

第22回 佐倉市地域公共交通会議 議事録

日 時	平成30年7月3日（火） 午前9時30分から
場 所	議会棟 1階 全員協議会室
出席者	<p>○ 出席委員 橋本委員、富田委員、戸川委員（代理：川名氏）、内田委員、成田委員、土屋委員、坂口委員、友崎委員、大川委員、宮澤委員、兼坂委員、轟委員、利根委員、豊田委員、佐藤委員、窪田委員、上村委員 以上17名</p> <p>○ 事務局職員 小野寺都市計画課長、鈴木副主幹、櫻井副主幹、大野主任主事、小川主事 醍醐主事</p> <p>○ 傍 聴 人 3人</p>
配布資料	<p>資料1 第22回佐倉市地域公共交通会議資料</p> <p>資料2 運行ルートと比較図（試験運行と本格運行）</p> <p>資料3 本格運行ルート図</p> <p>資料4 道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書（案）</p> <p>報告資料 利用状況・アンケート結果（概要）</p>
議事	・佐倉市コミュニティバス（志津北側ルート、畔田・下志津ルート、南部地域ルート）の本格運行について
内 容	
<p>1 開会</p> <p>2 会長挨拶</p> <p>3 議事</p> <p>【議長】</p> <p>議事に移ります。佐倉市コミュニティバス（志津北側ルート、畔田・下志津ルート、南部地域ルート）の本格運行について、事務局より説明をお願い致します。</p> <p>【事務局】</p> <p>資料1の1ページをご覧ください。本日の議事は、平成29年3月に策定した佐倉市地域公共交通網形成計画の基本方針に位置付けた交通空白地域の解消に向けた事業として、今年の1月31日から試験運行を開始した、志津北側ルート、畔田・下志津ルート、南部</p>	

地域ルートの31年1月16日からの本格運行への移行についてです。移行にあたっては、現在の試験運行の内容を改めて確認を行った結果、路線の変更などを行いたいと考えております。路線については、志津北側ルートと畔田・下志津ルートでは、交通空白地域の解消に向けて路線を延伸したいと考えています。南部地域ルートは、ちばグリーンバス株式会社の協力を得て、基幹路線を拡充し、それをコミュニティバスが補完する公共交通網を形成していきたいと考えています。本日は、資料1を基にその内容をご説明したうえで、資料4の証明書の内容についてご承認を頂きたいと考えております。それでは、ご説明いたします。

2ページ目をご覧ください。試験運行中の3路線は、市西部の志津地域を運行する志津北側ルート、その東部の臼井・千代田地域を主に運行する畔田・下志津ルート、市南側を運行する南部地域ルートで構成しています。3路線は、民間路線ではカバーされていない、交通空白地域として設定したエリアに住まわれる方の移動手段を確保するために、今年の1月31日から来年1月15日まで試験運行を実施しております。

3ページ目をご覧ください。現在の運行概要となっております。運行時間帯はそれぞれ6時台から20時台までの運行となっており、志津北側と畔田・下志津ルートについては1日20便、南部地域ルートについては25便運行しています。運行開始から5月末までの乗客実績は、志津北側が7,579人で一日平均約63人、畔田・下志津が6,185人で約51人、南部地域は1,075人で約9人となっております。

4ページをご覧ください。新規3路線は約1年間の試験運行として、この間、運行上の問題点や、利用者のニーズ、利用状況などを検証することとしております。利用者のニーズや利用状況は、アンケート調査の実施や運行事業者の協力を得て、日々の乗降状況を確認しております。それらをまとめたものが別紙の報告資料となっております。利用状況は、1ページから月別や平日と土休日別、便別や停留所別の利用状況などをまとめています。また、8ページからは、3月に実施したアンケート結果の概要を掲載しております。これ

らの状況やご意見、課題としてきた部分について検討を重ねてきており、本日はその変更案について協議頂き、本格運行へと移行したいと考えております。

それでは、資料1に戻りまして6ページをご覧ください。最初に、志津北側と畔田・下志津ルートの変更についてご説明いたします。6ページでは、現在の運行ルートを青線、本格運行からの運行ルートを赤線で表示しています。こちらのページを大きくしたものが資料2となります。そちらもご参照ください。どちらのルートも現在の運行ルートから、一部ルートを延伸したいと考えています。志津北側では、ルート北側にある先崎という地域への延伸。畔田・下志津ではルート南側にある下志津原付近までの延伸です。理由といたしましては、7ページをご覧ください。どちらの地域も交通空白地域としての位置付けであり、試験運行においても運行する必要があると考えておりましたが、安全な運行ができる道路の幅員や転回場所の確保などが困難であったことなどから、運行することが難しいと判断し、試験運行では運行しませんでした。このたび、地域からの要望に加え、地元との協力や試走などを行い、延伸が可能と判断し、本格運行からは運行したいと考えております。

