

## 平成22年 第6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12月20日（火） 午後2時から
- 2 開催場所 印西市役所 会議棟204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、豊泉達樹委員、林競委員、佐藤信之委員  
成田斉委員、岩崎英一委員、稲葉東治委員  
高木健一氏（木村節委員の代理）
- 4 欠席者 木村節委員
- 5 事務局等 企画政策課 浅倉課長、酒井室長、飯島、石鍋  
株式会社長大 本多、田端、細川
- 6 傍聴者 13名
- 7 内容

- 1) 開会
- 2) 議題  
連携計画の素案について
- 3) その他
- 4) 閉会

(事務局)

それでは、定刻となりましたので、第6回印西市地域公共交通活性化協議会をはじめさせていただきます。

会議に先立ちまして、資料の確認をさせていただきます。

会議次第、席次表、印西市地域公共交通総合連携計画（素案）、住民アンケート調査の自由意見概要等でございます。

資料について不備はございませんでしょうか。

(事務局)

本日は、木村委員におかれましては、所用のため欠席されており、代理で印西警察署交通課の高木様にご出席いただいております。

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ますと思いますので、よろしく申し上げます。

会議の傍聴ですが、傍聴の申し出がございまして、会長の承認を得て許可してお

ります。

それでは第6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。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いたします。

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)

議事録確認者につきましては、小関委員を指名させていただきます。よろしくお願いいたします。

これまで、本協議会では市内公共交通の現状把握から、住民アンケートによる移動実態、利用者ニーズ、需要等さまざまな調査・検討を行ってきたわけですが、それらを基に市内公共交通に関する課題を整理し、今後の本市が目指すべき公共交通の整備方針等をまとめたものが、地域公共交通総合連携計画でございます。

この度、連携計画の素案がまとまりましたので皆様にご検討いただきたいと思います。

(事務局より連携計画素案について説明)

(会長)

これから、質疑をはじめます。連携計画について質問等ありますでしょうか。

(委員)

今説明を聞いたのですが、23年度から実証実験を実施するというところで、実証運行対象地域の案の図面をみますと、印西牧の原駅エリアのことですが、当社の路線が運行しております。

今後、実証運行を実施する前に検討すると思いますが、クリームスキミングの問題にひっかかるのではないかと思いますので、ふれあいバスと民間バスとの問題について検討願いたいと思います。

(事務局)

ご指摘の点について、事務局でも充分承知しておりますので、今後詰めさせていただきますので、よろしくお願い致します。

(会長)

その他ございませんでしょうか。

(委員)

実証運行対象地域案という図面の中で、赤の破線で囲んでいる平賀学園台エリアなどの地域が何箇所かあるのですが、こういう地域の公共交通は大丈夫という地域なのでしょうか。

(事務局)

赤の破線で囲んである地域は、図面の左の方の注釈にありますように、まちづくりの拠点としておりますが、今後3年間のうちに委員の皆様のご意見を頂きながら、交通体系を段階的に整備し、こういったエリアの連携を図っていきたいと考えています。

(委員)

3年間で実証運行するのは赤の太いベルトで示す路線ですか。

(事務局)

23年度につきましては、図面の赤い矢印の2路線の新設ルートをふれあいバスで実証運行させていただきます。

合わせて、23年度において、市内の民間バス路線及びバス路線による効率的な運行がむずかしい地域なども含めて、全体的なバス交通等の検討を行います。

24年度において、それらの実証運行を行っていき、25年度に実証運行の見直しを行いたいと考えています。

(委員)

23ページに、「住民の公共交通を利用する意識改革を広めていく必要がある」とあり、また、28ページに「事業3として、住民へのモビリティ・マネージメントを踏まえた利用促進をしていく」という記載内容について、基本的に誰が行うということなのでしょうか。行政がやるより、市民中心にやっていくのがふさわしいと思うのです。これらを実施するNPOや市民団体はあるのでしょうか。

