

## 令和元年度第2回師戸地区対策分科会 会議録

開催日時 令和2年1月17日（金）午後2時00分から  
開催場所 印旛支所 3階 研修室  
出席者 豊田裕子委員、石井隆委員、佐藤信之委員、川嶋一郎委員  
欠席者 石橋速人委員  
事務局 交通政策課 鈴木課長、渡邊副主幹、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、お忙しい中、ご出席くださりまして、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回師戸地区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) 本日の委員の出欠につきまして、ご報告いたします。名簿の2番の石橋委員におかれましては、所用で出席できないとのご連絡を事前にいただいております。代理出席のご報告はございません。

(事務局) 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、傍聴の申出がありませんでしたので、ご報告します。

(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、交通政策課長から挨拶をさせていただきます。

### 【 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、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、厚く御礼申し上げます。誠にありがとうございます。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、一昨日と本日で開催しております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形で、報告書の手直しを行いたいと思っております。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き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き予定でございます。「自由意見」については、基本的に、原文のままで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えます。書類番号1から7までのものと、自由意見の内容について説明させていただきます。書類番号8につきましては、アンケート票でございます。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、公共交通を考えていくうえでその前提となるような市の基本的な現状について整理を行ったものです。師戸地区、印旛地域に関わるものについて説明させていただきたいと思えます。1ページ、2ページ、3ページはこの地域の概況ということで土地利用など整理したものでございます。基本的なものといしまして、7ページは人口の動向でございます。印西市は人口が伸びてきたところですが、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。その中で印旛地域は8ページこれは1995年を100とした指数でございますけど現在135ということで20年前に比べて35%増えていると結構伸びていると地域全体として見ています。その一方で9ページは、年少人口の割合が減って高齢化が進んでいると全国的な傾向が印西市でも進んでいるということでございます。今後の人口が次の10ページでございます。2028年11万人になるという予測がされておまして、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ページは、メッシュ別人口と言いまして、500㎡で人口をみたものです。その地域のどの位の人数が住んでいるかということですが、印旛地域では印旛日本医大駅に人口の集積が見られる。それ以外の集落地域では基本的に人口が少なくなっているところがございます。12ページはそれを65歳以上でみたものでございます。13ページが65歳以上高齢化率、割合でみたものでございます。14ページ、15ページが人口の変化で駅周辺は増えているが周辺の集落地域では増えている所もあるが減っている所も結構多いといったところがございます。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は近年増えてきている。17ページは、通勤・通学の流動をみたものでございます。どこに行っているのか。どこから印西市へ来ているのか。と言う所でございます。周辺から通勤して来ているとか、東京へ通勤している等です。

18ページ、19ページが私用の目的、買い物等の流れです。周辺地域から印西市に買い物に来ている等を示したものでございます。20ページ以降が産業の動向でございます。事業所の数。21ページは地区別にみた事業所の数です。ニュータウン周辺地域が多くて印旛地域はそれほど多くないという現状でございます。22ページは、産業別の働いている人の割合を示したものでございます。23ページ、24ページがメッシュ別という単位でみたもので、働いている人の分布でございます。印旛地域では、病院等に働いている人がいる。25ページは、主要な施設の立地状況でございます。25ページは、公共施設ですが、青い丸のところが、バス停から300m以内の範囲でございます。バス停から300m以内の範囲に、公共施設があるかどうかというところをチェックしている図を作っている。だいたい300m以内に収まっているということでございます。26ページが医療、福祉関係の施設。27ページが金融関係の施設。28ページが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、宗像路線は市の運行補助が入っています。そのベースとなる、市の財政状況がどうなっているのかをみたものでございます。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。印旛地域は1kmから外れる所が広がっている。それをカバーするように、次の32ページ、バスでカバーしている。この青い丸がバス停から300m圏域を示したものでございます。300m圏を外れているなかで青いところ。集落地域でございますけれども、人は住んでいる。こういった所が少し不便なのかと思えます。33ページは、路線バス系統を示したものでございます。補助が入っていない路線ですので基本的にニュータウン地域の中を走っているのが多い。34ページになりますが、宗像路線も入っておりますが補助あり路線とふれあいバスを示したものでございます。これによって市の全部がカバーされているといったところでございます。35ページ、路線バスと補助を受けている路線が重複している区間を示したものでございます。36ページ、37ページは、駅前広場やバリアフリーの状況を整理したものでございます。38ページ、39ページ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、そのようなものを整理したものでございます。宗像路線では、屋根がない、ベンチがない、歩道のないようなところにバス停が設置されているという所が結構見られる所があります。40ページ以降ですが、運行状況でございます。北総線に関しては、昼間でも1時間あたり3本、4本、15～20分間隔で運行している。41ページがバスの運行本数になります。印旛地域はニュータウン地域に比べると比較的本数が少なくなっているという状況です。44ページ、45ページは、バスの運賃、割引制度の状況でございます。47ページは、ふれあいバスの運行本数になってございます。48ページ以降は公共交通の利用状況を示したものでございます。48ページは、鉄道の駅別の1日当たりの乗降人員になります。北総線は少し伸びている、JRの駅は減少傾向にあるというところでございます。49ページは、ふれあいバスの利用者数とスワン号これは本埜地区でございますが利用者数になります。印旛地域は印旛・本埜支所ルートが利用者数は少ないが近年非常に伸びているといったところがみられます。50ページ以降は、少し範囲を広げた図で代表交通手段構成となっておりますけど、通勤の場合、どのような交通手段でどう利用しているのかといったところを示したものでございます。印西市は自動車利用に依存しているようなところがございまして、自動車利用の割合が高いといったところでございます。51ページ以降、鉄道、バス、自動車を利用した場合、どこに行っているのかを示したものでございます。鉄道は

