中の利用希望が多くございました。また，13時～14時の利用希望も多い結果となりました。続いて，曜日ですが金曜日から日曜日までの利用希望が多く，逆に平日の水曜日と木曜日の利用希望が少ない結果となりました。また，頻度につきましては週1～2日，月2～3日の頻度での利用希望が多い結果となりました。最後に北部エリア外の乗降ポイントですが八千代中央駅が一番多く，次点で村上駅，医療センターと続く結果となりました。以上が，ニーズ調査の実施結果でございます。

続いて，ニーズ調査結果を踏まえて事務局でデマンド交通の運行方針（案）を検討しましたので，内容をご説明いたします。8ページをご覧ください。まず，運行方針の細かい内容の説明をする前に，地域にふさわしい補完的移動手段の導入目的をご説明します。今回の運行目的は自宅から最寄りの駅やバス停等までのいわゆるファースト・ラストワンマイル対策として運行するものです。その目的に沿って，また，ニーズ調査結果を踏まえて運行方針案を検討しております。では，具体的な内容に移らせていただきます。はじめに①運賃ですが，公共交通機関対して影響を与えないよう，公共交通を利用した際の金額より高く設定する，という前提のもと設定しており，目的地により異なりますが，約500円～1,000円程度を目安としております。続いて②の利用対象者ですが，八千代市の北部にお住まいの方を対象としております。次に③の運行時間については，毎日，午前7時から午後5時の運行を予定しております。④の利用方法については，郵送等により利用者登録をいただいた後に，電話またはインターネットで予約していただく形を想定しております。次に⑤の乗降ポイント配置の考え方についてですが，北部エリア内においては，目的地となる主要乗降ポイントと自宅付近の乗り合い場所となる一般乗降ポイントを設置しております。主要乗降ポイントとしては，青い千鳥柄のポイントで示しておりますが，自治会館などの公共施設や病院，スーパー等を想定しており，一般乗降ポイントとしては，青丸のポイントで示

しておりますが、ごみ集積場等を想定しております。なお、乗降ポイントの配置にあたっては、既存公共交通に影響を与えないようにバス停等の乗降場所と近い位置にデマンド交通の乗降ポイントを設定しないことといたします。具体的には、公共施設を除き、バス停から300m以内には乗降ポイントを設定しないこととしたいと考えております。北部エリア外の主要乗降ポイントについては、赤い千鳥柄のポイントで示しておりますが、鉄道駅や主要バス停留所、医療センター等を想定しております。続きまして、⑥の運行台数ですが予約に応じて3台で運行することとしております。⑦の実証運行期間ですが、実証運行開始から1年半から2年程度としております。最後に⑧運行目標ですが、1日1台あたり6人としておりますが、こちらはあくまでも、実証運行期間中の目標となっております。最後に残りの3ページで乗降ポイント別の移動イメージを記載しております。それでは9ページをご覧ください。ここでは、北部の東側にある東栄寺付近にある自宅から、西側にある睦郵便局付近の友人宅に向かう想定でご説明します。青い矢印はデマンド交通を利用した経路、黒い矢印はタクシーを利用した経路を示しております。また、この経路は、バス・鉄道による乗り継ぎで行くことは可能ですが、勝田台や緑が丘を経由することとなり、現実的なルートではないため、こちらでは示しておりません。黒矢印で示したタクシー経路に比べて、青矢印のデマンド経路は、乗合が発生して複数の乗降ポイントを経由している前提のため、やや遠回りのルートとなっております。運賃については、タクシーが約4,100円のところ、デマンドでは約500円で収まる形となっております。次に10ページをご覧ください。こちらと同じく北部の東側にある東栄寺付近にある自宅から、北部の中央にある道の駅やちよに向かう想定で説明いたします。この経路も、バスの乗り継ぎで行くことは可能ですが、勝田台駅を経由することとなり、現実的なルートではないため、こちらでは示しておりません。運賃については、タクシーが約2,800円のところ、デマンドでは約500円で収まる形となっております。次に11ページをご覧ください。ここでは、北部の東側にある東栄寺付近にある自宅から、八千代中央駅に向かう想定でご説明します。この経路では、赤い矢印で、バスと東葉高速線を乗り継いだ場合のルートを示しております。運賃については、バス・鉄道を使った際は、560円となり、タクシーだと約3,400円になるところ、デマンドでは約1,000円で収まる形となっております。

