

八街市内公共交通活性化に関する懇談会における意見等（H23年度）

※平成23年度開催回数：4回

※委員数：23名（うち公募委員8名）

○公共交通活性化の観点からのとりまとめ

- ・不活性(利用者減)の原因として

車社会の浸透によって、個々による利便性の確保が可能な社会が構築された。

少子化の進展による公共交通利用者の減。

高齢化の進展による公共交通利用者の減

利用者減に対して採算性の課題からの悪循環。

- ・活性化とは、利用者が増加することか。
- ・各利用者のニーズに合致した手段であることか。誰のためにとという前提か。
- ・安価で、便利であること。（適正価格をどう捉えるか。…タクシー、路線バスの価格はどうか。）
- ・いわゆるさまざまな形での「交通弱者」に対する救済としての位置づけか。考える対象により、一方では新たな弱者が生まれることもあり得る。
- ・全部不活性化となっているが、全体的にどうしたらいいか。場合によっては、細かいところまでアイデアを出し合う必要があるのでは。
- ・市民の方を対象にアンケートをすべき。
- ・広報のような問題、工夫次第で解決できるようなものは、すぐにもやってもらいたい。

○社会状況について

8/ 1 高齢化社会の実状の認識を…議論の的が健康な人になる事への懸念。

お年寄りを助けるという視点が必要…高齢者の方々にとって便利な交通機関とは何か。

交通弱者、買い物難民を無くすために、小型で予約制の交通機関の必要性。

高齢者の免許返還の事例がある。

八街からの転居の理由…高校進学の時と高齢化による移動困難の時がある。

市民の足の確保をどのように進めるかは重要な課題である。

これまで、軽視していた移動手段の必要性の再認識。

- 10/13 高齢者の運転能力の低下に伴う免許返上に対する対策が必要。
- 10/13 高齢者はタクシー代のことを考え、病院に行くことも控えている状況についての認識を。
運転免許返上者には無料バス乗車券を配布する自治体もある。
- 10/13 運転中に事故を起こし、車に乗らなくなったことで、非常に不便を感じる。
- 12/19 交通の活性化は、駅前も同時に活性化すればよいが、駅前にはシャッター街となっている。駅周辺で降りても買い物も出来ない。年金の少ない高齢者は、病院に行くことも控えている。公共交通は街を支える手段ではないか。

○ふれあいバスについて

- 8/ 1 ターミナルが中央公民館のところというのは疑問、周辺には何もなし、駅を基本にすべきだ。
高齢の方も移動に使えて喜んでいて、更に皆が乗れるように工夫して、市の負担も減らし一層の充実を。(年4千万円強の市負担の軽減を)
ふれあいバスの不便性…目的地まで時間がかかる。
- 10/13 今回改正の時刻、コースよりも以前の方が使いやすかったという声がある。
電車の時刻との兼ね合いにも配慮してもらいたい。
- 10/13 ふれあいバスの空送状況への懸念。
利用率が低いところは、乗合いタクシーなどへの切り替えが必要。
- 10/13 不便になったという意見は前回改正の時もあった。
3年毎の見直しでは間に合わない、試験的にやった結果で決めたらどうか。
一部減便し、利用の多いところは便数を増やすなど、試験的にできないのか。
- 10/13 ふれあいバスの性格上すべての要求をカバーするのは不可能である。限界がある。
- 10/13 バスターミナルの位置に課題あり、駅を基本とすべきだ。
:バス会社との関係で最初は駅に入れなかった経過がある。
- 10/13 活性化のため、レディースデイ、スタンプラリーなどの取り組みをしては。
- 10/13 今回の改正では、街コースは適正であったが、他の交通機関との時間調整に配慮が必要
- 10/13 今回の改正で、乗換えで目的地まで行くと400円かかる。帰りはバスとは限らない。
- 10/13 はたして、皆が求める交通手段なのか。
- 10/13 一部路線の便数を増やしても収入増になるのか。民間では収支を考える必

