

令和8年度第1回木更津市地域公共交通活性化協議会 会議録

会 議 の 名 称	令和8年度第1回木更津市地域公共交通活性化協議会
開 催 日 時	令和8年6月25日（木）15時00分～16時10分
開 催 場 所	木更津市役所駅前庁舎 防災室・会議室
出 席 者 等	【出席委員】14名 石渡 宏 委員（公募委員） 深山 宏樹 委員（小湊鐵道株式会社 バスサービス部長） 手塚 真一 委員（一般社団法人千葉県タクシー協会 南房支部長） 轟 朝幸 委員（日本大学理工学部交通システム工学科 教授） 福浪 新一 委員（国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官） 竹内 久泰 委員（木更津警察署 交通課長） 品川 昭和 委員（木更津市 企画部長） 鈴木 和代 委員（木更津市 市民協働部長） 阿津 直人 委員（木更津市 福祉部長） 寺田 巧実 委員（木更津市 都市整備部長） 岡村 博之 委員（君津土木事務所 調整課長） 鴫田 宏 委員（富来田地区まちづくり協議会 会長） 立松 義徳 委員（イオンモール木更津 渉外部長） 神本 幸司 委員（三井アウトレットパーク木更津 所長） 神蔵 五月 委員（木更津市議会 交通政策特別委員会 委員長） 【代理出席】3名 小林 拓真 氏（日東交通株式会社 運輸部 輸送課 課長代理） 田中 徹 氏（一般社団法人千葉県バス協会 事務局長） 森山 優太 氏（千葉県総合企画部交通計画課） 【欠席委員】3名 泉水 廣己 委員（木更津市区長会連合会 副会長） 大澤 一樹 委員（日東交通労働組合 木更津支部副支部長） 鹿島 良行 委員（東日本旅客鉄道株式会社 木更津統括センター所長）

	【事務局】 4 名 企画部（地域政策室） 鈴木次長、坂上室長、高橋係長、鹿子事務員
傍 聴 人 数	2 人
会議の議題及び 会議資料の内容	【議題】 （１）令和 7 年度事業報告及び収支決算について （２）令和 7 年度木更津市地域公共交通計画の事業評価について （３）令和 9 年度地域間幹線系統確保維持計画について （４）令和 9 年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 【報告事項】 （１）路線バス運賃改定後の状況について （２）日東交通株式会社運行の路線バス IC カード乗継割引について （３）南房地区タクシー運賃改定後の状況について 【配布資料】 ◇次第 ◇席次表 ◇委員名簿 ◇木更津市地域公共交通活性化協議会規約 ◇資料 1：令和 7 年度事業報告及び収支決算について ◇資料 2：令和 7 年度木更津市地域公共交通計画の事業評価について ◇資料 3：令和 9 年度地域間幹線系統確保維持計画について ◇資料 4：令和 9 年度地域内フィーダー系統確保維持計画について ◇報告資料 1：日東交通株式会社運行の路線バス IC カード乗継割引について
議事の経過及び 発言の要旨	別紙のとおり

別紙 会議録

事務局	(1 開会) 【代理出席・欠席者報告】【会議成立報告】【資料確認】
轟会長	(2 あいさつ) 皆様こんにちは。 ただいま紹介に預かりました日本大学理工学部の轟でございます。 本日は、第1回の木更津市地域公共交通活性化協議会にご多用の中お集まりいただきましてありがとうございます。 会長を仰せつかっておりますので、一言ご挨拶申し上げます。 日頃より、木更津市の地域公共交通の維持活性化にご尽力いただきましてありがとうございます。 事務局におかれましても、様々な活動を積極的に行っていただきましてありがとうございます。 ご存じの通り、地域公共を取り巻く環境は、大変厳しいものがあり、燃油費の高騰と運転手不足といったものがあります。 一方で、コロナ禍から大分回復をしてきて、地域公共交通が戻ってきており、利用者数が戻っているというような状況もあります。 そういった中で、どのように公共交通のニーズをしっかりととらえて公共交通のサービスを提供できるか、していくのかということが非常に大きな課題になってきております。 本日は、昨年度までの事業報告等がありますし、また今後に向けての協議もあります。 この中でしっかりと議論をして、この木更津市の地域公共交通を活性化できればとこのように考えているところです。 本日も様々な報告等がございますが、活発にご議論いただきたいと

