

平成22年 第5回印西市地域公共交通活性化協議会 会議録

- 1 開催日時 平成22年11月9日（火） 午前9時30分から
- 2 開催場所 印西市役所 農業委員会会議室
- 3 出席者 大瀧 洋会長、上條公司副会長、遠藤和孝委員
戸村静夫委員、根本久子委員、津留崎隆史委員
小関征二委員、小林久男委員、瀬戸雅一委員
日比生則子委員、唐澤隆治委員、石井 隆委員
柿澤幸雄氏（豊泉達樹委員の代理）
林 競委員、佐藤信之委員、成田 斉委員、岩崎英一委員
木村 節委員、稲葉東治委員
- 4 欠席者 なし
- 5 事務局等 企画政策課 浅倉課長、酒井室長、飯島主査補
株式会社長大 本多、田端、細川
- 6 傍聴者 0名
- 7 内 容
 - 1) 開会
 - 2) 委嘱書の交付
 - 3) 議題
 - (1) アンケート調査結果について
 - 4) その他
 - 5) 閉会

(事務局進行)

本日は、お忙しい中、第5回印西市地域公共交通活性化協議会にご出席くださいます。誠にありがとうございます。

資料の確認をはじめにさせていただきます。

資料につきましては、

○会議次第

○席次表

○第4回の会議録

○資料 公共交通の利用状況等に関するアンケート調査結果（速報：概要報告）

○資料 公共交通の利用状況等に関するアンケート調査結果（速報：参考資料）

○資料 印西市都市計画図

でございます。

資料について不備はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

つづきまして、本日委員の出欠についてご報告させていただきます。

豊泉委員におかれましては、所用により欠席ということでございますが、代理といたしまして、有限会社都市交通タクシーの柿澤様にご出席して頂いております。

よろしく願いいたします。

また、本日の会議でございますが、「当協議会規約第9条第4項の規定に基づき、公開とさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

会議の傍聴につきましては、現在のところ、傍聴の申出がございません。

それでは第5回印西市地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。

会議次第2の委嘱書の交付でございます。

新委員の紹介及び委嘱書の交付をさせていただきます。

平成22年10月1日付けで、国土交通省関東運輸局におきまして、人事異動がございました。

この関係で、国土交通省関東運輸局の岩崎主席運輸企画専門官様を当協議会の委員として委嘱させていただきますので、宜しく願い致します。

それでは新委員をご紹介します。

国土交通省関東運輸局の岩崎主席運輸企画専門官様でございます。

委嘱書の交付でございますが、本来であれば、市長から直接、委嘱書をお渡しするべきところでございますが、本日、市長は所用により出席できませんので、大瀧会長より委嘱書を交付させて頂きたいと思っておりますので、宜しくお願い致します。

これから、大瀧会長がお席まで参りますので宜しくお願い致します。

(委嘱書の交付)

なお、岩崎委員におかれましては、当協議会の皆様と同様に、印西市地域公共交通会議委員についても、合わせて委嘱させて頂きますので、宜しくお願い致します。

それでは、議題に入らせて頂きます。

なお、議事進行につきましては、大瀧会長にお願いいたしますのでよろしくお願い致します。

また、会長には、当協議会会議運営規程第3条第2項の規定により、本日の議事録確認者の指名をお願いします。

(会長)

それでは、議長を務めさせていただきます。

本日の会議の議事録確認者については、津留崎委員を指名させていただきますので、よろしくお願い致します。

【議題1】アンケート調査結果について

(会長)

それでは、議事に入らせていただきます。

アンケート調査結果について、株式会社長大より説明をお願いします。

(長大より、住民アンケート調査結果（概要報告）について資料に基づき説明実施)

(会長)

それでは、只今のアンケート調査結果について説明がございましたが、ご意見等ありませんでしょうか。

(委員)

アンケートの質問の中に、その他要望事項などご自由にお答え下さいとありましたが、それらについてはどこか見ることが出来ますでしょうか？

(事務局)

