

平成26年度第2回八街市地域公共交通協議会（平成26年10月23日）会議要旨

- 日 時 : 平成26年10月23日（木） 9時30分～10時15分
- 会 場 : 八街市役所第1庁舎3階 第1会議室
- 出席者 : 委員26名中22名（代理出席者2名を含む）、欠席4名
- 傍聴人 : 0人

1. 開会

（事務局）

第1回会議の開催から期間が空いたこと、事前に資料を配付できなかったことについて、お詫び申し上げます。

本日の出席者については、代理出席2名を含め、委員26名中22名の出席となっている。なお、9月の人事異動により佐倉警察署交通課長が小林靖彦氏に変更となったので、委員の変更を報告させていただく。

2. 会長あいさつ

（榎本会長）

市では、今年度、総合計画の見直し作業を行っており、6月から8月にかけて市内8つの小学校区で地区別懇談会を実施した。この中で、市政に対する色々な意見・要望が出されたが、ふれあいバスについても、本数や時間の問題について意見が出された。

また、昨年度、総合計画の策定に向けて市民意向調査を実施したが、設問の中に市政に対する満足度と重要度についての項目があり、不満に思う施策の第2位に公共交通が、重要に思う施策の第2位に公共交通の充実が挙げられた。市民の皆さんは、公共交通の重要性を認識している一方で、それに対して満足をしていないという状況が窺がえた。

本協議会としては、昨年策定した地域公共交通総合連携計画の計画期間である今年度から3か年かけて、ふれあいバスの再編、デマンド交通の検討、公共交通の利用促進に向けた啓発等を推進していく予定である。

今後も委員の意見を伺いながら各種施策を進めてまいりたいので、忌憚のないご意見、ご提案をいただけるようお願い申し上げます、挨拶とさせていただきます。

3. 議題

（1）ふれあいバス乗降調査について

（事務局）

協議会規約上、会議の議長は会長をもって充てることとされているので、議事進行については、榎本会長にお願いする。

（榎本会長）

議題（１）ふれあいバス乗降調査について、事務局へ説明を求める。

（事務局）

ふれあいバスは、市内を循環するかたちで、ふれあいターミナルを起点に５コース運行しているが、運行コースの見直しを検討していく中で、平成２６年９月２９日（月）から１０月５日（日）までの７日間で乗降調査を実施した。なお、市民の生活サイクルが１週間で構成されることから調査期間を７日間とした。

調査結果については資料の３頁をご覧ください。各コースのバス停毎の乗車数と降車数について上位５番目まで集計している。

街コースについては、１日６便運行しており、１週間の利用者は３８６名、１日平均５５．１名の利用であった。また、乗車数については八街駅北口、梅里、ふれあいターミナル、花植木組合、古込の順に多く、降車数については八街駅北口、一区コミュニティセンター、八街総合病院、榎戸駅、文違の順に多かった。

北コースについては、１日７便運行しており、１週間の利用者は３００名、１日平均４２．９名の利用であった。また、乗車数については八街駅北口、ふれあいターミナル、榎戸サッカー場、立合松北、泉台の順に多く、降車数については八街駅北口、榎戸駅、八街総合病院、市役所、住木戸の順に多かった。

中コースについては、１日７便運行しており、１週間の利用者は５２４名、１日平均４４．９名の利用であった。また、乗車数については、八街駅、希望ヶ丘中央、希望ヶ丘コミュニティセンター、朝日ヶ丘団地前、北富士見の順に多く、降車数については、八街駅、スポーツプラザ、五区コミュニティセンター、ふれあいターミナル、八街総合病院の順に多かった。

南コースについては、１日８便運行しており、１週間の利用者は５７４名、１日平均８２名の利用であった、また、乗車数については八街駅、吉倉入口、ふれあいターミナル、笹引団地入口、八街総合病院、たきだい歯科の順に多く、降車数については、八街駅、吉倉入口、二州小、笹引団地入口、八街総合病院の順に多かった。

西コースについては、１日６便運行しており、１週間の利用者は４９７名、１日平均７１名の利用であった。また、乗車数については、八街駅、実住小、北富士見、上砂農村広場、沖十文字の順に多く、降車数は八街駅、龍ヶ崎、北富士見、ふれあいターミナル、八街総合病院の順に多かった。