市外への移動、路線バスは市内の移動、54ページ自動車の場合は市内、市外両方共に移動に使われているといったところです。55ページは、各駅から自宅等に行く場合にどの交通手段を使っているかというものでございます。印旛地域ですと印旛日本医大駅から徒歩で目的地まで行く割合が6割位62.5%いるという見方です。路線バスの利用割合は6%で低い状況になっています。59ページで混雑時旅行速度ということでバスが走っている路線がどの位の速度で走行しているのか、示したものでございます。60ページ、バスが走るうえで渋滞にまきこまれる可能性もございますのでそれを示したものでございます。以上が現状を整理したものでございます

(ラテック)

書類番号2番。ふれあいバス利用者調査、OD調査です。これは平日、休日にアンケートを配布するのと一緒ですが、ふれあいバスに調査員が乗車しまして、利用者数、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。印旛地域に関わるものとしましては、印旛・本埜支所ルートと一部南ルートになるかと思えます。全体としては、2ページをご覧いただきたいと思えます。平日747人、休日420人の利用がありました。そのうち南ルートは平日94人、休日73人、印旛・本埜支所ルートは平日71人、休日41人そのような利用状況になっております。3ページ、利用されている方は、女性の方が多いという結果でございます。4ページ、年代別にみると、高齢者の割合が比較的高いという特徴になっています。5ページ以降はルート別にみたものです。7ページにルート別のグラフがございます。南ルート、印旛・本埜支所ルートで南ルート最大で19人。少ないところでは数人程度の利用となっております。このグラフに横の線が引いてあって35という所に線がありますが、これは車両の定員です。車両の定員に比べるとかなり低いと、一方で座席数11人なのですが、これより多いと区間によっては座席に着けない方もいらっしゃるという見方をしていただければと思えます。ルート別に詳しくみたものが8ページ以降になります。この地域に関わる所としまして、17ページ、南ルートでございます。バス停別の乗降者数ということで、牧の原駅、ニュータウン中央駅での利用が多い。どこからどこへというのは次の18ページになります。牧の原駅とニュータウン中央駅の間を利用される方が多く、それ以外の船尾地区とかの利用はそれほど多く無いという状況になっております。印旛・本埜支所ルートは23ページになります。利用の多いバス停は牧の原駅南口、本埜クリニックタウンとなっております。どこからどこへは24ページ、牧の原駅から本埜クリニックタウンとか、印旛日本医大駅、日本医大千葉北総病院の間の利用が多い。そのような利用のされかたをしているというところでございます。26ページになります。所要時間調査、遅れ時間調査を行ってございます。これは運行ダイヤ、時刻表に対して、どれくらい遅れているのかというのをみたものでございます。28ページをご覧いただくとこれは平日ですけど、南ルートの点線のところ最大で10分になっております。本来30分で行くところを40分かかった、だから10分遅れた、そのような見方でございます。印旛・本埜支所ルートにつきましては、数分の遅れでございますので、ほぼ定刻通りの運行がされているというところでございます。それと同様に30ページでは、休日でみたところでございます。休日は午後に遅れが少し目立つかな、といったところでございます。

(ラテック)

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票を配布して1,574

票、回収率49.2%ということで、回答された方は女性の方がやや多かった結果になっています。年代別にみますと、40代以上、50代以上の回答が多かったというところがございます。回答された方はどのような方なのかというのが5ページ以降に示してございます。運転免許や車の保有状況ということで免許は9割の方が持っていらっしゃる、車も家族と共有を合わせると100%近い方が持っていらっしゃるというところがございます。6ページには、車の運転状況ということで、毎日運転する方は、印旛地域では8割近くと、かなり自動車を中心とした生活がなりたっている地域であるということがわかると思います。6ページの下は、免許を返納する予定があるかどうか。返納した後はどのような交通手段を使いたいかどうかを示したものでございます。返納する予定がないという人が大半なのですが、返納後に利用したいというのは、バスを利用したいという答えが多かったところがございます。8ページ以降は普段の日常の外出の状況を聞いたものでございます。8ページは、それぞれ印旛地域の下から二つ目、通勤、通学、買い物、趣味の目的はどのくらいの頻度で行くかを示したものでございます。通勤は7割がたが週4日以上とお答えいただいている、買い物は、週に2、3日が4割位となっている。どこに買い物に行っているのかは9、10ページになります。印旛地域は10ページ上のグラフになります。通勤・通学では、市外の千葉県内が5割を超えている、買い物や通院、趣味といったものは7割位が市内で済ませている結果になっています。通勤とか買い物でどこに行っているのかというのが11ページ以降になります。11ページは、通勤ですけれども、市外への流れが結構大きいという見方をさせていただければと思います。12ページは買い物で、市内の移動が多い。通院も市内、市外ともそれなりにいると。趣味・娯楽に関しましては、市内では、牧の原地区に出掛けている。市外に関しては、東京都に行ったり、佐倉に行ったりなどの流れがみられるということでございます。15ページは、外出の時の交通手段を聞いてございます。15ページ上が通勤、下が買い物。16ページ、通院と趣味・娯楽になります。やはり自動車を利用するのが大半であるという結果となっております。17ページ以降は通勤や買物の目的別に何時台に出て、何時台に帰ってきているのかというのを調べたものでございます。20ページ以降は通勤だと何分くらいかかるかといったところを調べたところがございます。印旛地域でみますと、通勤や通院などの目的がありますが、市内の場合は20分以内で済ましている到着しているという結果になっています。市外に出ると時間がかかりますので30分から50分は要しているというところがございます。22ページ以降は、交通手段別の利用状況、利用特性をみたものでございます。22ページが鉄道でございます。ほとんど利用されていないという方が、5割位いるという結果になってございます。鉄道を利用するときは、通勤で利用するという方が多い結果になっています。24ページは、最寄り駅までどのような交通手段で行っていますかということと何分位かかるかというのを調べたものでございます。徒歩や自動車で行っているというのが印旛地域では3割位いる。駅までは何分位かかるかという10分以内という方が半数を占めているという結果でございます。25ページは鉄道を利用されない理由でして、他の交通手段が便利だからが多い結果になっています。26ページは路線バスの利用状況でございます。路線バスを利用している方、印旛地域でみますと、だいたい15%を少し切る位の割合になっております。ほぼ8割以上の方がほとんど利用されていない。市民全体的にみると、そういう結果になってございます。バスの利用する目的は、通勤・通学とか趣味・娯楽との目的が多い結果になっています。

