

令和2年度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 会議録

開催日時 令和2年12月14日(月) 午後1時から  
開催場所 印西市役所 会議棟2階 204会議室  
出席者 茨木隆郎委員、市之瀬聡委員、菅野八重子委員、檜山雅紀委員(代理 松田様)、  
香西邦宏委員、石井隆委員、浦川真一委員、三上達也委員、佐藤信之委員、  
徳永昌子委員  
欠席者 市東浩美委員、増田崇委員  
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  
傍聴者 5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(素案)について
- 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。

## 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。  
市東浩美委員、増田崇委員は、本日欠席でございます。また、代理出席のご報告といたしまして、檜山雅紀委員の代理として松田様にご出席いただいております。

(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。また、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。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（素案）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（素案）について」、コンサルト会社ライテックより説明させていただきます。

### 【議題（1） (株)ライテック説明】

(事務局) ライテックから説明いただいた形で、素案としてまとめてございます。前回8月24日の公共交通会議において提出した計画の段階では、参考資料を後半部分にまとめて、前半部分の説明という形になっていました。これを融合させた形にしました。また、バス事業者、タクシー事業者のヒアリングを秋以降進めまして、その内容を加味して、入れ込んだ形の素案が、今配布してある資料となります。こちらの素案につきまして、皆様のご意見をお伺いしたいと思います。ご意見がある方は挙手をお願いします。

(委員) 87ページ。収支率が出ているのですが、印西市として支出している金額がみえると思います。収支率で16.0%、周辺の運行経費が出ているのですが、印西市の負担額を具体的に示さないとイメージがつかめない気がします。それから、総合案内マップですが、以前事務局のほうに、6年前になるので、引き継がれていないと思うのだけれども、路線バスとふれあいバスを1枚の時刻表に重ねると、競合区間があるからと

ということなんですけど、それぞれの路線の運行頻度が大都市に比べて低いわけだから、両方選択できれば、1枚の時刻表の中でも、どちらも利用できるような、その選択の材料になるようなものが欲しいと思います。そのサンプルは、以前渡したのですが、引き継がれてないと思いますが、考えて頂けたらいいかなと思います。

(事務局) 2点ご指摘がありました。そちらにつきまして、計画の中に盛り込むか、どのような対応にするかについては、検討させていただきます。

(事務局) 事務局から1点補足させていただきます。2ページ、印西市の公共交通の説明について載せていただけていますが、一般のタクシーについての説明が抜けていましたので、こちらについて入れることで進めております。

(委員) 実際に運転をしている側から意見を述べさせていただきますと、お客様からよく聞く声なのですが、実際不便であると。ここから、ここまでを移動するというよりも、サービス精神というのか、あちこちいろいろ回ったほうがいいのではないかと印西市さんのお考えもわかるのですが、あまりにもそれをやりすぎているために、なかなか目的に着けない。だから、ちょっと遠慮したい。そういう意見がよくあります。ですから、的を絞って、この人をここに移動させる、それが南ルートだと。このここは東ルートだとか、直線的なコースというのか、ある程度絞ったコースを取ったほうが、結局は遅れも少なく、よいのではないかと。本当にこのバス停は必要なのだろうかというバス停がいくつかあります。具体的なバス停は、中ルート、高花六、高花。最初は行かなかったけれど、あとでプラスになりました。南ルート、大塚3丁目、泉新田2、天王脇、こういったところ。西ルートの中央公民館、戸神台。中央公民館は、実際木下駅に近いです。また、極めて道が狭い。ですから、あそこを入れて出るまでに時間が相当かかります。場合によっては、バックするとか、行き違うとか。あそこであれば、木下駅まで5分で歩けるのではないかと。特に西ルートというのは、木下駅と千葉ニュータウンを行き来するお客さんが非常に多い。ニュータウンから戻ってきて、木下駅にもうすぐ着くぞという時に、左に入って行って、また出てくる。それで、木下駅でどかっと降りる。今言いたいいくつかのバス停が、遅れにさらに輪をかけていて、かえって不便さを増幅させていると思います。そういうお客さまの声もありますし、私が運転していても感じる場所があります。もう少しルートを大胆に、これくらいは歩いてくださいとか、その位のことを考えてルートを考えたほうがよいと思います。

(事務局) そちらの内容につきましては計画に入れてございます。ルートの見直しの時に参考にさせていただきます。

(委員) 高齢者の割引を最近始められたが、その内容が出てきていません。現状を知らないの、教えていただけないでしょうか。

(事務局) 高齢者の割引については入れていません。現在、高齢者70歳以上の方が高齢者福祉課に FUREiCA (フレアイカ) というカードを申請し、そのカードを持っている方は、乗車する時に実質無料になる。これは今年度の7月から開始しています。

(委員) 路線バスに対する高齢者割引はないのですか。

(事務局) そうです。

(委員) 大都市は一般的に一般会計から負担して高齢者割引が実施されているわけですが、ふれあいバスだけ無料となれば、サービスの格差が広がってしまう気がします。それとも、将来的には民間バスに対しても割引や無料など、無料で乗った場合には、乗車賃に対して市が一般会計のほうから補助をする。そういう方向性が必要なのではないかという気がします。運賃を上げると書いてあるけれど、単なる値上げでしかないわけだから、値上げに対する抵抗感を抑えるために、年齢によって割引すると。そういうことを盛り込まないと市民からの抵抗感が大きいのではないかと気がしました。

(事務局) そちらにつきまして、計画の中でどのような方向性に向けて行くかということになると思います。計画の次の段階において、指針やガイドラインを設けるということで検討しています。

