

生活交通の維持・確保に関する方策について

千葉県バス対策地域協議会君津分科会

乗合バス事業については、平成14年2月の改正道路運送法の施行に伴い、需給調整規制は廃止され、事業への参入・退出等の規制が緩和されました。

これにより、交通需要の少ない地方部における乗合バス路線については、不採算路線からの退出の加速が懸念され、地域住民の皆様にとって真に必要な生活交通の確保に支障を来すことが危惧されています。

このため千葉県では、「千葉県バス対策地域協議会」を設け、さらに各地域に「分科会」を設けて地域のニーズに応じた具体的な生活交通確保のための方策を協議することとしています。

このたび君津分科会では、乗合バスを運行するバス事業者から今後の運行について協議の申出のあった路線について、別添のとおり協議しましたので、その結果を公表します。

令和6年7月1日

別記第7号様式

千葉県バス対策地域協議会第1回分科会協議結果総括表

分科会名：君津分科会

協議年月日：令和6年3月28日

協議路線				関係 市町村	分科会における協議結果	備考
事業者名	路線名	起点・終点 (経由地)	協議申出内容 (実施予定年月日)			
日東交通株式会社	馬来田線	木更津駅東口・東横田(清見台東)	国県補助を受け運行を維持 (令和6年10月1日)	木更津市 袖ヶ浦市	生活路線として必要であり、申出どおり国及び県の補助を受けて運行を維持する。 (補助対象期間 令和6年10月1日～令和7年9月30日)	
日東交通株式会社	三島線	木更津駅西口・中島(八重原)	国県補助を受け運行を維持 (令和6年10月1日)	木更津市 君津市	生活路線として必要であり、申出どおり国及び県の補助を受けて運行を維持する。 (補助対象期間 令和6年10月1日～令和7年9月30日)	
日東交通株式会社	姉ヶ崎線	姉ヶ崎駅・茅野(平岡小前)	国県補助を受け運行を維持 (令和6年10月1日)	木更津市 袖ヶ浦市 市原市	生活路線として必要であり、申出どおり国及び県の補助を受けて運行を維持する。 (補助対象期間 令和6年10月1日～令和7年9月30日)	
日東交通株式会社	姉ヶ崎線	姉ヶ崎駅・茅野(桜台団地)	国県補助を受け運行を維持 (令和6年10月1日)	木更津市 袖ヶ浦市 市原市	生活路線として必要であり、申出どおり国及び県の補助を受けて運行を維持する。 (補助対象期間 令和6年10月1日～令和7年9月30日)	
日東交通株式会社	君津市内循環線	八重原A3棟前・君津駅北口(君津製鉄所)	国県補助を受け運行を維持 (令和6年10月1日)	木更津市 君津市	生活路線として必要であり、申出どおり国及び県の補助を受けて運行を維持する。 (補助対象期間 令和6年10月1日～令和7年9月30日)	
日東交通株式会社	畑沢線	木更津駅西口・君津駅南口(東畑沢)	国県補助を受け運行を維持 (令和6年10月1日)	木更津市 君津市	生活路線として必要であり、申出どおり国及び県の補助を受けて運行を維持する。 (補助対象期間 令和6年10月1日～令和7年9月30日)	

日東交通株式会社	高倉アカデミア線	木更津駅東口・かずさ小糸南(かずさアーク)	国県補助を受け運行を維持 (令和6年10月1日)	木更津市 君津市	生活路線として必要であり、申出どおり国及び県の補助を受けて運行を維持する。 (補助対象期間 令和6年10月1日～令和7年9月30日)	
日東交通株式会社	富津線	木更津駅西口・富津公園(青堀駅)	国県補助を受け運行を維持 (令和6年10月1日)	木更津市 君津市 富津市	生活路線として必要であり、申出どおり国及び県の補助を受けて運行を維持する。 (補助対象期間 令和6年10月1日～令和7年9月30日)	
日東交通株式会社	木更津鴨川線	亀田病院・イオンモール木更津(鴨川駅・かずさアーク)	国県補助を受け運行を維持 (令和6年10月1日)	木更津市 君津市 鴨川市	生活路線として必要であり、申出どおり国及び県の補助を受けて運行を維持する。 (補助対象期間 令和6年10月1日～令和7年9月30日)	

地域間幹線系統確保維持計画（原案）に対する意見募集の結果について

君津分科会に係る「地域間幹線系統確保維持計画」の決定に当たり、令和6年4月5日から同年4月18日まで計画原案に対する意見を募集したところ、協議対象路線9路線（馬来田線、三島線、姉ヶ崎線（平岡小）、姉ヶ崎線（桜台団地）、君津市内循環線、畑沢線、高倉アカデミア線、富津線、木更津鴨川線（いずれも日東交通㈱が運行））について提出された意見及び検討結果の概要は次のとおりです。

