

平成31年度第2回白井市地域公共交通活性化協議会

<議事概要>

日 時：令和2年2月3日（月） 午後2時から午後4時まで

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、吉田修一委員、徳永敬委員、柴崎俊哉委員、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、吉竹一彦委員（代理）、滝田潔委員、佐藤裕子委員、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 18名

欠席委員：加藤弘正委員、大橋淳一委員、成田斉委員、飯塚孝廣委員、町田英之委員 5名

傍 聴 者：7名

1 開会

2 議事

(1) 白井市コミュニティバスの見直しについて

【議長】

- 次第に従いまして、(1) 白井市コミュニティバスの見直しについて事務局より御説明よろしくお願いたします。

【事務局より説明】

【議長】

- 御説明30分ほど頂きましたが、御不明な点、確認したい点等がありましたら御自由に御発言をお願いします。

【委員】

- 3点質問します。1点目は新規ルートの所要時間の計測に庁用車を使ったとのことでしたが、どのような車両を使用したのでしょうか。
- 2点目、北ルートの第二小学校の通学において、一番遠い人はどのくらいで通学できるのでしょうか。
- 3点目、北ルートを2つのルートにすると、これまで1つの循環したコースと比べて、バス停を通過する本数に限界が出てくると思いますが、ルート変更により何分おきにバスが来るようになるのでしょうか。

【事務局】

- 1点目、実測に用いた車両は統一をしていますが、軽自動車または普通自動車を用いて数回に渡って計測しました。
- 2点目、第二小学校区の児童が通学便で登校する際の所要時間については、現在利用している一番遠い児童で中木戸方面から約10分、平塚方面から約12～3分かかっています。
- 3点目、バスの本数については、詳細なシフトを考えるとわからない部分がありますが、現状の北ルートが通学便を入れて4～5便となっているため、新規ルートでは6～8便を確保できると考えています。しかし、これまで1回の運行で2回通過していたバス停については、目

的地によっては便数が減ってしまうことも考えられます。また、時間帯によってルートに分けますので、利用する時間によっては不便となる場合も考えられます。

【議長】

- 北ルートについては前回複雑だったルートから簡略化された代わりに、時間帯によっては走らないバス停もあるということだと思います。

【委員】

- 平成28年度のナッシー号の収支率は30%となっていますが、ダイヤの変更で便数が1.5倍になったとした場合、収支率はどのくらいを想定しているのでしょうか。
- また、富士地区からの要望書について、活性化協議会でどのように回答するのでしょうか。2点お伺いします。

【事務局】

- 収支率については、現在具体的な数値としては捉えておりませんが、一番利用者の多い西ルートの新鎌ヶ谷行きを無くすことで収支率は下がるであろうと考えておりますが、計画の方針として民間路線バスとの役割分担、交通弱者の足の確保というコミュニティバスの使命を優先し、ルートを設定しているものであり、収支率を一番の目的とはしていないところでもあります。しかしながら、当然収支率についても考えていかなければなりませんので、北ルートの桜台方面への移動の確保や便数を増やすことによる利便性の向上をもとに、利用客の増加に努めたいと考えています。
- 新鎌ヶ谷行きを復活させてほしいとの富士地区からの要望については、協議会で検討してきた計画の方針に基づきバスルートを検討していること、前回決定したバスルートの見直しの考え方をお伝えしたうえで、現時点では、新鎌ヶ谷行きの復活は考えていない旨、1月に回答しております。

【委員】

- 現在、西白井から新鎌ヶ谷までについては、路線バスが運行されていますが、これは北総線の運賃が高額で困ったという住民の声を受けてバスが並行して走ったという経緯があり、それをもってナッシー号の新鎌ヶ谷行きを無くす理由となるものではないと考えます。

また、前回の説明では千葉ニュータウン中央駅は白井市から近いことから存続させるとありましたが、市の西側の住民にとって新鎌ヶ谷駅は非常に重要な拠点であり、前回の改正で乗客が3分の1減ったことを考えると、市民の利便性を無視したやり方はいかがかと思えます。

