



船橋市には鉄道が9路線35駅、バスが47路線145系統（平成29年度末）あり、日本全国見渡してもこれだけ公共交通網が発展している自治体は、そうは多くありません。

しかし、実際に住んでいる私たちにとっては、バスはとても使いづらい・・・とても47路線145系統というほどバス交通に恵まれていない。と思われる市民の方は大変多いのではないのでしょうか。それは、一日にわずか数便しか走らない路線があったり、採算が合わない地域には路線が走らない。といった市民目線ではなく民間バス会社の目線からバス交通網を敷いてきたことが原因です。

また船橋市が東京のベットタウンとして栄えてきた高度経済成長時代は、どれだけ多くの市民を鉄道の各駅に運ぶかを主眼に構築されたバス交通網でした。しかし時代は変化し、団塊の世代も東京ではなく、地域で活動する方が急増しています。市内を循環するバスを考えてこなかった船橋市は今こそ、市民目線で考えるバス交通網に変化させる必要があると私は考えます。小手先で、その場しのぎでバス路線を構築するのではなく、市全体を俯瞰し、船橋が誇る農業、地方卸売市場、市内150カ所以上の農産品直売所、そして江戸時代から続く漁業や三番瀬といった自然環境、古くは3万5千年前の旧石器時代から近世に渡る200カ所にも上る多くの遺跡群と文化施設、市内52カ所に上る神社仏閣、そして守り継がれる多くの地域行事など船橋市がもつ高いポテンシャルを結び付けるバス交通網へと変えるべきだと考えます。

動画で見る「長野春信」の一般質問▶



# 市の自立性を高めるバス路線の有効活用

——本会議 一般質問—— 令和元年9月12日

## 【第一問】

船橋市においても「船橋市地域公共交通網形成計画」や「立地適正化計画」が策定されるというところで様々な議論がなされています。略して「網計画」は所管が道路部 道路計画課で令和3年度中に策定、「立適」は所管が都市計画部 都市政策課で令和2年度中に策定するスケジュールで進めています。

6月5日には第41回公共交通活性化協議会が行われましたが、船橋市が公共交通、とりわけバス交通について議論を始めたのは今から約20年も前になります。平成10年度には「船橋市公共交通調査」が行われ、市内の東西方向の交通の強化、及び医療センターへのアクセスのニーズに答える必要があるとのことから、その当時他市でも導入されたいた「コミュニティバス」の運行について検討がされました。結果的には合計3億円以上の赤字となるというところで採算性の面から見送られました。この検討により各地に点在する交通不便地域が明らかとなり、平成16年度から始まった「自動車学校・教習所及び老人福祉センターの送迎バスを活用した高齢者移送支援サービス」を実施することに繋がりました。そして平成21年度船橋市地域公共交通総合連携計画へつながり、交通不便地域を再設定し、重点区域として9地区が選定されました。このうち運行経費の50%を運賃収入で確保することが見込まれる3路線でバスの本格運行が始まり、今に至っています。

船橋市は20年も前からこの公共交通について問題意識をもって取り組んできたわけですが、それでも船橋市全域に点在する交通弱者を網羅することは

できず、市民の不満は未だ多く、問題は解決していません。そして2012年には団塊の世代は全て65歳以上となり、東京方面へ通勤することも少なくなり、地域に留まる高齢者が急増しています。「バス年間利用者の推移」のグラフをみても分かるように2012年にガタッと利用者が減少していることが確認できます。私の地域で言えば中野木交差点付近「前原西一丁目札場町会」では以前は1時間に1本はあった運行本数があったという間に1日3本となり廃止路線となる検討がされているとのことです。議員の皆様も基にも多くの声が寄せられているように、私のところにも市民から船橋市のバス交通への不満をお聞きしている、これが船橋市の現状であります。

私はこれから策定する「網計画」を考えるにあたり、単に駅へのアクセスの観点から考えるやり方は、20年前と同じ視点での検討となりますので、「船橋市のバス交通網」を論じるならば「高齢社会に堪える船橋市の街づくり」といった視点から考察していくべきと考えます。船橋が誇る農業、地方卸売場、市内150ヶ所以上の農産品直売所、そして江戸時代から続く漁業や三番瀬といった自然環境、古くは三万五千年前の旧石器時代から近世に渡る200カ所にも上る多くの遺跡群と文化施設、市内52ヶ所に広がる国・県・市の有形無形の指定文化財、57ヶ所にのぼる神社仏閣。そして守り継がれる多くの地域行事など、船橋市がもつ高いポテンシャルや様々ないわゆる「地域資源」を結びつける交通網へ変えることが必要ではないでしょうか。

