

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 7 年 7 月 4 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7年5月2日から同年5月16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 44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㈱） 週末の一部時間（下りは8時半木更津駅発、上りは17:45頃木更津駅着）において、太田経由清見台線と運行時間が極めて近接し、清見台東（組合事務所の一つ先）～木更津駅東口間が2台運行のように見えます。最近運転手不足がどうのこうのになっているのに、しかも私を含む客の多くは組合事務所より木更津駅よりでしか乗らないので、極めて無駄が多いように感じます。過去に類似の意見があったかと思いますが、どちらかの時間をずらして利用者の比較的多い組合事務所～木更津駅東口間での乗車機会を拡大していただけたらと思います。	日東交通（株）に確認したところ、清見台東～木更津駅東口間において2台のバスが連続して運行している状況がございます。現在、運転士不足の影響により効率的な運行が求められている中、無駄な重複運行を回避し、限られた人員と車両を最大限有効に活用すべく、ダイヤの見直しについては関係自治体とも協議のうえ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、計画の記載通り、「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8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て、お互いを補完し、利用促進を促すべき。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	日東交通（株）に確認したところ、鉄道会社との連携、ルート変更に伴う既存利用者への影響など、解決すべき課題も多く存在いたします。ご提案の経路（市役所朝日庁舎、長須賀経由など）につきましても、該当エリアには他社路線も運行していることから、運行エリアのすみ分けや重複回避といった観点から、関係事業者や自治体との調整が必要となります。今後の路線見直し等の機会において、ご提案内容を参考にしつつ、地域の需要

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、収益改善をはかるようにしてはどうか。	や実現可能性を踏まえ、慎重に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、計画の記載通り、「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 8 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(株)) 鹿島・三箇・高谷・平岡地区の路線復活について 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。それを踏まえて、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、また運行当時において 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（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。「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。特に不便になってしま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、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、あるいは木更津駅からは東京ドイツ村に向かう路線バスは設定されていないことから、平岡まででは十分な乗客数が確保できないと考えるなら東京ドイツ村への乗り入れをすることも 1 つの手と考えるが、平岡車庫、平岡小前、東京ドイツ村のいずれかまで客扱いで営業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、馬来田線の廃止区間に関するご意見をお寄せいただき、厚く御礼申し上げます。ご指摘のとおり、鹿島・三箇・高谷・平岡地区におけるバス路線廃止後の代替交通として、地域の実情に即した移動手段が十分に確保されていないとのご意見につきましては、重要な課題と受け止めております。当社といたしましても、廃止路線の復活や既存車庫までの営業運行、さらには東京ドイツ村への接続といったご提案については乗務員の勤務体制や運行経費等の課題が伴うことから、需要動向や運行採算性も踏まえ、実現可能性について慎重に見極めてまいります。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、計画の記載通り、「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 8 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㈱）

全線にわたり並走する JR 久留里線との関係について

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）沿線地域交通検討会議」が設置され、昨年までにわたり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に、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」、「前提は置かずに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が持ち込まれてきた。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係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。しかし実際は第1回目の会議から当該区間の鉄道廃線まっしぐら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。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

日東交通（株）に確認したところ、当社といたしましても、JR 久留里線をはじめとした地域公共交通の持続可能性と利便性向上は非常に重要な課題であると認識しております。ご指摘のとおり、鉄道やバス、デマンド交通等が個別に議論されている現状において、より統合的かつ実効性のある交通体系の再構築が求められていると受け止めております。当社路線と JR 久留里線の並行区間において、ダイヤ調整や時刻表の共通表示、さらには JR 定期券によるバス利用や運休時の代替輸送契約等については、他地域の先行事例、及び JR 久留里線の動向についても注視しながら、地域全体の交通ネットワークの維持・改善に向けて検討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、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、計画の記載通り、「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8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。

剩」、「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。これを受けて同年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、事実上の鉄道事業者からの廃止方針が宣言されるまでに至った。しかし、久留里～上総亀山間において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、平成１９年には君津市が運行するコミュニティバス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、平成２４年にコミュニティバス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通路線バスにおいて「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、JR 久留里線の鉄道が廃止されて今度はバスやデマンドタクシーが同様の理由「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。しかし、久留里～上総亀山間について検討会議において検討され、JR 東日本から廃止方針が示された現在においても、木更津～久留里間においての JR 鉄道、そして並行して運行しているバスの当路線、姉ヶ崎線、のぞみ野平岡線、中郷線における課題、そして地域全体の経済や教育などの地域課題については、検討会議が久留里～上総亀山間の廃止だけを前提にした議論を進めてきたため置き去りとなったままで、このままでは木更津～久留里間の鉄道、そして並行する日東交通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。そのため、検討会議においては線区の末端である久留里～上総亀山間だけが議論されたが、今後は久留里～上総亀山間だけではなく木更津-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久留里線は久留里線（沿線地域交通検討会議）、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。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させて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。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させ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。

