

## 令和元年度第4回印西市地域公共交通会議 会議録

開催日時	令和2年2月3日（月）午後1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	酒井和広会長、佐藤信之副会長、市東浩美委員、豊田裕子委員、市之瀬聡委員、石川浩久委員、菅野八重子委員、織原拯委員、加藤弘正委員、浦川真一委員、三上達也委員、徳永昌子委員、岩崎員幸委員、川俣好彦委員（代理 池田様）、飯塚孝廣委員、松本直範委員（代理 金田様）、太田正明委員、銅達夫委員、成田斉委員、増田崇委員、川嶋一郎委員、染谷豊委員
欠席者	茨木隆郎委員、石橋速人委員、石井隆委員、和田賢太郎委員、香西邦宏委員、成清勇輔委員
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	5名

### 次 第

- 1 開会
- 2 課長挨拶
- 3 会議録署名委員の指名
- 4 協議事項等
  - (1) 生活バスちばにう 直行ルートの見直しについて
  - (2) 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
  - (3) 意見交換
- 5 その他
- 6 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、令和元年度の第4回印西市地域公共交通会議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) はじめに、前回の会議以降に、当会議の委員として、新たに委嘱させていただきました、委員の紹介をさせていただきます。本日は、公務により、本会議を欠席されておりますが、千葉県印西警察署成清勇輔委員を委嘱させていただきます。成清委員におかれましては、本年2月の人事異動に伴い、印西警察署へ着任されたことによる、委員の交代でございます。

(事務局) ここで、議事に入ります前に、本日の委員の出欠につきまして、ご報告いたします。No3 茨木委員、No5石橋委員、No13石井委員、No14和田委員、No16香西委員、No19成清委員におかれましては、本日欠席のご連絡をいただいております。

(事務局) 代理出席の報告でございます。No17川俣委員、No20松本委員におかれましては、本日ご欠席でございますが、代理といたしまして、千葉県総合企画部交通計画課より池田様に、北総鉄道企画室より金田様にご出席いただいております。

(事務局) 会議成立の報告でございます。本日の出席委員は、22名でございます。委員総数28名のうち、出席委員が過半数を超えておりますので、印西市地域公共交通会議設置要綱第7条第3項により、会議が成立いたしますことをご報告いたします。

(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。

(事務局) 本日の会議において、傍聴の申し出がありましたので、傍聴者を入室させていただきます。

### 【 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。予めご了承願います。

## 3 会長あいさつ

(事務局) つづきまして、次第の2、会長挨拶に移ります。酒井会長、お願いいたします。

## 【 会 長 挨拶 】

(事務局) 酒井会長、ありがとうございます。それでは、これより、協議事項に入らせていただきますが、議事の進行につきましては、酒井会長をお願いします。

### 4 会議録署名委員の指名

(会 長) それでは、議長を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。協議事項に入る前に、次第の3といたしまして、会議録署名委員を指名させていただきます。本日の会議の会議録署名委員につきましては、徳永委員を指名させていただきますので、よろしくお願いいたします。

### 5 議事

#### (1)生活バスちばにう 直行ルートの見直しについて

(会 長) それでは、次第の4、「(1)生活バスちばにう 直行ルートの見直しについて」、事務局から説明をお願いします。

(事務局) 協議事項(1)「生活バスちばにう 直行ルートの見直しについて」ということで、本日お配りしました、資料をご覧ください。こちらの案件につきましては、鎌ヶ谷観光バス有限会社様から、急遽、当会議において協議の依頼がございました。つきましては、本事項につきましては、鎌ヶ谷観光バス有限会社の徳永様からご説明いただきたいと思います。よろしくお願いします。

## 【 事業者による資料の説明 】

(会 長) 説明が終わりました。この件について、ご質問等ございますでしょうか。

(委 員) 今、4両で回している。運転手さんは何人いるのでしょうか。

(事業者) 運転手さんは、その他もやっていますので、今現在18人います。企業送迎とコミュニティバスを担当している。

(委 員) 直行ルートでは何人ですか。

(事業者) 1台で2名です。

(委員) 8人でやっているということですか。

(事業者) そうです。

(委員) 今のままの人数で、車と運転手さんも北環状線ルートの方にあてがって、やりま  
すよということですか。

(事業者) そうです。

(会長) 他にございますでしょうか。

(委員) ご説明を聞きまして、確認のためにお伺いしたいと思っています。ご説明の中で、消費税の前から値上げについては、予定をされていたということをお知らせし、千葉運輸支局への相談した結果、値上げについての手続きは1月以降という話になったと。しかし、事前に送られてきた資料には、この件がなかったのですが、印西市の事務方にもこのことをお知らせにならない中で、今日、急遽の発言になったのでしょうか。

(事業者) 料金の値上げというのは、公共交通会議を経て、その枠組みの中でやっていくという中で、例えば、公共交通会議と関わり方というのが、補助金をもらっていないということをお知らせし、軽く考えていた。それは反省するところであると思いますが、公共交通会議の場で、料金を300円から330円にさせていただきたいという、それこそペーパー1枚でお話をすることなのかなと捉えていました。千葉運輸支局に認可書類を出すのが1月～2月に入ってからというところも踏まえて、今回の公共交通会議に発議しました。

(委員) 今のご説明を伺いましたら、印西市の事務方には、あらかじめ相談等していなかったというふうにお伺いいたしました。その上で、制度上、国から聞いているものを簡単に説明しますと、まず、国土交通省の方の地域公共交通会議に関するガイドラインが示されています。その中で、こうした公共交通会議にかかる路線の対応、また対価、運賃。このようなものを会議して議論して決定する前には、慎重に審議をした上で、決定していただく、ということが、ガイドラインにも明記されてございます。そういう意味で、特にバス協会としますと、今回の値上げと、便数の変更も拝見しますと書いてあるんですが、同じ地域を私共の会員であります乗合バスも走っている中で、今回の決定に対して、影響はどのようにあるのかというものを中立

的な立場の市が、他の同地域を走っている路線バス、タクシー、こういうところに、今回の案件を意見照会みたいなものをしたうえで、今回は消費税を少しどうなのかという話もありますけど、会議の中に提案し、議決を前提にかけるとというのが順番でございます。ほかにも、鎌ヶ谷市のお客様も乗られる可能性があるというふうに伺いました。この印西市の公共交通会議の議決と、また、鎌ヶ谷市の公共交通会議にこの件に関しては、どのように提案されて、議決が違う場合、330円が320円になった等、いろんな調整が入った場合に、どのように両市の調整を図るかとか、その辺の何か手続き面で、今日ご説明の中でない部分があればお示しをいただきたいと思っています。

