

## 令和4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5年1月30日（月） 午後2時から4時30分まで

場 所：白井市役所東庁舎 1階 会議室 101

出席委員：山下英之会長、板谷和也副会長、檜山雅紀委員、中村啓介委員、徳永敬委員、山崎勝巳委員、島ノ江啓一委員、成田斉委員、吉田英樹委員、高山弘美委員、今井庄一郎委員、平田伸一委員（代理山口氏）、佐藤雅彦委員、宮下直也委員、船本彩花委員、池内一成委員、鈴木智子委員、竹内崇委員、鈴木教之委員、宗政隆雄委員  
20名（うち代理出席1名）

欠席委員：野口和雄委員、杉山昌之委員、市川美希委員、宇田川清美委員 4名

事務局：高石都市建設部長、小島都市計画課長、富澤主査、長谷川主任主事

傍聴者：1名

#### 1 開会

#### 2 令和4年度第2回白井市地域公共交通活性化協議会

[事務局報告事項]

- 出席委員は委員24名中、20名（内、代理出席1名）であり、白井市附属機関条例第6条第2項の規定による会議開催要件（委員の過半数が出席）を満たしているため、会議は成立しています。
- 本会議は、白井市審議会等の会議の公開に関する指針により、原則公開とするとともに、会議録等含め公開を予定しております。

##### (1) 議題1 白井市地域公共交通網形成計画の計画期間延長及び事業内容等の改訂について

【議長】

- ・ それでは次第に従いまして会議を進行させていただきます。
- ・ 議題1、白井市地域公共交通網形成計画の計画期間延長及び事業内容等の改訂について、事務局から説明をお願いします。

（事務局より、資料に基づき説明）

【議長】

- ・ ただいま事務局から説明がございました。
- ・ ここまでで不明点や確認したい点、また御意見等ございましたら、頂戴したいと思っておりますので、挙手の上、御発言くださいますようお願いいたします。

【委員】

- 今までこの会議に参加していますが、最近、バスが土曜日と日曜日は運行していないと聞きました。
- 土曜日や日曜日こそバス利用の需要が大きいのではないかと考えます。
- ただ、市役所に行くのは平日のみですので、土曜日や日曜日に運行していないとは考えていませんでした。
- 今後の計画で、土曜日や日曜日にバスを運行することを検討できないかな、と思います。
- また、バスを利用する方は健常者だけではなく、後期高齢者の御病気の方や、障害をお持ちの方の利用者も多いと思います。
- バスが便利になるのは良いことですが、便利になっただけ障害をお持ちの方や高齢者にとっては不便になるように感じています。
- ルート改正で新鎌ヶ谷方面に行かなくなった一方で、バスの本数は増え、ありがたいことであるとは承知していますが、公民館の講座に間に合うバスがなかったり、駅まで行けばどこへでも行けたのに、駅以外のところにもバスが行っていたり、私たち市民に納得のいく路線になっていません。
- コミュニティバスというのは、移動手段を持たない人に対する交通手段だと思いますので、今後の計画の中で検討してもらいたいと思います。
- 足が不自由な方や、利用に時間がかかる人もいるため、バスは時刻表通りに来ないことは分かっています。
- 最近、年寄は家に居ろという思いに駆られることが時々ありますが、そういう人たちの移動手段となるコミュニティバスであってほしいと切に願っております。

(意見なし)

【議長】

- 御意見ありがとうございます。
- 事務局いかがでしょうか。

【事務局】

- 先ほどの御意見で土曜日・日曜日の運行がないとのことでしたが、白井市のコミュニティバスについては、土曜日は運行しております。
- 運行していないのは日曜日・祝日及び年末年始になります。
- 土曜日についても平日と同様のダイヤで運行しておりますので、よろしく申し上げます。

【議長】

- 本日の資料で補足できるものはありますか。

【事務局】

- 本日お配りしている「白井市地域公共交通ブック」の4ページをお開きください。
- こちらがコミュニティバス「ナッシー号」のルート図になりますが、左上の表の中に運行日ということで、月曜日から土曜日に運行しており、日曜日・祝日・年末年始が運休日であると記載しています。

【委員】

- 土曜日に運行していることは分かりました。
- ただ、利用者の一人の意見として、日曜日に買い物に行きたいという人もいます。
- ですから、少し運賃が高くなってでも、日曜日も運行して、年間通して運行してもらえると助かります。

【事務局】

- 今の御指摘について、コミュニティバス「ナッシー号」のルート及びダイヤは令和3年8月に改正を行ったところです。
- 運行ルートや運行時刻については、全体的な見直しになるため、すぐには対応が難しいですが、第2期計画の策定等の中で利用者や市民等の意見をアンケート等で集め、検討して参りたいと考えております。

【委員】

- 今のお話に関連して、路線バスの方のお話をさせていただきますと、90年近く白井のエリアでバスを運行しておりますが、バスの利用者数が多い時には、もっとバスの本数もありました。
- 現状を鑑みますと、路線バスの利便性が少し下がってしまっている部分については、大変申し訳ないと思っております。
- 一方で、土曜日・日曜日の利用状況ですが、平日と比較して大体1/3程度の利用者数になります。
- そうしますと、バスの運行本数は利用者数に応じて設定しておりますので、増便等はなかなか厳しい状況です。
- 事業者としても、高齢者や障がい者の方にスムーズにご利用いただきたいと考えておりますが、会社の経営状況等を鑑み、現状となっているということでお話しさせていただきます。