27ページ、よく利用する路線になります。印旛地域は順大線とお答えになっている方が多くいます。平賀学園台地区にお住まいになっている方がお答えになっている結果だと思いますが、5割位は順大線を利用している。そのほか、六合路線、宗像路線といった利用がみられるところがございます。27ページの下がバス停までの移動手段で、9割がたが徒歩でバス停まで行っている。28ページはバス停までの所要時間で、5分以内で9割近くの方が行っているという結果になっております。路線バスを利用する理由ですが、他に交通手段がないからという回答が多かったというところがございます。逆に路線バスを利用しないという理由が、他の交通手段が便利だからという方が、6割、7割いらっしゃる。そのほか、運行本数が少ないと回答した方が4割、5割いらっしゃる、そのような結果になっております。29ページの下が路線バスを利用しない方が、どうすれば利用するかと聞いた結果でございます。運行本数が多ければ利用するというお答えがどの地域も4割位いらっしゃるという結果になっております。運行本数が大きなポイントになるといったところがございます。路線バスを利用するのにどのような条件が必要になるのかというのが30ページ、31ページで聞いています。30ページはバス停までの所要時間は、5分以内と回答されている方が多い、運行本数としては、最低でも30分間隔が必要であるというのが大半の方です。31ページは、始発時刻・終発時刻になります。朝は6時台から、夜は23時台まで動いて欲しいという希望がある。31ページの下は、運賃水準はどの程度でということ、今のバスの運賃より100円位安いと乗るとお答えになっております。33ページ以降は、ふれあいバスで同様の質問をしております。ふれあいバスに関しましては、認知度を聞いていまして、印旛地域では知らないが1割程度で、大半が知っているとの結果になっていまして、運行内容まで知っているという方は、19.2%で大半の方は知っているけど詳しい内容まで知らないというのが多いとの結果になっていまして。33ページの下グラフが、ふれあいバスの利用状況ということ。印旛地域でみますと5%に満たない方しか、まだ利用されていない。9割がたがほとんど利用しないというお答えになっていまして。それを年代別にみたものが34ページ、35ページでございます。35ページの下グラフが、ふれあいバスを利用する時の目的ですが、印旛地域ですと買い物、趣味とかそのような理由で利用されている結果になっていまして。36ページは利用している路線の割合でして、印旛地域は印旛・本埜支所ルートの利用が多いというところがございます。37ページ以降は、路線バス同様に何時台に乗っているのが多いとか、バス停まで徒歩が多いとか、5分以内が多いとかを整理したものでございます。おおむね路線バスと同様な傾向になっております。38ページ以降、今利用されている方が、今の状況で満足されているということ聞いたものでございます。38ページがルートや行先、現状でいいという方がほぼ100%近い状況になっております。印旛・本埜支所ルートは、ほかのルートと比較すると、他にも行って欲しい所があるというお答えも結構多かったところがございます。39ページが始発の時刻、終発の時刻に対して早くして欲しい。遅くして欲しいといったことを聞いたものでございます。40ページは希望する乗車時間でございます。ふれあいバスは、いろいろな所を経由しますので、所要時間はかなりかかるのと長いのかどうかやもっと短縮して欲しいのかを聞いております。印旛・本埜支所ルートは9割がた今のままで問題がないとお答えになっております。南ルートにつきましては8割がた今のままで問題がないとお答えになっております。40ページの下、ふれあいバスを利用する理由でございます。7割から8割の方が費用