(事業者) 鎌ヶ谷市の公共交通会議は、明日ございます。その中でも、同じ内容のものを示していきます。北環状線ルートは、路線バスで走っていますが、それを足しますと、ほぼ便数が変わらないということで、乗客の皆さまにさほど不便をかけていないという語弊があるのですが、多少西白井にも回りますので、5分、10分時間はかかりますけども、変わらずに足が確保できるということは考えています。

(委員) 今の答弁で、鎌ヶ谷市さんも明日やるということで。関係する公共交通事業者、バス、乗合バス、タクシー、こちらへの影響があるのかどうかの照会を、提案された事業者さんではできないのですが、印西市の地方公共団体として、そうした関係事業者へのヒアリングとか、影響の度合いについての調査等は、今の時点でされているのでしょうか。

(事務局) 現時点ではしておりません。こちらの資料をご覧いただいている通り、本案件は29日にいただいておりますので、現時点で細かいことについては、調査しておりません。市民委員さんがいらっしゃるので、1点補足させていただきたい。これがなぜ議題に上がっているかという話になります。鎌ヶ谷観光さんの直行ルートというのは、運賃300円で運行されているということですけど、これは協議運賃というものになります。これは何かといいますと、普通の路線バスですと上限運賃という設定があって、乗っていくと料金がだんだん上がっていきます。これは事業者さんの方で、原価の計算をして、出している運賃になります。協議運賃というのは、六合路線であるとか、宗像路線、印旛学園線などが300円、ふれあいバスも一律100円です。この運賃は、交通会議で、地域の会議の中で、認めていただいて、特別な運賃というか、こういう不便な地域で高齢者の方が乗るので、100円でやろうよということで、この会議を通して決めた運賃、これが協議運賃。簡単にいうとこういうような形です。今回の鎌ヶ谷観光さんの300円もできたときに、この会議で協議運賃という形で協議しています。これを330円に変えたいというお話が急遽出てきまして、今日この会議に出させていただいた。経緯だけは、ご説明、補足させていただいた上で、委員から照会がありましたことについては、市の方では、できておりません。

(委員) 今の市の事務局からのご説明がありまして、理解した上で、発言させていただくと、市民生活にも 30 円だからいいかというのを別にしても、大きな影響をあたえるのではないかというのがわかります。それから、現時点で同じ地域を走る路線バス、それからタクシーもこの地域走っていますけども、公共交通の事業者に、大幅な変更でないにしても、影響がなければないと、あるのであれば何があるのか。この辺を公共交通会議に議決するには、情報として、事業者さんのご説明だけでは、ちょっと少ないのではないかという気がいたしまして、今後も会議の運営は、印西市がやっておりますので、是非、国土交通省で定めるガイドライン、こちらにある手続きを踏んでいただいた上で、この会議にお諮りいただいた方が、一番間違いがないかと思いましたので、意見として述べさせていただきました。

(委員) 運輸局側の立場として話しますと、運賃の話はご説明の通りですが、もともと 300 円についても、印西市地域公共交通会議の方で議論していただいて、決めたものです。今回の提案についても、いろんな背景があるということで、330 円にしたいという話がありました。運輸局側からしますと、ここで協議が調ったということで、申請を上げていただく形になります。運賃については、協議をしていただく。あと、便数の変更についてですが、大幅な変更であれば当然のごとく通達等の中で、簡単なことを言いますと、おいしいところ取りになる。朝晩の通勤時間帯だけ、バスを増やして、真ん中は無くなるということだと、他の事業者にも影響があるということですので、こういったことも申請をいただいた際に、中身をみさせていただきます。場合によっては、指導させていただくこともあります。今日は、ただただです。それが果たしてどうなのかっていう、中身等についても、いただいてから整理しなければいけない部分があります。現状としては、運賃のことについても、当然ここで議論させていただくのと同時に、運行本数についても交通会議の場でございますので、そういったものについても皆様のお考えについて、背景として議論していただきながら、最終的に協議が整ったということで、申請を挙げていただくという所だと思います。便数も届出という形にはなるのですが、いただいた届出の中にも、内容によっては、ご指導させていただく可能性も十分あるということでご理解いただきたい。

(会長) 運賃については、照会を経た上で、協議会として上げるべきということですか。

(委員) ここは協議の場ですので、今、皆様がお話されたとも思いますが、そのような背景をご理解のうえで上げることが適切なのか、どうなのかということもここで議論していただくことになる。私からすると、意見を申しづらいなのですが、受ける側の受付機関ですので、そこは協議が調ったかどうかというのを見させていただくこととなります。

(会 長) 鎌ヶ谷観光さんの資料の3ページ目以降、もう少し便数等について詳細にご説明できるものがあればお願いしたい。

### 【 事業者による資料の説明 】

(会 長) 補足の説明も含めまして、ご意見、ご質問等ありますでしょうか。

(委 員) まずは、なぜこんな急なのか。非常に急すぎて、中身を揉めないというのがありますので、あまりにも急すぎるのかなと思います。前もってお話をいただければ、いろいろ意見もあるでしょうけど、あまり急なので、1回持ち帰らせていただきたいなと思います。

(会 長) 他にご意見ありますでしょうか。

(委 員) 北環状線ルートというのが走っている。それは、例えば170円、190円とか賃率を変えている路線ですか。

(事業者) そうです。

(委 員) 自分のところでも競合しているのですか。

(事業者) そうです。

(委 員) 運賃は330円。

(事業者) そうです。運賃は330円に改訂します。

(委 員) 値上げすることを関東運輸局に申請してあるということですか。

(事業者) 出す予定です。こちらの公共交通会議に通してから申請します。

(委 員) 事務局が説明していただいた協議運賃ではなく、事業者が設定した対距離運賃も上げるのですか。

(事業者) 同時に上げます。というのは、ニュータウンから新鎌ヶ谷まで、起点終点が同じ場所ということなので。

(委員) そちらに、運転手さんとバスを優先的に配備して、その区間を効率よく走る。そういうことですか。

(事務局) 補足したほうがよろしいですか。北環状線ルートの話がでました。鎌ヶ谷観光さんのご説明のとおり、3つのルートを運行しています。今上がってきている直行ルート、これは国道464号をニュータウンから鎌ヶ谷まで行く直線のルート。北環状線ルートは、ニュータウンから白井市内を通って鎌ヶ谷に行っているルート。牧の原の外を回る牧の原ルート、この3つのルートがあります。直行ルートは、この交通会議を通して、協議運賃で最初にできあがっています。そのため、今日、運賃を変更したいということで、資料を出しました。あとの2路線、北環状線ルート、牧の原ルートは、この交通会議にはかけていません。ですので、自主運行、自主運賃の形になります。私共として、関連するのは直行ルートのみになります。