【議長】

- 違った側面からご指摘いただきありがとうございます。
- それでは、会議開始から少し時間が経過しておりますので、少し休憩を取らせていただきたいと思います。

(休憩)

【議長】

- それでは再開いたします。
- 他に質疑等ございますでしょうか。

【委員】

- 休憩前のお話に関連して、土曜日・日曜日の利用客数の件ですが、当社の場合は平日を 100 とした場合、土曜日が約 60、日曜日は約 40 というような状況で、利用状況に差があります。
- 土曜日と日曜日の便数増等の実現にあたっては、平日と土日の利用客数の差を勘案しなければならないと考えています。
- また、高齢者等の外出の件に関連して、当社でも高齢者向けのパスや学生さん向けのパスを発行しており、是非ご活用いただきたいと思います。
- また、ナッシー号については、1 回の運賃が 150 円、中学生が 100 円、障がい者や介添え者、小学生が 50 円、その他に回数券等が設定されておりますが、船橋新京成バスの路線バスにおいては船橋新京成プラチナパス及び船橋新京成バス通楽という特殊定期券がございます。
- 高齢者の方向け、それから学生さん向けのパスについて価格やサービス内容等の見直しを行いました。
- 価格については、70 歳以上の方が購入できる船橋新京成バスプラチナパスについては、365 日毎日利用されると 1 日 82 円、2 日に 1 度でも 164 円でバスに乗れるものとなっております。
- 学生さん向けの船橋新京成バス通楽については、文部科学省の高校の年間授業数の調査をみましたら、190 日から 200 日が大半であり、年間価格を 200 日で割ると 1 日あたり約 300 円で利用できます。
- 普通の通学定期ですと、自宅から学校までの経路上でしか利用できませんが、このパスであれば学校以外にも部活や、学校に関係のない買い物などで出かける場合にも利用することができます。
- 是非こういったサービスもありますので、我々も PR を頑張らなければなりません、白井市さんについても PR に御協力いただけると、大変ありがたいと思います。

【議長】

- ありがとうございました。
- こういった良い条件での改善に取り組んでくださるということですね。
- 何か事務局からございますか。

【事務局】

- 今のプラチナパス等の割引サービスを展開するということで、機会があれば市も利用促進の一環として市民に情報提供できたら良いと考えておりますので、御相談させていただければと思います。

【議長】

- 他にございますか。

【委員】

- 前回の10月の会議における質疑に対する回答ということで、事務局が協議会委員に対し真摯に対応いただいたことがよく分かり、敬意を表します。
- 本来、ここまでできていれば意見しなくても良いかと思いますが、白井市の将来に関わる非常に大切な計画ですので、あえて意見をさせていただきます。
- 1点目、計画書案の9ページ、「目標1 ネットワークの拠点となる交通結節点の整備」について、計画地を3箇所に設定することは理解いたしました。
- そして、※の中で「既存の交通結節点の白井市役所を白井駅へ変更しました」ということも分かりました。
- 計画書案の10ページに将来公共交通ネットワークのイメージ図が掲載されていますが、黄色い四角の図が3つあり、北部に位置している黄色い四角が工業団地の位置であると思いますが、南の2か所には「白井」「西白井」とありますので、同じく「工業団地」と注釈を入れてはどうでしょうか。
- また、今日の会議において「公共交通ブック」が配られておりますので、工業団地付近にどのような路線バスが運行しているか分かりますが、今回の計画改訂の後に3年間進めていくなかで、「工業団地」をどのような交通結節点として整備していく予定でしょうか。
- 計画書の中には、待合所の整備等が記載されていますが、例えば計画書案の15ページ「事業1：市内における公共交通結節点の強化」の中で、交通結節点の整備についても触れられていますので、工業団地の交通結節点の整備方針等について御説明いただきたく思います。
- 2点目、計画書案の8ページ、公共交通に関する課題のなかで、今回の計画見直しにより(1)②に新型コロナウイルス感染症による公共交通利用者の減少が追加されました。
- そのうえで、あえて提起させていただくのは、「(2)公共交通の現状から見た課題」について、今回の見直しの中で追加はされていないのですが、鉄道・バス・タクシー事業者においては新型コロナウイルス禍の影響により非常に厳しい状況に置かれています。
- バス事業者においてはまさに緊急事態ということで、運行の継続に全力で取り組んでいるところですが、そういった部分に触れた方が良いのではないのでしょうか。
- 加えて、バス事業者においては現在、バスを運行するために必要な運転手が不足しています。
- これは白井市だけでなく、全国的な状況です。
- また、世界の流れの中で労働者の労働時間の短縮が進められているところですが自動車を運転する人たちの労働時間の短縮が遅れており、これが、私たちの業界では改善基準告示というっておりまして、正式には「自動車運転者の労働条件改善のための基準」ですが、来年の4月から適用になります。
- バス事業者は今まで運転手の労働時間に合わせて運行計画等を組んでおりましたが、労働時間が規制されるということで、その分運転手が必要になります。