これは、行政が市民の公共交通に対する意識を喚起するという発想なのでしょうか。基本的に、市民が中心になって市民の意識を改革していくという方向性が本来のあり方なのかなという気がします。そこまで計画になじむかどうかですが。

(会長)

この件については、路線再編の検討に関する問題から少しブレークダウンした形で、デマンド的な交通を考えたときに検討するのかなと思っています。

(事務局)

市民中心に動く方が形としては良いと思います。ただ、現段階でそこまでの組織だった動きが十分できていませんので、まずそのような動きに向けて市が中心になって市民との会合等を通して、そのような意識

を持っていただくところからスタートする形になると思います。

具体的計画については、これから路線再編の検討もあり、そのようなことを考える中で市民の参画の検討に入ってくると考えています。

(委員)

運賃や利便性の改善をする場合、利用者の多い採算可能な路線は、利便改善のためのコストがかかります。

現在、採算可能な路線については、将来に向けても独立採算制という話ですが、増便とか時間帯拡大、運賃値下げをすると、不採算路線になる可能性がありますので、そうなった場合、行政が補助金で負担する。ということで良いですか。

(会長)

民間路線バスが独立採算でやっている路線については、引き続き民間で担っていただきたいと思います。

一方で、現況では、民間バスとふれあいバスとの路線が重なっている所がございます。そういったところは、来年度ふれあいバスを全体的に見直す中で、運賃体系について、通勤時間帯などを配慮しながら調整させていただきたいと考えております。

(事務局)

先程触れましたが、大きく民間が主体になって動かしている路線、自治体が補助をしている路線、自治体を中心になって動かしている路線、こういう路線系の階層化した考え方を現在のところとしています。

これらをどう組み立てていくかが、次の路線の見直しの骨格になると考えています。

これらの路線系でおぎなえきれない所、本埜地区、印旛地区、もともと人口が少ないところで高齢化が進んでいる地区がございます。

そういうところに、どのような交通手段をもってくるか。先程デマンドというお話もでてきておりますが、デマンドだけでなく、スクールバスの有効活用など色々な意見がでてくると思います。

そういった面も含めて今後の検討課題の中で調整していきたいと考えています。

(委員)

路線再編の検討時に一番重要なのは、採算路線の問題ではないかという気がするのです。輸送量も多いし、住民の利害関係にも密接に関係してきます。

最終的に、現在採算可能な路線が不採算化したときの問題点がやっかいな話になってくるのかなという気がしたものですから。

(会長)

現在具体案があるわけではないのですが、例えばふれあいバスが運行している所に時間帯を限って運賃を下げてくるところもあると思うのです。

ほかの地区で、このようなことを実施しているということもありますので、そういった事例を研究していきたいと考えています。

(委員)

2点質問があります。22ページの中ほど(イ)①に「一部の利用者に混乱を招いています」と書いてありますが、どのような混乱があるのでしょうか。

また、26ページに記載されておりますが、23年度に「市内バス交通の検討(民間バス、ふれあいバス、新たな公共交通等)」を検討するとあります。

24年度には、それを受けて実証運行を実施するという計画となっております。実証運行の実施まで2年も待たされては困るのです。

23年度において、実証運行の検討及び実施という表現にしてもらいたいと思うのです。

(事務局)

まず22ページの「一部の利用者に混乱を招いています」という表現ですが、ご指摘いただいた点は十分承知いたしましたので、表現の仕方を変える形で検討したいと思います。

混乱といいますのは、現在民間バスとふれあいバスの路線が重複し、バス停が同じところに併設し、同じような時間帯に運行する所があります。

ふれあいバスの車両が故障したときには、民間バス車両で代車運行しますが、このような場合に、車両の塗装デザインが類似するので、民間バスとふれあいバスの車両をまちがえやすいということがございます。

(会長)

26ページにある事業スケジュール(案)につきましては、おそらく国の補助制度のスケジュールとの関係があると思いますので、それについて説明をお願いします。

(事務局)

