

平成31年度第1回白井市地域公共交通活性化協議会

<議事概要>

日 時：令和元年8月29日（木） 午後2時から午後4時20分まで

場 所：白井市役所本庁舎4階 大委員会室

出席委員：板谷和也副会長、野口和雄委員、加藤弘正委員、吉田修一委員、徳永敬委員、柴崎俊哉委員、成田斉委員、吉田英樹委員、野水俊夫委員、高山弘美委員、今井庄一郎委員、永井英朋委員、飯塚孝廣委員、滝田潔委員、永井康弘委員、金井勉委員、伊藤常夫委員、竹田忠夫委員、鈴木直人委員 19名

欠席委員：大橋淳一委員、篠塚浩委員、町田英之委員、佐藤裕子委員 4名

傍 聴 者：7名

1 開会

【変更のあった委員、事務局職員について事務局より報告】

2 報告

(1) 市内バス路線の状況について

【議長】

- ・流通経済大学の板谷と申します。副市長の欠員に伴いまして議長を代行しますのでよろしくお願い致します。

それでは、次第に従いまして進行させていただきたいと思います。報告の(1)市内路線バスの状況について事務局より報告をお願いします。

【事務局より報告】

【議長】

- ・事務局より①船橋新京成バスの西白井線の土曜休日のダイヤの減便、②鎌ヶ谷観光バスの生活バスちばにうの西白井駅への停車、③富士地区におけるナッシー号の要望の提出の3点の報告がありました。御意見、補足等がありましたらお願いします。

【委員】

- ・船橋新京成バスですが、土曜日休日の運転本数を半減するダイヤ改正を実施させていただきました。全国的にバスの利用者が減少を続けている中で、利用の少ない路線を利用の高い路線の収入で補填して運営をしていましたが、乗務員不足という非常に大きな問題もあったことから、変更を行った次第です。市民の方には大変御不便をおかけしていることと思いますが、何卒御理解いただきたく思います。

【委員】

- ・追加での報告となりますが、今年度、白井工業団地協議会からも、市及びちばレインボーバスに対し公共交通に関する要望書を提出しました。内容は、白井工業団地の終業時間に間に合うようなバスダイヤの変更と第二工業団地への路線の追加の2点です。

【委員】

- ・鎌ヶ谷観光バスですが、9月21日に生活バスちばにうの北環状線が西白井駅の北口に乗り入れ

ます。西白井線の休日ダイヤが減便となったとありましたが、よろしければ御利用いただけるようお待ちしております。

【委員】

- ・富士地区の要望の件について、ナッシー号や路線バスが駅まで通っており、必ずしも交通空白地域と言えないと思いますが、不便になったという経緯はどのようになっていますか。

【事務局】

- ・現在のルートと改正前のルートと比較した際に、これまでナッシー号に乗れば新鎌ヶ谷駅まで直通で行けていたものが、平成29年8月の改正により、ナッシー号の乗り継ぎや、鉄道への乗り換えが必要になったことから、要望が拳がったものと思われる。

【議長】

- ・要望書については本日の議題となっている運行の見直しの考え方も踏まえた上で、今後の市内の交通のあり方について検討のうえ、御回答いただくのが良いと思います。
全国的にバスの需要減少や乗務員不足が危惧されている中で、利用者の多いところにバスを集中させることを選択される企業が多くなっています。公共交通を考えていくうえで、協議会の議論の対象をコミュニティバスだけに限定する必要はないと思っております。

3 議事

(1) 今後の市内バス交通網の見直しについて

【議長】

- ・それでは、続きまして議事の方に移ります。(1) 今後の市内バス交通網の見直しについて、事務局より説明をお願いいたします。

【事務局より説明】

【議長】

- ・ただ今、事務局から優先順位等の見直しの考え方を踏まえた新しいバスルートのたたき台の説明がありました。皆様の方から御意見、御不明な点等がありましたら御発言をお願いします。

【委員】

- ・白井駅の北口は、南口に比べロータリーがだいぶ狭くなっていますので、そこへ4ルートを集ませるのは避けた方がいいのではないのでしょうか。

【事務局】

- ・北口のロータリーへの集中は、再考させていただきます。念仏塚のバス停付近に集客施設を見込んだことからルートを集ませましたが、現状、北口ロータリーには路線バスも2社入っている状態であり、発着が集中してしまう恐れがあるため、変更を検討します。ルートのイメージから、東・南ルートを南口ロータリーへもって行くような形で検討したいと思えます。