つづいて、５コースの利用状況と傾向について、資料５ページに掲載した。

街コースは、八街市街地を中心に東は朝日地区、西は交進地区を循環するコースになっている。JRを利用する通勤・通学者の利用が多いため、八街駅北口のバス停の利用者が多い。また、１便については、東小学校に登校する生徒の利用が多い。さらに、日中の２，３，４便はバランスよく乗降が見られる一方で、夕方以降の５，６便の利用客はJR八街駅利用者が多くを占めている。

北コースは、八街市街地を中心に八街北部の住野、榎戸方面を循環するコースになって

いる。このコースの傾向としては、JR、市役所、病院等の公的機関を利用する目的でバスを利用する傾向があり、住野、榎戸、泉台付近の住民の利用が多い。また、夕便の利用が極端に少ない。

中コースは、八街市街地を中心に交進地区、希望ヶ丘、吉倉ガーデンタウン等の南東部を循環するコースになっている。このコースの傾向は、朝夕の通勤・通学者の利用が多く、特に希望ヶ丘、吉倉ガーデンタウンの住民の利用が多い。また、川上小学校の生徒が登下校に利用したり、市街地から離れたところに住んでいる方が買い物や通院のために利用するといった傾向も見られる。

南コースは、八街市街地を中心に二州、四木、滝台、吉倉などの八街南部地区を循環するコースとなっている。朝便は吉倉ガーデンタウン、笹引地区の住民が通勤・通学の足として利用し、1便は二州小学校の生徒が登校に利用している。日中については、市街地への行き返りにバランスよく利用されている。6便、夕便については、JR八街駅からの帰宅の足となっている。

西コースは、八街市街地を中心に川上地区、二州地区の八街南西部を循環するコースとなっている。1便については、川上小学校の生徒やJR八街駅を利用する通勤・通学者が多く利用している。日中は市街地への行き返りにバランスよく利用されている。

なお、配付資料の5～9ページに、各コース毎に乗車数上位5番までのバス停を赤字で、降車数上位5番までのバス停を青字で記載している。

以上、ふれあいバス乗降調査について報告する。

(榎本会長)

ふれあいバス乗降調査について、9月下旬から10月上旬にかけて実施し、利用状況と傾向について事務局から報告があったが、内容についてご意見、ご質問があればお願いしたい。

(中村委員)

乗った場所と下りた場所に、かなりバラつきがあり、同じ人ではないという認識ができると思うが、この点についてどのように考えているか。また、この調査結果を今後どのように使っていこうと考えているか。調査結果の利用方法についてお聞きしたい。

(事務局)

乗った場所と下りた場所にバラつきがあるという点については、路線バス等の他の交通機関を利用している可能性や、徒歩で移動しているような可能性が考えられる。また、今回実施した乗降調査の結果は、ふれあいバスの再編にあたり、指針作りの参考資料として捉えている。

先ほど、榎本会長から話があったが、ふれあいバスについては地区別懇談会等でもかなり意見が出されている。ふれあいバスは、ターミナルを出発して戻ってくるまでに1時間半かかってしまうが、このことについて時間を短縮できないかという意見が多数出されている。また、本数が1日5、6本しかないということで本数を多くしてほしいという意見

も多く出されている。ただ、今の状態では本数を増やすのは、かなり難しいと思っているので、ふれあいバスだけではなく、デマンド交通等も含めて今後の在り方を検討しなければならぬと考えている。

(伊藤委員代理 (轟))

1週間調査したということであるが、土日の利用状況を教えていただきたい。

(事務局)

土日については、通勤・通学者が利用しないことや、市役所や病院等の公共機関が休みなこともあり、利用者はかなり減少する。割合でいうと、コースにもよるが、2～3%になるところもある。

(伊藤委員代理 (轟))

土日も調査したのであれば、平日と土日を分けて考える必要がある。

(中村委員)

今の説明に2, 3%という数値があったが、平日100人の利用に対し、土日が2, 3人という認識でよろしいか。

(事務局)

平日100人の利用に対し、土日が2, 3人という認識でよい。

(原委員)

支出と収入の関係は乗車率で何%くらいか。

(事務局)

利用者の中には障がい者など無料の方がいるので一概に乗車率に換算できないが、全体の支出に対する収入の割合は25%を少し切る程度とお考えいただきたい。ふれあいバスの乗降状況は平成17年がピークで、以降は下降に転じ、現時点では25%を切るくらいの数値となっている。