(会長) よろしいでしょうか。他にご意見ありますでしょうか。

(副会長) 3ページの②の1。重要なのは、祝日がゼロになるというのが、どういう影響になるのかわからない。直行ルート、現在、平日が22.5往復で、祝日が9.5往復ですけど、平日が16.5往復減ると、祝日がゼロになる。影響が出ると考えられます。

(委員) 祝日の直行ルートの利用者は何人くらいですか。

(事業者) 直行ルートは、1日、平日で120人から130人です。土日、休祭日は、20人から30人です。

(委員) だいたい高齢の方ですか。

(事業者) 買い物の方、病院の方ということです。その方たちは、北環状線ルート経由でいいわけです。逆に、北環状線ルートは、ニュータウンの中を回って行きますので、自分の自宅から近いところから乗れる利点もある。

(委員) あまりいないのかなという感じですか。あと、もし330円に今回改訂した場合、ほ

かのバス会社さんは、同じく 330 円になるのか。協議運賃であるため、同じく値上げしなくちゃならないという考えに至るのではないのでしょうか。今回、直通的部分が 330 円になる。そこは協議運賃です。ほかのバス会社さんも同じく 330 円にして、値上げするのか。先ほど言っていましたように、働き方改革だとか、消費税 10%だとか考えた場合、値上げしてもいいのではないかということが出てくるのかなと思っています。そういうのはないですか。

(委 員) 本来であれば消費税で、上げるべきだったのですが、私共全ての路線バスは、消費税で値上げをしております。ただ、このルートについては、鎌ヶ谷観光さんが値上げをしないということで、合わせてしなかった。また、ここで値段に差がついてしまうということになると思います。

(副会長) 競合路線の現状について教えてください。休日、新鎌ヶ谷に路線を入れていると思うのですが。

(委 員) 今すぐ細かい事はわかりません。

(副会長) 競合関係はかなり厳しいものがあるのか。

(委 員) ニュータウンから新鎌ヶ谷まで走っているので、お客さんは同じお客さんになると思います。

(委 員) ちばにうのバスが、千葉ニュータウンから新鎌ヶ谷まで行った経緯ですが、北総線の運賃が高くて、なかなか乗れないから、何とかして安く行ける方法がないかということで、ちばにうが誕生したと思います。その意識のもとで、考えるとバスと比較というのはなくて、北総の電車とちばにうという感覚で、最初みなさん一緒にやっていたと思います。それが定着してきて、路線バスと競合するようになったという流れだと思います。ちばにうを利用している方たちも北総線との比較で、乗られている方が最初から多かったのかなというのが市民側からの意見なのですが。バス路線との競合という感じで皆さん乗っているのではなくて、北総の電車が高いから、こちらに乗りましょうという感じだったと思います。

(副会長) 雑談で伺ったのは、住民側としては、最初ちばレインボーバスの方に相談に行ったのだけれど、できなかつたので、地元の鎌ヶ谷観光バスに相談に行って、ちばにうバスを始めた。始めるにあたって、競合路線になっているちばレインボーバスの方でも、休日だけ運行を始めた。ちばレインボーバスとちばにうバスが競合関係にな

ったと思います。競合関係というのが、本当に競合関係になっているのか。ちばにうバスが、祝日 9.5 往復。ちばレインボーバスが何往復なのか。それから、運賃がどうなのかというのがわからないと、その競合関係というのがわからない。

(事務局)

補足します。できあがった経緯は、おっしゃる通りです。電車が最初にあります。北総線の千葉ニュータウン中央駅と新鎌ヶ谷駅に対する、直行便です。直行便とほぼ同じようなルートで、ちばレインボーバスが走らせているのが高花線の土休日のみになります。高花線が土休日になると、直行ルートと同じルートになり、新鎌ヶ谷まで行くルートになる。これが競合している。ルートが違いますけど、起点という意味では、千葉ニュータウン中央駅と新鎌ヶ谷駅で、鎌ヶ谷観光が運行しています北環状線ルートがありますけど、これと同じように北総循環線がある。同じように千葉ニュータウン中央駅から新鎌ヶ谷駅までのちばレインボーバスがある。ここもある意味競合路線になっている。直行ルートは起点終点と同じという意味で、競合しています。北環状は、北環状同士で競合している。さらに言えば、地元のタクシー事業者、印西市内ですと、船尾タクシー、大成交通、都市交通がある。こういったところにも確かに競合する可能性はある。本日 2 名のタクシー事業者の委員が急遽欠席されて意見を聞くことができません。本来なら、意見を聞きたいところだったのですが。競合というのは、今申し上げた事業者が影響の可能性があるということです。

(副会長)

現状競合関係にあるのは、日曜祝日だけ。ちばにうバスでは、運行をやめるわけだから競合関係がなくなる。路線を増やすとか、便数を増やすとか、休日運行を始めるというのであれば、競合関係がある場合に、影響する事業者の問題になるのでしょうけど、こういうサービスを縮小する場合に、競合事業者との関係というのは、どう解釈すればいいのか。それほど重大な問題であるのか、という印象がある。現実には競合関係があって、競合しているサービスを、運行本数がゼロになるわけだから、競合する部分は撤退する。そうすると事業者間の関係は、むしろ複雑な競合関係がなくなるわけだから、そのような点では、重大な話ではないという気がする。

(委員)

人がいるから増やすとか、人がいないから減らすとか、そういう話ですと、勝手にできてしまう話になります。1 日をトータルで考えて、いない時間帯であっても何とか維持していこうという努力というのが、各路線バス会社があって、何とか運行している状況である。当然人がいるから走らせますとなると、第 2、第 3 の方が入ってきて、今まで 1 日トータルで何とか運行しているダイヤを朝晩だけにしましょうとすると、それもどうかな、そこは、考えていただくべきところなのかと思います。私共の通達の中でおいしいとこ取りというのは、やめましょうねってそういう話になる。人がいるからたくさん走らせます。人がいないからまったく走らせないとすると、そこに生活している方に対して、どういう影響があるのかというのが一番大きな問題であって、そこを考えていかないと、公共交通というのが成り立たな

と思います。今、現状でがんばっている事業者は、1日をトータルで考えて、運行している。真ん中に人がいないからいいだろうということではなくて、もしかしたら使う方もいらっしゃるし、当然外部から来て、使う方もいらっしゃると思うので、そこも踏まえて事業をされているということまで背景に考えていただいて、議論していただきたい。