それを成すのは道路計画課、都市政策課といった単体ではなく市全体を考

える市長直轄の新しい部署であるか、政策企画の領域と考えます。総合計画マスタープランといったこれからの船橋のまちづくりの計画は進んでいきます。しかしちよつと視点を変えるだけで様々な気づきやヒントもあろうかと思えますので、本日私からは、「船橋市の自立性を高めるバス路線の活用」と題して質問をさせていただきます。

### 「市が抱える5つの課題」

- 課題一 今までのバス交通網の考えでは対応できない新たな時代となったこと
- 課題二 南北地域で高齢化の二極化が顕著になっていること。
- 課題三 市民（高齢者等）の行先に変化が表れていること。
- 課題四 認知症を患う高齢者が増加していること。
- 課題五 船橋市民の郷土愛の低下・ふるさと意識の希薄さ。

### 問題提起

通勤通学だけが市の課題ではなく、船橋市を「ふるさと」と考える意識の向上といった、東京のベットタウンから自立した船橋市へと成長していくことが求められているのではないのでしょうか。高齢になってもいきいきと自分らしく、住み慣れた地域で暮らし続け、市民すべてが地域活性化の担い手となり、船橋市がもつ魅力ある地域資源を十分生かし、発信し、継承していくためには、本格的な高齢社会が到来する前に市民の誰もが利用しやすい公共交通網へと今こそ進化させる必要があります。

【第二問】

課題

平成16年度から交通不便地域に住む高齢者の足を確保するため、老人福祉センターや自動車学校・教習所のバスを活用し、その自動車学校・教習所の空き時間を利用して、「高齢者支援協力バス」を運行しています。

自動車学校・教習所送迎バスの空き時間を活用したバス交通では、現在3つの自動車学校・教習所に協力をいただき、お客様の送迎時以外の空き時間を利用して運行していますが、お客様の送迎時以外の空き時間を利用して、お客様が定休日である月曜・火曜日なども運休であること、また時間帯によっては運行していないなど、「**外出の利便性**」を中心に考えられています。

老人福祉センター送迎バスを活用したバス交通は、西老人福祉センター、北老人福祉センター、東老人福祉センター、中央老人福祉センターの4つで実施しています。

交通不便地域の解消と高齢社会を迎え船橋医療センターへのアクセス需要が広域にわたり高まっている社会的背景から、この4つの老人福祉センターが有する送迎バスの空き時間を利用して、高齢者等を対象に医療センターへの送迎ならびに交通不便地域の移動支援を行っています。しかしこちらもまた、空き時間を利用したり、広範な交通不便地域をカバーするあまり、曜日によって回るルートが違っており、さらに老人センターが定休日である土日は運行しておらず、また平日は1日2便、3便しかなく、行ったら戻ってこれないようなダイヤとなっているなど、こちらにもまた「**外出の利便性**」といった視点は抜けています。しかもこの2つの運行バスの利用対

象者は船橋市内に居住する65歳以上で、原則一人で乗り降りできる方とされているなど、市民の誰もが自由に乗車できない、限定されたバスであり、交通不便地域の住民への交通対策として運行しているわけではありません。また空き時間を利用していることなどから日ごとに違うダイヤであり、複雑であるために、一日ごと、また各々のバスの運行で完結してしまっているなど、「**公共交通機関に本来求められている乗り継いで目的地まで行く**」といった利便性を考えて作られたものではないことが、**今も市内の交通不便さを訴える市民の不満が多い原因となっている**と思います。

【第三問】

働く世代の意識の変化

昨今、家族とともに暮らす時間、町会自治会、PTA、青少年活動、消防団といった地域に目を向けて生活することを重視する意識へと変化しています。

インターネットでの情報収集、町会内での口コミなどで、日々暮らし、子ども達が成長するこの船橋市域に点在する歴史ある文化・遺跡・社寺・祭礼行事、海や農業、市民農園といった自然や地域資源が大変多いことに気づき、それを見て、触れて、体験して、さらには守り育てていくといった方向に「**働く世代の地域への関心が高まっている**」と感じます。

また、今小中高の学生を子に持つ親は、自身が小中学生だったころ、父親は企業人として働き、母親は家庭で専業主婦をするという家庭が多かったこともあり、家族で市内の地域資源に目を向けづらかったと思います。また学校教育では教科書等で市内の歴史等を学ぶものの、実際にその場所に「**行って、見て、触れて、体験することは授業ではなく、その役割は各家庭に任されていた**」そのように感じます。しか

し今の働く世代は、各々の会社で働き方改革が進み、社員一人一人の働き方が尊重される社会となっています。男女問わず社会に出て働き、共働き家庭が増えたこともあり、以前のように企業人として会社に身をささげる働き方から、労働時間を遵守し、家庭を大切にし、子育てにも男女問わず参加し、小中学校の公教育にもPTAや部活動、保護者の会を通じて参加する父兄が多くなりました。また自身が受けた公教育と比較し、良いところ悪いところを見極め学校や市教育委員会などに意見をするなど、「**公教育への関心が高まっている**」と感じます。