- つまり、今人が足りていない状況で、更に運転手が足りなくなる恐れがあります。
- このままいくと、利用者の方のバスがいっぱい走ってほしいという要望がありますが、人がいなければ走れないため、そういった部分も将来的に課題となってきます。
- 今回、計画を見直しするという事で、(2)の中に触れた方が良いのではないのでしょうか。
- ただ、計画案の改訂スケジュールもございますので、次期計画の中で触れるという方法もありますが、(2)の中で読めれば良いということで、これは要望になります。
- 3点目、計画書案の21ページの「評価スケジュール」の「計画策定」の欄について、今回、3年計画を伸ばすということで、5年目の欄が空白になっていますが、ここに「計画の改訂」というような図形が入るのではないかと思います。
- もし入れられるのであれば、次期計画策定ということで、8年目の欄についても次期計画の策定について触れても良いのではないかと思います。
- 4点目になりますが、計画の目標値を、公共交通の利用者の指標として過去の実績から計算として示されております。
- 概ね分かりやすくできていますが、バスの指標を見てみると、「バスの市内運行系統の年間利用者数」が、各社の平均値をとって、-28.95%になっております。
- 詳細を見ると、対平成31年比で各社において減少率の差が大きいものですから、それらの平均をとって-28.95%として良いのでしょうか。
- 減少率の大きい事業者も小さい事業者もそれぞれ利用者確保のため努力しているところですが、かなり難しい部分もあるので、公的な支援も必要になるかと思っております。
- 平均という形になると、各事業者において差が大きいので、公的なご支援を要望という形で御意見させていただきます。

【議長】

- ありがとうございました。
- 今の4点について事務局いかがですか。

【事務局】

- 1点目の工業団地内に結節点を整備することについて、10ページの地図上に「工業団地」と追加することは可能ですので、対応したいと考えます。
- 具体的な整備等についてですが、まずは用地の確保が必要となって参ります。
- 場所の選定については、現在ちばレインボーバスさんが待機所としているコンビニエンスストアの駐車場の一角がありますが、そこを繋げられれば良いなということで考えておりますが、地権者さんもいらっしゃる話ですので、具体的な話までは進んでおりません。
- こちらは次期の計画において具体化していくのではないかと考えています。
- 現計画策定の中で交通結節点を3箇所と目標として示しておりますので、目標は継続しつつ、調査・調整等をしていきたいということで改訂案でも目標値としております。
- 2点目の改善基準告示について、運行事業者の方から常に情報は頂いておりますが、運転手の労働時間が今後制限されてくるため、運行管理等が厳しくなると伺っております。

- 計画の中にどのように反映させるかについては煮詰まっていない部分もありますが、事務局として認識はしている状況です。
- 3点目の「評価スケジュール」についても、計画書案には改訂の経緯等も注釈により記載しておりますので、御指摘部分についても表中に追記できれば良いなと思いますので、検討したいと思います。
- 最後の4点目ですが、具体的な公的な支援について、市の内部的な話になりますが、予算等については、事務局だけでは判断できない部分もありますので、財政部局や市全体の施策の中で検討して参りたいと思います。

【委員】

- 丁寧にご説明いただきありがとうございます。
- もう1点だけ、この改訂した後の3年間で一番重要なことは、ネットワーク論から言えば工業団地に交通結節点を1つ設けるということで、調整を進められるというのであれば良いのですが、交通結節点として整備するのであれば、バスに加えて鉄道やタクシーなど他の交通モードにおいても継続的な調整が必要になると考えます。

【議長】

- ありがとうございました。
- 他に何かございますか。

【委員】

- 今の工業団地ですが、工業団地には第一工業団地と第二工業団地があります。
- その二つはとても離れているため、交通結節点を1つでまかなうのでは不足してしまうのではないかと思います。

【委員】

- 第一工業団地と第二工業団地の二つを1つの交通結節点として整備するものと考えていました。
- 離れているということであれば今後議論が必要かもしれませんが、ネットワークとしては「工業団地」エリアに1箇所という考え方で理解しています。

【事務局】

- 工業団地に第一工業団地と第二工業団地があるということで、確かに端から端まで距離があります。
- 今回の計画では公共交通ネットワークにおける交通結節点ということで、工業団地内の会社さんには企業バス等も走っておりますので、そういった交通モードも結節点として活用してもらえば良いと考えています。

- 工業団地は駅ではなく、内陸の離れた場所ですので、考え方や方法論については今後検討していく必要がありますので、場所や方法等について一つずつ検討が必要だと考えます。