(副会長) 議論するテーマとして、2つあると思います。1つは、バス事業者、競合事業者からみた競合関係。もう一つは、市民側からみたサービスの水準の話になると思います。競合関係の方は、昼間の便数がなくなる路線がある。運賃が上がるということも、市民生活にとって影響があるだろうということ。

(委員) 運行事業者の立場から話しますと、とりあえず人がいない。人を募集しても来ない。給与をたくさん出したい。出しても来てくれない。中小の事業者は、非常に困っている。大きな事業者であれば、例えば内勤の方で、免許を持っている方が、乗ったりだとか、そういったことで人の手当てもできてくるのですが。小さな事業者になったら、そういったこともできない。そういう背景があって、当社では、少し前ですが路線バス事業から撤退をさせていただいて、他社にお願いをした事情があります。正直申し上げて、人が生活できる給与を会社単体で出せない事情もある。そういった中で、路線をとりあえず確保するために、一旦本数を縮小させていただいた上で、様子を見させていただくということも、これは事業運営の選択肢の一つかもしれない。その先は別の議論になる。ただ、今本当に人が来ない。安全のために、若年層の乗務員を雇いたいが、まったく来てくれないし、そういった方が生活できる希望を持てる給与を提示できるかといわれると、現状の経営水準でなかなか難しい状況であるということも、これは皆さんご理解いただきたい。

(副会長) 今のお話は重要なことだと思っています。全国的に、地方の大都市でも、ドライバーが不足していて、便数を減らしている。今回の件のように、人手不足を理由にしてサービスを縮小するということが全国的に行われている。直接影響するのは、住民、利用者だと思います。他の事業者というよりも、市民、それから利用者の問題がある。話が、他の事業者、競合事業者、バス事業者、タクシー事業者などの話になっている。当事者の方には厳しい話かも知れないですけど、むしろ公共交通会議の中では、利用者や市民の利害について視点を据えた方がいいように思います。

(委員) 例えば、ここが330円になる。例えば、ふれあいバスも150円にしようとか、他の路線も330円にしようとか、そういうことになるのですか。

(事務局) 事業者間の競争部分もございます。その中で便乗値上げの形になってしまったり、そういうことを誘発的になってしまうというのは、好ましくないなと思っています。

必ずしも一緒に上がっていくということではないのですが、そういう心配も危惧されますというところで、お考えをいただければと思います。

(会 長) あくまでも今回は鎌ヶ谷観光からの状況ということである。

(事務局) 協議運賃ですから、皆さんの協議の中で、決めていかないといけない。価格も決定していきませんので、いろいろな意見を私どもも聞きながら、ここで判断できるかどうかわかりませんが、皆さんの意見を聞きながら、研究、検討していきたい。29日の夕方にいただいて、急遽ということで、その時の話ですと、300円を330円にするという話ですけど、あとから便数の話も出てきた。ここで皆様の、どのような関係者がいるかっていうと、事務局が申し上げた事業者になると思うのですが、皆さんでも影響していると思われるということもあると思いますので、事業者に照会をしています。ご意見をいただいて、検討したいと思います。

(委 員) 市として、市民の状況とか、お考えとかを、それをアンケートとかで聞き取っていただく形で、今、委員から話があったように、例えばこういう背景がありますとか、人手不足ですとか、そういう状況の中で、今、こういったバス運行をしていますとか、競合として、乗合バス事業者として、今運行しています、また、昼間はない時間帯があるかもしれないですけど、そこも何とか運行しています。こういった背景をお伝えしていきながら、また今後の交通をどう考えていくのか、どうして欲しいのかについて、市民の意見を聞き取っていただいて、印西市としてどういった方向がいいのかというのを考えていただいた方がよろしいのかなと思いました。

(事業者) 限られた時間で、急遽ということでしたので、もしよろしければ、皆さん再度アンケートを取るなり、意見をいただくなりしていただいて、書面でどうするのか、あるいは、私ども事業者間で話し合いを持つのかということも併せて、以後の協議ということで、よろしいでしょうか。

(会 長) わかりました。他に何かご意見ありますでしょうか。

(委 員) アンケートを取るのであれば、もう少し詰めてもらわないと。今の現状で賛成ですか、反対ですかと聞かれても答えようがない。例えば、どこかと競合しましたとか、市民には不便になりますけど仕方がないとか、アンケートを取らなくていいから、もう少し詰めてもらわないと。賛成ですか反対ですかと送られて来ても、返信のしようがありません。

(委 員) 鎌ヶ谷観光にお尋ねしますが、新鎌ヶ谷への運賃が 300 円から 330 円。ビジネスモデルは 100 円で走らせていますよね。あれはどうなるのですか。

(事業者) 上がっていきます。110 円になります。賃率でそのまま上がっていきます。

(委 員) 賃率のお話が出たのですが、賃率で 110 円というのが出るのですか。賃率はいくらになるのですか。

(事業者) 上限下限の中の金額になります。

(委 員) 上限はいくらになるのですか。

(事業者) 段階になっていますので、その距離で変わってくる。

(委 員) 110 円という金額が上限と下限の間に入っているわけですね。

(会 長) 他の路線も入っていたり、いろいろとありますので、事務局の方、よろしく願いいたします。

(事務局) 鎌ヶ谷観光から 4 月 1 日にはということ、急遽ということ、いただいたところですが、皆様から貴重なご意見をいただいております。アンケート云々という話もありましたけど、その辺どのようにやるかというのは、事務局の方でも考えなければいけないと思っています。いろいろと考えまして、事業者のお考えをもう一度皆様にお聞きできればと思います。もう一度、鎌ヶ谷観光と事務局とお話をさせていただいて、皆様のご意見としては、じっくり考えた方がいいのではないかとこのところだと思っておりますが、事務局の方でお話をさせていただきたいと思っております。その際、皆様に照会等を送った場合には、よろしく願いいたします。

(会 長) ただいま事務局から、また鎌ヶ谷観光からありましたように、この協議事項につきましては、この場では結論が出ませんので、今後、関係バス事業者、交通事業者等の意見交換、運輸局のご指導をいただきながら、改めて協議事項の決議につきましては、後日に取らせていただきたいと思いますので、そういったことでよろしいでしょうか。

【異議なしの声あり】

(会 長) 協議事項「(1) 生活バスちばにう直行ルートの見直しについて」は、保留とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

## (2) 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

(会 長) 協議事項「(2) 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」、事務局から説明をお願いします。

