

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８年７月７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8年4月23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8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8年10月1日～令和9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8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8年10月1日～令和9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)	国県補助を受け運行を維持 (令和8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8年10月1日～令和9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8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8年10月1日～令和9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(君津製鐵所)	国県補助を受け運行を維持 (令和8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8年10月1日～令和9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8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8年10月1日～令和9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8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8年10月1日～令和9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8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8年10月1日～令和9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8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8年10月1日～令和9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8年5月1日から同年5月15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 55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
（馬来田線：日東交通㈱） JR 四国の牟岐線や JR 東日本の山田線の様に平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。 また、JR 久留里線木更津駅・東横田発を、おおよそ 30 分後に馬来田線が発車するようなダイヤにし、木更津～東横田間を 30 分～1 時間に 1 本運行出来るように調整し、利用促進をはかる。 日中は木更津駅東口～木更津市役所朝日庁舎～長須賀～祇園駅前～東横田・木更津駅東口～太田～アピタ～清見台～祇園～東横田の交互運行に改め、商業・公共施設を経由し需要喚起を少しでも図るべき。更に 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。	日東交通（株）に確認したところ、ご提案は J R との連携やダイヤ調整に関するものであり、関係機関との協議を要するものですが、他地域の先行事例を参考に、J R 東日本や関係自治体と連携の可能性を検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、ご意見は、路線バスの利用しやすい環境の整備や情報提供の充実に向け、鉄道との連携強化やダイヤ調整、運行経路の見直し等も含め、今後の検討の際に参考とさせていただきます。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。
（馬来田線：日東交通㈱） 鹿島・三箇・高谷・平岡地区の路線復活について 当路線の 2021 年（令和 3 年度）の廃止区間である東横田～茅野間について、当該区間の利用者数が僅少であることから、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されているが、実際は回転場を使わず袖ヶ浦市野里にある同社木更津営業所・平岡車庫との	日東交通（株）に確認したところ、ご提案は廃止区間の運行再開に関するものですが、当該区間は利用者僅少のため廃止しており、その後の運行経費や乗務員の勤務体制、利用需要等を総合的に勘案いたしましても、現時点での運行再開は困難でございます。昨年度に回答いたしましたとおり、当社の見解に変わりはありません。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和 9

間を回送で走って回転しているのが実態となっており、東横田、分譲住宅前、三箇、公会堂前までの区間は車庫との出入り回送が通過することがある。

また、袖ヶ浦市平岡地区からは同社姉ヶ崎線により姉ヶ崎駅に、同社のぞみ野・平岡線により袖ヶ浦駅に出ることは可能であるが、平岡地区に隣接したもっとも身近な生活圏として多くの需要が頼っている中川地区の横田の中心部（ジョイマート、ヤックスドラッグ、ウエルシア、高橋医院）には路線バスによって外出することができない。木更津東邦病院や君津中央病院に行くにも平岡地区からは木更津駅にアクセスできる路線が設定されていない。平岡地区から横田や東邦病院に路線バスでアクセスできないのは不便であること、そして当該廃止区間の一部は平岡車庫との出入りのため現在もバスが運行していることを活用する形として、

木更津駅東口～清見台東～東邦病院前～横田～東横田～三箇～平岡小前

（当路線の廃止区間の一部）

木更津駅東口～清見台東～東邦病院前～横田～平川行政センター～野里～平岡小前（のぞみ野・平岡線の一部）

の2系統の路線を半々ずつ運行されるような形に再編されることを検討お願いします。

袖ヶ浦市と三箇地区、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ます。また廃止区間の運行当時において JR 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（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くながらも存在していた。「チョイソコがうら」が代替交通として確保されていると考えることもできるが、市内全体を3台の限定区域乗合車両で回していることから予約が簡単に取りづらく、なおかつ袖ヶ浦市内の利用しかできないことから、同社姉ヶ崎線のバス停が設置されている高谷地区はともかく、鹿島・三箇地区ではチョイソコがうらだけでは十分に代替交通が確保されているとは言えない状況であること、野里地区の中心部（菓子屋さん付近）はのぞみ野・平岡線が非常に本数が少なく、横田中心部

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。

に行けないことからほとんどバスが活用できない、バスが走っていても袖ヶ浦駅しか行けない。おゆみ野中央病院袖ヶ浦クリニックや富分スーパー伊藤には中川地区からはバスを利用できない。

そのため、平岡車庫との出入りを活用した三箇経由、野里経由の系統を設けることにより、当路線廃止区間やのぞみ野・平岡線の一部区間の利便性を向上することで、平岡地区と中川地区の移動手段を確保することを検討してほしい。

（馬来田線：日東交通㈱）

新規バス停の設置やバス停の改名について

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です。

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。特に大鳥居～笹子入口間は 1k m 以上の間隔がある。

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、JR 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、JR 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けると当路線が利用しやすくなる。

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、笹子入口～大鳥居間のフジフーズ付近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付近に小規模の団地がいくつか点在しています、そして南の百目木・堂谷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点々と分布していることからの生活利用を見込んで、またフジフーズ袖ヶ浦工場では通勤バスを運行しているが付近にバス停が設置されれば通勤バスを利用できない用務客が利用できたり、当路線が運行している時間については従業員の通勤において本路線を利用していただけようシフトすること

日東交通（株）に確認したところ、安全性を確認のうえ関係機関と協議し、設置・改称の可否を検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、新規バス停の設置やバス停の改名等につきましては、利用実態や地域ニーズ、沿線状況の変化を加味しながら、交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和 9 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。

も可能なのではないかと考える。 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。	
（馬来田線：日東交通㈱） 太田經由清見台団地線との関係について 当路線と太田經由清見台団地線は、木更津駅東口～清見台東間では同一の区間を走り、清見台東～祇園小前間は住宅地（路地）を挟んで隣同士を走る関係になるが、両方の路線とも終点側には目立って目的地とするような大きな施設や店舗はなく、当路線においては木更津東邦病院への通院需要があり、太田經由清見台団地線が清見台団地から歩いて、おどや清見台店や中西整形外科、房総メディカルクリニック、ほたる野セントラル内科などのほたる野にある医療機関に通院するのにわずかに利用されている程度で、実態としてはどちらの路線も木更津駅東口への利用が圧倒的を占める。実質路地を挟んで木更津駅東口行きの路線が２本ある状況である。 そのため、当路線の議論事項にはあたりませんが、太田經由清見台団地線についての検討として、清見台団地からほたる野やアピタ木更津店に乗り入れているわずかな距離が不便であることから、双方向のアクセスを考慮した路線とするため、太田經由清見台団地線についてちばぎん東支店前→アピタ木更津店→ほたる野４丁目→クリニック通り方面への循環運行として、太田循環線の既存系統や市街地循環系統との重複の問題がありますが、清見台１丁目・２丁目・３丁目、清見台東１丁目・２丁目、祇園、清川地区から千葉銀行木更津東支店、アピタ木更津店、カワチ薬品、DCM、医療機関へのアクセスを確保するため、太田經由清見台団地線のアピタ木更津店への延伸について検討していただければと思います。	日東交通（株）に確認したところ、今後の路線見直しの参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、現在利用している利用者の影響に配慮しつつ、利用実態や地域ニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和９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。
（馬来田線：日東交通㈱） JR 久留里線との関係について 当路線をはじめとする国県補助のバス路線については千葉県バス対策協議会・君津分科会と各市の地域公共交通会議において、単独の市内で完結するバス路線については各市の地域公共交通会議において、JR 久留里線については JR 久留里線活性化協議会および、JR 久留里線（久留里～上総亀山間）	日東交通（株）に確認したところ、ご教示いただいた他の事例を確認のうえ、関係機関との協議の可能性を検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、ご意見は、路線バスの利用しやすい環境の整備や情報提供の充実に向け、交通事業者と検討し、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ので、計画に記載のとおり、

沿線地域交通検討会議において、それぞれの場に分かれて検討されているが、誠に残念であるのがそれぞれの場でバラバラに議論されていて、日東交通のバス路線同士については分科会および各市の地域公共交通会議において統一的に議論される場があるが、JR 久留里線との協調・共同施策についてはそれぞれの協議の場が分かれていることから、バスはバス・JR は鉄道という縦割りの考え方ではなく、路線バスと JR 鉄道、支線交通のデマンド交通や交通空白地有償事業をあわせた地域の公共交通全体をどうやって活性化していくか、学校や産業や雇用など地域の発展とどう結びつけて過疎や人口減少を食い止めるかという視点での検討がされておらず残念でなりません。

現状の会議体では市の地域公共交通会議（公共交通活性化協議会）では市内の交通機関全体が議論されているが、それ以外においては JR 久留里線は久留里線（沿線地域交通検討会議、活性化協議会、輸送力を促進する会）、路線バスは路線バス（千葉県バス対策地域協議会）、コミュニティバスやデマンド（各市における地域公共交通会議（公共交通活性化協議会））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。

