

令和元年度第2回ふれあいバス見直し検討分科会 会議録

開催日時 令和2年1月15日（水）午前9時30分から
開催場所 印西市役所 会議棟2階 204会議室
出席者 市東浩美委員、茨木隆郎委員、市之瀬聡委員、菅野八重子委員、加藤弘正委員、
香西邦宏委員、石井隆委員、浦川真一委員、三上達也委員、増田崇委員、
佐藤信之委員、徳永昌子委員、
事務局 交通政策課 鈴木課長、渡邊副主幹、鈴木係長、成田主査、阿部主査
支援業務受託者 株式会社 ライテック
傍聴者 6名

次 第

- 1 開会
- 2 課長挨拶
- 3 議題
(1) 印西市地域公共交通網形成計画策定に係るアンケート調査の集計結果について
(2) 意見交換
- 4 その他
- 5 閉会

会議録（要約）

1 開会の言葉

(事務局) 本日は、ご出席くださいます、誠にありがとうございます。ただ今から、令和元年度の印西市地域公共交通会議第2回ふれあいバス見直し検討分科会を始めさせていただきます。本日の進行をつとめさせていただきます、交通政策課の渡邊でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

2 出欠の報告

(事務局) ここで、本日の委員の出欠につきまして、ご報告いたします。本日の分科会におきましては、委員12名全員の皆様のご出席予定ということで連絡をいただいております。先ほど申し上げましたが、分科会委員番号12番徳永委員がまだ到着しておりませんが、始めさせていただきますと思います。

(事務局) また、本日の会議につきましては、印西市地域公共交通会議設置要綱第7条第6項の規定に基づき、公開とさせていただきます。本日の会議においては、傍聴の申し出がありますので、傍聴者を入室させていただきますと思います。

【 傍 聴 者 入 室 】

(事務局) 本日の会議でございますが、会議録作成のため、録音させていただきます。ご了承願います。

3 課長の挨拶

(事務局) 続きまして、交通政策課長の挨拶に移らせていただきます。鈴木課長、お願いいたします。

【 課 長 挨 拶 】

4 議事

(1) 印西市地域公共交通網形成計画策定に係るアンケート調査の集計結果について

(事務局) それでは、これより議事に入らせていただきます。まず、議題の(1)印西市地域公共交通網形成計画策定に係るアンケート調査の集計結果について事務局から説明させていただきます。印西市地域公共交通網形成計画策定に係るアンケート調査につきましては、住民基本台帳からの無作為抽出3,200名による「市民アンケート」と、「バスの利用者アンケート」の2本立てで実施してまいりました。また、アンケート内容の検討に際しましては、交通委員の皆様の多大なるお力添えをいただきまして、調査が無事に完了しましたことをご報告するとともに、厚く御礼申し上げる次第でございます。誠にありがとうございました。さて、現在の業務の状況でございますが、アンケート調査の報告書が、

業務委託先の株式会社ライテックから、昨年12月に交通政策課に届いたところでございます。内容について誤り等がないか、私共が目を通しましたうえで、明らかに誤りと思われる部分につきましては修正のうえ、昨年末に、分科会委員の皆様へ郵送でお届けさせていただきました。アンケート調査の報告書の、市民への公開に向けた、今後の流れでございますが、本日から開催いたします3つの分科会におきまして、分科会委員の皆様から、報告書の内容についてのご意見等をいただきまして、それらのご意見等を反映したかたちで、報告書の手直しを行ってまいります。手直し後の報告書は、2月3日に開催する交通会議の審議資料として、交通委員の皆様28名に、会議の1週間前を目途に、郵送でお届けさせていただく予定になっています。その上で、2月3日の交通会議で、ご協議のうえ、ご意見をいただきまして、アンケート調査の報告書を完成させて参りたいと考えております。またその後は4月頃を目途に、広報いんざいと、市のホームページも活用しまして、市民の皆様にご公開する予定でございます。それでは只今から、アンケート調査の集計結果と、添付資料の「市の現状把握」につきまして、今回の業務をサポートしていただいております株式会社ライテックより、説明をいたします。また、併せまして、アンケート調査の中でご記入いただいている「自由意見」の概要につきましても、ご説明させていただきますが、「自由意見」の冊子につきましては、本日の会議のあとで回収させていただく予定でございます。「自由意見」については、基本的に、原文のまま公開する予定となっておりますが、その前に、「特定の個人が限定されるような意見が記載されていないか」、再度、確認をさせていただきたく、本日は、回収を行わせていただきたいということでございます。それでは、株式会社ライテックの谷口さん、説明をお願いします。

(ライテック)

資料を説明させていただきたいと思います。書類番号1から7までのものと、書類番号8につきましては、実際に配布したアンケートでございます。参考として見ていただければと思います。書類番号1番の「市の現状把握」ということで、皆様御存じのことかもしれないですけど、印西市がどういう地域なのか概要を把握するという意味で、まとめたものでございます。量が多い物ですので、多少省略しながら、説明したいと思います。印西市がどういう地域なのかということでございますけど、書類番号1の2ページ、比較的平坦な地形条件にあつて、3ページ、4ページ、5ページをご覧くださいと、駅の周辺に市街地が展開していると、拠点が分散している地域であると、そういう地域でございます。6ページには、道路網がございます。東西方向に国道はあるということでございます。7ページ以降は人口の動向でございます。これまで北総線の開業後、人口が増加してきたわけですけど、近年は少し伸び悩んでいる。それでも、かなり増加しているということで、令和元年につきましては、10万人を超えたということでございます。地域別にみたのが、8ページでございます。地域別にはニュータウン地域が伸びている。左上の成田線沿線地域は、人口が減少傾向にある。そういう状況でございます。9ページは、年齢階層別でみています。全国的な傾向と同様、年少人口が減って、高齢化が進んでいる。今後がどうなるのか、10ページでございます。10ページのグラフの推計値が、今後の予測でございます。2028年11万人をピークに、その後減少傾向になるであろうという予想がされてございます。11ページ以降は、メッシュ別人口と言いまして、500㎡四方で人口をみたものです。駅周辺地域に人口が集中している。12ページ以降が、65歳

以上でみたものでございます。ニュータウン地域には、高齢者の方がかなり住んでいらっしゃるということがわかります。過去10年間の変化が14ページになります。ニュータウン地域でも初期入居の地域では、減少しているようなところもみられる。一方で、15ページ。65歳以上人口は、増加している。16ページは、高齢世帯の動向でございます。高齢者単独世帯、高齢者夫婦のみ世帯ということで、高齢者だけの世帯が増えてきている。この中には、自動車を使えない世帯もあろうかと思しますので、そういうところで公共交通の役割というものが大きくなってくのではないかと考えられます。17ページ以降が生活圏ということで、17ページが通勤、通学。どこに行っているのか。どこから来ているのか。と言うところでございます。上の図が、印西市に住んでいる人がどこに働いているのか、あるいは、通学しているのか、下が、印西市で働いている人がどこから来ているのかを示したものでございます。印西市に住んでいる人は、東京都区部に通勤されている方も結構いらっしゃるという見方でございます。同様に18ページでは、これは私事目的、買物とかになりますけど、どこへ行っているのか、どこから来ているのか、それを示したものでございます。かなり周辺とのやりとりが多いということです。19ページは商圈でございます。図の左側、印西市、白井市が赤くなっていますが、これが印西の1次商圈ということです。その周辺で、2次商圈、3次商圈ということで、商圈が形成されている。20ページ以降が産業の動向でございます。事業所は、増えてきている。21ページは、どこの地域にどれだけの事業所があるかを示したものでございます。22ページは、産業別に示したものでございます。印西市は、比較的2次産業の割合が低く、金融業、保険業の方が、千葉県全体と比較すると高くなっているのが特徴となっている。23ページ以降が、地域別にみたものでございます。ニュータウン地域で働いている人がほとんどでございます。24ページは、その増減でございます。25ページ以降は、主要な施設の立地状況でございます。バスと施設の状況をみたものでございます。青いところが、バス停から300m以内の範囲でして、これから外れるようなところは、バスで行くのが不便である。そういう見方をしていただければと思います。25ページは、公共施設で、26ページが医療、27ページが金融、28ページが大規模商業施設になります。29、30ページが市の財政状況でございます。ふれあいバスは運行補助を出していますが、それに対して市の財政がどうなのかをみています。印西市の場合、自主財源率が高いですが、今後、高齢化が進んでいくと、税金にも課題が出てくる可能性がありますので、そこら辺は今後とも注視していく必要があるということでございます。31ページ以降には、公共交通の現状把握ということで示してございます。31ページが鉄道の状況でございます。青い丸が鉄道駅から1km圏域を示したものです。1kmから外れる範囲に人が住んでいますが、それを32ページのバスでカバーしている。この青い丸がバス停から300m圏域になります。人口の多いところは、バス停300m圏域以内に入っている。33ページは、路線バスルートを示したものでございます。ニュータウン地域を中心に、バス路線が配置されている。それを補完するように、34ページになりますが、ふれあいバス、路線バス、補助路線が、比較的人口密度の低いところに、配置されている。35ページ、路線バスとふれあいバスが重複している区間を示したものでございます。一方で、補助を受けている路線があって、一方で補助を受けていない路線があると。国では、路線バスと、コミュニティバスは、重複しないようにというふうな方針を示してございます。それに対して重複しているのが、これだけの区間があるということでございます。36ページは、駅広場