問題提起

これからの船橋市は、「通勤・通学」だけに着目するのではなく、地域に留まざる得ない高齢者や障害者のみならず、児童、生徒といったすべての市民が船橋市を「ふるさと」と考える「意識の向上と自立の重要性」に着目し、**これからの公共交通網は「駅とのつながり」から、「各地域コミュニティとのつながり」を作っていくべき、市民の交流を図り、市全体の活性化につなげていくべきではないでしょうか。**このことが船橋市の南北二極化の差を埋めていき、地域間格差の解消、商店街の活性化、地元の担い手育成へとつながります。また公教育を通し市民の郷土愛を育むことにもなります。東京への交通利便性で選ばれるベトナム船橋から「**市の地域力を生かし、船橋市の自立性を高める**」次の時代の公共交通網を考えていくべきと考えます。

そのようなバス交通網を構築するために、すべての路線網を一からやり直すのではなく、船橋市が今まで検討し実施してきた①「コミュニティバス導入計画」②「自動車学校・教習所バスの空き時間を活用したバス交通」③「老人福祉センターバスを活用したバス交通」④「船橋市地域公共交通総合連携

計画で実施した50%補助バス運行」⑤「北部で実施している小学生スクールバス」といった船橋市が手掛けた交通網に加え、市内各企業の従業員送迎バス、既存乗合バス会社6社を含めたバス路線網をそのまま活用し、それを一つのバス路線網と捉え、**北海道石狩郡当別町の事例にあるように「一元化」、すなわち一体的に捉えて検討すること**で、誰もが使いやすい、便利なバスとして再活用していくことを提言します。具体的には、今ある公共交通活性化協議会を進化させ、既存の民間バス会社をはじめ、高齢者へのバス路線を提供している自動車学校・教習所バスの事業者、老人福祉センターバス事業者、船橋市をはじめ、従業員を送迎する各企業、鉄道会社、学識経験者、市観光協会などが一堂に集まり、利用者の目線に立った船橋市全体のモビリティのレベルアップの為に共通施策を検討し、互いに連携しながら共通施策を実行に移していくことが必要と考えます。そしてこの協議会で話合われ、決定したことは、①「**協議会を通じてそれぞれの民間会社が共同し連携して進めていく施策**」と、②「**協議会が決定する施策を後押しするために、船橋市が実施する施策**」の2つに分かれ、現実化されていくべきと考えます。

「協議会が決定する施策を後押しするために、船橋市が実施する施策」

一 船橋版バスベイ、右折レーン設置による渋滞緩和

二 「船橋版ナビタイム」を作り、それを利用者は、スマホやPCなどで検索することができます。

三 「コミュニケーションを中心としたモビリティ・マネジメント」

小中学校での学校教育として、バスに乗って直接子ども達に地域資源を体験させる教育機会を増やすことは重要です。その場所までどのように行ったらいいかを生徒に考えさせることで、北海道当別町のようにコミュニケーションを中心に興味を持たせるモビリティ・マネジメントを実施することができます。子どものうちからバス交通への意識を持つてもらうことは、それが保護者にも伝わり、家族に伝播することが期待できます。

船橋市は20年前と同じ視点で考えるのではなく、出生数の減少を人口の流入で賄っているのが実態である今だからこそ、ふるさと意識を高める公共交通網を計画すべきだし、俯瞰的な目線で論じていただきたい。一石二鳥ならぬ、一石三鳥、四鳥を目指すことができる政策こそが、この公共交通政策であると考えます。

交通政策を考える選択の余地がある『今なら』できます。しかしこの先10年経過したら『今更』となります。物事には万事、潮時があり、タイムリーさが求められます。地域社会の自己決定力と自己展開力をどう強めるか、分かち合いと支え合いの基盤として、市民たちが管理運営する地域の経済社会をいかに主役にしていくか、これこそが地方自治体が考えるべきテーマです。

- 「協議会を通じてそれぞれの民間会社が共同し連携して進めていく施策」
- 一 乗り継ぎをスムーズにするためのダイヤ調整・基幹バス停留所の設置
  - 二 各バス路線の情報の一元化・収集分析
  - 三 バス車体を色で識別するなど高齢者や障害者をもって、暮らす方々に優しいバスの導入
  - 四 地域資源を案内するデジタル表示版の設置

