

令和元年度第2回本塾第二小学校周辺地域対策分科会 会議録

開催日時 令和2年1月15日（水）午後1時30分から
開催場所 印西市役所 附属棟2階 25会議室
出席者 石川浩久委員、織原拯委員、浦川真一委員、石井隆委員、岩崎員幸委員、
佐藤信之委員、川嶋一郎委員、染谷豊委員
欠席者 和田賢太郎委員
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 0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回本塾第二小学校周辺地域対策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。委員番号5番和田委員におかれましては、本日所用で欠席とご連絡をいただいております。

(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現在のところ、傍聴の申し出がございません。

(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。ご了承ください。

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、交通委員の皆様のお力添えを頂きまして、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。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まい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すので、予めご承知おきください。「自由意見」については、基本的に、原文のまま公開する予定でございますが、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思いますと思っております。それでは、株式会社ライテックの谷口さん、お願いします。

(ライテック)

資料を説明させていただきます。書類番号、自由意見。書類番号1から8まで、それから自由意見を説明させていただきます。8番につきましては、アンケート票でございますので、ぜひ参考にさせていただければと思います。書類番号1番の現状把握ということで、これは皆様もご存じであると思いますが、改めて市の現状を整理したものを説明させていただきたいと思っております。時間もあまりございませんので、分量も結構ありますので、少し本埜地域に着目してご説明させていただきたいと考えております。書類番号1番の3ページ、土地利用ということで、本埜地域は農地が広がっている中で、集落が存在している地域であるということです。従って、5ページ人口集中地域は本埜地域にはないという現状であります。それから7ページ、市全体の人口ですけど、北総線の開業後増えてきていると、その中で8ページ本埜地域、右上の図ですが、印旛日本医大駅周辺が開業後に大きく人口が伸びている地域でございます。一方で9ページ人口の構成は少子高齢化ということで年少人口が減って高齢化が進んでいるというところでございます。今後どうなるかというのが10ページでございます。2028年市民の人口は11万人をピークに、減少傾向になる。そういう予想になっております。11ページはメッシュ別ということで500m四方の地域に割ったものでございます。本埜地域は比較的人口密度が低いような地域でございます。12ページは、65歳以上でみたもの。13ページは、65歳以上割合でみたものでございます。14ページ、15ページは人口の過去10年間の変化でございます。本埜地域は増えている地域もあれば減っている地域もあるということで微増微減という状況になっております。16ページが高齢者の世帯を示したものでございます。下の図が高齢者の単独の世帯、高齢者夫婦だけの世帯が近年増えてきているという状況であります。17ページ以降は通勤・通学でどこに行っているのか、どこから来ているのかを図化したものでございます。18ページは同様に、私事目的ということで、買物でどこから来ているのが多いとか、どこに行っているのが多い等周辺との繋がりが強いということでございます。19ページは商圈をみたもの

でございます。20ページ以降は産業構造のことで、21ページは事業所の立地状況をみています。本埜地域は、事業所は多い地域ではないというところでございます。22ページは就業人口、従業人口の産業別の構成でございます。細かく見たものが23ページになります。本埜地域は働く人が凄く多いというわけではないというところでございます。25ページ以降に主要な施設の立地状況とバス停からの300m圏に施設が立地しているかどうかというのを検証したものでございます。少しバス停から離れている施設もございまして、大体はバス停へのアクセスがある程度確保されているという所でございます。29ページ、30ページは市の財政状況でございます。路線バス、スワン号共に市の補助が入っているわけですが、それを担保するような市の予算、財政状況はどうかというところを見ています。今のところ自主財源率が高い市でございます。今後の動向、高齢化によってはもう少し厳しくなってくる可能性もある。31ページ以降は公共交通の現状ということで、31ページは鉄道、青い丸が1km圏になってございます。本埜地域は鉄道から離れている地域が多い。それをカバーするように32ページでバス停から300m圏域をみています。これによって本埜地域におきましては、印旛・本埜支所ルート、スワン号である程度カバーされているというところでございます。それから路線バスの状況をみますと、33ページ以降になります。本埜地域で路線バスで補助をうけていない路線は滝野循環線のみであるという状況、一方で補助を受けている路線、コミュニティバスは34ページですが、六合路線やふれあいバス印旛・本埜支所ルート、スワン号が導入されているということでございます。38ページにバス待ち環境ということで、バス停に屋根とかベンチの設置状況を現地を確認したものを整理したものでございます。そもそも歩道が無くてバス待ちの安全性に問題がある所もございまして。ベンチが設置されている所もある、その状況を調べたものでございます。40ページ以降は、鉄道やバスの運行本数をみたものです。バスは41ページで、六合路線の本数は多くありませんが、1日25本未満という水準でございます。あとはバスの所要時間、運賃の状況、割引制度の状況について整理してあります。47ページにふれあいバスとスワン号の運行本数を載せてございます。この地域では、印旛・本埜支所ルート、東ルートも一部分だけございます。スワン号も本数に関してはそれほど多くありませんが、カバーされているというところがございます。48ページ以降は利用者数になります。バスにつきましては、49ページに印旛支所ルートは、利用者数は少ないものの増えてきていると伸びが大きいという状況になってきております。一方で乗合タクシー、スワン号ですけど、月によって多い少ないというのはございますけど、少し減っているという傾向にあるのかというところがございます。最近では一ヶ月あたり20人ないし30人位のレベルになっているというところなんです。従いまして、一ヶ月あたり30人満たないということは、一日あたり一人いないと利用者数としては少ないという課題があるという状況でございます。51ページ以降は、パーソントリップ調査、交通実態調査からこの地域全体がこういった交通手段を用いて移動されているのかというのを調べたものでございます。印旛地域と本埜地域一緒になりますが4422ゾーンと書いてある所になりますけど、自動車の利用がかなり多い地域であるということでございます。一体どこに行っているのかというと、52ページ、鉄道でどこに行っているのかというと市外に出ていくのが多いという結果になります。53ページのバスの利用は市内の利用と近隣のおそらく佐倉とか酒々井とかになると思いますが、