現在、国の補助制度につきましては、年度末に翌年度事業の補助申請をします。

そして、事業実施年度の当初に認定を頂いて事業を実施するという1年スパンの補助制度スケジュールの中で動いております。

(委員)

実証運行の実施スケジュールについては、調整がまとまれば年度途中でも実施できるよう、連携計画の記載内容については、実証運行の検討及び実施と記載してほしいと思います。

(事務局)

今後、市内の病院の無料バスや自動車送迎バスの活用など検討してまいりますので、活用できる条件などが整えられたなら、年度途中の時期であっても、整い次第活用できればと考えています。

(委員)

印旛地区や本埜地区にある支所等から、市役所間を1路線でつなぐふれあいバスの運行を検討できないですか。

現在、印旛地区や本埜地区から市役所までは、バス等を乗り継がなければ行かれませんので、3年間の実証運行期間の中で、必要になれば検討したいと思えます。

(事務局)

実証運行しながら、その辺りについても検討していきたいと考えています。

(委員)

先ほど委員の発言で気がついたのですが、26ページの事業内容の記載内容で、「連携や組合せなどを検討します」で終わっているのです、その文言を「検討し運行を目指します」としておけば良いのではないのでしょうか。

(会長)

もしくは、なお書きで、「事業の整ったものから実施します」と追加すればいいのかなと思います。そのへんのことは事務局の方で対応いただければと考えています。

(事務局)

委員のご提案を考慮させていただきまして、「検討する」のみの記載でなく、この委員会で承認を得られ、事業者にも承諾が得られれば、その都度実施していくような記載内容に変更したいと考えております。

(委員)

計画論と実証運行の実施論を一緒に議論していますが、まず計画論に関して述べさせていただきます。

今回は、住民アンケート実施による有意義な生データがありますが、それだけでなく未来系の意見等をクロス集計させ、将来予測データを踏まえないと、なかなかフレキシブルな計画にならないと思います。

具体的に申しますと、将来のODです。

例えば、19ページのODですが、中央駅データの1724人のうち、今後高齢化が進

むと、ある程度どのようなODになるか予想ができないものかと思います。

市民の移動実態について、50代、60代になりますと、勤め先も変わってきたり、病院へ行く機会も多くなると思われます。

現在のOD及び人口分布のデータから、将来のOD予測が出せないかと、前回の協議会でも申しあげたのです。

今後、23年度からの計画を検討する際には、現在の人々が今後どのように動いていくかというデータがあった方が、説明しやすいと思います。

何か良い方法はないか、ご検討できないかというのが1点です。

もう一つ24ページの地域公共交通総合連携計画ですが、公共交通に関して、詳細まで詰めきった計画を策定すると、実施段階において利用者、事業者、自治体などがうまく取り組んでいかないことがあります。

計画には、ある程度の柔軟性が必要かと思います。

それから、基本方針1の二つ目の○について、「位置づけを明確にし」とありますが、誰がその位置づけを明確にするのかなと思います。

バスやタクシー事業の公共事業の経営は、独立採算に関してはたえず変わります。

その都度、計画が変わってよいものかと思うのです。

そういう性格の内容があるので、「位置づけを明確にし」という文言を削除していただければ、実施段階において少し調整しやすいのではないかと思うのです。

修正が可能であれば、検討をお願いします。

また、表3-1に「バス公共交通の位置づけ」とあります。

会長がおっしゃっていたように、独立採算性で運行できるものならお願いしたいということもあるのですが、その理念でいくと、ちばレインボーバスとふれあいバスの路線が重複しているところは、ふれあいバスの路線をなくすというニュアンスに近い表現となっています。