（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。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、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

日東交通（株）に確認したところ、バス路線の特性として、鉄道駅に比べてきめ細かな停留所の設置が可能である点は、高齢者をはじめとする交通弱者にとって重要な利点であると認識しております。一方で、横田地区においては国道 409 号の道幅が狭く、交通安全や車両通行への支障が懸念されることから、バス停の新設につきましては、ご指摘の通り、安全性を十分に確認したうえで、慎重に検討する必要があります。ご提案いただきました各地点については、現地の道路環境や交通状況、周辺の住宅・施設分布等を踏まえた上で、バス停設置の実現可能性について関係各所と協議し、今後の検討課題とさせていただきます。さらに、「清川農協入口」および「清見台組合事務所」バス停の名称については、現状との乖離や利用者の混乱を招く恐れがある点を踏まえ、変更の必要性は認識しております。ただし、名称変更には共同運行事業者との協議および案内類の修正、費用

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。

（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～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。

の発生が伴うため、適切なタイミングを見極めた上で、今後の変更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、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、計画の記載通り、「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 8 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、いただいたご意見を参考に、両路線の運行時間の調整の可能性について、今後の見直し時に向けて検討を進めてまいります。また、経路変更については、現在の運行経路をご利用いただいているお客様もいらっしゃることから、その影響にも十分に配慮したうえで、関係自治体と連携し慎重に判断してまいります。なお、乗継割引制度の導入につきましては、当社全体の運賃制度やシステムへの影響が大きいため、現時点での実施可否についてはお答えできかねます。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、交通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、計画の記載通り、「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 8 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これまで通り取られますようお願いします。また、周西線は今年年内に行われるダイヤ改正により、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ることになっているが、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り、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、周西線および中島豊英線のダイヤ見直しにより、今後は清和公民館での乗継が主流となる見込みです。当路線をご利用いただくお客様への影響についても注視しており、とくに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は、配慮が必要であることも受け止めております。しかし、当路線の延伸には課題も多く、現時点では実現が難しい部分もございますことから、今後の検討課題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、交通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、計画の記載通り、「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 8 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㈱) 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。また、茅野行きの最終が 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、「農協平岡支店前」まで営業してもいいと思うんだが、何故できないのか？	日東交通（株）に確認したところ、運転士の労働時間管理が一層厳格化されていることから、現時点では遅い時間までのダイヤの維持は非常に困難な状況にあります。一方で深夜時間帯の増収施策につきましては、ありがたいご提案として受け止め、今後の運行計画において現在の利用動向を見極めながら、実施について検討してまいります。また、JR の企画乗車券での利用については、JR との制度調整が必要となるため、現時点での実施可否についてはお答えできかねます。さらに、桜台団地から車庫（平岡小）までの回送における営業運行の可能性については、今後の利用動向や需要に加え、先に述べた運転士の勤務体制に支障が出ない範囲での判断となります。今後、需要が増える見込みがあると判断した場合には、勤務体制への影響を十分考慮したうえで、検討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、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、計画の記載通り、「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 8 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) 姉ヶ崎駅前のイトーヨーカ堂が閉鎖され、沿線で大きな商業施設がなくなった為、非常に不便だ。五井のアピタやアリオに一部でいいから延伸して欲しい。	日東交通 (株) に確認したところ、提案の通り、イトーヨーカドー姉ヶ崎店の閉店により、沿線の商業施設の利便性が変化している点については認識しております。五井のアピタやアリオといった施設への延伸につきましては、新たな利用需要を喚起する可能性がある一方で、運行経路の延長に伴い経費の増加が見込まれることから、運行継続に必要な収支や需要の状況を含め、路線維持の可否についても慎重に精査する必要があります。また、該当エリアには他社路線も運行していることから、運行エリアのすみ分けや重複回避といった観点から、関係事業者や自治体との調整が必要となります。今後の路線見直し等の機会において、ご提案内容を参考にしつつ、地域の需要や実現可能性を踏まえ、慎重に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の路線再編案等については、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、計画の記載通り、「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8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、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むが、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ない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	日東交通 (株) に確認したところ、1-東京ドイツ村への乗り入れを実施する場合、付き合い乗車 (目的地が東京ドイツ村ではない利用者) の所要時間増加や、それに伴うダイヤ全体への影響、費用面での課題も懸念されることから、慎重な対応が必要と認識しております。入口交差点付近に「東京ドイツ村入口」あるいは「東京ドイツ村前」といった途中停留所を新設する案については、安全性や利便性、運行経路への影響を踏まえたうえで、関係自治体等とも連携しながら今後の検討課題とさせていただきます。 2-車庫 (平岡小) までの回送における営業運行の可能性については、今後の利用動向や需要に加え、先に述べた運転士の勤務体制に支障が出ない範囲での判断となります。今後、需要が増える見込みがあると判断した場合には、勤務体制への影響を十分考慮したうえで、検討を進めてまいります。 東京ドイツ村へのアクセスにつきましては、イルミネーション開催期間等の繁忙期に限り、土休日を中心にシャトルバスを運行しておりますが、ご指摘のとおり、平日や閑散期における路線バスによるアクセスは限られて