JR 久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議については、当初は鉄道の存続、廃止を結論付けるものではない形でスタートしましたので、当該区間をどうするかだけではなく木更津～久留里間も含めた鉄道全線の活性化や地域の学校や通学手段、持続可能な産業や経済構造の構築と合わせて、また当路線のような JR 久留里線と関係の深いバス路線も含めて、JR 久留里線沿線全体の地域公共交通体系や地域のあり方について検討してほしいと考えていた。しかし当該会議においては、当初の会議から当該区間の鉄道廃止を前提とした議題、雰囲気ですべてスタートしまして、過去 5 回行われました会議も最終報告書も、いずれも今日までの鉄道廃止を位置づける方向であった。沿線住民として、1936 年（昭和 11 年）の開業以来の 90 年の歴史を持つ鉄道を失うのはとても残念でならない。

2023 年（令和 5 年）3 月 9 日に JR 東日本千葉支社からの「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」を受けて、これを受けて「JR 久留里線（久留里～上総亀山間）沿線地域交通検

「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」することとし、令和 9 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。

討会議」が設置され5回にわたる会議が行われてきたが、当初は「持続可能な公共交通の形を自治体とともに総合的な観点から考えていきたい。鉄道の存続、廃線といった前提を一切置かず、沿線地域の交通体系に関する議論をしていきたい」、「廃線やバス路線への転換といった前提は置かない」、「前提は置かず総合的な観点から利便性の向上や持続可能性について議論をできればと考えている」という3点の柱（新聞報道によるJR記者会見の詳細による）のスタンスで協議申し入れを受けた。そのため検討会議においては、当該区間に限定したJR久留里線の鉄道だけではなく、木更津～久留里間のJR久留里線や日東交通当路線、姉ヶ崎線、のぞみ野平岡線、中郷線、君津市デマンドタクシー、木更津市の自家用地域有償交通「ふくちゃんバス」、袖ヶ浦市のデマンドタクシー「チョイソコがうら」などといった地域公共交通すべてにおける全体の利便性向上を期待する形で、JR久留里線全体と沿線に関する上記の公共交通全体をあわせて、利便性向上と当該区間の鉄道課題解決につながるような会議における議論、活性化事業、ならびに実証事業を期待していた。

実際は第1回目の会議から当該区間の鉄道廃線に向かう形で検討会議が進められてきたことはまことに遺憾である。廃止を目的とした検討会議と言わざるを得ない。

第1回目の検討会議後、これを受けて同会議と君津市が主催して各地区で開催された住民説明会においては、久留里線を存続してほしい、現状の久留里～上総亀山間の運行ダイヤでは5時間の空白があり昼間の乗りたい時間に利用できないなど、久留里線に対する存続を求める意見が亀山、松丘、久留里の3会場あわせて、100件以上の要望がされた。しかし、前提を置かない、鉄道の廃止を前提とした検討会議ではないとはしながらも、検討会議において地元住民100人以上から出されたJR久留里線存続に対する意見はまったくといっていいほど無視され、2回目以降、特に令和6年に入ってから廃線に向かう方向へ急速にシフトが顕著であった。そして2024年（令和6年）10月、第5回目の検討会議で最終結論として「輸送密度55人または64人、1便あたり平均7～8人の利用」、「1両あたり100人以上の定員を有する久留里線は輸送力が過剰」、「自動車中心の交通体系への移行により、より利便性の高い地域公共交通が実現する」とま

とめられた。

2024 年（令和 6 年）11 月 27 日において JR 東日本千葉支社は「JR 久留里線（久留里・上総亀山間）の新たな交通体系について」という申し入れを出し、この方針は上記の検討会議の結果を受けて出されたもの。これは鉄道事業者からの廃止表明であり、以降は君津市による廃止後の代替バスの運行の検討が進められてきた。2026 年（令和 8 年）に入ってから廃止後の代替バスの合意と廃止届提出の動きとなり、2 月 17 日に「JR 久留里線の廃止予定区間における代替交通の費用負担等に関する基本合意書」の締結、3 月 9 日、JR 東日本千葉支社は国土交通省関東運輸局に対して、久留里～上総亀山間の鉄道事業廃止届を提出した。これによって久留里～上総亀山間の 2027 年（令和 9 年）3 月 31 日の廃止が決定した。

しかし、木更津～久留里間の鉄道における持続可能性の課題や沿線の支線交通を支える当路線など関連する課題については、検討会議が久留里～上総亀山間の鉄道のことだけを議論してきたから利便性向上が置き去りにされて、久留里～上総亀山間が残念ながら廃止となっても残された課題はそのままである。今後は木更津～久留里間の残された鉄道および日東交通当路線、姉ヶ崎線、のぞみ野平岡線、中郷線、君津市デマンドタクシー、木更津市の自家用地域有償交通「ふくちゃんバス」、袖ヶ浦市のデマンドタクシー「チョイソコがうら」などといった地域公共交通すべてにおける全体の利便性向上を真剣に議論してほしい。

久留里～上総亀山間の廃止後においては JR 東日本からの費用負担を受けて君津市がコミュニティバスを運行するが、この費用は 18 年分となっており 20 年以上先に果たして JR 東日本が鉄道廃止後の地域の責任を果たしてくれるか甚だ不安がある。

久留里～上総亀山間はかつて運行されていた日東交通や鴨川日東バスの一般路線バスがすでに撤退するなど、その路線バスの廃止の話はさかのぼること 1980 年代からすでにあり、日東交通直営での運行から廃止代替バスに転換された後、2007 年（平成 19 年）には君津市が運行するコミュニティバス・亀山線に転換されたことで日東交通が高速じゃない一般路線バスとしては同地域から既に撤退しています。その後、2012 年（平成 24 年）にコミュニティバス・亀山線も廃止されたことでその代替交通は君津市デマ

ンドタクシーが亀山、松丘、久留里、小櫃の各地域を運行することにより担っています。

JR 久留里線・久留里～上総亀山間と、当路線の廃止された東横田～茅野間についてはいずれも「利用者が僅少」という共通の理由があります。しかし当路線・東横田～茅野間や中郷線・木更津スポーツヴィレッジ～草敷回転場間のように日東交道路線バスにおいて「利用者が僅少」という理由で廃止が進んでいる状況において、JR 久留里線・久留里～上総亀山間の鉄道まで同様の理由「利用者が僅少」としてバス路線、あるいはデマンドタクシーに転換されてしまうと、久留里～上総亀山間が廃止された後、今度はバスやデマンドタクシーが 20 年以上先、同様の理由「利用者が僅少」として廃止されてしまうのではと危惧しています。

木更津～久留里間の鉄道、そして並行する日東交道路線バスにおいても地域課題を解決して全体的な利便性を向上する方向にもっていかなければ、いずれは久留里～上総亀山間と同様の課題に鉄道・バスともにぶつかってしまうのではと考えます。

今はお互いが競争、独立という時代ではない、会社がまたがって連携しないと利便性が向上しない。

そのため路線バス、JR 久留里線両方の活性化事業として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。また当路線と JR 久留里線はダイヤによって追っかけるように走る時刻が見受けられることから、双方の運行ダイヤを調整して両方の交通モードあわせてであれば 1 時間に 2 本（JR 久留里線 1 本、当路線 1 本）運行していると感じられるような時刻設定をしていただいた上で、下記の JR 四国や JR 東日本山田線のように乗車制度が共通で利用できるようにしていただくと、有効な交通手段が 1 時間に 2 本確保されるようになって利便性が向上するのではないかと考えますので検討をお願いします。

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いただけるようお願いしたい。 また JR 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。	
（三島線：日東交通㈱） 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 分間隔でパターンダイヤを導入。また、八重原～南子安(富分前)～公園前(ジョイフル本田前)に経路変更。運行区間も君津バスターミナルに短縮し、君津バスターミナルで周西線や君津市コミュニティバスに乗り継ぎが出来るように工夫すべき。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。	日東交通（株）に確認したところ、ダイヤ面は運行計画上の調整事項であり、経路変更につきましては現在ご利用のお客様への影響に配慮し、関係自治体と協議のうえ慎重に検討する必要があります。今後の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、現在利用している利用者の影響に配慮しつつ、利用実態や地域ニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和 9 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。
（三島線：日東交通㈱） 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不便になった。また、周西線は中島豊英線の鈴木病院前～清和公民館間と統合され、清和公民館までの系統が基本の形に見直されたが、豊英線が清和公民館発着で周西線乗り換えを前提としたダイヤに改められるため、当路線と豊英線の接続はできなくなった。小糸東側や清和地区から君津中央病院、木更津駅までの利用者の利便性について配慮されますようご検討をお願いします。	日東交通（株）に確認したところ、周西線再編後の利便性に配慮し、君津市と調整・協議して検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、利用状況やニーズ等を踏まえ、運行事業者等の関係機関と協議し、利便性の向上に努めてまいります。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和 9 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。

(姉ヶ崎線(平岡小・桜台団地):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。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図る。また数年前から指摘しているが、12~20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。何故接続を取らないのか?本当に日東交通は何を考えているのか?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?特に18時06分姉ヶ崎発茅野行きは電車が到着と同時に発車する。これも数年前から指摘しているのに全く改善されない。仮に230円区間で3人乗れたと仮定すると1年間で230円×3人×365日で1便で251,850円の収益改善出来る。4便改善出来れば年間100万円の補助金(税金)の節約にもなる。言い方変えれば日東交通が改善を怠ったせいで年間100万円の税金を無駄使いしている。とも言える。事業者都合のダイヤだからこそ、利用者減少の要因の一つなってる事を認識してるのにダイヤ修正しない担当者は交代させて欲しい。市原市を通じ要望しても今年の1月→春頃→ダイヤ改正の予定はあるが、実質時期は未定と。また去年の回答で『労働組合との調整に時間かかっている』と説明していたが、1路線の調整に何故1年以上かかるのか?納得いく説明を時系列で説明して欲しい。本当は調整とか何もしていないのではないのか?公の場で平然と嘘をつく神経が理解出来ない。担当者は責任とって欲しい。深夜帯の運行維持の為、姉ヶ崎駅22時以降発を深夜バス(労働基準法による22時以降の割増賃金分を参照)として運行。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。特に馬来田から姉ヶ崎へ向けてカピーナ号と近接する時刻が多く、カピーナ号発車の約20分前後の間に姉ヶ崎行きが走るが、千葉方面が目的地であれば、姉ヶ崎へ行くより、カピーナ号に乗った方が千葉方面には安く行ける為、利用するお客を見かけない。両路線も本数が少ないのにどうして、近接した時刻設定をしているのか?カピーナ号と姉ヶ崎行きを1時間以上間隔空ければ、選択肢も増え、収支の改善になるでは?

