

## 平成29年度第3回白井市地域公共交通活性化協議会

### <議事概要>

日 時：平成29年11月20日（月） 午後3時から午後5時まで

場 所：白井市役所 保健福祉センター 2階 検診室

出席委員：伊藤道行会長、板谷和也副会長、野口和雄委員、山口浩委員（代理：横尾博和委員）、徳永昌子委員、柴崎俊哉委員、高山弘美委員、大橋淳一委員、飯塚辰雄委員、吉田修一委員、三浦英昭委員、橋本涼子委員、黒添誠委員、富澤美樹子委員、中村光秀委員、吉竹一彦委員、鈴木栄一郎委員、斉藤厚子委員、緑川英一郎委員、中村幸生委員、吉田文江委員 21名

欠席委員：3名（成田斉委員、高中英樹委員、中島三穂委員）

傍 聴 者：4名

#### 1 開会

#### 2 議事

##### （1）白井市地域公共交通網形成計画の基本方針等について

###### 【会長】

- それでは、次第に従いまして議事を進行させていただきます。事務局より説明をお願いします。

###### 【事務局】

- 資料に沿って説明

###### 【会長】

- まず、冒頭にありましたタウンミーティングについては、計画を考える上での基礎資料とするということで説明がありました。これから、資料1の基本方針、対応方針1から4、計画区域及び計画期間について、確認事項や疑問点、ご意見などがございましたらお願いいたします。

###### 【委員】

- 何点かございます。1点目は、計画期間について、計画年度がそれぞれの計画でバラバラになると、目標もバラバラとなる可能性があるのでは、都市マスタープランやその他の計画との整合は考えられているのでしょうか。
- 2点目として、基本方針のところ、「利便性が高い」ということが強調されています。公共交通は自家用車を利用できない交通弱者の方々の利用が中心とも考えられますし、利便性となると、通勤者もあるし、買い物でのものもあるし、高齢者もあります。一見分かりやすいですが、何にとつての利便性なのかについて、考え方を伺いたいと思います。
- 3点目は、専門用語でいうと計画のヒエラルキーと言いますが、方針と事業との繋がりについて、この事業を実施した場合に、どの方針を満たすのかということが分かりにくいといった点があります。こちらは、計画書に記述すれば見えやすくなりますが、方針と事業との関係についてはどのように考えておりますか。

【事務局】

- 1点目の計画期間について、市の上位計画である総合計画との整合性を考えるのが通常と考えており、当初は計画期間を合わせる予定でした。しかし、循環バスの委託契約が2年半後に更新を控えており、また、車両自体の更新のタイミングであるため、ここが1つのターニングポイントと捉え、その他のバス待ち環境や交通結節点整備を一体的に行うことを考えると、総合計画の計画期間では長すぎることから、計画期間を5年としたところ です。
- 2点目の「利便性の高い」という文言について、総合計画では、重点戦略3で「利便性の良い交通ネットワークの確保」で「交通ネットワークの利便性の向上を進めます」と位置づけており、都市マスタープランでも「公共交通について利便性向上の促進」という位置づけがあります。そこで、まちづくりとの整合性を図るため、「利便性」について基本方針に含めたところ です。ただし、利便性の追求だけが強調されないように、「持続可能な」という視点を入れ、限りある交通資源や予算などを用い、将来まで確保し続けることの両方を同時に取り組むことを考えているところ です。
- 3点目の、事業に繋がる計画のヒエラルキーについては、今回の会議では、事業を例示しておりますが、次回以降に具体的な計画内容を示し、基本方針、対応方針、事業とが繋がるようにお示しいたします。

【委員】

- 対応方針4では「事業者」という言葉がありますが、市内の民間の事業者ということでよいのでしょうか。また、「行政」、「市民」、「事業者」を並列に記述しておりますが、このような記述でよろしいでしょうか。

【事務局】

- 基本的に主に関わってくるのは交通事業者ですが、他事業者が関与する場合もございます。具体的には、現在作成している交通マップは地図作成事業者が行っておりますが、他の事業者の広告の収入により作成費用を賄っております、交通事業者以外の他の事業者との協力があるということも想定しております。