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っ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。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。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配慮をお願いしたい。袖ケ浦での冬の最後の思い出が寒い夜と人影ない寂しい夜道となっては嫌ですから。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、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。また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

おり、ご不便をおかけしております。特に、イルミネーション開催期間において「バスに乗り切れない」事案が発生していることは、重大な課題と受け止めております。しかしながら、現状では運転士の人員が限られているため、多客期への対応としては、期間限定の臨時シャトルバス運行が精一杯の対応となっており、それ以上の増便や通年対応については現時点で非常に困難な状況です。あわせて、閉園時間に合わせた早めのご帰宅を促す周知活動の強化についても連携の上で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。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、計画の記載通り、「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8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。

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㈱）
バス停と観光利用の活性化について
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の利用促進につながるということが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との取り組みができれば、当路線やのぞみ野平岡線、ＪＲ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。
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。

（姉ヶ崎線（平岡小・桜台団地）：日東交通㈱）
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、小湊鉄道のための運行である青葉台・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

日東交通（株）に確認したところ、ご提案の「道の駅 Tasso の森」付近への停留所新設および「農協平岡支店前」の改称につきましては、観光周遊性の向上と地域実態の反映という双方の観点から有意義なご意見と受け止めております。新停留所の安全確保・所要時間への影響、ならびに既存停留所名変更時の案内コスト等を精査のうえ、関係自治体・施設管理者と連携して検討を進めてまいります。また、沿線の観光資源を活かした周遊利用の促進についても、関係施設との連携や情報発信の在り方を含め、今後の検討課題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、観光利用の活性化については、利用実態や地域ニーズを加味しながら、交通事業者と検討していき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、計画の記載通り、「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 8 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、ご指摘のとおり、令和 6 年のダイヤ改正において小湊鐵道の一部路線で減便が行われた中、当社の姉ヶ崎線につきましては、桜台団地・深城地区や有秋方面における通勤・通学・日常利用の利便性を維持すべく、可能な限り従来の本数を保つ形で運行を継続しております。今後、乗務員の確保状況や運行経費の推移等により、やむを得ずダイヤの見直しを行う可能性もございますが、ご利用の多い時間帯につきましては慎重に検討を重ね、影響を最小限に抑えるよう努めてまいります。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路線維持については、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

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）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も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。	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、計画の記載通り、「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8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） 先述の並行区間における運賃について 並行区間を運行する小湊鉄道が3月から運賃を値上げしましたが、日東交通は連動した並行区間における運賃改定をしなかったため、姉ヶ崎駅から乗車で 【姉崎中前】 小湊鉄道 現金・ICともに170円 日東交通 現金100円 IC168円 【迎田】 小湊鉄道 現金・ICともに170円 日東交通 現金100円 IC199円（200円運賃区間 運賃表200円と表示） 【不入斗】 小湊鉄道 現金・ICともに200円 日東交通 現金200円 IC199円 特に迎田においては日東交通でIC支払いが一番高く、最安値は日東交通で現金100円ということになり、会社と支払い方法によって3通りがあるややこしい形となっています。小湊鉄道・姉崎車庫の路線がいずれも激しく減便される一方において、日東交通当路線においてはこれまでとほぼ変わらない本数を桜台団地発着においては維持しており、早朝・深夜の便も維持していることから、営業を一生懸命維持している日東交通のほうがかこれまでと変わらない安運賃（ワンコイン運賃）を維持して、本数を減便した小湊鉄道のほうが先に値上げするという逆転現象が発生しています。本数をほとんど減便しないで維持していること＋早朝深夜の運行（運転士に対する早朝深夜割増賃金）によって運行費用や営業費がかかることから、原	日東交通（株）に確認したところ、当社としましては、これまで地域の移動手段としての利便性維持を最優先に、早朝・深夜を含めた運行体制の確保に努めてまいりました。そのうえで現行の「ワンコイン運賃（現金100円）」の維持を可能な限り続けておりますが、ご指摘の通り、原材料費や人件費の高騰が続く中で、運行コスト全体が上昇していることは事実であり、将来的な運賃制度の見直しについては慎重に検討を重ねていく必要があると認識しております。との回答がありましたので、計画の記載通り、「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8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。