かなりの数の手書きのフリーな意見を頂きまして、まだ集計する段階で公表できる状況になってございません。

まとめ次第、何かのタイミングで委員の皆さまにはご報告したいと思っております。

ある程度の傾向、こう言う意見が多かったと言うような形でのご報告になるかと思えます。それについてはご了承頂きたいと思えます。

(会長)

今、話があったアンケート結果の扱いですが、どのように公表するのかということについて、説明していただいたほうよいかと思えます。

(事務局)

今後の日程の中にも含まれるのですが、この協議会の目的と言いますのは、印西市の地域公共交通総合連携計画と言うものを、今年度中に策定するものでございます。その連携計画の素案をこの12月中に、事務局にて素案を委員の皆様にお示しをさせて頂きます。

年明け1月に、素案について、市のホームページ等活用しまして、市民の皆様に公開しまして、意見公募を行いたいと思っております。

そのところで、このアンケート結果につきましても、市民の皆様に公開してご意見を頂くことを今のところ考えています。

(会長)

その時自由意見もまとめれば、示されるのでしょうか。

(事務局)

アンケート結果の自由意見の結果につきましては、まとめ次第、委員の皆様にお送りすることを考えています。

(委員)

自由意見について、どのような意見があったのか教えて頂きたい。また、今後、どのように分析することを想定しているのか伺います。

(事務局)

まず、1点目の自由意見でどんな意見があったかについて、少しご紹介させていただきます。

意見として、非常に多かったのが、バス交通全体に関しては、増便に関する意見、鉄道ダイヤとの連携に関するご意見がございました。

また、ふれあいバスについては、休日の運行、運行遅れ、時間通りにバスが来ないので困ったとのご意見のほか、遠回りしていくのをやめてほしいとのご意見がございました。

民間バスについても、増便や運賃を下げしてほしい、鉄道ダイヤとの連携、バスの時刻表をもっと広報してはどうか、との意見がございました。

早朝、終バスの延長と言うことで、時間帯についても意見等ございました。

それともう1点、今後のアンケート調査結果のデータの使い方についてですが、こちらについてまず、アンケートから導かれる課題という形で、利用者の意見としての課題を地区別にいろいろ出していきたいと思っています。

それについては、設問の中で、たとえば、運行本数が少ないなどの満足度の関係とか、自由意見の中からもかなり注目してみるものもあるかと思っていますので、そういうものを抽出していきたいと思っています。

たとえば、高齢者の立場と言う視点で見た場合や目的地など、いろいろなクロスでの集計をしながら、各地区の特徴を捉えて、地区別の課題を出していきたいと考えています。

それと、需要という形で、おそらく、今後、バス交通について何らかの形で今よりも利便性を高めることを考えています。

そうなった場合、各地区が使い勝手の良いバスを導入されたので、どれ位の方が利用してもらえるのかという需要を考えなければなりませんので、アンケート調査結果に基づいて、たとえば、普段、家族送迎にたよっている方々が、バス交通を利用する形で移動手段が転換される等、需要を想定しながら、ある程度この地区でどれぐらいの需要があるのかという試算を実施していきたいと考えています。

大きくは、アンケート結果から、課題や需要について抽出してきたいと考えています。

(委員)

アンケート集計を拝見しまして、意見と言う形で述べさせていただきたいと思いません。

12月に連携計画の素案が示されるということですが、関心あるのは、今後の話として、協議会の各委員の方々がアンケート結果の生データはどうだったのかということを確認することが、これから計画策定に際し、重要となってくると思います。

例えば、印西市は合併して、合併前後で市域の広さが変わって、合併前からの方と合併後に入った方々がどう違うのか、分析する手法がないのかなと思います。

連携計画は、個別にバス路線をどこに設定するかということもありますが、市民に対するバスサービスの水準をどのようにするのかを計画策定して実験をするという方法もあります。

これから、課題を抽出するということでしたので、クロス集計等で合併前後で市民の考え方の違いがあるのではないかを分析するのも一つだと思います。

課題をだすためには、グルーピングも必要と考えます。

すべての市域において、同じようにサービスを提供するのかなどうか、という点も議論があると思います。

鉄道の駅がある地域、ない地域、バス路線だけにたよる地域、人口が非常に少ないのでバスを走らせる地域であるのか、アンケート調査結果の生データをどのように活かすか、そのあたりを委員の方々にご理解頂くことが非常に重要であるということが1点です。