【議長】

- 多くの方が乗っていることはそのとおりです。一方で、長い路線で多くの時間を使う路線を運行すると、どうしてもその分で他の地域へバスを回せなくなるといった問題もあるので、その時間を使って、市内全体の便数を増加していこうということで今回のルートを設定しているものと理解しています。前回の説明の繰り返しとなってしまうかもしれませんが、事務局から何かありますか。

【事務局】

- 市民の御要望については重々承知しているところです。しかし、市内の一番端から新鎌ヶ谷まで往復約30分かかり、この時間を別ルートに回すことで市内全体の便数の確保が実現できると考

えております。総合計画のタウンミーティングにおいても交通に関する要望が出ており、新鎌ヶ谷行きの復活も意見としてありましたが、便数を多くしてほしいとの回答が多くあったと捉えており、本協議会においても、便数を増やすという方向で考え方をまとめていますので、今回は便数の増を優先に考えているということで御理解いただければと思います。

【委員】

- 便数が増え利用しやすくなるということはいいと思いますが、現在市内にはナッシー号の他3社の路線バスが運行しており、中には重複して走っているものもあります。それらの役割分担を整理したうえで路線の統廃合をして、より多くの人が利用するルートを創設することも必要かと思えます。
- 過去に、西白井地区から船橋市へ通学する高校生のため船橋新京成バスへ鎌ヶ谷大仏までの直通便を要望したことがあります。折り合いがつかず、実現しなかった経緯があります。利便性を増やすことを考えたときに、市内のバスも路線の統廃合や新鎌ヶ谷まで行くバス路線の復活も視野に入れたうえで、少しでも赤字を解消することについて考えていただきたいです。

【委員】

- 前回のバスルートの変更で、約18万人利用していたものが約12万人に減ってしまい、その状況で新鎌ヶ谷行きを無くすということについて、市外まで通っている高校生や大山口小学校区の住民は生活の面で新鎌ヶ谷が非常に身近な場所となっており、すでに生活の一部として馴染んでいる新鎌ヶ谷行きの路線を削って他に回すことでどのように利便性が増すのかももう少し明確な回答をいただかないと地域の理解を得るのは難しいと思います。乗降客が今後どんどん減った場合に、どのように説明していくのか具体的に説明して欲しいです。

【事務局】

- 現行の西ルートは合計で14便走っており、このうちの30分を削減すると420分は確保することができます。この420分を新たな素案のルートで当てはめると、例えば40分のルートが1日に10便新たに追加できることとなります。
- また、乗降者の増加についてはまだ考えられておらず、生活に根付いたルートを廃止することで最初は減ることが予想されます。一方で、全体を運行する便数を増やすことで、別の箇所に向かう方の需要を新たに引き出すことが期待できると考えています。

【委員】

- 先ほどの御意見は西白井駅周辺にお住いの方の御意見ということで理解はできます。一方でコミュニティバスを利益率で判断していいのかという問題があり、そこで最初の原則の考えとしており、空白地域や路線が少ないところなど、不便な方を対象とするのが自治体がやるべき施策ではないかと考えております。先ほどの御意見も重要ですが、比較的便利な箇所は、少し不便になるが我慢できる部分があるのではないかと、お金の負担が多すぎるのではないかとといった全体を見た議論を行うのがこの活性化協議会の仕事かなと思っておりますので、そういった議論を是非していただきたい。西白井駅圏の御事情も理解でき、市からきちんとした回答がないと説明できないというのわかりますが、より不便な地域がある中で、市だけ追及されるのは大変寂しいと思います。そういった意味では他の地区からの意見も汲んだうえで協議が進むとよいと思います。

【議長】

- 地域によって事情は様々であるので、特定の地域だけでなく幅広く意見を伺うべきだとは思いますが、一般的な話として、黒字が見込める路線はコミュニティバスではなく路線バスが運行するのが筋ではないかと思っています。鉄道の運賃が下がらない間は、路線バスの需要も一定以上見込めると感じており、営利路線の設定も可能ではないかと思っています。