繰り返しではございますが、実証運行方針（案）は、土日・祝日、年末年始等を含む毎日、時間は、7時から17時の1日10時間、車両台数は、3台での運行となり、実証運行目標は1日1台6人となります。私からの説明は以上です。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

若林会長

ありがとうございました。ただいま事務局より説明のありました、議題1「北部エリア補完的移動手段（デマンド交通）の運行方針（案）について」、ご意見、ご質問がありましたら、ご発言をお願いいたします。藤井委員。

藤井委員

分科会で賛成していますが、分科会で話をした懸念事項を、地域公共交通会議では実証運行に向けた協議をしたいと思いますので、そこを考慮してお話します。

運行方針が非常に手厚い内容であり、他市の事例から見ても、極めて希有の領域に入ります。他市では、実際の需要を確認するために小規模で実証運行を行います。地域や時間を区切って運用するパターンが多いです。直近では流山市が、地域限定、朝約2時間弱の実証運行で、地域の方がどう利用するのかを確認し、拡大していく方法を考えています。対して、八千代市は北部全体を考えています。ニーズ調査等で利用層、利用者数を調査していますが、実際の需要にどのように応えるのか。デマンド交通の維持として、運行方針の3台運行を続けるのか、地域限定や台数限定にするのかを考える必要があります。また、運行時間も非常に手厚い内容であり、通常は通勤時間帯を避けて9時から17時で運行していますが、八千代市は午前7時から運行することになっています。これは決して悪いことではないですが、手厚い内容がきちんと住民に伝わり、利用に繋がるのが非常に大事であると分科会でお話ししました。

一方、他市の事例を参考に八千代市の運行費用を考えると、あくまでも私の感覚だけの話になりますが1台あたり1,000万円を超える規模になります。加えて、システム経費を含めると全体で4,500万円から5,000万円近い費用となるのではないかと思います。目標値は1日1台あたり6人であり、この利用者数では1人あたり運行経費は7,000円程度になります。運賃収入が500円から1,000円で、不足分は市負担と国庫補助等で運行する形になります。他市の運行経費を参考すると、柏市のカシワニクルは利用者数が伸びて1人あたり1,400円程度です。匝瑳市は地域全域を2台運行で昨年度1人あたり4,000円程度でしたが、利用者数が伸びて現在は3,000円程度です。他市の事例にならう必要性はなく財政負担力が高ければ構わないと思いますが、1,000円に近づける努力をする自治体が多いです。その中で2,000円から3,000円程度を範疇として考えるとすると、需要が少ないところはタクシーチケットに転換するなどの施策をとります。運行方針での1人あたり運行経費が7,000円程度とすると、本格運行時に3,000円台にするには1日あたり12~18人程度の利用を想定していないと非常に大きな財政負担をすることになります。地域に合うサイズにスケールダウンするのか、あるいは、懸念は関係なく運行するのか。例えば、デマンド交通の最大利用者数は1台あたり大体20人から24人であり、その時に初めて1人あたりの総運行経費が1,700円程度になります。そこまでは八千代市の場合には難しいと思います。実証運行から本格運行する目安をどう考えるのか、どのようなスケジュールで仕組みやスケールを変更するのか。変更時には地域の需要を常に確認し、どうサポートするのか。バス停から300mには乗降ポイントを設置しないことも同様とするのか。また、制度改正されたタクシー券とのバランスも検討する必要があります。

本格運行に向けた制度設計をどのように検討していくのか。実証運行の実績値と運用方法、タクシー券との関係性を考えなければ、市全域の公平性や、移動の担保に繋がらないので丁寧に検討してください。その都度、様々なご指摘はさせていただきたいと思いますので、丁寧な対応をしていただきたいと思います。