【委員】

- ・3点ほどお聞きします。1点目は、説明の中で路線バスとコミュニティバスのすみ分けをしましたが、七次台へ向かう西ルートが路線バスの西白井線と同じルートになっており、すみ分けをどのように考えているかということ。
- ・2点目は各路線で所要時間が短くなったことに伴って運行本数を増やせるかと思うが、本数を増やすことについてどうかということ。

- 3点目はルート改正に伴って運賃を上げるのか、維持するのかということについて伺います。

【事務局】

- 1点目のすみ分けについては、確かに一部、路線バスと同様のルートがありますが、ナッシー号は駅だけでなく市の公共施設を循環するような運行となりますので、行先の違いですみ分けができればと考えています。また、ナッシー号は土曜日にも運行しているため、減便のあった路線バスの補完として運行することや、時刻設定における通勤時間帯などの利用者の多い時間帯を外すことといったことを配慮していきたいと思います。
- 2点目の運行本数の増については、運転手の休憩時間等を考慮しながら、今後どれだけ効率的なバスの運行シフトを組んでいけるかによりますが、たたき台と現行の所要時間を比べると、単純に4割ほどの時間短縮が図れているため、現行より1.5倍ほど増便できるのではないかと考えているところです。
- 3点目の運賃については、ナッシー号と路線バスの初乗り運賃に乖離があると、選択の公平性の問題があるため、計画に記載している受益者負担の検討も踏まえ、協議会の場で考えていきたいと思います。

【委員】

- 運行本数が増え、運賃が安くなる方向になるとコミュニティバスに利用者が流れると危惧するものですから、西白井線の減便が拡大しないように素案を作成していただければと思います。

【議長】

- 路線バスがあって、初めてコミュニティバスが成立すると思っています。路線バスが問題なく運行する中で、恩恵が届かない部分をコミュニティバスがカバーするといったように進めて頂きたいと思います。
- バスの本数については、たたき台で所要時間が半分になっているルートもあるということを念頭におき、本数を増やして、より地域が利用しやすいバス路線を構築したいということです。
- 運賃については、なかなか難しくいろいろな考え方があります。行政のサービスとして安い運賃を求める要望もある一方、価格差があり過ぎると利用の格差が生じてしまうこともあります。現状の運賃設定は適切と思いますが、今後は所得に応じて割り引くことや、無料にするといったことも検討する必要があるかもしれません。

【委員】

- 今回、原則として挙げていただいた優先順位については大賛成であり、この原則に基づいて良し悪しの検討をすべきだと思いますので、これを前提に3点ほど質問します。
- 1点目は、新鎌ヶ谷方面へ運行しなくした理由については私なりによく理解できましたが、一方で、北ルートから千葉ニュータウン中央駅にアクセスできるようになりました。これは、市内から市外への取り扱いが異なるので、合理的な説明があるべきだと思いますので説明をお願いしたい。
- 2点目は、幹線道路から外れた場所にある北総白井病院のバス停をルートから外しましたが、同じような場所にある白井聖地公園のバス停についてはそのままとなっていますが、どのように考えますか。
- 3点目は、平塚地区周辺から市役所までアクセスが良くなく、あまり利用しないように思いますが、市役所までの所要時間と千葉ニュータウン中央駅までの利用者の想定をどのように考えてい

ますか。

【事務局】

- 1点目については、駅圏の捉え方の違いがあり、千葉ニュータウン中央駅は市の東にある桜台地区の端からバスの時刻表で2分ほどの距離にあり、まさに駅圏と考えられます。一方、富士地区の最寄り駅は、北に西白井駅、西に新鎌ヶ谷駅、南に鎌ヶ谷大仏駅があり、概ね等距離にあるかと思いますが、新鎌ヶ谷駅へは市の西にある大松地区の端から15分もかかり、また、市のコミュニティバスということで、市内駅である西白井駅を中心に考えたいということもあるため、今回このような取扱としております。
- 2点目については、病院は送迎バスを独自に運行させていること、患者の多くが自家用車で通院していると同っていることから、白井聖地公園とは別の考え方でルートを設定しております。
- 3点目については、まず平塚地区から市役所までは、たたき台では35分ほどとなります。また、千葉ニュータウン中央駅までの利用者については、具体的に想定できるデータはありませんが、アンケートにおいて、平塚地区を含む北東部の方の移動動向が印西市へ多く向かっていたことから、設定しているところです。