そちらに行くのが多い、自動車に関しましては54ページになりますが市内も多ければ市外に流れていくのも多いというところがございます。55ページは、鉄道駅、本埜地域でいきますと最寄り印旛日本医大駅と小林駅、安食駅は市外でございますので、この2駅でみますと、小林駅は徒歩で駅まで行っているというのは57%で3分の2でございます。印旛日本医大駅は大体6割位が徒歩で行っていますので、駅周辺に住んでいる人は歩いて鉄道に行くというのが多く、それ以外では車で駅まで行って、パークアンドライドという形で利用されている方が2割位はいらっしゃる、そういう使い方をしているということがございます。59ページになりますけど、バスが走行している道路、一部の路線でありますけど走行条件を調べたものでございます。本埜地域は鎌ヶ谷・本埜線でオレンジ色、20キロから30キロということで、他と比べると少し走行速度は劣る区間はあるということです。次の60ページをみますと、ボトルネック箇所、渋滞箇所として51の境田でして、ここが一つ道路条件としては問題があるところがございます。以上が現状把握ということで既存の資料などから整理したものでございます。

(ラテック)

続きまして、今回のふれあいバス並びに市民アンケート調査を通じてアンケートを行った結果をご報告させていただきます。まず書類番号2番ですがOD調査ということで、ふれあいバスを対象にどのバス停から乗って、どのバス停で降りているかといったところを調べたものでございます。平日、休日の1日ずつ調査してあります。2ページ、ふれあいバス全体といたしまして、平日747人、休日420人の利用がありました。そのうち本埜地域にかかる印旛・本埜支所ルートにつきましては、この6ルートうち一番少ないところですか平日71人、休日41人の利用があったというところがございます。一番少ないルートでありますけど、近年伸びが大きいという状況でございます。3ページ、利用は女性が多い、4ページ高齢者の割合が比較的高い。特に印旛・本埜支所ルートは高齢者の割合が高い路線であります。それから便ごとにみていきますと、7ページをご覧くださいと思います。右下、印旛・本埜支所ルートということで、朝の7時25分発の便は少し少ないですが、平日ですとそれ以外は1便当たり10人多いところで16人いらっしゃるということで、横の点線がございますけど、これは座席数で11席ございます。それと比べるとだいたい座席数と同様位の利用があるというところがございます。一方で休日の利用は少ないという結果になっております。バス停別の利用状況をみたものでございますけど、本埜地域に関わる場所は東ルート、8、9ページございますけど、木下駅から小林駅、小林駅から木下駅に戻るルートがございますけど、木下駅周辺利用が多くて小林駅まで足を運ぶという人は中々いないと、そのような結果になってございます。印旛・本埜支所ルートということで、23ページ、24ページをご覧くださいと思います。印旛・本埜支所ルートは印西牧の原駅へ行く利用が非常に多いと、この駅を始点といたしまして色々な方向へ利用があるというところがございます。24ページをご覧くださいますと太い線が繋がっている37番が牧の原駅になります。そこから120番本埜クリニックタウンや印旛日本医大駅、病院周辺を結ぶ利用が多いというところがございます。一方でルートを変更した本埜支所につきましては今のところ利用数はそれほど多くないという結果になっております。そのほか、26ページ以降の所要時間調査、遅れ時間調査、ダイヤに実際の運行の時間を比較してどのくらい遅れるかというのをみたものでございます。28ページが平日の場合で、印旛・本埜支所

ルート所要時間の遅れというのは、本来30分で行けるところを何分で行っているのか35分だったら5分遅れという計測の仕方をしております。一方で始発バス停での遅れというのは始発が10時発だったら10時に出発できれば遅れはないと10時5分発だと5分遅れとそのような見方をしております。これを印旛・本埜支所ルートでみますと、最大で4分程の遅れが発生している。遅れてはいますけど、それほど大きな遅れではないというところがございます。最後の30ページこれは休日でございますが最大で14時15分発で5分程の遅れが生じているというところがございます。以上が利用者数調査、OD調査の結果でございます。

(ラテック)

続きまして、書類番号3番。市民アンケート調査でございます。これは市全体から3200票を配布して1574票の回収がありまして地域別に集計を行っております。1ページでみますと一番下の本埜地域で、女性からの回答が多いという結果になっておりまして、2ページには年代別でみております。比較的高齢といえますか40代、50代といったような年代からの回答が多いという結果になっています。4ページに居住地別の集計結果が載せてございます。本埜地域は、番号で言いますと14、15、16番に相当する地域でございます。市内を1番から16番まで同数配布してございます。同数配布すると、1地域当たり6.25%という構成になりまして、それに比べて、14、15は、5.5%、5.7%で、他の地域に比べると回収率が良くない結果になってございます。その結果でございますけども、個人の状況としまして、運転免許を持っているか。5ページ、運転免許は9割の人が持っている結果となっております。自動車も自分専用、家族との共用を合わせると、ほぼ100%近い方が車を持っているという結果になってございます。6ページ、自動車運転状況は、毎日運転をしている方が8割以上いて、自動車中心の地域であるという結果になってございます。免許の返納の予定があるかについては、本埜地域では13.7%と低くなっています。これは全年代に聞いていますので、こういう結果が出ているということでございます。免許の返納の予定がある人に対して、何歳ですかと聞いた場合、70歳位から多くなる結果となりました。70歳位が基準となることが考えられます。免許返納後に利用したいと思う手段としては、ふれあいバス、路線バスの回答が多い結果となっております。8ページ以降は、外出状況について、目的別にみてございます。通勤・通学、買い物、通院、趣味・娯楽。それぞれの利用の頻度をみてございます。それから、9ページ以降は、地域別にそれぞれ目的ごとどこに行っているかというところを聞いております。本埜地域につきましては、10ページになります。通勤・通学は、市内や市外の千葉県内が多くなっている結果になってございます。買い物をみると、市内が大半である結果となっております。どこからどこへ行っているのかが、11ページ以降になります。通勤・通学では、市外を出られる方が多い結果になってございます。12ページ。買い物では、市内で買い物を済ませる方が多い結果になってございます。通院、趣味・娯楽についても市内で済ませる方が多くなっています。外出する時の交通手段というのが15ページ以降になります。通勤の場合、買い物の場合、通院の場合、趣味等の場合です。本埜地域に限らず、車を利用される方はかなり多いという結果になってございます。17ページは、出発時刻、帰宅時刻になってございます。20ページは、外出する時の所要時間になります。だいたいですが、通勤は、市内ですと20分位の移動時間をかけている結果になってございます。市外の場合は、60分位かけているという結果になっ