要がある。

- 12/19 一方で便利になると片方では弱者が生まれる。ふれあいバスの時刻も知恵を出して改正したのに、利用者からは逆に使いづらくなったとの意見もある。不活性な原因を突き詰める必要がある。
- 12/19 なぜ、北コースと街コースと変更し、このような乗り継ぎ方にしたのか。北コースで電車に乗れなくなってしまった人がいる。
- 12/19 不便になったのは駅に行かない便が多くなったからなので、次に改正するときは考慮すればいい。
- 12/19 ふれあいバスの改正時期を早めることはできないか。
- 12/19 ふれあいバスは5台あるが、災害があったときに緊急用に利用できないか。
- 12/19 八街市のふれあいバスでも自由乗降区間はある。国県道は、交通量があり、出来ない。山武市では、3町1村が合併し、他のエリアとの整合を考え、旧山武町エリアのコミュニティバスが廃止となった。(デマンドへ移行)
- 2/6 八街駅にふれあいバスターミナルを設置してほしい。
- 2/6 ふれあいバスも行事の際、どこで降りて何分というようなお知らせがほしい。広報などでお知らせすれば、ふれあいバスももっと身近に感じるのでは。

○デマンド交通について

- 8/ 1 ふれあいバス以外にもデマンド交通が必要な状況が出てきている。地域を絞ってやってみることも必要では…ふれあいバスとの併用的な手法ではどうか。(ふれあいバスの路線を縮小した分で)ふれあいバスを基本として補完するものとして、デマンドの位置づけが必要。
- 10/13 地域の乗合いとして酒々井町の取り組みがある。全国では160市町村あまりが実施。高齢化に伴い、バス停までの足の確保の課題に対応する必要がある。近隣でも山武市、佐倉市、大網白里町など増えてきている。
- 10/13 市の負担を考えると、商工会などとしても商店の活性化ということからも取組みが必要ではないか。
- 10/13 取組みの例として、東京大学のシステムがある、安価にできると聞いている。
- 10/13 タクシー会社が安易にできるものでなく、取入れる際には、バス路線のこととかにも配慮し、認可が必要である。利用料金等の差別も必要となるこ

ともある。

路線バスの既得権もあり、路線の廃止なども視野に入れて考える必要がある。

- 12/19 免許証を返納したが、高齢者が増えているのに、乗車する人が少ないのは、足腰の悪い人がバス停に行けないからではないか。そろそろデマンドタクシーを導入しては。
- 12/19 ふれあいバスがこれだけのコース設定だと、デマンドの認可はおりないかもしれない。佐倉市では一部の区域で乗り合いタクシーを実施している。（和田、弥富地区等）JR佐倉駅、京成佐倉駅への乗り入れに関しては、最初は、駅まで乗り入れしていなかったが、利用率が伸びなかった。バス会社の料金に配慮して、駅まで700円の料金設定で駅乗り入れを始めた。利用者は1日平均20人程度。
- 酒々井町ではデマンドタクシーを稼働して、普通のタクシー代わりに利用している。町内は300円、町外の病院までが500円で運行している。最終的にデマンドは、タクシーとバスの中間の位置付けになっていくものと思われる。
- 12/19 ふれあいバスの利用者は年々減少傾向、路線バス、JRも減少傾向にあるというが、なぜ公共交通を利用しないのか考える必要がある。一般の人が公共交通を必要しないという考え方になっている。利便性の問題と料金の問題である。ふれあいバスの問題でも3年、4年の改正ではなく、1年でもいいから柔軟な姿勢を持てばいい。ふれあいバスが使いづらいなら、思い切ってやめて、乗り合いタクシーを試験的に始めてはどうか。いっぺんにやるのではなく、徐々に移行してもいい。
- 2/6 佐倉のデマンドや酒々井のデマンドを実施しているが、今後の状況によっては、タクシー会社としても協力していきたい。今は小型タクシーの料金はなく、普通運賃と大型運賃となる。福祉タクシーとして、福祉・介護部門も行っている。
- 2/6 これからはデマンド交通が主流になると考えている。全国的にもデマンド交通が急激に増えている。高齢者は車を乗れなくなる人が急激に増えてくる。避けられない社会情勢である。例えばふれあいバスを廃止して、バスの乗降客をデマンドで、1回300円でやったらどうなるか資料を出して、廃止か継続か検討資料を出せばいい。いきなり本実施ではなく、その前に必ず試験実施をやる。