8ページをご覧ください。左側は路線延伸に伴う停留所の新設です。上の図は志津北側ルートで、延伸する先崎に2箇所の設置と、先崎地区入口付近に青菅にお住いの方が先崎に向かう前後で乗降できるように1箇所、合計3箇所停留所を新設します。下の図は畔田・下志津ルートで、延伸区間上にある一団の集落と転回場所付近へ1箇所ずつ、合計2箇所新設します。また、延伸とは別に、右側、志津北側ルートでは距離やアンケートなどによるご意見を考慮して2箇所新設をします。一つは上の図富士見台公園前と志津中学校前の間、もう一つは下の図宮ノ台入口と井野西谷津公園との間です。どちらも、停留所間隔が平均的な距離よりも長く、アンケートなどでも増設のご要望を頂いたため、新設します。以上が志津北側と畔田・下志津ルートの変更です。

続いて、南部地域ルートの変更についてご説明いたします。10ページをご覧ください。

資料2の2枚目も合わせてご覧ください。南部地域ルートは大きく変更します。変更にあたっては、地域との意見交換会やアンケートを実施し、頂いたご意見等を踏まえて変更案を検討しました。まず、路線設定について、試験運行では民間路線が運行している地域はできる限り運行しないよう設定していましたが、地域からは運行の有無による不均衡が生じているといったご意見や、現在のコミュニティバスと民間路線とでは便数に差が生じている状況があることから、民間路線を運行するちばグリーンバス株式会社とも協議を進め、本格運行からは民間路線が運行していない時間帯は、コミュニティバスを運行するようにします。また、乗換場所は鉄道駅では榎戸駅から南酒々井駅へ、路線バスは、ちばグリーンバス株式会社の基幹路線である神門線の第三工業団地停留所から、和田・弥富地域の中学生が通う南部中学校付近にある同じ神門線の停留所がある神門へと変更します。車両台数も、1台から2台に変更を行います。また、コミュニティバスを変更するだけでなく、民間路線の変更もさせていただきます。

11ページをご覧ください。左側は現在の南部地域における公共交通網で、本格運行と同時期に右側の公共交通網へと変更となる予定です。民間路線の変更点は、右側図でいうと、水色の太線部分となります。ちばグリーンバス株式会社が京成佐倉駅から瓜坪までを運行している高崎線を、JR佐倉駅から弥富公民館までの路線に変更して頂くよう協議をさせて頂きました。この変更によって、地域にとっては3つのメリットがあると考えています。1つ目は地域から要望が多かった日中のJR佐倉駅方面へのアクセス手段の確保。2つ目は、コミュニティバスとの乗換地点を、弥富公民館と和田ふるさと館という地域を代表する公共施設に設定できること。3つ目は弥富公民館に隣接する弥富小学校は、市内どこからでも通学できる小規模特認校となっており、地域外から通う児童のアクセスが確保できると考えています。この変更路線を基幹路線として、その他の地域をコミュニティバスが補完していく役割分担を行い、南部地域の公共交通網を形成していきたいと考えております。

12ページ以降では、南部地域における公共交通網の変更にあたって、意見交換会の開催結果などの概要をまとめています。南部地域では、今年の3月まで和田・弥富地域全域を対象としたデマンド交通が運行しておりましたが、デマンド交通に代わる公共交通手段として、地域公共交通網形成計画ではコミュニティバスの運行を位置付けたところであります。一方、コミュニティバスではデマンド交通のようにすべての地域を網羅できるものではないため、適切なルートなど地域住民とともに検討する必要があるものと考え、地域の代表者などを対象とした意見交換会を3回開催しました。

頂いたご意見と対応は、次の13ページをご覧ください。コミュニティバスが通っていない地域があることによる地域間での不均衡や、小学校・中学校の登下校利用のご要望などを頂きました。そのため、コミュニティバスと高崎線の路線変更によって、概ね全ての地域で運行できるよう検討してきたところであります。また、学校の登下校への対応は、今後決定する双方のダイヤ設定で調整していきたいと考えています。

14ページでは、地区代表者へのアンケートを行い、希望の行き先やバスを必要としている世代などについて伺いました。また、右側図では各地域から出された希望ルートを全て繋げたものとなっており、ここから本格運行のルートを検討致しました。

15ページでは、小学生の保護者を対象として、登下校におけるコミュニティバスの利用意向を伺ったところ約7割の家庭で利用意向が示されたところであります。これらのご意見等を踏まえて、南部地域ルートの本格運行を検討してきたところであり、地域からも概ねご理解を頂いております。