	思います。 また円滑な議事進行にご協力をお願いいたします。 どうぞよろしくお願いいたします。
事務局	【傍聴者報告（傍聴者２名）】【議事進行を議長（会長）に依頼】
轟会長	それでは、議長を務めさせていただきます。 よろしくお願いいたします。
轟会長	（３ 議題） それでは、次第の「３ 議題」に入ります。 議題（１）「令和７年度事業報告及び収支決算について」事務局から説明をお願いいたします。
事務局	【資料１に基づき説明】
轟会長	ありがとうございました。 それでは、監査をいただきました監査委員を代表して、石渡委員から、収支決算について、監査報告をお願いいたします。
石渡委員	木更津市の地域公共交通活性化協議会、監査委員を代表しまして報告いたします。 令和８年４月２８日に令和７年度の木更津市地域公共交通活性化協議会の歳入歳出決算を帳簿及び証憑書類と照合しまして、監査の結果、決算書が適正であることを認めましたので報告いたします。
轟会長	細部にわたり、監査をいただきましてどうもありがとうございました。 議題（１）について、何かご質問・ご意見等ありますでしょうか。

神蔵委員	3ページの収支報告、決算についてのところで、支出の通信運搬費のところが決算額が上がっています。 郵送料等も上がっていますので、このような会議資料等について、もし希望者がいれば、メール等に変更していただくのはどうかと思いますがいかがでしょうか。
轟会長	ご提案いただきましたが、事務局いかがでしょうか。
事務局	効率化をさらに実現するため、メールでの送付や事前に持ち運びでお渡しできるならば、そのように進めたいと考えております。
轟会長	はい、ありがとうございます。 ご提案いただきましたメール等での配布もできるように事務局の方で、ご検討いただければと思います。
轟会長	その他いかがでしょうか。 私から1点、収入の補助金のところで、国からの補助金が予算額よりも少なかったとなっております。 どういう理由だったのか伺いたいのですが、いかがでしょうか。
事務局	令和7年度の地域内フィーダー補助金の予算額は51万6千円に対して、決算額は36万円と減額していることになっておりますが、フィーダー補助金につきましては、経常費用から、経常収益を差し引いた額が補助金の対象となります。 その補助対象経費に2分の1を掛けた金額が、補助金額になります。当初予算に比べて決算額が減額している理由としましては、報酬などの経常費用が減額になっていることに加えて、乗車券利用料などの経常収益が増額したことにより、補助対象経費が減額になったことが主な理由として挙げられます。

轟会長	ありがとうございます。 つまり、努力をしていただいて、補助いただかなくても、想定していた予算より費用を抑えることができたということだと理解をいたしました。 その他いかがでしょうか。特にご異議等がなければ承認とさせていただきますがよろしいでしょうか。
一同	異議なし。
轟会長	ありがとうございます。議題（１）「令和７年度事業報告及び収支決算について」は承認とさせていただきます。 続きまして、議題（２）「令和７年度木更津市地域公共交通計画の事業評価について」事務局から説明をお願いいたします。
事務局	【資料２に基づき説明】
轟会長	ありがとうございました。 今見ていただいてわかるように地域公共交通計画は、令和１２年度までの計画期間であり、そのうち３か年が過ぎたところですが、この評価は毎年行っている評価です。 しっかりと進んでいるものや滞りのあるもの、様々な状況となっております。 いかがでしょうか。今、ご説明いただいた項目以外でも結構です。何かお気づきの点、ご質問ご意見等はございますでしょうか。
神蔵委員	高速バスの利便性向上の高速バスの停留所の数ですが、減少しているというところで、目標が高いと思います。