若林会長

ありがとうございます。分科会でもお話があった内容ですが、藤井委員の発言に対して事務局から何かありますか。

事務局（多田）

分科会の内容を含めてご発言いただきましてありがとうございます。

事務局として重要に考えていることは、地域の方に利用していただくこと。つきましては、周知を実証運行の開始前に十分にしていこうとと考えております。そのためには、地域の代表である分科会委員の方と協力をさせていただいた上で、市からの発送文書のみならず、ホームページや自治会回覧等を十分に活用しながら周知活動を行うことで、認知度を上げて多くの方に利用していただけるようにしていきたいと考えております。また、今回いただいた意見を十分に踏まえて、実証運行を目指していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

若林会長

ありがとうございます。他にご質問等はありませんでしょうか。藤井委員。

藤井委員

追加でもう1点、実証運行期間の運賃は、運賃協議分科会を開催せず運行できませんが、誰に対してもわかりやすい運賃にすることが非常に難しい。例えば、エリア内でも500円と1,000円なのか、もしくはエリア外への移動で1,000円なのか、あるいはタクシーメーターで変えていくのか、様々な方法があります。地域の実情に応じた運賃の設定にあたり丁寧な説明、わかりやすさを考慮して検討いただきたいと思っております。

若林会長

ありがとうございます。北部で意見交換やアンケート等を実施しておりますが、地域の全体に伝わってない部分もあるかと思っております。特に運賃の部分はわかりづらい部分も多いと思っておりますので、誰にとってもわかりやすい仕組みを事務局で検討していただければと思っております。

他にご質問等はありませんでしょうか。三浦委員。

三浦委員

京成バスの三浦です。意見と質問を1点ずつさせてください。

まず意見ですが、藤井委員の内容と重複するかもしれませんが、今回のデマンド交通は広範囲で行うことになっており、地元からもいろいろな意見や要望があったのかもしれませんが、地元で検討するような会議体や協議会がなくて、どちらかというところ八千代市が手を差し伸べるような形で今回デマンド交通の導入を検討されているように見受けられます。藤井委員からも市負担額の話もありましたが、八千代市が税金を投入してこういった交通を維持することを地元の方がどう捉えられるか、温度感を知っ

てもらわなければいけないと思っております。一方で、矛盾を承知で発言させていただきますが、乗降ポイントの設置についてバス停から300mに設定しないという条件設定をしていただいているというところがあります。このエリアだと、京成バス千葉セントラルの神崎線と、東洋バスのもえぎ野線があるかと思えます。当然、健常の方、足腰が強い方だと、400～500m離れたところでも、1時間1本のバス停のために歩く方もいらっしゃることを考えると、この事業が市民の利用のために導入することは良いと思う一方で、バス事業の影響度はどれくらいあるかというところが非常に気になっています。我々はバス事業をやっているのですが、影響を与えないでほしいという率直な思いもあります。デマンド交通が導入されたことでバス路線からの移行が増えてしまうようなことがあると、申し訳ないのですが、バスの減便が必要になる可能性が出てきてしまう。あるいは利用者の方から、乗降ポイントがあるからバス停はいらないとか、バス停があるから乗降ポイントを置けないじゃないか、というような意見も出てくる可能性もあると思っております。藤井委員もおっしゃったとおりで、当然この事業は我々も支援するべきだと思えます。一方で、バス事業に影響が出てしまい、北部エリア外の方に対する影響も出てくる可能性も含めて、やはり市の全体、特にこの人口が過疎な北部エリアのバス事業やタクシー事業を含めた公共交通をどうするかというところを考える必要があると思えます。デマンド交通のみならず、神崎線やもえぎ野線等のバス路線の利用実績も含めてどのような影響があったかを検証してもらうことが、市全体の交通を考える上で重要なのではないかと思います。

ここまでが意見で、1つ質問があります。実証運行で、バス事業はある程度、影響の有無をデータで確認することができるのですが、デマンド交通の利用データはどのように収集するのでしょうか。件数や利用動向、ODのような形でデータを収集することができるのでしょうか。どこからどこまでの移動をされているのか、データ収集できないと実証運行として検証はできないと思うので、ぜひ実証運行期間中は細かくデータを収集していただき、協議会等で共有いただくのが重要だと考えておりますので、現時点でどのようなデータの収集をお考えなのか教えていただければと思います。