1 意見の提出件数 38件

結果の公表にあたり、協議対象路線の地域間幹線系統確保維持計画（原案）に関連する意見を抽出させていただきました。

2 意見の概要と検討結果 以下のとおり

意見の概要	検討結果
<p>（馬来田線：日東交通㈱）</p> <p>東横田の回転場（平川行政センター）を活用できることから東横田までに短縮したとあるが、実際は回転場を使わず袖ヶ浦市野里にある同社平岡車庫との間を回送で走って回転しているのが実態である。袖ヶ浦市長と三箇地区、鹿島地区とのタウンミーティングの場において、バスが廃止されて不便になっているという声が自治会から寄せられていることから、運行当時において久留里線が利用できる馬来田駅と横田駅の相互の利用はほとんどなかったもの、同線の駅から離れている鹿島・三箇・高谷地区においては少ないながらも本路線を利用して横田上宿（スーパー尾張屋とヤックスドラッグ）や横田、あるいは木更津市内までの流動が少ないながらも存在していた。特に不便になったのが東邦病院や君津中央病院などの木更津市への利用であり、平川いきいきサポートによる移動支援や今年度10月から市内全域に広がる「チョイソコがうら」においては袖ヶ浦市内の利用しかできない。そのため、当路線の廃止で付近にバス停がなくなってしまった事情をみて、東横田に待機場があるわけではなく実際は平岡車庫まで回送で戻っていることから、東横田から先について平岡車庫、あるいは平岡小前まで客扱いで営業できないか検討をお願いします。</p>	<p>当該区間につきましては、利用者実績は僅小で、路線廃止による影響は限定的である等の理由により、協議のうえ廃止をしたという経緯がございます。</p> <p>そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>

(馬来田線：日東交通株)

バスが通っていてもバス停の間隔が離れていると家の近くから利用ができない現状があります。横田地区は国道 409 号の道路の狭隘もかねあい、バス停の間隔が長い場所が多く、住宅地においてきめ細かくバス停が設置されていない。狭隘な道路事情からバス停のきめ細かい設置がままならない事情は理解するが、当地区は本路線を利用するにもバス停の数が少なく、久留里線横田駅や東横田駅を利用するにも高齢者が安全に歩いてアクセスできる環境にないため、久留里線と当路線を比べてバス路線最大のメリットは JR 鉄道駅と比べてバス停はきめ細かく設けられることで、横田市街地にきめ細かくバス停を設けていただくと公共交通に安全にアクセスできる生活しやすい地域になります。東横田-溝口醤油店前間のパチンコジャンボ付近、横田-平川局前間の旧井出医院付近・旧ガウラ号中下バス停（通院と住宅の密集）、笹子入口-大鳥居間のフジフーズ前（同社の通勤と大鳥居地区の利用）について新設のバス停の設置の検討をお願いしたい。パチンコジャンボ付近はシンバオート（中古車販売店）付近に小規模の団地、そして南の堂谷地区や児童養護施設わたぼうし、びつき方面からの利用を見込んで、旧井出医院付近は横田の中下地区でかなりの住宅が密集した地区でありながら横田と平川局前間の間隔が開いていることから、フジフーズ付近は大鳥居地区の西端にあたり民家も分布していることからの生活利用、そして同社への通勤需要であり、同社はコンビニ向けの食品工場であり早朝や深夜の通勤への対応は難しいが、昼間通勤する人を馬来田線利用にシフトできれば同社が運行している通勤バスの運行コスト縮減につながるのではないかと。

(馬来田線：日東交通株)

清川農協入口バス停について、農協につながる道はアクアライン連絡道の完成時に下の踏切が廃止されており実態にそぐわないため、そしてバス停が交差点内にあることも踏まえ、改名または廃止を検討できないか。清見台組合事務所バス停の組合事務所も現在は存在していない。

日東交通株に確認したところ、新規の停留所については、検討させていただきたいとの回答がありました。

また、沿線関係市に確認したところ、運行ルートやダイヤ等につきましては、収支改善を念頭に置き、利用実態や地域のニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を事業者と検討し、利用促進に向けて取り組んでまいりますとの回答がありました。

そのため、令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。

日東交通株に確認したところ、停留所名については、検討させていただきたいとの回答がありました。

そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただき、令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。