神蔵委員	これは、これから既存路線の見直しを検討していくのか、新規のものを考えているものなのかその辺のことをお聞かせください。
事務局	現在長引く乗務員不足などの影響により、新たな高速バス路線の開設は、現時点においては困難な状況にあると認識しております。 そのため現時点では、新規路線の開設による、バス停増設ではなく、既存路線を中心に、市民や利用者の需要、交通事業者の運行状況等を踏まえながら、既存路線の停留所の追加等を交通事業者と協議検討し、目標の達成に向けて取り組んで参りたいと考えております。
石渡委員	10ページの事業者の人材育成というところで、真ん中に運転士の募集支援というものがあります。運転士が減少している中、このような取組をされているということで大変お世話様になります。 昨年度、ニュースや新聞等で、東京都が実業高校と連携し、運転士のお仕事について、進路指導の中で、実際に関係者を学校へお招きをしたりするなど、将来運転士になろうとする方に対しての取組がされているという情報を聞きました。 職業に規制はないと思いますが、運転士についてより興味を持たれている学校生徒もいるというように思います。 ですので、ここに記載されている内容よりもさらに具体的な取組として、実業高校等と連携し、就職説明会などを行うことについても本市においていかがでしょうか、というご意見です。
轟会長	ご提案いただきましたがいかがでしょうか。
事務局	今までそのような、学校側との取り組みの連携はありませんでしたが、今後の社会情勢の変化や運転士不足が今問題になっておりますので、そういった新たな面の施策の方も、今後は検討していくべきだと思いますので、そういったご意見等も踏まえ、検討して参りたい

	いと考えております。
石渡委員	一つよろしいでしょうか。
轟会長	はい、どうぞ。
石渡委員	私、非常に感心した運転手についての事例がありますので、一言申し上げたいと思います。 私は仕事の関係で、稲毛の方から草野車庫行きのバスによく乗るのですが、そのバスの運転手さんの非常にすばらしい言動にびっくりいたしました。 それは、バスが発車するときのアナウンスです。 「これから草野車庫行きのバスが発車します。本日はお天気も非常によろしいですが、皆さん体調の方はいかがでしょうか。本日もどうぞお幸せにお過ごしください。」とそのような言葉を添えて発車されるのです。今お話しする中で少し言葉を飾ってしまったかもわかりませんが、実際にはもっと自然なお言葉で、運転手としての誇りを持ちながら、一生懸命、明るくお仕事をされているということがよく伝わってまいりました。 私は、バスの運転手という仕事も非常に大事な仕事ではないかというように思いました。 そこで、降りるときに「すばらしいアナウンスをありがとうございました」と申し上げたところ、若い男性の運転手さんでしたけれども、にっこりと笑顔になられて、「私、この仕事に自分のすべてを懸けております。これからもよろしくお願いします」とおっしゃいました。 ですから、少しオーバーな面もあるかも知れませんが、本当に運転士としての誇りを持ち、その仕事の魅力というものを体現しておられるように感じました。

石渡委員	運転士が少ないということだけではなく、この仕事の魅力ややりがいをも十分に伝えていくことで、バス路線の活性化といいますか、そういうものを考えていく必要があるように思います。
轟会長	大変すてきなお話をいただきました。 おっしゃる通り、ドライバーさんの言動で利用される方々、市民の方々が、そのような思いを持っていただけるのは非常にありがたいことかなと思っております。 そのようなことも含めて、やりがいのある仕事というように感じてもらえればいいかなと思って聞いておりました。 どうもありがとうございます。 その他いかがでしょうか。
福浪委員	運転士募集の関係で、千葉運輸支局のホームページにも運転手の魅力発信の特設のページを作っておりまして、事前に情報提供をいただければ、そのページに各自治体での説明会実施に関するリンクを掲載することも可能ですので、ぜひお声がけいただければと思います。
轟会長	ありがとうございます。 幅広く情報発信や広報活動を実施していただくことで、より多くの方にご参加いただけるのではないかと思います。ぜひ、広報を含めたさまざまな方法についてご検討ください。 よろしくお願いします。
轟会長	その他よろしいでしょうか。 1点確認させてください。冒頭でも申し上げましたが、本計画は令和5年度から12年度までを対象とした計画となっています。