次のページからは、試験運行から本格運行への切り替えにあたっての変更点を改めて確認していきたいと思っております。資料3の本格運行からのルート図と資料4の証明書案も合わせてご覧頂ければと思います。

17ページをご覧ください。まず、志津北側ルートです。ルートの変更は北側の先崎まで延伸を行います。また、バス停留所を合計5箇所新たに設置します。便数とダイヤにつ

いては、延伸区間の往復に約10分程度かかると想定しており、現状の20便から概ね16便へと変更になるものと想定しています。

続きまして、18ページです。畔田・下志津ルートです。こちらは南側下志津原方面にルートを延伸します。停留所は2箇所新たに設置します。便数とダイヤについては、こちらも延伸区間の往復に約10分程度かかると想定しており、現状の20便から概ね16便へと変更になるものと想定しています。

19ページをご覧ください。南部地域ルートです。まず鉄道と民間バス路線への乗換場所が変更となります。鉄道では榎戸駅から南酒々井駅、バスでは第三工業団地から神門停留所付近に変更します。また、ちばグリーンバス株式会社の高崎線路線変更に伴い、和田ふるさと館と弥富公民館での乗換も可能となる予定です。さらに、民間路線が走る弥富地区の坂戸や西御門などの地域では、民間路線が運行していない時間帯はコミュニティバスを運行し、和田地区においては、瓜坪、米戸といった交通空白地域となる地域へ延伸を行います。便数は、運行車両数が2台となることから、現在の4往復を6往復程度に増便できるものと想定しております。また、ダイヤ設定は、小中学生の登下校や、民間路線への乗換等を考慮した設定を行います。なお、南部地域ルートの運行は、ちばグリーンバス株式会社の路線への乗換が重要になることから、平日と土休日でそれぞれダイヤを設定したいと考えています。

続いて、20ページをご覧ください。運行系統は、志津北側ルートと畔田・下志津ルートについては、延伸地域の名称が追加となり、運行方法については変更ございません。志津北側ルートはユーカリが丘駅北口を起終点として、左回り・右回りを交互に運行したいと考えています。畔田・下志津ルートは、臼井駅南口とユーカリが丘駅南口を往復する運行となります。南部地域ルートの運行系統は、資料3、2枚目の裏側色分けした図面をご覧ください。今回、車両が2台になることに伴い、1台が和田地区から物井駅、もう一台が弥富地区から物井駅と千城台駅の運行になると想定しています。弥富地区から物井駅は

青線、弥富地区から千城台駅は赤線となります。この系統では、西御門から坂戸までちばグリーンバス株式会社の路線と重複していますが、現在、早朝と夜間の2往復運行となっており、コミュニティバスは運行のない時間帯を運行するようにしたいと考えています。また、和田地区から物井駅は、通学などを見据えた効率的な運行を行うため、5つの系統に分けたいと考えています。その中で、黄緑と紫の線、神門から宮本を通過して和田ふるさと館まで、高崎線変更路線と重複しておりますが、変更路線は夕方が最終便となる見込みであることから、夜間のみこのルートコミュニティバスが運行する予定となっております。日中は、オレンジ・緑・水色の3つの系統を主に運行する予定となります。

資料1に戻りまして、21ページをご覧ください。運賃設定については、障害者の方の設定を変更します。障害者の方の運賃設定を、100円から半額へと変更して、民間路線の運賃設定に合わせます。これは前回の内郷ルートと同様の設定となります。その他については変更ございません。

22ページをご覧ください。南部地域ルートの運行車両は、乗車定員10人以下の車両での運行も認める条件を、引き続き設定したいと考えています。コミュニティバスは道路運送法上、一般乗合旅客自動車運送事業の分類で、一般乗合の事業における車両は原則1人以上の車両を使用することと規定されています。一方、南部地域ルートにおいては、現在は10人以下の車両で運行しており、その理由と致しましては、南酒々井駅と榎戸駅の間にトンネルがあり、高さが2.1m以下に制限されています。この制限をクリアできる車両の多くは、乗車定員10人以下の車両であるため、この条件が必要となります。また、このトンネルは物理的には車高2.3mまでの車両であれば運行できることもあり、不測の事態に備え、管理者から通行許可を受けた車両についても運行できるようにしていきたいと考えています。なお、これまでの実績において、1便における最大の乗車人数は8人となっており、10人以下車両での運行でも間に合っている状況となっております。これまでが、資料4の証明書記載事項の説明となります。