日東交通(株)に確認したところ、長期にわたりご不便をおかけし、誠に申し訳ございません。ダイヤ改正に向けて準備を進めてまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、現在利用している利用者の影響に配慮しつつ、利用実態や地域ニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。

（姉ヶ崎線（平岡小・桜台団地）：日東交通株）

東京ドイツ村へのアクセスについて

イルミネーション開催期間は土休日と繁忙期においてシャトルバスが運行されるが、繁忙期以外は1往復または多くて3往復くらいまでしか運行されない、また通年を通じて土休日はのぞみ野平岡線が乗り入れているが、平日のバスによるアクセスは千葉駅からの高速バス「カピーナ号」、袖ヶ浦駅からのぞみ野平岡線が1往復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、2023年（令和5年度）の当路線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、できれば土休日を含めた毎日を望みたいが、そこまでできないというなら最悪平日だけでもいいので、東京ドイツ村への乗り入れを検討をお願いしたい。

東京ドイツ村のホームページの交通アクセスにおいて、当路線（姉ヶ崎駅からのアクセス）は構内に乗り入れているため園では推奨しておらず、そのためホームページに姉ヶ崎駅からのアクセスが掲載されていないため、当路線は「知る人ぞ知る」穴場のようなルートになっていて、せっかく東京ドイツ村近くを通過しているのに園へのアクセスにあまり活用されていません。

君津駅から専用バス（日東交通による直行）が設定されているマザー牧場と比べて、東京ドイツ村は路線バスでのアクセスが不便です。

東京ドイツ村における路線バスのアクセスが不便になっている、のぞみ野平岡線が直接乗り入れる便を除けばほとんど路線バスが実用的に使い物にならないことが下記のカピーナ号による乗車の集中、積み残しにつながっており、当路線についても東京ドイツ村のアクセスのために活用するという視点で検討しなければならないのではないかと。

そのため、以下のようにできる範囲において検討していただければと思います。提案します。

1ー当路線においては東京ドイツ村の開園時間帯（午前中から日中にかけての下り、午後や夕方の上り）で東京ドイツ村経由とする。入園ゲート前のバス停まで乗り入れると繁忙期の混雑が見込まれるため、途中バス停となる当路線とカピーナ号においては、入口信号～定渡ラーメン店の間に「東

日東交通（株）に確認したところ、昨年度にも同様の意見が見られましたが、繁忙期の渋滞の懸念等があり、現時点での乗り入れは困難でございます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、利用実態や地域ニーズ、沿線状況の変化を加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。また、高速バスに関するご意見は、交通事業者と共に利便性向上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ので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和9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。

京ドイツ村入口」あるいは「東京ドイツ村前」といった形でバス停を設置してもよい。

2ーのぞみ野平岡線について、平日の袖ケ浦バスターミナル発9：00、13：10はのぞみ野ターミナル止まりで、いずれものぞみ野到着後は平岡車庫に回送することから、東京ドイツ村まで延長を検討されてはどうか。3ーカピーナ号の夕方便（亀田病院17：35発、平岡小前18：43発）と最終便（亀田病院20：10発、平岡小前21：18発）の2便について、イルミネーション開催時期においては上記①で提案の東京ドイツ村前経由としてはどうか。毎年繁忙期になると袖ケ浦駅行きの臨時シャトルバスの最終に乗らず、千葉行きの最終カピーナ号で帰ろうと思って平岡小前で満員で乗り切れなかったり、東京ドイツ村から最終も乗れると思って夜遅くの袖ケ浦に取り残されて、タクシーや徒歩で帰らざるを得ない事例があります。そのため、イルミネーション繁忙期については東京ドイツ村におけるホームページでの周知や園内放送、日東交通側での周知をあわせて、閉園後はできるだけ早く帰ることを促していただいて、最終乗り遅れや満員によって乗れないことによる帰宅難民が出ないように配慮をお願いしたい。

4ーカピーナ号において、イルミネーション繁忙期においては毎年、千葉駅で満員となって、県庁前、蘇我駅、青葉の森スポーツプラザにおいて満員で乗れない事例が発生する、今年はチューリップやネモフィラなど花の時期にも積み残しがありました。

特に悲惨なのが JR 京葉線や JR 外房線が発着する拠点・蘇我駅において乗れない事例である。下りのカピーナ号で積み残し、あるいは途中から乗れないというお客様がいると、東京ドイツ村に行くお客様はもちろん久留里、亀山、鴨川方面に向かわれるお客様にも大変な迷惑がかかる。今年は加えて JR 久留里線 久留里～上総亀山間の鉄道の最後の1年となりますため、秋の紅葉の時期を中心に片道をカピーナ号およびアクシー号、片道を JR 久留里線という形で回られるお客様が多いのではないかと。そのため例年のドイツ村需要に加えて、亀山ダム及び久留里線目的の観光客のお客様の乗車がカピーナ号に増えることが予想される。鉄道が廃止される来年以降は木更津から上総亀山まで鉄道では通しではいけなくなるし、1枚の JR 切符で

上総亀山まで行けなくなってJR線は不便となった影響がどうカピーナ号に影響するかわからない。積み残しのリスクが怖い。

ドイツ村からの帰りにおいても平岡小前において夕方便（亀田病院17：35発、平岡小前18：43発）と最終便（亀田病院20：10発、平岡小前21：18発）の2便において、並び列の途中で満員になってしまい積み残しをしてしまう場合がある。そのようなことを防ぐためにも、普段から通年365日運行している当路線、のぞみ野平岡線における一般路線バスにおけるアクセスを充実させることは重要なことであり、臨時シャトルバスやカピーナ号だけでなく一般路線バスにおいても最大限活用するという考え方において、東京ドイツ村アクセスの利便性向上について検討をお願いしたい。

（姉ヶ崎線（平岡小・桜台団地）：日東交通㈱）

観光利用の活性化について

当路線は沿線に「桜の時期の深城池」、「Tassoの森」、「いちごの上泉農園」、「東京ドイツ村」、「袖ヶ浦ふれあいどうぶつ縁」、「バナナの木更津ファーム」、「いっせんぼく」、「武田川のコスモスロード」、「道の駅木更津うまきたの里」などのいくつかの観光スポットを沿線に有しており、地味に観光面においてポテンシャルを持っている。しかし観光面や東京ドイツ村へのアクセスにおいて当路線を活用している人はほとんど少ない。ほとんどのお客様が沿線に住んでいる住民の利用者となっていて、観光利用や東京ドイツ村で開催されるイベントや行事における利用はほとんど少ないと感じている。市原市姉崎地区・有秋地区と桜台団地以南の行き来は、市原市側の住民のお客様の桜台団地以南に向けた乗車はほとんど少なく、市原市側の住民の皆さんは普段行かない人は東京ドイツ村以外の隠れた観光スポットの存在を知らない人は少なくないのではないかな。

Tassoの森については最寄りが滝ヶ沢団地となるが、店舗の目の前にはバス停が設置されていない。2022年（令和4年）のオープンから4年が経ち、新鮮な野菜や特産品、そして3店舗の個性的なフードコートを備えた道の駅として週末は毎週大変な賑わいをみせるまでになったことから、店舗の付近にバス停を設置することを考えても良い水準になったのではないかな。

おかげさまで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

日東交通（株）に確認したところ、関係自治体・施設管理者と連携して検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、バス停の新設等については、現在利用している利用者の影響に配慮しつつ、利用実態や地域ニーズを加味しながら、運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。また、高速バスに関するご意見は、交通事業者と共に利便性向上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ので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和9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。