<p>(馬来田線：日東交通株)</p> <p>全線にわたり並走する JR 久留里線との関係について</p> <p>JR 東日本から久留里線について「久留里線久留里～上総亀山間沿線地域の総合的な交通体系に関する議論の申し入れについて」として協議申し入れがなされ、久留里-上総亀山間については協議がされているところであるが、地域の公共交通体系全体として線区の末端である同区間だけを議論するのではなく、木更津-久留里間についても公共交通の利便性が向上するように議論していくことで、過疎や少子高齢化を食い止める必要があります。現状の会議体では久留里線は久留里線、路線バスは路線バス、コミュニティバスやデマンドとばらばらに協議され、市域をまたがる幹線交通である久留里線と当路線が一体で利便性が向上していない現状にあります。当路線の並行区間について久留里線と当路線（近接する関連の姉ヶ崎線、のぞみ野平岡線、中郷線）の両方を掲載した時刻表を発行したり、JR 山田線（岩手県）や JR 牟岐線（徳島県）のように JR 乗車券や定期券を持っている人が並行する路線バスを利用できるような制度を導入することで、地域の公共交通機関がダブルトラックで利用できることをわかりやすくする取り組みが必要と考えます。JR 四国では並行する区間の定期券を持っていれば鉄道・バスともに両方を利用できる仕組みを導入している他、久留里線と同じ JR 東日本においても岩手県の山田線で岩手県北自動車の「106 急行バス」を並行利用できる仕組みが導入されました。この他、JR 北海道でも一部路線において並行するバスの時刻掲載を始めたと聞いています。JR での同様の取り組みについて参考にしていただけるようお願いしたい。また、久留里線は天候による運行見合わせが多く、代行バスすら運行されないことがあることから、当路線について運休時の列車代行バスとして振替乗車ができるよう輸送契約をしていただけると、運休時に当路線や姉ヶ崎線の活用ができることから検討をお願いします。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、東日本旅客鉄道(株)において現在協議を行っているため、検討状況を注視していきたいとの回答がありました。</p> <p>そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(馬来田線：日東交通株)</p> <p>JR 四国の牟岐線と並行路線バスの取り組みを参考にし、JR の乗車券・定期券でも乗れるようにし、お互いを補完し、利用促進を促すべき。</p> <p>また、朝夕の時間以外の利用客は木更津駅⇔清川駅までであり、日中は木更津駅～清川地区～アピタ～清見台団地～木更津駅の循環系統に改め、収</p>	<p>日東交通株に確認したところ、ご意見等については、木更津市単独系統になり、幹線系統外となりますが、収益改善等を含め別途検討をさせていただきますとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>

<p>益改善に努めるべきである。JRの企画乗車券(サンキュー千葉フリーパス・休日お出かけパス)でも利用出来るようにし、収益改善をはかるべきではないか。</p>	
<p>(三島線：日東交通株) 畑沢線と間隔調整をし、木更津駅⇄中央病院を平日の日中間は概ね30分間隔で運行するように運行時刻の変更。 八重原～南子安(富分前)～公園前に経路変更。運行区間も君津バスターミナルに短縮して、君津バスターミナル～中島間は周西線や君津市コミュニティバスに乗り継ぎ(乗り継ぎのみ無料)が出来るように工夫する。また、公園前バス停もより利用者が見込まれるジョイフル本田内のジャパンミート側の通りに移設し、利便性の向上をはかるべきではないか。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、ルート変更等については、検討させていただきますとの回答がありました。 利用状況やニーズ等を踏まえ、利便性の向上に努めてまいります。 そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(三島線：日東交通株) 君津市コミュニティバスとの接続について 君津市コミュニティバス中島豊英線は、周西線の清和公民館延長によって一部の接続が清和公民館に変わったが、当路線はこれまで通り中島を起終点にしていることから、君津市コミュニティバスとの接続がこれまで通り取られますようお願いいたします。</p>	<p>沿線関係市に確認したところ、コミュニティバス中島・豊英線と路線バス三島線、周西線との接続については、乗り換えが円滑に行えるよう、引き続き事業者と検討するとともに、交通ネットワークの最適化を図ってまいりますとの回答がありました。 そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(姉ヶ崎線(平岡小経由・桜台団地経由)：日東交通株) 上り総武線快速が発車する5～10分前に姉ヶ崎駅に到着し、下り総武線快速が姉ヶ崎駅到着の5～10分後に発車するようにダイヤ見直し。経費削減や桜台団地への利便性向上の為、全ての茅野系統は桜台団地経由に変更し、同時に間隔調整を行い、乗車機会の拡大による利用促進を計り、経費削減の為、姉崎東か砂子のどちらかのバス停の廃止。17～20時台の便の多くが特に下り列車がホームに入っている時にバスが発車しているが、何故接続を取らないのか？本当にここの担当者は何考えているのか？全く理解出来ない。特に姉ヶ崎駅は高速バスもないのだから、下り列車の接続を待って発車するのが一番の収支改善と何故思わないのか？事業者都合のダイヤだからこそ、利用者減少してる事に気づかない担当者は交代させるべき</p>	<p>日東交通株に確認したところ、時刻等については、検討させていただきますとの回答がありました。 そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>