【議長】

- 他にございますか。

【委員】

- 先ほどの話の中にあつた年間利用者数の見積のうち「指標：バスの市内運行システムの年間利用者数」について、各路線バスの平均値をとって-28.95%と設定しております。
- 補足で、当社の路線は西白井線になるのですが、当該路線は 2020 年度に減便のダイヤ改正を行っておりますので、他社の減少の動きとは一部異なった動きになっています。
- 新型コロナウイルス感染症の影響に加え、減便の影響も数字として表れていることを補足します。
- バスをご利用いただかないと、どうしても減便に踏み込まざるを得ないところで、せっかく運行しているからにはご乗車いただきたいと考えております。
- 先ほどご紹介したプラチナパスやバス通乗は、実は値上げになっています。
- 値上げをしても、70 歳以上の方については毎日乗ったら 1 日 82 円、学生さんについては 200 日利用して約 300 円ということで、安価に乗車することができます。
- このような収支が厳しい中でも、路線の維持や先ほどの割引サービスなどを行っております。
- 現在の収入の状況ですが、今年度の 4 月から 11 月までは、対前年度を上回っておりますが、12 月は前年度に比べ割れてしまい、1 月は 1 日から 20 日までの状況でほぼ前年度並みという状況です。
- 今回の計画案の目標として 1 割程度の利用者回復ということで掲げられていますが、ある意味戻るべき数字には既に戻っているような状況ではないかと感触として捉えております。
- また、改善基準告示の話もあり、バスを走らせたくても運転手がいなかったため走らせられないということで、これを無理に走らせようとするとう法令違反で処分の対象となってしまいますので、しっかりと法令は遵守しなければなりません。
- こういような状況の中で、バス事業がこれからどうなっていくのか大きな岐路に立っている状況ですので、公共交通の現状から見た課題ということで、この場で共通認識を頂ければと思います。

【議長】

- 先ほどの A4 一枚の目標値に関しての取り扱いですが、先ほどの御発言にあつた減便の扱いについて事務局としてどう捉えていましたか。

【事務局】

- 定量的な数値目標の設定にあたって、減便の情報も含め、全体の実績と割合ということで計算をしております。

- ですので、例えば今後もダイヤ改正等が行われれば、その結果が伴ってくるため、前向きに利用者の回復ということで、多くの方に利用していただきたいと考えています。
- 利用者が増加すれば、利益の増収につながるものと考えておりますので、目標数値については伸びるという形で設定させていただいております。

#### 【委員】

- 利用者を増やしていかなければ、事業の存続に関わりますので、どんどん縮小するのではなく、公共交通を利用いただくことを目標とすることが良いと思います。
- ただ、高すぎる目標だと絵に描いた餅になってしまいますが、1割増という今回の目標数値については妥当だと考えます。

#### 【議長】

- 先ほどお話しの中であった改善基準告示というのは、相当影響が出てくるのではないかとお話を受け感じました。
- 他に何かございますか。

#### 【委員】

- 先ほどから出ている改善基準告示の件については、皆様から意見等ございましたので、ここで意見は省かせていただきます。
- 計画書案の16ページの「事業3：コミュニティバスの運行サービスの見直し」の中に「運行ルートの見直しを行います」という表記があって、その下に（※）で「コミュニティバスのルート及びダイヤを令和3（2021）年8月1日から大幅に改正した。」とあります。
- この解釈が少し分かりにくいと感じました。
- 「運行ルートの見直しを行います」と書いてある一方で、既の実施したという記載もあるため、実際にはルートの見直しを今後の3年間で行うか行わないのかが分かりにくいと感じます。
- また、17ページの「事業5：地区に応じた適切な交通手段の継続的な調査・検討」の中で、「【優先】適切な時機を捉えた市民ニーズの把握」と記載がありますが、先ほどの説明の中で、次回の運行ルート等の見直しについても、次期計画策定における本アンケート等で把握していくと説明がありました。
- そういったことを考えると、16ページの「運行ルートの見直しを行います」と言うのが、どう解釈したらいいのか分かりにくいと感じました。
- それからもう1点、先ほどから出てきている計画書案12ページの公共交通の利用者の確保について、船橋新京成バスの減便もそうなのですが、コミュニティバスも令和3年8月にダイヤ改正等を実施しており、その際に利用者の多かった新鎌ヶ谷方面へのルートを廃止した影響も今回の目標数値算定における計算に含まれております。
- ですので、実際の利用者の減少部分を整理しておかないと、利用者の確保という点で実質的な目標値にならないのではないかと考えられますので、その点を伺いたいと思います。

【議長】

- 事務局いかがでしょうか。

【事務局】

- まず 16 ページのコミュニティバスの運行ルートの見直しについて、令和 3 年 8 月に大きな改正を行いました。
- 事業内容の中で、「役割に応じた運行ルートの見直し」を定めており、令和 3 年 8 月に改正はしましたが、必要に応じては、計画期間内でも一部見直しだとか、ルート変更が起こりえると考えておりますが、現状のコミュニティバスのルートをベースとしていきたいとは考えております。
- 現在市ではスクールバスの試験運行を実施しており、このスクールバスが市の北部の学校の子供たちを送迎しております。
- スクールバスが運行する前は、ナッシー号で通学していた経緯もありますので、今後スクールバスの影響も考えなければならないと考えておりますが、試験運行中であるため、改正する時期等は不明な状況です。
- 次に、減便やダイヤ改正等による利用者の減少について、委員の仰る通りコミュニティバスについては新鎌ヶ谷方面ルートの廃止が影響して利用者は減少傾向にあります。
- しかしながら、減少した利用者はバスや電車などを利用していると考えておりますが、新型コロナウイルス感染症の影響もありますので、そのあたりの具体的な数字は分からない状況ですが、新鎌ヶ谷方面ルートを廃止したことによる利用者の減少が影響していると考えられます。
- そのような中で、年間利用者数の目標設定ですが、現状や実績を見据えながら利用者の回復に向けて事業を推進して参りたいと考えております。