【委員】

- 北ルートが他のルートに比べて所要時間が多くなっておりますが、北ルートにバスを追加して2台で分散して運行することは想定していますか。

【事務局】

- 現時点では、見直しの方針に示した「経費を極端に増大することなく」と考えておりますので、たたき台の前提としては4台の運行で考えております。しかし、他のルートと比べて大変長くなっているため、検討の中で台数を増やした方が良いということであれば、2台でのルートも検討したいと思います。

【委員】

- 北ルートで1周85分が片道64分になったとありますが、片道というのは、千葉ニュータウン中央駅までなのか、市役所まで戻ってくるまでなのでしょう。実際に短くなっているのでしょうか。
- 次に、要望のあった富士地区のほか、大松地区についても新鎌ヶ谷の病院に行く機会が多いと思います。生活バスちばにうが新鎌ヶ谷へ行くルートに新しく西白井駅が停車されることは大歓迎ですが、このルートは西白井駅からどこかを經由して新鎌ヶ谷駅までいくのでしょうか。バスを乗り継いで行くと時間がかかるだけでなく、余分に乗り継ぎの費用がかかってきます。費用が余計にかかることについてどう考えているのでしょうか。
- また、このナッシー号のルートの見直しはいつから実施される予定なのかをお伺いします。

【事務局】

- 北ルートの運行については、市役所から千葉ニュータウン中央駅まで行ったら、同じ車両ではないにしても、逆に戻ってくるルートもあります。現行のルートは、例えば右回りで1周したあとは、次は左回りで1周する運行とされていますので、1周を片道と捉えて所要時間が短くなるかと考えています。ただし、現行ルートでは、逆方向とはなりますが、1周の中で2回通る部分もあるのでその部分については、今までよりも運行間隔が開くといった状況が出てきます。

- 次に、西白井駅と新鎌ヶ谷駅間のルートについて大松地区の部分はどう考えるかということですが、まず、生活バスちばにうについては、西白井駅と新鎌ヶ谷駅を直接結ぶルートと伺っていますが、今回たたき台では、ナッシー号は新鎌ヶ谷駅方面へは行かなくなっていますが、これは、市内全体の交通網を考えた際に、ナッシー号だけではまかないきれないため、乗り継ぎの考え方を入れながら限りある交通資源を有効活用し、民間の路線バスと協力しながら進めていくといった計画の考え方があったため、これを踏まえてたたき台として提示しています。
- また、ルートの変更時期については、計画上は現在のナッシー号の運行委託契約が終わる来年の8月を目安としておりましたが、現時点でたたき台を検討している段階のため来年の8月は難しいと捉えています。ただ、今後の検討内容にもよりますが、来年度中には新しいルートで運行を実施できればと考えています。

【委員】

- そうしますと、ナッシー号の見直しは2年ごとに実施するということだと思えます。今回、千葉ニュータウン中央駅から工業団地へのルートが示されており、工業団地としては雇用の範囲が広がると考えられ大変ありがたいことだと思えますが、2年後に再検討し無くなったりするルートとなると、工業団地としても採用を考えておかなければなりません。

【事務局】

- これまでの過去の経緯をみると、3年から5年程度で見直しを検討していますが、時期を定めて必ず見直しを行うということではなく、市内の状況変化に伴い実施しています。そのため、今回の変更の後どうするかといったことは、この協議会の場で考えていきたいと思っています。

【議長】

- 基本的には多く乗られている路線をすぐに廃止するということはないと思っていただいて結構だと思います。そう考えると、その路線の利用者が一定程度いるという環境となっていることが重要となりますので、各企業側においても、通勤にバス等の公共交通を利用される方を増やす取り組みをしていただければ、お互いにとってウィンウィンの関係になるのではないかと思います。