<p>では？収益改善の為、姉ヶ崎駅 23 時 05 分発を深夜バスとして運行し、増収をはかり、JR の企画乗車券(サンキュー千葉フリーパス・休日お出かけパス)でも利用出来るようにし、収益改善をはかるべき。</p>	
<p>(姉ヶ崎線 (平岡小経由・桜台団地経由)：日東交通(株)) 茅野行き最終が 2 時間早くなり、桜台団地に短縮されたが、桜台団地から車庫のある平岡小まで回送で帰るなら、そこまで営業してもいいと思うが、何故できないのか？</p>	<p>日東交通(株)に確認したところ、乗車数が減少していることから今回 2024 年問題の業務間インターバルのため改正させていただきましたとの回答がありました。 そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます、令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(姉ヶ崎線 (平岡小経由・桜台団地経由)：日東交通(株)) 東京ドイツ村へのアクセスについて 東京ドイツ村へのバスが平日は高速バスカピーナ号、袖ヶ浦からのぞみ野平岡線しかなく、普段の交通アクセスが不便なため、すぐ近隣を通過している当路線について東京ドイツ村の営業時間帯について、令和 5 年度の協議結果では渋滞の懸念があるため乗り入れをしていないと回答されたもの、それなら平日だけでもいいので東京ドイツ村への乗り入れの検討をお願いしたい。マザー牧場と比べて内房線の駅からの路線バスが不便です。平日は東京ドイツ村へのバスはカピーナ号、内房線からの路線バスについてはのぞみ野平岡線 1 往復しかなく、イルミネーションに行く時間帯のアクセスするバスが平日は少ない現状にありますので、平日だけでも当路線の乗り入れがなんとかできないか検討していただければと要望します。</p>	<p>日東交通(株)に確認したところ、東京ドイツ村による渋滞の影響を受けることにより、通常運行が困難となることから見送っておりましたが、今後十分な協議のうえ、検討させていただきますとの回答がありました。 そのため、令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(姉ヶ崎線 (平岡小経由・桜台団地経由)：日東交通(株)) 農協平岡支店前の農協は 10 年以上前に移転して実態にそぐわないことから、バイパスへの移転の実態である平岡公民館前への改名の検討をお願いします。</p>	<p>日東交通(株)に確認したところ、停留所名については、検討をさせていただきたいとの回答がありました。 そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます、令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(姉ヶ崎線 (平岡小経由・桜台団地経由)：日東交通(株)) 天羽田杉浦-滝ヶ沢団地間に「道の駅 Tasso の森」ができて袖ヶ浦市の新しい観光スポットの 1 つとして新たな賑わいが見られている。その目の前を通っている当路線、カピーナ号についてバス停が設置されれば公共交通</p>	<p>日東交通(株)に確認したところ、今後利便性向上に繋がるよう引き続き検討させていただきますとの回答がありました。 また、沿線関係市に確認したところ、運行ルート上のバス停については、</p>

<p>の利用促進につながることを期待されることから、当路線についてバス停の設置の検討をお願いしたい。バス利用で東京ドイツ村、袖ヶ浦ふれあい動物縁、Tassoの森、上泉農園（いちご）、馬來田コスモスロードなどの観光に来た方に対して、バスでの周遊ができるモデルコースを示したり割引券を配布したりの取り組みができれば、当路線やのぞみ野平岡線、久留里線と合わせた観光コースの1つとしての需要開拓ができます。</p>	<p>利用実態や地域のニーズを加味しながら、事業者と検討していきたいとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>（姉ヶ崎線（平岡小経由・桜台団地経由）：日東交通株）</p> <p>当路線については馬來田駅を発着しており久留里線の関連交通の1つであることから、久留里線と馬來田線、当路線を含めた関連交通をまとめて掲載した時刻表を発行したり、JR山田線（岩手県）やJR牟岐線（徳島県）のようにJR乗車券や定期券を持っている人が並行する路線バスを利用できるような制度を導入することで、地域の公共交通機関がダブルトラックで利用できることをわかりやすくする取り組みが必要と考えます。JR四国では並行する区間の定期券を持っていれば鉄道・バスともに両方利用できる仕組みを導入している他、久留里線と同じJR東日本においても岩手県の山田線で岩手県北自動車の「106急行バス」を並行利用できる仕組みが導入されました。この他、JR北海道でも一部路線において並行するバスの時刻掲載を始めたと聞いています。JRでの同様の取り組みについて参考にしていただけるようお願いしたい。</p>	<p>沿線関係市に確認したところ、ご意見等については、路線バスの利用しやすい環境の整備や情報提供に取り組む際に参考とさせていただきますとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>（姉ヶ崎線（平岡小経由・桜台団地経由）：日東交通株）</p> <p>久留里線は天候による運行見合わせが多く、代行バスすら運行されないことがあることから、当路線について運休時の列車代行バスとして振替乗車ができるよう輸送契約をしていただけると、運休時に内房線姉ヶ崎駅経由とはなりますが、馬來田駅まで当路線の活用ができることから検討をお願いします。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、列車代行については、貸切バスでの対応となるため、対応が困難であるとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>（姉ヶ崎線（平岡小経由・桜台団地経由）：日東交通株）</p> <p>18時06分発茅場行き、19時07分発茅場行き、19時25分発桜台団地行き、22時10分発桜台団地行きは特に電車の接続が悪い。5分発車を遅らせればもっと利用するのにもったいないし、列車が着くタイミングでバスが発車すると腹が立つ。何とかしてほしい。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、時刻等については、検討させていただきますとの回答がありました。</p> <p>そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>

