

平成30年度

第1回 印西市地域公共交通会議

開催日時:平成30年7月11日(水)午後2時～

開催場所:印西市文化ホール2階多目的室

目 次

- 協議事項(1)
交通不便地域対策について …P1
(資料1～5)

- 協議事項(2)
今後の市内公共交通体系の検討について …P9
(資料6)

- 協議事項(3)
その他(資料7)

○協議事項（１） 交通不便地域対策について

①師戸地区対策について

（宗像路線バスの新ルートの実証運行）

1. ここまでの経緯

- 平成26年6月 バス路線再開について、師戸区から市に要望書が提出される。
- 平成27年7月 要望書の提出を受けて市が検討した結果、師戸区が交通不便地域に該当することを考慮し、「師戸区の移動に関するアンケート」を師戸区に対して実施。
- 平成27年9月 「師戸区の移動に関するアンケート報告書」がまとまる。
- 平成28年10月 アンケート結果によると、約34%の世帯が外出で困っており、将来はさらに多くの人が困るという結果でした。また、バス路線を開設した場合には、多くの方が週に1回以上は利用するという結果も踏まえ、宗像路線の一部ルート変更と増便による交通不便の解消策を継続して検討。
- 平成29年8月 （平成29年度第1回印西市地域公共交通会議）
印西市地域公共交通会議において、師戸地区の交通の現状を説明し、交通不便地域対策の実施の必要性について説明し、作業に着手する。以後、宗像路線を運行する(有)大成交通と具体的な協議を重ねる。
- 平成30年1月 （平成29年度第2回印西市地域公共交通会議）
この対策の具体的な研究を行うため、印西市地域公共交通会議の中に、師戸地区対策分科会を設置。
- 平成30年3月 （師戸地区対策分科会を開催）
(有)大成交通、交通専門家、交通会議委員が、実際に現地の状況を視察して協議を行い、運行計画案についてご意見をいただく。
- 平成30年6月 （地元協議を実施）
宗像地域6地区の区長の皆様にお集まりいただき、運行計画案についてご意見をいただく。

平成30年6月 (警察・道路管理者との協議を実施)
印西警察署交通課のご協力をいただき、新設するルート、バス停等の現地確認を実施。また、道路管理者である市の土木管理課職員にも同行いただき、両者よりご指導いただく。

平成30年7月 運行事業者である(有)大成交通と最終的な協議、調整を行い、運行計画案をまとめる。また、関東運輸局千葉運輸支局よりご指導いただく。

平成30年7月11日 平成30年第1回印西市地域公共交通会議において協議

2. 宗像路線新ルートの運行計画(案)

(1) 運行事業者及び路線名

有限会社大成交通「宗像路線」

(2) 事業種別

一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行）

(3) 変更しようとする事項

系統の廃止と新設

(4) 運行開始予定日

平成30年12月1日

(5) 運行計画(案)の概要

① 新ルート

別紙「資料1」のとおり

- ・現状のバス1台をバス2台に増車する。
- ・1台のバスで運行している、岩戸、吉田、鎌苅、印旛日本医大駅の現ルートはそのまま残す。ただし、1日5便しか運行していない吉田地区経由の便を増便し、吉田地区の利便性向上も図る。また、印旛日本医大駅から印西牧の原駅まで行けるように、ルートを延伸する。
- ・新しいもう1台のバスで、京成臼井駅、師戸、造谷、印西牧の原駅を結び、そのまま日医大病院まで行けるようにする。

- ・京成臼井駅から印西牧の原駅、東の原地区にルート設定することで、利用者増、運賃収入増を目指す。
- ・この2台運行により、従来の利便性は確保しつつ、師戸地区の交通不便解消を図る。
- ・現在の宗像路線の利用状況から、京成臼井駅、日医大病院を目的地とする利用者が最も多いため、2台のバスともに、京成臼井駅と日医大病院を結ぶようにする。また、多く利用者が見込める印西牧の原駅にも、2台のバスともに結ぶようにする。