若林会長

ありがとうございます。事務局お願いします。

事務局（多田）

データに関しましては、導入するデマンド交通システムの検討しているところですが、基本的にはそのシステムの中で利用者登録をしていただき、また、出発地点や目的地についてもデータを取得することが可能となっておりますので、実証運行期間中の利用者のデータを収集して分析を行いたいと考えております。

三浦委員

ありがとうございました。申し上げたとおり、この地域内の交通にどういう影響があったかという観点では、京成バス千葉セントラルや東洋バスにも細かいデータを

どこまで取れるのかの確認が必要になるかと思いますが、ぜひ温度感を合わせて調整していただければと思います。

若林会長

ありがとうございます。他にご質問等はありませんでしょうか。伊藤委員。

伊藤委員

千葉県の伊藤です。実証運行にあたっては県の補助事業の対象になる可能性があると思っていますが、実証運行はいつから行うのか、考えはありますか。

事務局（多田）

デマンド交通システムの設定や事前の周知等を含めて、準備ができ次第、令和8年度中に実証運行を開始したいと考えております。

伊藤委員

わかりました。今年度から県では地域公共交通リ・デザイン推進事業を始めておりまして、来年度も同額ぐらいで要求を考えています。補助の対象になるかと思うので早めに県の担当者に情報提供いただければと思います。

事務局（多田）

ありがとうございます。県の補助事業に加え、国庫補助事業にも位置付けられている事業になりますので、関東運輸局や千葉県ともご相談させていただきながら進めてまいりたいと考えております。

若林会長

ありがとうございます。他にご質問等はありませんでしょうか。窪田委員。

窪田委員

先ほど三浦委員からもお話がございましたが、民間バス事業者への影響が一番懸念している点です。会議資料にも補完的移動手段と記載がありますが、補完的というところを考慮して検討いただければと思います。また、ICデータの乗降データ等の共有も協力できることもあるかと思うので、お声掛けいただければと思います。

1点質問ですが、今回検討されているデマンド交通は利用登録された方が利用できるということですが、同伴の方は同乗できるのでしょうか。同乗可能だとすると、登録者が1人いれば、登録がなく追加で3人乗ってしまうということかと思うのですが、いかがでしょうか。

若林会長

ありがとうございます。事務局お願いします。

事務局（多田）

基本的には、利用者登録をされた方ご本人が乗車することを条件に考えています。例えば、登録者のご家族が同乗する場合については、代表者が他何人といった予約ができるシステムの導入を検討しております。また、乗車人数については、一般的なタクシー車両を使用する予定であり、1台あたりの乗車定員は3人程度になると考えております。

窪田委員

ありがとうございます。登録者1人だけで他の同伴者が制限なく乗車できるとなると、例えばご家族や友人などが登録者を通じて自由に一緒に移動することが可能になり、運用の趣旨から外れる可能性も考えられます。そのため、同乗者についてはある程度の制限や配慮を設けていただきたいと思います。今後の制度設計の際に、この点を慎重に検討していただけますようよろしくお願いいたします。

事務局（多田）

補足説明ですが、運賃は1人あたりで考えております。例えば、先ほど説明しました代表者1人が予約して他2名が同乗される場合、1人あたりの運賃を案の500円とすると、3人で合計1,500円の運賃とする運行を考えております。

若林会長

ありがとうございます。他にご質問等はありませんでしょうか。那須原委員。

那須原委員

1点確認させていただきたいのですが、今回のデマンド交通は公共交通の補完的移動手段という位置付けだと思います。そうであれば乗合タクシーを利用して公共交通、例えばバス停まで移動するという使われ方が本来望ましいのではないかと感じます。地域外については、そのような配慮のもとで乗降場所が設定されていると思いますが、地域内では乗降ポイントがバス停から300m以上離れていないと設定できない仕組みになっています。この点が少し矛盾しているのではないかと感じました。例えば、睦地区の住民が勝田台や八千代台に行く場合、睦地区から米本団地まで乗合タクシーで移動し、そこから続くバス路線を利用すればスムーズな移動が可能です。しかし、現状ではその米本団地付近にバス停の乗降場所が設定されていないため、実際に利用が難しい状況になっているのではないのでしょうか。こうしたケースについてどのように考え、どのような対応を検討しているのか、説明をお願いします。