<p>(君津市内循環線：日東交通株)</p> <p>八重原地区において旧日鉄社宅の建物名の名前のままになっているバス停が多数あることから、バス停の名前を実際の実態にそぐう形に改名できないか検討をお願いします。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、停留所名については、検討をさせていただきたいとの回答がありました。</p> <p>そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただき、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(君津市内循環線：日東交通株)</p> <p>君津駅前のバス停を新設し、水島クリニックや玄々堂君津病院への通院への利便性向上やアピタ前へのバス停新設、畑沢地区での停留所の増設、南子安(富分)や公園前(ジョイフル本田・ジャパンミート)への乗り入れによる日中の買い物需要へのアクセスによる日中の利用促進を計るべきである。また、君津バスターミナルへ延伸し、高速バスへのアクセス路線としても活用すべきである。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、他の路線やコミュニティバスとも重複するため、十分に検討させていただきますとの回答がありました。</p> <p>また、沿線関係市に確認したところ、運行ルート上のバス停については、利用実態や地域のニーズを加味しながら、実態に応じた改正について事業者と検討していきたいとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(君津市内循環線・三島線：日東交通株)</p> <p>子供が君津市内循環線を学校通学に利用しています。自力通学が主になり、公共交通機関が主な交通手段になるので原案をみて、寄り添っていただいて有り難いと思っております。三島線も学校で紹介されて生徒利用は多いのですが、15時台の木更津駅西口に行くバスがないので利用していません。1便増えると選択肢が増えるのですが。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、時刻等については、検討させていただきますとの回答がありました。</p> <p>そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただき、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(畑沢線：日東交通株)</p> <p>木更津駅⇄中央病院間を三島線と交互に運行させ、平日の日中間は概ね30分間隔になるように調整し、利用しやすいダイヤに変更すべき。現状は、本数が少ないのに前の場合の10分後に後続のバスが設定され、次のバスが1時間以上空くいびつなダイヤであり、利用促進の為に重複区間の運転間隔の均等化は必要。もっと言えば、東口に行く「八幡台循環」とも間隔調整をし、木更津駅(東口・西口)～君津中央病院間は、日中は概ね20分間隔となるようにすべきである。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、時刻等については、検討させていただきますとの回答がありました。</p> <p>そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただき、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>

<p>(畑沢線：日東交通株)</p> <p>畑沢地区からはイオンタウン君津へアクセスできないことから、イオンタウン君津まで延伸することで買い物需要について応えられるのではないかと思います。周西線はイオンタウン君津に続いてアピタ君津店も経由するようになって利便性が向上したので、畑沢からもイオンタウン君津へもアクセスできるようになると良い。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、キロ数延伸分の収支が見込めないため困難であると考えますとの回答がありました。</p> <p>そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただき、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(高倉アカデミア線：日東交通株)</p> <p>平日の日中は研究施設への需要がない為、休日運行の草敷行きの実行形態を平日の日中も運行し、平日・休日とも日中を減便しつつ、金谷～イオンタウン～請西東～請西平川のルートに変更して、請西地区への商業施設へのアクセス・請西地区から木更津駅への増便による利便性の向上に努めるべき。また、利用客の大ききは木更津駅～請西平川までであり、この区間は太田循環と重複しており30分～60分間隔に調整し、乗車機会の拡大による収益改善に努めるべきではないか。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、他の路線とも重複しているため、十分な検討をしていきますとの回答がありました。</p> <p>また、沿線関係市に確認したところ、運行ルートやダイヤ等については、収支改善を念頭に置き、最も効率的な運行方法を事業者と検討していきたいとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(高倉アカデミア線：日東交通株)</p> <p>請西東3丁目経由について</p> <p>近接する太田循環との関係性も踏まえた部分において、木更津市街地循環線の実証実験ではわたベクリニック、請西東2丁目（旧八幡台ほたる野線バス停）を経由する部分を運行しての実験が行われたことから、今後、太田循環においてその部分へのルート変更が検討される可能性があることを踏まえて、当路線についても金谷バス停について請西東3丁目を経由するルートに変更できれば、3丁目地区の住宅地需要だけでなくアクアリハビリテーション病院への通院・通勤、そしてなのはな保育園付近にバス停を設置して鎌足地区から、イオンタウン木更津請西の近くまでの利便性につながるのではないかと考える。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、他の路線とも重複しているため、十分な検討をしていきますとの回答がありました。</p> <p>利用状況やニーズ等を踏まえて、利便性の向上に努めてまいります。</p> <p>そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただき、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>

