

令和2年度第1回印西市地域公共交通会議
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8月20日(木) 午後1時から
開催場所 印西市役所 附属棟2階 23、24、25会議室
出席者 市東浩美委員、茨木隆郎委員、菅野八重子委員、檜山雅紀委員、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
欠席者 市之瀬聡委員、徳永昌子委員
事務局 交通政策課 本多課長、小林係長、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 7名

次 第

- 1 開会
- 2 課長挨拶
- 3 議題
(1) 印西市地域公共交通計画の内容について(検討資料)
(2) その他
- 4 閉会

会議録(要約)

1 開会

(事務局) ただいまから、令和2年度第1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。

2 出欠の報告

(事務局) 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。
市之瀬委員、徳永委員は、本日欠席でございます。
出席委員は、10名でございます。

(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。なお、傍聴の申し出がありますので、傍聴者の入室を許可しています。また、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ので予めご了解ください。

3 課長挨拶

(事務局) 続きまして、交通政策課課長の挨拶でございます。

【 課 長 挨 拶 】

4 議題

(1) 印西市地域公共交通計画の内容について

(事務局) それでは、議題(1)「印西市地域公共交通計画の内容について」検討資料を基に、説明させていただきます。

【検討資料 事務局説明】

(事務局) 現段階として、計画策定の方向性として、ご意見をいただければと思います。

(委 員) 大変よく頑張っていたと思います。委員の意見を吸い上げていただいて、反映させていただければと思います。

(事務局) 補足させていただきます。資料10ページ、市の公共交通の現状からみた課題です。各公共交通機関の利用状況・運行サービス状況についてと、複数バス路線の重複の解消です。こういうところがふれあいバスの見直し検討には、最重要の課題になってくると考えています。この辺について何か意見はありますか。

(委 員) ちばレインボーバスさんがコミュニティバスを運行していただいている。これは早急に調整しないといけない。ちばレインボーバスさんがコミュニティバスを運行されている

間は、そんなに難しくなく解決できると思います。ちばレインボーバスさんは社内で検討されていると思いますので、そう難しくないと考えます。

(委員) まず、このような立派な資料、事務局の皆様、大変お疲れ様でございます。路線バスとコミュニティバスの重複間の解消。これは、かねてから印西市さんとお話させていただいておりますが、是非これを進めていくことが重要だと考えています。私共は、利用者の方の利便性向上、当然重要だと思います。併せまして、私共は、従業員を抱えていますので、会社としての事業の存続があります。それぞれ必ずしも方向性が一致することがないのですが、路線バスの採算性を踏まえさせていただきますと、当社も路線によってまちまちですが、基本は座席が常時埋まっている状態が採算ラインと一般的に言われています。あくまで常時満席ですから、当然、朝夕はたくさん乗って、昼間は通勤の方がいないですから減ってしまう。その前提を通して、採算ラインにいくことがポイントとして、仮に朝夕乗っていただいたとしても、昼間のご利用が少なければ採算が割れてしまう。そういった中で、私共の路線バスのお客様が重複区間でふれあいバスのほうに流れてしまいますと、路線バスの経営としては非常に厳しい状況でございます。まずは、バス事業における需要の構造について、是非、皆様と共通認識を持たせていただきたいと思っています。

(委員) 印西市の考えとしては、市民バスは、利用が少なくても収入がないがそれでも走らせるという考えなのか、それともある程度収入がないと困るという考えなのか。どちらになるのか。

(事務局) これからは両方を考えていくべきだと思います。コミュニティバスの役割は、どこの市町村も採算は取れないけれど、移動手段がない地域を運行することが役割で、黒字を前提に運行していくことではない。移動手段がない地域にふれあいバスが走っていますが、それはある程度維持していかなければいけないという目的があります。しかし、どの市町村も持続可能性、公共交通を末永く考えた時に、民間のバス会社さんの経営ももちろんそうでしょうし、市町村の財政も限りがあるので、ある程度採算を目指していく。それが20%なのか、30%なのかは地域の実情で違うと思います。これからの公共交通を考えていく際の視点としては、その両面が必要であると思っています。それが各地域で違うから難しい。何が何でも採算は関係なくこの地域を走らせるというのも、もしかしたらコミュニティバスの役割かもしれない。一方で、限りあるお金を使って、1日何人も乗らないようなところを運行することは、果たして必要なのかという考えもあります。この釣り合いが難しいと思います。今後の計画として、収支率なり、利用者数なりを評価しなくてはならない。そういうものを作れば、ふれあいバスの課題がわかりますし、少しずつ変えていくことで、方向性がみえてくるのではないかと思います。市としてではなく、これは担当しての考えであります。計画を作成する中で、指標ができてくると思います。その指標を作る時に、ふれあいバスの方針がないと、評価ができないと思います。