(補足説明させていただくと、) 飽くまでも利用者数については10%前後であるが、運賃収入で考えると、大人の一般の方をベースにした場合、20～24%になる。料金が異なる小学生や障がい者を含めた数値は算出していないので、この場では申し上げられない。運賃収入の割合と利用者数の割合にはだいぶ開きがある。

(中村委員)

乗降調査の調査対象は、全てが乗られた方なのか。どのタイミングで誰に対して調査を実施しているのか。

(事務局)

乗降調査はふれあいバスに乗った方に対し実施した。

(2) ふれあいバス利用者アンケートについて

(榎本会長)

議題(2) ふれあいバス利用者アンケートについて、事務局へ説明を求める。

(事務局)

ふれあいバス利用者アンケートは、平成26年10月1日(水)から10月15日(水)までの15日間実施した。実施場所は市役所、保健センター、公民館、図書館、スポーツプラザ、ふれあいターミナル、各コースの車内、小学生の登下校に利用されている二州小学校、川上小学校、実住小学校、東小学校で、ふれあいバスを利用されている方、利用されていない方から幅広く意見を伺った。

アンケート結果については、配付資料の10～12ページに掲載している。回答者の性別は男性が25%、女性が67%であった。年齢については15歳以下が39%、16～64歳が29%、65歳以上が27%であった。職業については配付資料10ページのとおり。利用頻度については、「ほとんど毎日」が43%、「週に1～2回程度」が31%であった。利用コースについては、各コースとも15～20%でバランスよく利用されている。利用目的については、通勤・通学が併せて30%、通院が17%、買い物が18%、銀行や市役所へ行くための利用も多くみられる。その他の項目については、資料10～11ページをご確認いただきたい。

また、資料12ページには意見として多くいただいたものを、ふれあいバスの運行・運営・サービスの面で大別して抽出している。

ふれあいバスの運行については、運行本数が少ないといった意見や、運行時刻を電車の時刻に合わせてほしいといった意見が多くみられた。また、ふれあいバスが市内を循環するにあたり、1便あたり1時間半近くかかっているため、時間短縮を検討してほしいという意見も多くみられた。

ふれあいバスの運営については、ふれあいバスが生活の足になっているので、欠くことができないといった意見が多くみられた。また、収益アップに繋げるため、車内や車体広告を検討してみてもどうかといった意見もあった。さらに、料金に関わる意見として、障がい者と健常者の料金差別をしないしてほしいといった意見もあった。

サービスについては、市内を観光できるようなコースを提案してみてもどうかという意見があった。これについては、市教育委員会が発行している「八街の文化財」において、ふれあいバスを利用して文化財を回るといった提案をしている。また、今後バス事業者と話をしていけないといけないが、運転手のマナーの改善についての意見が多くみられたので、サービスの改善を図っていきたい。

(土屋委員)

これまでにふれあいバスを利用したことがないといった回答者が1割くらいいるが、アンケートの回答者の抽出はどのような方法で行ったのか。

(事務局)

各公共施設やバスの車内にアンケート用紙を配置し、回答いただいたり、バスを利用している小学生の保護者に回答いただくといった方法でアンケートを実施しており、抽出したわけではない。

(中村委員)

ふれあいバスを利用している人、利用していない人の回答者の比率を教えてください。

(事務局)

資料10ページの中段にバスの利用頻度に関する設問があり、これまでに利用したことのない人は回答者全体の9%であった。

(中村委員)

設問の選択肢に「月に1~2回程度」とあるが、アンケート実施期間中に乗車していない人もいないのではないか。活性化するためには、今使っている人の利便性と、今使っていないけれどもこうなったら使うという人の利便性を考えることが大事。今使っている人が満足しているから、このままでいこうというのではなく、今使っていない人をいかに使わせるかが、活性化するためには重要。

(越川委員)

障がい者の料金を無料にしたことについて、ちょっとわからない。全国的には障がい者の料金は半額となっている。他の地区のふれあいバスもほとんど半額と聞いている。これは全国统一で大体半額というのが普通だと思う。健常者と同じ料金にすると障がい者から不満が出ると思うので、全国的に半額になるというのが普通になっているので、もうちょっと考えていただきたい。