<p>(高倉アカデミア線：日東交通株)</p> <p>令和5年度には金谷からルート変更するとルート変更の新規審議扱いになると協議結果を回答されているが、金谷バス停よりも請西東3丁目のほうが住宅の集積も多く、鎌足地区から同病院へのアクセスが確保できる。また、木更津市街地循環線の実証実験時において、同社運輸部の社員の方から聞いた話で、当路線はアピタ木更津店方面に乗り入れていないため、金谷バス停から歩いてアピタまで行くという話も聞いており、鎌足地区からの潜在需要があるようである。アピタ木更津店に行く路線が大きく変わりキロ数が伸びてしまうが、金谷を経由するルートを1本ずらして、請西東3丁目経由にする程度であれば何キロも距離が変わるわけではない。アピタ木更津店を経由するのは難しいが、なのはな保育園付近に新しくバス停を設けられればイオンタウン木更津請西までアクセスが便利になる利点も併せてあることから検討をお願いします。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、他の路線もありますので改正等につきましては、検討させていただきますとの回答がありました。</p> <p>また、沿線関係市に確認したところ、運行ルートやダイヤ等については、収支改善を念頭に置き、利用実態や地域のニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を事業者と検討していきたいとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(高倉アカデミア線：日東交通株)</p> <p>請西東3丁目バス停の名前についてわかりやすくする意味で、ランドマーク名である「アクアリハビリテーション病院前」に改名をお願いします。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、停留所名については、検討させていただきますとの回答がありました。</p> <p>そのため、ご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(富津線：日東交通株)</p> <p>富津ジャンボプールとの連携について</p> <p>以前に富津市地域公共交通計画において当路線を利用した富津ジャンボプールへの利用促進が計画にあげられていたが、現在のところもその取り組みが進んでいない。今年も7月から同プールの営業が始まるが、当路線を利用して富津ジャンボプールに来た子供達に対してプールの入場料を割引するなどの取り組みをすることで、バスを利用するきっかけにつながるのではないかと考えますので検討をお願いします。</p>	<p>沿線関係市に確認したところ、目標達成のための実施事業として「商業施設・観光施設等との連携サービスの実施」を記載しているため、いただいたご意見等も参考にさせていただき、路線バスの利用促進を図ってきたいとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>

<p>(富津線：日東交通株)</p> <p>イオンモール富津への乗り入れについて</p> <p>当路線のイオンモール富津経由は平成 21 年に廃止されているが、経由を廃止した当時と令和 6 年現在では同モールに富津市立図書館ができ、同モール周辺にはランドロームやカインズホームなどの商業施設が集積するなど環境が変化していることから一部の便について乗り入れを再開できないかどうか協議をお願いします。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、他の路線とも重複しているため、十分な検討をしていきますとの回答がありました。</p> <p>また、沿線関係市に確認したところ、目標達成のための実施事業として「JR ダイヤ改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討」を記載しているため、いただいたご意見も参考にさせていただき、路線バスの運行計画の検討を図っていきたいとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(富津線：日東交通株)</p> <p>青堀駅における内房線のダイヤが、令和 3 年 3 月の E131 系ワンマン電車の導入による運行系統の変更で大きく変わり、青堀駅から君津以北に行く場合は君津駅で総武線快速電車への乗り換えが必要になるなど大きく変わったが、当路線においては近年の改正において電車との接続に合わせた数分の待ち合わせを最近行っていないため、青堀駅は電車の本数が少なく、エレベーターやエスカレーターなどのバリアフリー設備が整備されていないことから、富津岬地区から木更津駅西口までの通し乗車の利用が増えているという。富津公園から君津駅までの直通をできる交通機関がないことから、君津駅との利便性確保が必要な時間について、そして数分待てば接続できる時間については青堀駅の乗り換えに考慮したダイヤの設定をお願いします。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、時刻等については、検討させていただきますとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(富津線：日東交通株)</p> <p>内房線の君津以南は天候による運行見合わせが多いため、当路線やイオンモール富津線、富津市役所線について、運休時の列車代行バスとして振替乗車ができるよう輸送契約をしていただけると、運休時に当路線、イオンモール富津線、富津市役所線の活用ができることから検討をお願いします。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、列車代行については、貸切バスでの対応となるため、対応が困難であるとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(富津線：日東交通株)</p> <p>三枝病院手前から国道 16 号線を外れ、イオンモール富津の手前を通り、青木の新興住宅街を抜け、再び国道 16 号線に戻るルートに変更し、少しでも買い物や通勤利用が増えるような工夫をすべきである。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、他の路線とも重複しているため、収益改善等を含め、十分な検討をしていきますとの回答がありました。</p> <p>また、沿線関係市に確認したところ、目標達成のための実施事業として「JR ダイヤ改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動</p>