【委員】

- 工業団地をイメージしていましたが、違うのでしたらそれでもよからうかと思えます。

【事務局】

- 工業団地や病院も関係すると想定しております。

【委員】

- 事業者は、対応方針1にも関係するのでしょうか。また、事業者の定義をしないと分かりにくいので、そこを明確にしてください。

【事務局】

- 今後具体的な事業を整理したときに、対応方針と関係者について整理し、計画書に書きこんでいきます。

【会長】

- 計画期間を5年としたことについては、契約期間にウェイトを置いたということでもよろしいでしょうか。他にございましたらよろしくお願ひいたします。

【委員】

- 無理が無い目標と達成が難しい目標があると感じております。この中で、交通結節点を第2地区に加えるようですが、具体的にはどのようなところに入れるのでしょうか。結節点は単に乗り換えができればよいということではなく、たくさんの方が集まるような商業機能が存在するところや、公共機関の出先などが望ましいので、そういうようなものがあるのでしょうか。白井駅や西白井駅を含め、その点を考える必要があると思います。
- また、白井市のネットワークは“一見さんお断り”のようにならないよう、分かりやすさが大事であると考えております。今回は、循環バスの運行する地区を4つにわけて直感的に分かりやすく路線を短くしようということを考えているようですが、第2地区は人口規模で考えると利用者は300人程度と考えられますので、乗合で定時定路線というより、デマンドタイプというようなものを検討してもよいのではとも考えております。

【事務局】

- 第2地区の結節点については、現在具体的には描けておりませんが、コンビニエンスストアのある場所にバスの折返し場所が設置されており、運転手の休息所が設置されているところがございます。また、現時点では、白井駅や西白井駅は、交通結節点として魅力が多い場所となっていないかもしれませんが、他の部署で進めている駅前のにぎわいづくり事業ですとか、バス待ち環境では喫茶店とかがあればよいとか、他の事業と並行して進めていきます。なお、網形成計画では、交通の足の確保を重点において考えております。
- 第2地区のデマンドタイプでの運行の検討については、デマンド型交通は事務局でも検討しておりますが、白井市においては現在のところデマンドを導入する利点が少ないのではと考えています。他の導入実績を見ると、費用対効果が上がっていない事例が多く、1人当たり1000～3000円の移動のコストがかかっている現状があります。ただし、デマンドを完全に排除するわけではなく、現在、全国的にも様々な実証実験がされており、例えば、水戸市では、利用が少ない昼間の時間帯のタクシーを借り上げ、割引運賃で運行するといった実証実験を行っているなどの事例もございますので、このようなデマンドやその他の手法についても、今後も導入の可能性について検討していきます。また、第2小学校区でも、将来の交通に対する不安がある中で、定時定路線のバスが自分の地域を走っているということが安心感につながると思いますので、まずはバスの小型化などでの対応を考えているところです。

【委員】

- 結節点のイメージが分からなかったので質問しました。コンビニがあれば、駐輪場なども整備することもできます。また、デマンドについては、状況は理解しており、走らせるたびに赤字が増えるため、積極的にお勧めしている訳ではありません。しかし、路線の方が赤字額が増す場合があり、その場合はデマンド等の交通手段を検討する必要があると思いますが、地区によっては状況が異なりますので、継続的にどういう交通手段が適切かを検討していただけるということであればよいかと思います。

【委員】

- 率直に思ったところでございますが、対応方針4で公共交通の啓発が示されており、利

用促進は良いと思いますが、自動車の利用抑制の意図については、自家用車を減らして公共交通を利用してもらうということでしょうか。

【事務局】

- ・高齢者の免許返納を1つ捉えております。自身の運転技術の状況によっては、利用を抑制してもらうような啓発の仕方というのが考えられます。また、単に公共交通の利用促進ということがございますので、必然的に自動車の利用が抑制されていくといった意味で捉えております。