(事務局) ご説明させていただきます。ただいま印西市では、令和元年度から令和2年度までの2年間をかけまして、印西市地域公共交通網形成計画の策定に着手しております。令和元年度は、公共交通に関するアンケート調査の実施や、市の現状分析といった、計画策定に向けての、基礎資料づくりを今まで実施してきたところでございます。これらの、今年度実施してまいりました、アンケート等の結果を踏まえまして、来年度は委員の皆様方に、計画の策定作業に携わっていただきますことを予定しております。来年度も、引き続き、よろしくご協力を賜りますよう、お願いする次第でございます。

(事務局) さて、印西市地域公共交通網形成計画策定に向けて実施しました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人による市民アンケートと、バスの利用者アンケートの2本立てで実施いたしました。アンケート調査の内容の検討につきましては、公共交通会議委員の皆様方の多大なるお力添えをいただきまして、無事、調査が完了しました事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。台風の影響によりまして、バスの利用者アンケートが延期になるというアクシデントもございましたが、昨年の12月には、私ども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から、集計結果が、市のほうへ届いたところでございます。内容といたしましては、市民アンケートの集計・分析にかかるものと、アンケート調査とは直接関係はないのですが、印西市の現状把握にかかるものと、大きく2つに分けることができます。それらの資料につきまして、分科会委員の皆様方と私どもで、内容について間違いがないか、どのようにしたら読みやすいか等の検討を行いまして、修正のうえ、皆様のお手元にお届けした次第でございます。本日の交通会議におきましては、交通委員の皆様方に、資料の内容につきましてご確認を頂きまして、ご指摘事項がございましたら、必要なものは反映させたいと、完成形としてまいりたいと思っております。恐縮ですが、時間に余裕のない中で作成しており、誤字・脱字や表現の悪い部分など、今後、出てくる可能性がございます。その点につきましては、事務局の方で直させていただきたいと考えております。よろしくお願いいたします。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、報告書の内容を市民の皆様方に公開する予定でございます。公表内容等につきましては、紙面の関係等がございますので、事務局に一任願いたいと考えております。よろしくお願いいたします。それではただいまから、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たいと思っておりますので、どうぞよ

ろしくお願いいたします。

(ラテック)

資料を説明させていただきます。書類番号1から7まで説明させていただきます。書類番号8につきましては、アンケートの調査票でございます。これは適宜ご覧いただければと思います。9番の自由意見につきましては、細かい一つ一つの意見が記載されていますので、これについては概要について簡単に説明させていただきたいと思います。時間に限りがあり、分厚いので要点だけ説明させていただきます。書類番号1番の「印西市の現状把握」ということで、印西市の公共交通を考えていくうえで関連する現状についてまとめております。1ページ、2ページ、3ページは、市の状況ですとか基本的なことを整理してございます。4ページをご覧いただきますと、印西市は駅の周辺に市街地が展開している、分散型都市構造が特徴となっています。7ページは、人口の動向でございます。ニュータウン入居開始以降、人口が増加してきたわけですが、今年度には10万人を超えたということでございます。人口の動向を地域別にみたのが、8ページでございます。地域別には地域差がございまして、成田線の沿線地域では最近では人口が減少しているというのが現状でございます。9ページは、人口の年齢構成でございますが、全国的な傾向と同様、少子高齢化が進んでいる。10ページは人口分布でございますが、今後、11万人になると予測をピークに、その後減少していくと予測がされてございます。11ページ以降は、市内を地域別に細かく配置状況をみたものでございます。12ページ、13ページは65歳以上、14ページ、15ページは変化でございます。16ページは、世帯数の動向でございます。最近、高齢者だけの世帯が増えてきていることを示したものでございます。17ページが、働いている人がどこで働いているのか、どこから来ているのかというのを示したものでございます。18ページ、19ページでは、商圏の動向を整理したものでございます。20ページ以降が事業所の数とか立地状況を示したものでございます。22ページ以降が、従業員人口、市内でどこで働いている人が多いのかを示したものでございます。25ページは、主要な施設の立地状況でございます。青いところが、バス停から300m以内の範囲です。徒歩で5分以内の範囲になります。その中に施設があるかどうか、バス停からのアクセスがよいかどうかを示したものでございます。29ページ、ふれあいバスは補助を入れているのですが、それを支える市の財政状況がどうなっているかどうかを、29ページ、30ページで示してございます。今後は義務的経費が増えていくと予想されていますので、補助費にまわるものも難しくなっていくと思います。31ページ以降には、公共交通の現状でございます。31ページが鉄道からの1kmの範囲を示しているものでございます。青い丸が鉄道駅から1km圏域を示したものです。32ページがバス停300m圏域になります。人口がカバーできているかどうかを示したものでございます。33ページは、路線バスルートを示したものでございます。補助が入っていない路線は主にニュータウン地域を中心に運行されています。34ページ、路線バスで補助が入っている路線、ふれあいバス、スワン号のルートを示したものです。これによって市内全体をカバーできているという状況でございます。35ページは路線バスとふれあいバスが重複されているところの状況を示したものでございます。36ページ以降は、駅前広場の整備状況でございます。バリアフリーの状況を示したものでございます。38ページ、39ページはバス停ごとに屋根があるとか、ベンチがあるとかを調べたものでございます。

40ページ以降が、運行のサービス状況ということで、40ページが鉄道の運行本数、41ページがバスの運行本数を示したものになります。42ページが、駅からの所要時間をみたものでございます。43ページ、44ページ、45ページは、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、スワン号の運行本数を示したものでございます。48ページ、利用状況の観点からみたものでございます。48ページが、鉄道及びバスの利用者数を示したものになります。特徴といたしましては、鉄道駅の乗降者数は、成田線の駅で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になります。6ルートあるうち、中ルート、西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でございます。49ページの下図が、スワン号の利用者数になります。1ヵ月当たりの利用者数になります。最近ですと、20人から30人となっていて、1日当たり、一人以下という利用状況になります。50ページ以降は、市全体をみたものです。こういった交通手段がどんな割合になっているのか示したものでございます。オレンジ色の自動車が大きく塗られてございます。印西市は、かなり車に依存している地域であるということがわかります。51ページ以降は、鉄道、バス、自動車でどこへ行っているのかというところを示したものでございます。55ページは、鉄道駅まで、鉄道駅からどのような交通手段で目的地に行っているのか示したものでございます。緑色が徒歩となっていますが、駅から、駅まで徒歩へ向かう人が多くなっていることがわかります。57ページ以降は、同様のものでございます。59ページ、60ページは、バスが走行する上での問題点を示したものでございます。59ページは、道路の走行速度について示したものでございます。赤い個所が混雑している路線ということになります。60ページにつきましては、どこが渋滞ポイントになっているのかを示したものでございます。

(ライテック)