(委員) 交通が不便であるから、その地域のためにふれあいバスを走らせることが目的であるというところは、採算を考えないでやっていくということですね。一方で、採算が必要だと思ふ地域は、この辺は人がいるから、路線バスは走っていて、重複する。ふれあいバスの本当の目的というのが、どっち側なのかということによって、変わってくると思うので、それを検討していただきたい。

(委員) 今の話は非常に重要で、印西市のコミュニティバスと路線バス、補助路線を含めてですけど、それぞれの役割を整理する。コミュニティバスは、場合によって、誰も利用しないが走っていれば、いざという時に使える。存在価値だけで走らせるのも有り得る話です。コミュニティバスは、どこまでサービスを担うべきなのかをはっきりさせないと、全体の計画が決まってこない気がします。コミュニティバスは、基本的に民間バスの撤退や利用できないことを、行政が代わって別の仕組みにおいてサービスを提供する。一方で、民間の路線バスが、担えない部分というのがどこなのかは気になります。補助金を提供しつつ、民間バスが担える場合もあるだろうし、朝夕ならば民間バスが大型バスで運行したほうが効率的かもしれない。民間バスと補助路線、コミュニティバスのそれぞれの役割というのを計画立案における前提条件として、はっきりさせておかないと実効性のある計画にならないのではないかと思います。ちばレインボーバスの委員の話を見ると、民営バスのほうに需要の重きを置く方向に実施していくことが一案です。昼間のバスが満席になるということはないですから、民営のバスでサービスを維持できない部分を、コミュニティバスを中心に運行していく。朝夕は民営バスを中心とする。そういう役割分担をはっきりさせておく必要がある気がします。コミュニティバス、民営バス、補助路線の役割をはっきりさせる。そういう課題を整理していくと、全体の見通しがよくなる気がします。

(委員) 1日の中で朝夕は路線バス、昼はコミュニティバスというのは難しいです。なぜならば、車を準備するのも1台必要になります。そこでロスが生じてしまいますから、私共としては、限られた車、限られた運転手をいかに有効活用していくかが、企業努力だと思っています。例えば、バスはずっと走りっぱなしで、運転手を交代に送り込んで運行していく。そういったこともやっています。やはり、ルートとしての役割分担。空白地域はコミュニティバス、幹線は民間バス。このことは他の自治体の例をみてもスムーズなことなのかなと考えられると思いますが、これについては議論が必要だと思います。

(委員) その場合心配になってくるのが、民間バスが運行するようになると、運賃水準が民営バスの運賃水準になってしまうということです。コミュニティバスの役割を民営バスで担う場合、市が一部費用を負担することを考えて、高齢者は100円など安く乗れるサービスは、市の側との検討余地はあるのでしょうか。

(委員) 例えば、東京都でしたら、東京都シルバーバスを出されている。ただ、市の財政もあり

ますから、なんでもかんでもということは現実的ではないと思います。これは事業者、行政の方、市民の皆様としっかりと議論して、いかに効率的にやっていくかを追求しないといけないと思います。京成バスに比べると、ちばレインボーバスの車両は1.5倍程度走っている。車を見てもらえばわかる通り、お客様が少ないため、新しい車を入れられない。そのため、それぞれのステークホルダーでやっていかないと苦しいと思います。

(委員) 今日ふれあいバスを利用してここに来たのですが、100円はありがたいと思っています。昼間、学生さんが30人近く乗っていて、ふれあいバスは必要とされていると感じています。路線バスと料金の差があるから、ふれあいバスを利用する人が増えているのではないかと感じています。ここは250円だけれど、あそこは100円で行けるとなると公平感が減るから市を網羅するように走らせなければならない。重複路線をなくすことを考えるとき、値段的なことを考えるのも一つの案だと思いました。

(委員) 印西市は道路が狭い。特に本埜、印旛地域は。ですから、採算が取れるバスを走らせる地域は限られている。それから人口も増えない。本埜、印旛地域は、多くが市街化調整区域になっているため、家はできないし、工場もできない。現在お住まいになっている方が、息子さんなり娘さんが住んでいて、次の世代に行くか、そのまま誰も住まなくなるか。増えることはない。でも、住んでいる方はいる。採算ということを考えてしまうと、前に話が進まない。現状住んでいる方が生活できることを考える必要がある。私は、自動車を運転していますが、ふれあいバスを乗らない理由は、時間が掛かるからである。時間を掛けずに行けるようになれば、免許証を返納したいと思っている。ふれあいバスは、できるだけ乗れるようにしていかないといけない。この会議はそのためにあると思っています。

(委員) 印西市さんの公共交通会議の目的、コミュニティバスの目的を教えてください。

(事務局) 現時点ですが、ふれあいバスの目的は公共施設循環バスです。この公共施設循環バスは20年以上前の話のため、社会の状況、市内の状況は変わってきているでしょうから、今後は、同じ考えを維持して行くのか、または、介護のバスになってしまうのか、通勤・通学で使うのかなど、いろいろと考え方はあると思います。