若林会長

ありがとうございます。事務局お願いします。

事務局（多田）

利用方法といたしましては、バス停をハブ機能としたデマンド交通の乗降ポイントということも考えられると認識しております。この点につきましては、本日、各事業者の委員に出席いただいておりますが、今後、実証運行に向けて、また、資料8ページの図につきましても現在考えている乗降ポイントの縮図ではなくイメージ図となっており、公共施設を除きバス停から300m以内に設定しないことと併せてバス事業者の方と協議を詰めていきたいと検討しているところです。

那須原委員

この点については十分に検討する必要があると思います。現状では、バス停から300m以上離れた地点で乗降するというルールに縛られており、この制約のもとでは利用者の使い方が制限されて使いにくいのではないかと思います。例えば、本来デマンド交通の役割としては、バス路線を補完し、その利用を促進することが期待されているはずですが。北部エリア外の駅や主要施設などに関しては、乗降ポイントが適切に考慮されており、ハブとして公共交通との連携ができています。しかし、地域内については十分に検討が及んでいないように感じます。具体的には、米本団地の始発バス停までデマンド交通で移動し、そこでバスに乗り継ぐことができれば、公共交通の利用が促進されます。一方で、現状では乗り継ぎをスムーズにする仕組みが不足しており、乗降ポイントが制限されることで、例えば帰りに米本団地のバス停で降りた場合、そこから乗り合いタクシーが利用できないという状況が発生しています。これにより、バスとデマンド交通の両方の利用が阻害されていると思います。こうした現状を踏まえると、乗り継ぎに関する調整や、乗降ポイントの設定ルールについて再検討が必要ではないでしょうか。バス停から300mという制約は、バス事業者との調整が難しいかもしれませんが、この条件が今後の運用において大きな課題となると思います。また、北部エリアから南部エリアに移動する際、南部のポイントに降りるのみではなく、北部にも補完的なハブ機能を持たせることで、公共交通の利便性がさらに向上するのではないかと思います。

事務局（多田）

現時点での検討としましては、300m以内では公共施設をハブ機能の位置付けで考えており、300m以内に一概に設置をしないということではなく、いくつかの乗降ポイントをハブ機能的に設置することを考えております。

那須原委員

主要乗降ポイントに主要なバス停留所があればよいと思います。北部エリア内の移動で主要バス停まで移動し、そこから公共交通を利用する方法が、路線バス事業者も市もWin-Winの関係になると思います。地域外の乗降ポイントに移動するのではなく、地域内に乗降ポイントに設置する配慮も必要なのではないかと思います。

若林会長

ありがとうございます。ご指摘いただいた内容については、配慮しながら実証運行に向けた検討を進めてもらえればと思います。他にご意見ございますか。藤井委員。

藤井委員

那須原委員と三浦委員の意見に関連して意見を申し上げます。今回のニーズ調査結果の見せ方がよくないと感じるところがあります。具体的には、実際のニーズを「見える化」することが重要です。誰がどのような目的で、どこに向かっているのか、つまりODのトリップが明確にならない限り、ルート設定や実際の運行がうまくいったのか確認できないのではないかと分科会でも指摘させていただきました。今回2,000人規模の調査を実施し、一定数の回収が得られている状況ですので、そのデータを基に、例えば地域内完結型の移動なのか、乗り継ぎを経てさらに地域外に出るのか、あるいは地域内での単純な移動なのか、といったトリップ構成を把握すべきだと思えます。その上で、本当にハブ拠点が必要であるかを見極め、その必要性が確認されれば、バス事業者との連携のもとで、待合環境の整備など一歩踏み込んだ具体的な提案をしないと成立が難しいです。

一方で、こういった調査を行った市川市の場合、コミュニティバスを導入した際には、地域を限定してアンケートを実施した結果、導入への期待が高まり、アンケートでの利用率は35～40%と高かったものの、実際の利用者率は5%程度に留まり、収支が成り立たず運行が中止されたケースがあります。