続きまして、書類番号2番、ふれあいバス利用者数調査（OD調査）まで説明させていただきます。OD調査は、どこのバス停から行って、どこのバス停に降りているのかというところを調べたものでございます。平日が10月、休日が12月に実施しています。2ページ、ふれあいバスの全体としては、平日747人、休日420人の利用がありました。そのうち中ルートの利用が最も多くなっております。利用者の属性は3ページになります。女性の方の利用が多いという傾向でございます。4ページ、年代別にみると、高齢者の利用が多い結果になっています。ただ、平日の東ルートにつきましては、児童、小学生の利用が多い結果になっています。布佐ルートでは、高校生の利用が多い結果になっています。5ページ以降はルート別、便別に利用者数をみたものです。7ページをご覧ください。各便で何人乗っているのかを示したものでございます。1番多い便が中ルートで7時51分、34人となっています。バスの定員が35人ですので、定員をオーバーすることはなかったということでございます。それから、グラフの点線については、座席数を示しているものでございます。座席の数11人以上になる便は、それなりにあったということでございます。8ページ以降は、ルート別の利用状況をみたものでございます。8ページが、東ルートの1日の利用者数になります。9ページが、どのバス停から乗って、どのバス停に降りたか示したものでございます。4番の木下駅南口バス停と市役所、木下東地区の利用が多い結果となっています。一方で、小林駅へ行く利用者は、少ない結果になっています。中ルートの12ページをご覧ください。中ルートで、どのバ

ス停から乗って、どのバス停に降りたか示したものでございます。木下地区周辺から印西牧の原駅周辺へ行き来する利用者が多い結果になっています。途中のバス停は、利用者は少ない結果になっています。つづきまして、西ルートの結果でございます。15ページをご覧ください。木下地区周辺と中央駅周辺との間の利用が多い結果になっています。途中のバス停は、利用者は少ない結果になっています。南ルートでございます。18ページをご覧ください。37番牧の原駅南口、77番中央駅北口です。牧の原駅周辺のバス停と中央駅周辺のバス停の間の利用が多い結果になっています。布佐ルート、21ページをご覧ください。布佐駅東口バス停、その周辺のバス停と中央駅周辺のバス停の間の利用が多い結果になっています。途中のバス停は、利用者は少ない結果になっています。印旛・本埜支所ルートでございます。24ページをご覧ください。37番牧の原駅南口から120番本埜クリニックタウンとの間、印旛日本医大駅、日本医大千葉北総病院との間の利用が多い結果になっています。また、所要時間調査をやっています。遅れの時間がどのようなものかを示したものでございます。28ページをご覧ください。ルート別にどれくらい遅れているのかを示したものでございます。西ルートで15時40分が20分遅れています。凡例では、点線が所要時間の遅れ、実線が始発バス停での遅れと示しています。所要時間の遅れは、本来30分で行くところを20分余計にかかっているところを示したものでございます。その結果、次の16時58分発、18時16分発の始発バス停では、定刻の時間より遅れて出発している結果になっています。これが、平日で、30ページが休日でございます。休日は、午後に遅れが少し目立つ結果になってございます。

(ライック)

続きまして、書類番号3番、市民アンケート調査結果でございます。市内全域から3,200人を対象に、アンケートを行いまして、回収率49.2%ということで、約半分の方から回答をいただいております。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、30代から50代の回答が多かったというところでございます。5ページをご覧ください。運転免許を持っているかを聞いたところ、9割の方が持っている。それから、自分の専用の車を持っている、家族と共有の自動車を持っているを合わせると100%近い方が持っていられるというところでございます。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、7割から8割いる結果になっています。印西市は、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。6ページの下は、免許を返納する予定があるかどうか聞いたものでございます。7ページは、返納する予定の年齢、返納した後はどのような交通手段を使いたいかを示したものでございます。8ページは、通勤・通学、買い物、趣味・娯楽の目的での外出状況を聞いたものでございます。通勤・通学では、週4日以上が多く、毎日外出されている方が多いという結果になっています。外出先は9ページになります。市内が多い結果になっています。通勤・通学では、市外も多い結果になっています。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。市内への移動状況、市外への移動状況を示したものでございます。15ページが外出する時の交通手段を示したものでございます。自動車を利用されているとの回答が多い結果になっています。外出する時の出発時刻、帰宅時刻、所要時間などを聞いています。22ページは、鉄道の利用状況を聞いたものでございます。市民全体でみますと、ほとんど利用されていないとの回答が半分位の結果になっていま

す。平日は週4日以上、ほぼ毎日という方が4分の1位になっています。鉄道を利用するときの外出目的でございます。鉄道を利用する方は、半数以上が通勤・通学の目的で利用されている結果になっています。24ページは、駅までの移動手段で、徒歩、自転車で利用されている方が多い結果になっています。駅までの時間は、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、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は、市全体で見ますと、だいたい8割から9割の方が利用されていない結果になっています。利用されている方は、10%程度という状況でございます。路線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分以内が6割から7割の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、運行本数が少ないとの理由も回答した方がいらっしゃいます。29ページの下が利用するための条件です。運行本数が多ければ利用するという答えが多い結果になっております。利用されない方に対して、路線バスを利用するための条件を聞いています。30ページはバス停までの所要時間、運行本数。31ページは、始発時刻・終発時刻、運賃水準を聞いています。33ページ。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す。認知度は、名前だけを知っているが6割、運行内容まで知っているは3割との結果になっています。ふれあいバスは知られているけれども、詳しい内容を知っている方は3割程度になっています。利用状況は、路線バスと同様、ほとんど利用しないということで、月に数回との回答を含めると5%から6%の方が利用されている。35ページでございます。ふれあいバスを利用する時の目的ですが、通勤で利用したり、買い物で利用したり、通院、趣味・娯楽等で利用されている。様々な目的で利用されている。37ページは、最寄りのバス停までの移動手段は、徒歩が多く、その所要時間は、5分以内が多い結果になっています。38ページ以降は、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をお聞きしたものでございます。今の運行ルートでいいのか、今の運行ダイヤでいいのかを聞いています。現状でいいという方が多い結果になっています。40ページは希望する乗車時間でございます。それから、利用する理由も聞いています。41ページ以降は、利用されない方に対して利用しない理由、利用するための条件を聞いています。他の交通手段が便利だから利用しない。利用するためには、自宅近くを通って欲しい。運行本数が多ければ利用するという回答が多い結果になっています。42ページ、バス停までの所要時間がどれくらいであればいいのか、運行間隔はどれくらいがいいのか、利用したい時間帯を聞いています。45ページは、スワン号の利用状況を聞いています。スワン号は本埜地域だけ運行されています。本埜地域を見ますと、認知度は、知らないという方が57.9%になりました。認知度が問題であると思えます。利用しない理由は、利用方法がわからない、他の交通手段が便利、自宅近くに通っていないという理由が多くなっています。利用するための条件は、予約制ではないことが多い結果になっています。運行間隔は、バス並みの運行間隔にして欲しいとの回答結果が多くなっています。47ページ、バス停全般に関することについて聞いています。所要時間がかかっても乗りやすいように玄関先まで