【会長】

- ・今のご意見は、そういった意味も踏まえて、表現を変えたほうが誤解を招かないのではないかとご指摘でしょうか。

【委員】

- ・そのとおりです。説明の内容を意図するのであれば、表現を変えるほうがよいかもしれないと考えます。

【事務局】

- ・先ほどの説明に加え、環境、CO<sub>2</sub>の抑制といった意味合いも含まれますが、ご指摘の点を踏まえ、文言については再考させていただきます。

【委員】

- ・事業3のバス待ちの施設の整備について、バス待ち環境の整備は、バス事業者としても利用者としても有り難いのですが、現在は利用者の利便性向上に役立ちますようノンステップバスの導入を積極的に行っておりまして、そのような事業や導入への補助なども対象とするのでしょうか。

【事務局】

- ・今回の事業内容は例示を行っており、計画に位置付けるのはまだ具体的でない状況でございます。本計画は行政、市民、事業者で行うものであり、事業の主体を誰にするかは今後考えていくところです。その中で、ノンステップバスも要望があれば、導入を促進することが考えられますが、補助が出るかどうかという点は内容としては含んでおりません。また、対応方針では小型のバスの導入を検討しておりますが、マイクロバスやワゴン車となると、ノンステップが難しくなるという点もございます。

【会長】

- ・只今の質問は交通環境の整備という視点になりますが、バス本体は含まないということでしょうか。

【事務局】

- ・検討範囲に入れることは可能でございますが、ネットワークの方針にあるバスの小型化を考えると難しいと考えております。

【会長】

- ・範囲に含むが、具体的な事業化にならないと分からないということですが、そこは、はっきりとした方がよいと思います。

【委員】

- ・どのようなルートで走るのかということになりますが、種類によってはノンステップバスが入らないことは理解しているので、最終的に決まった場合にご検討いただければと

思います。

【事務局】

- 基本的に、路線バスにノンステップを導入するということになると理解しておりますので、交通事業者と協議の上、検討していくものとなるかと思っておりますので、計画策定段階で具体的な事業として位置づけることは難しいと考えております。

【会長】

- 具体的な事業の際には小型になる可能性もあるため、その状況にならないと分からないといったことがあり、また、市の助成についても予算が伴うもので、現時点での決定はできないが、検討内容としては一切排除しないという考え方でよろしいでしょうか。

【事務局】

- そのように捉えてくださればと思います。

【委員】

- タウンミーティングなどでもいろいろな意見がございましたが、今回は、現状は抜きにして全く新しい形の交通体系を考えるということによいのでしょうか。その場合はルートの話や、循環バスと路線バスの料金の違いを含めて、料金体系や補助金の在り方についても新たに組み込むのでしょうか。

【事務局】

- 今回示させていただいているネットワークのイメージ図は、運賃や割引制度などを除いた交通網やどのルートを誰が担うかといった部分となります。また、現状を無視するのではなく、現状を踏まえた上で方針として提示しております。その中で循環バスと路線バスの運賃についても、何らかの対策を講じていかなければならないと考えているところですが、行政とバス事業者のどちらかだけではできない事業ですので、検討していくという方針をたて、実行段階で決定していくような形で考えております。

【委員】

- 資料の2を見ると新しい形が示されていますが、今までのものをだめにするのではなく、今までのものを含めて路線を一旦見直しするという考えでよいのでしょうか。

【事務局】

- 資料2の図は今後考えていくためのイメージでございます。青い線の中で循環バスを走らせることとなりますが、この中でルートをいくつ設定するのかということもございませぬので、このイメージについてもご意見を頂きたいと考えております。

【委員】

- 市内を4つのブロックに分けるとなると、ブロックの間は小さな車両で乗り継いでいくこととなりますが、ブロックとブロックの接点が多いところに乗り継ぎの考え方をいれただくとより良くなると思います。
- 先ほどワゴン車両の話がございましたが、現在運行を受託している他市のコミュニティバスでワゴン車を運行しています。バリアフリー対策で車椅子対応を行っているため、もともとの定員が12名のところが10人に減っており、1~2人が利用できなくなるような状況がおきています。この10年の中では、これまで車椅子の利用はありませんでした。理由は、車椅子の方は、バスにはダイヤがあり、乗降に時間が掛かるため、また、介助も必要となるため、利用者が利用できないものと判断されているようです。そ