が安いからとの理由になっています。一方で、ふれあいバスを利用しない方の理由については、他の交通手段が便利だからが6割位の結果になっています。利用しない方が、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回答が1番多く、自宅や目的地近くを経由するルートがあれば利用するとの回答も多くみられます。42ページ、これも路線バスと同様でございます。バス停までの所要時間がどれくらいであればいいのか。5分以内がかなり多い結果になっています。運行間隔としましては、30分間隔位を望んでいるとの回答が多い結果になっています。運行の時間帯も、路線バスと同様に、朝6時、夜22時、23時位までを望んでいる方が多い。45ページは、本埜地域に関するスワン号のことですので、飛ばさせていただきたいと思います。スワン号は、本埜地域でも認知度が低いということが問題ではないかといったところでございます。47ページ、バス停に関する意向。バス停の位置が、どうあったらいいのかということも2者択一で聞いています。玄関先までバスが乗り入れてくれる方がいいのか、時間を短縮するために短距離で結んで欲しいのかといったところでございます。印旛地域におきましては、玄関先まで乗り入れて欲しい、短くして欲しいとの回答が半数ずつになっています。48ページは、バス待ちの施設に関する意向でございます。ベンチ、屋根の希望が多い結果になっています。49ページは、夜間の移動で困ったことについて聞いています。印旛・本埜地域につきましては、路線バスの最終時間が早いとの回答が多くなっています。50ページ以降は、バスへの補助についてです。ふれあいバス、六合路線、宗像路線等に補助が入っていますので、それについての認知度を聞いています。知らなかったという方が多い結果になっています。負担については、現状のままだもよいとの方もいれば、市の負担を増やして、運行内容を充実させるとの回答もありました。52ページは、今後のあり方についてです。運行内容が充実するならばバスの運賃が値上げしてもかまわないとの回答が多い結果になっています。運賃はどれくらいならば望ましいのか、現在と同じとの回答は多かったが、今よりも安いと望む方もいらっしゃる、路線バスと同じでいいという方もいらっしゃる。具体的な金額が、54ページでございます。ふれあいバスは100円ですが、最低でも250円とかそれ位が望ましいのではないかと結果になっています。

(ライテック)

続きまして、書類番号4番ふれあいバス利用者アンケート調査でございます。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。4ページ、5ページをみますと、市民全体で見ると自動車を利用されている方は多かったが、バスを利用されている方は、免許証を持っていない方、車を持っていない方が多く利用されています。ふれあいバスの利用状況ということで、どの路線を利用しているのか、目的は何か、出発地はどこなのか、到着地はどこなのかを聞いてございます。利用目的は、8ページ。出発地は、9ページ。目的地は10ページ。乗車時間帯、バス停までの所要時間が11ページ、12ページ。降車時間、降車して目的地までの所要時間が13ページ、14ページに整理してございます。乗り継ぎが15ページになります。印旛・本埜支所ルートに関しましては、乗り継ぎがない方が一番多いですが、鉄道や路線バス、他のふれあいバスへの乗り継ぎもある程度いらっしゃる結果になっています。16ページは、降りた後の乗り継ぎになります。鉄道、路線バス、他のふれあいバスへの乗り継ぎがある程度いらっしゃる結果になっています。17ページ、利用頻度でございます。ふれあいバスに乗っていらっしゃる

方は、週に2、3日以上利用しているのが5割以上の結果になっています。市民アンケートでみますと、バスに乗らない方が8割から9割で多かったが、ふれあいバスを利用されている方だけみると、比較的頻度が高く利用されている結果になっています。ふれあいバスを利用する理由は、他に交通手段がないから、費用が安いからとの回答が多い結果になっています。18ページは、ふれあいバスに対する満足状況を聞いています。行き先、運行経路、バス停に関する位置については、現状のままでいいとの回答が多い結果になっています。19ページはダイヤについてです。現状のダイヤでいいという回答が5割位になっています。20ページは所要時間ですが、9割の方が問題ないとしています。21ページは定時性、こちらもほぼ良いとの回答が多い結果になっています。22ページは、乗り継ぎに対する評価でございます。乗り継ぎが不満であるという方もある程度いる結果になっています。23ページ、運賃についてですが、9割以上の方が現状で満足している結果になっています。バス停の施設に関することについては、不満がある方が2割から3割位いらっしゃる結果になっています。25ページ、車内の混雑に関してもおおむね問題ないとの回答が多い結果になっています。総合的にみてふれあいバスの評価は、5割から6割位の方が満足されていて、3割前後の方が不満に思っている結果になっています。26ページは、市民アンケートと同様に、バス停に関する意向を聞いています。バス停の位置に関しては、玄関先まで乗り入れるより、短縮して欲しいとの回答が少し多い結果になっています。27ページは、バス待ちの設備でございます。ベンチや屋根を希望する方の割合が高くなっている結果になっています。28ページは、補助についてでございます。補助を知っているという方が6割位になっています。利用者の負担については、利用の負担は現状のままでよいとの回答が4割位になっています。今後につきましても、運行内容は今のまま、運賃は値上げしないで欲しいという方が4割位になっています。その一方で、運行内容が充実するなら、運賃を値上げしてもという方も4割位になっています。運賃を値上げした場合、運賃はどれくらいだったら良いのかと聞いたところ、現在と同じとの回答が一番多いが、現在より高くても良いと回答した人の、その運賃は、250円位までと回答が多い結果になっています。

(ライテック)