【委員】

- 率直な感想で分かりにくいなと思いました。
- 市民がこの計画を見たときに、見直すと受け取られると思いますが、必要に応じてルート等の見直しは行うというニュアンスということでしょうか。

【事務局】

- 今回計画を 3 年間延長するというので、現計画を踏襲することを基本としていますので、ベースとなる事業項目や内容については、基本的には踏襲する形をとっております。
- ですので、必要に応じてルート改正を行う場合もありますので、そのまま記載を残すような形にしております。

【委員】

- 今聞いていて、16 ページの事業概要には「見直しを行う」と書いてあるのに、※で実施したと記載があるのが非常に分かりにくいので、※の説明を削除してはいかがでしょうか。

【事務局】

- 今回の改訂の趣旨として、平成 30 年に策定した当初の計画が令和 4 年度までの 5 ヶ年の計画となっていましたので、まず本計画を 3 年間伸ばすということがございまして、その 3 年間のうちで更に何か新たな事業として取り組めるものがないか、あれば事業内容として追加していくこととしております。
- ですので、コミュニティバスのダイヤ等改正というのは当初計画において見直すと記載しているため、そのまま残っているような状況であり、ただ令和 3 年 8 月に改正を実施しましたので、その注釈を※として追記させていただいています。

【議長】

- 実績を記載しているということですね。

【委員】

- それであれば、この計画を読んだ市民に分かりやすく、※でなく実績と書いた方が良いのではないのでしょうか。
- 計画書内に※の解釈が記載されていないため、実績であれば実績と記載するのが良いと考えます。
- 実績はあるけれど、今後 3 年間も必要に応じて見直していくということによろしいのでしょうか。

【事務局】

- 注釈の書き方については工夫したいと思います。
- 計画にはありますが、この 3 年間の間でダイヤ等の見直しを行うかについては、今のところ具体的に予定しているわけではございません。

【議長】

- 他にございますか。

【委員】

- 計画書案の 16 ページに「乗合タクシー」という表記があります。
- 時々テレビ等で乗合タクシーを利用した買い物等の報道がされていますが、白井市において乗合タクシーを行うというような計画等がありますか。

【事務局】

- 乗合タクシーについて、デマンドタクシーのようなイメージをされているかと思えます。
- 市においてもデマンドタクシーの必要性について検討しているところですが、白井市の地域事情から、デマンドタクシーを導入したことによって、他の交通網の利用者を取ってしまうのではないかと懸念されます。

- また、乗合タクシーに乗ってどこに行くのかという点で、白井市は都市部的なところがあるため、多様な場所に行くことができますので、各個人の行きたい場所へ個々に向かう性質が見込まれます。
- よくテレビ等では、山岳部に住んでいる方が街において買い物に行くだとか、病院に行くだとか目的が限られており、そういう状況であれば乗合タクシーの効果は高いと考えられます。
- 白井市については、面積が狭いことに加え、様々な拠点が周囲に点在していることもあり、現状で乗合タクシーの導入は難しいのではないかと考えています。
- 事務局でも、様々なデマンド交通の事例を研究しております。
- 市の考え方としてではなく、事務局としての基本的な考え方として、路線バスやコミュニティバスと併せて同じ地域で乗合タクシーを導入するというのはなかなか難しいと考えています。
- ですので、例えばバスでの輸送効率が低すぎるため、バスが廃止され交通空白地となった場合に、このデマンド交通というのを導入するのではないかと考えています。
- 現状、本数等は加味していませんが、公共交通ネットワークの面的なカバー率が95.5%ということで、比較的高い数字であるため、基本的にはデマンド交通を導入するよりも、既存のバスを維持させていくというのが大事であるという認識であります。

【議長】

- ありがとうございます。
- ここで少し休憩をとりたいと思います。

(休憩)

【議長】

- それでは再開いたします。
- その他御意見等ございますでしょうか。

【副会長】

- 前回の会議で出た様々な意見に対して、大変真摯に修正していただきましたので、基本的には本計画案で良いと考えております。
- ですので、追加の修正の指摘事項についてはございません。
- これまでいろいろ出ている意見等については、御対応をよろしく申し上げます。
- せっかくいろいろ御意見を頂いているところですので、今後白井市の交通がどうなっていくかという部分を中心にお話しさせていただきます。
- まず1点目ですが、目標値についての議論がありました。
- この目標数値は、本来は数字が目標を下回ったら、市で何か対策を講じるといった基準を示す数値になりますが、現状では、目標値を下回ってもそのことを理由に事業を行うというような基準として用いるではありません。