のような利用実態を踏まえて、車両を安いもので1人でも多く乗れるようにし、一方で、車椅子利用の方へはタクシーの乗車券を配るといった方法も考えられます。

【事務局】

- 結節点については、図の中に灰色で示してあるバスの終点を活用することもポイントの一つだと考えています。地区と地区の間は、空白ができやすい箇所になると思いますので、工夫をしていきたいと考えています。
- ワゴン車の導入については、利用者が極端に少ないところなど、ルートを絞って導入するのではないかと捉えているところです。
- 車椅子については、やはり車椅子の方でも、バスを利用できる環境を整えることは必要だと考えています。ただし、福祉サービスでの移動支援やタクシー車両でも車椅子がそのまま乗れる車両がでてきているところでもあり、そういったものとの兼ね合いをよく検討しながら考えていきたいと思っています。

【委員】

- 地区を代表している立場からしますと、ルートの変更が必要ということが大きなファクターを占めます。8月1日から循環バスのルートが変更されたのですが、これが相当な不満となっております。それをどのようにしていくかということについては、ある程度期間を要し、行政が努力されていくものと思いますが、住民も一緒に考えていきたいと思っています。そのような中で、8月1日のダイヤ改正でどの程度不満があったのかをお伺いしたいです。

【事務局】

- ご意見の数ということではありますが、件数については手元に資料がないので明言できませんが、新鎌ヶ谷の路線の減便に関する不満が多かったという状況です。対応としては、ルート改正の考え方を丁寧に説明させていただき、お話しする中で、納得した方、納得しないけど分かったという方、またすぐにでもルートに戻して欲しいという方など、様々な反応でございました。

【委員】

- バスが不便になったということで、お金が掛かるが仕方なくタクシーを使うという方がいる話をよくお伺いしております。

【会長】

- 資料1の基本方針についてと、資料2の将来イメージを区切った議論を予定していましたが、資料2にも関連した議論となってきていますので、全体で自由に意見を願います。また、資料2のところ、各手段の役割についての記述がありますが、各事業者からご意見などあるでしょうか。

【委員】

- 鉄道につきましては、白井駅、西白井駅の他に、桜台地区の近くに千葉ニュータウン中央駅がございますが、新駅の設置は難しいので、その現状を踏まえれば、記述どおりの役割となろうかと思えます。

【委員】

- 路線バスの新鎌ヶ谷までのルートにおいて、現在、西白井駅を経由していませんが、西白井駅を通るようにしてほしいという要望がかなり多くありました。現在、直行便は

1.5 台で運行しており、朝夕は 2 台、日中は 1 台車庫にありますが、年末までに乗務員を確保できますので、西白井駅から大松を経由した新鎌ヶ谷へのルートを考えております。時間はかかりますが、検討はしていきたいです。

【委員】

- 話が異なりますが、この前ぎっくり腰になってしまい、印旛日本医大に通院しましたが、タクシーで片道 5000 円、往復 1 万円かかりましたが、診察料 150 円という何しにいったらわからない状況でした。

【委員】

- 議論でまだ見えてこないのですが、平塚地区は高齢化が特に問題となり、この 5 年の中でどうしていくかは相当重要なことであると思います。この部分が方針の中ではなかなか読み取れず、どう読み込んでいくかということがございます。もし、読み込めないのであれば、読み込めるように文章を校正し、事業につなげるようにする必要があります。平塚地区は地区内の拠点にも遠く、行くことすら難しいという状況がありますので、どう救っていくかということについて、もう少し読み込めるような記載をし、計画に対して期待してもらえるような工夫が、計画作りには重要な部分ではないかと考えます。

【会長】

- 循環バスの第 2 地区について、エリアが広いため、路線が冗長にならないようにということを考えて今回の案が示されていますが、特段必要であれば、具体的なところではなく、基本方針に示す方がよいのではというご意見でしょうか。