続いて、書類番号5番、路線バス利用者アンケートでございます。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おります。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、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。路線バスにつきましては、補助を受けていない路線と、補助を受けている路線、両方ありますので、それぞれに集計を行っています。8ページ以降は、利用状況でございます。宗像路線は、補助ありになります。六合路線も補助ありに入ります。9ページの乗車目的。補助あり路線は、通勤・通学での目的が多い結果になっています。10ページは、出発地、目的地になっています。11ページは、利用時間帯になっています。12ページは、バス停までの所要時間、バス停から目的地までの所要時間になっています。13ページは、乗り継ぎ状況になっています。鉄道への乗り継ぎが比較的多い結果になっています。14ページは、帰りの場合の出発地、目的地、それとその降車時間になります。16ページでは、帰りの場合のバス停までの所要時間と、バス停から目的地までの所要時間になります。17ページは乗り継ぎになります。鉄道との乗り継ぎが比較的多い結果になっています。18ページ、路線バスの利用頻度でございます。週に2、3日

以上利用されている方が、6割位の結果になっています。19ページが利用する理由。他に交通手段がないからとの理由が多い結果になっています。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。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。25ページ、乗り継ぎに関しましても不満とする方も比較的多い結果になっています。27ページバス待ち設備に関しましては、不満とする方も多くいらっしゃる結果になりました。総合的にみると、29ページ、半数位の方が路線バスに満足しているとの回答結果になっています。31ページ以降になりますけど、ふれあいバスと同様に、バス停の位置に関する意向も聞いています。玄関先まで乗り入れた方がいいのか、ダイレクトに早く行ってほしいのか聞いています。通勤で利用される路線に関しては、ダイレクトに行って欲しいとの回答結果が多くなっています。一方で補助ありにつきましては、平日になりますが、玄関先まで乗り入れてほしいとの回答が5割位になっています。32ページ、バス待ち施設に関しましては、屋根やベンチの希望が多い結果になっています。33ページ以降、バスへの補助等について、補助あり路線の補助の認知度については、半々の回答結果になっています。利用者負担の望ましいあり方については、現状の維持を望んでいる回答結果が5割位になっています。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っています。

(ライツク) 続きまして書類番号6番、スワン号利用者アンケート調査結果でございますが、利用者が少なく、回答がございませんでした。

(ライツク) 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す。首都圏1都3県と、茨城県の方を対象に、インターネットアンケートで印西市に来たことがある方を対象に聞いています。300票回収いたしました。2ページ、どこに住んでいるのかということで、千葉県にお住まいの方が一番多い結果になっています。そのほか、東京都在住の方などからも回答を得ている結果になっています。3ページ、来訪の目的は、趣味・娯楽、買い物が必要な目的で、来訪されている方が多い結果となっています。来訪頻度は、初めての方と、年数回とする方が多く、頻度が多くない方からご回答をいただいていることになっています。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が多い結果になっています。印西市に来られた時の利用交通手段は、自動車が3分の2、66.3%、鉄道は25.7%、路線バスが5.7%になっています。鉄道を利用された方で、駅から目的地まで何を利用したかを聞いたのが、6ページになります。駅から目的地まで、徒歩で44.2%、路線バスが31.2%、ふれあいバスが7.8%になっている。バス利用は合わせて4割位の方が利用されている結果になっています。市外から鉄道で来訪されている方は、バスは重要な手段になっていると考えられます。バスに対する評価ですが、7ページになります。不満の割合が高いのは、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を比べると不満の割合が高くなっている結果になっています。最後、バスを利用されない方の利用を聞いていますが、他の手段が利用可能だからという回答が多い結果になっています。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。自由意見についての内容です。市民アンケートは交通機関全般でのことを聞いていまして、鉄道に関すること、バスに関することなどに分類をしてございます。鉄道に関する意見の中では、北総線の運賃が高いが一番意見が多くありました。成田線の本数が少ないとの意見がありました。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等の意見がありました。終バスを遅くして欲しいとの意見がありました。利用者アンケートにつきましては、路線バスに関しましては、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。ふれあいバスに関しましては、本数が少ない、増発して欲しいなどの意見が多くありました。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。それでは委員の皆様がお読みになられまして、修正したほうが良いと思われる部分がありましたら、お教えいただけませんか。明らかに間違いのほかに、記載の内容がわかりにくい、疑問な点などございましたら、ご意見をお出しただけたらと思います。いかがでございましょうか。

(委員) 我が家にアンケートが届きました。主人に聞きながら、私が記入しました。わかりづらいというか、私でも考えながら書くことがあったので、これは高齢の方とか、私は単語とかはわかりますが、なじみがある言葉は、すんなりと行きますが、市民アンケートとしては、ハードルが高く、設問が多いので、答えにくい。適当に丸をしてしまえという感じになってしまうのではないかと思います。設問と答えを書きやすくするとかが良かったのかなと思いました。市民アンケートの調査結果ですが、印西地域、印旛地域、本埜地域とありますが、例えば印旛地域でいくと、旧村地域と日医大周辺のニュータウン地域では、答えの内容の結果が違うと思います。例えば、ふれあいバスに関する意見とか、バス停から降りて家までの所要とか、全然違うと思うので、印旛地域はこういう答えでしたというのは、旧村の私からしてみると、あまり実感がわからない。できれば印旛地域は、日医大周辺と旧村地域、岩戸とか吉田地域、平賀地域が全然違うのと一緒に、印西市内でも永治とかバスがあまり通っていないところと、千葉ニュータウン地域は全然違うと思うので、もしできれば、同じ印旛地域でも、そのような地区とそれ以外の地区で分けると、よりわかりやすかったと思いました。印旛地域とひとくくりにしても、ふれあいバスは通っていないので、実感がわきませんでした。あと、自由意見をみたときに、事務局でもチェックはされていると思うのですが、特定の人になってしまう箇所があったので、事務局の方でもう一度チェックをお願いします。