23ページは、本格運行の概要を一覧表の形でまとめたものとなっています。事務局側の想定状況であり、最終的な形は、運行事業者との調整後、改めてご報告させて頂きたいと考えております。

続いて今後のスケジュールです。24ページをご覧ください。本日、資料4の証明書の内容でご承認頂いた後、運行事業者を選定し、ダイヤ等の決定は11月頃を予定しています。その後、地域への周知などを行い、31年1月16日から、本日の協議に基づく運行内容で本格運行をスタート致します。周知にあたっては、こうほう佐倉や回覧などにより多くの方々に情報が行き渡るよう努めてまいりたいと考えています。

最後に、本日お配りしている「コミバス通信」、コミュニティバスの利用促進策として実施しております。現在、3月と6月に沿線地域やホームページにて周知をさせて頂いている所です。また、路線バスの利用促進策として、市内全域のバスマップを昨年度作成し、公表致しました。今後もこういった情報提供などを通じて、コミュニティバスだけでなく、市内の公共交通の利用を促していけるような取組を実施していきたいと考えており、関係者の方々のご協力を今後も頂ければと考えております。

事務局からのご説明は以上となります。ご協議の程、よろしくお願い致します。

【議長】

只今事務局より、佐倉市コミュニティバス（志津北側ルート、畔田・下志津ルート、南部地域ルート）の本格運行についての説明がありました。ご質問・ご意見等ございましたらよろしくお願いいたします。

【委員】

私はボランティア団体を運営してまして、17日に8名、29日に27名で、コミュニティバス畔田・下志津ルートを利用してピンコロ農園というブルーベリー園に行きました。臼井駅から約10分で着き、非常に好評でした。それからピンコロ農園は、日本で8人しかいないブルーベリーマイスターという資格を持った方が運営しています。

畔田・下志津ルート of 運行により来園者が増え、ハイブッシュという品種が例年より早くなくなってしまったという状況でした。

それでは要望になりますが、運賃は往復400円かかります。報告資料のアンケートの13ページに運賃が高いとある。高齢者割引や免許返納割引、あるいは10枚買ったなら1枚付くといった回数券で割引感を持たせてリピーターになって頂くというのはいかがでしょうか。1人でも多く利用してもらうためにはそうした策があってもいいのではないかと思います。内郷ルートでは100円から200円になることに対して、地域はほとんど納得しているようですけれども、回数券で1枚余分に付くということがあれば、値上げに伴う利用者離れの抑制につながると思います。

それと自由乗降区間につきましては、コミバスの運転手さんの提案もあって、安全な乗降ができるところで、ピンコロさんが道路を作って、広場でもって待機するというのもやっております。そういった点で地域の協力も得られている状況を見ることができました。

ただ、乗降人数は行った日も27名だけでした。行きも帰りもね。要するに、乗降を増やすには、運賃が高いのかもしれないのと同時に、高齢者地区ですから、車で色々なことやっている人も多いですが、それがやがては免許返納になるという時に、特典として免許返納割引があるといいのではないかと思います。ちなみに、27名中スイカ、パスモを使った方が19名でした。ICカードは非常に便利でした。以上です。

【議長】

ただいまのご意見に対し、事務局どうぞ。

【事務局】

ただいまいただいたご意見の、回数券や免許返納特典、また定期券などの割引サービスについては、今後の検討課題として認識しており、継続して検討を進めていきます。導入には、市内のバス運行事業者の割引サービスと均衡がとれたサービスを考えていかなければならないと考えています。以上です。

【委員】

今のご意見で一番のポイントは、利用促進をいかに図るのかということだと思います。利用促進のやり方は色々あると思います。運賃割引というの、一つのアプローチかと思いますが。その他にも、コミュニティバスを運行していることを、もっと広く知って頂くこと。それと、コミュニティバスに乗ってどこかに行って、何ができるのか、何をして帰ってきて豊かな日常生活を送って頂けるのかを提案すること。そういったことも利用促進に繋がると思いますので、市としては、そういったことも含めた利用促進策に取り組んでいく必要があると思います。意見として、述べさせていただきました。以上です。

【議長】

よろしいですか。その他に意見ございますか。どうぞ。

【委員】

私から3点質問させていただきます。まず一点目は資料1をご説明頂きまして、大変精密に作られている。安全運行に向けた計画作成にあたって、事務局は大変だったと思いますが、私共のバス協会会員の協力があって、このような精密なものが出来たのではないかと思います。

バスの運行は、安全第一ですので、1月16日の運行開始に向けた準備には様々な障害が出ることもあるかと思いますが、何かあれば、ご相談等いただければ協力はできと思っていますので、まず一点申し上げます。