【委員】

- 事業を考える時に立ち返るのが基本方針であるので、基本方針の中で具体的に示す必要があると考えております。

【事務局】

- 個別の状況については、全体イメージ図の中ではカバーしきれなかった部分がありますので、検討課題として平塚地区の件も記述させて頂いております。そのようなところで補完させて頂ければと考えております。

【会長】

- 事務局では、具体的な対応のところ記述していきたいということで、委員からは方針のところ表現できないかというご提案ですが、どうでしょうか。

【事務局】

- この後、事業の方を考えていきますので、その事業を見据えながら、おおまかな部分はそれないように、方針への記述について考えていくようにいたします。

【委員】

- 事業を考えた上で、もう一度方針に立ち返って、場合によっては修正すればよいと考えます。

【事務局】

- 承知しました。

【委員】

- 計画は策定したら少なくとも 5 年間はこの方針で進めていく必要がありますので、方針の中である程度読みとれるようにしていただかないと、行政も市民も事業者も協力して

進めていこうというものであるため、これを読んで納得してやっていかないとはいけませんので、そこがあいまいだとなかなか進みにくところがあるかと思います。第2地区については他と明らかに異なることはよくわかるので、そこにうまく対応できるような形にさせていただきたいと思います。事業レベルで一つか二つ提案いただき、それを方針に落とし込むといったことであればわかりやすさが大分違うかと思います。

- また、意見となりますが、整備事業では、乗り継ぎが容易になるよう整備をすとか、バス待ちの環境の整備とありますが、重要なのはたくさんの方が利用されているところから実施していく事だと考えますので、各バス停からどの程度の利用があるかについては継続的に調査をしていくことが必要です。また、便利に利用できるというのは、利用者側からするとバス会社が違ふと案内の場所が違ふということが分かりにくいということがありますので、こういったものの管理については交通事業者に丸投げするのではなく、行政で責任を持つ或いは維持管理を委託するといった方法も考えられます。その意味では、循環バスの運行会社については、あまり変更しないほうがよいと考える一方で、足立区の「はるかぜ」の事例のようにプロポーザル形式で運行本数や車両の種類、その他提案をいただくといった手法についても、継続的に検討いただくとよいと感じます。

【会長】

- 基本方針についてですが、委員からご意見もあったように、具体策の検討の後、不都合があれば、方針に立ち返って、方針を変更することがあっても良いのではということもあるところですが、具体策検討の際にも方針は必要となることから、現時点においては、基本方針、計画目標、計画期間については提案のとおり合意するというところでよろしいでしょうか。

また、合意いただければ、具体的事業を検討後、基本方針に立ち返り、表現等読み込めないものがあつたりということであれば、方針を修正するという形としたいと思いますがよろしいでしょうか。

(異議なし)

【会長】

- それでは、そのように進めることといたします。
- また、先ほど各交通手段の役割については確認させていただいたところですが、交通ネットワーク全体のイメージについて、循環バスの検討課題も示されておりますが、この件についてご意見等ございますでしょうか。

【委員】

- 市内の各センターを活用している方も、高齢になって車が運転できなくなった場合に、循環バスを利用しようとしても、時間帯が合わないことが多い状況ですので、別途、センターを循環するバスについても検討することが必要ではと考えております。自身は免許を返納しており、福祉センターまでは自転車を利用していますが、電動アシストの自転車でも40分かかる状況です。いつか使えなくなるので、その時に循環バスを利用できればよいと感じております。そういうことを考えると、センターをめぐるバスを1日



1台でも走らせれば、いろいろなところで生涯学習ができます。これは私の率直な意見ですが、循環バスを全市民が利用しやすいことを考えることがまずは大事だと考えます。

- また、北総線が高いから新鎌ヶ谷まで連れていけというのではなく、駅まで行けばなんとかなるという気持ちを大事にすればよいと思います。ただ、北総線は安くしてほしいので、20~30%でも安くなればと感じております。市民に割引券を渡すとか考えていただければ、もっとスムーズにバスも運行できるのではないかと考えます。