その他、性別、年齢、地区毎の集計で現在の高齢者の方々がどのようにお考えかがわかり、性別、年齢構成が地区毎にわかれば、未来の要望の変化もわかってくるので、クロス集計でできないのかなというのが2点目です。

3点目は要望ということでお話したいのですが、連携計画の素案を1月に市民に公表するということですが、アンケート結果を見ると、運賃が安ければよいということですが、市民の方々にわかっていたきたいことは、運賃が安くなれば税金による負担が増えるという視点です。

利用される方は、バス停は近ければ近いほど良いのですが、バス停をどんどん作るとバスの止まる回数も多くなりスピードが遅くなります。

それがゆえに、運行本数が減って、利用が進まない。冷静な視点を各委員の方に持っていて、要望通り実施するとうこうなるということをおわかって頂きたいと思います。

また、運賃を下げれば運転手などの賃金等も必要で税金や補助金の負担が増えてきます。税負担がない公共交通との調和もありますので、市民に計画の素案を示す時は、アンケート結果と課題に関し、そのような情報まで加えて、このようにすれば、このようになるという点まで整理してほしいと思います。

安ければ安いほど、民営バス・民営タクシーはなくなります。

また、ガイドラインで不当な運賃を決められないことになっていますので、あらかじめ情報として整理していただくとありがたいです。

(会長)

現在と未来というお話でしたが、各地区の年齢構成の動向は分析できるのですか。未来形までわかるのでしょうか。

(事務局)

どの地区に高齢者がどの位いるということは把握しています。

(会長)

5年後、10年後の推移については分析できますか。

(事務局)

現在の状況のまま推移した場合という前提であればわかります。

また、先ほどのクロス集計についてですが、アンケートで性別、年齢、地域コードが入っていますので、そういった集計は考えていきたいと思えます。

自家用車依存度が高い地域ですので、便利な公共交通ができたからといって利用しただけかどうか。そのような意見がありましたら、教えていただきたいと思えます。

(委員)

いろいろな市民の方と話すのですが、印旛本埜地区からの交通がないかという意見があります。安ければ、かなりの利用が増えるのではないかと思います。

タクシーとなると、どんな形で運行されるのか課題であると思えます。

サークル活動など印旛本埜地区から行きたいけど交通がないので行けないと交通問題がネックとなっています。

印旛との合併コンサートがあった折り、事前の練習に行けないということが出てきています。合併ということで色々問題がでてきます。

そういった時に新交通システムがうまく活用できないかという思いがあります。

(会長)

印旛本埜地区から来られる場合にかなり時間がかかるということですね。

(委員)

合併コンサートは、最初、松山下公園で行われるとのことでしたが、かなりの予約があったとのことで、駐車場が足りず、印旛本埜となりました。

今度は、反対に木下・大森・船穂から行く場合に足がないからということになり、

自身の運転する車で乗り合わせていくことになりました。

自分で運転するとなると、通勤で車を使う家族のため、駅まで送ることもあるので、いろいろと問題がでてくるのです。

乗合タクシーでもあれば利用したいと思います。

(会長)

アンケート結果をベースにして需要予測をしたものの、実際、運行してみると、利用者が少なかったということはあるのですか。それに対してどのように対処したかなどありますか。

(事務局)

直接行ったアンケートではないのですが、他の地域をみてみますと、先ほどの印旛のようにアンケートで、運賃が安くて便利になれば使いますということで、意見に基づいて路線を設け実際やってみたら利用される方が少なく、時間がたつにつれ、利用者は1割位になり、運行をやめてしまったというところもあります。

今回、気にしていることは、需要量がどの位あるのか。運行する地域の人口分布はどうか、どの時間帯で利用していただけるか、1カ月どのくらいの頻度で利用していただけるか。1日の各時間帯の中で需要量を推計していきたいと考えています。

特定の時間帯の中で利用が集中していれば、そこに路線を設定することができます。人口密度が低い地域に路線バスを運行する場合、地域のあちらこちらを周り、便数が少なくなって非効率な運行になります。