の整備状況でございます。37ページは、バリアフリーの状況です。38ページ以降は、バス待ち環境の整備状況ということで、これはバス停にベンチがあるとか、屋根があるとか、そのようなありなしを整理したものでございます。ニュータウン地域では、屋根が付いているとか、そういう箇所が多く、それに対して集落地域では、歩道にバス停がない、歩道のないようなところにバス停が設置されているところもあるということでございます。38ページが路線バスの場合、39ページがふれあいバスの場合になってございます。40ページが、公共交通のサービス状況ということで、鉄道の運行本数を示したものでございます。朝、昼、夕で1時間当たりの本数。成田線本数が少ないということがわかります。41ページがバスの運行本数になります。ニュータウン地域を中心に比較的本数が多くなっています。42ページがバスの所要時間をみたものでございます。成田線と北総線の間が、だいたい短いところでは10分程度、長いところでは20分程度で結ばれている。そういうところを示したものでございます。印旛地域は、京成線の方に出来る方も多いと思いますが、だいたい10分、20分程度で京成線方面に結んでいるということでございます。43ページ、44ページは、バスの運賃でございます。ふれあいバスは、100円で運行されていますが、路線バスにつきましては、神崎線、ちばニュータウン中央駅から木下駅までは380円が設定されている。小林線は、210円となっている。こういう運賃水準になっているということでございます。45ページ、46ページは割引制度を整理したものでございます。47ページ、ふれあいバスとスワン号の運行状況でございます。47ページは、ふれあいバスの運行本数を表したものでございます。赤いところは、駅の近くでございますが、いろんな路線が集中するので、本数が多くなっています。西ルートと布佐ルートが重複するところが、比較的本数が多くなっています。少ないところでは、1日当たり10本未満で運行されています。48ページ以降は、鉄道、バスの利用状況でございます。48ページの上の図が、鉄道駅の1日当たりの乗車人員になります。北総線の駅は、近年でも横ばいもしくは増加傾向にある一方で、JRの駅は減少傾向にあるというところがございます。49ページは、ふれあいバスとスワン号の利用状況になります。ふれあいバスは、西ルート、中ルートの利用が多く一方で、印旛支所ルートは、一番少ないですが、近年は伸びているところがございます。乗合タクシー、スワン号になりますが、1ヵ月当たりの利用者数になります。1ヵ月当たり30人を切っているのが、最近の傾向になります。1日当たり、1人以下という利用状況になりまして、かなり少ないという状況でございます。50ページ以降は、市全体をみたものでございます。50ページ、印西市と本埜印旛地域で分けてございます。4421、4422との番号が振ってございます。それぞれで目的ごとに、どの交通手段を使っているのかを表した図でございます。自動車利用が多いことがわかります。ただ、通勤では比較的铁道が使われていることがわかります。鉄道などでどこに行っているのかというのが、51ページ以降になります。52ページをご覧いただきますと、都区部や市外の千葉県内の人が多くなっております。一方で、バスにつきましては、市内の移動が大半である。市外の千葉県内が多くなっています。自動車利用で多いのは、市内の移動、市外の移動も共に多くなっています。55ページ以降は、各駅に行くのにどのような交通手段を使っているかというものでございます。徒歩で駅まで行く割合が一番多いわけですが、北総線の駅につきましては、路線バスの利用割合も5%から8%、9%くらいはある。57ページにつきましては、どの地域からどの駅へ交通手段を使っているかを示したものでございます。徒歩利用が多いところもあ

れば、バス利用が多いところもあるということでございます。57ページは、行き、58ページは降りた後で示したものでございます。59ページでございますが、バスが走行する道路が、混んでいるのかどうかというのを示したものでございます。赤いところが、走行速度が低いところでございます。中央駅周辺でみられます。60ページ、国土交通省から示されているもので、渋滞交差点というところでございます。道路の交差点の他に、踏切もあります。印西市の中でも、木下駅周辺やニュータウン地域でいくつか渋滞箇所というのが指摘されています。書類番号1の現状把握は以上でございます。

(ラテック)

書類番号2番0D調査。これは、ふれあいバスで乗ったところと、降りたところで調査票を回収して、ご利用された方が、どのバス停から乗って、どのバス停へ降りているのかを調べたものでございます。その結果でございますが、2ページをご覧いただきたいと思えます。左上のグラフ、全体とあります。平日10月に実施しました、ルート全体で747人のご利用があった。休日につきましては、420人の利用がありました。ルート別にみますと、中ルートの利用が最も多く、西ルート、布佐ルートの利用が多い。平日も休日も似たような傾向になってございます。性別で見ますと、女性の利用割合の方が、男性よりも高いとなっています。4ページですが、年代別にみると、大人や高齢者となっていますけれど、調査員の目視で、子供なのか大人なのか高齢者なのか、大人と高齢者の分け目は、必ずしも合っているわけではございませんけれども、目視でございますので、そのような制約があるということになっています。高齢者の利用が多いということが特徴になっています。ルート別にみますと、平日の東ルート、児童の割合が比較的高くなっていますが、小学校の通学で使われています。そのほか、布佐ルートでは生徒の利用が高くなっている。これは我孫子東高校の生徒が利用されていると思えます。ルートによる特徴があります。続きまして、ルート別、便別ということで、7ページをご覧いただきたいと思えます。ルート毎にどの便で利用が多いのかということ示したものでございます。東ルートは朝。中ルートも比較的朝の利用が多い。そのほかのルートは、1日を通して、利用があるというところ。最後の便になると、少ないところもあるというところ。グラフにおいて、35人のところに横線が引いてございます。凡例にも書いてありますが、車両定員が35人の車両を使ってございます。一番多い中ルートで34人ですので、定員の中では収まっているということでございます。積み残しがあるような状態になっていないということでございます。点線が11人で、座席数になります。したがって、ルートによっては、立っているお客さんもいたということでございます。8ページ以降、ルート別の利用状況でございます。東ルート、利用の多いバス停は、市役所、木下駅、木下小学校、木下東三丁目が主だった利用になってございます。9ページは、番号で振ってありますが、市役所とか木下駅、木下東地区との行き来が多いというようになってございます。小林駅方面の利用は、かなり少なくなっているところがございます。利用される場所は、木下東地区に限られたところになってございます。同様に他のルートもみてまして、11ページ中ルートで、バス停別の乗降者数で、給食センター前、これは商業施設があるところでございますけど、このバス停の利用が多い。どのバス停とどのバス停が多いのかというのが、12ページになります。木下地区と牧の原駅の間周辺の利用が多くなってございます。途中のバス停の利用はあまり多くないという結果になってございます。西ルートは、14ページ、15ページになります。市役所、