②運行系統及び運行区間

別紙「資料2」のとおり

③運行ダイヤ

別紙「資料3」のとおり

④運賃（料金）の種類、額

- ・運賃（料金） 大人 一律 300円
子ども（小学生）、障がいのある方 一律 150円
- ・回数券 1冊（11枚綴り） 1,500円
- ・定期券 区分 1ヵ月 3ヵ月
中学生 3,000円 9,000円
高校生以上 5,000円 15,000円
大人 9,000円 27,000円

3. 分科会、地元協議の意見反映状況

No	主な意見や要望等	対応結果
1	<p>印西牧の原駅へのルート延伸</p> <ul style="list-style-type: none"> ・印西牧の原駅まで新ルートを設定することは、宗像地区の市民の生活圏という視点、宗像路線の採算性、各所からの要望等を踏まえると、必要である。 ・印西牧の原への延伸は、大変便利だ。 ・印西牧の原駅～京成臼井駅の路線を開設してほしい。 	<p>印西牧の原駅にルートを延伸します。</p>

No	主な意見や要望等	対応結果
2	<p>師戸地区のフリー乗降について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・師戸地区の各集落からルート上に出てくる道路と、ルートとなっている道路の交差点付近にこまめにバス停を設置した方がよい。フリー乗降にしても、乗り降りしないのではないか。 ・実験的にフリー乗降にした方がよいのではないか。 ・師戸地区のフリー乗降にするのか、バス停を細かく置くのかについては、検討が必要だ。地元、師戸地区の声を踏まえて考えるべき内容である。 	<p>警察協議を行った結果、道路の形状により、安全面に配慮すると、どこでも乗り降りすることは難しいという結論に至りました。フリー乗降ではなく、地元の意見を踏まえ、バス停を設置することとしました。</p>
3	<p>バス停の数について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線全体のバス停の間隔が広い。せっかく再編を考えるならば、間隔を狭く設定し、高齢者等へ配慮した方がよいのではないか。 	<p>今回の目的は、師戸地区の交通不便地域の解消が第一の目的となるので、既存のバス停については、そのままとします。今後の見直しの際の参考とさせていただきます。</p>
4	<p>バスの系統について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・8の字と逆8の字のルート設定として、乗り継げるようにする案は、高齢者の乗り降りを考えると難しい。面倒になって、バスに乗らない原因を作ってしまう可能性がある。 ・京成臼井駅を起点にルートやダイヤを考えているようだが、印西牧の原駅と印旛日本医大駅を起点に考えてもよいのではないか。「8と8」ではなく、「9とP」のイメージ。 	<p>分科会では、いろいろなルート案をご提示しましたが、運行事業者である(有)大成交通の利益、採算性の向上を踏まえた上で、新系統を設定することが大切であるという視点から、大幅に変え過ぎて、今の利用者が離れてしまわないように、1台のバスで現状をできるだけ維持した系統を残し、もう1台のバスで新たな系統を設定するという考えのもと、系統を設定しました。</p>
5	<p>東の原地区へのバス停設置について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東の原については、どれくらいの人が乗るのか疑問。自転車が多いと思う。雨の日に乗車してくれたらよい。 	<p>住宅地が形成されてきている東の原地区に、試験的にバス停を設け、印西牧の原駅ではなく、臼井方面や日医大方面へのニーズを探ります。</p>

No	主な意見や要望等	対応結果
6	印旛支所バス停の利用について ・印旛支所での乗車がない。	行政各種手続きができる印旛支所には、バス路線は残すべきと判断しました。
7	吉田地区について ・吉田地区は、どのくらいの便数になるのか。 「吉田宮前」バス停には、現在、朝に1便のみ京成臼井駅行きが運行され、その後の4便はすべて印旛日本医大駅行きだ。日医大病院に行ったまま、帰ってくるできない現状だ。	別紙のダイヤのとおり、京成臼井駅北口方面が1日4便、印旛日本医大駅方面が1日4便の運行とします。
8	鎌苅地区について ・鎌苅地区は中心部ではなく、印旛沼に近い集落は不便地域だ。今後検討してほしい。	印旛沼に近い集落まで延伸することはできないが、鎌苅地区の南側にバス停を設置します。
9	住民周知について ・住民への周知をしっかりとってほしい。(区長も協力する。)	認可が下り次第、多くの皆様に乗っていただけるよう、しっかりと周知します。区長の皆様にもご協力をお願いします。