そういう所では、利用者の予約という形で運行するデマンドや乗合タクシーなどの新しい手段も念頭に置いて、次のステップの連携計画の中でどういう手段を用いたらよいか検討していきたいと考えています。

(事務局)

需要というお話ですと、本当に公共交通を利用したいという方のニーズをしっかりと把握する必要があると思います。

今回のアンケートは、公共交通を利用しない方からも頂いておりますが、普段は車で移動されている方ですので、サービス水準の高い公共交通が設けられても、なかなかバス交通に移行される方の可能性は少ないのではないかと考えられます。

普段、公共交通を利用される方の意向を今後精査の上、把握していきたいと考えております。

(委員)

今の事務局の発言から、1点だけふれさせていただくと、マイカーに便乗される方が高齢者には多くおまして、心苦しいが送迎をお願いするという話も聞きますので、家族の車に便乗する方は公共交通を利用される可能性があると思います。

公共交通を利用される方のほか、家族が運転する車に便乗する方も視野に入れていただくと、より市民の方のご理解を得やすいかと思います。

(委員)

バス路線の集計の中で「わからない」という回答が多く、先程、「わからない」ということがどういう内容かについて説明があったのですが、どうしてわからないとなったかなど「わからない」について分析できるでしょうか。

どうして「わからない」という回答になったのか。また、この結果を連携計画の中にどういう形で反映できるのか、できないのかどうかということが気になったのですが。

(会長)

分析を要する点としては、たとえば路線運営をどのように広報しているのか、という点であるかと思いますが、利用者に対するバスの時刻表の周知方法については、どのようにすればよいのでしょうか。

(事務局)

ふれあいバスについては、市内の公共施設に時刻表を配置しておりまして、必要に応じてお持ちいただく形となっています。

(会長)

民間のバス会社は、ホームページをたちあげていますし、「わからない」という人は、地域に路線バスも通っていなく関心がない人ではないかと思うのですが。

(事務局)

そのように感じております。ただし、アンケートでは回答者の住所地について詳しく伺っていますので、地理的条件は調べてみたいと思います。

「わからない」という方の移動手段は、おそらく普段自分で自家用車を運転される方が多いのではないかと思うのですが、そのなかで先程、家族送迎など今後公共交通の転換対象として充分ありますので整理していきたいと思います。

(委員)

自家用車での移動が非常に多いが、高齢化も進んでおり事故が多いと思います。

むしろ、今後自家用車利用の方も公共交通の利用転換に取り込むくらいの姿勢でがんばってもらいたいと思います。

私は70歳で、移動にはタクシーを利用していますが、65歳以上の方が運転する車には乗らないようにしています。

たとえ金銭的な補償があったとしても、事故がおきたとき危ないので。

今後ふれあいバスについては、拡大するような形でやらないと事業者も縮小してしまうと思います。公共交通を守るという福祉的立場でやらなければいけないと思うので、よろしくをお願いします。

(委員)

自家用車に人を乗せるときには責任を感じるし、気もつかいます。

できればバス利用したいという気持ちがありますが、時間的なこともございますし、マイカーを利用せざるを得ないということも加えておいてください。

(会長)

需要量ということで考えるだけでなく、生活交通での観点でも必要となりますし、民主党の方でも、交通基本法案の中で国民の移動権の保障について検討しているところがございますので、公共交通の重要性は益々、大事になると認識しております。

しかし、公共交通の確保だけに税金負担を行う訳にもいかず、いろいろな事に税金を使っていけないこともあり、総合的に考えていかなければならないと思います。

(事務局)

高齢者の方の需要も考えておきたいと思います。

自家用車から公共交通へ転換させる前向きな方向では考えていかなければならないと認識しています。

単に、どこにバスを走らせるのか、あるいはどこに新交通システムを導入するのかわけだけでなく、それらをどのように周知するかも含めて、新しい仕組みも多くの方々に使っていただくように考えていくモビリティマネジメントという手法も含めて連携計画は考えていきたいと思っています。

自由意見の中でも、「バスのことがわからない」、「どこに行ったらバスダイヤがわかるのか」ということもありました。

広報の方法も含めて、自家用車からの転換の取り込みも考えていきたいと思っています。

(委員)