○JR線について

8/ 1 利用者減少については、高速バスの影響、アクアラインの影響もある。

：成東までの複線化は望ましいが、実現は不可能。

八街・成東間の開発のカギはJRにある。

東京・八街間や八街・千葉間の定時間走行を。

快速との接続の工夫を。

高校の通学には電車通学者が多い、少子化に向け利便性向上で生徒の確保を。

交通機関のベースはJRである。駅に公共交通機関が集まり、繋いでいくことが必要で、公共交通の活性化につながっていく。

利用者減は八街駅が不便だから、佐倉まで行けば便利だから車で佐倉まで行く人がいる。

朝は適当な時間があるが、帰りが9時半と10時半の間の電車がなし。本数を増やして便利にしてほしい。

10/13 複線化と快速電車増発を。

10/13 JRは、交通の基幹としての位置づけがある。駅は人が集まる場である。

12/19 基幹はJRの駅で、路線バスが縦横に走っている。細胞にあたるものが、タクシー、コミュニティバスとか放射線状に動くものと、環状線に動くものを組み合わせていくと活性化していくのでは。乗り合いタクシーを駅と病院をぐるぐる回していけばどうか。駅の活性化には駐輪場や駐車場を整備しても使いやすくなるのでは。

2/6 よく千葉の方に出かけることがあるが、待っている時間が多かったり、非常にいらいらする。都合のいいように改善していただきたい。複線化についても出来たらいいなと思っている。

2/6 JRの複線化は難しいが、成田線あるいは佐倉までの電車、1両切り離してくるといふ話は、複線化より説得力がある。

○路線バスについて

8/ 1 利用者の減少は、渋滞などによる不定時性・宣伝不足・減便・賃上げなどの悪循環

高速バスを榎戸駅からも。

震災時のこともあり、バスは必要不可欠で便利に使えるような形で工夫して存続してほしい。

10/13 路線バスの存続を行政から支援を。

- 10/13 利用者の少ないバス路線でも、廃止となると地域から反対の意見が出る。
：デマンド交通が導入されるとすれば、路線廃止もありうる。
大型、中型、小型と使い分けを考慮しては。
：投資効果も含めて難しい。
- 12/19 3/11の震災から1週間電車が動かなかった。路線バスは運行しており、2か月分の収入があった。路線バスがあるのは地域住民も知っている。ただ普段の利用がない。震災等何かがあった時でも路線バスは逸脱できない。東北で走っていたのは、貸し切りバスである。路線バスは地域住民の足として考えてもらいたい。
- 12/19 3/11の震災の影響で都賀で電車が止まってしまい、八街に行くバスに乗ろうとしたが渋滞でなかなかこなかった。四街道方面のバスはガラガラであったので、バス会社間で融通はつかないのか。
- 12/19 空いているバスがあれば増便する。生活路線を第一に考え、高速バスを臨時便としたり、大型バスに換えて運行したりした。他の会社の路線は運転手が道もバス停の場所もわからないので困難である。また、バスや運転手の数にも限りがある。
- 2/6 バスについては、宣伝が必要。ふれあいバスから路線バスに乗り継いで成田山へ行ってきた。八街からバスで成田山へ行けるのなら宣伝がほしい。市内には八街神社もあるし、どの場所でどう降りるかわからない。もっと広報すべき。バス会社としてもバスで散歩しましょうとか、宣伝をしていただきたい。何かの行事があればどこで降りるとか、駅から何分とかわかるといい。
- 2/6 そこまでの地図とか停留所が目で見えてわかるように、公共交通の案を作っていたきたい。路線の存続も乗っていただくことが必要であり、宣伝不足もあるが、公共交通機関としての継続性が必要である。

○福祉環境から

- 10/13 車椅子ごと乗れるゆうあい号（福祉課所管）の活用…運転ボランティアの確保に課題。（ボランティアの高齢化）
地域での乗合いのニーズが高い。
- 10/13 運転ボランティアとして15年の実績…協力者の減少が課題。
市役所に来るまでの手段にも課題…地域での見守り支援が必要。
- 12/19 活性化するには、利用客を増やすことだけでなく、買い物難民、高齢者、福祉の一環など本当に困っている人をどう助けていくか。