また、高齢者の低所得者についても半額にさせていただくと良いかなと思う。障がい者と同様に写真付きの証明書を発行していただくと障がい者と同じ半額で利用できる所以不満が少なくなると思うが、そういったことはできないか。それから障がい者の手帳は必ず写真を確認して欲しい。手帳を持っているだけで半額、無料となってしまう。市外から来た障がい者も障がい者手帳を提示すれば無料で乗ってしまうというのもある。全国统一半額にさせていただけると障がい者も安心して乗れると思うがどうか。

(事務局)

障がい者の料金については、半額となっている自治体が多い。ふれあいバスは平成11年から運行しているが、当初料金について協議した中で、障がい者については無料とする方針となった。今いただいた意見やアンケートの中でいただいた意見の中にも障がい者から料金を取るべきという意見が多数あった。これを踏まえて、協議会の中で今後ふれあいバスの在り方を含めて検討していきたい。また、高齢者の低所得者についても意見をいただいたので、今後検討していきたい。

(越川委員)

証明書が必ず写真付きであることが必要。写真付きでないと、ただ示せば誰でも使ってしまう。

(事務局)

高齢者だから低所得だということを、証明として出すのは中々難しい面がある。

(越川委員)

課税課で出せるのではないか。

(事務局)

それも含めて今後協議会で検討していきたい。

(佐藤委員)

越川委員の意見に大賛成。障がい者の方も結構利用している。これは、料金が無料だからというのもあると思う。1日に何回も乗っている障がい者の方もいる。バスの収入が少ないので、障がい者であっても、半額は負担していただきたい。

また、土日の利用者が少ないとのことであるが、土日に文化祭や夏祭り等の行事がある時にふれあいバスを走らせてはどうか。自家用車で行くと駐車場がなく、行きたくても行けない人がいるので、こういった時にバスを走らせれば住民が行事に参加しやすくなるし、収益アップにもつながる。

また、バスの車内広告については、何年も前からこの話が出ているのに実現していない。収益アップに繋げるために、早急に検討していただきたい。

(事務局)

市の各種行事について、例えば駅前で開催する夏祭りに人を多く集めようと考えた時に、駐車場がないので、ふれあいバスを利用したことがない人へのPRも兼ねて、バスを走らせて利用してもらおう。こういうことを考えることによって、ふれあいバスの利用者増を狙えると思うので、今後検討していく必要がある。

また、バスの車体内外の広告については、至急検討していきたい。

(武井委員)

回答者について、ふれあいバスをこれまで利用したことがない人の割合が9%ということだが、アンケートの題名自体が利用者アンケートとなっているため、回答しなかった人もいると思う。ふれあいバスをどうすれば利用してもらえるのかを考えるためには、利用していない人からも意見を多くいただけるようなかたちでアンケートを継続していく必要があると思う

(轟副会長)

アンケートの集計の仕方について、「これまで利用したことがない」と「たまに利用する」と回答した利用頻度が低い人だけを抜き出して、どのような回答をしているか集計した方が良い。また、アンケートを任意の方にお問い合わせすると回答に偏りが出る。高校生と大学・専門学校生の回答が0であるが、こういった人達を利用者のターゲットにするなら、今後利用する可能性があるのかどうかも含めて回答してもらえるような工夫をして、アンケートを実施してほしい。

また、障がい者の負担の在り方について、障がい者も負担をした方が良いという議論があったが、これはしっかり議論した方が良い。ふれあいバスがどういう位置づけであるのか。利用者のターゲットは誰なのか。そこをもう少し議論した上で、障がい者の活動の支

援といった意味合いがあるのであれば、無料であっても構わない。そういったことをしっかりと議論し、合意を得た上で料金の設定をしなければならない。行政だけの負担が難しいのであれば、バス停のネーミングライツであったり、バス停の管理を住民にお願いするといったようなバス停の管理の在り方もあるので、負担の在り方について議論をしていく必要がある。

(事務局)

今回のアンケートは、2週間という大変短い期間での実施となり、回答者も132名と限られた人数であった。このアンケートをもって、色々なことを提供しようというのは無理があるので、もう少し長い期間アンケートを実施した上で、多数の方から意見をいただかないと色々なことは前に進んでいかないと考えている。今回の132名の回答内容だけ見ると、デマンド交通は必要ないということになってしまうが、地区別に懇談会を開催して意見を聞いてみると、デマンド交通が必要だといった意見や、バスの本数をもっと増やしてほしいといった意見、運行時間を短縮してほしいといった意見が多数あった。このアンケートだけでなく、より多くの意見を取り入れた上で、今後検討を進めていきたい。