	資料をみると、厳しい目標もある一方で、例えば5ページの利用者数については、最終目標を既に上回っている状況であり、大変喜ばしい結果だと思います。 このように、さまざまな状況の変化に応じて目標を見直していくことも必要ではないかと思いますが、中間年度における計画や目標の見直しを実施する予定でしたか、確認をさせてください。
事務局	今年度は中間検証を行う年度になりますので、そちらの方も今回、達成状況に応じて、目標値の見直し等を今後精査するような考えであります。
轟会長	ありがとうございます。 目標値についても、達成したからそれで良いということではなく、さらに高い目標を目指していくという考え方もあると思います。また、進捗が滞っているような項目については、施策も含めて見直しを検討する必要があるのではないかと思います、質問させていただきました。 その他いかがでしょうか。 有益なご質問、ご意見をいただきましたので、それを含めて今後に生かしていただきたいと思います。 この評価結果については、特段異論等ございませんので、承認とさせていただきますがよろしいですか。
一同	異議なし。
轟会長	ありがとうございます。議題（２）「令和７年度木更津市地域公共交通計画の事業評価について」は承認とさせていただきます。

轟会長	続きまして、議題（３）「令和９年度地域間幹線系統確保維持計画について」事務局から説明をお願いいたします。
事務局	【資料３に基づき説明】
轟会長	ありがとうございます。 例年通りの計画ということで理解をいたしましたが、いかがでしょうか。ご質問ご意見ございますでしょうか。
福浪委員	資料３の１ページ目に、補助要件が記載されていて、輸送量が１５人から１５０人とあります。資料３の１１ページに各系統の輸送量が記載されていますが、この中で１７．２人の三島線や１８人の木更津鴨川線など、１５人に近い系統がありますが、最近減りが伸びてきているのか、それとも徐々に減ってきているのでしょうか。
事務局	今ご質問のありました輸送量につきましては、特段、急激に増加したり減少したりといった状況は見られず、例年と同程度の水準で推移しているものと把握しております。 おっしゃるとおり、輸送量が補助要件を下回ってしまいますと、国からの補助金が減額されることもありますので、公共交通の利用促進は重要であると考えております。 そのため、エコ通勤をはじめ、さまざまな取り組みについて市内職員へ周知・発信を行いながら、公共交通の利用促進を目指していきたいと考えております。
轟会長	はい、ありがとうございます。 私もこの数字は気になっておりましたので、ぜひ、地域の方々にも、現在の状況や補助要件についてご理解いただければと思っております。輸送量が要件を下回ると補助金が受けられなくなる可能性が

	あり、ゆくゆくは廃止という道にも繋がりがねないということを認識いただいたうえで、皆さんの協力のもと、利用者が増えてくれるとよいのではないかと考えております。そのような周知・PR等について、お願いしたいと思います。
轟会長	その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。 それではご異議等ございませんので、この計画を承認とさせていただきますがよろしいでしょうか。
一同	異議なし。
轟会長	ありがとうございます。議題（３）「令和９年度地域間幹線系統確保維持計画について」は承認とさせていただきます。 続きまして、議題（４）「令和９年度地域内フィーダー系統確保維持計画について」事務局から説明をお願いいたします。
事務局	【資料４に基づき説明】
轟会長	ありがとうございます。 こちらも昨年度と同様にということですが、ご質問ご意見等ございますでしょうか。 ふくちゃんバスの方のコメントは何かありますか。
鴫田委員	特にございません。 順調でございます。
轟会長	ありがとうございます。

轟会長	その他いかがでしょうか。
石渡委員	太田循環線の定量的な目標を目指すというようなことで、大変便利になってありがたいと思います。 個人的にですが、各バス停の表示について申し上げます。私は請西小学校前のバス停を利用しておりますが、バス停の丸い表示板の中に書かれている内容が、大変失礼な言い方になりますが、なかなか読み取りづらいと感じております。 A系統とB系統があって、そのほかにも祝祭日のときのこと書いたり、隣にはまた他から来るバスのこと書いたりして、非常に複雑になっております。 この間も、ある時間帯は「別表による」となっていましたが、その別表が風で飛ばされて、道路の向こうのほうにいつてしまっていることもありました。 書いてある内容をもう少し分かりやすくできないものかなと思います。特にお年寄りなどは、あの表示を読解することはなかなか難しいのではないかと思います。 主に高齢者の方々がこれからバスを利用することも考えたときに、もう少し分かりやすく、明瞭なバスの運行表示はできないものかなと、いつも思っております。 ご検討いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。
轟会長	ご意見いただきましたが、日東交通の方いかがでしょうか。
日東交通 小林様	ご指摘いただいた内容について、弊社といたしましても、大変重く受け止めております。 高齢者の方から「分かりにくい」というお声につきましては、弊社のほうにも数件寄せられております。 弊社といたしましても、今後どのようにすれば分かりやすくなるの