ています。22ページ以降は、交通手段毎にみてございます。鉄道の利用頻度、本埜地域は、半数以上はほとんど利用されていないという結果になっています。鉄道を利用する場合、どのような目的で利用するのかというと、通勤・通学が多いという結果になっています。どの駅を利用しているのかは、印西牧の原駅が一番多くて、小林駅が19%という結果になっています。24ページ、駅までの交通手段ですが、車で駅まで行っているという割合が多い結果となっています。自ら運転するというので、駅の近くの駐車場を利用して、鉄道を利用するというパターンが多いということもございます。駅までの所要時間は、半数以上が10分以内という回答結果になっています。鉄道利用しない方の利用しない理由としては、他の交通手段が便利だからが多い結果となっています。26ページ以降は、路線バスの利用状況でございます。本埜地域でみますと、路線バスを利用しない方が9割位いる結果となっています。利用する方は、月に数回程度を合わせましても、1割に満たない結果となっています。利用する場合の外出目的は、通勤・通学での利用が多い結果となっています。27ページ。よく利用する路線として、小林線が多い結果となっております。自宅からバス停までの交通手段では、大半の方が歩いて利用している結果となっています。最寄りバス停までの所要時間ですが、半数以上が5分以内との結果になっています。路線バスを利用する理由でございますが、他に交通手段がないという方がバスを利用している結果となっています。路線バスを利用しない人の理由を聞いてみますと、他の交通手段が便利であるという結果が多くなっています。そのほか、運行本数が少ないという結果も多くなっています。乗らない方が、乗るための条件として、運行本数が多ければという回答が多い結果となっています。利用するための条件として、30ページは、自宅からバス停までの希望する所要時間について、また、バス運行本数について聞いてございます。また、始発時刻・終発時刻が何時台であればと聞いてございます。6時から23時までという回答結果になっています。運賃の水準も聞いています。今よりも安い条件として、100円位を望んでいるという結果になってございます。33ページ、ふれあいバスの利用状況でございます。本埜地域におきましては、知っているという回答が多いですが、名前だけは知っているが66.4%、運行内容を知っているという方は2割位の結果となっています。ふれあいバスを利用されている方というのは、本埜地域で、5%に満たない結果となっています。35ページ、上の図は、年代別の利用の頻度をみてございます。35ページの下図が、利用目的でございます。通勤、通院、趣味・娯楽となっています。36ページ以降でございますが、印旛・本埜支所ルートをよく利用する結果になっています。37ページは、それぞれ具体的な利用の状況でございます。バス停までの移動手段、バス停までの所要時間。満足状況と言いますが、どのようにあって欲しいかというのが、38ページ以降になってございます。これをみますと、ルートは、現在のルートでいいよという回答が一番多かった結果になっています。運行ダイヤについても、現在の運行ダイヤでよいという結果になっています。利用する理由は、40ページになりますが、費用が安いが多い結果になっています。一方で、利用しない理由であります。41ページで、他の交通手段が便利であるが多い結果になっています。利用するための条件としては、運行本数が多ければ、自宅近くを通ってくればとの回答が多い結果となっています。42ページ以降になりますが、希望する所要時間、運行本数について聞いてございます。バス停まで5分以内で、30分間隔でないと、バスは利用されないという

結果になってございます。利用したい時間帯についても、朝から晩まで希望しているということでございます。本埜地域だけに運行されています、スワン号になります。45ページ以降になります。スワン号の認知度を聞いたところ、本埜地域でも知らないが57.9%となっています。認知度について大きな課題であるということでございます。スワン号を利用しない理由については、利用方法がわからないというのが4割位いらっしゃる回答結果になりました。46ページ、利用の条件。条件が変わっても利用しないが4割あるなかで、利用するためには、予約制ではなく路線バスのようにするという回答が多い結果になりました。希望の運行本数、運行時間帯も路線バス並みの運行水準を求められている結果になっています。47ページは、バス停に関する意向について聞いてございます。玄関先までバスが乗り入れるのがいいのか、経由地を少なくして短時間で結んだ方がいいのかというのを聞いています。結果として、バスの利用者は、短時間で結ぶことを望んでいる人が多い結果となっています。非利用者からすると、玄関先まで来てほしいとの回答が多い結果になっています。48ページ、バス停に必要な施設は、屋根やベンチを求める回答が多い結果になっています。夜間の移動と言う観点で、アンケートをしてございます。夜間の移動で困っていることは、路線バスの終発の時刻が早いが多い結果となっています。50ページ以降は、バスあるいはスワン号もそうですけど補助を交付してございます。補助の認知度と、補助の妥当性というものを聞いてございます。補助については、知らなかったが6割から7割位の結果になっています。今後の負担のあり方については、現状のままでいいという方もいれば、市の負担を抑えなさいという方もいる。さまざまな意見が出ている結果になっています。52ページは、運賃のあり方についてです。運行内容はこのままで値上げしないという意見があれば、運行内容が充実するのであれば、運賃を値上げしてもかまわないという意見もあるという結果になっています。ふれあいバスにつきましては、現状を望むという意見が多い結果となりました。54ページですが、ふれあいバスの運賃を値上げするとした場合、いくらまでだったら許容できるかというのを聞いたものでございます。だいたい250円位が多い回答結果になってございます。仮に値上げするのであれば、これが上限になると思います。

(ライック)

続きまして、書類番号4番。ふれあいバスは、この地域ですと印旛・本埜支所ルートになりますので、それを中心に説明したいと思います。2ページ、女性の割合が多く、高齢層からの回答割合が多い結果になっています。4ページ、5ページをご覧くださいますと、ふれあいバスを利用されていることもあり、市民アンケートでは自動車を利用されている方が多い結果でしたが、バス利用者の方は、免許を持っていないという方が多く、また、自動車を持っていない、自動車をあまり運転しないというような方が多いです。そういう方が、ふれあいバスを利用されている。免許の返納に関しては、70歳位を境に返納予定があるという結果になっています。8ページ、ルート別の乗車目的を聞いています。印旛・本埜支所ルートにつきましては、平日は買い物、趣味・娯楽が多い結果になっています。休日は、買い物の利用が大半である結果になっています。12ページ、バス停の所要時間についてですが、5分以内で5割を超えている結果になっています。バス停の近くに住んでいらっしゃる方が利用されていると考えられます。15ページ、乗り継ぎになります。ふれあいバスに乗車する時に、どこから乗り継