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を検討をお願いしたい。バス利用で東京ドイツ村、袖ヶ浦ふれあいどうぶつ縁、Tasso の森、上泉農園（いちご）、武田川コスモスロード、木更津うまくだの里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、J R 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るのではないかな。	
（姉ヶ崎線（平岡小・桜台団地）：日東交通株） バス停の名前について 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。	日東交通（株）に確認したところ、今後のダイヤ改正等の機会に合わせて検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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交通事業者と検討していきたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和 9 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。
（姉ヶ崎線（平岡小・桜台団地）：日東交通株） 並行区間・有秋方面における当路線の役割について 小湊鉄道・姉崎車庫が運行する担当路線がいずれの路線も 2024 年（令和 6 年）のダイヤ改正において大幅に本数を減便したため、当路線と小湊鉄道バス路線が並行する姉ヶ崎駅～有秋方面においては当路線でもダイヤ改正があってもほとんど減便しなかったことにより、小湊鉄道のみ運行である青葉台・帝京医療センター方面、八幡宿方面、潮見・五井方面、そして有秋台から先の緑園都市・光風台方面がいずれも大幅な減便となったことと比べて、2 社が並行して運行することにより減便した他方面と比較して全体の本数が維持されており、当路線のみとなる桜台団地においてもこれまでとほとんど変わらない本数が維持されている。そして当路線（桜台団地発着）は朝 5：45 発、夜は姉ヶ崎駅 23：05 発まで、早朝から深夜にかけて運行されており、小湊鉄道の便が早朝早くや深夜遅くは減便によって運行していないため、当路線が日東交通単独区間（深城、桜台団地）	日東交通（株）に確認したところ、ご利用の多い時間帯の利便性維持を基本方針として、可能な限り運行水準の確保に努めてまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、利用実態や地域ニーズ、沿線状況の変化を加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和 9 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。

だけじゃなくて有秋方面全体への初発、最終バスの役割を担っており、そのため、本来は小湊鉄道の団地内バス停が最寄りとなる有秋台団地内の利用者が有秋台団地下や西小学校入口のバス停を利用して当路線を利用していることから、できるだけ本数・利便性を維持できる限りは維持していただいて、たとえ減便をせざるを得ない状況になったとしても利用者の多い時間帯の利便性については死守していただくようお願いしたい。	
(姉ヶ崎線 (平岡小・桜台団地) : 日東交通(株)) 姉ヶ崎駅での電車接続 (JR 内房線下りから) について 11:30 発茅野行き 11:29 発の接続を受けるため 11:35 発に変更 12:25 発茅野行き 12:23 発の接続を受けるため 12:30 発に変更 16:05 発桜台団地行き 16:04 発 (総武快速) の接続を受けるため 16:10 発に変更 17:36 発桜台団地行き 17:37 発の接続を受けるため 17:40 発に変更 18:06 発茅野行き 18:06 発の接続を受けるため 18:10 発に変更 18:17 発桜台団地行き 18:16 発 (特急さざなみ) の接続を受けるため 18:20 発に変更 19:25 発桜台団地行き 19:29 発の接続を受けるため 19:35 発に変更 この他、駅 21:00 発→21:14 着、駅 21:30 発→21:44 着、駅 22:10 発→22:24 着、駅 23:05 発→23:19 着はダイヤ改正による運用の見直しによりいずれも 1 台の同じバスでの運用で、特に桜台団地 21:14 着から姉ヶ崎駅 21:30 発までは 16 分しかないことから、乗客が多かったり、誰か下車にてこずったり、酔客などのトラブルに巻き込まれた場合などは桜台団地に遅れて到着することもあり、到着後慌てて姉ヶ崎駅に回送で戻ったあとすぐ営業に入るギリギリのダイヤとなっています。 このため時刻の繰り下げを提案します。5 分遅らせることによって余裕時	日東交通 (株) に確認したところ、長期にわたりご不便をおかけし、誠に申し訳ございません。ダイヤ改正に向けて準備を進めてまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、現在利用している利用者の影響に配慮しつつ、利用実態や地域ニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和 9 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。

間が拡大します。 駅 2 1 : 0 0 発→2 1 : 1 4 着 (変更なし) 駅 2 1 : 3 5 発→2 1 : 4 9 着 (5分繰り下げ) 駅 2 2 : 1 5 発→2 2 : 2 9 着 (5分繰り下げ、これにより京葉線からの 2 2 : 1 2 発君津行きとの接続可) 駅 2 3 : 0 5 発→2 3 : 1 9 着 (変更なし) への変更を提案します。 実例として上記に挙げた以外でも、調整できる範囲で接続に配慮して繰り 下げして電車とすんなりつながるようになるよう検討をお願いします。	
(姉ヶ崎線 (平岡小・桜台団地) : 日東交通㈱) JR 久留里線との関係について 当路線については馬来田駅を発着しており JR 久留里線の関連交通の 1 つで あることから、JR 久留里線と馬来田線、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 考にしていだけるようお願いしたい。 また JR 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 JR 内房線姉ヶ 崎駅経由とはなりますが、馬来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。 JR 東日本の代行輸送については、2024 年 (令和 6 年度) に列車代行は貸切 バスで対応のため困難と回答したことがありますが、県内においては京成 バス千葉イースト (旧千葉中央バス) の千葉～誉田間、および阪東自動車	日東交通 (株) に確認したところ、ご教示いただいた他の事例を確認のう え、関係機関との協議の可能性を検討してまいります。との回答がありま した。また、沿線関係市からは、ご意見は、路線バスの利用しやすい環境 の整備や情報提供の充実に向け、交通事業者と検討し、取り組む際の参考 とさせていただきます。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、 「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」することとし、令和 9 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。

の我孫子～布佐間で JR 東日本千葉支社と振替乗車券による代行輸送契約を結び、JR 駅窓口が発行する振替乗車券でバスが利用できる事例がありますので、JR 東日本と振替乗車券による代行輸送契約している事例を改めて確認をお願いします。

（姉ヶ崎線（平岡小・桜台団地）：日東交通(株)）
姉ヶ崎駅周辺の旧道経由の狭隘の解消について
当路線の袖ヶ浦市内においては、県道 24 号千葉鴨川線のバイパスが開通した際、旧道が市道に格下げされたこと、そして旧道には平岡小があり住宅地であり危険であることからルート変更が行われたが、姉ヶ崎駅近隣の三角～姉崎中前間においては、姉ヶ崎駅東口ロータリーから同県道までアクセスできる駅前通りが開通して以降も、当路線に限らず小湊鉄道（株）姉崎車庫の運行路線においてもルート変更が行われておらず、先に変更された野里、上泉地区の旧道よりも狭い姉崎地区の生活道路を路線バスが頻繁に往来する危険な状況になっている。当該道路は姉崎小学校と近接しておりもちろん通学路でもある。特に三角～姉崎東間のカーブはすれ違いができず、すれ違いの際は片方のバスが待たなければすれ違いはできない、見通しも悪く危険場所である。また三角バス停は信号、横断歩道、個人商店が隣接した非常に危険な場所にある。
また、当該区間に停車バス停を持たない小湊鉄道（株）のあおばす系統・ダイアパレス行きの急行も当区間には停車しないのに駅前大通りをショートカットせず当該区間を経由して運行しており、バスが普通と急行 2 台続く場合に 2 台続けて運行している。（当路線も小湊鉄道も駅前大通りに免許を有していないため。）
そのため、安全性や道路の広さを求めるなら、小湊鉄道（株）姉崎車庫とも協議して、姉ヶ崎駅～姉崎中前間について旧道経由からバイパス経由への変更を検討されてはどうか。

（姉ヶ崎線（平岡小・桜台団地）：日東交通(株)）
当路線の運用車両における看板広告の少なさについて
当路線は日東交通の他路線と比べて姉ヶ崎駅は孤立した場所にあり、市原市内においては唯一の日東交通の路線になっていることから、その事情を反映して車両掲出の看板広告が木更津駅、君津駅など他エリア（日東交通の営業エリアの中心部）を発着する路線の運用車両と比べて少ない。その

日東交通（株）に確認したところ、停留所の設置可否や関係会社との協議等、複数の調整を要するため、現時点で計画（原案）の系統を変更するには至りません。関係機関と情報を共有しながら検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、運行ルート上の危険個所についてのご意見は、交通事業者と共に利便性および安全性の確保に取り組む際の参考とさせていただきます。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和 9 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、広告獲得に向けた営業活動の強化に努めてまいります。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和 9 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。

ため、当路線で運用される車両のうち、おとしから昨年にかけて導入された車両である（袖ヶ浦 200 か）1570、1588、1625、1626 の 4 台については、最後部、乗降扉側、運転席側いずれの看板広告もまったく付いていない。日東交通の看板広告を掲出しているのは木更津市内や君津市内の関係企業様が多く、エリアが木更津中心部から離れた平岡車庫管内、当路線においては出稿が少ない状況であるが、広告の出稿は広告費収入につながる、路線の赤字額軽減にもつながることからクライアント様の確保に一生懸命努力をしていってほしいと考えている。どうしてもエリアの比率が木更津市や君津市を占める以上、市原市内や袖ヶ浦市内をターゲットとした広告の確保にはなかなか難しいものがあるが、小湊鉄道塩田営業所や姉崎車庫に掲出しているクライアント様、広告代理店様との情報共有や提携、沿道看板業者さんとの連携を深めて、路線バス広告が多く埋まるように努力することを要望したい。

日東交通における看板広告は、日東交通が自社として直営で募集しているものと、木更津市内の広告代理店・交通広告社によって仲介に入って募集されているものがあるが、双方の区分分けや掲出費の違いも含めて、路線バスの広告掲出の宣伝、パンフレット、対外向け案内の作成、新規顧客の獲得や過去に掲出していた広告主様へのアプローチも含めて、路線バスの広告獲得の営業活動に熱心に取り組むことを要望したい。