	かを検討していきたいと考えております。特に循環線につきましては、八幡台線もそうですが、循環系統であることを周知するのがなかなか難しい部分がございます。 そのため、弊社としてもお客様にアンケート等を実施しながら、こういった形がより分かりやすいのかという点について、検討してまいりたいと考えております。 今後も引き続き、お客様のためにもこういった改善ができるかを検討していければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。
石渡委員	ありがとうございます。 よろしくお願いいたします。
轟会長	はい、ありがとうございました。 確かに、循環線は本当に難しく、10ページにルートの記載がありますが、複雑ですので、なかなか理解してもらえるような表示の仕方は難しいかと思いますが、ぜひ、分かりやすいものとなるようご検討いただければと思います。 その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。
轟会長	今お話があったように情報の出し方というのは非常に重要ですので、そういったものもしっかりと見直しをしていただき、この計画で進めていただければと思いますが、その他ご異議ございませんので、承認とさせていただきますがよろしいでしょうか。
一同	異議なし。
轟会長	ありがとうございます。議題(4)「令和9年度地域内フィーダー系統確保維持計画について」は承認とさせていただきます。

轟会長	それでは、3の議題については、4件ですので以上となります。 ご審議いただきましてありがとうございました。 続きまして、「4 報告事項」に移ります。 3件ありますので、1件ずつ参ります。 質問は報告事項が全て終わりましたら、お願いいたします。 それでは、報告事項（１）「路線バス運賃改定後の状況について」です。 日東交通の小林様からお話いただけますでしょうか。
日東交通 小林様	2026年4月1日から、弊社では運賃改定をさせていただきました。 こちらにつきましては、消費税改定以来、20年以上にわたり運賃改定を行っておりませんでした、このたび改めて見直しを行い、最低で30円、最高で170円～180円程度の値上げを実施いたしました。 その結果、4月・5月の実績を確認したところ、前年比で約14%の増収となっております。これはあくまで収入面での増収であり、費用面につきましては、現在ホルムズ海峡情勢の影響などにより燃料費が上昇しているため、少し懸念される部分ではありますが、弊社としては、運賃改定による増収効果を約12%と見込んでおりましたので、その予想をやや上回る形で、4月・5月は増収という形で終えさせていただいております。その中で、一番の部分にあたるお客様の反響というところですが、こちらの部分につきましては、これまでも消費税改定時には「バス代が高くなったね」といったお声をいただくことがありました。今回は、昨今の物価高騰の影響もあるのか、「バス代が上がるのは仕方ないよね」といったご理解の声をいただくことが多く、正直なところ大きな苦情はほとんどありませんでした。 お客様も理解していただいて、今もご利用していただけているのか

	など、弊社としても痛感しております。引き続き、6月・7月と進んでいきますので、前年比や実績について改めてご報告させていただければと思います。
轟会長	ありがとうございます。 続いて、小湊鉄道の深山委員、お願いいたします。
深山委員	弊社においても、日東交通様と同様に、状況的には同じ環境の中で運賃値上げをさせていただきました。 幸いなことに、お客様からの苦情というものは特にはなく、進めさせていただいております。 収入に関しましても、10%前後の増収というような形をとらせてもらっております。 また、現在の状況においても、燃料価格や人件費の高騰に加え、戦争の影響によるオイル関連資材の調達がしにくいことなどもあり、引き続き厳しい経営環境が続いております。そうした中ではありますが、お客様の利便性向上や使いやすさ等を考えながら、今後も運行を続けていきたいと考えております。
轟会長	はい、ありがとうございます。 どうしても費用がかかるものに関しては、市民の皆さんのご理解をいただきながら、運賃値上げを実施できているというご報告でございました。 続きまして、報告事項(2)「日東交通株式会社運行の路線バスICカード乗継割引について」です。 日東交通の小林様からご説明をお願いします。
日東交通 小林様	【報告資料1に基づき説明】