二点目は資料の中に見えなかった部分で、今回試験運行から本格運行と言うことで、市民の声も聞き、より良い路線で運行という話ですが、これは佐倉市だけではないのですが、日本は高齢化等、これから社会情勢も大きく変わっていくことも予想されている中で、現時点でのベストな本格運行の計画ということでございますが、今後の運行地域等の人口の動向とか、ライフスタイルが変わってくるとか、運行に障害がある場所が変わってくるとか、様々な社会的な要因が変わる可能性があります。一応、試験運行を受けて今回一番良

い案で本格運行ということになっていますが、本格運行でありながらも、社会情勢が変われば、今後この計画の変更もあり得るのかどうか。この点について、事務局としての考えをお伺いできればというのが2点目です。

最後に3点目ですが、今日資料1を拝見しますと、24ページ目に今後のスケジュールがございます。のちほど次第4で事務連絡として頂くのですが、1月16日から準備期間を経て本格運行に移るとのことですが、この公共交通会議自体は、本格運行の始まる1月16日の前に再度開催されるのかどうか。この辺、議事後に事務連絡等がある予定ですが、この辺の情報もご説明の中にあつた方がいいのではないかという点で、以上3点意見として述べさせていただきました。よろしくお願い致します。

【議長】

事務局。

【事務局】

ただいまのご意見に対して、まず一点目、今後本格運行に向け準備進めていく中で生じる様々な障害については、内容によってバス協会にも、相談させて頂きたいと考えています。

次に二点目で、今回の本格運行開始後の社会情勢の変化に伴って計画変更があるのかというご質問ですが、市の地域公共交通網形成計画の計画期間は来年度までとなっており、計画自体の見直しをします。コミバスの運行は5年ごとに継続運行を繰り返していく予定ですが、その5年の節目で、やはり見直すことも必要と考えています。

実際に、5年間の契約更新時期に合わせて、前回の交通会議で、内郷ルートの見直し等を行って、ダイヤ改正や土休日の設定などについて審議していただきました。

次に3点目の今後の予定ですが、これから事務を進めていく中で、交通会議に諮らなければいけないような、例えば免許返納に対する割引の導入や、あるいは昨年度のケースで運行を予定した車両が不測の事態で、調達できなくなるといった場合には、1月16日の

運行開始前に交通会議を再度開催させて頂きたいと考えております。以上です。

【委員】

一点目と二点目は理解しました。それから三点目の話は、事情によって、例えば車の大きさが変わるとか、ルートが変わるとか様々な諸条件が変わる場合は、よく軽微なものは書面開催という場合がありますが、今回の本格運行は、重要な案件ですので、そういう事態が生じた場合、会議を開催して皆さんの意見を調整したうえで本格運行をして頂ければと思います。以上です。

【議長】

事務局。

【事務局】

皆様にはご面倒をおかけしますが、お集まりいただいて会議開催をしたいと考えております。お願いします。

【議長】

その他にございますか。

【委員】

よくここまで公共交通網を市としても組み立てられたと、そのご苦労に対しては大変敬意を表します。意見と質問ですが、まず意見ですが、大阪大学の先生が書かれた新聞記事で人口減少時代の公共交通がシリーズになっているのですが、その中で非常に感銘的だったのは、コミュニティバスや公共交通は赤字になるのですけれども、それを赤字補てんと考えることは大いなる勘違いだと。これは当たり前のことだと。それで、公共交通を充実させるということは市民の生活を充実させることであって、市民の移動する権利、フランスでは、そういう権利が基本法にあるらしいですけど、それを確保するために重要なことであると。もしも、それがなければ他のタクシー補助券やスクールバスとか、それからお年寄りには外に出なくなるから健康を害して、健康保険の出費も増えるとか、そういう意味

でもっと前向きにとらえ赤字補てんとは言わずに、積極的な支出として考えるのだということですね。

もう一つは、佐倉市は東京から電車で1時間半くらいかかる。色々なアンケートではサラリーマンの通勤時間は1時間26分で1時間半弱。そういった点で東京から佐倉にきて、本件のように市内の公共交通を充実させるということが、東京勤務の方を佐倉市に呼び寄せるという意味で非常に重要であると思います。

次に質問です。報告資料のアンケート調査です。これは一般企業でいう顧客満足度調査にあたると思っていいのではないのでしょうか。

この中で1点疑問があります。9ページのコミュニティバスの運行することをどのような手段で知りましたかという設問。こうほう佐倉が158人で35%。このアンケートで初めて知ったという人が56人ということは、約11%の人が運行していることを知らなかったということですね。それが志津北側ルートです。それから、畔田・下志津ルートは12ページです。こうほう佐倉が174人で約43%。アンケートを見て知ったという方は41人で約10%。わりと沿線住民の人にも知られていない、要するに走っているのに知られていなかったのではないかとというのが疑問としてあるのと、せっかくこうほう佐倉を配っているのに、その比率がちょっと少ないのではないか。というのは、こうほう佐倉が僕の推測では65%くらいの世帯にしか届いてないのではないかと整理しているところです。