路線バスの広告は特定の路線だけに運用するわけではないから、特定の路線の経費に含めることは性質上難しく、会社全体の営業収入とみなしていると思うが、姉ヶ崎線車両の広告が姉ヶ崎線の収入になるわけではないと思う。しかし、全体の収入には寄与しているのではないか、赤字路線の収支改善の面においては広告はどのように貢献しているのだろうか。

（姉ヶ崎線（平岡小・桜台団地）：日東交通㈱）

乗り継ぎ割引の姉ヶ崎駅利用方法の周知

当路線は姉ヶ崎駅において日東交通の他の路線と接続しないため、他の木更津駅や君津駅の路線と違って姉ヶ崎駅において日東交通同士の乗り換えはできない。しかし、JR 内房線や小湊鉄道バスなど他の交通手段を挟んでも、次の日東交通に乗ったのが 1 時間以内であれば割引が適用されることから、桜台団地→姉ヶ崎駅→（内房線）→木更津駅→イオンモール木更津のような利用であっても乗り継ぎ割引が適用されることを周知すべきと考

日東交通（株）に確認したところ、いただいたご意見は、適用条件の周知を検討する際の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、路線バスの利用しやすい環境の整備や周知方法の充実に向け、交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和 9 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。

えます。	
(姉ヶ崎線 (平岡小・桜台団地) : 日東交通(株)) 東京ドイツ村にのぞみ野・平岡線が乗り入れた当初、当路線を含めた日東交通路線バスを利用して東京ドイツ村に来場されたお客様に入園割引券の配布を行っていたが、これは現在も行っていますか？現在はしていなければ、沿線の観光施設との提携として、利用の活気づけとして、再度の実施を検討されてはどうか。	日東交通 (株) に確認したところ、実施していた記録は確認できておりません。今後の参考にさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、ご意見は、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ので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和9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。
(姉ヶ崎線 (平岡小・桜台団地) : 日東交通(株)) 袖ヶ浦市営霊園へのアクセス路線として大山田バス停の存在をもっと周知されてはどうか。	日東交通 (株) に確認したところ、今後の参考とさせていただき周知を検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、利用者がより分かりやすく公共交通機関を利用できるよう、情報提供方法について、交通事業者と共に検討していきたいと考えています。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和9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。
(君津市内循環線 : 日東交通(株)) 畑沢1丁目・畑沢南1丁目から君津駅アクセス向上及びサンドラッグ 木更津畑沢店への交通アクセス向上のため富津線重複区間で君津市内循環乗降扱い行っていない坂田浜ノ作(パチンコタイガー)・畑沢停留所でも富津線の車内放送・停留所ポールを活用して乗降可能にしていきたいです。	日東交通 (株) に確認したところ、利用実態を踏まえ、今後の運行計画見直しの参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、利用状況やニーズ等を踏まえ、運行事業者等の関係機関と協議し、利便性の向上に努めてまいります。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」するこ

	とし、令和9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。
（君津市内循環線：日東交通(株)） 西坂田～大和田陸橋下間を君津市内循環線と協議対象外路線のイオンモール富津線が同じ経路走ってますが堺田公園～大和田陸橋下間の所要時間が食い違いがあり君津市内循環線は1分、イオンモール富津線は2分と異なります。 利用者の動向にそくしてない時間配分だと感じます。 利用者の動向把握に努めニーズに沿った運行計画一環で重複区間における君津市内循環線と協議対象外路線で時間配分の調整を行なっていただきたいです。	日東交通（株）に確認したところ、今後のダイヤ見直しの参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、利用実態や地域ニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利用促進に取り組んでまいりたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。
（君津市内循環線：日東交通(株)） 君津駅前バス停を新設し、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図るべきである。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。	日東交通（株）に確認したところ、ご提案は停留所の新設・乗り入れ・延伸に関するものであり、今後の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、運行ルートやバス停の新設等につきましては、利用実態や地域ニーズ、沿線状況の変化を加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。
（君津市内循環線：日東交通(株)） 玄々堂君津病院及び水島外科内科への通院需要の為日本製鉄用バス停の君津駅前に君津市内循環線の停留所新設していただきたいです。	日東交通（株）に確認したところ、使用者や道路管理者との調整が必要であり、今後の運行計画見直しの中で、関係者との協議の可能性を検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、バス停の新設等については、利用実態や地域ニーズ、沿線状況の変化を加味しながら、交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。

(君津市内循環線：日東交通(株)) 旧日鉄社宅のバス停の改名 八重原地区は旧社宅が全部解体されて撤去されました。この他大和田、畑沢地区を含めて、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。	日東交通（株）に確認したところ、今後のダイヤ改正等の機会に合わせて検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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交通事業者と検討していきたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。
(君津市内循環線：日東交通(株)) 君津高校門前への乗り入れの検討 千葉県立君津高校の校門前まで直接アクセスできる路線は、同校周辺においては学校だけでなく分譲住宅地も点在しているが規模が小さいため、平成19年の君津市コミュニティバス「大和田・神門線」の乗り入れまで存在しなかった。同コミュニティバスは途中の狭隘区間があることから日野・ポンチョで運行されており、登校で利用できる便は1便しかないのでそれに乗れるだけの人数しか乗れず、その1便は登校日は毎日満員で乗り切れないほどの高校生が利用している。そのため、コミュニティバスだけでは足りない君高までのニーズがあるので、当路線またはイオンモール富津線において、君高の登下校時間は（坂下の）西坂田・君津高校入口経由ではなく、君津高校門前経由・そこから大和田社宅へ行くルートでの運行を検討できないか。 コミュニティバスの満席ではなく乗り切れなくて積み残すほど「満員」になる輸送需要を考慮すれば、当路線並びにイオンモール富津線の日東交通路線を君津高校門前に乗り入れるだけの需要はあると思われ、みすみす需要を逃しているのがもったいない。	日東交通（株）に確認したところ、道路条件やコミュニティバスとの役割分担の確認を要しますので、今後の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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交通事業者等の関係機関と検討していきたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。
(畑沢線：日東交通(株)) 木更津駅⇄中央病院間を三島線を交互に運行させ、平日の日中間は30分間隔のパターンダイヤの導入。現状は本数が少ないのに前の場合の5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、利用促進の為にも重複区間の運転間隔の均等化は必要。もっと言えば、東	日東交通（株）に確認したところ、今後のダイヤ見直しの参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、利用実態や地域ニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利用促進

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利用者にもわかりやすいようにすべき。	に取り組んでまいりたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。
(畑沢線：日東交通㈱) 畑沢線君津駅南口停留所について 昨年の提出内容と一部重複しますが君津駅南口での畑沢線と協議外路線(小糸川循環線・周西線)との同発(該当便君津駅平日 7:35・平日※11:40・平日※15:30 便 ※周西線再編による新規同発)があり着線の順番や誤乗等による乗客・乗務員負担が大きく見直していただきたいです。 可能であれば本数の少ない君津羽田線乗り場の6番線に畑沢線もしくは上記協議外路線の一部を乗り場移設して乗り場環境を少しでも改善できるのではと思います。 14:15 便は周西線時刻見直しで休日ダイヤでは改善してますが平日ダイヤ限り、別便で同発が発生する運行計画作成し乗務員負担を考えないでやっていると乗務員離職につながりかねません。地域に根ざした対応でもないのでは正をお願いします。 また、降車場も一般の車による長時間駐車の影響で降車場に着線できない事態が発生するケースがありバスの降車場を示す看板が設置されたが、不十分であるため運行事業者・君津市・千葉県警察が連携しバス停車スペースに絶対に止めないようにする看板を設置していただきたいです。	日東交通(株)に確認したところ、ご提案は君津駅南口での同発に関するものであり、昨年度のご意見を受け周西線の時刻を一部見直しいたしましたが、再編に伴い平日に新たな同発が生じていることを確認しております。今後の参考とするとともに、降車場の駐車対策につきましては関係市・千葉県警察に要請してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、運行ルートやダイヤ等については、現在利用している利用者の影響や乗務員の状況に配慮しつつ、利用実態や地域ニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和9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。
(畑沢線：日東交通㈱) 平日朝の遅れについて 令和5年にも意見が出されていたが、君津駅南口発7:35の木更津駅西口行きは、木更津駅西口発6:50のバスの折り返しであり、上記の1往復は当路線において唯一の木更津営業所が担当する便で、木更津駅到着後は8:30発のソニー木更津行きとなる。当該の便について、当路線においては東畑沢～波岡小入口間の畑沢から国道127号に左折するところと、君津中央病院に乗り入れるため右折するところの2か所にボトルネッ	日東交通(株)に確認したところ、発車時刻の見直しを含め、今後のダイヤ改正時の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、現在利用している利用者の影響に配慮しつつ、利用実態や地域ニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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