その場合、現実的に運賃は、100円から少しあがる状況となります。

連携計画の中に、表3-1は記載しなくてもよろしいのではないのでしょうか。

連携計画については、印西市が公表して国土交通省や総務省に送付するということが法律で決まっていますが、一度公表したら、計画内容の修正はできません。

3点目は、事業スケジュールについてですが、先ほどの他の委員の発言で、23年度の事業スケジュールでは、実証運行の検討だけとなっている。実際の運行は「どうなのか」ということですが、かけがえのない市民の命を運ぶ乗り物ですから、事故が起きてはいけません。

色々な角度で計画論を策定したあとに、実際バスやタクシーの交通事業者は、事故がなく運行ができるかという重要な検討もありますので、できるならば、24年度に運行するならば、前年度に実証運行計画も検討してほしいと思います。

(会長)

民間路線の位置づけに関する記載方法については、事務局で再度検討していただきたいと思います。民間バスとふれあいバスの路線が重複している場合にふれあいバスだけなくなったということになりますと、利用者側からすれば、運賃値上

げになるというお話しがありました。

そういった場合には、何らかの対処方法があるのかなと考えております。

例えば、民間バスに対して補助して、運賃値下げして運行するという施策事例もある聞いておりますので、そういった事例を研究しながら、どういった方法が良いのか考えていきたいと思っております。

(事務局)

委員のご指摘いただきましたとおり連携計画の記載については、固まった表現というのではなく、再度検討させていただきたいと思えます。

それから23年度の具体的事業内容や予算につきましては、事務局で案を作成しまして、委員の皆様にご検討いただきたいと思いますと考えております。

(会長)

ODの将来予測っていうのは、どうでしょうか。

(事務局)

具体的にこうすれば良いという明確な方法論はございません。

ただ、今回実施した住民アンケート調査において、年齢別目的別の移動パターンデータもとっております。そういった実績データを基に、将来移動パターンがどう変わる可能性があるかについて、検討してみたいと考えております。

(委員)

先ほどの委員の話の中で、柔軟に対応できるような計画となるよう表現方法を検討すべきとご指摘があったと思いますが、23年度の実証運行の実施内容については、具体的にできる部分は明示することは、差し支えありませんよね。

そのようなものは、具体的に計画の中に入れていただいた方が良いと思えます。

(事務局)

24ページのバス公共交通の位置づけに関するご指摘ですが、「ふれあいバス」等の位置づけを明確にし、という点と表3-1バス公共交通につきましては、再度事務局で検討し、基本的な表現は大切にして柔軟性も維持しながら、記載内容について変更させていただきます。

(委員)

24ページの表を計画の中に入れると、縛りが出てきてしまうということなのです。バス交通の分類整理の仕方はまちがっていないのですが、これから印西市は、この分類のやり方になるとどうかと思えます。

「独立採算で運行可能なバス」というのは、絶えず変わります。誰が採算性を判断するのかという問題です。



計画の中に23年度の事業内容を示すことは、事業評価の観点から記載しなければと思います。

ただ実際には運行するにあたっては、事務局でバス事業者と詳細な調整は実施してもらいたいと思います。

(委員)

計画書をはじめてみるときに、どこをバスが運行するのが重要になります。26ページにある平成23年度の実証運行について「廃止された路線の復活を求める住民ニーズがアンケートより確認されています」との記載があります。こういう根拠を基に、実証運行するということになりますときに、その根拠がどこの記載内容を参照すればよいのかと思ってみますと、どこにも記載されていないのです。

どのような根拠に基づいて今回実証運行するのかということを知るようにしておいた方がよろしいのではないかなと思います。

計画書については、見て分かりやすい表現、基データを入れていただきたいと思います。

それから、24ページ表3-1にあります「民間路線バス」の文言をどのように定義するかです。別のページとの整合を考えて確認していただきたいと思います。

例えば、14ページの4) 運賃の箇所、民間路線バスと民間バスという文言を使用しておりますので、この民間路線バスという文言については、表3-1に位置付ける独立採算路線のバスなのか疑問でございます。

あと、文言の調整ですが、24ページに「公共交通不便地域の解消」とありますが、公共交通不便地域については、バス停から半径300m以上離れている地域という定義で確定でよろしいということですか。