油高や物価高騰の現在においてはワンコイン運賃＋早朝深夜運行を維持するのはこのままの運賃で未来永劫続けるのは経営的に厳しくないのかどうか。

（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間が拡大します。
駅21：00発→21：14着（変更なし）駅21：35発→21：49着（5分繰り下げ）
駅22：15発→22：29着（5分繰り下げ、これにより京葉線からの22：12発君津行きとの接続可）
駅23：05発→23：19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。

日東交通（株）に確認したところ、時刻繰り下げ案につきましては、行政からも要望をいただいております。夜間帯における連続運行において運行時間の余裕が少ない点についても、安全運行および安定運行の観点から、見直しの必要性を社内で共有し、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、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、計画の記載通り、「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8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) 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 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。	日東交通 (株) に確認したところ、鉄道・バス一体の時刻表作成や JR 定期券での代替乗車制度導入など、総合的連携のご提案をありがとうございます。他地域の先行事例も参考に、ダイヤ情報の統合提示 JR 定期券や乗車券によるバスとの相互利用制度につきましては、JR 東日本をはじめとする他地域の事例を参考にしつつ、制度導入には運賃調整やシステム対応など多くの課題が伴いますが、地域の利便性向上に資する取り組みとして、今後の可能性を探ってまいります。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、計画の記載通り、「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 8 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) 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	日東交通 (株) に確認したところ、姉ヶ崎駅～姉崎中前間の運行経路につきましては、狭隘な生活道路や通学路を経由していることから、安全面を含めた交通環境への影響について、当社としても課題として認識しております。ご提案のとおり、駅前より県道へのアクセスが可能であることを踏まえ、今後の運行安全性向上に向けた一つの方向性として、経路変更の可能性について関係機関と情報を共有しながら検討を進めてまいります。なお、ルート変更にあたっては、バス停設置可否、小湊鉄道株式会社との協議等、複数の調整が必要となるため、実現には一定の時間を要する可能性がございますことを、あらかじめご了承くださいようお願い申し上げます。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、路線変更のご意見については、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、計画の記載通り、「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

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、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。	検討」することとし、令和８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、君津駅前やアピタ前へのバス停新設、水島クリニック・玄々堂君津病院、南子安・公園前（ジョイフル本田・ジャパンミート）方面への乗り入れのご提案は、通院や買い物など日中の利便性向上につながる貴重なご意見と受け止めております。なお、君津バスターミナルまでの延伸については、運行経路の延長に伴い経費の増加が見込まれることから、運行継続に必要な収支や需要の状況を含め、路線維持の可否についても慎重に精査する必要があります。今後のダイヤ改正や路線再編の検討時においては、利用需要等を踏まえうえて、関係自治体と連携し、実現可能性を含めて慎重に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、計画の記載通り、「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８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、ご指摘のとおり、旧日鉄社宅の解体・撤去に伴い、現在のバス停名称が実態と乖離しているケースがあることは、弊社としても認識しております。バス停名称の変更につきましては、地域の方々の認知や混乱を避ける必要があるほか、案内表示やシステム類の改修、関係各所との調整などが伴いますが、今後の地域実情や住民の皆様のご意見を踏まえつつ、適切なタイミングでの改称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、利用状況やニーズ等を踏まえ、交通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、計画の記載通り、「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－

	ズに沿った運行計画も検討」することとし、令和8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狹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便しかないことから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りと思われ、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、当社といたしましても、君津高校の門までの乗り入れにつきましては、後のダイヤ編成や交通需要の状況、また関係自治体との調整を踏まえて検討を進めてまいります。なお、乗り入れに際しては既存経路との整合性や所要時間、他停留所の影響等も考慮が必要であり、今後の輸送実態や通学ニーズの動向も含めた上で、対応の可能性を探ってまいります。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、交通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、計画の記載通り、「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8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と交互に運行させ、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の利用者にもわかりやすいようにすべき。	日東交通（株）に確認したところ、いただいたご意見を参考に、両路線の運行時間の調整の可能性について、今後の見直し時に向けて検討を進めてまいります。また、八幡台循環線も含めた相互の利便性向上を目的とし、関係自治体と連携し、実現可能性を含めた調査・検討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、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、計画の記載通り、「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8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、特にひどい遅れの時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。	日東交通（株）に確認したところ、平日朝の畑沢線の遅延状況について、深刻な課題であると受け止めております。中央病院利用者やＪＲ・高速バスへの乗り継ぎ、高校生の通学など、幅広いご利用者の利便性確保のため、ダイヤの見直しについては渋滞状況等を分析し、改善策を検討してまいります。なお、能満寺公園経由のショートカット運行につきましては、既存の利用者への影響が大きいため、現状では導入が難しく、まずは現在の利用状況の動向を見ながら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、利用状況やニーズ等を踏まえ、交通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、計画の記載通り、「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８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㈱) 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	日東交通（株）に確認したところ、畑沢線におけるアピタ君津店・イオンタウン君津への乗り入れにつきましては、現行の運行体制や利用状況、収支面から慎重な判断が必要と考えております。今後、地域の需要動向を確認しながら、収支や運行効率の観点を含め、引き続き検討材料の一つとして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