クを抱え、令和5年の回答結果では「渋滞による遅れは課題として認識しているが、中央病院への利用者からこの時間じゃないと診察に間に合わないため変えないでほしいという意見もあり、今後社内で検討する。」という内容となっている。しかし、現状のダイヤでの運行では中央病院への通院のお客様の利便性が確保される一方で、高校生やJR電車・高速バスに乗り継ぐお客様の利便性が確保されていない状況にあり、特にひどい遅れの際は上記折り返しソニー木更津行きの発車まで遅れるほどの大幅な遅れになることもあり、そのため高校の登校時間に遅刻してしまうほど遅れることもあるといい、それが元凶で高校生の利用が離れてしまっている。 そのため、ダイヤ設定上可能であれば 木更津駅西口6：40発、君津駅南口7：25発→（木更津駅西口着は現行時刻と同じ） 以降ソニー木更津行き あるいはソニー木更津行きを8：40発あるいは50発に変更、9：10発を削減 と変更されてはどうか。また畑沢宅地内をぐるぐる回ることによって時間かかった後に渋滞の難所に突入するため、この提案も検討可能であれば、この便だけに限って能満寺公園経由（君津市内循環線のルート）でショートカットした運行も検討できないかどうか。 現状のダイヤでは高校生やJR・高速バス乗り換えだけでなく、中央病院の患者さんにも場合によっては予約診療時間に遅れる場合があり、みんなが遅れてしまっている。そのため、当該便について何年もダイヤが変わっていないが、渋滞対策として改めて真摯に検討してほしい。	ていただきます。
（畑沢線：日東交通㈱） 周西線同様のアピタ君津店への乗り入れ、またはイオンタウン君津への延長について 畑沢地区からはイオンモール木更津線が本数多く運行されていることにより、イオンモール木更津には便利にアクセスできるが、畑沢から隣接してほど近いアピタ君津店については、イオンモール木更津よりも2倍以上の歴史があり、昭和の時代から君津市民、あるいは畑沢の住民の皆さんにおいては親しまれている店舗である。特に高齢者の方はイオンモール木更津	日東交通（株）に確認したところ、昨年度にも同様の意見が見られましたが、延伸分の収支の見込みに課題がございます。現状ただちに変更を行う予定はございません。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、現在利用している利用者の影響に配慮しつつ、利用実態や地域ニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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

よりもアピタ君津店のほうが買い物しやすくなじみがある。昭和62年にアピタ君津店がオープンして以降、当路線は一度もアピタ君津店前を経由したことはなかったが、現在は畑沢住民の皆さんの高齢化も進み、高齢化が進むほど日東交通路線バスに対する期待は高まるものではないかと考え、高齢者の皆さんにとって行きたいお店、行きたい病院に利用しやすいバスの運行をぜひともお願いしたい。そのため、周西線同様アピタ君津店への乗り入れを検討されてはどうか。 また、イオンタウン君津へのアクセスはできないことから、当路線について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と思うので、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なると良い。当内容については令和6年度に延伸分だけの収支を見込むのが困難のためできないと回答されたが、君津駅で折り返し待ちが長いもので、なおかつ買い物需要が見込める時間のものについては、1便や2便のわずかでもかまわないので検討されてはどうか。	努めニーズに沿った運行計画も検討」することとし、令和9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。
(高倉アカデミア線：日東交通株) 朝の小糸→木更津行の『かずさ鎌足北』通過 夜の木更津→小糸行きの『かずさ鎌足北』の通過 による効率化(工場関係者以外需要ない為)。 また平日の日中(10～14時台)は研究施設への需要がない為、休日運行の草敷行きの運行形態を平日の日中も運行とし、区間短縮による経費削減。 平日・休日とも、恋の森～畳ヶ池～木更津市役所朝日庁舎～木更津駅へのルートに変更し、鎌足地区への公共・商業施設へのアクセスによる利便性の向上に努めるべき。 また、利用客の大きくは木更津駅～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。	日東交通(株)に確認したところ、今後のダイヤ見直しの参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、現在利用している利用者の影響に配慮しつつ、利用実態や地域ニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」をすることとし、令和9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。

（高倉アカデミア線：日東交通㈱）

請西東3丁目経由について

鎌足地区からは君津中央病院や東邦病院には乗り換えなしで行くことはできないが、鎌足地区の住民の皆さんの病院の分担率はどうなっているのか。現状の路線を大きく延伸したり遠回りしない範囲で日東交通バス路線を活用した医療機関へのアクセスを確保する場合、金谷バス停のすぐ山を上がった裏手がアクアリハビリテーション病院であるが、鎌足地区において同病院に通院している患者さんはどのくらいいらっしゃるのか。同病院には外科、脳神経外科、皮膚科、形成外科は設置されていないが、内科、リハビリテーション科、整形外科の3科までは揃っているため需要の多い最低限の診療科は揃っているといえるだけの規模を満たしている。

そのため、鎌足地区の通院ニーズと診療科のそれぞれの患者さんの必要数を検討して、地域の人口統計や医療統計を生かした上で、同病院にある診療科目への通院数が多いことが確認できれば、当路線を請西東3丁目（アクアリハビリテーション病院前）経由に変更して医療機関への利便性向上を要望したい。

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は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ている。

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こと、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ってる人がいる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と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

日東交通（株）に確認したところ、昨年度にも同様の意見が見られましたが、現在ご利用のお客様への影響等を慎重に考慮する必要があります。地域の通院需要等の把握を関係自治体と進めたうえで、今後の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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交通事業者と検討していきたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。

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徒歩でアクセスが便利になる利点も併せてあることから今回も検討をお願いします。 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。	
（高倉アカデミア線：日東交通㈱） 公民館前の改称について 公民館前ではどこの公民館かわかりにくいので、鎌足公民館前への改称の検討をお願いします。	日東交通（株）に確認したところ、今後のダイヤ改正等の機会に合わせて検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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交通事業者と検討していきたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。
（高倉アカデミア線：日東交通㈱） 木更津市営霊園への年間を通じたアクセスの確保のため、現在は木更津市環境部生活環境課がお彼岸、お盆の時期に合わせて年3回（3月、8月、11月）の委託による無料送迎バスの運行を行っているが、運行日が年間の年3回のそれぞれ1日に限られるため、その運行当日にお墓参りに行けない場合は当路線を利用して鎌足中郷バス停から徒歩でアクセスすることになる。そのため運行日以外の霊園へのアクセスを確保するために、当路線の一部の便（例えば朝、昼、夕方それぞれ1往復）を木更津市営霊園を経由させて、通年の木更津市営霊園のアクセスを検討されてはどうか。 現在は木更津市 環境部生活環境課が年3回、合計3日間の委託運行を行っているが、委託運行によるほうが経費が安いのか、それとも当路線を活用した営業兼用としたほうが経費が安いのか、現在木更津市が日東交通に委託している委託運行費に充てている運行費用を本路線の距離増加の補填に充てることができれば、営業路線である当路線を活用されたほうが利用者数の増加につながるのではないか。	日東交通（株）に確認したところ、木更津市と情報を共有のうえ、今後の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、現在利用している利用者の影響に配慮しつつ、利用実態や地域ニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。

(富津線：日東交通株) 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、カインズモールを通り周回し、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。イオン富津の周辺にはカインズモールやスーパー・ドラッグストア・遊興施設も新設され日中は賑わってる。富津市内を運行する生活路線としての位置付けでもあるなら、日中の一部でも再び乗り入れはすべきではないか？乗り入れの際は、イオン富津とカインズモール富津の 2 カ所に停留場を設けるのが望ましい。また沿線の君津・木更津市民も利用でき、買い物弱者への救済にもつながる。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。	日東交通（株）に確認したところ、ご提案は経路の変更に関するものですが、現在ご利用のお客様への影響に配慮し、関係自治体と協議のうえ慎重に検討する必要があります。今後の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、現在利用している利用者の影響に配慮しつつ、利用実態や地域ニーズ、沿線状況の変化を加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和 9 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。
(富津線：日東交通株) 富津公園から青堀駅での JR との接続がギリギリで計画見直した意味がないと感じたので再度計画見直していただきたいと思います。(見直し該当便富津公園 7:50・10:30・13:30・16:10・ 18:00 ・平日 18:55 便) また、過去に他方の意見で乗客数が少ない便(日中便)を減便してほしい要望があるが青堀・木更津駅のアクセスが不便になるので可能な限り大規模減便は避けていただきたいです。 ただ乗務員や車に限りがあるため少し工夫して改善したほうがいいと思います。 ・車両運用を車検時に使用する車も含めてできるだけ君津市内循環線で運用されている同サイズの大型車で運用をやりくりする。(富津公園への突発多客需要対応のため。 ・富津線の一部便を富津営業所⇨木更津地区運用の入出庫便として活用。 ・富津線補完系統として富津公園⇨大堀⇨富士見公園⇨君津駅間の系統を 1～2 本新設する。 といった工夫があるので運行計画変更等の参考にしていただけるとありがたいです。	日東交通（株）に確認したところ、各便の実態を確認のうえ、今後のダイヤ改正の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、現在利用している利用者の影響に配慮しつつ、利用実態や地域ニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和 9 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。
(富津線：日東交通株) 富津ジャンボプールとの連携について	日東交通（株）に確認したところ、地域施設と連携した利用促進は重要な取組と認識しており、関係各所と協議を進めた上で検討してまいります。

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プ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プ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。	との回答がありました。また、沿線関係市からは、当意見も参考にしつつ、路線バスの利用促進策を検討していきます。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「商業施設・観光施設等との連携サービスの実施」を検討することとし、令和 9 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。
（富津線：日東交通㈱） イオンモール富津への乗り入れについて 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たり、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。	日東交通（株）に確認したところ、昨年度にも同様の意見が見られましたが、所要時間の増加や現在ご利用のお客様への影響に配慮する必要がございます。周辺環境の変化を踏まえ、一部便での可否を含め、今後の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、現在利用している利用者の影響に配慮しつつ、利用実態や地域ニーズを加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和 9 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。
（富津線：日東交通㈱） JR 内房線との接続や振替輸送について 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、また青堀駅は電車の本数が少なく、先述したように君津以北に行く場合は乗り換えが必要になったこと、そして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	日東交通（株）に確認したところ、今後のダイヤ見直しの参考とさせていただきます。また、振替輸送契約につきましては、ご教示いただいた県内事業者の事例を確認のうえ、J R 東日本との協議の可能性を検討してまいります。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和 9 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。