したがって調査は、調査対象者にとってどういう目的でどんな利用が想定されるのかを確認して、具体的な運用内容を考え、実証運行時に、具現化されているかを重ね合わせないといけません。また、北部地域全域を対象で調査をしていますが、移動支援を求めている人は、車を持っていない若年層か高齢者運転免許返納者なので、そこに限定して調査をするという割り切りも出てくるかもしれません。

今回は事前のデータが取れているので、次回に向けて調査結果の丁寧な分析やバス事業の実際の利用データとデマンド交通の運行データを組み合わせて分析して、利用状況の見える化したものを公共交通会議で、共有して過剰なサービスの是非や、ニーズに応じた区間での適切な提供量の検討を進めていただきたいと思います。

若林会長

ありがとうございます。実証運行は、データ収集を行いながら進めていくと思います。いただいたご指摘も踏まえて進めていただければと思います。実証運行中の会議開催のタイミングはありますか。

事務局（多田）

開催を考えております。その際には皆様からご意見をいただければと思います。

若林会長

ありがとうございます。他にご質問等はありませんでしょうか。渡部委員。

渡部委員

今回初めて参加しました八千代市長寿会連合会会長の渡部と申します。資料を拝見し、藤井委員などのご意見をお聞きして、ありがたく思っています。八千代市には60歳以上のシニア、65歳以上の高齢者が約5万1,000人おり、長寿会連合会の会員は2,340名と、3年連続して会員数が増加している市は千葉県内54市町村でも八千代市だけだと言われています。先日、神野長寿会に行った際に、「今度、市民会館に行きたいのだけれど何も動けないので乗せて行ってほしい」というふうに言われました。それは丁重にお断りしましたが。何を言いたいかというと、実証運行で地域の需要を掴むこととか1人あたり経費が7,000円かかるので6人ではなく10人から15人に伸ばす必要があるといった話がありましたので、私も長寿会連合会も全面的に、実証実験に責任をもって入っていきたいと思っています。健常者にアンケートをとるよりは困っている高齢者。クラブが43もあるので、各会長を通じて、北部、睦地域を含めてきちんとしたものを提供していくように思っています。実証実験をやってよかったとなるように、全面的に協力させていただこうと思っています。

若林会長

ありがとうございます。他にご質問等はありませんでしょうか。福浪委員。

福浪委員

千葉運輸支局の福浪です。私からもいくつか質問をさせてください。

まず、使用する車両は3台とのことですが、大きさは10人乗り以下のワンボックスカーのような車両なのか、軽自動車のような小さい車両なのか、それともマイクロバスのような車両なのか教えてください。

次に、乗降ポイントですが、運行方針案では、北部エリア外は5か所ほど、北部エリア内は30か所くらいを想定されていて、その中には地域内の道路、一般の道路で利用者を乗降させるということだと思いますが、その場所の安全確認は終了しているのでしょうか。

最後に、本日の協議で運行方針案が承認された場合、協議会の合意と位置付けられ、そのまま今後必要となる許可申請書に添付されるのか、あるいは今後の会議でさらに具体的な内容で協議がされて、そこで最終的な合意として実証運行に向けて国への申請をするのか教えてください。今日ここで合意となった場合、約500円から約1,000円の運賃や乗降ポイントが、どこまで合意が整ったのかと国から指摘されるのではないかと思います。

若林会長

ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

事務局（多田）

車両につきましては、実証運行では、セダン型やジャパントクシーなどの5人乗り車両を使用することを検討しているところです。運転手を除き、乗車定員は4人になりますが、乗り合いの性質上、同じ乗降ポイントから友人同士で乗車するケースもあれば、異なる乗降ポイントから別々の方が乗車するケースも想定され、後部座席に大人3人が乗車することは現実的ではなく、1台あたりの乗車人数は3人を考えております。

次に、乗降ポイントにつきましては、現時点で決定した乗降ポイントではなく、イメージ図として資料に掲載しております。資料4ページになりますが、地域の代表者との意見交換の中で乗降ポイントの候補地となるポイントを出席者の方にグループワーク的にシールでポイントイングしていただきました。Googleマップなどで確認できることもあると思いますが、デマンド交通の待機可能な場所として道路状況の現状がわからないこともありました。ポイントイングされた候補地についても、道路状況を含め確認を行いながら、安全上問題のない場所を乗降ポイントとして選定していきたいと考えております。