- 12/19 介護予防の活動を行っているが、お年寄りは行きたいけど行けない人が数多くいる。交通の足を確保できたらいい。今ある交通機関をどこまで活かすか。そこに何を足し、何を引いたらいいか。
- 2/6 社会福祉協議会では、買い物弱者といわれる方を対象に有償サービスを実施している。1時間あたり700円の利用料をいただいている。ただし、高齢者を乗せて買い物地まで行くのは法に抵触するので出来ない。以来のものをボランティアが購入していく。
- 2/6 福祉有償運送として、介護保険では、乗降介助として送迎等を行っている。要支援では使えない。福祉としてやっているが、金額的に高くなっている。使いやすく乗りやすいふれあいバスになれば、利用も増え助かる。利用の多い路線と少ない路線があるので、見直しの際はアンケートをとってほしい。

○障害者の立場から

- 10/13 遠慮なく使える交通手段の確保が必要。

○介護の立場から

- 10/13 移動手段として、要請があれば福祉有償運送も協力を努める。
- 10/13 福祉車両を使った介護施設への通院等の乗降介助、デイサービスを実施。車椅子のバス利用はほかの人に迷惑を考えて介護タクシーをという意識がある。

○タクシーについて

- 10/13 タクシー利用が少ないのは、金額が高いイメージがあるから。昨年からは佐倉市ではデマンド交通（佐倉交通が請負い。）を実証運行しているが、結節点（最寄りのバス停、駅）しか行かないため、利用者が少なかった。今回の改正で路線バスの料金を踏まえ、一人700円にして佐倉駅（JR、京成）まで乗り入れた。デマンドタクシーの試算（東京大学）では、845円/人に対して利用負担は353円/人という差がある。

○その他

- 8/ 1 震災も含め、八街の安全性に着目した防災都市としての位置づけのための交通網整備を。

炭酸ガスの削減、地球温暖化防止などの観点から公共交通の取組みも必要。

3. 1 1 震災から世の中が変わっていることを踏まえた対策を。

- 10/13 八街バイパスの早期全面開通による利便性の確保（交通網の整備）
八街十字路の右折レーン整備…市内全般に右折レーンがないことが定時運行のネックであり、渋滞緩和の交通体系の整備は必要。
- 10/13 放射線の影響も少ない八街の安全性、防災拠点としての位置づけ、また成田空港にも近いという位置づけの中での交通網のあり方を考えるべき。
行政界を超えた公共交通の考え方も必要。
- 12/19 J Rが起点であり、駅に大きな案内図を置く。チラシを置いてどこで乗ってもらえばいいかわかるようにする。エコのことを考え、自家用車より公共交通の意識を強く持つことを啓発・運動する。
- 2/6 6年前と比べると車の数が増えた。結局、J Rなど公共交通を利用せず、各家庭で自助、自分自身で行ける。バスを増やしても乗る人は少ないのでは。本当に困った人の利用しかないのでは。本当に必要な人を把握して、どう対応するかと考えた方がいい。市の財政も逼迫しており、地区の状況を把握して、やり方を検討する。デマンドの要望が全体的に多かった。
バスも八街駅起点が多いのは当然だが、しばらくは様子を見ながら、きちんと計画を作ればいいのではないか。
- 2/6 公共交通のピーアールが足りない。車を持っていない人たちにとって本当に必要な交通機関はなにか、生活の質の向上を図るために必要なことを考えていくために、継続して八街独自の方法を見つけたらいい。
- 2/6 新聞に発表された平均寿命で、男は90歳になって相当正確な数字を出してきている。千葉県の人人口も減で、八街市も減っている。公共の交通であるから、人口動態を踏まえた議論でないと意味がない。

○会議の意味づけ

- 8/ 1 懇談会は十分なフリートークの上で、前進し方向性を。
単にJ Rやバス会社への要望の場ではない。
- 10/13 会議は課題に対して、いろんな意見をぶつけ合う場としての認識を。
J R、路線バス、タクシー、ふれあいバスが繋ぎ合い相互に存続しながらの市民の足の確保をしていかなければならない。
- 12/19 この懇談会は結論を出す場ではない。
- 2/6 デマンドの実証運行など市が財政的にきびしい中、単独事業は難しいことから、実行する場合でも国の補助が必要となる。そのためにも公的な協議

会などの位置づけのものが必要となる。メンバー構成についても未定であり、今後、出来る限り早期に、協議会など（名称等未定）を立ち上げていきたい。