そうしますと、バス停から半径300m以上離れている地域を全部解消するとなると大変なことになります。

言葉の定義はしっかり整理しておかないと、自分の家の近くは公共交通不便地域なのか、いつか不便は解消されるのかなと気になってくると思います。

現時点では、「交通不便地域」について定義できなくても、これから検討していく中で、印西市の公共交通不便地域というのは、人口の密集、地域の平坦、駅からの距離など、様々な要件があると思いますので、交通不便地域の定義について、今後の検討の一つとして捉えていただきたいと思います。

(事務局)

今後、計画素案については、パブリックコメントを実施いたしますので、計画素案をご覧になった方々に誤解を与えないよう、分かりやすい表現、文言の整合を考えて修正していきたいと思います。

(会長)

ちなみに「交通不便地域」は、15ページのバス停圏域図のイメージのように捉えています。いかがでしょうか。

(事務局)

現段階の不便地域のイメージとしましては、バス停までの距離が300m範囲でみたときに、そこからはずれた地域に住宅密集地がある。そういう地域という、ゆるいしぼりで考えています。

将来的には、バス停から300m圏域であっても移動しにくい高齢者の方は増えてきますので、必ずしも300mに限定しているものではございません。

(会長)

そのあたりを研究しながら記載できるところは記載していくということで、よろしくお願い致します。

(委員)

基本方針2の「交通不便地域の解消」については、厳密に明示することも必要なことでは、住民の利便性を高めるために目標を設定しますという意味合いでよいのではないのでしょうか。

表3-1ですが、No.4の項目に「自治体運営バス」とあるのですが、あえて自治体運営バスといれなくても良いのではないのでしょうか。

(事務局)

こちら自治体運営バスの意味で記載しておりますので、修正いたします。

(委員)

ちなみに千葉市内のバスで自治体が運営して運行する事例があります。

(事務局)

今、委員からご指摘がありましたように、交通不便地域につきましては解消を目指していくような表現に改めさせていただきたいと思えます。

また、バス停から300m以上離れている地域が不便地域であるという定義が一人歩きしないようにしていきたいと思えます。

(委員)

印旛地区、本埜地区から市役所へのルートというお話がありましたが、1日も早く実現してほしいと思えます。

(会長)

今回の実証運行の中で、様子をみながら検討していきたいと思います。

(委員)

是非早い時期に実施できるようお願いいたします。

(事務局)

事務局もしっかり受け止めておきます。

(会長)

そのほかご意見はございますでしょうか。

(会長)

本日、委員の皆様から頂きましたご意見を踏まえまして事務局で修正をさせていただきたいと思いますが、連携計画の素案につきまして、大枠で合意していただけますでしょうか。よろしいでしょうか。

(各委員) はい。

(会長)

有難うございます。それでは、計画素案につきましてはご承認いただきましたので、修正案を作成し、再度、委員の皆様にご意見をお伺いします。

また、今後、修正した計画素案を市のホームページ等で公開しまして、パブリックコメントを実施していきたいと考えております。

パブリックコメントの実施のスケジュールについては、後ほど事務局から説明させていただきます。

以上で本日の議事につきましては、終了させていただきます。議事進行にご協力をいただき有難うございました。

(会長)

その他ですが、何かございますか。

(事務局)

協議会の今後の予定についてご説明します。

本日、委員の皆様からいただきましたご意見を基に、計画素案は修正させていただきました。委員の皆様へ送付させていただきます。

そして、1月下旬にパブリックコメントを実施させていただきます。

23年度の実証運行の内容について、具体的な運行計画及び予算などについて今後検討させていただきます。

3月までには、連携計画を策定してまいりたいと考えています。

また、あわせて3月に実証運行に関わる事業申請案についてご協議いただきたいと考えています。

(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。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6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6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23年 / 月 2 / 日

印西市地域公共交通活性化協議会

委員

小関 征二