最後に、合意につきましては、委員からのご指摘もありました1人あたり行政負担額等は、契約締結の段階で明確になってまいります。乗降ポイントの設定や運賃の検討を進め、実証運行の目途がたった段階で改めてご意見をいただきたいと考えております。また、運輸局の許可につきましては、実証運行は法第21条で運行することを考えており、本格運行の際には申請についてもご支援をいただければと考えております。

若林会長

ありがとうございます。他にご質問等がありますか。ないようでしたら「北部エリア補完的移動手段（デマンド交通）の運行方針（案）について」、委員の皆さまにお諮りいたします。承認することに賛成の方は挙手をお願いいたします。

—採決—

若林会長

ありがとうございます。賛成者全員ですので、事務局案の「北部エリア補完的移動手段（デマンド交通）の運行方針（案）」のとおり、承認とさせていただきます。

それでは、次の議題に移ります。議題2の報告事項「八千代市地域公共交通計画実施事業の進捗状況（令和6年度実績）について」、事務局より説明をお願いします。

事務局（石原）

都市計画課交通調整班の石原と申します。

私から、議題2「八千代市地域公共交通計画実施事業の進捗状況（令和6年度実績）について」、資料に沿って報告をいたします。資料3をご覧ください。

令和6年3月に策定いたしました八千代市地域公共交通計画の推進にあたっては、

公共交通を取り巻く環境の変化を前提として、本計画に記載した事業等の評価・検証を継続的に行い、必要に応じて見直しを図る必要があります。評価・検証につきましては、「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標達成の状況把握や事業の見直し・改善を行うこととします。なお、PDCAサイクルの実施結果については「毎年実施するPDCA」と「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」を組み合わせて関係者全員で共有することとし、「八千代市地域公共交通会議」にて調整を図りながら、よりよい公共交通ネットワークの構築を目指してまいります。令和6年度に実施した事業について、本来であれば全ての内容をご報告すべきところですが、時間の関係上、重点的に取り組んだ内容に絞ってご説明いたします。

はじめに、事業No.111「鉄道駅バリアフリー・鉄道施設耐震対策等への対応」でございますが、令和6年度の実施内容として、京成電鉄株式会社が実施する勝田台駅南口のエレベーター1基及び下りエスカレーターの設置、上りエスカレーターの更新工事に対し補助金を交付いたしました。対象のエレベーター及びエスカレーターにつきましては、令和6年6月28日に供用開始されたところでございます。日常生活における通勤・通学利用者や高齢者の駅利用に対応するべく、今後も引き続き鉄道事業者と連携しバリアフリー対応や鉄道施設の耐震化等の推進を図ってまいります。

続いて、事業No.231「運転士の就職説明会への後援・共催」でございますが、令和6年度の実施内容として、市主催によるバス・タクシー合同就職説明会を令和6年11月9日に市役所多目的棟会議室で開催したところ、バス事業者5社・タクシー事業者6社が参加、8名の来場がございました。また、千葉県タクシー協会京葉支部主催のタクシー会社合同就職説明会に対し後援を行いました。輸送サービスを確保する上で運転士の確保は必要不可欠であることから、今後も引き続き運転士不足への解消を図るため、求人活動への後援・共催等を実施してまいりたいと考えております。

続いて、事業No.811「北部エリアのニーズ詳細調査・実証運行に向けた検討」でございますが、こちらについては議題1でもご説明いたしましたが、令和6年度の実施内容といたしましては、北部エリアにおける補完的移動手段の検討を推進するため、令和7年2月に検討分科会を設置いたしました。今後の取組みですが、令和6年度末時点では、令和7年7月に第1回検討分科会において補完的移動手段の手法を決定し、その後に運行方針（案）検討のための地域の詳細ニーズ調査を実施、令和7年9月に第2回検討分科会にて運行方針（案）を決定、という形で検討を進めることとしておりました。