集計結果を見ると、回収率までばらつきがあります。

永治地区は30.2%で小さい。公共交通に対する意識が千葉ニュータウン地区と農村的地域との差があるのではないのでしょうか。

それ以外にバスのサービス水準の差という状況もでていっているのではないかと、データからいえるのではないのでしょうか。

地域によって、公共交通のサービス水準のバラつきがあります。

連携計画でどこでもサービスが供給できるという形に持っていかうとすると、いかに自家用車から公共交通の利用へ取り込むかなども課題となるのではないかなと思います。

そもそも、自家用車の方は車が便利だから利用するので、そういう人も公共交通へ取り込むとなると、かなり大胆に路線、ダイヤ、運賃制度などの改変をしないと実現しないと思います。

デマンドバス、乗合タクシーなど従来型公共交通に限らず、自治会で運行するバス、自治体が主体で運行するバスと民間で運行するバスすべてを連携し、市域全体に、きめ細かくネットワークを広げる取組みを行わないとうまくいかないと思います。

集計の中で運賃、路線、頻度の意識が大きいですが、乗換えは大きな課題となっていないと思われま。

現実には不便を感じていないのだと思いますが、いくつかの要所に交通ターミナルを設けて、ダイヤが連携されていないなどの利用者の抵抗をハードウェアによって便利に改善していくという施策が重要であると思います。

公共交通について、自動車に劣る部分を少しでも改善する必要があります。

ふれあいバスの遠まわりをやめてほしいという話がありました。

アンケート結果をみると、通勤の流動はパターン化している部分が多いと思います。この部分は、拠点間を連絡している民間バスに対応してもらう。

一方、通学に対してはバラつきがあり、実態にあわせて細かく対応していく。

昼間は、幹線交通中心に支線系の面的な路線網の乗り換え型で連携していく。

朝夕は幹線系で対応し、時間帯でわけ。

印旛などバス路線の運行頻度が低いところには、新しい交通機関としてデマンドバス、乗合タクシーの選択肢がでてくると思います。

需要形態に応じて様々な公共交通で組み合わせていく必要があります。

交通体系を1本でおこなうのが理想であるが、サービス水準が維持できないと思います。

幹線系と支線系にわけることによって、幹線系は高いサービス水準を維持し、支線系で細かい面的に網羅して、自動車の利点であるドアツードアに近づけていきます。

現在のバス路線をいかに維持していくという後ろ向き意見にも成りかねないが、千

葉ニュータウンでは交通流動が多いものの、バスが不便であるため自動車を利用していると思われます。

他の地方部では、人口も交通流動も少ないためにバスの利用が少なく、路線維持のために公金の投入が行われている状況です。

それに対し、印西市には需要がないわけではなく、公共交通が不便だから便利な自動車を使っています。人口が少なく、バス利用もないという地方部と印西市とは違うという視点が必要であると思います。

公共交通に依存する交通体系ができあがると、東京近郊の交通体系再編についてのモデルケースになりうります。そのような意気込みで行うと意義深いのではないのでしょうか。

デマンドバスは、前日予約するということで煩雑さが伴います。

都市型デマンドバスには、バス停のボタンをおすと1時間2～3本走っているバスが寄り道をしていくという例があります。

デマンドバスにもいくつか種類があります。

乗合タクシーは、路線バスほどの需要がない場合、バスがなくなった時間に運行します。サービスの形態は路線バスとあまりかわりませんが、運転手1人に対して人数も限られるので人件費率が高くなります。

こうしたマイナス部分も配慮して、新しい交通体系を考えていかなければならないと思います。

まとめると、公共交通中心の交通に移行していく方向に持っていくということです。

しかし、良い部分だけでないので、マイナス部分を配慮していかなければなりません。自家用車に見劣りしない公共交通のサービス体系を作っていかなければいけないと考えています。

(委員)