- そうすると、この目標値がどういう意味を持つのかということ、新型コロナウイルス感染症の影響で、利用者が減っている状況に対して、現実味のある目標数値を目指していきたいという趣旨だと私は理解しております。
- ですので、平均値の出し方などにおいて考慮すべき点がいくつもあることは理解できましたが、この目標数値を目指し、実際 3 年間でどれぐらいの利用者数があるかというのを適切に把握していくのが良いのではないかと思います。
- ただ、過去に比べ利用者数が戻ってきているということも事実かと思えます。
- バスの利用で主要となるのは通勤・通学だと思っております。
- その方々が 2020 年度、2021 年度には自宅待機の方が多かったですが、現在多くの方が乗っていただけているということを考えると、ここからさらに激増して元に戻るというのは少し考えにくいと思えます。
- むしろ人口減少が進んでいき、地域によっては高齢化が進んでいる状況を考えると、これから利用者が減ってきた際に、市内のバスのサービスレベルをどうするかというのが大事な論点になると思っています。
- 私は、実態として特に白井市内の昼間の時間にバスをどれぐらい利用されているのかをよく存じなかったため、令和 4 年 11 月に時間を設け、西白井駅に半日滞在しまして、どれぐらいの方がバスに乗っておられるか、コミュニティバスと路線バスを見させていただきましたが、少ない印象を受けました。
- 新型コロナウイルス禍前と比べたときに、外に出たいと思われる方は今でもたくさんいらっしゃると思いますが、おそらく外への出方を変えていると考えられます。
- 徒歩、自転車、それから自家用車など、人との接触が少ない交通機関を使っている方が、やはり増えたので、それがそのまま現在も継続されている方が多いのかなという印象を受けました。
- そうすると、いつ頃になるかは分かりませんが、路線バスの利用者が少なくなってくると、運行本数を減らす、あるいは路線を短縮するというようなことをしなければならない時期が来る可能性があります。
- そういった点については既にバス事業者さんの方で心配されているはずで、
- 実際にそういう判断をされたとしても、バス事業者を悪者にははいけません。多くの路線を運行している中で、大幅な赤字の路線を維持するとはとても難しいことですので、そういった判断があれば我々は受け入れざるを得ません。
- しかし、市や地元の住民の立場から見たときに、そういった減便を受け入れてしまって良いのか、というようなシビアな議論が今度出てくる可能性があると思っております。
- その時に今の白井市におけるバスの維持の仕方の選択肢というのはコミュニティバス形式にするか、事業者さんに全て任せるかの二択になっておりますが、コミュニティバスははっきり言って赤字ですので、今以上に路線を増やすのは、予算の面からもなかなか大変ではないかと思っております。
- 世の中にはいろいろなバスの維持の仕方がありまして、一部の赤字分を補助金として出すことで路線を維持するという方法もあります。
- そのあたりについては市内部で検討する時間が必要ではないかと思っております。

- 今回延長する 3 年間というのは今後のことを検討するために適切な期間だと思っております。3 年後の段階で、路線のネットワークをどうするかということは、現状のままで耐えられるかもしれないし、あるいは利用者が減ってきて、抜本的な見直しが必要になるかもしれません。
- このあたりを考えながらこれまでの計画を維持していくということになるのではないかと思います。
- そういった意味で、今回の計画を維持していくという点については問題ないと思っております。
- 実際にどうなるかは全く分かりませんが、例えばコミュニティバスについては路線の数を大幅に減らして、代わりにデマンドや乗合タクシーというような新しい交通機関を取り入れていくことも、検討いただいているというようなお話でしたが、実際にそういう可能性もあると思います。
- しかし、何でも全て実施するというのはなかなか大変でして、私は他の自治体でもこういう立場で委員を務めておりますが、バスとデマンド型の交通機関の両方をやられているところは全体の 1/3 ぐらいという感触です。
- どの交通も同じように非常にたくさんお金がかかりますので、市の財政上の問題もたくさん出てくるというのがありまして、実際にデマンドを運行し始めたけど、実験の結果として赤字が非常に高いし、そんなにたくさんの方が利用するわけではないので、止めてしまうところもあります。
- そういう状況ですので、市で十分に検討していかなければならないと思います。
- もう一点、交通結節点についての議論がありましたが、平成 30 年に当初計画を作る段階で、当時の市の事務局と議論させていただいたんですが、とにかく場所がないと結節点にならないため、市の北の方に一つ、ここに行けばあまり待たずに、あるいは待合所がちゃんとあって、便利にバスを利用できる場所があると良いという話をしていました。
- 当時からそういう結節点を設けるということで目標に入れておりますのが、実際には場所が必要なので、具体的な動きになかなか繋がっていないんですが、継続して計画に入れていただいております。
- 工業団地の中に、第一と第二があり、かなり広いということは承知しておりますので、どこからでもここに来れば、西白井駅、白井駅あるいは市役所に行くバスが 30 分に 1 本ぐらいはあって、乗れるようにしましょうというような目標としておりました。
- それを実際に行おうとすると、バスの再編が必須になると思います。
- 路線バスの事業者さんたちにも、せっかく新しい交通結節点を作るのであれば、そこを中心に少し路線を調整していただく可能性が出てきますので、結節点を新たに設けるとすると大掛かりな工夫が必要になります。
- こういったものを整備するとき、例えば乗合タクシーを 1 台待機させておけば、割と便利に使えるというような方法もあります。
- こういったアイデアを色々出して、ネットワークを変えていくようなことをいろいろ検討してどうするかというのを 3 年後にできると良いと思っております。