(事務局) 自由意見で個人情報が出てしまうようなところは、調整して、載せさせていただきたいと思います。ただ、大きな会社や公共交通に関するものは、なるべく実際のものを載せていきたいと思います。その辺は事務局の方に、判断を任せさせていただきたいと思います。それから、地域のことですが、アンケートは、16地区でやっていますので、地区別にも細かく出ます。ただ、時間がかかるかと思いますが。印旛地域については、資料3の4ページをみていただきまして、地区の中で番号がありまして、10番から13番までが

別々に分かれるようになっていきます。ただ、これを地区別に全部分析すると、無駄なところもあると思います。その辺はコンサルと話して、例えば、ニュータウン区域と既存地域に分かれているので、地区別にも分けた方が良いのではないかとか、事務局でも話したのですが、年齢とか男女別にもできるので、どの設問でやるかはコンサルと話して、もう少し踏み込んだものができればと思います。その辺のところ、検討させていただきたいと思います。

(事務局) ご質問はいただいておりますけれども、文章の中で、表現の仕方が悪いものは、時間の関係で全部は見きれっていません。例えば資料1の9ページ。四角の中をみると、割合と言いながら拡大しているとか、減少しているとか。割合は、高いとか低いとか書きます。その辺の表現につきましては、事務局の方にお任せ願いたいと思います。ただ、内容が変わるような事はありません。

(事務局) 他にありませんでしょうか。

(委員) 気になったことは、サンプル数が極端に少ないところがあるので、特記しておいた方が良いでしょう。サンプル数は1票のため、それについては何を答えても100%になってしまう。

(事務局) 全体でも10人しか答えていないようなところもある。説明の中でもあったと思います。

(委員) メモ書きみたいなので良いと思います。※印をつけて、サンプル数が少ないことに注意と。細かいところをみないで、グラフだけみてしまうと誤解してしまうと思います。

(事務局) 確かにそうです。その辺は、コンサルと話しをさせていただいて、標記の方法とか事務局の方にお任せ願いたいと思います。

(事務局) ありがとうございます。委員の皆様からご意見をいただいて、一昨日の2つの分科会、今日の分科会、3つの分科会からいろいろとご意見をいただきまして、これから報告書の方を手直ししていきたいと思っています。必ずしもお出しいただいたご意見を全て反映することはできないかもしれませんが、いただいたご意見は、全て参考として、交通会議の審議資料の確定に向けまして、きちんと検討させていただきたいと思います。その旨ご理解の上、資料の修正につきまして私共にご一任くださいますよう、よろしく願いいたします。また、分科会に出られている委員の皆様におきまして、2月3日の交通会議の際にまた再度ご意見をお出しになる機会もございますので、その旨ご理解していただきますようお願いいたします。

(事務局) それでは議題1を終了させていただきます。議題2の意見交換に入る前に、事務局よりただいま実証運行実施しております路線バス、宗像路線の利用状況につきまして説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

## 【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、どうぞご発言の方をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。
- (委員) 宗像路線についてですが、地区の集まりとか、そのようなところで出たみたいですが、赤ルート、青ルートがわからない。何とか行きとかで、良いのではないか。どこに行くのかわからない。このような意見が多く出まして、赤ルートはどこ行きとか、どこ経由とかにしていきたい。赤ルートはどこに行くのとか、青ルートはどこに行くのとか、私も聞かれても答えられない。一般の人からみると、赤ルート、青ルートは何ってなる。広報にもそのように載っているではないですか。赤と青は何という感じなので、何経由とか何行きとかが馴染みやすいのかなと思います。便宜上、最初に赤ルート、青ルートを作ったと思いますが、それがずっと続いている。バスにも付いている。一般の市民から見ると、あまり意味が分からない。
- (事務局) ありがとうございます。まったくその通りで、もっと大きい話で言えば、赤と青よりも、どこに行くのかはっきりわかるようにした方が良いという意見は結構ありまして、このバスどこに行くのだろうというのがわからない。臼井とどこどこを結んでいるというようなことがわかるような形にならないか事務局に上がってきています。我々もどのようにやったらいいかということ、事業者と話をしながら、わかりやすいように工夫をさせていただければと思います。
- (委員) バスには出ているのですよね、何とか行きとか。
- (事務局) そうです。
- (委員) 今のお話ですが、説明が難しいと思います。臼井を起点に考えた場合、赤も青も牧の原も行くし、日医大も行く。そういう現状の中で、ここを経由するのだよという内容だと思うのですが。
- (事務局) 大きく分ければ師戸経由か岩戸経由かになる。
- (委員) 乗る方からしてみれば、赤と青はあまり関係ないですよ。そのルートの名称は、どこ経由、何行き。乗る方からしてみれば。
- (事務局) それをわかったうえで、赤と青をくっつけないといけない。
- (委員) 区別は、区別で赤と青をやって。その説明なのでしょうね。