いだのかということでございます。16ページは、ふれあいバスを降りてどこへ乗りつ
いだのかということでございます。乗り継ぎ無しが一番多い結果になりましたが、鉄
道への乗り継ぎ、ほかの路線バスへの乗り継ぎ、他のふれあいバスへの乗り継ぎとい
うものも一定程度ありました。印旛・本埜支所ルートにつきましては、他のふれあい
バスへ乗り継ぐという回答が2割前後いらっしゃいました。17ページ、利用頻度。利用
者に限ってみますと、週に2、3回以上の方が過半数以上になっています。利用する理
由は、費用が安いが一番多い結果になりましたが、それ以外に、他に交通手段がない
から、移動が便利であるなどの回答も多くありました。18ページ、ふれあいバスに対
する評価でございます。ルートに関する評価、バス停位置に関する評価は、概ね現在
のままでよい、あるいは現在のバス停でよいが大半を占める結果になりました。運行
ダイヤにつきましても、現在のダイヤでよいが多い結果になりました。所要時間につ
いてですが、ふれあいバスは、色んなところを経由していき所要時間がかかりますが、
9割の方が問題ないとの回答結果になっています。定時性に関しましては、8割位の方
が問題ないとの回答結果になっています。22ページ、乗り継ぎに関しましては、多少
不満があるという回答はあるのですが、問題ないとの回答が多い結果になりました。
運賃は、9割以上の方が現在の運賃で満足されている結果になりました。バス待ち設備
ですが、4人に1人位が現在の設備に不満があるとの結果になりました。屋根が欲しい、
ベンチが欲しいとの意見が挙がっています。24ページ、バリアフリー状況ですが、不
満より問題ないとの回答が多かった結果になっています。25ページ、混雑状況に関し
ても問題ないとの回答が7割前後の結果になっています。総合的にみると、5割から6割
の方が満足している結果になっています。26ページ、バス停に関する意向です。市民
アンケートと同様に、玄関先までバスを乗り入れた方がいいのか、それともダイレク
トに行くのがいいのかと。印旛・本埜支所ルートは、平日と休日で傾向が逆転してい
ますが、ダイレクトに行ってほしいというのが平日では多く、いろんなところに回っ
て欲しいというのが休日では多かった結果になっています。27ページは、設置して欲
しいバス停の設備になります。ベンチや、屋根を希望する割合が多い結果になってい
ます。28ページは、ふれあいバスへの補助についてです。補助が交付されているのを
知っている方が6割位の結果になりました。市の負担と利用者負担の望ましいあり方は、
現状のままでよいが4割位の結果になっています。それから今後につきましては、運行
内容を変えなくてもいいし、値上げしないが4割位の結果になりました。一方で、運行
内容が充実するなら、値上げしてもよいもだいたい4割位の結果になりました。運賃の
望ましい水準ということで、30ページになります。現在と同じ水準を求める割合が、6
割位で、最も多い結果になっています。仮に運賃を値上げした場合を聞いてみますと、
200円から250円までが大半になっている結果になっています。

(ラテック)

続きまして、書類番号5番。路線バス利用者アンケート調査結果でございます。本埜地
域につきましては、六合路線が補助あり路線として、地域を走っています。5番につき
ましては、市全域でみていますので、他の路線を含めた結果になってございます。2ペ
ージ、3ページは、回答者の属性でございます。女性で、比較的高齢の方の回答が多い
結果になりました。5ページ。自動車を持たない方、免許を持たない方がバスをよく利
用されている結果になっています。9ページ、乗車目的です。六合路線は、補助ありに

含まれますので、それで見ますと、平日ですと通勤・通学が5割位の結果になっています。休日も通勤のほか、買い物とかに利用されている結果になっています。12ページは先ほどの、市民アンケート、ふれあいバスでも説明させていただきましたけど、バス停までの時間でございます。だいたい10分以内で過半数を占めている結果になっています。13ページは乗り継ぎの状況です。乗り継ぎをされていない方が、一番多い結果になっていますが、乗り継ぎする方の中では、鉄道への乗り継ぎが多い結果になっています。14ページ以降、路線バスで帰りの状況をみたものです。15ページは帰りの時間帯、16ページは帰りのバス停までの時間、目的地までの時間でございます。乗りつぎ状況が17ページ。鉄道からの乗り継ぎが多い結果になっています。鉄道の端末交通として、バスは使われていることとなっています。18ページは路線バスの利用頻度です。利用されている方は、週2、3日以上の利用が6割以上を占めている結果になっています。市民全体で見ると、バスの利用は多くないですが、利用者に限ってみると、週2、3日以上利用されている。20ページ以降は、路線バスの満足度でございます。行き先、運行経路、バス停の位置については、満足との結果になっています。一方で、22ページの運行本数については、不満の回答が多い結果になっています。本数が少ないということだと思います。23ページは、始発時刻・終発時刻ですが、満足との回答もありますが、それと同じくらい不満との回答もあります。25ページ、乗り継ぎについて、満足の割合が高いですが、不満であるとの回答も25%から30%位あります。乗り継ぎに関しても改善の余地があるという結果になっています。27ページ、バス待ち設備の快適性。屋根がないとか、ベンチがないとか不満に思う方が2割から3割程度いらっしゃる結果になりました。バリアフリー状況、混雑状況については、不満に関してはそれほど多くない結果になりました。29ページ、総合的にみて、だいたい半数の方は、バス交通に関して満足であるという結果になっています。それを分析したのが30ページになります。満足度・重要度分析になります。本埜地域の六合路線は、補助あり路線に含まれます。4つのグラフの内、左側になります。補助あり路線平日をみますと、重要度が高いものの、満足度が低いというのが、乗りつぎとかになります。休日で見ると、バス待ちの快適性、始発時刻・終発時刻、乗りつぎが重要度が高いが、満足度が低い結果になっています。このようなところが、今後の改善する上でのポイントになると考えられます。31ページ、バス停に関する意向です。市民アンケート、ふれあいバスのアンケートと同様に聞いています。玄関先まで乗り入れる方が良いのか、あるいはダイレクトに行って欲しいのかというところで、補助あり路線で言いますと、平日の場合は、玄関先まで乗り入れた方が良い、休日の場合は、ダイレクトに行って欲しいとの結果になっています。32ページは、バス待ち施設に関する意向です。バス停に屋根が欲しい、ベンチが欲しいとの回答が多い結果になりました。運行補助に関することについてです。運行補助について、知らなかった、知っていたというのが半数になっています。市の負担と利用者負担の望ましいあり方は、現状のままでよいが半数の結果になっています。市の負担を増やし、運行内容を充実して欲しいとの回答も比較的多い結果になっています。34ページ、今後の運行内容と運賃のあり方についてです。半数近くの方が、運行内容は今のまま、運賃は値上げしないで欲しいとの回答結果になっています。一方で、平日3割、休日4割の方が、運行内容が充実するなら、運賃を値上げして欲しいとの回答結果になっています。以上が、路線バスアン