(中村委員)

今後もアンケートを実施していくのであれば、アンケートの中身について、何を知りたいのか、目的は何なのかをしっかりと認識した上で、アンケートを作成してほしい。また、結果については、複数の意見ありといったような表現をするのではなく、具体的な数値で示した方がわかりやすいと思う。

また、すぐに改善できる点と改善できない点が出てくると思うが、すぐに改善できる点はやっていただきたい。運転者のマナーが指摘されているが、このような話はすぐにバス会社に確認を取って、話を進めていただきたい。

(事務局)

このアンケートに限らず、色々な要望やクレームが市に寄せられているが、そういったことがあった場合は、すぐにバス会社へ連絡して状況を確認している。

(3) 地域公共交通確保維持に関する勉強会について

(榎本会長)

議題(3) 地域公共交通確保維持に関する勉強会について、事務局へ説明を求める。

(事務局)

この勉強会は、市民の皆さんに地域公共交通の課題や考え方、他の地域における先進事例等を知っていただくことを目的として開催している。講師については、本協議会の副会長でもある轟先生にお願いしたいと考えている。また、先進事例や制度について、国土交通省の職員や市原市の職員に説明いただく予定となっている。開催日については、前は平日に開催したため、市民の方から休日に開催してほしいといった要望があったことから、11月30日(日)の開催とした。

(伊藤委員代理 (轟))

開催場所へはふれあいバスでアクセスすることができるか。アクセスできるのであれば、バスの時刻表を載せて広報すれば、バスを利用して参加する人もいると思う。

(事務局)

広報誌への掲載は困難であるが、市ホームページへの掲載は可能なので、ふれあいバスの時刻表も含めて周知していきたい。

(佐藤委員)

高齢者はホームページを見ないので、回覧等の別のかたちでも周知していただきたい。

(事務局)

回覧も可能であると思うので、実施していきたい。

(榎本会長)

勉強会へは、委員の皆さんにも出来るだけ参加いただきたい。

(4) その他

(榎本会長)

議題(4) その他について、事務局から何かあるか。

(事務局)

ふれあいバスの啓発のため、広報やちまた10月1日号に掲載した内容を資料14ページに添付している。また、路線バスの存続に向け、市ホームページに掲載している内容を資料15ページに添付している。また、参考資料として山武市の「さんバス」無料キャンペーンに関する新聞記事を資料16ページに添付している。資料17ページ以降については、海老名市コミュニティバスのガイドライン等を添付しているが、ふれあいバスの今後の指針作りの参考資料という位置付けで、これに併せるということではない。

(原委員)

資料14ページに東京行き的高速バスについて記載されているが、八街から東京までの所要時間と本数を教えていただきたい。

(今井委員)

ちばフラワーバス株式会社で運行している東京線は上りが2本、下りが3本である。東京駅を經由して江東区まで運行している。上りは朝便と昼便の計2本で、朝便は八街駅を6時20分に出発し千城台を經由して貝塚インターチェンジから京葉道路に乗り、東京駅に8時40分に到着する。

(原委員)

八街から高速道路を使って東京へ直行する便は作れないか。

(今井委員)

榎戸を起点に佐倉インターチェンジから高速道路を使う便を検討したが、JRに勝てなかった。このルートだと利用者は月に5、6名程度で、千城台を經由することによって利

用者が35名程度となり、これでようやくツーペイ（差引0）になる。どこかにターミナルを造れば、利用者はそこまで自家用車でアクセスして乗るようになり、人が集まればバスもそれなりの本数が出る。木更津では東京行きのバスが7時台に10本以上出ている。そのようにするには、資金等の問題もあり、八街の現状では厳しい。

（中村委員）

今井委員の話の中に地域活性化のヒントがあると思う。広報やちまたに「自家用車のご利用だけでなく、路線バスの利用促進に向けて御協力をお願いします。」とあるが、これだけでは市民は協力してくれない。こういうことをやっているからバスを使ってくださいと、こちらから提案していかないといけない。当然それには経費が掛かるが、無謀だと思われるような発想から物事を進めていかないと先には進まない。

（事務局）

次回の開催については、12月の開催で調整したいと思うが、12月議会等もあるので1月になる可能性もある。次回の協議会では、指針作りに向けたアンケートの叩き台について議論いただくことになると考えている。