駅の乗降と、千葉ニュータウン中央北の利用がかなり多い。結果として、木下地区と中央駅周辺地区間の利用が多くて、途中のバス停の乗り降りというのは少なくなっています。続いて、17ページ、18ページが南ルートでございます。駅での利用や、原山団地、印西西消防署前の乗降が多くなってございます。18ページをご覧くださいますと、中央駅周辺と牧の原駅周辺との行き来が多くなってございます。続きまして、布佐ルート、20ページ、21ページをご覧ください。中央駅と布佐駅、我孫子東高校が乗降が多いところでございます。布佐駅周辺と、中央駅周辺との移動が多く、途中のバス停からの利用というのが、多くないという結果になってございます。松山下公園の利用は、若干ですが多めになっている。それから、23ページ、24ページは、印旛・本埜支所ルートでございます。牧の原駅が突出して多くなっています。牧の原駅を起点として、色んな方向に行っているということです。24ページでは、牧の原駅と本埜クリニックタウンとの間、牧の原駅と印旛日本医大駅周辺での利用が多くなっている結果になってございます。今のところ、本埜支所での利用は、あまりみられないという結果になってございます。OD調査に合わせて、26ページ以降になりますけど、所要時間調査、遅れ時間調査を実施してございます。これは、各便で出発時刻と終点の到着時刻を記録しまして、運行ダイヤに対してどれくらい遅れているのかという話と、例えば、30分で行くところを何分かかっているか、そういうところをみたものでございます。その結果が28ページでございます。破線ですが、所要時間の遅れになります。30分かかるところを40分かかっていたら、10分の遅れというものでございます。一番遅れているところが、西ルートの15時40分発の便、20分遅れ。原因までは把握できていませんが、渋滞とか乗り降りに時間がかかったとか、そういったところかも知れませんが、遅れている。その結果、その次の16時58分、18時16分、始発バス停の遅れがあります。15時40分の遅れから、次の便も影響を受けて、10分くらいの遅れが生じている。調査した日のみですが、そのようなところがあったということでございます。30ページが、休日でみたところでございます。休日は、10分を超えるような遅れはありませんが、遅れている。恐らくではありますが、商業地域ではマイカーが集中しますんで、そういうところに巻き込まれて遅れたのではないかと考えられます。OD調査につきましては以上でございます。

(ライック)

続きまして、書類番号3、市民アンケート調査結果でございます。3,200票に対して1,574票、回収率49.2%ということで、かなり関心を持たれているということでございます。回答の内訳でございますが、女性の割合が高くなってございます。2ページ、年代をみますと、年代の高い方からの回答が多いですが、おおむねいろんな年齢層からの回答をいただいています。4ページは、どの地域の方が回答しているかということです。配布する時に、1番から16番の地域ごとに同数配布してございます。どの地域もだいたい同じ割合ですが、バスが多く通っているような地域からの回答は、比較的高くなっています。車を多く利用されている地域は、若干回答が低めになっています。5ページ以降は、回答していただいた方の、自動車に関する情報でございます。免許を持っている方がだいたい9割。それから、自分の自動車を持っている方も6割から7割、家族の分を含めるとほぼ100%に近くなります。車の運転はどうかということで、6ページの上の図になります。毎日運転する方は、7割から8割いらっしゃる。印西市が自動車に依存した地域であるということがわかると思います。今後運転免許を返納する予定があるのか質問

すると、予定があると回答した方は1割ちょっとでございました。いろんな年代に聞いていますので、差し迫ったような状態ではないということでございますので、今のところ返納する予定がないということが大半になっています。返納するとしたら、何歳くらいなのかというのは、7ページの図になりますが、だいたい70歳頃から増えていく結果になってございます。70歳が一つの区切りというのがわかります。免許返納後に利用したい交通手段は、ふれあいバス、路線バスとなっています。公共交通に期待がよせられている結果になってございます。8ページ以降、市民の外出状況を整理したものでございます。8ページ一番上の段をみていただきますと、外出の頻度を示したものでございます。通勤・通学、ほぼ毎日ですので、頻度が高く外出されている。買い物は、週に2、3日が4割位となっている。通院は、それほど多くはない。趣味・娯楽等では、月に数回というのが多くて、だいたい3割位になっています。9、10ページ以降が外出先がどこなのかということでございます。通勤・通学では、市内と市外で半々くらい。東京都は2割位。そのほか、買い物、通院、趣味・娯楽は、市内で済ませている方がかなり多くなっています。10ページの印旛地域の図をみてください。買物が市内で7割、市外で3割位となっていて、京成線の佐倉市内に出られる方が結構多いのかと思うのですが、特徴的になっています。どこへ行っているのかというのが、11ページ以降になります。これは通勤・通学になります。太さが量を表していきまして、東京方面へ出られている方が多い結果になってございます。12ページは買い物になります。市内で済ませている方が多い結果になっています。5番が中央駅周辺、9番が牧の原駅周辺で、そこを中心に買い物に行かれる結果になっています。通院、趣味・娯楽に関しては、さまざまに分かれていますけど、市内、市外それぞれ多くなっています。15ページ以降は、外出の時の交通手段でございます。通勤・通学の場合は、自動車と答えている方が多いとなっています。鉄道と答えている方も多くなっています。自動車が6割から7割、鉄道が4割弱という結果になっています。買い物では、約8割の方が車を利用している結果になっています。16ページ、通院に関しても車の利用が多く、趣味・娯楽も車の利用が多い結果となっております。車を中心とした社会になっているということでございます。17ページは、出発時刻、帰宅時刻を表したものになってございます。通勤は、7時台に出かけて6時台に帰ってくるパターンが多い。買い物は、10時台に出かけて12時台に帰ってくるパターンが多い。そのようにみていただければと思います。18、19ページは地域別に示したものでございます。20ページは、どれくらいの所要時間がかかっているのかということでございます。20ページの下の方の図の左側に、通勤・通学、市内17.0分、市外58.8分とあります。これは、平均時間でございます。市内で、通勤・通学されている方は、20分位が平均的なところ。市外に出られる方は、1時間弱が平均的なところになっています。買い物は、市内で10分以内、市外に行かれる方は30分以内でいっているのが平均的なところになっています。21ページは、それを地域別にみたものでございます。22ページ以降は、交通手段別の利用状況になります。22ページは、鉄道の利用状況でございますが、ほとんど利用されていないという方が、半数位いるという結果になってございます。一方で、通勤で利用されている方かと思いますが、週4日以上がだいたい4分の1位いらっしゃる。首都圏全体と比べるとどうなのかというのが、参考図の42になります。印西市の比較対象としては、東京50km圏内のH27をみていただければと思います。これは公共交通のことですが、公共交通をほとんど利用されていないという方が、29.3%となって