問題は次の16ページ。これが不可思議な数字です。まず、410枚回収で、広報と書いているのはこうほう佐倉と思うのですが、わずか6人となっています。それから、前の2地区において初めて知ったという人があったのですが、ここにはないのですね。ということは、全員周知していたということでしょうか。そんなことはないと思います。南部地域においてはこうほう佐倉は僅か6人だと。マルチ回答ですから。僅か6人というのは考えられないですよ。比率として1.5%ですから、100人のうち1.5人しかいない

のですね。それから全員が知っているというアンケート、初めて知ったという人がないわけですよね。このアンケート調査というものは、民間で言うところの顧客満足度調査というものに該当するものであって、これをもとにルートを変えたわけでしょ。それが雑じゃないかと思います。

【議長】

事務局、どうぞ。

【事務局】

あくまでもアンケート調査からの結果なのですが、南部地域はデマンド交通が走っていて、デマンド交通を見直ししてコミュニティバスを運行しています。まったく交通のなかった他の地域とは事情が違います。その関係で、市としても南部地域へはデマンド交通を廃止し、コミュニティバスを運行しますという周知活動を行っています。廃止が関係するので周知に関しては力を入れた部分があります。なので、その辺の違いが出ているのではないかなと思います。以上です。

【委員】

他の2地区は郵送になっていますよね。それが返ってきたのが約4割ですか。で、ここは面接調査みたいなことですか。南部地域は。

【議長】

事務局どうぞ。

【事務局】

申し訳ございません。16ページの南部地域における沿線住民アンケートのグラフは、他の2ルートと違う種類の棒グラフを誤って記載してしまいました。本来の記載すべきグラフの数値と致しましては、こうほう佐倉で知ったという方は南部地域では169人、回覧については208となっています。

後日、こちらの資料は修正したものに差し替えさせていただきます。

次に、この設問の意図は、こういった周知方法が一番有効かというのを確認するために実施したものです。本格運行への切り替えにあたっては、特にダイヤや行き先が変更となる南部地域にあっては、できる限り全戸配布ですとか、そういった周知方法での対応を考えております。

資料については大変申し訳ございませんでした。後日、修正版を送付させていただきます。

【委員】

分かりました。

【議長】

その他にございますか。

【委員】

この佐倉市バスマップですが、前回提案しましたけど中央上段の方に佐倉市循環バスがありますけど、飯野町ってありますよね。ここサンセットヒルズですよ。それと下の方ね、飯野駐車場には眼科医があり、ネーミングライツで募集すれば、お金出してくれると思います。

バス停の名称は市直営施設の名称のサンセットヒルズとするべきです。飯野駐車場付近には市民農園があります。同じく市の市民農園が今年から開設されたのです。

そういう点で、ネーミングライツじゃないけれども、近辺にある施設名などを停留所に付記するかしたほうが良い。市が直営しているものについては、もっと宣伝して、利用してもらいたいと思います。

それからもう一つ。南部地域ルート of 弥富公民館バス停ですが、公民館の隣接に弥富小学校があります。弥富小学校は小規模特認校で、千葉県内で2校のうちの1つです。どこからでも通学自由。先生が若い。平均点が千葉県の平均よりも高いという非常にいい学校です。ただ、児童の送迎はしないのです。この点でバス運行が可能になれば、例えば通学定期とか、そういうことに配慮してもらえれば、家族の送迎がなくともバス通学が可能と

ということになれば、もっと通学を希望する児童も増えていく可能性があると思います。以上です。

【議長】

事務局。

【事務局】

まずバス停の名称に関しましては、バス停名称のほかにサブ名称をつけるなどの、工夫をしながら、市民や利用者の皆様がバス停を見るだけで何が近くにあるのかが分かるような工夫をしていきたいと思います。

それから、弥富小学校学区外児童のバスの通学利用という点に関しては、ちばグリーンバスの協力により、高崎線を変更してJR佐倉駅から弥富公民館まで運行することになりましたので、ダイヤを登下校の時間に合わせてもらうよう、ちばグリーンバスと協議を進めています。以上です。