しかし、北総線も高くしたくて運賃を設定しているわけではなく、建設費の償還等を考慮して設定せざるを得ない事情があると思いますし、この協議会ではコミュニティバスだけでなく区域内の路線バス等を含めて議論をしてもかまわない場所です。

そのため、路線の開設等で鎌ヶ谷観光バスには特に御尽力いただいている部分もあることから、そういったことについて御提案をいただくのも一つの手であるのかなと思っています。

【委員】

- 地域の事情のみを押し通すつもりはありませんが、すでに長く生活に根付いた路線を全く無くすといったことからこだわっています。これが、他の市町村に出ないようにするという原則があると仕方ないと思いますが、印西市は残して新鎌ヶ谷だけ廃止するというお話でした。このルートの変更によって不便だった地域がこれだけ便利になるということであれば、具体的に指し示していただけると説明もしやすいです。

現在、一人当たりの市の負担額が400円となっている中で利用者が減ると、より市の負担も大きくなるのではないかと考えております。

【議長】

- 多くの方に御利用いただいているものを無くす際には納得のいく説明が必要との趣旨であったかと思えます。ルート素案図を見たときに市外から出さないという説明であると、千葉ニュータウン中央駅まで行くということが矛盾点として残りますが、事務局いかがですか。

【事務局】

- まず、市外への運行はしないという前提は決めておりません。その中で桜台地区は千葉NT中央駅の駅圏となっており、バスの運行所要時間を3～5分しかかかっていない状況です。また、桜台地区だけでなく、路線バスの通っていない市北部の地域からや、バスの運行が少ない神々廻地区等のルートを確認しながら設定していますので、少しの運行時間を割くだけで、こうした地域の方たちの利便性が高まると考えています。

【議長】

- 北ルートについては他に公共交通の選択肢がないので、手厚くすることに市内からも大きな反対はないと思います。しかし、手厚くする方法としてバスの台数を増やすことができるのであれば、新鎌ヶ谷行きを残すこともできたかもしれませんが、それが厳しいということで、現在の交通資源で考えるならば、どこかを厚くどこかを薄くしなければならず、すでに代理の交通機関のある地域のサービスのレベルの高さを検討してみて、それでも地域に与える影響が大きいということであれば、次の見直しの時に改めて検討するということが良いかと思っています。

そういった意味では、今まで便利に使われていた方の犠牲を少し頂きながら、不便であったところを便利にしていくという案になっているので、素案のルートについて、どうしていけばより良くなるかという御意見をいただくと、建設的な議論になると思いますが、いかがでしょうか。

【委員】

- 変更後のバスの運行開始時間は何時頃を想定していますか。

【事務局】

- 正確には各ルートの所要時間が決まった後に決定しますが、基本的には現行と同様の6時50分頃を考えています。なお、北ルートの通学便の確保があることから、早い時間帯は北ルートの運行を優先して考えています。

【委員】

- 高齢者の通院時間や主婦の買い物への時間など、いろいろ生活する時間があると思うので、多くの方に乗っていただくためにはそのような時間帯を調査してダイヤを組んでいくとよいと思います。

【委員】

- これまでの北ルートでは両周りとも市役所に行くことができたが、今回の改正でどのように変わるのか、確認させてください。

【事務局】

- 今回の素案での北ルートは、①今井・平塚地区を通過して桜台方面へ向かうルートと、②第二工業団地を通過して桜台方面へ向かうルートの2つを想定しています。北ルートは第二小学校への通学や工業団地への通勤の時間を配慮するため、この2つのルートを運行しますが、児童の登下校時間帯については、これまでの北ルート同様のルートを通学便として走らせる予定です。具体的な運行時間は、全てのルートの所要時間が出た後にバスのシフトを組み込んでいくうえで、朝の通学・通勤時間や夕方に帰宅する市民の足の確保などを考慮しながら、協議会を通して決めたいと考えているところです。

【委員】

- 今回のルート変更で、今後は目的地によって乗車するバスを選ばなければいけないということで理解しました。

【委員】

- 今の御意見ですが、今までよりも不便になるのではないかとということでしょうか。

【委員】

- 私は千葉ニュータウン中央駅より市役所へ行くことを目的に使っていたので、これまで北ルートで向かう際にはどちらから来るバスにでも乗っても向かうことができたが、今回の変更で桜台方面と市役所方面の2つに分かれると、市役所へ向かう便は減ってしまうのではないのでしょうか。