ケート調査結果になります。

(ラテック) 続きまして、書類番号6番。スワン号も利用者アンケート調査を行いました。乗車された方に車内で配布して、調査をしました。利用者が少ないということもありまして、返信する方がいらっしやらなかったという結果になってございます。

(ラテック) 続きまして、書類番号7番。市外からの来訪者アンケート調査結果でございます。インターネットアンケートを通じまして、首都圏、1都3県、それから茨城県を含めた在住の方にアンケート実施したものでございます。年齢階層は、だいたいばらけているところでございます。2ページの上をご覧くださいますと、県内で回答された方が多い結果になってございます。そのほか、東京都の回答が多い結果になっています。そのようなサンプルの特徴になっています。印西市来訪したときの目的は、3ページの一番上でございますが、趣味・娯楽等が3分の1、そのほか、買い物が多い結果になっています。来訪頻度ですが、年数回が半数弱の結果になっています。それほど、頻度が多い方ではないということです。4ページはどこに行ったのかということを集計したものでございます。施設区分で見ますと、商業施設。内訳としまして、ジョイフル、イオンなどの来訪がかなり多い結果になりました。利用された交通手段では、5ページの中のグラフになります。自動車66.3%で、3分の2の方が、車で来訪との結果になっています。それ以外は、鉄道25.7%、路線バス5.7%との結果になっています。鉄道を利用された方に限ってみますと、印西牧の原駅、千葉ニュータウン中央駅で下車されて、来訪されている結果が多くなっています。下車されてどの交通手段で目的地へ向かうのかという結果は、徒歩で目的地まで向かったという結果が多いですが、路線バス31.2%、ふれあいバス7.8%という結果になっています。割合としては高いのではないかと思います。従いまして、市外からの来訪者では、路線バス、ふれあいバスは重要な手段になっていると考えられます。バスの利用の満足状況を聞いています。7ページの上のグラフになります。不満に思う内容で割合が高いところをみますと、運行本数、ダイヤ、乗り継ぎ、運賃、バス待ちの快適性が他の項目より少し高めになってございます。市民アンケート、利用者アンケートの同様の結果になっています。来訪者からのアンケートについては、以上でございます。

(ラテック) 最後、自由意見でございます。市民アンケート、利用者アンケートで、たくさんのご意見をいただいています。これを集計していきますと、市民アンケートは、鉄道、バス、スワン号、タクシー等で仕分けをしております。さらに、鉄道に関して見ますと、北総線の運賃が高いとの意見が多く挙がっています。そのほか、成田線の本数が少ないとの意見もありました。バスに関して見ますと、路線の新設、延伸をして欲しいとの意見が多くありました。そのほかは、本数が少ないから増発して欲しい、運行時間帯を拡大して欲しいとの意見もありました。利用方法などをわかりやすくしてほしい、運賃が高いから下げてほしいなどとの意見もありました。タクシーは、つかまりやすくしてほしい、駅前に待機して欲しいとの意見がありました。スワン号に関しましては、スワン号利用方法に関する情報提供をして欲しいとの意見がありました。市民アンケートで寄せられた意見であります。利用者アンケートの自由意見では、路

線バス、ふれあいバスで分けてみますと、どちらも本数が少ないから増発して欲しいとの意見が多く、大半でありました。個別には、内容は多岐にわたりますので、見ていただければと思います。資料の説明は以上になります。

(事務局) ありがとうございます。委員の皆様が各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。明らかにここが違うとか記載の内容が分かりにくいとか疑問の点がございましたら、そういったものも含めましてお願いします。実際に集計した人数とか比率とかは、生の数字で検討する余地はないと思っておりますが、それ以外でご覧になる人にとってプラスになることがあれば何でも教えて下さい。いかがでしょうか。

(事務局) 何でも結構なので気が付いた事があればご遠慮なく申し出になっていただければ助かります。

(事務局) 数的事項については集計ですのでこのまゝいかせていただくような形で、中の表現ですね、そういうものにつきましてはまだまだ未熟なところもありますので、文章等につきましては事務局でも再度調整したいと思いますので、ご承知おきしていただきたいと思っております。

(事務局) そうしましたら分科会、本日の午前、午後それから明後日の午後に開催させていただきまして、そちらの方でもご意見が出るかも知れませんので、そちらの分科会から出された意見も参考にしまして、我々でもう一度全体的に見直して2月の全体の交通会議の資料ということで精査しました後で、皆様の所に再度資料をお送りするような形で進めさせていただきたいと思っております。調整につきましては私どもにお任せいただきますように、ご承知おきください。

(事務局) 議題1はこれでまとめさせていただきまして、議題2の意見交換させていただきたいと思っておりますが、その前に事務局よりこの場をお借りしまして、乗合タクシー「スワン号」の最新の利用の状況につきまして説明させていただきたいと思っておりますので、時間をいただければと思います。お願いします。

【資料の説明】

(2)意見交換

(事務局) それでは意見交換に入りたいと思っております。意見交換したい事柄がありましたらなんなりとご発言していただきたいと考えております。いかがでしょうか。

(委員) なの花交通です。弊社のほうでJR小林駅から日医大を經由して京成佐倉駅への便を運行しているので
すが、アンケートをみると便を増やして欲しいという声はかなり多い。現実的に京成佐倉まで行きますとだいたい50分位かかる。2時間に1本、1往復というのが現状