バスが乗り入れてくれる方がいいのか、目的地へ短い時間へ行くために、直行的なルートを設定して欲しいのかといったところを聞いています。結果として、半々くらいの結果になっています。利用者は、時間を短くして欲しいとの回答が多い結果になっています。非利用者は、玄関先までバスが乗り入れる状況であってほしいとの回答が多い結果になっています。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。鉄道の最終時間が早い、路線バスの最終時間が早い、駅前にタクシーが停まっていな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。認知度は、知らなかったという方が6割から7割位の結果になっています。市の負担と利用者の負担のあり方については、現状のままで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。また、市の負担を抑えて利用者の負担を増やすとの回答も一定程度ありました。意見が分かれる結果になりました。52ページは、今後の運行内容と運賃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。53ページ、運賃はどれくらいならば望ましいのかですが、現在と同じとの回答は多かったが、今よりも安く、あるいは高く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。現在より運賃が高くてもよいとの回答者に聞いた具体的な金額が、54ページでございます。ふれあいバスは100円ですが、仮に運賃を値上げする場合は、250円位が上限ではないか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4番ふれあいバス利用者アンケート調査でございます。ふれあいバス利用者全員に対して調査を行っています。2ページ。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、ふれあいバスを利用されている方は、免許証を持っていない方が多い結果になっています。車を持っていない、送迎をしてもらえない方の割合も多い結果になっています。運転自体をしないという方も5割位いらっしゃいます。市民アンケートでは、大半の方は運転免許を持っている、自分の車を持っていて、毎日運転される方が多い結果でしたが、ふれあいバスを利用されている方は、車を利用できないという方が利用されているということになっています。ふれあいバスの利用状況でございます。8ページは、利用目的でございます。通勤・通学、買い物、趣味・娯楽の割合をみたものでございます。出発地、目的地、乗車の時間帯。バス停までの所要時間は5分以内の回答が多い結果になっています。バス停から目的地までの所要時間を整理してございます。15ページ、乗り継ぎ状況を聞いています。乗り継ぎしない方が一番多いですが、鉄道や他のバス、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。15ページは、乗車前、16ページは、降車後になります。17ページ、利用頻度でございます。週4日以上が平日26.2%で4分の1位、週に2、3日が3割位になっています。市民アンケートで見ますと、ふれあいバスを利用されているという方は、全体の5から6%位であったが、ふれあいバスを利用されている方だけみると、週に2、3日以上利用されている方は過半数を超える結果になります。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、現在のダイヤについて、現状のまま

でいいとの回答が多い結果になっています。現状維持を望む方が多い結果になっています。20ページは所要時間に対する評価、定時性に対する評価。22ページは、乗り継ぎに対する満足状況。23ページは運賃に対する満足状況。バス待ち設備、屋根、ベンチについてです。屋根やベンチの設備に不満がある方は、他の項目と比較すると、少し多い結果になっています。24ページは、バリアフリーの状況。25ページ、車内の混雑状況。総合的にみてもふれあいバスの満足度を聞いてございます。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。所要時間がかかっても玄関先まで乗り入れる、あるいは時間短縮のために、直行的なルートであってほしいというところを聞いています。ルートによって違いますが、全体的に見ると玄関先まで乗り入れるより、時間を短縮するために、直行に近いルートにして欲しいとの意向が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、ふれあいバスの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よいという方も4割位になっています。運賃の望ましい水準を聞いたところ、現状維持が一番多い結果になっています。

(ライツク)

続きまして、書類番号5番、路線バス利用者アンケートでございます。ふれあいバスのアンケートと同様な質問を聞いています。2ページ、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、5ページ、免許証の有無、自動車の保有状況になります。免許を持っていない、車を持っていないという方、自動車はあまり利用されていないとの回答が比較的高い結果になりました。免許の返納予定も聞いています。8ページ以降は、路線バスの利用状況でございます。乗車した路線と、乗車目的。路線バスのため、通勤・通学での目的が多い結果になっています。利用状況として、出発地、目的地、乗車の時間帯、所要時間、乗り継ぎ状況になっています。乗り継ぎは、鉄道への乗り継ぎが比較的多い結果になっています。同様の事を帰りの場合について聞いています。18ページ、路線バスの利用頻度でございます。頻度高く利用されている回答が多い結果になっています。19ページが路線バスを利用する理由。20ページ以降は、路線バスの満足度を聞いています。この中では、満足との回答が比較的多いですが、不満の割合が高いのは、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、割合的には不満とされる方が満足の割合と同じ程度いらっしゃいます。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。バス待ちの快適性、屋根とかベンチとかに関しましては、不満とする方も若干割合的には多くいらっしゃる結果になりました。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、直行的なルートで行った方がいいのかを聞いています。どちらも多い結果になっています。32ページ、バス停に関する意向でございます。33ページは、補助を入れている路線だけに聞いています。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多い結果になっています。運賃については、値上げしないという回答が多い結果になっています。

(ライテック) 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す。南関東1都3県と、茨城県の方の300人を対象に、インターネットアンケートを行ったものであります。回答者は、千葉県にお住まいの方が一番多い結果になっています。市外の方が、どのような理由で印西市に来られるのかということをお聞きしたものでございます。3ページをご覧くださいと思います。来訪の目的は、趣味・娯楽、買い物の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、頻度が低い方からご回答をいただいている結果になっています。4ページの行き先でございますが、商業施設に行ったとの回答が多い結果になりました。どこの施設なのかについては、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66.3%で全体の3分の2を占めています。鉄道は25.7%、路線バスが5.7%になっています。6ページ。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ています。徒歩が44.2%で一番多いですが、路線バスが31.2%、ふれあいバスが7.8%になっています。市民の利用状況から比べると、市外から来られた人は、路線バスやふれあいバスを利用される割合というのは、高い結果になっています。市外からの来訪者には、バスは重要な交通手段であると思われます。バスの満足度を聞いています。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と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。