<p>また、JRの企画乗車券(サンキュー千葉フリーパス・休日お出かけパス)でも利用出来るようにし、収益改善をはかるべきではないか。</p>	<p>向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討」を記載しているため、いただいたご意見も参考にさせていただき、路線バスの運行計画の検討を図っていきたいとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(木更津鴨川線：日東交通株)</p> <p>潮浜公園前へのバス停設置</p> <p>木更津駅西ローイオンモール木更津間について鳥居崎海浜公園前にバス停ができたことで、公園の観光需要の利用促進に繋がっていると考えますが、その先の潮浜公園については、大規模なテニスコートがあり多くの人が練習や試合で利用するが、適切に利用できる最寄りのバス停がないことからほとんどの人は木更津駅から歩いているのが実態である。また、木更津市公共交通再編計画の関係者意見欄において、潮浜公園の反対側にある木更津商工会議所からも会議所前にバス停が設置されるよう望む声が寄せられている。そして木更津総合卸工業団地の立地企業における通勤利用も開拓できる可能性を含め、潮浜公園前へのバス停設置について検討をお願いします。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、新規の停留所については、検討させていただきたいとの回答がありました。</p> <p>また、運行ルート上のバス停については、利用実態や地域のニーズを加味しながら、検討していきたいと考えます</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(木更津鴨川線：日東交通株)</p> <p>以前にも意見があったが、木更津高校近くにバス停を新設し、通学利用の促進や木更津市文京地区からの木更津駅やイオンモールへのアクセス向上の為に設置すべきである。</p>	<p>日東交通株に確認したところ、他社の路線とも重複しているため、十分な検討が必要との回答がありました。</p> <p>また、運行ルート上のバス停については、利用実態や地域のニーズを加味しながら、検討していきたいと考えます。</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(木更津鴨川線：日東交通株)</p> <p>ポルシェエクスペリエンスセンター東京付近へのバス停設置</p> <p>ポルシェエクスペリエンスセンター東京は、自動車の展示とデモレーション施設であり、アクセスの中心はポルシェを中心とした自動車でのアクセスがほとんどであるが、同施設では多くの車を集めて披露するイベントが開催されることがあり、多くの集客を伴う規模になることがある。そして、ビジネス関係者が同施設へ商談で訪れる用事があることも想定されるが、同施設に当路線でアクセスするには付近にバス停がないことから、日</p>	<p>日東交通株に確認したところ、他の路線等で検討をさせていただきますとの回答がありました。</p> <p>また、沿線関係市に確認したところ、運行ルート上のバス停については、利用実態や地域ニーズを加味しながら、実態に応じた改正について事業者と検討していきたいとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>

<p>枝神社バス停または矢那川ダムバス停から長距離徒歩でのアクセスをしなければならない。また、かずさアカデミアパーク線の高倉線へのルート変更の説明を市がされた際に、東清川地区区長会からポルシェエクスペリエンスセンターへのアクセスはどう確保するのかという意見が出されている。そのことも考慮して、ポルシェエクスペリエンスセンター東京については、木更津市内だけでなく広域からのアクセスが見込まれる施設であり、当路線だけでなくアクシー号、木更津横浜線のバス停についても設置していただけますよう検討をお願いします。</p>	
<p>(木更津鴨川線：日東交通株)</p> <p>鴨川市のバスどうするかはとても難しい論点です。鴨川は凄くアクセスしにくいので、本当に何か特定の目的がない限り行かないし、気軽に行けません。東京からバスや特急電車で安房鴨川に着く事はできます。問題はそこからどうするかです。①ホテルに行く。ホテルから車を呼んで送迎してもらおう。ただし、ホテルに着いてからどこにも行かなくなってしまうので、注意が必要。安房鴨川のホテルはどこも辺鄙な所にあり、近所にコンビニなども無いので何もできなくなります。②レンタカーを借りて観光地やホテルに行く。これが一番分かりやすいです。車があればどこにでも行けます。当たり前ですが、レンタカー代としてお金が掛かるのでそこだけが気になる。やはり、鴨川市内の移動でバスがなかなか選択肢に出てこないのは周知の事実です。提案ですがバスや電車に留まらず、車移動を活性化してみるのはいかがでしょうか。国家戦略特区を活用して、車の相乗りや白タクを出来るように環境整備するのです。白タクがダメと言うのは、タクシー業界が作り出した利権です。規制を緩和する事で新しいゲームメイクが出来ると思います。</p>	<p>鴨川市では、木更津鴨川線を含む民間路線バス4路線と、コミュニティバス1路線のほか、タクシー会社2社による一般乗用タクシー、JR外房線・内房線が運行していることから、これらの多様な交通手段を適切に利用していただきたいと考えます。</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(木更津鴨川線：日東交通株)</p> <p>木更津高校入口、幸町2丁目へのバス停設置</p> <p>当路線の木更津駅西口-木更津総合高校前間について、千葉県立木更津高校の近くを通っていることから、日東交通において当路線独自の区間である木更津高校入口、幸町2丁目(いずれも旧・イオンモール木更津請西線バス停)について当路線のバス停設置について検討をお願いしたい。以上2つのバス停は、イオンモール木更津と清見台団地を結ぶ旧・イオンモール</p>	<p>日東交通株に確認したところ、他の路線等もありますので、今後利便向上に繋がるよう引き続き検討していきますとの回答がありました。</p> <p>また、沿線関係市に確認したところ、運行ルート上のバス停については、利用実態や地域ニーズを加味しながら、実態に応じた改正について事業者と検討していきたいとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>