(委員) 一律 200 円にします、高齢者は 100 円としますであれば、受入れやすいと思います。税金負担は、公平ですよ。公平に負担と言え、是非やっていただきたい。路線バス活用していただくためには。

(事務局) ふれあいバスだけではなく、全体のことを考えての方向です。

(委員) 路線バスも市民の足で、ふれあいバスは計画の一環ですので、今回の計画はまとめて話をされているので、是非入れていただいたほうがよいと思います。

(委員) 基本的にふれあいバスについては、70 歳以上の無料が行われていて、それを書き込むことによって、運賃の引き上げ要素を文面に入れるのであれば、既に高齢者を無料でやっていますということを示したほうがよい。市民の受け取りかたが 200 円にしますというだけでなく、やっぱり反発する可能性があるかもしれないので、そこで高齢者については無料でやっていますということを入れる。それが利用者側からすると、路線バスを利用する人、ふれあいバス全域に満遍なくサービスできればいいのだけれど、路線バスしかない場合もあるわけです。

(委員) 路線バスも 200 円、ふれあいバスも 200 円ということは、路線バスを守る事ですから。しかも、利用者からすれば公平です。それこそ是非市のほうが、路線バスのほうに補助

を出していく形にしていただけたら、バス会社も継続できるわけです。

(事務局) その点につきまして、考え方についてはわかりました。検討させていただきます。

(委員) 路線バスを利用している者ですけど、私は牧の原駅から大体 1km 位の範囲に住んでいます。今、ちばレインボーバスが少し減らされている。私、定期券を持っているのですが、その場合、ふれあいバスに乗ると 100 円払うことになると思います。定期と並行して、使えない状態が続いています。私はコロナの影響で在宅勤務でして、会社に午後から行かなければいけませんって時に、歩いていかなければならない。帰りも歩いていかなければいけない。そうすると、定期を利用する時に、買った意味がなくなる。利便性が悪くなる。バス路線等の見直しにおいて、時間を直した場合に、うまく利用できない時が多々出てくるのではないかと考えていて、そこはどうか解消できないかと思っています。定期券を使えるようにしてもらえるのがいいのではないかと考えています。これが毎日に乗っている人の意見です。

(事務局) 路線バスの定期券でどこでも乗れるということですか。

(委員) 路線バスの定期券の区間は、ふれあいバスも乗れるということですよ。印西牧の原から自宅までが、同じような路線で走っています。そこは同じ区間で走っているので、両方とも乗れるようにしてもらいたい。その区間は増便になるわけです。乗っているほうは、うれしくなります。片方が乗れなくて、片方はお金を払わなければいけないというよりは、両方とも乗れて定期が使えるほうが利便性があがる。

(事務局) 利用者視点からのご意見ですね。

(委員) 東京ではそのようなことは聞いたことがあります。

(委員) 一つの路線に複数の会社が共同運行して、同じ条件で利用できることは、昔からありました。その場合、ふれあいバスと路線バスのサービス水準が特に運賃が全然違うので、合わせないといけない。

(事務局) その辺は整理して、今後検討していきたいと思っています。

(事務局) この計画の説明をさせてもらいましたが、重複路線を解消するということがあるので、逆になってしまうと思います。実際事業をしていくなかで、参考にさせていただければと思います。

(委員) 解消とは別の話です。

(事務局) 様々ケースバイケースであると思いますので、その中で検討させていただきたいと思います。

(委員) 200円に料金を上げることは賛成です。200円に料金を上げるという中の話と受け取ってください。

(事務局) 料金条件が同じになった場合でどうだという話ですか。

(委員) 料金を公平にするという話です。利用者は便利になります。現在どこでもやっていると思います。交通機関の乗合について、都内ではやっていると思います。

(事務局) 検討させていただきます。

(委員) 個人的には減便されないことを願います。

(事務局) その他、ご意見はありますか。

(委員) 参考までに聞きたいのですが、FUREiCA（フレアイカ）は、それは無料でもらえるということですか。

(事務局) そうです。年齢制限はあります。

(委員) 私はもらっていますが、まだ車が乗れるため、利用はしていません。

(委員) 基本は福祉政策から出てきているものだと思いますが、他の大都市でも同じようなことはありますが、名古屋市は、回数制限というのも出てきているようです。私が知っているのは東京都ですが、かつては無料であったが基本購入になってきています。福祉政策は交通と関わってくる部分がありますので、相応の負担というか、公平な負担というのは、そういうことを検討してもいいのではないかと思います。広い意味で運賃ということの考え方は変わらない。東京都の場合は、所得が多くて、納税額が多いから、結構買われる方もいる。応分な負担というのを検討すべきではないかと思います。

(委員) 印西市の場合、無料にしたのは、本埜・印旛が車社会であるからです。デマンドをやっても、乗る方がほとんどいない。現在空気を乗せて走っていますが、そういう意味でやったと思います。バスの頻度を増やしてほしいわけですから、料金うんぬんよりは、乗ってもらおうということである。免許を返上して、バスを乗ってもらうために始めたと思っているのですが、違いますか。

(事務局) これにつきましては高齢者福祉課の政策になります。各委員からいただきましたご意見

につきましては、実際に事業を実施するときに細かいところを決めることがありますので、その際に参考にさせていただきたいと思います。大枠としてこの方向性で進めていきたいということでございます。

本日の分科会の素案について、大まかな所で了承ということによろしいでしょうか。挙手をお願いします。

#### 【挙手多数あり】

(事務局) 挙手多数ということで、分科会として了承をいただきました。24日の会議の方に報告したいと思います。なお、1月15日からパブリックコメントを実施する予定です。その際、市民の方から意見があると思います。それも調整させていただいて、最終決定と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2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。