# 町会・自治会と共に歩む

—写真で見る実績—

## ① 道路アスファルト舗装 張替え工事 (中野木町会)

先日ご報告した右折レーンが完成した県道船橋取手線から、①中野木へ抜ける八坂神社前の直線道路②中野木の  
神原GS充填所から県道船橋取手線へ抜ける道の損壊したアスファルトを剥がし、新しく舗装し直しました。



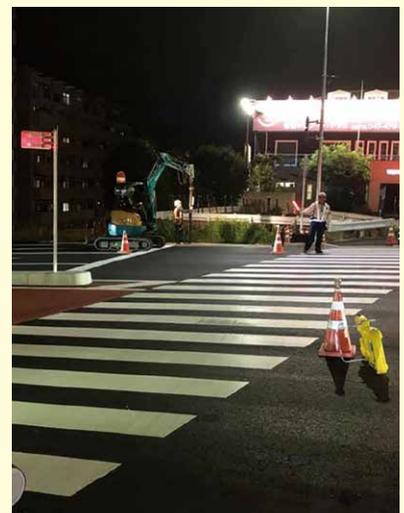
①中野木へ抜ける八坂神社前の直線道路



②中野木の神原 GS 充填所から県道船橋取手線へ抜ける道

## ②

県道船橋取手線通称「中野木十字路」、  
右折レーン工事完了しました。



## ③

前原小学校通学路、雨天時の雨水流出箇所  
対策工事完了しました。(睦自治会・前原親文会)



違反者には過料  
**2,000円**



**ポイ捨て 路上喫煙 周辺では 禁止です。**

JR津田沼駅北口歩きタバコポイ捨ての禁止

重点区域

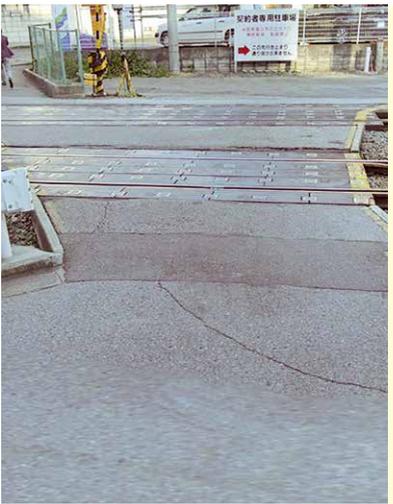
違反者には過料2,000円が科されます。

清潔・安全で快適なまちづくり

⑤. JR津田沼駅北口歩きタバコポイ捨ての禁止  
重点区域設定。(前原商店会・睦自治会)



④. 二宮小学校通学路 通称30階段スロープ幅の増設と手摺り延長工事が完了しました。(中台町会)



⑦. 東部公民館前新京成電鉄「前原7号踏切」踏切内アスファルト舗装が完了しました。



⑥. 前原北公園近くの日新社宅十字路口、安全対策(ベンガラ塗等)工事完了しました。(前原西二会)



ご意見・ご要望、市の施策に対するご質問をお寄せください！

議会や委員会でご取り上げてほしい事項がありましたら、お気軽にご相談ください。議会・委員会での質問や要望は市の事業に係るものとさせていただきます。

その他、国や県に対するご要望・陳情も、お寄せください。

**FAX:047-474-4719**  
**Email:harunobu@choshunkai.jp**

※必ずお名前とご連絡先をご記入ください。

長野春信

<http://choshunkai.jp/>

携帯からもアクセスできます！

町会・自治会等と連携し、要望の収集や政策立案、広報、ボランティア活動など、精力的に活動しております。

**ながの春信 政務事務所**

**TEL:047-474-4718**

〒274-0824 千葉県船橋市前原東1-16-1

ながの春信 プロフィール

船橋市議会 自由民主党  
千葉県自衛隊協力会連合会青年部会 理事

1期目 常任委員会：市民環境経済委員会 副委員長

2期目 常任委員会：建設委員会 副委員長

経歴

- 公益社団法人千葉青年会議所OB
- 船橋市PTA連合会 副会長(平成26年度)
- 船橋市立前原小学校PTA会長(平成25・26年度)
- 明治大学 公共政策大学院 ガバナンス研究科 公共政策学修士
- 日本大学 法学部政治経済学科
- 日本大学習志野高等学校
- 船橋市立二宮小学校・二宮中学校
- 社会福祉法人長春会 たちばな保育園(前園長)
- 一般財団法人長春会 障害者就業継続支援事業B型(前理事長)
- 船橋市消防団第13分団2班 団員
- 船橋市前原商店会 常任理事

資格

- 社会福祉士
- 介護福祉士
- 社会福祉主事
- 二級ヘルパー
- 知的障害者ガイドヘルパー
- 知的障害援助専門員
- 一級建築施工管理技士
- 一級土木施工管理技士
- 一級管工事施工管理技士
- 二級建築士
- 日本傳天心流空手道 二段