います。印西市の方は、50%くらいが鉄道を利用されない、バスを入れると変わるかも知れませんが、これに比べますと、印西市は自動車をよく使われている地域というのがわかると思います。23ページが鉄道を利用した場合の外出目的でございます。だいたい過半数が通勤・通学で使われている。下の図は、どの駅を利用しているかを示しています。24ページは、駅へ行くのにどのような交通手段を使っているのかということでございます。徒歩や自転車で駅へ行く方が多いという結果になってございます。それが何分くらいかかっているかということでございますが、24ページの下図になります。多くの方が、10分以内で駅まで行っている。それは、徒歩や自転車で行っているというような結果になっています。25ページは鉄道を利用されない理由として、他の交通手段が便利が多く、車だと思いますが、そういった回答になってございます。26ページは路線バスの状況でございます。ほとんど利用されていないという方が9割近くいらっしゃる結果になってございます。利用されている方は、月に数回を含めても10%位になります。バスの利用する目的は、通勤・通学が過半数、そのほかでは、趣味・娯楽となっています。27ページはよく利用する路線、下が、バス停までの移動手段で、大半が徒歩になっています。28ページはバス停までの所要時間で、5分以内が6割から7割位になっています。従って、バス停までだいたい5分以内、距離に換算しますと、だいたい半径300m以内になります。路線バスを利用する理由は、他に交通手段がないが一番多い回答になっています。一方で、バスを利用しない理由として、他の交通手段が便利や、運行本数が少ないからという理由も比較的多い結果になりました。路線バスを利用するための条件として、運行本数が多ければ利用するという方が4割位いるという結果になっています。利用するための条件として、30ページ。バス停までの希望の所要時間は、5分以内と回答されている方が7割から8割います。これが一つポイントになると思います。運行本数としては、30分間隔、1時間2本が、大半を占めています。利用してもらうためには、少なくとも1時間2本が必要で、利用されていない方には、それ位の本数が必要になるということになっています。31ページは、希望する路線バス始発時刻・終発時刻になります。朝は6時から、夜は23時までになります。運賃水準は、路線バスのため乗った距離によって違いますが、今の運賃よりもどれくらい安ければ乗りますかと聞いたところ、50円とか100円とかの回答が多かった結果になりました。32ページは、バスを利用されていない方の動きを示したものでございます。バスを入れるのであれば、こういった方向に入れるのが必要であるだろうということでございます。33ページは、ふれあいバスになります。ふれあいバスの認知度は、知らないが1割程度で、名前だけが知っているという方が大半になっています。名前だけは知っているだけで、利用されてはいないだろうということでございます。今後、運行内容までどうやって知ってもらえるかがポイントになると思います。路線バスの利用は、だいたい1割位であったんですが、ふれあいバスの利用は、だいたい5%が利用しているという結果になってございます。35ページ、利用の目的ですが、色んな目的で利用されている。最も多いのが趣味や娯楽になります。利用路線は、西ルートの利用が多くなっています。37ページが利用の実態になりまして、何時台に多いのかということになります。バス停までの利用手段。路線バスと同様でございますが、バス停までは徒歩で行かれる方が多くなっていて、だいたい5分以内で行く方が大半になっています。38ページ以降、現在乗っている方が、ルートを変更するかどうかという観点で聞いているのですが、今の行き先や運行経路で良いという方が大半

になっています。今利用されている方が、満足されているということでございます。それから、運行ダイヤとかについても、現在の運行ダイヤでよいという方が、大半を占めている結果になってございます。40ページですが、ふれあいバスは路線バスと違って、かなり迂回することが多くて、人によってはかなり乗っていないと目的地には着かないという状況があります。そのために所要時間を聞きましたが、問題ないと回答した方が7割から8割位でした。所要時間に関しては、気にしている方はそれほどいなかったということになりました。ふれあいバスを利用する理由ですが、費用が安いというのがダントツで多かったということになります。利用されない方については、他の交通手段が便利が多い状況でした。利用するための条件は、運行本数が多ければという回答が多くて、そのほか、自宅近くにルートがあればという回答が多い結果になってございます。42ページは、利用されない方の利用条件についてですが、自分の自宅から5分以内でバス停に行けるという回答が多かった。運行本数については、路線バスと同様でございますが、少なくとも30分間隔位は必要であるという結果になってございます。運行時間帯につきましても、6時台から夜の遅い時間帯までであれば、利用したいという結果になってございます。45ページ、スワン号。スワン号に対する認知度は、本埜地域だけ着目しますと、知らないという方が57.9%いたということで、利用者数が少ないところではありますが、知ってもらおうというのが大事なのかと思います。スワン号を利用しない理由ですが、他の交通手段が便利や利用方法がわからないというのが4割近くあった。そこも周知を図るということが、今後必要なのかというように思います。利用されない方の利用条件として、予約制でないようにするという回答が多い結果になってございます。希望の運行本数でございますが、バスと同様に30分間隔で来ないと利用しづらいとの回答が多くなっています。利用したい時間帯は、朝6時から夜の20時位となっています。47ページは、バス停に関する意向ということで、バス停全般に関して聞いています。所要時間がかかっても、玄関先まで乗り入れると、便利なようにした方が良いのか、時間短縮のため、玄関先に乗り入れず、近くの道路上にバス停を設置。つまり、速さを求めるのかと。どっちとも多いですが、利用者に限ってみると早く行ってほしい。例えば、全域では53.0%になっています。利用者にとっては、早く行ってほしい。利用されない方にとっては、比較的自分の玄関先まで来てほしいと思っていること多い結果となっています。48ページ、バス待ち施設に関する意向ですが、利用する方は、バス停の屋根が欲しいとの希望や、ベンチが欲しいとの希望が多い。利用しない方は、案内板が欲しいとの回答が多い結果になっています。49ページ、夜間の移動で困っていることについてですが、路線バスの最終時刻が早いとの回答が多い結果になってございます。50ページにつきまして、ふれあいバスと一部の路線バスにつきまして、市が運行補助を出しているのですが、それについての妥当性を聞いています。50ページは、補助についての認知度を聞いています。利用者と非利用者は、6割から7割程度知らなかったという回答結果になっています。市の負担と利用者負担の望ましいあり方については、3割位が現状のままでよいという回答になっています。そのほか、市の負担を増やすとか、利用者の負担を増やすとか様々な意見があります。52ページ運行内容と運賃のあり方についてですが、運行内容が充実するなら、運賃を値上げしてもよいという方が4割以上になっています。現状維持が2割から3割になっています。もし運賃を値上げするのであれば、合わせて運行内容を充実を図ることが必要であるという結果でございます。53ページは、どれくらの運賃水準が

望ましいのかを聞いています。現状と同じ程度が利用者だと半数、非利用者だと4割位となっています。54ページは、現在よりも高い運賃が良いとした人に、望ましい運賃水準について聞いています。仮に運賃を値上げするとしたら、200円から250円位が上限となってきました。

(ラテック)

書類番号4、ふれあいバス利用者アンケートでございます。女性の回答が多く、年齢が高い方の回答が多い結果となっております。市内に在住されている方の回答が大半になっています。4ページ、5ページをみますと、市民アンケートと違い、免許書を持っていない方、車を使えない方、車を持っていない方が、ふれあいバスを多く利用しています。免許の返納については、高齢の方の回答が多かったということもあるのですが、免許の返納の予定があるという回答が多く、年齢を聞いたところ70歳以上となっています。免許返納後には、路線バスやふれあいバスを利用したいとの回答になっています。7ページ、8ページは、利用ルートと利用目的になっています。通勤・通学や、趣味・娯楽の利用が多いという結果になっています。9ページが出発地、10ページが到着地です。ふれあいバスは市内を走行している路線でありますので、市内を出発地として、市内を目的地としている回答が多い結果になっています。12ページは、バス停までの所要時間でして、5分以内がかなり多い回答結果になっています。14ページは、バス停からの目的地までの所要時間ですが、5分以内で目的地まで行っている結果になっています。15ページ、16ページは、他の交通手段への乗り継ぎについてです。鉄道とか他のふれあいバスとかに乗り継ぎもいくつかみることが出来ます。特に東ルートは、バスを降りたあと、JRを利用する方も結構いるという結果となっております。17ページ、利用頻度につきましては、週2、3日以上が過半数になっていますので、ふれあいバスを利用されている方に限ってみると、利用頻度が高いということがわかりました。利用する理由は、他に交通手段がないとか、利用が便利とか、費用が安いというのが多くなっています。ふれあいバスに対する評価でございますが、ルートに関しては、今のルートで良いという方が、6割位いらっしゃる。バス停の位置に関しても、だいたい8割位の方が現在の位置でよいということです。運行ダイヤにつきましては、だいたい5割位が現在の運行ダイヤでよいという回答結果になりました。所要時間も9割位の方が、問題ないとの回答です。定時性ですが、7割から8割位の方が、時刻表通りに運行しているとの回答結果になっています。22ページ、乗り継ぎについてですが、問題ないが4割から5割位いらっしゃいます。運賃に関しましては、現在の運賃で問題ないという結果になっています。バス待ち設備ですが、4割から5割位が満足しているという結果になりましたが、2割から3割位は不満があるという回答もあります。24ページ、バリアフリー状況ですが、現在のバリアフリー対策に問題ないという方が4割から5割位との結果になりました。車内の混雑も7割位が問題ないとの回答でした。総合的にみますと、平日は6割位の方が満足しており一方で、25%位が不満があるという結果になりました。26ページは、バス停に関する意向についてでございます。玄関先まで乗り入れた方がよいのか、時間を取るかですが、比較的、所要時間がかかり過ぎない方がよいとの回答が多い結果となりました。27ページ、必要とする設備は、ベンチ、屋根の希望が多い結果になりました。ふれあいバスへの補助の認知度については、知っている方が6割位の結果となりました。市の負担と利用者負担については、現状のままでよいが4割位の結果となっています。運賃につい