(委員) 立派な目的があるので、そこを基準に考えて、路線バス、コミュニティバスの特性を生かして進めていくことが良いと思います。

(委員) 料金の話が出ましたが、六合路線は一律300円で運行しています。300円の金額は、走り始めたときに決まった金額だと思うのですが、例えば、京成佐倉駅から小林駅まではすごく安いと思います。けれど、お客様の中には、京成佐倉駅行きに乗って、次のバス停で降りる方もいる。もしくは日本医大病院から乗って、印旛支所で降りる方もいる。これらの方も300円になる。しょうがないところもあるのですが、免許のない高

齢者の方とか、免許返納された方を守ってあげるという意味で、その方たちには、何らかのパスを作るような形にして、一区間を若干安く 200 円にするとかすれば、もうちょっと乗る方が増えるのではないかと思いました。結局使われている方は、朝は学生さんやお勤めの方が多いのですが、昼間の利用する方は、病院に行かれています方で、高齢者の方が多いと思います。その方たちの利用をもっと増やすということで、一区間を 300 円出すのか、200 円出すのか、往復で考えれば 600 円、400 円で、ワンコインで行けるか行けないかの違いになると思います。その辺のところ考慮してみてもどうかと思いました。弊社だけでできる問題ではないので、他のバス会社さんもいらっしゃると思いますので、実施するなら市のほうで音頭を取っていただくことが良いと思います。

(委 員) 一般的な話になると思いますが、この計画を立てた時、交通不便地域の足を作るためにコミュニティバスを通すという話になったと思います。もともと路線バスがあって、お客様が乗らなくなって、採算も取れないので廃止になった。そういうことがあったらどうかと思っています。重複することが議論になっていると思います。重複して民間の事業者をいじめてはいけないと思います。民間の事業者が黒字になって、お金の余裕ができたという話ならば、距離を伸ばして、他のルートをやってもらえないかというようなことも話し合えると思います。重複するのであれば、重複しないようなルートを模索してもいいのかなと考えます。

(事務局) 他に意見はありますか。計画についての意見でも結構です。
皆様からの意見お伺いした中で、重複路線の解消。路線バスとふれあいバスの定義が曖昧になっていること。それらをクリアにすることが、この計画を作成することになると思います。分科会の重点項目の意見として、重複路線の解消と、ふれあいバスの再定義について、はっきりしていくべきではないか。そのような意見でよろしいでしょうか。

(委 員) 計画を作成する際、市役所中心となっているものを各駅ターミナル中心としましょうということで計画を立てていると思います。それに対して具体的な案は、資料には載っていません。ターミナルを中心にするのは、難しいからやめられたのですか。

(事務局) 結節点ということでしょうか。計画の中で明確に打ち出してはいないため、見にくくなっていると思います。結節点を結ぶ考え方はあります。今後は、よりわかりやすいようにしていきます。

(委 員) わかりやすくお願いします。印西総合病院があるのですが、その前を走るコミュニティバス、路線バスがない。総合病院に行きたい人がいても、バスでは行けない。そのような不満が多い。通勤で利用する方も木下東地区はバスで印西牧の原駅に行けない。乗り継ぎがないと千葉ニュータウン中央にも行けない。折角見直すので、新規の路線も考えていただいて、コミュニティバスも増車していただきたい。お金を掛けて便利にする。便利にすれば、利用が増えると思いますので、やっていただきたい。思い切ってコミ

ユニティバスを充実させる方向にやっていただきたい。1日6本でなく、10本程度走らせて欲しい。

(事務局) 様々なご意見をお伺いし、それらを踏まえて今後の個別の事業、課題を解決し、目標を達成していく、そういった所の内容を進めて行きたいと思います。

(委員) 資料42ページ。「チェック」は、どこがするのでしょうか。

(事務局) 地域公共交通会議です。

(委員) 資料37ページ。鉄道・バス運行本数の維持・増加がありますが、市民の立場からしたら利便性の向上というのは重要なことで、行政も同じ考えだろうし、事業者も同じ考えだと思います。採算とか、財政とか、持続性という制約がある中、「増加」というところまで踏み切ると、現実的な計画にならないのではないかと気になっていて、ここは、ほかした言い方のほうがよろしいと思います。「持続性や採算性を吟味した中で維持を目指す」というように書くとか、特に鉄道においては、成田線や北総線を増便するとは、とても思えない。ここまで踏み切ってしまうていいのかということが気になるところでございます。

(委員) 市の上位計画で、成田線の増便は入っているのですか。

(事務局) 要望するという表現になっています。

(事務局) 上位計画に合わせるような形で計画の表現を整理していきます。
本日の分科会の最終確認として、計画の進め方は問題ないということで、よろしいでしょうか。また、ふれあいバスの目的を再定義し、路線バスの重複をクリアにすることが、分科会意見ということでまとめさせていただきます。

5 閉会

(事務局) それでは、以上をもちまして「令和2年度第1回ふれあいバス見直し検討分科会」を終了いたします。ありがとうございました。