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道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かと思うので、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。

（畑沢線：日東交通㈱）

畑沢線君津駅南口停留所について

君津駅南口停留所で畑沢線と協議外路線（小糸川循環線・周西線）との同発・事実上の同発（該当便君津駅 7:35・※8:00・14:15 便）で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至急見直していただきたいです。※8:00 便は7:55 発イオンモール木更津線出発後小糸川循環線着線による遅延で事実上の同発になります。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。机上の空論で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をする事ができなかった運行会社の日東交通代表取締役社長はこれを機に県や市とも連携して社長自らリードして対応いただきたいです。

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、計画の記載通り、「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8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、ご指摘の君津駅南口における畑沢線と他路線との発車時刻重複につきましては、乗客の誤乗や混乱、乗務員への負担が大きくなっている点を重要な課題として受け止めております。君津羽田線が使用する6番線への乗り場移設については、今後の選択肢の一つと考えられますが、共同運行事業者との調整や羽田線の運行計画への影響も想定されます。まずは次回ダイヤ改正において時刻や着線順の調整を検討することで、現状の課題解消を目指してまいります。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、交通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、計画の記載通り、「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8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) 該路線はアカデミア地区への路線維持の為には木更津側の需要を増やす事も肝要と考える。木更津駅から請西平川までは太田循環線と共用であるが、両路線ともそれほど本数多くないにも関わらず、非常に接近した時間に走ったりと、利便性があまり考慮されていない。その改善でも少なくとも高倉線の需要喚起できるのではないかと。また、以前に試験的に請西東地区横断の路線も運行されていたが、その結果の需要動向については把握をしていないが、例えば、その路線の一部を経由する形で、請西小関から請西東地区を経由して、請西東 5 丁目バス停から木更津末吉線の新線を経由して鎌足方面に抜ける路線を経由しても良いのではないかと。	日東交通（株）に確認したところ、ご提案いただきました請西東地区を経由する新たな経路構成につきましては、通勤・通学・通院など地域需要の把握を行いながら、太田循環線との関係も踏まえたうえで、関係自治体と連携し、実現可能性を含めた調査・検討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、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、計画の記載通り、「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 8 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の通過及び夜間の木更津→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し、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、利用客の大きさは木更津駅～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、朝晩の「かずさ鎌足北」停留所通過については、現在の利用状況や混雑緩和、所要時間の短縮といった運行効率の観点から、今後のダイヤ見直し時に参考とさせていただきます。また、平日日中時間帯の経路変更については、地域の移動需要を見極めたうえで、実施可否について関係自治体と協議を進めながら検討してまいります。さらに、木更津駅～請西平川間の区間は太田循環線との重複区間であることから、両路線の運行間隔の最適化を図り、乗車機会の拡大と収益性の向上にもつながられるよう努めてまいります。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、計画の記載通り、「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 8 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) 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	日東交通（株）に確認したところ、ご指摘のとおり、当該地域には医療機関や保育施設、商業施設などの集積があり、地域住民の通院・通勤・生活利便性の観点からも、バス路線のあり方を検討する必要があると認識しております。特にアクアリハビリテーション病院周辺については、地域医療需要の動向を関係自治体と共有を図り、情報収集に努めてまいります。併せて、経路変更につきましては、現在の利用者への影響、運行距離の増

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。重複する太田循環との関係では、請西東3丁目は木更津駅に向かう場合、アピタ木更津店・ほたる野に向かう場合も、請西南に向かう場合もいずれも経由しており、令和4年の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、同じ請西東3丁目を2度通過する部分において、請西南から太田を通して木更津駅に向かう場合はわたベクリニック経由、請西南からアピタ・総合高校を通して木更津駅に向かう場合は請西東3丁目経由という実証実験の路線を生かしたルート分けを今後検討されれば、あの時の実証実験の結果が生かされるのではないかと考えているので、もしルート変更で請西東3丁目の本数が減った場合は当路線がプラスして穴埋めできればという意味合いもあつての提案である。今後太田循環において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