②本埜第二小学校周辺地域対策について

(乗合タクシーの実証運行)

1. ここまでの経緯

平成28年7月 市内の交通不便地域である師戸地区対策に併せ、本埜二小周辺地域も交通不便地域に該当することを考慮し、「本埜第二小学校周辺地域の移動に関するアンケート」を実施。

平成28年9月 「本埜第二小学校周辺地域の移動に関するアンケート報告書」がまとまる。

平成28年10月 アンケート結果によると、約37%の世帯が外出で困っており、将来はさらに多くの方が困るという結果でした。またバス路線が開設された場合には、多くの方が週に1回以上は利用するという回答結果も踏まえ、交通不便の解消策を継続して検討。

平成29年8月 (平成29年度第1回印西市地域公共交通会議)
印西市公共交通会議で、本埜第二小学校周辺地域の交通の現状を説明し、交通不便地域対策の実施の必要性について説明し、作業に着手する。以後、運行の実現性について、市内タクシー会社を交え、具体的な研究を重ねる。

平成30年1月 (平成29年度第2回印西市地域公共交通会議)
この問題について、さらなる研究を行うため、印西市地域公共交通会議の中に、本埜第二小学校周辺地域対策分科会を設置。

平成30年3月 (本埜第二小学校周辺地域対策分科会を開催)
市内タクシー各社、交通問題専門家、交通会議委員が、実際に現地の状況を視察して協議を行い、運行計画案についてご意見をいただく。

平成30年6月 (地元協議を実施)
本埜第二小学校周辺地域の9地区の代表者の皆様にお集まりいただき、運行計画案についてご意見をいただく。

- 平成30年6月 (警察・道路管理者との協議を実施)
印西警察署交通課のご協力をいただき、新設するルート、バス停等の現地確認を実施。また、道路管理者である市の土木管理課職員にも同行いただき、両者よりご指導いただく。
- 平成30年6月 安食駅に乗り入れる運行計画案であるため、栄町との事前協議を行い、運行に際しての内諾を得る。
- 平成30年7月 最終的な協議、調整を行い、運行計画案をまとめる。また、関東運輸局千葉運輸支局よりご指導いただく。
- 平成30年7月11日 平成30年第1回印西市地域公共交通会議において協議

2. 乗合タクシーの実証運行計画(案)

(1) 運行事業者及び路線名

今後決定 (市より入札等による事業者の決定)