【議長】

- 実際のダイヤは作って見ないとわからないと思いますが、事務局のほうで概ねであれば市役所へ向かう便がどれくらいになるかわかりますか。

【事務局】

- 正式に時間を図る前の段階での測定になりますが、第二小学校への通学便や工業団地への朝の時間帯の足の確保など、北ルートを厚くした場合で考えたときに、現行3〜4便あったものが上下線合わせて12便くらい確保ができるのではないかと考えております。しかし、他のルートを厚

くした場合や、現在のようにどちらの便に乗っても市役所へ行くことができるようになるわけではないので、その部分では半分までいかずとも向かう便数は減るのではないかと考えているところです。

【議長】

- ルートが変わると乗り方や時刻が変わるので、それがどのくらい理解されるかは重要です。現時点で詳細なダイヤを組むのは難しいと思いますが、今回ルートが決まった場合、どのくらいの便数が運行する予定なのかわかりやすく御説明いただけるような資料を次回準備いただくとスムーズに議論が進むかと思います。

【委員】

- 北ルートの素案図で6パターンのルートが示されていますが、見直しの方針としてどこのニーズを優先させるか、説明の中で通学便を優先とお聞きしましたが、通院の時間帯や市民の足の確保の問題等もありますが、地域の何のニーズをどのルートで優先させるのでしょうか。

【事務局】

- ルートの優先順位については1番目に空白地域の解消、2番目に駅や結節点を優先したルート設定、そして3番目に路線バスルートの補完をしていくとして前回の会議で整理させていただいています。現行のルートでは病院への通院を優先事項としていましたが、病院は送迎バスがあることから、今回は優先事項には入れておりません。その他、配慮事項として第二小学校の通学時間帯の配慮、結節点での他の公共交通機関への配慮、そして市の開発状況に対する配慮を行うこととしており、これらの配慮事項を留意しつつ、バスの便数がより多く確保できるダイヤを設定したいと考えております。

【議長】

- 医療施設の時間に間に合わせるのはよくあるニーズですが、白井市では各病院が送迎バスを出しているため、そこまで高く優先順位につけておらず、北ルートの通学のニーズに対する対応を最優先にしたうえで、ニーズが多いバス停をこれまでの実績をもとにしながらダイヤを組んでいただくということになると思います。

【委員】

- ナッシー号は日曜日を走っていませんが、なぜ走っていないのか明確な理由があるのでしょうかと疑問に思いました。
- 今回時刻表を見て考えましたが、新鎌ヶ谷行きのバスが無くなることで、他の3ルートにその分回せることとなります。西ルートは7便走っているのに対し、北ルートは3便しか走らないこともあるので、そういうところをこまめに走っていただけるとかと思います。
- 今白井市に生活バスちばにうが走るようになりましたが、昔に比べて大分便利になったと思います。以前は午前・午後それぞれ一本バスが走るだけだったものが、新京成バスやナッシー号が走るようになり便利になりました。
- 自分が運転していた頃はあまり考えなかったのですが、免許を返納したら市役所や病院、各センターなどへはナッシー号や送迎バスを使うといいことに気づきました。また、新鎌ヶ谷方面へは生活バスちばにうを使えば北総線を使わずに行くこともできます。このように昔に比べるとどれだけ便利になったのかという認識を住民の方には持ってもらいたい。そしてナッシー号は、免許

を返納し自分で動けなくなった場合の足として考えなければならないと思います。

【議長】

- ・非常に貴重な大変ありがたい意見をいただいたと思います。日曜祝日について事務局から御回答をお願いします。

【事務局】

- ・日曜日の運行については協議会でも何度か話題には上がっておりますが、具体的な検討まではしておりません。しかし、前回のルート変更時には平日と土曜日を比べた結果、土曜日の利用者が大分少ないという状況がありました。コミュニティバスは利益を追求するものではありませんが、少なからず収支も考慮する必要があることから、土曜日のみの運行にとどまっています。