- そのような中で、日曜日に運行してほしいというような御意見は仰る通りで、重要な御指摘を頂いたと考えておりますが、実際に西白井駅で少し利用者の方々にお話を聞いた状況だと、やはり日曜日も運行してくれた方が良いという意見がありました。
- 日曜日の運行というのは、バス事業者さんからご説明いただいた通りで、どの路線バスや鉄道でも基本的には平日の御利用が多く、土曜日、日曜日と少なくなっていく状況です。
- ですので、日曜日走っていただければ乗りたいと思っている方はたくさんいらっしゃると思いますが、現在は市のやり方として日曜日はお休みにするというので、その代わり路線を増やしたり、長い時間運行する等、工夫されています。
- こういった部分の見直しを含めてもいいかもしれません。
- 実際に日曜日に運行してみても、あまり利用者が増えないのではないかと考えておりますが、検討はした方が良くと思います。
- 今の状況をなるべく維持するというのを先に考えると、どうしても今のネットワークで十分にフォローできていない地域の方々に配慮できなくなってしまいますので、より良いサービスを目指すために検討する必要があると考えております。
- 最後に、障がい者の皆さんも御利用されるということで、実際に利用しに行くとは分かるのですが、障がい者がバスを利用しようとするとなかなか大変です。
- 車いすに関しては、バス車両が対応していると思いますが、実際に車いすの方が利用しようすると、運転手さんが下りてきて、乗降用スロープを用意して、乗っていただいた後に固定して、運転席に戻る必要があります。
- 手際のいい方でも2、3分、何かに手間取ると5分ほどかかってしまいます。
- 他の御利用者に対してすごく負担をかけている印象があって、もちろん気にしないで乗るといってもいいと思いますが、多くの人にとっては迷惑をかけていると感じると、そう気軽に乗れないというところもありますので、実際に乗車できる設備があってもなかなか使う方が増えてこないというのが現状です。
- また、御承知のように障害にもいろいろな程度がありますので、寝たままの状態ではしか移動できないような方もおり、そういった方々へも幅広く対応できるように市で様々な施策を講じていると思いますが、それに対して更に追加でできることがあるかどうかについては、この協議会で考えていくのも一つ必要な話だと考えます。
- 諸外国と比べたときに、日本では車いすあるいはベビーカーで歩道を歩く方が非常に少ないので、そういったことを少しずつ改善していくのが、どれくらいできるのかは分かりませんが、お金もかかりますし、制度も変えなければならないため、そういったところの視点も大事かもしれません。
- こういった課題を考えていきますと、3年後の計画の改訂では非常にいろんなことを考えていかなければいけないので、そのための猶予期間をいただいて、今回の計画についてはしっかり作られた内容ですので、維持することは決して悪いことではありませんので、この3年間により利用しやすい公共交通のネットワークを実現していくために協議会での議論をしていくと良いのではないかと考えています。

【議長】

- ありがとうございます。
- 大きく 4 つのポイントについて意見を頂きました。
- 今のお話について事務局から何かございますか。

【事務局】

- 今回の延伸した 3 年間で、次期計画に向けたいろんな調査、研究などの準備をしなければならぬため、引き続き皆様から意見を頂ければと思います。
- また、個別に御相談させていただくこともありますので、より良い公共交通ネットワークを作っていければと思っております。
- これが市の発展にもつながっていくものだと思いますので、しっかり調査研究を行いたいと思います。

【議長】

- ありがとうございます。
- 本日まで御発言されていない方で、御意見等ございましたらいかがでしょうか。

【委員】

- 計画について特段異論はございませんが、今日は市民の方や関係する市の職員がおりますので、バス事業の現状について少し補足させていただきます。
- 利用人員については、先ほどまで出てきた資料には昨年度までの数字が出ておりますが、今年度に関しては、12 月までの累計で 15%減というような状況です。
- 確かに、新型コロナウイルス禍も 3 年目になり、年々回復しているという状況ではございますが、直近の 1 月に関しては 12 月までの累計より少し減るという印象です。
- 少し気になったのは、私は他の 7 市の公共交通の会議に参加していますが、我々が属している京成グループは東京千葉茨城で 21 社、約 3,000 両の車がありますが、各社との利用実績等を比較すると、都心から遠くなればなるほど、利用実績等の数字が悪くなっているなという印象です。
- 実際に本日の資料にもありましたが、私たちの 15%減という数字と、白井市の目標数値というのは開きがございますし、増便や減便などの全部勘案した数字ですので、多少割り引く必要がございますが、やはりやや悪いのかなという印象です。
- 以前もお話ししましたが、バス業界の利益率というのは 1~2%というような世界で、利用者が 15%も減ってしまいますと、非常に厳しいというのが正直なところです。
- また、そもそも利益率が 1~2%ということであると、例えばデマンドだとか、他の交通機関にほんのわずかでも利用者が流れてしまうと、それが赤字に繋がる要因となる事があります。
- 例えば蕎麦を営んでいるお店であれば、売れ筋の商品、売れない商品を品目を入れ替えることができますが、どうしても路線バス業界ではそういったことが簡単にはできませんので、お客さんが少ないからこの路線は明日から廃止にしようという風にはできない訳です。