#### 【委員】

- 地域の中で完結する路線を考えるときに実施すべきことは、地域の住民とのやりとりを行った上で、路線を決定するといったプロセスを踏むことだと考えます。そうすることで認知度も違ってくるし、理解してもらいやすくなりますので、そういったプロセス的なところも考えられないかと感じております。もちろん希望通りにできないこともありますが、率直な意見交換をすることが大事だと思います。
- 北総線については、運賃はなかなか下がらないのだろうと思いますが、状況としては、初期投資にお金をかけすぎてしまい、借金を返しながら運賃を下げるとなると、会社が傾くことになってしまうといった話があるのだと思います。健康保険のように、若いころからお金を負担できるような制度ができないかと考えております。実際難しいとは思いますが、市の中で、皆でお金を負担し、鉄道やバスなどの公共交通に充てていけないものかと考えております。

#### 【会長】

- 今のご提案について、事務局から意見があればお願いいたします。

#### 【事務局】

- まず、各センターを循環するバスについては、現在の循環バスも公共施設を循環していますが、今の路線だと講座の時間に間に合わないということがあり、利用者の不便になっている部分もありますが、今後ルートを短くすることで、そのような時間帯がカバーできると考えております。
- 地域が循環バスの検討プロセスに参加するということについては、ご意見のとおりと思いますが、こういった形で市民の意見を吸い上げていくかは、色々な方法がありますので、検討段階において、考えていきたいと思っております。
- 最後の費用のご提案については、いわゆる「クラウドファンディング」という寄付金を集めて、資金が溜まったときに事業を展開していくといったことかと理解しております。公共交通で考えたときには、持続可能といったところで継続的な事業が想定されますので、なかなか難しい事かと思っておりますが、バスの再編など、単発の事業での可能性は考えられますので、そういうようなところで検討させていただきたいと思っております。

#### 【委員】

- 提案ですが、コミュニティバスを考えたときに、白井市の運営であるので市内のみを周るということに陥りがちとなりますが、新鎌ヶ谷の方に伸ばして利用者が増えたということがあるのであれば、例えば、平塚方面は他市の近接駅に繋ぐことは考えられませんか。

#### 【事務局】

- 白井市北側の地区、例えば、今井であれば自動車でも15分程度走れば我孫子駅になりま

すし、木下駅も範囲内でございます。ただし、他市に乗り入れる場合は、当該市の地域公共交通会議で調整をする必要があります。

【委員】

- そもそも論になりますが、循環バスは、市が市内の人のために運行するのであって、市内の施設を循環するといったことを目的にしているので、本来は新鎌ヶ谷まで運行するというのに疑問があります。民間事業者を圧迫するような形にもなっていると思います。ですから、そこは補助金を出して民間にまかせるようにすることが本来の姿だと思います。ルートの変更に際し不満が多いのは、今まであったものが無くなってしまったからであって、あったものを無くすというのは非常に難しいことだと思います。最初にそれをやったことが問題であって、ナッシー号はそもそも何の目的だったのか、通勤の人が乗るためではなかったはずなのに、通勤で乗れないとか不便になったとかタウンミーティングの報告書にもありました。ですので、もし平塚の方が循環バスにそれを望むのだとすれば、目的を理解していただくしかないと思います。

【事務局】

- 平塚については、イメージの課題のところでも分割の検討などを課題としており、また、今現在でも、路線バスにおいて高柳駅方面へのバスもありますので、まずは乗り継ぎでの運行で便利になるよう考えていきたいと思います。

【会長】

- 先ほどもまとめさせていただきましたが、方針、計画、目標、期間については、同意をいただいたところです。ただし、これは最終決定ではなく、今後変更があれば適宜対応するというところで進めることといたします。また、全体像のイメージについても基本的には合意ができたということで、今後具体的な検討に入りますので、各委員のお立場からご意見を頂いていければと思います。

## (2) その他

【会長】

- その他ございましたら事務局からお願いいたします。

【事務局】

- 次回会議の日程のみ確認させていただきます。次回は年明けの1月29日(月)となっており、時間は午後3時からでございます。場所については改めて通知させていただきます。次回は計画書の素案についてお示しいたします。

【会長】

- 以上をもちまして第3回白井市地域公共交通活性化協議会を閉会致します。

## 4 閉会