【議長】

- ・土曜日のみの運行はバランスをとってこれまで運行してきたということで、もうしばらくはこのまま考えているという回答であったかと思えます。さて、時間も1時間30分を経過しましたが、御発言頂いていない方で御意見がありましたら是非お願いいたします。

【委員】

- ・ルートの素案図がすべて片道行きとなっておりますが、折り返しはどのバス停になりますか。

【事務局】

- ・市役所を出発してそれぞれ、東ルート、北ルートは千葉ニュータウン中央駅北口、西ルートはさわやかプラザ軽井沢、南ルートは西白井駅を想定しています。

【委員】

- ・片道ルートということで東ルートを見ると、現行1周70分が片道43分に短縮とありますが、計算方法が1周と片道で大きく違ってくると思いますが、片道で行った後、戻ってくる部分は運行時間に計算されているのでしょうか。

【事務局】

- ・所要時間は、例えば現行北ルートの85分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周することになるので、素案のルートでは現行の1周を片道としています。こちらを比べて所要時間が減っていると捉えています。

【委員】

- ・素案ルートでは文化会館の通りにバス停が設置されていますが、市役所前の停留所を移動させるということでしょうか。

【事務局】

- ・市役所の正面はそのまま、新たに保健福祉センターの裏に設置するものです。

【委員】

- ・先ほど日曜日は運行しないとありましたが、11月の文化の日から市の文化祭が大きな行事として実行されていますが、高齢者の方の足の確保としてイベントの期間中のみ運行をするようなことは検討できますか。

【事務局】

- ・臨時に期間を設けて運行することは、すでに通学便が似たような形で運行していることから可能です。しかし、公共交通として平日運行しているものを、イベントの期間だけ走らせるというの

は浸透しづらいということや、開設期間が限定されている市民プールなどイベントを実施する運営側のほうで臨時便を確保している事例もあります。したがって、臨時的なものをナンバーで確保するのか、イベント側で確保するのか、費用対効果を考慮しながら考えるべきだと思いますので、現時点で事務局では検討する考えはありません。

【委員】

- 私が関係している別の自治体では、年に 1 回の大きなフェスを実行する際に、イベントの主催側で主要なバス停や企業から借り上げた大きな駐車場からのピストン輸送を手配しています。説明にあったように、まさに公共交通というよりむしろイベント時の対応ということで、それによって集客力が途端にあがった事例があり、イベント主催側を含めて、いろいろ対策を練られればよいと思います。

【議長】

- イベント時の交通対応は普段の状況と大きく変わるので、主催者と自治体が役割分担して実施されるのが一般的だと思います。そこで、コミュニティバスを活用される際には、協議会だけでなく、市全体として協議を行い、状況に応じて検討していくとよいと思います。

【委員】

- 活性化協議会の名簿を見ますと、24 名いる中で利用者の立場として参加されている方は 5～6 名ほどと思うのですが、この活性化協議会の役割としてはどのような位置づけになっているかお伺いしたいと思います。

【議長】

- 活性化協議会は法律に基づき組織されており、構成員として位置づけなければならない方が多くいらっしゃると思いますが、その方々の他に住民の方も当然入れなければならないというのが法律で定まっています。

もちろん、住民の人数を増やすというお話もありますが、より住民のお話を聞くのであれば部会をつくり意見を集約した結果を代表者の方にお話しいただくとか、市民の方にアンケートを取るといったことも考えられますが、現状、何人かに御発言を活発にいただいておりますので、人数の問題ではなく発言の質でバランスが取れていると考えているところです。ただし、大きな見通しの際には、住民の意見を広くとっておくべきと考えており、方法としては必ずしも会議で発言するだけでなく、アンケートや意見をいただく場を作ったりすることで意見を収集し、検討していく形になるのかと思っています。バスやタクシーなど様々な立場の方に御出席いただいておりますが、立場が変われば全員利用者であるので、皆様にはぜひ公共交通に乗っていただいて積極的な意見交換をいただくことも大切かと思っています。