【委員】

- どの程度の乗車で一定程度の採算が取れるというものはありますか。工業団地協議会からちばレインボーバスに対しルートの延伸について要望書を提出していますが、そのような指標があると企業としても動きやすいと思います。また、そういった意味からすると、新鎌ヶ谷方面へ行っているバスの乗降客の状況についてはどうなのでしょう。

【事務局】

- まず、コミュニティバスについては、どのくらい収支があるから存続するというのは市としては決定しておりません。なお、昨年度のデータでは収支率は2割から3割となっていますが、コミュニティバスは、交通弱者や交通空白地域を救うといった目的があるため、ある程度の採算は考える必要がありますが、乗降者数を一番に考えるものではないと捉えていただければと思います。一方で、民間の路線バスでは採算性が一番にくるかと思えます。路線によって採算路線、不採算路線があろうかと思いますが、運行エリア全体で企業の経営方針として、路線を存続させるかどうかを検討されることかと思えます。従って、収支率100%程度が一つの条件ではないかと考えています。

- また、新鎌ヶ谷駅バス停の乗降者数は、昨年度のデータではナッシー号のバス停、全109基ある中で2番目に多い29,165人となっており、1日平均では100人程度となっています。なお、一番利用者が多いバス停は西白井駅で、年間約43,000人の乗降者数で、1日平均では、約150人となっています。

【委員】

- それだけの方が利用されているということで、生活バスちばにうが西白井駅に停車することはありがたいと思いますが、そもそも西白井駅から新鎌ヶ谷駅まで電車では5分程度のところになぜバスが必要なのかということがあります。これは、鉄道の運賃が高いからだと思うので、鉄道事業者でも考えていただきたいと思います。
- 地域によって駅圏の違いもあり、新鎌ヶ谷の病院へ行く人もいるため、駅までの足を確保するだけでは弱者を救うことにはならないのではないかと、また、駅からの移動のために費用がより多くかかってしまうのが現実だということ念頭に置いていただきたいと思います。

【議長】

- 新鎌ヶ谷へのルートは黒字が出てもおかしくない利用者がおり、そこへ生活バスちばにうが走るということは個人的には良いと思っております。鉄道の料金が高く、かつ、並行する路線がないことで、選択肢がないということが問題視されていましたが、現状では選択肢があり、その選択肢の中から住民の方がニーズに合わせて選んでいただければ良いと思っております。
- 運賃に関しては、市内全域で考えた時に、ナッシー号で150円払えばどの地域からでも同様に通院や買物の足が確保されているかという必ずしもそうではなく、地域間の公平性を考慮しつつルートを考えないといけない一方で、全てをカバーするとなると4台では足りないと思われることもあり、優先順位を考慮して進めて行く必要があります。
- 新鎌ヶ谷方面へのニーズは多々あるかと思っておりますので、不便が生じるということであれば、例えば、乗り継ぎがスムーズにできるように時刻を調整することや待合環境の整備といったことも検討してもよいと思います。これは運行時間の長い北ルートでも同様で、目的地によっては運行本数が改正後に減少するといった側面もあるので、北ルート上で乗り継ぎができる場所を整備するといったことも含めて継続的に検討していく必要があると思います。

【委員】

- 今井、名内方面から市の中心部へ行く際に、現在のルートでは時間が多くかかっています。第二小学校の通学への配慮を前提として、河原子街道を通るルートを設定してはいかがでしょうか。

【事務局】

- 今井、名内方面から市役所方面へのルートについては、河原子街道を通ることで、速達性が増すことは認識しています。しかし、計画策定の際からも協議会で検討してきたとおり、民間に任せられるところはなるべく民間に任せ、路線バスの補完としてナッシー号を運行することとしており、特に新規のルートとなるところについては十分に検討する必要があると考えます。現在、河原子街道は、ちばレインボーバスが運行しており、白井駅から工業団地までの便数もある程度確保されており、乗り継ぎ施設としては整備されていませんが、第一工業団地のバス停で乗り継ぎができますので、そういった形で対応いただければと考えています。