ては、現行の内容を今のままで運賃は値上げしないが4割位という結果になりました。一方で、運行内容が充実するなら運賃を上げておかまわないも4割位という結果になりました。運賃の望ましい水準については、現在と同じとの回答が6割位となっています。もし値上げするならば、200円から250円が上限となっている結果となっています。

(ラテック)

書類番号5、路線バス利用者アンケートでございます。ふれあいバス利用者アンケートと同じような内容で質問しています。回答は女性が多く、年代も高齢の方が比較的多い結果となっています。4ページ、居住地では、6割から7割位が印西市内に在住されている方になります。免許証の有無、自動車の保有状況、自動車の運転状況ですが、バスを利用しているということもありまして、車を毎日運転されているという方はそれほど多くない結果になってございます。6ページ免許返納予定ですが、免許の返納の予定は低い結果になっています。また、免許の返納予定年齢は、70歳頃という結果になっています。返納後利用したいと思う移動手段でございますが、ふれあいバスも比較的に利用したいと思う手段となっています。8ページ以降は、利用状況でございます。9ページの乗車目的では、通勤で利用されていたり、趣味・娯楽で使われたり、買い物で使われたりという結果になっています。10ページは行き先でございます。印西市内から乗って、印西市内で降りる。印西市外からも結構います。乗車時刻は、朝方の利用が多い。12ページのバス停までの所要時間ですが、10分以内が5割から6割位となっています。乗り継ぎに関しては、鉄道との乗り継ぎが多いとの結果になっています。14ページ以降は帰りになります。印西市内に帰ってくるのが多い結果になっています。16ページ、バス停までの所要時間についてですが、10分以内までが6割位を占めている結果になっています。乗り継ぎは、鉄道からの乗り継ぎが多い結果となっています。18ページ、路線バスの利用頻度でございます。週に2、3日以上が過半数を占めている結果になっています。バス利用者に限ってみると、かなり頻度が多く利用されていることがわかります。その理由として、他に交通手段がないからということになっています。20ページ以降は、満足状況を聞いています。行き先や運行経路、バス停位置に関して満足度が高い結果となっています。一方、22ページ、運行本数に関しては、不満があるという方が多くいらっしゃいます。運行本数が少ないところがネックになっているということだと思います。23ページの始発時刻、終発時刻に関しましても、不満とされる方が結構いらっしゃいます。定時性は、満足との回答結果です。25ページの乗り継ぎに関しましても若干不満とする方もいらっしゃいます。運賃については、満足とする回答となっています。27ページバス待ち設備に関しましても、不満とする方も多くいらっしゃる結果になりました。30ページご覧いただきたいと思っております。重要度・満足度分析を行っています。グラフ4つの内の右上、補助なし路線・平日をご覧いただきますと、重要度は高いにも関わらず、満足度が低いもの。このグラフの左上に位置するものになります。運行本数が出てきます。始発・終発時刻。こういったところが、今後バスを改善していくために必要であるといったところになります。31ページ以降になりますけど、バス停の位置に関する意向になります。補助なし路線では、短時間で結んで欲しいという方が、多くいらっしゃるという結果になりました。バス待ち施設に関しましても、屋根やベンチの希望があります。補助の認知度につきましては、半々の回答結果になっています。今後のあり方については、現状を維持を望んでいる回答結果が多くなっています。運行内容についても、運行

内容は今のままで、運賃は値上げしないという回答が5割位になっているという結果になりました。

(ラテック) 書類番号6、スワン号利用者アンケート調査結果でございますが、回答がございませんでした。

(事務局) ここで、5分間の休憩を取りたいと思います

【休 憩】

(ラテック) 書類番号7、市外からの来訪者アンケート調査結果です。インターネットアンケートを通じて、市外に住んでいる方のアンケートしたものでございます。300人から聞いています。2ページに居住地を載せています。首都圏1都3県と、茨城の方を対象に行っています。多くは千葉県内と東京になってございます。3ページの来訪の目的は、趣味・娯楽、買い物が主な目的で、来訪されている方が多い結果となっております。来訪頻度は、年数回とする方が大半でございました。4ページの行き先でございますが、商業施設、ジョイフル本田やイオンなどに行ったという回答結果となっております。利用交通手段、鉄道を利用された方、バスを利用された方もまた、商業施設へ行ってらっしゃる回答が多い結果となりました。交通手段でございますが、全体の3分の2の方が車を使って来訪されているということでした。鉄道が4分の1、25.7%。路線バスが5.7%という結果となっております。主に印西牧の原駅とか千葉ニュータウン中央駅で利用されているという回答結果となっております。6ページの駅からの交通手段は、鉄道利用者を対象に聞きましたところ、路線バスが3割、ふれあいバスが7.8%との結果となっております。市外からの来訪者でみると、鉄道から利用する手段として、バスは重要な役割となっていると考えられます。7ページの満足状況になります。不満が多いのが、運行本数、ダイヤ、乗り継ぎ、運賃、バス待ちの快適性などに出ている結果になりました。バスを利用しない理由は、他手段利用可能だからという回答が多い結果となっております。以上が来訪者アンケート結果になります。

(ラテック) それと最後になります。各アンケートでは、自由記述の欄を設けています。市民アンケートでは、鉄道に関する事、バスに関する事などに分類をしております。その中で、どのような意見が挙がっているのかをまとめてみました。鉄道に関しては、北総線の運賃が高いや、成田線の本数が少ないとの意見がありました。北総線のアクセス特急を牧の原に停車して欲しいという意見もありました。バスに関しましては、新しい路線の新設や、路線の延伸をして欲しいという意見がありました。そのほか、本数が少ないから増発して欲しいや、運行時間帯を拡大して欲しいとの意見がありました。タクシー関係では、タクシーをつかまりやすくしてほしいや、スワン号に関しては、スワン号の利用の方法を知りたいなどの意見がありました。全般的にみますと、鉄道は運賃について、バスに関しては本数、運行時間帯に関する意見が結構多くみられました。利用者アンケートにつきましても、同様の傾向でして、本数が少ない、増発して欲しいとの意見が多くありました。これは路線バス、ふれあいバス両方でございます。個別の意見は、