日東交通 小林様	I Cカード乗り継ぎ割引につきましては、2026年4月1日より開始させていただいております。 こちらは、今後のキャッシュレス化の推進を目的として、PASMO・Suica をお持ちのお客様にご利用いただく制度です。例えば、路線バスで駅まで移動し、その後、駅から君津中央病院やイオンモール木更津など別の目的地へ向かうために別の路線バスへ乗り継ぐ場合、2乗車目の運賃から自動的に100円を割引くという取り組みを実施しております。 大人の方は100円引き、小学生など運賃が半額となる方につきましては50円引きとなります。また、療育手帳をお持ちの方につきましても運賃が半額となるため、大人の方は50円引き、小児の療育手帳所持者の方につきましては20円引きとしております。 この割引は、1乗車目から次のバスへの乗り継ぎが60分以内の場合に適用され、自動的に判定される仕組みとなっております。 ただし、大変申し訳ありませんが、バスの運行本数の関係で60分を超えてお待ちいただく場合につきましては、現時点では対応できておりません。運行本数が少ない路線もございますので、この点につきましては今後の検討課題とさせていただきたいと考えております。 また、本サービスは現時点では当社路線のみを対象としております。そのため、他社路線から日東交通へ乗り継ぐ場合や、高速バス、各自治体のコミュニティバスとの乗り継ぎにつきましては対象外となっておりますので、ご了承くださいと思います。 PASMO や Suica をご利用いただくことで、お支払いもスムーズになり、キャッシュレス化の推進にもつながります。現在、キャッシュレス決済が広がる中で、Suica・PASMO もその一つとして、より多くの皆様にご利用いただければと考え、本制度を実施しております。 弊社の方も、今後さらに利用しやすい環境づくりに努めてまいりますので、ぜひ皆様にも周知・ご協力いただけますと幸いです。
----------	---

轟会長	ありがとうございます。 利便性も向上し、割引もあるということで、ぜひ活用いただければと思って聞いておりました。 続きまして、報告事項（３）「南房地区タクシー運賃改定後の状況について」です。 千葉県タクシー協会の手塚委員からご説明をお願いします。
手塚委員	南部地区のタクシー運賃の改定後の状況についてご説明させていただきます。タクシー運賃につきましては、本年３月１６日に運賃改定を実施いたしました。 改定率は１０％となっております。具体的には、初乗り運賃５００円自体は変更ありませんが、初乗り距離が改定前の１．１５５キロメートルから改定後は１．０６キロメートルとなり、約９５メートル、率にして約１割短縮されました。また、その後の加算運賃につきましても、改定前は２４４メートルごとに１００円加算されていたものが、改定後は２２１メートルごとに１００円加算となり、こちらも約２３メートル、率にして約１割短くなります。 このため、トータルすると約１０％程度上がるイメージです。例えば、１，０００円で利用できた区間が約１，１００円になる、或いは、１，５００円程度だった区間が、距離の端数にもよりますが、約１，６００円から１，７００円程度になるといった内容です。 運賃改定から３か月ほど経過しましたが、先ほどバスの話にもありましたように、ご利用のお客様からは、運賃値上げに対する厳しいご意見はあまりなく、「このご時世なのでやむを得ないよね」といった比較的理理解を示すご意見を多くいただいております。従来と比較すると、値上げに対する反発は少なかったという印象です。 通常、運賃値上げを行うと一時的に利用者が減少する傾向がありますが、今回はその影響がほとんどなく、限定的なものにとどまりま