- そういった事情もご理解いただけますと幸いです。
- 一方で、新型コロナウイルス感染症による利用者減はずっと続いておりますが、最近感じているのは、第8波ということで、感染者数等が多い傾向にあります。感染者数の割には利用者数は減少しておりません。
- この理由はもちろん様々だと思いますが、一人一人の考え方の変化があったのではないかと思います。逆に考え方を変えるための情報発信が非常に重要であると思っております。
- 報道の方でも新型コロナウイルスを2類から5類へというような話も出ておりますので、バス事業者においてもバス利用にあたっては安全性等を適宜情報発信して参ります。
- 自治体でも既にそういった情報発信は行っていると思いますが、引き続きそういった公共交通機関の安全性の発信を含めた利用の促進へのご支援を頂ければ幸いです。
- 駅の広告やラッピングバス等、比較的費用対効果が高いと見込まれる広報媒体もございますので、情報発信を是非ご検討いただければと思います。
- 新型コロナウイルス禍において、いわゆる新しい生活様式やテレワークなどはもちろんこのまま残るという前提で計画等を考えているところですが、先ほども議論の中でありました令和6年4月からの働き方改革の影響が、新型コロナウイルスがなかった状況でも非常に大変な改革でございますので、このコロナ禍の中での環境変化というのは、やはり厳しい状況というのが正直なところだと思います。
- 今から15年ほど前に、別のバス会社で営業所長をしておりましたが、当時と比較するとなかなか運転手のなり手が集まらないのが現状です。
- 通常の出勤されるかたより早くに出勤し、遅く退勤するのが一般的ですので、1日長いと14~15時間拘束されるというような状況ですので、なんとか運転手を継続してもらおうというような取り組みを行っておりました。
- バス事業者の経営が難しかった場合、どの業界でもありますが、様々な合理化施策を行います。
- その中の一つとして賃金を切り下げる等も、過去に行ってきた経緯があります。
- しかし、今そういった施策を行いますと、ますます運転手が集まらなくなり、今在籍している運転手も辞めていってしまいますので、なかなか従来実施してきたような合理化施策は合わないのではないかと考えております。
- 少子高齢化というのは、御利用の面でも影響がありますが、担い手の運転手の方にも影響が出ているのではないかと考えています。
- そういった中で、当社の白井車庫から西船橋へ至る路線である白井線ですが、こちらについて地域間幹線系統確保維持事業といった国と県の公的な補助を申請いたしまして、路線を残すという前提で手続きを開始したところです。
- この協議会でも、いろいろ協議を重ねることとなりますが、皆様の御理解・御協力をお願いしたいと思います。
- もう一点、やや明るい話をしますと、この会議においてもSDGs等のお話があったかと思いますが、電気バスについて調査を続けております。

- 昔はなかなかバッテリーが持たない等の課題がありましたが、最新の調査によれば、大分改善してきておりますので、現状の会社の経営状況で単独で実施することは難しいのですが、関係先と調整して、そういった電気バスを導入したいと考えているところです。
- ただ一方で、例えば高圧充電設備であったり、車一台に対し充電の機械が一台必要だったり、地上のインフラ整備のコストが高いとっておりますが、環境改善に大きく影響があると思えますし、運転手の負担も軽減が見込めますので、将来的にはご支援を頂きつつ精力的に入れていきたいと考えておりますので、御紹介させていただきます。

【議長】

- ありがとうございます。
- なかなか実際のバス事業者さんの状況を知る機会があまりありませんので、今回御披露頂いたことに感謝申し上げます。
- 加えて、白井線の維持に向けた取り組みということで、敬意を表したいと思えます。
- その他意見はございますか。

(意見なし)

【議長】

- それでは意見等がなければ、まとめの作業に入りたいと思えます。
- ここまで計画案に対し、何点か御指摘がございました。
- 修正点につきましては、会長、副会長と事務局で相談し、修正のうえ改訂の手続きを進めるということでよろしいでしょうか。

(異議なし)

【議長】

- では、そのように進めさせていただきます。
- 貴重な御意見、活発な御意見をいただき、ありがとうございました。
- 事務局から何かございますか。

【事務局】

- 次回の会議は年度明けの4月から5月中旬を目途に開催したいと考えております。
- 議題については令和4年度末までの事業評価と、令和5年度の実施事業についてを予定しております。
- 開催時期や議題の詳細につきましては、改めて御連絡差し上げます。

【議長】

- その他ということで、他の委員から何か連絡事項等ありますか。

(意見なし)

### 3 閉会

【議長】

- 以上を持ちまして、令和4年度第2回白井市地域公共交通活性化協議会を閉会します。皆様ありがとうございました。