

第23回 佐倉市地域公共交通会議 議事録

日 時	平成30年11月6日(火) 午前10時00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、花島委員 以上18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 1人</p>
配布資料	<p>資料1 佐倉市コミュニティバスの事業概要</p> <p>資料2 第21回、第22回佐倉市地域公共交通会議からの変更点について(報告)</p> <p>資料3 運転免許返納者への割引制度の導入について</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>資料5 佐倉市地域公共交通網形成計画の見直しについて</p>
議事	<p>【報告事項】</p> <p>① 佐倉市コミュニティバス(内郷ルート、志津北側ルート、畔田・下志津ルート、南部地域ルート)の運行について</p> <p>【協議事項】</p> <p>① 運転免許返納者への割引制度の導入について</p> <p>② 佐倉市地域公共交通網形成計画の見直しについて</p>
内 容	
<p>1 開会</p> <p>2 会長挨拶</p> <p>3 議事</p> <p>【報告事項 佐倉市コミュニティバス(内郷ルート、志津北側ルート、畔田・下志津ルート、南部地域ルート)の運行について】</p> <p>【議長】</p> <p>議事に移ります。佐倉市コミュニティバス(内郷ルート、志津北側ルート、畔田・下志津ルート、南部地域ルート)の運行について、事務局より説明をお願い致します。</p>	

【事務局】

報告事項「佐倉市コミュニティバス（内郷ルート、志津北側ルート、畔田・下志津ルート、南部地域ルート）の運行について」を、ご説明いたします。まず、第 21 回、第 22 回会議にてご承認頂いた内容で、公募型プロポーザルにより運行事業者の選定を行いました。また、承認内容のうち、停留所の位置や名称など、一部修正させていただきましたので、設定ダイヤと併せてご報告させていただきます。

それでは、「資料 1」をご覧ください。各ルートの事業概要を記載しております。表の上段が現在の運行概要、下段が今後の運行概要となります。運行事業者は、内郷ルート、畔田・下志津ルート、南部地域ルートの 3 ルートをちばグリーンバス株式会社、志津北側ルートをなの花交通バス株式会社に運行していただくことに決定しました。運行便数は、内郷ルートと南部地域ルートは想定の便数を確保頂いています。志津北側ルートと畔田・下志津ルートは、運行事業者のご協力により 18 便運行していただくこととなりました。

続きまして、資料 2 の 1 ページと 2 ページ左側をご覧ください。前回、前々回の会議を踏まえ、最終的に確認等を行った結果、いくつかの変更や誤記などがございました。その点は、修正等をしたうえで認可申請しておりますので、ルートごとにご報告いたします。

まず、内郷ルートは停留所名称の変更です。名称の中に「飯野」という地名がつく停留所が多く、近くに施設があればその名称にすることで目的地がはっきりするのではといったご意見をいただいております。事務局としても、停留所名称により周辺イメージがはっきりすることは重要だと考え、飯野町をサンセットヒルズ、飯野駐車場をウィンドミルクリニック、岩名運動公園東を岩名運動公園、岩名運動公園西を内郷小学校として、4 つの停留所名称を変更いたしました。また、ご承認いただいている新設停留所名称は、宮前一丁目と宮前北公園といたしました。

次に、志津北側ルートは、停留所の位置と名称の変更です。2 ページ右側をご覧ください。①の西ユーカリが丘一丁目の名称の変更は、この近くを運行する東洋バスさんが、既

に西ユーカリが丘一丁目を停留所名称としてすでに利用しており、利用者の混乱を防ぐため西ユーカリが丘二丁目に変更しました。また、②の位置の変更は、青菅停留所について、住宅の張り付きや道路、現在の利用状況などを考慮して、当初の予定より北側に位置を変更いたしました。畔田・下志津ルートについては、変更はございません。