木更津請西線のバス停であり、当路線のルート上に位置している。設置により2か所からイオンモール木更津へのアクセスが復活することによる利便性が向上する。それともう1つは、千葉県立木更津高校へのアクセス向上である。君津市が以前に学校統廃合と合わせて地域で実施したアンケート調査において、当路線沿線の君津市清和地区では交通手段がないことから、優秀な公立高校に行ける学力があってもスクールバスで行ける私立高校で妥協するケースが多いことが君津市のアンケートで判明しているなど、そのため利便性向上のため周西線の清和公民館延長が行われたが、木更津駅へのアクセスは乗り換えが必要である。そのため、君津市清和地区、小糸地区から木更津高校へのアクセスを考慮して、木更津高校入口、幸町2丁目（旧・イオンモール木更津請西線バス停）について当路線のバス停設置について検討をお願いします。

（協議路線全線：ダイヤ関係）

前回沢山の意見があったにも拘わらず、今回の4月のダイヤ改正で全く反映されていないのは、何なのか？2024年問題や運転手不足を理由としない説明をして欲しい。何の為に意見を募集しているのか？意見を寄越した人を馬鹿にしているとしか思えない。「意見募集しましたが、採算取れないので今後の検討材料にします」と毎回同じ回答で、改善する気がないのは、この意見公募が、ただのパフォーマンスにしか見えない。沿線人口が減っている中、既存路線の利用者が減少するのは当たり前であり、新興住宅街やスーパーや病院へ乗り入れやバス停移設・新設し、交通弱者の足として機能すべき路線バスが数十年ほぼ経路もバス停の移設・新設も殆んどしないのは、交通機関として終わっていると思う。そもそも、今の路線バス事業は赤字であり、黒字化は無理である以上、少しでも利用者が増え、赤字額が減少するように、行政や事業者が連携しないといけないのに、互いに責任の押し付けあいをし、交通弱者へ全く目を向けず、時間だけが過ぎていくからこそ、高齢者の免許返納が進まず、自家用車への依存度が公共交通機関をあてにしてない事が利用者減少に歯止めが掛からないのではないのか？

日東交通㈱に確認したところ、ご意見等の内容について検討させていただいておりますが、現在利用されている方もおり2024年問題等について、ご不便等おかけしておりますが、ご意見等を踏まえ収支が改善できるようにしていきたいとの回答がありました。

そのため、令和7年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。

<p>(協議路線全線：広報関係)</p> <p>IC 定期券(金額式)の導入←導入に多額の資金が必要ならば、自治体からの補助金交付してはどうか。また、高校～駅までの学生限定運賃(現金のみ)の設定、イオンモール木更津がやっている帰りの運賃が現金 100 円引きになる制度を他の商業施設へ適用拡大(協賛施設の獲得)、木更津・君津・袖ヶ浦駅周辺の現金のみ 100 円運賃区間の設定や、地域を限定した 1 日乗車券の設定(特に木更津地区)といった取り組みにより利用を促してはどうか。</p>	<p>日東交通㈱に確認したところ、割引制度等による収支の改善が図れるか、十分な検討をしていきますとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(協議路線全線：広報関係)</p> <p>路線別要望や路線再編の案等々を公立学校の授業等で改善策等の意見を書いて貰うようにしたり、(公共交通機関の利用促進をテーマとした授業の開設)病院・市役所に意見箱を置き、広く意見を募集し、自治体が意見集約し、事業者に提案し、今後の路線再編や利用者増加を図るといった取り組みをやらないのは何故か？それはこの会議に参加している事業者・自治体担当者が、本当に路線バスを残そうと思っておらず、年 1 回の会議をとりあえず開きました、というアリバイ作りの為にやっているだけとしか思えない。一部の地域では、鉄道の乗車券や定期券でバスに乗れる取り組みを行い、競合から協業へシフトしている。久留里線や内房線でも鉄道とバス路線の並走区間もあり、行政が主導し、交通事業者との連携を計り共存の為の取り組みを具体的する時期に来ているという認識がないのか？</p>	<p>日東交通㈱に確認したところ、ニーズに合った輸送ができるよう検討させていただきますとの回答がありました。</p> <p>また、沿線関係市に確認したところ、継続的な啓発活動及び市民や企業等に対してのモビリティ・マネジメントを実施して、公共交通に関する意識の醸成を図ってまいりますとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>(協議路線全線：路線案内関係)</p> <p>昨年指摘したバス車内の路線図の更新がされてないですが、確か「事業者で対応する」と言ってましたが、1 年も何もしてないのは何故でしょうか？いい加減な事を公言するのはよくないと思います。</p> <p>このような嘘が利用者減少に拍車をかけてるって自覚がないみたい。</p>	<p>日東交通㈱に確認したところ、事業者として早急に対応させていただきますとの回答がありました。</p> <p>そのため、令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画については、原案のとおりとさせていただきます。</p>