【委員】

- 今回、既存のルートの中で最も重要度の高いところを無くすとなると、利用率を下げることにつながるので、多くの自治会の方に説明しにくいなと思いお話ししました。

【議長】

- そういう意味では、協議会で意見を述べ、場合によっては反対を強く推したとお話ししてもよろしいかと思います。

バスの運営を行う中で、今現在困っていることに気づいていないなど、隠れたニーズもあると思

いますので、そういった意味でも定期的に見直していく必要があると思っていますので、今回の事務局案に関しては直すべきところは直し、大きな方針としてはこのままで今回やってみたいと私としても思っているところです。

【委員】

- おおよそわかりました。

そうしましたら、今回廃止する新鎌ヶ谷に行く便の420分を素案図のように設定した場合の収支率がどのようになるか試算していただくことはできますか。

【議長】

- 収支率の試算は簡単にはできないものかと思われます。ただし、現状のデータはある程度把握できると思っていますので、現状の便数ごと、ルートごとの人数を準備いただくと議論がしやすくなるのではないかと思います。事務局いかがでしょうか。

【事務局】

- できるかぎりそのような形で進められるよう検討します。

【委員】

- ありがとうございます。

【委員】

- 今お話しいただいた疑問は皆さんお持ちだと思います。ここが不便になる代わりに別の部分の利便性が上がるよという資料が明確に示されれば、地域に出て説明をする際にもわかりやすく伝わるのではないかと思います。

【議長】

- 見直しの狙いや変更点がわかりやすく示されて、それをオープンにしていくのがよろしいかと思えます。

【委員】

- バスの台数を4台と決めているのは何か根拠があるのでしょうか。

【事務局】

- 基本的には予算があります。初め、ナッシー号は1台で福祉センターまでを運行していましたが、コミュニティバスの普及とともに増やしていき、4台で走るようになりました。4台で市民の要望を受けながら市内を広く走っておりますが、収支はとれていない状況です。そのため、今回のルートの考え方において、現行の運行経費水準を極端に増大させない形で便数を増やせるようにするというので、4台を前提にしております。

【委員】

- 付随して、白井市を考えるとときに印西市や鎌ヶ谷市が市内の人口に対し、一人あたりどれくらいの予算をコミュニティバスに使っているのか、それが分かれば次回までにお聞かせいただきたいです。

【議長】

- 本来4台を前提条件とする際には、なぜそうなっているのか最初に議論が必要であると思えますが、運転手不足や働き方改革が進められている中で、事業者がバスの乗務員の確保に苦慮されている中で、単に台数を増やせばいいというものでもないかと思えます。一方で、長期的な課題と

して白井市のコミュニティバスの予算規模が他市と比べて妥当かどうかを調査するのは、価値があることと思います。

【委員】

- 最近、高齢者の事故が大々的に報道されているので、台数を増やすことも検討してもいいと思います。

【議長】

- 免許返納される方も増える一方なので、そういう方が不便しないように協議会全体で考えていくために、継続して協議しながら適当なサービス水準について検討していくとよいと思います。貴重な御意見多く頂きありがとうございます。まだ御意見等もあろうかと思いますが、このほかにお気づきの点等がございましたら、終了後や後日でも結構ですので事務局に御連絡いただければと思います。
ここで議事（１）の方を閉めさせていただきたいと思います。

（２）その他

【議長】

- 続いて議事（２）その他について事務局からお願いします。

【事務局】

- 今後のスケジュールについてお話いたします。今回素案について概ね御了承いただいたと考えますので、時刻表の作成に移り、次回の会議においては、ルート of 最終案及び時刻表を御確認いただく予定です。バス停の移動や移設等の変更は、警察との立ち合いを踏まえて決定することや、名称については継続して考えていきますので、本日示した素案から多少変更することがあるということは事前に御了承いただきたいと思います。
次回の会議はできれば４～５月頃で調整させていただきたいと思いますが、早めに事務局から調整させていただきたいと思いますので、御協力お願いいたします。

【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。
- 議事がすべて終わりましたので、平成 31 年度第 2 回白井市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。皆様ありがとうございました。

3 閉会