【議長】

どうぞ。

【委員】

説明頂きました本件については、空白地域について、かなり研究されているように感じました。特に南部地域については、細かい点まで検討されたと感じました。今後、市民の要望等で、また変更が必要かもしれませんが、かなりの空白地域が解消されると印象を持ちました。以上です。

【議長】

はい。次、どうぞ。

【委員】

バス停の名称の件ですけれども、飯野とつくバス停名がたくさんあるので、先程、サブ名称を入れるという話がありましたが、それよりもバス停本来の名称を改正したほうが良

と思います。もっとわかりやすく。

それと、観光に来られる方に、やっぱり公共交通、コミュニティバスを利用していただくことも重要だと思います。その際に、運転手の負担になって申し訳ないと思うのですが、運転手さんが、駅から走ってきて知らない人が飛び乗る時に、どこそこ行きますかと尋ねられた時に、運転手も多少その辺のコミュニケーションができる形で、案内まではいかなくとも、私は運転だけですからと言うのではなくて、多少おもてなしができるという気持ちをもって頂けるよう要望したいと思います。

【議長】

事務局。

【事務局】

バス停の名称変更については、認可申請をする際に再検討します。変更できる部分は、変更して運行できる準備をしていきたいと思います。それから、運転手の案内の件については、運行事業者の選定の際に、そういったことも考慮していきたいと思います。

【委員】

色々要望をしてしまうと良くないとは思いますが。受託事業者がいなくなるとはいけない。ただ、気持ちとしては、やっていただきたいなということです。

【委員】

畔田・下志津ルート of 運転手は、すごく丁寧で、とっても親切でした。

バス停はネーミングライツをやればいい。そういうことで、少しでも運行経費の足しにできればと思いますけれども、バス停名称一つにしても、地域住民にあったような、あるいは市民が分かるような名称にして頂きたいと思います。

【議長】

事務局。

【事務局】

バス停名称のネーミングライツは、今後の検討課題として捉えております。以上です。

【委員】

今のバス停名称について、ご検討の可能性があると同いましたので、参考としてお話ししたいのは、バス停名称をアナウンスで、それぞれ運転者がハンドレスのマイク、又は、バス車両搭載の音声合成装置の機械音声でバス停名称をアナウンスすると思います。

乗合バスは、バス停間の時刻を定めて運行している関係で、アナウンスできる時間も運行時刻に縛られていますが、参考にお話すると、バス停名称も地域の実情やご理解を得て変えていくということも可能ですが、慣れ親しんだバス停というのもあって、利用者や地域によっても色々があるので、例えばバス停名称のあとで施設の名前をアナウンスして、こちらの利用が便利ですといった方法も、バス停名称にプラスしてあるのではないかと思います。

この点については、色々と運行事業者とご相談を頂きながら、利用者から理解を得やすい方法を選択するのも一つかなと思います。

それから今日配られているコミュニティバス通信、これ大変わかりやすい非常に良い情報で、これは今年3月のものですね。拝見しましたら一番裏面にコミュニティバスがチャンネルさくらで放映されますとあります。大変いいことだと思います。加えて、もし今後こういうのがあった時には、市民にアピールするっていう観点から、いつぐらいに取材レポーターが乗るので、一緒にテレビに映れますという事前に情報があると、より市民の方にコミュニティバスがあつて良かったと口コミで広めてくれると思うので、そういう情報もコミュニティバス通信や、こうほう紙で、取材があつてテレビに出られるという情報を提供すれば、より市民に愛されるコミュニティバスになるのではと思いました。以上です。

【議長】

事務局。

【事務局】

車内アナウンス等に工夫をしたらというアドバイスをいただきました。

またコミバス通信に取材日を入れて案内して、乗車を促すというのは面白いアイデアだと思いました。どちらも今後の参考にさせていただきます。

【委員】

ピンコロ農園での取材は5日の午前中にあります。そこで、コミュニティバスを宣伝しようと思っています。

【委員】

宣伝に関する話で、色んなところで発言しているのですけれども市はPRが下手。宣伝下手と言うのは市民の他のアンケートからも出てきています。せっかくの話題を話さない、言えればいいじゃないかと思うのです。ここでドラマのロケをします、歴博の池の水を抜きますなど、テレビで放映されるのであれば、事前に、こうほう佐倉でも教えてくれたらね。シティプロモーションは外部への宣伝と、住んでいる人にシビックプライドを持ってもらうことが大事です。それがシティプロモーションです。やはり市民が市に愛着を持って、誇りを持って、うちの市はこんなんですよと言えるように、せっかくの題材があるのであれば、お知らせすればいいと思います。