ここに整理したものでございます。資料の説明は以上でございます。

- (事務局) ありがとうございます。書類番号8は、公共交通に関する市民アンケート、利用者アンケートということで、実際に今回の調査で使ったものを参考ということで添付しております。これの内容につきましては、これまでの交通会議及び分科会で審議していただき、内容を決めたものであります。それでは委員の皆様には資料をお送りしまして、それからライテックから説明がありましたが、これらの資料をご覧になられましてお気づきになった点、修正したほうが良いと思われる部分がありましたら、お教えいただきたいということを考えています。実際に集計した人数や比率は生の数字で、検討する余地はないと思っておりますが、これはおかしい、明らかに間違いだとか、記載の内容がわかりにくいところがある等、疑問な点などがありましたら、委員の皆様、どうぞご意見をお出しいただければと思います。
- (委員) 書類番号1の7ページですけど、市町村合併について入れた方がよろしいのではないのでしょうか。合併前後の市、村、人口の推移。合併前後の人口のつながりをみられるようにしたほうがいいのではないかという気がしました。
- (ライテック) 人口は合併後の数字になります。どの時点で合併しているかは、入れていません。
- (事務局) 合併の情報については、何年何月に合併をしておりますというのを入れます。
- (委員) ニュータウン地域の人口の変化と、在来の地域の人口の変化は違うと思います。沿線別で集計していますが、それも集計値入れたら、どうでしょうか。ニュータウン開発地域の人口変化というのを入れていただくのは。
- (ライテック) 今は、ニュータウン地域とそれ以外で分けてなく、成田線沿線、北総線沿線に分けています。
- (委員) ニュータウン地域外の開発が進んでいて、その分け方は難しいと思います。URが数字をもっているのではないかと思います。
- (委員) よりわかりやすく、あったほうが良いと思います。
- (事務局) 入れる方向で検討させてください。入れ方については、ライテックと事務局で相談いたします。
- (委員) 私も市の現状把握で勉強させていただきました。素晴らしい資料だと思います。
- (委員) ここでは、この資料の内容を直した方がいいということですか。

- (事務局) それも含めてご発言していただければと思います。
- (委員) 自由意見をみて、こういうことをこう思いましたということでもいいですか。
- (事務局) もちろん、それも結構でございます。基本的には2月3日に使う書類をどう直した方がいいかということです。あとで、自由意見のお時間も用意はしております。
- (委員) 勉強不足で教えていただきたい。書類番号1番の59ページです。路線別区間別混雑時旅行速度がありますが、この地図と、例えば、35ページの路線バスとコミュニティバスの重複路線の図ですが、リンクはしていないのですか。35ページの地図の上に、59ページを重ねていただくとよりわかりやすい。
- (ライテック) 59ページの出典をみていただくと、平成27年度道路交通センサスとなっています。これは県道や国道を対象として旅行速度を測っています。そのため、市道の速度がどのくらいなのかという情報がないのです。そういうところからバス路線全部は載せてはいないのです。
- (委員) そのことは書いた方がいいと思います。例えば、順大線のところは全然考慮されていない、地図に載っていない、調べていないなど。それともう一つ教えていただきたいのは、35ページの路線バスとコミュニティバスの重複路線。例えば、順大線と印旛学園線は、重複しているのかしていないのか41ページをみればいいのか。
- (ライテック) 35ページは、ふれあいバスと路線バスが重複しているかどうかをみています。
- (委員) 路線バスと補助あり路線の重複は、調べていないのですか。
- (ライテック) そうです。
- (委員) 41ページのバス運行本数についてですが、例えば順大線と印旛学園線のところ。順大線は日医大のところから来て、黄色の線になるのですか。
- (ライテック) 順大線は酒々井から、図で見ると下の方から来ています。
- (委員) 途中から緑に変わりますよね。
- (ライテック) 学園台入口バス停からです。黄色のところは、印旛学園線と順大線の合計値です。学園台地区の中は、印旛学園線がないために緑になっています。
- (委員) 日医大の方から酒々井の方まで向かって行くのが緑で25回以上。それで、その先の枝線になっているところは50回以上ないということですか。

(ラテック) そうです。25から50です。

(委員) 運行本数1日何本は、どのような運行本数なのですか。

(ラテック) 上下合計の運行便数になります。

(委員) 上下合計で、枝線になっているところは、50回以上ないという判断ですか。

(ラテック) はい、そうです。

(委員) これは平日ベース、休日ベース。

(ラテック) 平日です。

(委員) これについて後で教えていただければと思います。

(事務局) あとで調整をいたします。

(委員) 19ページの自由意見のところに、印旛学園線と順大線の価格の差があつて不満であるということですか。その話ですか。同価格であれば利用するけど、高いから利用しない。競合しているのですかという話。値段が違うから結局乗らない気がして。

(事務局) 委員がおっしゃるのは、黄色のところ、グリーンの枝線みたいになっているところ合わせると順大線ではないですか。それと、印旛学園線が重複している学園台入口から酒々井方面は、足すと50本以上の本数になるわけだから黄色になっている。印旛学園線、順大線は、学園台入口のところから、印旛日医大方面と順大の方の枝線のところが2つにわかれて25本以下でグリーンになっているという見方でいいですよ。それで、その本数が本当なのというのが疑問で、それでご質問された。

(委員) そういうことです。

(事務局) 確認いたします。ありがとうございます。

(委員) こういった資料をいただいて、私が一市民だったとして、これをみますと、できれば、先ほどおどろおどろ話をされましたけれども、それをここにいわゆる総評的なものを入れてほしい。一市民が全部みて何がわかるのというのは、なかなか難しいと思います。例えば、本数が少ないから乗りにくいよとか、高くてもいいから利便性を追求して欲しいとか、そういうような大まかなことでも結構なので、いわゆる総評的なものを一番後ろにでも付けていただくと良いと思います。細かい数字をみて、高齢者がわかるかと言ったら難しいと思います。あるいは、今日ここで出た課題もそこに、こういう問題として、こういうことを考えていかなければいけないということも書いていただくと、

市の問題はここかということもわかるのかなと思います。なかなか数字で分析する事は慣れていないと難しいのかなと思いました。

(事務局) ありがとうございます。2月3日に交通会議があるのですが、その会議で了承をいただいて、定まった段階で4月に一般の市民の方にもホームページや広報で部分的なものを公表していきたいと思っています。そのときには、ただいまの委員の意見がありましたように、なるべく市民の皆さんにもわかるような形で総評的なものなども加えられればということで検討させていただきます。委員の皆さま、四角の中の言葉や、一つ一つ解説は付けてはいるのですが、文言や表現の方がきちんとしていないところがあります。例えば、7ページですね、表の一番下の開始の始がズレてしまっていたり、こういうところいくつかありますので、そういうところは事務局の方にお任せいただければと思います。貴重な意見ありがとうございます。

(委員) できるだけ生の声を入れていただいて、特にこれは今後市議会でも先生方がみられたり、これが議論になっていくのしょうから、あまりまとめてしまうと自分の思いが入りますので、できるだけ生の声を議会の先生方、色んな方に伝えてあげていただきたいと思います。これがたたき台の資料ですから、非常に大事な資料だと思いますので、あまり加工しないでというのが私のお願いです。

(事務局) その意見については、総評的なもののなかで、そういう風になっていくと思います。なるべく公平な目で総評の検討をさせていただきたいと思います。

(委員) できるだけ加工しないで検討資料にさせていただければと思います。

(事務局) ありがとうございます。

(委員) 一つ聞きたいことが、印西市の場合、企業送迎バスだとかスクールバスだとか多いと思うのですが、こちら文言としてないのはどうなのかな。現状を認識していないのでわかりませんが、バスの中のその他と一緒に入っているのかと。

(事務局) バスの分類のところには、入っていないです。これはあくまでも運賃をいただいて、運行している路線だけしか入っていません。その他にも学校送迎バスもたくさんありますし、企業さんが自分の社員を乗せているバスとか運行していますので。