- (事務局) バスの上に、ここからここまで行って、何とか経路という表示があれば良いが。
- (委員) 宗像路線はそれは付いていない。
- (事務局) その様に見えるものがあれば、良いのかなと思います。
- (委員) マグネットか何かで前に付ける。横にはもう付いている。あとは、どのような表現をして、わかりやすい表現、どうしたらいいのかということを検討しないといけない。行き先は結局一緒になってしまうので。
- (事務局) 委員がおっしゃったのは、例えば岩戸の視点で考えた場合のことだと思います。岩戸に行く人と、師戸に行く人はどっちに乗っていいかわからないからだと思います。
- (委員) 師戸とか吉田は、来たバスにしか乗れないのですが。岩戸のセブンイレブンで待っていた時に、このバスはどこに行くのだろうと、おじいちゃん、おばあちゃんたちの混乱がある。
- (事務局) 駅から岩戸行く人もそうですよね。これに乗っていいのか。
- (委員) 臼井駅で待っているときに、青ルートが来たけど、これは乗っていいのか。
- (事務局) それは検討しないといけない。
- (委員) 慣れば色分けと言うのは、むしろわかりやすいと思います。
- (委員) 慣ればそうなんですけど。ただ、いつも乗らない人たちばかりなので。今日はお迎えの運転手がいなかったか、今日は自家用車の送迎がないとか、飲み会だとか、そういう常に乗る人だったら、青、赤で大丈夫ですけど、色んなアンケートの結果をみてわかるように、皆さん普段乗るわけではないので、どこ行きかわからない。
- (委員) 目に触れるように、マグネットとかで出してもらおうというのがいいのでしょうか。
- (事務局) 師戸、岩戸の人もそうですし、牧の原に住んでいる人もそうですし、まったく印西がわからない人にとっても、わかるようにしていきたいと思います。
- (委員) 駅からの表示と、セブンイレブンだけですか。
- (委員) そうです。赤と青が混じるところだけです。臼井駅で一番混乱するのかなと思います。セブンイレブンのところは、行く方向に自分が立っていれば乗れるはずなので。
- (事務局) 来訪者が例えば臼井に行くというのは、赤と青だとわからない。

(委員) 赤と青で、セブンイレブンはどっち側でも乗れるだろうね。

(委員) そうですね。駅とかをマグネットか何かを使って、わかるようにしていただけると乗りやすいのかなと思います。

(事務局) 以前は、印旛沼何とかルートとかにルート名を変更しようという話はでた。そうすると臼井まで行くのだよとか。

(委員) 前面に大きく掲示してもらおうとわかると思います。昨日、木下駅の駅前にバスが2台停まっていて、何々経由しか出ていないので、行き先は分からなかった。普段乗り慣れている人しか、乗れないのかなと思いました。

(事務局) 普段乗り慣れてしまえば、わかるのでしょうか。初めて乗る方は、わからないかもしれない。

(委員) 利用者を増やすには、乗り慣れていない人をいかに取り込むかというのが重要になってくると思います。そのインフォメーションみたいなものは重要なのでしょうか。印旛地区のバスの利用者が、通学での児童や生徒は、少ないのですか。

(委員) はい。基本的に児童、生徒は少ないです。宗像地区での行き帰りでは、小学校が廃校になってしまって、スクールバスを出していただいている。送り迎えをしているので、毎日スクールバスに乗っているわけではないのですけど。

(委員) スクールバスは朝1便ですか。

(委員) 朝2台出ている。

(委員) 吉田と岩戸。

(委員) コースによってです。だから、毎年変わります。

(委員) 児童の住んでいるところによって。

(委員) そうです。

(事務局) だいたい遠いところだけですか。造谷とか。

(委員) 希望するところは、回るような形です。

(事務局) 距離とかではなく、希望すれば。

- (委員) そうです。ただ、あまり近いところは希望してもだめかもしれないですけど。
- (委員) もともと、宗像小学校の学区だったところは、基本回りますよということだった。廃校になってしまった造谷とかは。
- (事務局) バスを通学で使っているのは、あまり聞かない。スクールバスに行っている。
- (委員) バス停までも親が送っている。徒歩で送っている。もしくは車で送っている。徒歩では必ず送っている、子供たちだけでスクールバスのバス停までは行っていない。
- (委員) 他の路線の利用者数が大きいというのは、やっぱり児童、生徒の数字が大きいということですか。
- (委員) かなり検証して、それで廃校になったわけですけども。師戸地区は、スクールバスでも一番多い方だった。それが今ほとんどいないような状況です。その当時は、小学校卒業して、中学校卒業して、高校生になるとバス通学が結構ありました。ですから、定期もかなり購入されていたのですが、今はほとんどないです。
- (委員) ここ3、4年いなくなりましたよね。
- (委員) そうですね。
- (委員) 5年位前は、高校生が路線バスに乗っていました。子供がいなくなりましたよね。あと、日医から佐倉とかだったら、佐倉に行く便がよくあるので、子供たちがいますが、日医の方面から臼井に行く方がいなくなりました。
- (委員) 佐倉は特急が停まるので、どうしてもそちらへの移動手段として、そっちの方が多のかなということですよ。たまたま昨日、定期が1つ購入されて、佐倉高校の高校生でした。牧の原から臼井まで出て、電車で行くような。朝は渋滞が結構ありますから、時間的なものを調べながら、選択したのでは。聞いてみないと分からないですけど。
- (事務局) 便数はどうなのでしょう。佐倉に行く方と、臼井に行く方だと。
- (委員) 佐倉に行く方は、うちは出していないです。
- (事務局) 佐倉方面への便数は多い。2台体制でやっている。
- (委員) ただ、まだ浸透していないのかなという印象はある。