(2) 事業種別

一般乗合旅客自動車運送事業 (路線定期運行) …定時定路線型乗合タクシー
一般乗合旅客自動車運送事業 (区域運行) …デマンド型乗合タクシー

(3) 変更しようとする事項

新設

(4) 運行開始予定日

平成30年12月1日

(5) 運行計画(案)の概要

① ルート

別紙「資料4」のとおり

② 運行系統及び運行区間

③ 運行ダイヤ

④ 運賃 (料金) の種類、額

別紙「資料5」のとおり

3. 分科会、地元協議の意見反映状況

No	主な意見や要望等	対応結果
1	バスの運行時間帯について ・夕方の便が午後7時の終了では早過ぎて、高校生の通学には使いにくいと思われる。	運行時間は最大12時間という前提のもと、朝の通勤通学時間帯である午前7時から運行すると、終了は午後7時となることをご理解頂きたいと思います。
2	運行の安全対策について ・道路が狭隘なので運行に際しては安全対策を再度検討してほしい。	印西警察署の交通課の職員に、運行ルートとバス停の位置を実際に確認して頂いて、安全面には十分に配慮しました。
3	デマンド運行の必要性について ・デマンド方式を行わず、昼間の時間帯も定時定路線運行とすれば、予約受付業務が不要になるのではないかと。	特定の方向への一定量の移動のニーズが想定しにくい昼間の時間は、その時々、移動に関する多様なニーズに対応出来る、デマンド方式での運行が効率的ではないかと考え、試行するものです。
4	バス停の名称について ・荻野は、他の場所と勘違いされる恐れがあるのではないかと。 ・吉植入口は、馴染みのない名称なので変更してはどうか。 ・四区は、酒直ト杭としたほうが、わかりやすいのではないかと。 ・大明神入口は、稲荷神社入口のほうが地元では馴染みがある。 ・和田堀機場は、和田沼機場ではないのか。	検討しました結果、荻野は「出津」へ、吉植入口は「葉崎」へ、四区は「酒直ト杭」への変更を考えています。 大明神入口から「稲荷神社入口」への変更につきましては、稲荷神社は各地に存在しており、混同を招く恐れがあると考えますので、それ以外の名称を検討しています。 和田堀機場の表示については、「和田沼機場」に修正します。
5	バス停の位置について ・中は、やや南側、幼稚園バスと同じ場所にしてはどうか。 ・安食ト杭は、もっと北東にしたほうが、住宅が多いのではないかと。 ・成田線の北側に住む住民は、どうするのか。	中は、ご要望の場所に設置します。 安食ト杭は、運行ルートを変更し北東へ設置しますが、提示したバス停は名称を変更して設置する予定です。 成田線の北側の皆さまにつきましては、本塾踏切の南側に新たにバス停を設置しますので、ご利用をお願いします。
6	デマンド方式の乗降場所について ・自宅まで迎えに行ってもそのデマンド方式と考えるが、どうか。	道路が狭隘でカーブも多いため、事前に安全が確認されたバス停以外での停車は行わない予定です。また、ジャンボタクシーが入れないお宅も多いと思います。ご理解ください。

○協議事項（２） 今後の市内公共交通体系の検討について

①市内バス公共交通網の課題

別紙「資料6」参照

②地域公共交通網形成計画について

①のとおり、市内バス公共交通は課題が山積しております。その課題解消のため、市内バス公共交通網の再編に向けた「印西市地域公共交通網形成計画」の策定を目指します。

◆地域公共交通網形成計画とは

- ・地域公共交通活性化再生法に基づく計画
- ・「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン＋事業体系を記載するもの）」としての役割を果たす。
- ・地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築
- ・事業者等の同意のもとに策定すべき計画

◆計画策定のメリット

- ・公共交通政策の明確化
- ・まちづくりとの連携強化
- ・効率的な地域公共交通網の形成が実現できる（関係者の役割分担の明確化と連携強化）
- ・国の財政的な支援を受けられる

◆法定協議会の設置

この計画を策定するためには、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会を組織し、策定に向けた協議を行っていく必要があります。この協議会については、印西市地域公共交通会議に必要な関係者を追加することにより、法定協議会とします。

	法定協議会	地域公共交通会議
根拠法	地域公共交通活性化再生法	道路運送法
目的	地域公共交通網形成計画の策定・実施に関して必要な事項を協議する	地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、地域の実情に応じた乗合旅客輸送の態様・運賃等について協議する
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体 ・公共交通事業者 ・道路管理者 ・事業を実施すると見込まれる者 ・地方公共団体が必要と認める者（公安委員会、地方公共交通の利用者、学識経験者等） 等	<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体の長 ・運送事業者 ・住民 ・地方運輸局長 ・道路管理者 ・都道府県警察 等

③今後のスケジュールについて

- 平成30年 9月 印西市地域公共交通会議「ふれあいバス見直し検討分科会」開催
ふれあいバスを中心に見直し内容の検討や方向性の確認
- 平成30年10月 国庫補助金要望
「印西市公共交通網形成計画」策定に向けた準備、国庫補助金の要望
- 平成30年12月 印西市地域公共交通会議設置要綱改正
法定協議会を兼ねた交通会議としてリニューアル
- 平成31年度～ 地域公共交通の実態調査
課題や問題点の整理
計画の目標の検討
目標実現のための施策検討
印西市地域公共交通網形成計画の策定
計画に基づいた市内バス公共交通網の再編