(委員) 印西の場合には、そういう要素が結構大きいのではないかという印象があります。

(事務局) 極端に言うと大規模商業施設なども自分たちで運行しているようなところもある。実際にそういった質問をしなかったためか、自由意見にもそういった意見が出てきていないので、どこに入れたというわけでもなくて、実際出てきていなかった。公共交通についてのアンケートの回答になっている状況です。

(委員) 千葉市の方だと、イオンが結構お買物バスを走らせている。1時間に1本、無料で。それに一般の客も乗車している。イオンが鉄道の駅の近くにあるから、通勤、通学、買物だけではなくて。そういう意味でみると、かなり寄与しているのではないかと思います。

(事務局) 一部病院のバスに、少ない数ですけど高校生が乗ったりしているのは、見たことはあります。通学で考えますと、会社に行くバスには乗っていません。

(委員) 送迎バスの場合で、路線バスが便利だったら利用するかもしれない人はいますか。

(委員) 路線バスが来たときは、送迎バスがあるところでも乗っています。

(委員) 路線バスのサービス水準が低いところは、逆に、スクールバスや送迎バスを利用する。

(委員) 送迎バスを出しているところの地域は結構あります。

(委員) 印西市と他の首都圏の都心30km圏でみた場合に、印西市の特徴というのは、事業者側からすると、送迎バスの比率が大きいのが特徴なのかなと思います。

(委員) 調べるのは大変だと思います。結構な数がある。

(事務局) 事業者の数も結構な数があります。そこを全部調査して、そして調査をした先として、市はどのように考えているのか、組み込めるかというのは、印西市の公共交通網をどうしたらいいかということを考えていく上で、我々の今の考えの中では、2年間で計画をじっくり作って行って、そのかわり3年間の中で実現できるものを見出していこうとしています。ずるずると10年間と言って延ばすよりも、3年間でできるものの網計画を作っています。間口を広げるのは結構ですけど、3年間で本当に出来る範囲は、我々の力もありますが、限界というところもありますので、方向としては書いていくことはできますが、現実的に実施計画並みのきちんとしたものを作りたいと思いますので、玉虫色でなく、これをこうやっていきたいと思っています。その上で、委員のおっしゃった、事業者ではこういうものがありますとか、こういうので子供たちが学校に行っていますという表現は、どこかに入れるというのはありかもしれません。現状把握の意味で。

(委員) 現状把握でつかめればいいですけど。大変だと思いますが。

(事務局) ただそれが、何本あるかというのは、先ほど話したことと違ってくると思います。

(委員) 構想計画の、公共交通会議の公共交通網計画の中で、公共交通会議があればできるという、いわゆる運輸省の枠がある。例えば、ノンステップでなければいけない、バリアフリーにしなさいよとか、車いす対応をきちっとしなさいだとか、いろいろあります。その中で、公共交通会議を経てという条件を付ければ、それがクリアできる部分というのがいくつかあります。だから、逆にそういったものを利用して、いわゆる壁を打ち破る

というか、そういう可能性もあると捉えます。例えば、鎌ヶ谷市でコミュニティバスをやっていますが、うちはワゴン車でやっています。本来ですと、やはり路線だから、7mから9mの車両を使いましょうということですが、ワゴン車は、ワンステップみたいな形になります。ただ、公共交通会議を経てというものであれば、OKな車両もあります。例えば、予算も決まってきましたし、そういったもので、私たち業者が、バスを増車できないと、例えば予算がかなり掛かりますし、人もいないとなる。そういうところで、便数も出さなければいけないという問題も抱えている中で、公共交通だったら、便数は何本でいいのではないかとか、あるいはこの車両だったらもっと安く買えるからとか、これで運行してみたらどうかというようなことも可能性があるということを感じている。だから、それを突破するのであれば、公共交通会議をかけて、皆さんで進めていくというのは、結構必要かなと思います。

(事務局) ご意見ありがとうございます。交通会議にかけることによって、省略される部分があったり、認可が早くなったりする部分がありますので、せっかくの交通会議ですので、皆さんの意見を聞きながら、運用できればと考えています。

(事務局) 他にご意見はありますか。お出しただいたご意見を必ずしも全て反映することはできない場合もあるかもしれませんが、いただいたご意見は、参考とさせていただきます。交通会議の本番の資料の確定に向けまして、検討を進めさせていただきたいと思えます。

(事務局) 議題1を締めさせていただきます。議題2の意見交換に入る前に、ふれあいバスの最新の利用状況について地域交通係から説明させていただきます。

【資料の説明】

(2)意見交換

(事務局) それでは意見交換に移りたいと思います。せっかくの機会でございますので、意見交換をされたいという事項がございましたら、どうぞご自由にご発言の方をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(委員) いっぱいお金をかけて、アンケートを取ったから、何か活かせることがないかアンケートを全部読みました。北総線に関してはとにかく高いという意見が多かった。目の前に通っているのに、なんとかバスで行けないかとあり、新鎌ヶ谷からバスが出ているからそこから行くとか、今は定期があるけど、定期がなければ利用しないとか、せっかく電車が通っているのに使わないで、何とか生きていけないかみたいな。市としても、もったいない感じなので。実際私の周りでも、千葉ニュータウンに引越した時、電車が通った時に引越したのですが、子供たち全員出て行って、近所に若い人がいないのです。高齢化にもつながっている。結局交通費も足らない、帰ってきなさいとも言えない、老夫婦しかいない、そんな感じで高齢化もすごく進んでいるので、せっかくいい電車が通っているのに、もう少し下げてくれというのを、市民が言っているぞというのではな

くて、公共交通会議のアンケートの結果から、とっても困っているから、30円でも50円でも少しずつでも下げていってくれないか、きちんと市としても要望というか、会議をかけて、こういう結果がでているのだから、少しは考えてという形で要望していただきたいというのが一つ。後の意見は、賛成とか反対とかいろいろあって、一つの事柄に関して、いろいろ意見があるから、直ぐにはできないのだけれども、北総線に関しては絶対に言えるなと思いました。現状でいいという人は、一人もいないので。成田線だって安くしてほしいのだけど、しょうがない部分があると思っている人もいるので、市として要望していただきたいなと思います。もう一点は、ふれあいバスのルート図、新しいのができて、とてもいいです。今回字も大きくなっているし、バスもわかるようになっているし、乗り継ぎの事もここを想定していますと書いてあるので、今まで市役所からしか乗りつげないのかなって思っていたけど、木下駅でも乗り継ぎを考えてみようとか、私自身も使っていても知らないことがいっぱいあったので、今回の改正は、とても利用者としては感謝します。ありがとうございました。

(事務局) ルート図の方、ありがとうございます。これに満足することなく、また、より見やすいものになるように、考えていきたいと思えます。それから北総線の要望の件ですけど、市としても、最重要課題ということで考えておりまして、毎年度要望をしているところでございます。会社経営というなかで、なかなか実現ができないのは確かですけども、市としては重要なことと考えていますので、引き続き活動していきたいと思えます。

(委員) 実際ふれあいバスを運転している側ですけど、アンケートをみると、全体の割合から見ると、ふれあいバスの利用していない人が非常に多い。その人たちのアンケートの答えと実際に利用している人たちの答えがかなり違っている。使っている人たちから見ると、バスは玄関の前まで来なくていいから、もっと早く時間通りに目的地に行きたいんだと、これは運転している私たちにもよくその声は直接聞きます。目的地がそこにあるのに、また右に曲がって、左に曲がる。乗っていない9割の方たちの意見は、玄関の前まで行ったほうがいい、本数を増やした方がいいとなっている。どっちの意見を考えるか。運転している側から言うと、どこの人をどこに移したいのか。走らせる目的を考えて欲しい。何となくグルグル回って、満遍なくバス停はあるんだけど、実際使っていないバス停もたくさんある。乗っている人は、100円だから耐えて、1時間乗って次の駅まで行くと、それが現状なので、もう少しコースをわかりやすく、5分ぐらいのところは、せめて歩いて、広い通りまで来てほしい。そうすれば、もっとわかりやすく、走りやすい、すれ違いもドキドキするようなところを走らなくてすむ。いくつかバス停も、このバス停もなくてもいいんじゃないのかというのも実際ありますので、そういうところをもう少し見直していただきたい。事故、トラブル、遅れがないような運転も私たちはできると思えますので、その辺を考えてもらったらと思います。