(ライテック) 最後、書類番号9番でございます。市民アンケートの自由意見、お答えいただいた内容をほぼそのまま載せています。市民アンケートは、バスに関するご意見は347件いただいています。バスに関しましては、どのような意見が挙げられていたかと言いますと、路線を新設して欲しい、延伸して欲しいとのご意見、本数が少ない、増発して欲しいなどのご意見が大半になっています。そのほか、運行の時間帯、始発を早く、終発を遅くなどの意見も多くありました。鉄道に関する意見の中では、運賃に関する事、運行本数に関する事のご意見が多くありました。路線バスの利用者アンケートの自由意見につきましては、本数が少ないから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も、同様でございます。本数が少ないから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。

(会長) 多数の資料の説明で、申し訳なかったのですが、説明は終わりました。概略の説明がありましたが、資料の中で、委員の皆様から修正した方がいいのではないかとか、ご質問を含めてありましたら、いただければと思います。

(会 長) 続けて、事務局から補足説明をお願いしたいと思います。

(事務局) 補足説明の前に、資料番号10の説明をさせていただきたいと思います。この資料につきましては、市民に公表するものではなく、2月3日の会議に先立ちまして、分科会を3つ開催しまして、分科会委員から活発な意見をいただきまして、これらの意見を元に、先ほど説明した資料番号の1から9まで、修正されているということになります。この資料番号10に書いてあることを参考にしながら、修正させていただいたということです。

(事務局) それでは委員の皆様、大変長時間にわたりまして、活発なご意見をいただきまして、ありがとうございました。今日、ご意見をいただければ、ご意見をなるべく取り込めるような形で、いただいたご意見を元に、事務局の方で内容を検討し、修正しまして、よりよい報告書にしていきたいと思いますので、お気づきの点がありましたら、お教えいただければと思います。

(事務局) 皆様のご意見をもとにした、最終の修正作業と、市民への公表につきましては、事務局とコンサルタントでつめてまいりたいと思いますので、作業につきましては、事務局へご一任くださいますよう、お願い申し上げます。また、報告書が最終的に完成しましたら、委員の皆様のお手元に郵送でお届けさせていただく予定です。それを元にしまして、来年度に予定しております計画策定の際にも利用しますので、お手元に届きましたご一読の上、保管していただいて、来年度にご使用くださるようお願いいたします。事務局から説明は以上です。

(会 長) それでは、あらためまして、ご意見はありませんでしょうか。

(委 員) 1点だけお伺いできればと思います。精緻にわたる資料のご説明いただいて、印西市における課題というのが大変多いものがあるというのがよくわかった。来年度、印西市における公共交通網形成計画策定がある。ご出席の委員の中で、一番関心のあるのは、膨大な課題が網形成計画を作るときに、どの部分が5年間なり、3年間で取り組んでいくのか。いわゆる骨子ですか。その部分が今日の資料の中にはなかった。網形成計画には、必ず課題となる部分があって、その課題にどのように対応するのかという資料を付けていくわけです。そう意味でいくと、大きい中、諸課題のうち、どの部分を網形成計画に入れていくのかと。そういう整理した資料が、いずれご提示になると思っています。その時期はいつか。委員に送られて、見ておいてくれたとそれぞれ委員の価値観が変わりますので、最低でもこういう会議の中で、その課題を網形成計画ではここで取りあげますと、いくつかの類型に分けて、整理した資料がお示しになるのではないかと思うのですが、この辺のご予定について事務局からお示しいただければと大変ありがたいなと思います。

(事務局) 貴重なご意見ありがとうございました。我々も勉強不足な点がありまして、出てきた資料をいかに的確にお伝えするかということで、いっぱいな部分がございます、まだ検

討が足りない部分もございます。来年度の資料の中で、委員からご指摘ありましたように、課題について整理するとのご意見をいただきましたので、その点につきましては、事務局の方で検討させていただきまして、詰めてまいりたいと思います。持ち帰らせていただきまして、検討させていただきます。いつまでというのは、申し上げる状況ではないのですが、ご理解いただきますようお願い申し上げます。

(委員) 事務局の発言で、作業も大変だと思いますので、事務局でご検討されるということは、よくわかりました。それで、各委員に資料を送りますからというのは、手元に送られても、いろいろな委員の意見もあると思いますので、是非、これは要望ですけど、課題をどのように整理して、どういう方向で来年度を策定するかということ、実施前に会議を開いて、ご説明等していただけると、大変ありがたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

(事務局) 大変貴重なご意見ありがとうございます。網計画を策定する中で、市といたしましては、今年度に現状を分析していきたいということで、アンケート調査等で市民の皆様がどう思っているとか、利用者がどう思っているのかなどを踏まえまして、来年度課題について、コンサルタントを含めまして、スケジュールを組みながら、課題を抽出して、皆さんと話し合いができるような形で動いていきたいと考えています。そうした中で、その段階でスケジュールを踏まえまして、皆様に提出していきたいと思っておりますので、その節には、ご意見等をいただきながら、進めさせていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(会長) 分科会ではいろいろなご意見を出していただいたということで、事務局から概略は説明していただきましたが、こういった状況ですので、もう一度目を通して、修正点等ございましたら、事務局は今月中に取りまとめを予定しているということで、今月中にご意見をいただければと思いますので、よろしくお願いいたしますと思います。ほかによろしいでしょうか。

### (3)意見交換

(会長) それでは、(3)意見交換に移りたいと思います。はじめに事務局の方から、これに関して報告をお願いしたいと思います。

#### 【資料の説明】

(会長) 説明ありがとうございます。だいぶ時間が過ぎてございますが、意見交換ということでございます。先ほど事務局から説明がありました3点について、ご質問、ご意見等あれば、折角の機会ですのでお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

(会長) これらにつきましては、各分科会でも議題として取り上げさせていただいているか

と思います。違う分科会の委員につきましては、会議がない時でも電話、あるいは来庁していただいた機会にご意見なり、ご質問等をざっくばらんにしていただければと思いますので、引き続きよろしく願いいたします。特にご質問等ございませんでしょうか。

(会 長) それでは以上を持ちまして、本日の議題を終了させていただきます。会議進行にご協力をいただき、ありがとうございました。

## 6 その他

(事務局) 最後になりますが、印西市地域公共交通会議「書面開催」の結果につきまして、ご報告させていただきます。

### 【事務局より説明】

(事務局) 新年度の交通会議の時期については、確定していませんが、ゴールデンウィーク明けになるかと思います。来年度も計画の策定に向けまして、会議を開催させていただきたいと思います。皆様にお世話になってまいりたいと思いますので、ご多忙のところ恐縮でございますが、来年度もよろしく願いいたします。

## 7 閉会

(事務局) それでは、以上をもちまして、令和元年度第4回「印西市地域公共交通会議」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。

令和元年度第4回印西市地域公共交通会議の会議録は、事実と相違ないことを承認する。

令和2年3月17日

委員 徳永 昌子