【議長】

ご指摘の点は、市全体に関わる部分になりますので、私がお答えします。今後、ご意見を反映させる方向で検討させて頂きたいと思います。

【議長】

どうぞ。

【委員】

たくさんのご意見も出て、事務局は大変詳細に検討し、さらに言えば積極的に、かなり攻めるような形で見直しとなっていて、大変評価をしています。今まで意見も出ていますが、1月から本格運行に切り替え、先程事務局から本格運行でも見直しは行っていくとい

う話がありましたが、ぜひ利用者の動向や、あるいはアンケート調査、こういったものは重要なので継続してやって頂いて、今回路線を延伸する部分がありますが、実は延伸すると便数を減らすということで、サービスが低下する部分もありますので、そういった影響というものも把握をして頂いて、仮にの話ですが、もし利用者が少ないということであれば、延伸区間のみ便数を減らすという見直しも考えられますので、そういった柔軟な対応を5年と言わず、短い期間でやって頂ければと思います。

それから需要喚起に対して、この会議でも様々な提案が出ておりますが、これも前向きな提案があって非常にいいなと思って聞いておりました。私から加えて提案をすれば、やはり今は情報化の時代とっておりますので、紙ベースで広報等を色々としていくというのがあるのですが、やはりスマートフォン対応の色々な情報提供をすることが重要だと思っています。お年寄りがスマートフォンを使えないというような話も聞こえてきますけれども、今時は高齢の方も使っておりますので大丈夫だと思えますし、さらに先程から観光客、来訪者ですね。来訪者の方には市の広報紙では伝わりませんので、そういった方々にはスマートフォンで検索かけたらこのコミュニティバスであったり路線バスであったり、そういった情報がずっと出てくるようなそういった対応をしていくことが重要かと思っています。

もう一つは、先程商業施設や観光施設も出ておりましたけれども、そういった地域との連携といったことも、ぜひ行って頂いて、要するにそこへ行きたいとなったときに、コミュニティバスあるいは路線バスの情報がリンクするというようなことも施設にお願いする、あるいは割引券のようなもの、例えば、さきほど回数券のお話がありましたけれども、回数券で入場料が支払えるとか、いろいろな連携が考えられますので、ぜひ積極的に取り組んでいただきたい。この会議でも非常に前向きなご意見たくさん出てきましたので、あえて私も色々な提案をさせて頂きました。よろしくお願い致します。

【議長】

事務局。

【事務局】

まず一点目の需要調査ですけれども、アンケート調査は継続してまいります。

次にスマホ対応の情報提供については考えてまいります。現在、バスマップなどはPDFでホームページに張ってあるのですが、スマホだと見にくいので、そういうのをどうしたらいいのかなど考えていきたいと思っています。

それから地域との連携なのですが、連携した割引等も課題と捉えていますが、先程お配りしたコミバス通信などを活用して、地域の資源、それから地域で頑張っている企業さん等もご紹介できたらと思います。色々な形で情報発信して、地域の皆さん、そして市外から来る方に民間路線を含めバスを使って頂くということが重要と考えています。

それで自立した運営、運行ができるような状況になっていければ理想かなと思っており、まずは知ってもらって、使って頂くことを第一に考えていきたいと思っています。

【議長】

その他にございますか。

【委員】

当社は現在、畔田・下志津ルートと南部地域ルート、なの花交通バスさんは志津北側ルートの試験運行に参画しているところです。この後の本格運行に移りましても、当社は、畔田・下志津ルート、それから南部地域ルートにつきましては、当社の事業エリアに大変重なってくるというところがございますので、ぜひ引き続き当社の方で本格運行できるように頑張りたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。

それから、今回南部地域ルートの運行にあたっては、当社の路線バス、高崎線変更の協議を佐倉市とさせて頂いており、しっかりとした協力関係を築いて連携してまいりたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。以上でございます。

【議長】

事務局から何かありますか。

【事務局】

今回の南部地域の路線の見直しは、ちばグリーンバスの高崎線の変更という大きな協力によって実現できるものです。

【議長】

その他にございますか。まだご発言頂いていない委員の中でどなたかいらっしゃれば。よろしいでしょうか。

それでは大変貴重な意見を頂きました。今後の本格運行に向けての様々なお知恵を頂きました。事務局も、色々と検討していくというお話でございます。それで、本日は提案の中で、議決事項がございます。これにつきまして採決をします。議案の「佐倉市コミュニティバス（志津北側ルート、畔田・下志津ルート、南部地域ルート）の本格運行について」につきまして、原案の通り承認して頂く方、挙手をお願い致します。

【委員】

（挙手全員）

【議長】

ありがとうございます。挙手全員であります。従いまして、本議案は承認されました。本日の議事はこれで終了となります。

4 連絡事項

5 閉会