(事務局) 貴重なご意見ありがとうございます。実際に説明にあったように、乗っている方と、乗っていない方の意見が異なっている。その辺は、精査していかなければいけないと事務局は考えています。例となりますが、バス停を設置したいとして、近くの家にお願ひしに行きますと、家の近くに置かないでくれと言う方は、必ずいます。利用する人たちの

意見と、利用しない人たちの意見は全く違うということは、我々も自覚しております。自分の家がみられたくないとか、プライバシーの問題が大きくなってきて、昔は自分の家の近くにバス停を寄せていた人もいたという話は聞きましたが、今は自分の家の前では絶対に止まらないでくれというのが多いようなので、その辺もいろいろ研究しておりますので、またご助言の方をよろしくお願いいたします。

(事務局) ふれあいバスが走っているところと、路線バスが走っているところで重複しているところがあります。料金の差もありますが、その辺について事務局も研究しなければいけないと思っているところですが、何かご意見があれば。

(委員) 先ほどお話がありましたけれど、路線バスが走っているのであれば、ふれあいバスは、そこは走るべきではないのではないかと思います。前をふれあいバスが走って、後ろを路線バスが走っているとき、前はサラリーマンの人がパンパンになっていて、後ろの路線バスがガラガラで走っていると。そういうのは、現実にあります。ですから、ふれあいバスの本当に走らなければいけないところはどこなのか。乗っている方に言わせれば、100円で行けるのに余計なことをするなって言われますけど、実際は、後ろが空っぽのバスがあるというのが現状ですので、是非検討してはもらいたいと思います。

(事務局) ありがとうございます。他にございますか。

(委員) うち、バス車両4台で路線をやっている。多くを走ろうと思うと、走る場所を選ばなければいけない。うち、印西牧の原と、北環状線で新鎌ヶ谷まで行くルート走らせている。去年9月にダイヤ改正をした。そしたら、乗らなくなった。というのは、時間に制限があるので、要するに本数が少なくなる。印西牧の原ルートを1台専用にしたがために、北環状線が、直行便も含めて3台になる。4台の使い方ですけど。それに何が起きるかという、本数が少なくなる。1時間で2本だったものが、1時間に1本になる。そうすると、乗らないのです。当てにできない。先ほど、アンケートの中に30分に1本は欲しいという話があって、出したいけど、出せないという状況が起きています。どうするかといったら、例えば、印西牧の原ルートを朝乗る時間帯、夕方乗る時間帯は、乗るのです。だけど、真ん中の時間帯は、通勤の人たちが乗らないから。それをカットしよう。カットして、北環状線の方に走らせるということを考えたら。じゃあ、この中の走らない部分をどうしようと、いうように頭を使うわけですね。その時に、例えば、コミュニティバスがそこを走ってもらうということもありかなと思います。最初の考えは、走らなくていいじゃないかということもあったんですけど、今いわゆる運転手さんも足りない、働き方改革で勤務時間の制限がある。なおさら、運転手の採用を増やさなければいけない。そういう状況の中で、車を買って増やしたって、人がいなければ運行できないわけですから、そういうこと考えると、ちょっと走り方を考えないといけないよねっていうバス会社はみんな、そういう立場にあるのです。ただ単に便数を増やせと言われても、できない状況にある。

(事務局) 昼間が全くなくなったりすると、影響は出てくるのでしょうか。

(委員) そうですね。先ほども言われましたけど、10時位の買物のお客さんもいるよっていう中で、その足が1時間に1本になってしまった。あるいは、1時間半に1本になってしまった。ということになってくると、やはり当てにならないよねっていう状況が起きてくる。だから、バス会社の課題としては、ドライバーさんの不足、働き方での枠が厳しくなってきた。それがすごく大きい。

(事務局) ありがとうございます。

(委員) 自由意見とか、アンケートをみても、バスの時間ですね。1時間にせめて、1本、同じ方向で出せるようになっていただければ、利用したいという意見が多かったので、1時間に1本ということを考えていただきたいというのが一つ。そしてもう一つが、具体的にこのアンケートに出てきましたけど、木下、小林方面ですね。木下駅から小林駅方面へ行く利用、逆に小林駅から木下駅方面へ行く利用というのはいないわけですよ。だから、新しい計画では、木下から木下東を通過して、牧の原方面へ行くのと、今現在小林駅から牧の原方面へ行く路線バスが走っていますので、便数を増やしたほうがいいじゃないかと思えます。中ルートも、別所の中はほとんどいない。別所過ぎて、牧の原のジョイフル本田から先の方が結構乗り手がいる。別所は乗り手が多いとみえていますけど、実際はあの間は、空で走っていることが多い。ルートの見直しは、調査結果が出てきたわけですから、考えていただきたいと思えます。

(事務局) ありがとうございます。ルートの見直しの件につきましては、皆様とお話をしていくということで、要望があったということ。1時間に1本という話も出ました。その辺も意見として、検討させていただきます。労働環境の話がありましたけど、路線バスの皆さんはそうなんですけど、休憩の問題とか緩和のための時間とかいろいろ考えるとギリギリでやっているのは、わかっています。便数が何便もあればできるのしょうけど、1便の中で、最大限に動いていただいているのは事実ですけども、ルート等の改善の中で、考えていかなければいけないなということで、皆さんにお知恵をお借りしたいと思えます。

(委員) アンケートの結果から、乗らない人がもっと家のそばまで来てほしい、乗っている人は、5分や10分歩いてもいいから、もっと効率的に回って欲しい。どっちを取ったらいいかということですけど、私は乗っている方ですけど、個人の意見ですけど、乗らない人が近くにきたからって乗らないです。みんなに無くなってしまうから乗ってくださいと言っても、乗らないのです。だから、乗っている人の意見をさらに効率良くして、増やしていく方向がいいのかなと思えます。

(事務局) 乗る人も乗らない人もなるべく皆様に支えていただいて、広報をお渡ししましたけど、みんなで支えていかなければ、公共交通は成り立っていきませんよと言う様な意識も入れていきたいため載せさせていただきました。いろいろな方がいらっしゃいますけど、なるべく若いときから公共交通を利用していただくと、お年を召された時も使いやすい

のかなと考えております。事務局としても、なるべく利用していただく機会を作るような広報、地域活動をしていきたいと考えております。ご意見の方をよろしくお願いいたします。

(委員) 事業者の方からの意見というのは、重要なことという気がする。網計画において、そもそも何を目的としているのか。民営バスとの役割分担ということだと思います。今は同じ時間に競合してしまっているケースもある。それぞれ役割が違うので、コミュニティバスは費用が安い分、市が費用負担しているわけですから、その役割分担というのは何なのか明確にしてあげて、民間のバスと、コミュニティバスとを同じ競合路線であるところの便を分ける。昼間はコミュニティバスで。朝夕は、路線バスで。そういう様な分担はできると思います。競合を無くすのではなく、時間帯を分けるとか役割を分けるとかが、あり得るのかなと、委員の話聞いて思いました。

(事務局) ありがとうございます。よろしいでしょうか。

(事務局) アンケートの中身につきましては、ご意見を皆様からいただきました後、事務局の方で整理して参りまして、2月の交通会議に、ご意見出来るだけ、反映できるように検討していきたいと思っておりますので、事務局の方にお任せくださるようお願いいたします。よろしくお願いいたします。

5 閉会

(事務局) 以上をもちまして、「令和元年度第2回ふれあいバス見直し検討分科会」を終了いたします。長時間にわたりまして、ありがとうございました。