	した。その結果、私ども京成タクシーでは、売上はおおむね１割強、１０％を超える増加となっております。 今回の運賃改定の目的は、ドライバーの労働環境改善が主な目的となっております。タクシー業界では、多くの会社が歩合給制度を採用しておりますので、売上の増加に応じて給与も上昇する仕組みとなっております。売上が１０％強増加したことにより、ドライバーの給与についても一定の改善が図られている状況です。 一方で、先ほどバスの話にもありましたが、それ以外の経費面では課題もあります。タクシー会社の多くは燃料としてＬＰガスを使用しておりますが、これも原油価格の高騰の影響を受け、現在大幅に価格が上昇しております。高止まりの状況が続いており、この状態が継続すると、せっかく実施した運賃改定の効果が薄れてしまう可能性があります。 そのため、業界としては強い危機感を持ちながら、今後の動向を注視している状況です。
轟会長	はい、ありがとうございます。 それでは３件、報告いただきましたが皆さんから、何かご質問ご意見等ございますでしょうか。
神蔵委員	ＩＣカードの乗継割引についてですが、２乗車目のときは、運転士さんが判断していただいているものなののでしょうか。
日東交通 小林様	こちらにつきましては、運賃箱側で自動的に１００円引きとなる仕組みとなっております。画面にも「１００円引き」と表示されるため、運転士の方でも確認できるようになっております。
神蔵委員	システム上で引かれるということですが、こちらが何もしなくても割り引かれるということによろしいのでしょうか。

日東交通 小林様	はい、そのようになっております。
神蔵委員	定期券等についての、今後の考えはいかがでしょうか。乗り継ぎされている学生もいると思いますが。
日東交通 小林様	現在、乗継定期券を購入していただいている方につきましては、弊社では実際1路線ずつ乗り継ぐ金額がかかる形ではなく、総合の距離に基づいて運賃を算定しておりますので、1路線ずつ乗り継いで利用した場合の金額よりも安い金額で定期券を設定しております。 今後につきましては、定期券についてもＩＣカード化が実現できれば、さらにさまざまな施策を進めていけるのではないかと考えておりますが、導入費用などの面で課題もあり、現時点ではなかなか難しい部分があります。 そのため、現在は、総合的なキロ数に基づいて運賃を算定し、通常運賃よりも割り引いた形で乗り継ぎ定期券を販売しております。
轟会長	はい、ありがとうございます。 定期の方はすでに割引されているということですね。 その他いかがでしょうか。
神蔵委員	タクシーの件でお伺いしたいのですが、木更津合同タクシーが事業譲渡となったという点で、どのような状況になっているのか伺えますでしょうか。
手塚委員	木更津合同タクシーについては、6月15日付で事業が廃止という形になっております。所有台数は37台で多数お持ちでした。 木更津合同タクシーにつきましては、事業を廃止してしまいましたが、先月の5月15日付で、支局を通じて関東運輸局へタクシー事業の譲渡譲受という形で、37台分の申請を出しております。

手塚委員	現時点では、許可がおりていないと聞いておりますが、予定通りに許可がおりれば、その３７台分を小湊鉄道グループの木更津タクシーに譲渡される予定です。 木更津タクシーは、現在２３台お持ちですので、そこに３７台加えると６０台程度の会社になるということで予定しております。木更津合同タクシーは、会社としてはなくなってしまうますが、その台数分を木更津タクシーが引き継ぐことになります。現時点では、許可がおりていない状況であるため、一時的にタクシーが少ない状況になりますが、いずれ元の台数規模に戻っていく見込みです。そのような状況となっております。
神蔵委員	運転士さんは、そのまま移行されるのでしょうか。
手塚委員	私が聞いている範囲では、乗務員さんが希望する場合は、木更津タクシーの面接を受けて採用をされると聞いております。高齢者のドライバーさんも多いので、これを機に退職される方もいるということも少し聞いておりますし、或いは今回は会社の事情での解雇ということになっていることから、失業保険等もすぐに出るというような話もあるので、人によっては一段落されて、改めてという方もいらっしゃるようです。基本的には、希望される方は、木更津タクシーに面接に行かれて、その上で採用されていくという形になると聞いている状況です。
神蔵委員	新たな雇用、受け入れという形もあるのでしょうか。
手塚委員	そちらもあるかと思います。 今回、全員が木更津タクシーに行くわけではなく、退職される方や他の会社に行かれる方もいらっしゃると思います。一方で、木更津タクシーは、車両を引き継いだことでドライバーがより必要にな