減、停留所設置基準等、複数の調整事項がございますため、交通需要調査と並行して、今後の参考とさせていただきます。なお、バス停名称の変更につきましては、分かりやすさの観点から「アクアリハビリテーション病院前」等への改称のご提案についても、共同運行事業者との協議や案内類の調整、費用等の整理を踏まえ、今後の課題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、計画の記載通り、「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8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。

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。

（富津線：日東交通㈱）
2024年問題に対応で土休日およびお盆、年末年始に運休が発生し、休日の利便性が低下した。少なくとも、富津公園 8:30 ごろに着く木更津駅 7:45 発富津公園行を復便し、木更津駅から人見・大和田地区までのアクセス及び青堀駅から富津沿線地区までのニーズに応じてほしいです。車両及び乗務員都合で難しいようであれば代わりに木更津駅 8:15 発富津公園行を減便して対応していただきたいです。

（富津線：日東交通㈱）
2024年問題に対応時の改正で一部便に限り青堀駅でのJRダイヤ改正にあわせた運行計画を変更したようだが富津公園 10:30 便で接続がギリギリで走っている人がいて運行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です。
（見直し該当便 富津公園 7:50・10:30・16:10・18:00 便）

日東交通（株）に確認したところ、木更津駅 7:45 発 富津公園行の復便や、8:15 発の便を減便対象とするなどの具体的なご意見については、今後のダイヤ改正時に向け、ご利用実態や沿線地域のニーズ、乗務員体制の状況を踏まえ、関係自治体と協議のうえ、慎重に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、交通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、計画の記載通り、「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8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、当該系統は青堀駅接続のほか、木更津駅での接続状況にも配慮が必要であり、また乗務員の労務管理や運行ダイヤ全体との整合性も加味しながらの調整が不可欠です。そのため、単純な時刻の繰り下げや繰り上げが難しい便もあり、慎重な検討を今後行ってまいります。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、計画の記載通り、「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8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㈱） 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。他意見にもあったが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 ヵ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て、収益改善をはかるべき。	日東交通（株）に確認したところ、ご提案の通り、イオンモール富津やカインズモール、周辺の新興住宅地を経由するルートへの変更は、買い物・通勤等の需要喚起に資する可能性があるとの認識しております。一方で、経路変更については、現在の運行経路をご利用いただいているお客様もいらっしゃることから、その影響にも十分に配慮したうえで、関係自治体と連携し慎重に判断してまいります。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、交通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、計画の記載通り、「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 8 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㈱） 富津ジャンボプールとの連携について 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。	日東交通（株）に確認したところ、ご提案のバス利用によるプール入場料の割引などの連携施策につきましては、関係機関との協議が十分に進んでいない状況です。しかしながら、地域施設との連携による公共交通の利用促進は重要な取組であると認識しており、今後の可能性として関係各所との連携を行い、課題整理と検討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、当意見も参考にした上で路線バスの利用促進を図っていく。との回答がありましたので、計画の記載通り、「商業施設・観光施設等との連携サービスの実施」をすることとし、令和 8 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、一部便での再乗り入れにつきましては、運行経路や所要時間、周辺交通の状況等を総合的に勘案する必要があることから、今後のダイヤ改正や利用動向を踏まえ、関係機関とも協議のうえ、検討させていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、利用状況やニーズ等を踏まえ、交通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、計画の記載通り、「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 8 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願いします。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があることから、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～誉田間、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。	日東交通（株）に確認したところ、一部便での再乗り入れにつきましては、運行経路や所要時間、周辺交通の状況等を総合的に勘案する必要があることから、今後のダイヤ改正や利用動向を踏まえ、関係機関とも協議のうえ、検討させていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、当意見も参考にした上で路線バスの運行計画の検討を図っていく。また、JR 内房線運休時の列車代行を行う輸送契約の検討についても、事業者間での連携を図った上で運休発生時の利用者のニーズに沿った運行計画である必要があるため、路線バスの運行計画の検討を図っていく。との回答がありましたので、計画の記載通り、「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８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㈱） 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、ご提案のバス停につきましては、かつて当社の旧路線において設置されていた経緯はあるものの、現在においては、当路線においてあえてバス停を復活させる合理性や運営上の必要性は乏しいと判断しております。ただし、今後新たな利用需要や沿線状況の変化が生じた場合には、関係各所と連携の上、検討させていただきます。また、高倉アカデミア線との運行時間が近接している件についても、運行効率や接続状況等を勘案しながら、今後の見直し時に検討課題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、利用状況やニーズ等を踏まえ、交通事業者等の関係機