です。運転手が多くなく、2台運行するわけにはいかない。そういう所で考えているのが、佐倉まで行かないようにしたらどうかと。JR小林駅から日医大駅、これをまず一つ。日医大駅から佐倉は弊社の別のバスが出ておりますので、そこでうまく乗り継ぎの時間を作れば、本数的なこととしては1時間に1本の運行が可能になると計算上は出ております。昔、都市交通がやられていた頃、運賃を、京成佐倉から日医大300円、日医大から小林300円と別料金で合計600円とっていたという時代があったらしいのですが、乗継に関して料金そのまま、乗継券を発行して乗っていただけるという形をとって本数を増やせないかと考えております。ただ、実際そうなった場合、現状として朝など佐倉駅に行かれる方の手間をかけてしまうのではという所で現実的にどうなのかというのがありまして考えているところです。始めると最低1年または2年は、そのルートになってしまう。朝だけとか複雑になってしまうので割り切って行って、本数を増やすとする。そうする事によって、ふれあいバスの本埜支所との合流、スワン号との合流とケースも増えるので相乗効果が出てくるのではないかと考えています。行ってみないと分からないことなのですが、本埜地区ということでご意見を聞かせていただければと思います。

(事務局) アンケートをみると30分に1本欲しい。1時間に1本欲しい。要望ですけどかなりそういう意見が多い。現状の乗降客数は多くないというような中で、1時間に1本確保するためには佐倉まで行くよりは、日医大駅で往復する方が良い。

(委員) 実際、佐倉まで行くお客さんは朝の通勤、通学以外にはほぼいない。ほとんど日医大に行っている。日医大から行かれるのがほとんどなので、直接佐倉に行かれる方というのは、1日に10名いるかいらないか。その方たちをメインに考えて運行した方がいいのか、少数切り捨てではないのですが、他の動きをしたほうがいいのかというところです。

(委員) 朝だけ直行というのも可能か。

(委員) そういうことも可能です。混む時だけ直行で行かして2本目以降は行かない。

(委員) そうです。結局、小林から行って佐倉までだいたい40～50分。

(委員) 佐倉までの運用を完全に分離してしまって、直行は直行で手当てできないのか。

(委員) まず、人というところで問題がある。

(委員) 理想を言えばですが。

(委員) 1本だけ別の便を出してということですね。

(事務局) 佐倉方面には、日医大駅でかなり並んでいる。

(委員) そうです。日医大から佐倉は。

(事務局) 佐倉高校に行く生徒なのでしょうか。

(委員) いろいろです。

(委員) 乗り換える先の便が混雑している。

(委員) そうです。ただ、実際問題どれくらい乗っているか、4名です。朝1本目で、直で佐倉まで行く人は、小林から行くのは4名なのです。日医大駅から運行しているバスは、58人乗りのバスで、2台で運行している。1本目、2本目は多いのですが、3本目以降になると、空気を運んでいることになる。

(委員) ちなみに直行は、日医大駅をワンクッションおいて、時間はどれくらいかかるものなのですか。

(委員) 日医大駅経由で行くとだいたい50分。朝の直行が40分。

(委員) 10分の差がある。

(委員) 10分あれば行って乗り換えて、行った人は、早めに着けるような形にして、乗り換えスムーズにいけるような時間を組めば良い。日医大駅から始発が出るので。その始発のバスに小林が間に合う、これが来てから出る形で時間さえ調整ができればいい。

(事務局) 中根とか萩原とか吉高とかの地域の方は、日医大へ行くのに利用できますよね。

(委員) そうですね。ほとんどが病院です。本数を増やすとすると、それが一番じゃないかと思います。

(事務局) もし4名であれば、改善して、いろいろなところから拾っていけるような形にした方が。

(委員) それで乗り継ぎ便を確保してあげて、料金が変わらずで行けば。それで、待つ時間、手間と時間があるかもしれませんが。

(事務局) 2時間に1本よりは。

(委員) 乗車して、行って戻るのに2時間くらいかかる。

(事務局) 日医大は、15分から20分に1本くらいの電車が出ているのですよね。

(委員) そうですね。

(事務局) 小林駅の乗降に合わせた時間に合わせることはできますか。

(委員) 小林駅の電車の時間に合わせて行けば、行けるのではないかと思います。

(委員) 1時間間隔だと、毎時同じ時刻に設定ができるから、わかりやすくなる。

(委員) そうです。それは可能だと思います。

(事務局) だいたい成田線も同じような時間になっています。

(委員) 成田線も北総線も時刻はそろっていますよね。これがうまく繋がればいいのかと思います。

(委員) 結局、電車のダイヤとバスのダイヤは、ずれがあります。今、一番悲しいのが夕方です。小林駅に電車が入りますと、電車のドアが開いたときにバスが出てしまう、最終便。これを待つと後ろが全部ずれてしまう。10分ずれてバスが出れば、電車からの人も乗れるのではないかと思います。

(事務局) 時間が50分かかるバスになるとローテーションがきかなくなってきた、ふれあいバスもそうですが、初めは木下駅に合わせる。往復して帰るとずれて来て30～40分ずれると着いた時に、電車が出る時間にどうしてもなってしまう。

(委員) 短ければ合わせやすい。

(事務局) 運転手の休憩も結構厳しくなっている。

(委員) 2時間で15分、4時間で30分以上を確保しなければいけない。実務上、正直半分になっている。だいたい4、5分遅れで到着します。

(事務局) 利用状況は。

(委員) 小林線の利用状況に関しては、月に2,500人位です。減っている。ダイヤ改正をして、3台で運用している関係上、どうしてもクロスにならない。非常に使いづらい。休憩時間をとる関係で昼の12時台にバスがないとか、夕方の5時台にないとか。1日の運転時間を減らさないといけない。それで、利用者も減ってきていると思います。

(事務局) 具体的にダイヤみたいなのも作ってみて、もし良いようでしたら、そういうふうな形に将来的に変えていくようなことはあるかもしれませんよね。

(委員) 2月に間に合えば暫定で、このようなのはどうかというものを作っている。なかなか3台で動かすとうまくいかないところがある。4台だったら、綺麗にクロスになる。3という奇数のバスを動かすとなると厳しくなる。人と車さえあれば何とでもできるのでですけど、午前中の会議でもあったように、バスの運転手の成り手がいない。少ない人員でやっていくにはその辺しかないので。粗くてもいいから作ってみようかなと思います。あと、市から聞いたのですが、瀬戸地区の人から、バスが通るのがうるさいという苦情が地区の名前で来たというのがありました。

(委員) たぶん苦情を言っている方は、新規の住民の方だと思います。あそこの通りは、新しく家が建っているのです。昔から居る人は、中を通るバス停を知っていますので。

(委員) 市民間交流をして、外して、メインのところだけにして。同じ位置くらいのところに作れば、時間を短縮できます。印旛郵便局のところは、同じバス停が3つある。上り下り一個ずつですが、交差点の関係で小林に行く関係上、小林だけ行くバス停、佐倉にだけ行くバス停、佐倉と小林から来たバスに乗るバス停で、不思議なバス停の数になっているので、バス停を無くすことによって、上下2つにする。最初のころ乗客がどこで乗っていいのかわからない。