	り、ドライバーを募集していかないと稼働ができなくなってしまうことも考えられますので、そのような動きもあるかと思います。
神蔵委員	木更津合同タクシーでは、タクシーチケットが使われていたと思いますが、そちらはどうなるのでしょうか。
手塚委員	木更津合同タクシーが出しているチケットは使えなくなります。私も聞いている範囲で、会社間の話になりますが、木更津タクシーも独自のチケットがあるため、新たに木更津タクシーと契約する方法もあるかと思いますが、或いは別の会社と契約するような形をとる方もいらっしゃると思います。実際に、京成タクシーにも来られた方がいらっしゃいました。今後は、今まで木更津合同タクシーと契約されていた方の意向でどのような形をとるか選んでいただくことになるかと思いますが、木更津合同タクシーは営業が終了しているのでチケットは使えない状況にあるかと思います。
神蔵委員	木更津合同タクシーに関しての問い合わせについては、ホームページも閉じている状況ですが、タクシー協会の方にご連絡するような形でよろしいでしょうか。
手塚委員	個別の案件であれば、本日、私が木更津合同タクシーに連絡し、連絡がついておりますので、現時点ではまだ電話はつながる状況かと思いますが。 会社をたたむに当たっては、事務的な手続きや色々な精算等もしなければなりませんし、先ほどお話に出たチケットの精算等についても、今後数か月は対応が必要になるかと思います。 そのため、おそらく数か月程度であれば電話も生きておりますので、事務所の電話はつながる状況にあると思います。まずはそちらにお問い合わせいただければと思います。

手塚委員	今後電話が通じなくなってしまった場合には、協会等へお問い合わせいただくことになるかもしれませんが、現時点では、まだしばらくは大丈夫ではないかと思います。
神蔵委員	ありがとうございます。
轟会長	はい、ありがとうございました。 そのような状況から、一時的にはタクシーの台数が減ってしまい、さらにその体制をしっかりと維持するためにも、多少の苦労をされているのだと思って聞いておりました。
轟会長	その他いかがでしょうか。 この3件に関して、何かご質問、ご意見ございますでしょうか。 このように運賃値上げ、或いは運賃値上げに関連して、割引の取組などを実施されているかと思います。 先ほどお話がありましたが、運賃値上げで利用者が減ってしまうというようなことは、起きてないということでした。また、バスに関しても、収入が増えているということで、おそらくそこまで減っていないものと思われます。 専門的には、「需要の弾力性」と言いますが、それは起きていないようですので、しっかりとご理解をいただけているものと思います。 引き続き、ご理解をいただきながら、ＩＣカード運賃割引のような利用を増やしていけるサービス等、色々なことをご検討いただければと思っております。 それぞれの事業者において、苦労されているということは理解しておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。 それでは「４ 報告事項」の3件については、以上となります。

轟会長	それでは、「5 その他」ですが、委員の皆様から何かご報告事項はございますでしょうか。 特にございませんか。 事務局からは何かご報告はございますか。
事務局	委員の任期について、お話をさせていただきます。 委員の皆様には、本市の公共交通行政にご協力いただき、誠にありがとうございます。 本協議会における委員の任期につきましては、協議会規約第8条の規定により2年とされており、令和8年6月30日をもって、任期が満了となります。 委員の改選にあたりましては、皆様のご所属団体等へ新たな委員のご選出の依頼をさせていただいているところであり、また、事務局におきましても、公募委員の選考が終了しているところでございます。 次期の委員をお引き受けいただける皆様におかれましては、引き続き、どうぞよろしくお願いいたします。
轟会長	はい、ありがとうございます。 それでは改選ということで、任期の間、ご協力ご支援等いただきましてありがとうございました。 引き続きの方はどうぞよろしくお願いいたします。 以上で、予定された議事が全て終了しましたので、議長の任を降りさせていただきます。 円滑な議事進行にご協力いただき、また活発にご議論いただきましてありがとうございました。 進行を事務局にお返しします。

事務局	(6 閉会) 轟会長、ありがとうございました。 以上をもちまして、令和8年度第1回木更津市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。 次回の開催は10月頃を予定しております。 詳細につきましては、日程が近づきましたら、改めて文書にてお知らせさせていただきます。 それでは、お忙しい中長時間にわたり、貴重なご意見を賜りましてありがとうございました。 (以上)
-----	--