	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、計画の記載通り、「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8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、当該箇所へのバス停設置につきましては、安全な停車スペースの確保、既存ダイヤへの影響、周辺の需要見込み等を総合的に勘案する必要があることから、関係自治体とも連携のうえ、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、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、各市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、計画の記載通り、「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8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充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	日東交通（株）に確認したところ、当路線においてあえてバス停を復活させる合理性や運営上の必要性は乏しいと判断しております。また、バス停の新設にあたっては、運行効率・安全確保・採算性など多方面にわたる検討が必要となるうえ、過去に廃止した経路を再度導入することは、現行の運行体系の安定性を損なう懸念もございます。ただし、今後新たな利用需要や沿線状況の変化が生じた場合には、関係各所と連携の上、検討させて頂きます。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、計画の記載通り、「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8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：日東交通株）
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いといけない。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。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。

日東交通（株）に確認したところ、同施設へのアクセス需要については、現状では主に自家用車を中心とした利用が想定されており、定期路線バスとしての対応には課題があると認識しております。なお、今後の来場者数の推移や周辺の交通需要の変化を見ながら、関係機関とも連携の上、バス停新設の可能性について検討の余地があるかどうかを判断してまいります。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。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、計画の記載通り、「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8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) 当路線の猪原、小糸小入口バス停について、当該バス停が属する道路はアクシー号の特急、急行便が經由することから、君津市小糸地区東部や清和地区にはアクアライン高速バスのバス停がなく、当路線だけじゃなく高速バスが通っていても通過で素通りして利用できないことから、重複区間において最寄り民家の集積が多い以上2バス停にアクシー号も停車させてはどうか。猪原については清和公民館おらがわにアクセスできる場所にあり、同公民館では拠点にさまざまな地域おこし活動が行われており、都市部から用事があって来ることもあることから、清和地区のアクセス改善はもちろん、公民館の稼働率向上につながる副次的効果もあるのではないかな。	日東交通（株）に確認したところ、猪原・小糸小入口バス停へのアクシー号（高速バス）停車につきましては、運行経路上の安全性や所要時間への影響に加え、高速バス側の運行ダイヤ全体への調整など、複数の課題が伴うものと認識しております。一方で、清和公民館や周辺集落へのアクセス向上といった地域利便性の観点から、停車による効果は一定程度見込めると受け止めております。今後、君津市・鴨川市をはじめとする関係自治体や共同運行事業者と情報を共有しながら、当該バス停への停車の可否についてメリット・デメリット双方を比較検証し、次期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、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、計画の記載通り、「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8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) 鉄道のダイヤ改正に即したダイヤ修正をする。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。殆ど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修正せず、事業者都合のダイヤで利用者の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の一つではないのか？ また、利用促進に向けたバス利用者以外へのアピールが全くされていない。車外広告にも免許返納によって半額で利用できる点を掲載したバス広告を車利用者や歩行者に見てもらう事で公共交通への積極利用を促すべきだ。 また、この意見募集だって 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	日東交通（株）に確認したところ、鉄道ダイヤとの接続や沿線ニーズに即したダイヤ改正、意見募集の周知方法、広告による利用促進など、多岐にわたるご指摘を頂戴し、当社としても真摯に受け止めております。鉄道接続を含む利便性向上については、ダイヤ調整について今後検討してまいります。また、バス車内や停留所での意見募集の掲示・告知や、利用者以外へのアプローチ、免許返納割引制度の広報など、情報発信の在り方についても改善の余地があると認識しております。さらに、バスと鉄道の連携施策（乗車券の共通利用や振替制度の導入）、貨客混載、商業施設との連携施策につきましては、他地域での取組事例等の情報も収集しながら、採算性を精査し、実現可能性を含めて検討してまいります。こうした施策の実施にあたっては、自治体との連携を図ることも重要と考えており、関係各所と協力してまいります。すべての課題に即時対応することは難しい面もございいますが、地域交通の担い手として、今後も持続可能かつ利用しやすい交通体系の構築に取り組んでまいります。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に取り組む際に参考とさせていただきます。加えて、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、「路線

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るからこそ、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いる事が利用者減少に歯止めが掛からないのではないのか？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で何も改善しないんでしょ？とゆうより実感がわからないんだろ？

路線変更・新設に経費が多額になるのであれば、公共の福祉充実を目的として沿線自治体による経費一部を負担すべきだ。事業者に全て丸投げの自治体の責任も重いのではないのか？ 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。とゆうアリバイ作りの為にやった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次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←導入に多額の資金が必要ならば、自治体からの補助金の交付 。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るうと思わないのか？