事務局からもモビリティマネジメントの説明がありまして、委員の方からも自家用車を利用している方を公共交通へ転換していかなければならないというお話がありました。

どこの地域でも、その通りでございまして、現状把握など過去の記録をみますと、モビリティマネジメントのことは触れていないので、モビリティマネジメントという話は良いのですが、自家用車の公共交通への転換は大変でございまして、そのため、どのようなことをしたらよいか事務局に考えていただきたいと思います。

ふれあいバスのルート図を見させていただきました。

民間のバスはどのように走っているかを調べるためには、ホームページを見なくてははいけません。

しかし、実際バスに乗る人の側として、親は高齢でパソコンを使えないので、ホ

ームページの情報を入手できません。でも、バスに乗ってほしいという意見もございます。

動向調査結果をみますと、駅にむかっている人が多いです。

バスと列車の接続等について、必要な情報提供を行うことにより、例えば、「このバスに乗れば、この列車に乗れる」ということがわかればバスに乗っていこう、ということになります。接続がわかりにくいなどありますから、その取組みをします。

公共交通の将来像に関して、将来、バスに乗るのは子供たちであるが、子どもたちはバスの乗り方を知っているのでしょうか。

また、現状は自動車で送迎してもらっている状況です。子供たちに公共交通のバスの大切さを理解してもらわなければならないと思います。

子供たちにバス体験させるなどして、公共交通の利用へ取り込む等、どうにかして需要を掘り起こそうという案があります。

連携計画の中で、どこにどういう形で示すかということは難しいのですが、コミュニティバスの利用状況について、コミュニティバスは、運賃が安いと利用者が増えるが、運賃収入は少なくなり、財政の負担が多くなります。財政の負担をどこまで持つかにあります。

印旛と本埜地区は、コミュニティバスが廃止になった経緯があります。

第2第3の廃止はあってはならないと思います。

連携計画には、バス廃止の経緯も含めて、市民に公開していかなければならないと思います。

公共交通を継続し維持していくためには、公共交通をしっかりと利用してくださいといえなければならないと思います。コミュニティバスの導入、廃止の基準も説明しなければならないと思います。

なぜこちらには、コミュニティバスがないのか、こちらだけサービスしていいのという話になりかねませんので、連携計画の中でしっかり明記していかななくてははいけないと思います。

連携計画を公開していくときにハードの部分、ソフトの部分はどう考えるか、印旛・本埜地区の交通空白地域、少し手をいれれば需要を掘り起こせる地域などを分けて、ソフト的な施策等、こうだからこうするとカテゴリー別に、A4/A3一枚にして見せ方もわかりやすくしていただきたいと思います。

(会長)

アンケートに限らず、今後こういったことをしてほしいなどご意見がございましたら、事務局に連絡くだされば、対応いたします。

それでは、本日委員の方々からいただきましたご意見など事務局で精査しまして、自由意見などございますが、いろいろ含めまして委員の皆様へ送付させていただきます。

たいと考えております。

本日の議事は終了させていただきます。ご協力いただきまして有難うございました。

(会長)

つづきまして、その他でございますが事務局から何かございますか。

(事務局)

事務局から2点連絡がございます。

1点目は今後の協議会の日程でございますが、12月中旬位に事務局が連携計画の素案についてまとめまして、委員の方のご意見をいただきたいと思いますと考えておりますのでよろしくお願い致します。

また、1月に素案に対してパブリックコメントを実施しまして、2月末をめどに連携計画を策定したいと考えております。

この連携計画は、市の上位計画に基づく計画として位置づけられています。だれもが安心して利用できる公共交通の計画づくり、また公共交通の活性化に向けた計画づくりについて、委員の皆様の意見を頂きながら策定していきたいと考えますので、よろしくお願いいたします。

2点目は、委員の皆様の報償金の支払いです。このあと、4月から今回までの報償金をお支払いしたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

(会長)

それでは、ここで議長の任を降ろさせていただきます。どうもありがとうございました。

(事務局)

以上をもちまして、「平成22年第5回印西市地域公共交通活性化協議会」を終了いたします。長時間にわたり、ありがとうございました。

平成22年第5回印西市地域公共交通活性化協議会議の会議録は、事実と相違ないことを承認する。

平成22年 11月 16日

印西市地域公共交通活性化協議会

委員

津留崎 隆史