【委員】

- 第一工業団地のバス停は、コンビニエンスストアの所ですが、計画上示されている3ヶ所の交通結節点の1つとして考えられている所でしょうか。

【事務局】

- その通りです。

【議長】

- 現状、乗り継ごうとするとコンビニの中などで待つといったことになると思いますが、積極的に推奨することはなかなか言いにくいといったことがありますので、長期的に乗り継ぎ施設のようなものを整備する必要があると思っています。基本的には、路線バスをたくさん御利用いただいて、路線が維持されていくことが大事だと考えますので、継続的に検討していきたいと思っています。

【委員】

- たたき台の北ルートが乗務員の立場から見ると往復で逆回りとなるため、間違いやすいのではないかと思います。
- また、北ルートの新しく通るルートは過去にも通っていたことがあるルートでしょうか。

【事務局】

- 乗務員の方だけでなく利用者にとってもわかりづらいルートになってしまっているのではないかという認識はしているところです。しかし、一台で多くの地域をカバーしようとした結果の考え方になっていきますので、考慮いただければと思います。
- また、新しく通すルートについては、過去にはナッシー号でそのルートを運行していたことはございます。

【議長】

- 私も直感的にわかりにくいという印象はございます。一方で、全てのニーズに応えようとするこのようなルートになるということはよく理解できました。バスで全てのニーズを拾うという考え方を見直す必要もあるかもしれません。
- バスは基本的にある程度以上の需要をまとめて輸送することで効率性を高めていくところがありますので、1便あたりの利用が一定以上あれば別ですが、利用がゼロに近い場合は個別の輸送に対して補助又は支援をしていく方が効率的という場合もあります。例えば、他市の導入事例ではデマンド交通やタクシー補助などが挙げられます。ただ、導入にあたっては全市的に実施するのか地域限定で実施するのかなど設計が難しく、多くのところで苦慮されています。
- これらの事例はすぐに導入に向けて検討するというのではなく、今後、交通結節点の機能ができてくることで、わかりづらいルートに設定しなくてもよくなる可能性がありますので、過渡期におけるものとしてルート変更で対応してみて、その結果の是非を判断した上で見直していくというように、長期的に検討していく方法もあると思っています。

【委員】

- 北ルートは、市内の小学校では第一小と第二小学校の児童が通学に利用しています。現行では、低学年と中、高学年の児童の下校時間に合わせて時刻を設定いただいているので、ルートが変更になる際にも改めて考慮いただきたいと思っています。たたき台の北ルートでは、新たに桜台方面へのルートが確保されていることから、登下校の際に考慮する時間帯が増えてくると思いますので、学校側からも情報を集めていただきながら、良いダイヤを考えていただけたらと思います。

- 第二小学校区では、コミュニティバスが児童と地域の高齢者が触れ合う大変良い機会となっており、このコミュニティが是非継続できたらと思っております。

【委員】

- たたき台のルートについて、所要時間が40%ほど減ったとありましたが、計算方法が1周と片道で大きく違ってくるとお思いますので、詳細をお聞きしたいと思います。片道であれば行った後に戻ってくる必要があり、その部分は計算されているのでしょうか。

【事務局】

- 現行の運行は、市役所を出たバスが市内を1周して市役所に戻ってきて、次は逆回りで1周することとなりますので、たたき台のルートでは、現行の1周を片道と捉えています。したがって、特別な計算はしていません、単純に1周と片道ということで計算しています。

【委員】

- そうしますと、片道は往復で考える必要があると考えますので、それで計算していくと説明のあったほど所要時間は減少していないのではないかと思います。このような認識でよろしいでしょうか。

【事務局】

- 現行は内回りと外回りで運行しており、途中で目的地がある場合、逆回りの便を待つ必要があることから1周を片道と捉えていますので、1周と片道を比較で示させていただいております。

【議長】

- 全体としては一運行での走行距離が短くなるという計算をしていると思っております。位置関係もありますが、運行本数については強弱をつけてもいいのではないかと思います。この件については、ルートについてある程度固まってからダイヤ案を考えていかないと議論がしにくいであろうと思います。

【委員】

- 一運行に係る所要時間ということで概ね理解できました。所要時間を減らした分で便数を増加するというのですが、時間の減少に対して便数の増加計画が多い印象を受けました。安全を第一に考えると、乗客も高齢者が多くなってきていることから、時間が削れた分そのまま便数を増加させると安全を担保できなくなることもありますので、安全面も考慮していただきたいと思えます。