(委員) どこですか。

(委員) 印旛郵便局。

(事務局) セブンイレブンの脇に1つある。

(委員) それは佐倉に行くときに利用して、反対のスズキの自動車屋さんにあるバス停は、小林に行くときだけのバス停です。郵便局の前にあるのは、日医大へ行くバス停になります。複雑になっている。それも併せて検討します。

(事務局) ありがとうございます。他に意見はありますか。

(委員) スワン号の利用が低迷している。キャンペーン的に、とりあえず無料にするとか。ほとんど運輸収入が無い状況です。無料にしても同じだと思います。

(事務局) そうですね。スワン号につきましては前回も会議の中でお話していただいたのですが、住民にアンケートした時は欲しい、乗るとのことだった。そのようなアンケート結果が出たのですが、実際にふたを開けてみると、あった方がいいだろうなという感じで回答したような感じで、実際には、乗らないような結果になっている。

(委員) 何月までだったのですか。

(事務局) 初めは前年度内の3月末まで運用するはずだったのですが、交通会議の中で、とりあえず定着するまで1年間やってみたらどうかという話がありまして今年度いっぱいやるということで動いています。かといって、今年度の3月で切るというのも中々難しいので、来年度の予算要望をしながら、来年度のどこかで結果を見ながら、ダイヤ改正も10月にしたばかりなので様子を見ながら判断したい。市の方も、スワン号が運用する前の平成30年11月から10回ほど色々な所に行って紙を配り、高齢者の集会に行って宣伝をしている訳なのですが、このアンケート結果をみると知らない人が多い。残念です。

(委員) 一度乗ってもらうということは、重要だと思います。

(事務局) 高齢者クラブの家族に聞きますと、隣の人の方が頼みやすいとかそういう返事が返ってきた。電話が面倒だからと。デマンドで電話が面倒になると致命的でして、スマホはできません、携帯もやりません、電話するのもできない。だからといって、放っておく訳にはいきませんので、これまで通り担当者は周知に向けて、皆で乗りましょうというこのような広報を作ったり、また、高齢者の集会等に行きまして、できる限り周知を図ってもらうしばらくやって行きたい。それでも、もし駄目であれば、少し休憩をとらせていただきたいと思います。

(委員) 例えば、スワン号にステッカーとかあるのですか。スワン号がわかるような。

(事務局) 写真を広報に載せている。黒い車でして、この車の脇と前にステッカーのようなものが張ってある。2ページに乗ってしまして、黒いワゴン車となっている。

(委員) 側面に付いていますか。

(事務局) 付いています。車両の大きさも、狭い道路もありますので、通れるような大きさということで、このサイズになりました。ラッピング等で目立つようにするのも手かもしれない。

(事務局) 一番は、困っていないということなのです。本埜地区は車を利用する方が凄く多い。車で行くから良いと言われたことがある。

(委員) 前に言われたのは、元々公共交通機関が無かったところに、突然現れたので、わからない。今までの習慣を変えたくない、欲しいと言った人は、よくよく読むと将来欲しい。

(事務局) 自分が車を運転できなくなった時や動けなくなった時にあれば便利だというような考えがある。

- (委員) 今やめますという、今は乗らないけれどやめないで欲しいと言われる。
- (事務局) やめなくても少し休憩ということで様子を見ることは可能です。以前も、本埜村時代に運行していたものが、1回休憩して、新しい印西市になってまた運行を始めた。実際は困っていない人が多いのかなというのが、今の状況です。事務局としても苦しい所なのですが、お金をかけているが効果がない。
- (委員) 実際に乗っている人は、何名ですか。
- (事務局) いつも乗っている人は、プレーゲなどの確定している人たちです。
- (委員) プレーゲの方がほとんどです。
- (委員) プレーゲと小林駅の間を運行している。
- (委員) 実際利用の形態から言うと、北総栄病院と小林駅とプレーゲ本埜と日医大を結んでいけばことが足りるのです。極端ですが。今の利用形態からすると、それを回る路線にした方がこと足りてしまいます。
- (委員) 病院を利用する人は多い。病院に行きたいというのもある。その時間帯で行けないので利用価値がないという人もいる。日医大とか、駅とか、北総栄病院とか、病院を経由するルートの方が、利用者は多い。
- (委員) 中々難しい問題で、多いところを結んだらどうなのかという、今度、こちらに来てくれないかということが始まる。
- (委員) そうですね。
- (事務局) その為のデマンドでもあるのですが、デマンドは、電話をかけることになるので。
- (委員) そういので住民組織が立ち上がって、そこから進歩して向上する。
- (事務局) 四街道市は、今年度から自治会で買い物バスが欲しいということで頼んでその何%とかを市が補助している。
- (委員) 住民組織が主体であればニーズもわかる。
- (事務局) そうすると市の負担以外は、自治会が負担するしかないのです、自治会のほうも一生懸命に乗ろうとする。そうしないと無くなってしまふ。

- (委員) 本塾の方で買い物バスというのをやっている。
- (事務局) どこですか。
- (委員) 本塾の保健センターで。プレーグのバスを利用している。結構な人数が来ます。買物のお手伝いをするという感じで行うのです。
- (事務局) デマンドの方も電話すればナリタヤさんも行けるようになっています。その辺も説明をしているのですが。
- (委員) デマンドの場合は、行先もフリーですか。
- (事務局) フリーではなく、決まってはいる。日医大病院とか駅とかナリタヤとか本塾クリニックタウンとかその前にはマルエツとかありますので、買物でも何でも利用できて、300円でいきます。
- (委員) 片道300円ですか。
- (事務局) そうです。帰りは乗らなくても結構ですし、行きは誰かの車と一緒に乗るとかして、帰りだけ予約して、買物の荷物を持って乗れますし、うまく利用していただければいいのです。
- (委員) 今欲しいから乗れるのではなく、予約が必要ですよね。
- (事務局) あるポイントだけ、毎日通るというのも一つの手かもしれない。慣れてきた所で何か所か増やしていく。そういう形ですと、デマンドが無くなってしまいます。
- (委員) 全国的にみて、失敗しているところは多いと思います。政治的なことや行政の配慮がないのであれば、考え直すというか、サービス自体を見直すということも考えられる。
- (事務局) 10月から本塾支所に入れて、先ほどありましたように、将来的にバスの便と組み合わせ、佐倉方面とか、日医大の駅とか行きやすくよくなれば、変わってくるのかも知れません。事務局としては引き続き広報活動を行いまして、なるべく地元の人に乗っていただけるようにしていきたいと思います。
- (委員) 知らないという意見は、驚きです。
- (事務局) 広報には、何回も出していますが。