願います。 内房線の君津以南は天候による運行見合わせが多く、代行バスが運行されなかったりバスの手配に時間がかかることから、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。当提案については、令和6年度に列車代行は貸切バスで対応のため困難と回答したが、県内においては京成バス千葉イースト（旧千葉中央バス）の千葉～菅田間、および阪東自動車の我孫子～布佐間で JR 東日本千葉支社と振替乗車券による代行輸送契約を結び、JR 駅窓口が発行する振替乗車券でバスが利用できる事例があります。	
（木更津鴨川線：日東交通株） 鴨川駅前案内所で配布している鴨川駅から亀田病院方面の時刻表(木更津鴨川線と鴨川駅東口発着をまとめた時刻表)を日東交通ホームページでも公開して木更津鴨川線を PR していただきたいです。 また、鴨川駅乗り場も JR 改札口反対の西口でわかりづらいので日東交通ホームページで乗り場案内図も公開していただきたいです。	日東交通（株）に確認したところ、ホームページでの公開について前向きに検討してまいります。乗り場案内図につきましても、初めてご利用されるお客様に分かりやすい案内となるよう、公開を検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、路線バスの利用しやすい環境整備および情報提供の充実に向け、ホームページでの案内方法の改善も含め、交通事業者と協議してまいりたいと考えております。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和9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。
（木更津鴨川線：日東交通株） 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も設置すべきである。また高倉アカデミア線と時間が近接している時間帯もある為、アカデミア発木更津行きと木更津駅(東口・西口)発アカデミア行きは等間隔で発車できる様に調整すべき。	日東交通（株）に確認したところ、沿線環境の変化を踏まえ、需要を確認しながら検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、利用実態や地域ニーズ、沿線状況の変化を加味しながら、最も効率的な運行方法を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。

(木更津鴨川線：日東交通株) イオンモール木更津停留所について イオンモール木更津停留所の系統図と時刻表の乗降方式について記載が異なるため下記のように是正していただきたいです。 系統図側 1、乗車の際は後方より乗車してください。 2、乗車の際は整理券をお取りください 3、降車の際は整理券と共に運賃を料金箱に入れてください。 4 定期券ははっきりとお見せ下さい。 時刻表側 1、ワンマンバスの為乗車は後ろドアより乗車し前ドア降車してください。 2、ご利用の際は乗車券をお取りください 3、運賃及び回数券は、降車の際整理券ともに運賃箱に入れてください。 4、運賃は小銭をご用意ください。高額紙幣での両替はできません。 特に乗車券をお取りくださいと料金箱に入れてくださいとは畑沢・三島線等では表現されていない用語のため紛らわしいので、運行計画変更時で構わないので整理券・運賃箱の用語に直していただきたいです。 また、可能であれば始発場合に限り整理券が出ない旨も記載していただきたいです。	日東交通（株）に確認したところ、記載の相違につきましては、用語を統一した掲示に今後は是正することを検討してまいります。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和9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。
(木更津鴨川線：日東交通株) 時刻表等について イオンモール木更津線(木更津駅西口～イオンモール木更津～君津駅南口)に当路線の木更津駅西口～イオンモール木更津の時間も記載しているが木更津鴨川線と記載されておらずわかりづらいので路線名を注意書きで記載してさらにお問い合わせ先電話番号も記載いただきたいです。 また、木更津駅西口の案内所やイオンモール木更津で配布しているイオンモール木更津乗り入れ路線をまとめた時刻表を日東交通のホームページで記載していただきたいです。	日東交通（株）に確認したところ、路線名・お問い合わせ先の記載やホームページ掲載について対応を検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、路線バスの利用しやすい環境の整備や周知方法の充実に向け、交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和9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。

(木更津鴨川線：日東交通株) 畑沢・三島線や木更津駅東口からの木更津高校付近(学校前停留所)を通るは存じているが木更津高校需要だけでなくバーガーキング 16 号木更津店開店し周辺に快活クラブ・ケンタッキー・ラーメン美華房 (びかぼう)もう少し歩くと丸亀製麺・モスバーガー・マクドナルドといった飲食店が集積し飲食店への来店アクセス向上・木更津幸町郵便局アクセス向上の為(一般利用+郵便局マニア向け需要の為)旧イオンモール木更津請西線の木更津高校停留所を木更津鴨川線の停留所として復活させ乗降可にしていきたいと思います。	日東交通(株)に確認したところ、沿線環境の変化を踏まえ、需要を確認しながら検討してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、バス停の再設置等につきましては、利用実態や地域ニーズ、沿線状況の変化を加味しながら、交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。
(木更津鴨川線：日東交通株) 潮浜公園前への設置 木更津駅西ロ-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。	日東交通(株)に確認したところ、安全な停車スペースの確保や需要見込み等の確認を要します。関係自治体と連携のうえ、今後の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、バス停の新設等につきましては、利用実態や地域ニーズ、沿線状況の変化を加味しながら、実態に応じた改正を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。
(木更津鴨川線：日東交通株) 木更津高校入口、幸町2丁目への設置 当提案については、令和6年度に他社路線(小湊鉄道 イオンタウン木更津朝日無料循環)が運行されているため、他社との競合について十分な検討が必要と回答されたが、日東交通がイオンモール木更津請西線を運行していた当時はいずれも設置されていたバス停である。そのため、できない理由探してみたいな回答をしないほしい。 当路線の木更津駅西ロ-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・イオンモール木	日東交通(株)に確認したところ、昨年度にも同様の意見が見られましたが、他社路線の運行状況との関係について十分な検討が必要でございます。現状ただちに変更を行う予定はございません。との回答がありました。また、沿線関係市からは、バス停の新設等につきましては、利用実態や地域ニーズ、沿線状況の変化を加味しながら、実態に応じた改正を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和9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。

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。	
（木更津鴨川線：日東交通㈱） ポルシェエクスペリエンスセンター東京付近への設置。 当提案については、令和6年度に当路線ではなく同社の他の路線で検討したいという回答があったが、運転士不足において既存路線においても減便をしている同社において、既存路線の活用ではなく新規に新しい路線を作ったの新設など今の状況下で可能なのか。 そのため、できない理由探してみたいな回答をしないでほしい。 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くてはならない。路線バスは決められたバス停でしか乗り降りできないことから、ポルシェの近くで降ろしてほしいと言われて勝手に降ろしたら違反になる。だから、同エクスペリエンスセンターに行くためには日東交通は利用できないことになり、これでもし同施設に電車・高速バスとバスで行きたいという人がいれば、そういう需要をみすみす逃していることになる。	日東交通（株）に確認したところ、昨年度にも同様の意見が見られましたが、当該施設へのアクセスは自動車を中心であり、十分な需要が無いと判断しております。現状ただちに変更を行う予定はございません。との回答がありました。また、沿線関係市からは、バス停の新設等につきましては、利用実態や地域ニーズ、沿線状況の変化を加味しながら、実態に応じた改正を交通事業者と検討し、利便性向上を図りたいと考えています。また、高速バスに関するご意見は、交通事業者と共に利便性向上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ので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和9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。

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。	
（馬来田線・高倉アカデミア線：日東交通㈱） 木更津駅東口降車場に一般の車による長時間駐車の影響で降車場に着線できない事態が発生するケースがあります。 対策として運行事業者・木更津市・千葉県警察が連携しバス停車スペースに絶対に止めてはいけませんと明記した看板の設置及び標識の設置をしていただきたいです。	日東交通（株）に確認したところ、関係市・千葉県警察および所轄署に対し対策を要請してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、ご意見は、バス利用者の安全確保及び円滑な公共交通の運行を図る観点から、関係機関と調整する上で参考とさせていただきます。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和9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。
（馬来田線・姉ヶ崎線：日東交通㈱） 袖ケ浦市のデマンドタクシー「チョイソコがうら」の停留所は、公共交通乗り継ぎの場合は JR 線鉄道駅は駅前が指定乗降場所に設定されているが、路線バス乗り継ぎの場合はバス停が指定乗降場所に設定されていないことから、最寄りの指定乗降場所から歩いて移動してバスに乗り継ぐことになる。 そのため、当該協議路線に限らず市内の日東交通、小湊鉄道のバス停も指定乗降場所に設定できればと思いますが、道路上での乗降でありデマンドはお客様が来るまで待機することから危険だということであれば、袖ケ浦市内すべてのバス停にチョイソコがうらの最寄り指定乗降場所の位置を示す案内図を掲出されてはどうか。 それによって当該幹線バスに対する、チョイソコがうらは2次交通・支線交通であることをわかりやすくアピールすることにつながるのではないかと考えます。	日東交通（株）に確認したところ、関係自治体とも連携し、今後の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、チョイソコがうらの停留所については、一部既存の路線バスのバス停と同一、または近接して設置している場所もありますが、袖ケ浦市内すべてのバス停にチョイソコがうらの最寄り指定乗降場所の位置を示す案内図を掲出することについては、参考意見とします。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和9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。
（三島線・木更津鴨川線：日東交通㈱） 君津市小糸、清和地区においては、当該協議路線と周西線が幹線交通として運行され、君津市コミュニティバス・中島豊英線が支線交通の役割を担っているが、いずれの路線もすべて定時定路線形のバス路線のため、当該沿線地域は山間部であってバス停から離れた地域に集落が点在しているこ	日東交通（株）に確認したところ、支線交通との接続確保など引き続き必要な協力を行ってまいります。との回答がありました。君津市が過去に実証運行を実施していたこいとバスについては、協議対象路線に対するご意見ではないため、令和9年度地域間幹線系統確保維持計画は、原案のと