バスは利用しなければ、廃止となってしまう」ことを認識していただくなど、公共交通に関する意識の醸成を図ってまいります。また、ノーカーサポートや意見募集の方法については、広く住民の目に触れるよう検討します。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の記載通り行うこととし、令和8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） 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もどうか。	日東交通（株）に確認したところ、幹線系統路線として支線交通との接続は重要と認識しております。そのため、ますます関係自治体との連携が必要になると考えており、幹線交通と支線交通との乗継利便性を高めるための割引制度等についても、関係自治体と連携しながら検討させていただきます。との回答がありました。また、沿線関係市からは、幹線と支線の接続についてのご意見も参考にした上で路線バスの運行計画の検討を図ってまいります。また、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。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の記載通り行うこととし、令和 8 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） 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下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、富浦の道の駅びわ倶楽部だとか、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いろいろな場所に行くことが可能ですから、そういうことを 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。	日東交通（株）に確認したところ、ノーカーサポート優待証の周知につきましては、運転免許を返納された方が抱える移動への不安を少しでも軽減できるよう、よりわかりやすい広報の充実が重要であると認識しております。そのため、当社だけでなく関係自治体とも連携し、優待証の制度紹介に加え、観光・買い物・通院など多様な目的地へのアクセス例を紹介するチラシやポスターなど、利用イメージを持ちやすい媒体の作成についても今後の検討課題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、利用促進に向けた情報発信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、計画の記載通り、「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 8 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㈱） 高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（チラシや配布ノベリティ）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、当該協議路線に限らず、県内の公共交通全体として、飲酒運転防止の取組とあわせた路線バス利用の啓発活動は、有意義な施策であると受け止めております。今後は、バス事業者のみならず、関係自治体および警察署、交通安全協会など関係機関とも連携を図っていくことを模索してまいります。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、計画の記載通り、「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８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・馬来田線：日東交通㈱） 袖ヶ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、袖ヶ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、幹線系統路線として支線交通との接続は重要と認識しております。そのため、ますます関係自治体との連携が必要になると考えており、乗継利便性を高めるための方策等についても、関係自治体と連携しながら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るが、袖ヶ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意見については、参考に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の記載通り行うこととし、令和８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、すでに意見を出しましたように周西線の運行変更予定があるから、現在は三島、周西の両方とコミュニティバスの乗り継ぎを前提にダイヤを組まれているが、周西線の運行変更後は三島線とコミュニティバスが接続をしなくなるのと、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	日東交通（株）に確認したところ、周西線および中島豊英線のダイヤ見直しにより、これまで三島線との接続を利用されていた小糸・清和地区の一部利用者の利便性が損なわれる懸念もあり、当該地域における交通確保は一層の重要課題と受け止めております。当路線をご利用いただくお客様への影響についても注視し、関係自治体との連携を図りながら、対応の方策がないか引き続き模索してまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、周西線と三島線の接続については、引き続き、交通事業者・関係市と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

在していることから、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「こいつとバス」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、こいつとバスの本格運行をお願いしたい。このように、こいつとバスが2回とも実証運行段階で終了するなど、君津市の中山間地交通政策がうまくいってないようでは、同じく中山間地である JR 久留里線・久留里～上総亀山間における上総地区の交通網が今後どうなるのか、バスやデマンドになったら維持されるのか心配でならない。先般の馬来田線のように同じく「利用者僅少」を理由に JR 久留里線、そして鉄道が廃止になったらその後のバスやデマンドが廃止されないか、君津市の中山間地交通政策がうまくいってないので心配でならない。	の記載通り行うこととし、令和8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・三島線：日東交通(株)) 2024 年問題に対応時の改正で本数が限られている中一部便で木更津駅西口～浪岡小学校入口間を同じ時刻に三島線と畑沢線が走ってます。(該当便 木更津駅 13:30・15:30 便) 同じ時刻に三島線と畑沢線が走っているのは補助金の使い方としては無駄に思います。また、誤乗車リスクが高まり余計な乗務員負担にもなりよくないと思います。ダイヤを見直した意味がないと感じたので再度計画変更し少なくとも数分でも間隔をあけていただきたい。	日東交通（株）に確認したところ、いただいたご意見を参考に、両路線の運行時間の調整の可能性について、今後の見直し時に向けて検討を進めてまいります。調整にあたっては、駅をはじめとする主要な乗継時間や、君津中央病院へ通院される利用者にとって適切なダイヤとなるよう慎重に検討を重ね、次期ダイヤ改正に反映できるよう努めてまいります。との回答がありました。また、沿線関係市からは、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、計画の記載通り、「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8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。