(委員) 混んでいますね。牧の原や日医から佐倉に行くバスは、とても混んでいる。混んでいるのが嫌だという人だと、臼井まで行くのは必ず座れますので。運賃はどうでしょう。

(事務局) 北総線を経由すると高くなるかもしれない。

(委員) 牧の原だから、電車代払って、またバスに乗って、行くよりは、臼井までの方がいい。

(事務局) 京成線で行った方が、割引が良い。百何十円の内の9割引になる。北総線は7割引なので全然違う。

(委員) 1駅でも学割を使ったとしても高い。電車でも、北総線より京成線の方が多いので、行きとか帰りのことを考えると、その方が学生さんは良いのかもしれない。ちょっと早めの牧の原からの便を使う。

(事務局) 臼井で時間をつぶした方が帰りもいいということですね。ここで時間を調整するよりも。

(委員) そうですね。高校生も乗れるはずなのですが、なかなかないです。

(事務局) 全体的に子供の数が少なくなっているのは、確かです。ニュータウンに限らず、周辺地域もそうですけど、ニュータウンも将来的には、子供たちが巣立って行って、都内にみんな住んでしまうと、どんどん少なくなっていくでしょう。

(委員) 子供を育てやすいところは、社会がいろいろ影響しているのではないかと思います。千葉市では、少子化といいながら、家の近所は子供が多いです。それは、地域的な環境が問題なのかという気がします。

(事務局) 今は子供もいるのですが、ある程度の年齢になると、やはり就職とかそういうのになってくると仕方ないのかな。

(委員) 南房総市が毎年高校の3年生の卒業する人数だけ人口が減っているというのがある。今は変わってきていると思いますが。印西市はそういうレベルの都市ではないような気がします。

(委員) 高校卒業間近になるとみんな免許を取り始めるのは確実です。

(事務局) アンケートの意見でも車社会とある。

(委員) 自動車依存度を地図に落とした資料が公表されていて、それをみると、北総線沿線が異状です。車依存度が高くて。西は、多摩ニュータウン全域、橋本くらいまで公共交通依存で、自動車利用が少ない。こちらは、北総線沿線の松戸市から自動車依存。

(事務局) 東松戸からですか。

(委員) 市川市からになります。東京都から江戸川を渡ると、北総線沿線は自動車依存になる。というような、地図になっている。人口規模が大きくて、人の流動は多いのだけれども、公共交通の利用は少ない。その構造をどうにかしようという話が、本当は重要なのかなくて気がする。

(事務局) 他にご意見ありますでしょうか。

(委員) アンケートの結果は、広報とかに出すのでしょうか。

(事務局) はい。3月末までに、これをまとめたいと思っております。まず分科会のご意見を聞きながら進めて、2月3日に会議がありますので、その意見を集約して、最終的にまとめたものを、書面開催になると思うのですが、もう一度皆さんに返して、そういうようなところを3月末までに固めて、4月中に広報とホームページで載せていきたいと思っております。

(委員) 自由意見をこのアンケートでみると、広報にふれあいバスの事を載せるべきだと何個かあったのですが、皆さん見えていないのかなと思いました。

(事務局) そうなんです。今回15日に入れられた。大事な所なので、なるべく大きく。広報の担当課の方にお願ひしまして、たまたま15日いいですよということで、載せられた。こういうことは時々やっているのですが、全く見ていないですね。

(委員) 新聞折り込みですか。

(事務局) 新聞折り込みです。全戸に配布をしているのですが、ふれあいバス自体を知らないとかある。

(委員) 今、新聞を取っていない方が、若い世代の方でとても多いので、新聞の折り込みという感覚はないですね。

(事務局) ホームページや広報などを活用して、なるべく皆さんに乗っていただけるようなことを進めていきたい。

(委員) 自治会の回覧もありますよね。

(事務局) 自治会の回覧には入っていないです。新聞を取っていない方で、個別の申し込みがあれば、個別には送っていますが、そこまでアクションを起こさない方が多いので。

(事務局) そういう方々に知っていただくためには、何をしたらいいのだろうかというのはある。

(委員) ふれあいフェスタ。イオンの前でやっているイベントで、消防車とかやっているじゃないですか。確かに認知度は、低いと思います。

(事務局) 何万人か乗っていますけど、同じ人が何回か乗っている。

(委員) 累計で。でも、100円で乗れるのは、とても良いと思いますけど。かえって、路線バスの大成さんとか、こっちを利用している人の方が、自分たちの路線バスのことを知っていると思います。

(事務局) 路線バスは、朝早くから夜まで運行していますが、ふれあいバスは、朝7時頃から夕方6時頃までで終わりで、夜とか利用できない。そういうところが弱いところなのかと思います。継続して活動はしていきたいと思います。

(事務局) ありがとうございました。それでは長時間経過していますので、よろしければこの辺りで締めさせていただきます。本日の議題につきましては、以上をもちまして終了させていただきます。会議の進行にご協力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回師戸地区対策分科会を終了させていただきます。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。