【委員】

- 北ルートが市役所から風間街道を通過して工業団地へ向かっていますが、風間街道を西ルートの中に組み込めば時間が短縮するのではないかと思います。北ルートが第一小学校から16号を經由して工業団地へ抜け、西ルートが七次台から大松を經由して風間街道に出ることで時間を短縮できると考えました。

【事務局】

- 御提案ありがとうございます。風間街道を通るルートを北ルートに設定している理由として、風間街道北部の富塚地区に第二小学校へ通っている児童がおり、今後もその地域から第二小学校へ通う児童が想定されるということから、このようなルートとしております。

【委員】

- 今までの議論をお伺いして、市民の方々の御関心の高さを非常に感じており、2点ほど確認します。たたき台についてですが、路線沿線ごとに様々な御意見があり、安全運行や利便性のためには全部一気に変えることがよいのか、また協議会の多数決で決定することについて良いかどうか心配があります。例えば、1つのルートが調整とれたから先に実施するといったように部分的に実施していくこともあるのか、また、今後は、協議会の意見をある程度聞いた上、市が責任をもって決定するのか、パブリックコメントなどを実施し、何度か協議会で議論を重ねていくのか、どのように合意形成を図っていかれるのでしょうか。
- 2点目に、たたき台の中でこれまで記載のあった自由乗降区間が記載されていませんが、こちらはどのようにお考えでしょうか。

【事務局】

- 1点目は、今後のスケジュールにも関わってくるかと思いますが、まず部分的に実施していくということについては考えておりません。それは、1台のバスがそれぞれのルートを運行するのではなく、効率的に運行するため、4台のバスがシフトを組みながら各ルートを運行する方法を考えていますので、一つのルートだけ先行して実施するとかなり複雑な状況になってしまうため、4ルートを一斉に実施する方向で考えています。
- また、合意形成については、次に案を出してその案を次の会議ですぐに決定するといった考えはなく、本日いただいた意見をもとにたたき台を再考したうえで、少なくともこの協議会の中での案というものを確定していきたいと考えております。パブリックコメント等については、ルートが固まる前の段階で実施すると、市民一人ひとりの要望は全く異なるということもあり、収拾がつかないことにもなりかねますので、どの段階で実施するか、そもそも実施するかどうかということも含めて、まずはこの協議会で合意形成を図りたいと考えています。
- 自由乗降区間については、たたき台ということで記載はしていませんでしたが、引き続き検討したいと考えております。その際には現行の区間について交通量を見定めながら新規設定、廃止を含め検討のうえ、順次示していきたいと考えております。

【議長】

- 自由乗降区間については、もう少し検討してもよいと考えます。実態に即した形で次回提案いただけるとよいと思います。
- 合意形成については、少なくともあと2回は協議会の開催が必要ではないかと思っております。次回の会議で今回の意見をもとにしてたたき台を修正し、協議会にて合意形成が得られれば市民へお示しする必要があるのではないかと考えています。市民への示し方については、パブリックコメントの形や、説明会を開くなどいろいろあると思いますが、それを実施した上で内容をとりまとめ、最終案として協議会で決定し、改定に向かうといったプロセスが最短であると思っております。今後のプロセスについては随時考えていくこととなろうかと思っておりますが、市民あってのコミュニティバスのため、なるべく丁寧に説明し納得いただいた段階で、変更を実施していくことがいいのではないかと考えています。
- まだ御意見等もあろうかと思っておりますが、このほかにお気づきの点などがございましたら、終了後や後日でも結構ですので事務局に御連絡頂ければと思います。
ここで議事（1）の方を閉めさせて頂きたいと思っております。

(2) その他

【議長】

- 続いて議事(2) その他について事務局から連絡事項をお願いします。

【事務局】

- 次回の会議日程について確認させていただきます。次回の会議は年内の開催を予定しており、12月頃で調整させていただきたいと考えております。皆様の御都合をお伺いさせていただきますので、御協力いただきますようお願いいたします。

【議長】

- 事務局から次回の日程について御案内がありました。また近くなりましたら日程調整をお願いいたします。
- 他にないようでしたら平成31年度第1回白井市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。長時間にわたり議論いただきありがとうございました。

4 閉会