(委員) 車社会に慣れきってしまっている、本埜地区の人は。あくまでも家族の車で送ってもらおう感じで、慣れてしまっているので急に入れない。

(委員) これまでデマンドという言葉は、抵抗がないのか。デマンドって何？から始まって分からないからいいや、というのはないですか。

(事務局) その辺は、研究をさせていただく。

(委員) 今は少人数だから回れるが、逆に、一日10人とか20人の乗車だと対応できないのではないか。

(委員) 1便9人まで。

(事務局) そういう嬉しいニュースになってくれればいいと思います。

(委員) 夕方、スワン号と行き会うけれど、誰も乗っていない。

(事務局) ダイヤを変えたばかりですので、それは何処でもそうなのですが、馴染むまではそういうのはあります。

(委員) 当初のアンケートでいうと駅まで子供が乗るから作れとか、雨の日に乗るからということだった。では分りましたということで、電車に間に合う時刻設定したのですが、そういった利用はまったくない。

(委員) 周知させるには、他のバスに情報を掲示する。鉄道とか、地下鉄とかで、どこで乗り換えて、どこへ行けますという情報があるので、そういうのを作ってみるのも良いかもしれない。

(委員) スワン号の黒い車両は、全然目につかない。

(委員) お年寄りも、まだ黒いのは乗りたくないとか思っている。

(事務局) そのような意見は大事かもしれない。

(委員) ラッピングとか費用どうします。車体をラッピングするのは、やぶさかではない。やる用意がございませうし、ただ費用をどうしますか。

(委員) 途中で商業施設があるのであれば、支援してもらおう。ラッピングの費用を出してもらおう。

(事務局) そうした意見は集めていって、いろいろと検討したい。

- (委員) 買物客も利用しているのであれば、広告料を取ってラッピングすると。
- (事務局) 他にも何かこうした方がいいのではないかと、こういったことも考えられるものがあるならば、ご意見いただきたい。
- (委員) 住民の中で移動制約者、免許証を持っていなくて移動するのに制約がある人たちが自分達で何かしたい時におこしていこうという動きはないのですか。
- (委員) ないです。
- (委員) 隣近所で自家用車に乗せて代金をもらってというようなことはありませんか。
- (委員) 値段ではないと思います。
- (委員) 免許返納者には割引はないのかという問い合わせがたまに来る。佐倉市は割引をやっている。佐倉市は、免許返納したら市役所に持って行って、そこでパスポートをくれる。それがないと半額にならない。運転経歴証だけでは割引できない。
- (事務局) それは1年間だけですか。
- (委員) 2年間限定。経歴だけで乗れると思っている人がいる。経歴だけでは駄目なので、手続きを取ってくださいと言う。
- (事務局) 国の講習に行ったり、会議に行ったりすると、若い時にバスに乗った事が無い人は、年を取って免許返納しました、さあバスに乗りましょうというのは中々無いということです。
- (委員) 昨日初めてバスに乗って、日医大に行きますかと聞いて、行きますと言われて、乗り方がわからないのですけどと尋ねました。
- (委員) 住民アンケートに書いてあって、スワン号をもっとバスのようにして欲しいと。子供にバスの乗り方教えるから。
- (委員) 都内は料金が均一ではないですか。ここら辺ではバスは乗れない。ここでは、整理券を取って、それと料金を合わせ払うじゃないですか。それがわからない。
- (委員) 大都会のバスも怖いですよ。目的地は近いが遠回りをして何処に連れていかれるかわからない。木下駅の駅前です市役所に行くのにコミバスが2台停まっていたが行先が書いていないからわからない。利用してくださいという努力が足りないような気がする。

(事務局) なるべく皆さんが乗っていただけるような形になるように、宣伝などして継続していきたいと思います。

(委員) 車体は目立つようにして欲しい。

(委員) 大阪市交通局ではミニバスを運行するとき、真っ赤にした。赤バスといったが、失敗した。ヤフオクで販売をした。1台6人乗りだから、買ってあげばよかったのかもしれない。

(委員) 車が壊れすぎていて、駄目でした。

(委員) 目立つは目立つのだけれども、大都会のように、どこに連れていかれちゃうのかわからないのは問題である。例えば、東京駅から新橋まで、東京都交通局が運行したとき、日比谷から霞ヶ関に通って、それから都会の方を通ってと、遠回りして運行していた。とにかく、最短距離を結ばない。バスは、乗り慣れていないと、安心して使えない。

(事務局) もう一つ実証運行している、師戸地区の大成交通さんが運行している所は、人数的には伸びている。だいたい平行線ですが。牧の原駅からも乗っているし、師戸地区でも個人の人が色々乗りましょとチラシを作ってくれて、住民に配ってくれて、そういう活動をしていますので、できればこのようなバスがあると宣伝していただければ。

(委員) 集落は密集しているのですか。

(事務局) 密集はしていません。

(委員) こっちの地域のように、バラバラではないですね。

(事務局) 同じような感じですよ。

(委員) 10月のダイヤ改正のときに、意見をくださいと聞いたのですが、乗っていない。

(事務局) 困っていない。将来の事を考えると、乗ってみたりして、バスを確保することは大事なことだと思うのです。買物に行って帰って600円はかかりますけど、車を維持していく方が大変ですし、高齢になって車をぶつけてもお金がかかりますし、できれば利用していただければ、デマンドのバス停も結構多い。40か所位で本塾第二小学校周辺には、かなりの箇所数があります。

(事務局) 意見交換の方は何か他にあればですが、よろしいでしょうか。本日の議題につきま

しては以上を持ちまして終了させていただきます。会議進行にご協力いただきありがとうございました。

5 閉会

(事務局)

以上をもちまして、令和元年度第2回本埜第二小学校周辺地域対策分科会を終了いたします。長時間にわたりまして、慎重審議をいただきまして、ありがとうございました。