とから、当該路線を利用したくてもバス停まで歩いてアクセスするのが遠くて困難な地域が多い。 当該地区においてはスクールバスの間合い使用において「こいっとバス」がデマンド交通として2回運行されたが、2回ともに実証運行試験段階で終了してしまっており、地元の高齢者の期待は大きかったのが本格運行に至らず、また再びバス停から離れた地域は公共交通空白地域になってしまっている。そのため、バス停から離れた地域のアクセスを確保してラスト・ワンマイルの交通を担うため、こいっとバスの本格運行をお願いしたい。	おりとさせていただきます。
（協議路線全線：日東交通株） 鉄道のダイヤ改正に即したダイヤ見直しをする。と明記しているのに、鉄道のダイヤに即した改正を数年以上しないのは事業者また補助金を出す自治体の怠慢の他に何があるのか？自治体も住民サービスの一環だと思えば積極的に意見すべき。殆んどの路線で収益が悪化している。確かに昨今の燃料費の高騰も要因にあるが、一番の原因は鉄道に合わせた利用者目線のダイヤに毎年見直しせず、事業者都合のダイヤで乗り換え時間のロスタイムが敬遠されてる事が大きな原因ではないのか？ 今回の意見募集もバス車内等に掲示がなかった。HP では告知されてるが、肝心のバス車両にはこういった意見募集を告知する掲示物が何一つない。こういった意見募集されてる事すら知らない人は多い。ましてやバス利用者の大半が高齢者であり、インターネットすらしない利用者は多数いる。利用している路線が補助金で運営されてる事。また意見を募集している事を利用者にも告知させ、意見を記入する用紙をバス車内に設置し、記入した用紙をバス運転手や案内所に渡す仕組みを作るべきだ。 いつも「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だ。と言ってるのと同じ。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。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	日東交通（株）に確認したところ、周知方法の改善も含め、今後の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、関係機関と共有し、今後の検討の参考といたします。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和9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。

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。交通弱者へ全く目を向けず、時間だけが過ぎていく。よって高齢者の免許返納が進まず、自家用車への依存度が高く公共交通機関をあてにされてない事が利用者減少に歯止めが掛からない理由ではないのか？そもそもここで会議している人自体が路線バス使って通勤や通院してないから他人事だと思っているから改善しないと思ってる。形だけの会議はいい加減辞めて欲しい。

ある自治体では貯金が底を尽き財政も更に厳しくなり、住民サービスの低下が指摘された市議会の折込広告が入った。ならば、鉄道との接続改善や経路変更といった収益改善策を数年間全く行わない機能不全の事業者に全て丸投げにせず、自治体主体で行う必要があるのではないのか？赤字額が減れば、路線は長く維持出来る。逆に現状を放置すると、近いうちに減便・廃止になり、最後の足を失う市民が更に増える。そうなれば、代替交通手段の確保といった経費が更に必要となり、結果、自治体の支出が増え、財政を圧迫する事にならないのか？

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にする時期に来ているとゆう認識がないのか？また貨客混載バスを導入し、路線維持を図るべき。

このままだと共倒れする危機感が事業者や自治体の動きから全く見えてこない。

IC 定期券(金額式)の導入

イオンモール木更津が実施し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)して利用促進を促すといった取り組みをやろうと思わないのか？

(協議路線全線：日東交通(株))

木更津鴨川線には車外スピーカーで整理券をお取りください IC カードご利用の方はカードセンサーにタッチしてくださいと放送が流れてますがそれ以外の協議路線で流れていない路線が多く、取り忘れ・タッチ忘れトラブルになっているので木更津鴨川線で流れている車外放送を活用して可能な

日東交通(株)に確認したところ、放送設備を搭載している車両から順次、他路線への拡大を検討してまいります。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和 9 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。

限り車外放送で整理券取り忘れと IC カードタッチ忘れを防ぐ政策も進めていただきたいです。	
（協議路線全線：日東交通㈱） 当該協議路線を幹線路線として、各市が運行するコミュニティバスやデマンドタクシー、自家用有償交通（袖ヶ浦市チョイソコがうら、木更津市ふくちゃんバス、君津市コミュニティバス）が支線の役割を担っていることから、それら支線交通と幹線交通の接続についてご配慮をお願いしたい。また当該協議路線をはじめ日東交通路線バスを利用された（される）方が支線交通に乗り継ぐ場合、どちらかの運賃が 100 円引きや 50 円引きになるような制度も検討してみてはどうか。	日東交通（株）に確認したところ、関係自治体との連携や割引原資等の課題を要するものですので今後の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、自家用有償旅客運送については、交通空白地から幹線系統への接続を意識した運行となっております。乗継割引に関するご意見は、路線バスの利用しやすい環境の整備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ので、計画に記載のとおり、「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」することとし、令和 9 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。
（協議路線全線：日東交通㈱） ノーカーサポート優待証の宣伝・周知について、バスに詳しい人以外は普段乗ってる地区の路線以外は、どこにその人の地元と同じ会社の路線バスが走ってるか知らない人もいらっしゃるでしょうから、日東交通に限らず小湊鉄道など県内のバス会社全体的において、例えば当社のノーカーサポート優待証を持っていればどのような場所に行く時に利用できますよ、みたいなことを周知するチラシやポスターを、優待証の制度自体のチラシ・ポスターと合わせて作成されてはどうか。 免許を返してしまうとクルマがないとどこ行くにも不便になるという不安が、免許返納を遠ざけている理由になっている。それでは高齢者による事故が絶えないため、免許を返してもこんな場所にバスで行けるから不安はないですよ、ぜひ当社のバスを利用してくださいみたいなアピールをする媒体を作れば、バスでいろいろなところ行けるのかという安心感になると思います。 例えば日東交通であればイオンモール木更津だとか、アピタ 木更津店だとか、イオンタウン木更津請西だとか、東京ドイツ村だとか、マザー牧場だとか、鴨川シーワールドだとか、富浦の道の駅びわ俱樂部だとか、イオンタウン館山、館山城、最南端の野島崎灯台など、ショッピング・観光いずれの観点からもしろいろな場所に行くことが可能ですから、そういうこ	日東交通（株）に確認したところ、関係自治体とも連携し、今後の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、ご意見は、路線バスの利用しやすい環境の整備、利用促進に向けた情報発信の参考にさせていただきます。との回答がありましたので、計画に記載のとおり、「路線バスを利用する際の利点、交通事業者が実施している高齢者や免許証返納者への助成制度について、ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。」とし、令和 9 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。

とを1まとめにした宣伝で、免許返納に対するどこにも行けなくなるという不便を和らげると同時に、自社路線の路線網の宣伝につなげてはどうか。	
（協議路線全線：日東交通株） 高年齢者の運転による事故と併せ、飲酒運転による事故も件数が多く後を絶たない。 そのため当該協議路線に限らず、また日東交通に限らず県内全般的において、バス会社の職員や警察署・交通安全協会の職員などが協力して、飲酒運転防止キャンペーンや交通安全運動の際、宣伝媒体（チラシや配布ノベルティ）などを使って併せて路線バスの利用をアピールしたり、各機関の担当者が連携して沿線にある飲食店を訪問して最寄りのバス路線の周知・宣伝をしてみてもどうか。	日東交通（株）に確認したところ、関係自治体とも連携し、今後の参考とさせていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、ご意見は、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ので、計画に記載のとおり、「路線バスを利用する際の利点、交通事業者が実施している高齢者や免許証返納者への助成制度について、ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。」とし、令和9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。
（協議路線全線：日東交通株） 最近路線バスに掲出される板広告の広告出稿が少なく、広告枠が空枠のまま、全枠が埋まっていない車両が少なくない。 日東交通における看板広告は、日東交通が自社として直営で募集しているものと、木更津市内の広告代理店・交通広告社によって仲介に入って募集されているものがあるが、双方の区分分けや掲出費の違いも含めて、路線バスの広告掲出の宣伝、パンフレット、対外向け案内の作成、新規顧客の獲得や過去に掲出していた広告主様へのアプローチも含めて、路線バスの広告獲得の営業活動に熱心に取り組むことを要望したい。 路線バスの広告は特定の路線だけに運用するわけではないから、特定の路線の経費に含めることは性質上難しく、会社全体の営業収入とみなしていると思うが、赤字路線の収支改善の面においては広告はどのように貢献しているのだろうか。	日東交通（株）に確認したところ、広告獲得に向けた営業活動の強化に努めてまいります。との回答がありましたので、目標を達成するための実施事業として計画に記載のとおり行うこととし、令和9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。