最後に、事業No.812「公共交通マップの作成（官学連携）」でございますが、令和6年度の実施内容といたしましては、日本大学理工学部交通システム工学科交通まちづくり工房地域活性化班と連携し、公共交通の路線やバスのりば情報等をまとめて公共交通マップを令和7年3月に作成し、市の公共施設などで配布いたしました。本日の配布資料でも公共交通マップをお配りしておりますので、ご覧いただければと思います。こちらについては、大変ご好評いただいております。令和7年度に1,000部増刷したところでございます。今後も、随時更新を図り、より分かりやすい情報発信に努めてまいりたいと考えております。議題2についての説明は以上でございます。

若林会長

ありがとうございました。事務局より説明のありました議題2「八千代市地域公共交通計画実施事業の進捗状況（令和6年度実績）について」、ご意見、ご質問がありましたら、ご発言をお願いします。三浦委員。

三浦委員

報告ありがとうございました。1点お願いですが、運転士の就職説明会についてですが、主催・後援等で尽力をいただきありがとうございます。他の自治体でも同様の取組みが行われていますが、正直なところ30人40人来場したケースはなく、最初からバスやタクシーなどの公共交通の運転士になりたい方はネットで調べている方が多く説明会にわざわざ来る人は少ない状況です。しかし、他の自治体の例では、その自治体に関わるセグメント、業種の方の説明会を開催して、小売業や金融業のゾーンがあって、公共交通業は全然関係なく来場したけれどもバスの話も聞いてみようかというようになります。大変な整理だと思いますが、一度整理すればより効果的にいろいろな業種の雇用確保につながると思いますのでぜひ検討いただきたいと思います。

若林会長

ありがとうございました。事務局は何かありますか。

事務局（多田）

三浦委員のご発言につきまして、資料は令和6年度実績の記載となりますが、令和7年度第1回説明会を市総合生涯学習プラザで午後6時から午後8時半まで開催しました結果、参加者数は5名でした。今回は、令和8年1月下旬に予定しているところでしたが、現状の方法では集まらないのではないかと課題を感じております。いただいたご意見を参考に、次回開催に向けてよりよい情報発信ができるよう検討していきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

若林会長

ありがとうございます。他にご意見、ご質問がありますか。新納委員。

新納委員

関連する質問ですが、令和6年度には参加者が8名、令和7年度には5名だったと報告を受けましたが、説明会に参加した方が雇用に至ったのか教えてください。

若林会長

事務局をお願いします。

事務局（多田）

説明会参加者のその後の採用状況等につきましては、事業者に調査を実施しており

ませんので回答できない状況でございます。

若林会長

今後、採用状況を追いかけるようなことを予定されていますか。

事務局（多田）

各事業者にご協力いただきながら、開催方法等を含め検討していきたいと思えます。

若林会長

ありがとうございます。他にご意見、ご質問がありますか。伊藤委員。

伊藤委員

バスの運転手の説明会に関する話題が出ましたので、県の取組みを紹介させていただきます。県では今年度9月20日に1回目の合同就職説明会を幕張メッセで開催し、132名の参加者がありました。次回は11月8日にオンラインで参加可能な合同就職説明会を予定しています。普段は仕事や家庭の事情で会場に来られない方々にも参加いただけるように今年が初めての取組みです。来年1月にも幕張メッセで2回目の合同就職説明会を開催する予定ですので市の方でもPRのご協力をいただくとありがたいと考えています。

若林会長

ありがとうございます。他にご意見、ご質問がありますか。ないようでしたら、本日の議題は以上となります。会議全体を通してのご意見やご質問、また、この場で皆様への報告事項等がございましたら、ご発言をお願いいたします。

ないようなので、事務局から連絡事項等がありますか。

事務局（平野課長）

次回の地域公共交通会議につきましては、令和8年5月頃を予定しております。議題としては、八千代市地域公共交通計画別紙、北部循環線（花まわる号）地域間幹線系統補助金についてと、八千代市地域公共交通計画実施事業の進捗状況（令和7年度実績）の2点を予定しております。開催日については、事前に委員の皆さまへご連絡させていただきます。事務局からは以上となります。

若林会長

以上をもちまして、令和7年度第2回八千代市地域公共交通会議を終了いたします。本日はありがとうございました。

—閉会—