続いて、南部地域ルートです。1ページと3ページをご覧ください。まず、自由乗降区間の設定について誤記がありました。3ページ左側の物井駅周辺をご覧ください。現在、物井駅から大篠塚西付近までの区間は停留所のみでの乗降区間ですが、前回資料では自由乗降区間の表記をしていたので、現状の運行と合わせ停留所での乗降とする区間に修正いたしました。また、これとは逆に、右側の下勝田や上勝田付近は、現在自由乗降区間としているところ、前回資料では停留所での乗降区間としていたため、現在と同様の設定に修正いたしました。また、中央付近、宿向停留所と向口停留所は、名称が逆となっておりましたので修正いたしました。また、同じく中央付近、第三工業団地で働く方の移動手段としての需要があるのではないかと考え、第三工業団地入口という停留所を新たに設定致しました。1ページ目に戻りまして、坂戸と内田地区の停留所の位置です。坂戸については、県道沿いに停留所を1つ設定する予定でしたが、地元との調整の結果、ちばグリーンバス路線である坂戸停留所付近と、その北側に新たに西福寺停留所を設定しました。物井駅方面に行く場合は西福寺、千城台駅へ行く場合は坂戸の停留所からお乗りいただく形となります。内田地区については、現在の停留所位置は道路幅員が狭い状況もあり、地元からも別の場所がよいというご要望もいただいていたことから、両系統共通で利用できる場所へ移設を行いました。続いて、その下段の運行系統の修正ですが、証明書に記載していた運行系統の中で誤記がありました。運行系統は停留所名称を記載することが基本となっておりますが、①、③、⑥の中にある大篠塚は地名での記載となっており、停留所名称である大篠塚南に修正します。また、③では大篠塚と小篠塚の記載が逆となっていたため、右側新のとおり修正を行いました。南部地域ルートは修正がいくつもあり、大変申し訳ござい

ません。資料2の4ページ以降が、最終的な自由乗降区間の設定、停留所の名称と概ねの位置となります。以上が、前回、前々回からの変更・修正点のご報告となります。

また、詳細なダイヤ設定については、本日地域住民などへ周知するチラシをご覧ください。

まず、内郷ルートについては、12/1から運行ということで、すでに地域住民や利用者へ周知を行っております。主な設定方法として、地域からご要望があった内郷小学校の登下校へ配慮するという面で、内郷地区循環の平日ダイヤでは、朝練に対応する1便、通常登校の3便、下校では11便と12便が利用できるダイヤ設定となっています。電車との接続については、概ね10分前後で乗り換えできるようダイヤの改定を行っており、利便性向上が図られるものと考えております。また、裏面には土休日ダイヤを掲載しており、内郷地区循環と飯野往復それぞれ1便ずつ平日より便数が多くなっております。

A4版の志津北側ルートと畔田・下志津ルートは、表面がルート図、裏面がダイヤ表となります。こちらは平日と土休日は同一ダイヤで運行します。ダイヤの設定方法は、基本的には電車との接続を考慮して設定しています。また、畔田・下志津ルートでは、地域から千代田小学校への登下校に合わせてほしいとご要望を受けており、2便と11便において小学校近くの停留所である生谷交差点が登下校に配慮したダイヤとなっています。

南部地域ルートについては、運行ルートが広域となっていることから、和田、弥富、根郷地区の3つに分割しております。事前送付では、和田地区のみ送付させていただきましたが、本日は3地区分をご用意しております。南部地域ルートのチラシでは、ルートやダイヤのほかに、意見交換会からのご意見を踏まえ、民間路線や鉄道のダイヤ、こちらが想定した利用案内を掲載しております。ダイヤ設定においても、これらの路線に円滑に乗り継ぎができるよう検討いたしました。例えば、和田の平日ダイヤで例を挙げると、和田にお住まいの方がJR佐倉駅にお昼ごろに行きたいという場合は、11:54神門発のコミュニティバスで和田ふるさと館に行き、12:28分発の高崎線へ乗り換えていただく。もしくは、11:

18 和田ふるさと館発のコミュニティバスで神門まで行き、12:03 発の神門線にお乗り換え頂くか、経由地である南酒々井駅で 11:45 分発の電車に乗り換えて頂くという形で設定をしております。また、地域からは小中学校への登下校に合わせてほしいというご要望を受けており、和田小には、7:22、弥富小には 7:27 に到着できるよう設定しています。また、学区外から弥富小に通う児童については、ちばグリーンバスのご協力により、高崎線を利用して登下校ができるダイヤを設定して頂きまして、通学に係る保護者の負担が軽減できるのではないかと考えています。また、ダイヤ表にオレンジのハッチングをかけている神門の停留所に、セブンイレブンのロゴマークがあるかと思えます。今回、コミュニティバスにおける神門停留所については、セブンイレブンの敷地内に設定し、バスを乗り換えようとする方が店内でバスを待てるように協議し、ご承諾いただきました。これにより、待合環境の向上が図られたものと考えています。

内郷ルート以外の 3 ルートのチラシは、まだ地域住民や利用者へ配布を行っておりません。本日、委員の皆様にご確認いただき、見せ方などでご意見等をいただければと考えております。

報告事項「佐倉市コミュニティバス（内郷ルート、志津北側ルート、畔田・下志津ルート、南部地域ルート）の運行について」のご説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

【議長】

只今事務局より、報告事項についての説明がありました。これに関しまして、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】

停留所の変更の中にサンセットヒルズが入ったということは素晴らしいことだと思います。京成佐倉駅からサンセットヒルズに行く場合、どの路線で、どこで降りるのかという疑問符が当然上がると思うのですよね。それがサンセットヒルズと書いてあることで、ま

すます利用者が増えるのではないかと思います。一応、サンセットヒルズは今年の11月で閉園になりますけど、来年からは大いに宣伝していただいて、利用者が増えるようにしてもらいたいと思います。あと残念なのは、ウィンドミルククリニックは白内障の手術専門病院なのです。この横に市民農園があります。本当は市民農園と付けて欲しかったのですが。ネーミングライツでお金はもらっていないと思いますが、これからは停留所に見合ったものがあれば、ネーミングライツでお金を貰いながら、停留所の呼称を変更していったらもらえたらと思います。とにかく、サンセットヒルズは素晴らしい取り組みだと思います。

【議長】

事務局から何かあればどうぞ。

【事務局】

ただいまご意見頂いたネーミングライツについて、今後の検討課題と認識しておりますので、今後も検討を続けていきたいと考えています。

【議長】

その他にございますか。

【委員】

大変緻密なダイヤを組んでいただいたかと思いますが、一点だけ確認したいのですが、和田地区で、乗換えを和田ふるさと館や神門で設定していますが、和田ふるさと館で乗換時間が1分というのがあるのですが、これは接続を取るということで大丈夫でしょうか？例えば、遅れたりした場合にはどうなるのかということを確認したいと思います。

【議長】

事務局。

【事務局】

ご指摘の部分は、高崎線13:25 和田ふるさと館着で、コミュニティバスが和田ふるさと館13:26発の部分かと思いますが。和田ふるさと館では停留所の位置が双方近いということ

と、ちばグリーンバスさんとの協議の中で、コミュニティバスの出発と高崎線の到着を合わせるということで、事前に協議させていただいております。

【議長】

その他にございますか。はい、どうぞ。

【委員】

高崎線というのは何ですか？

【議長】

事務局。

【事務局】

説明が不足しており申し訳ありません。現行の高崎線は、京成佐倉駅から瓜坪までを繋ぐ、ちばグリーンバスさんの路線となっています。この高崎線は、コミュニティバスの本格運行に合わせて、コミュニティバスと連動するように路線及びダイヤを変更していただくようちばグリーンバスさんと協議いたしまして、ちばグリーンバスのご協力のもと、弥富公民館までの延伸と増便が可能になったものです。

【委員】

なぜ、高崎線という名称になっているのでしょうか？

【事務局】

ルート図に停留所名称がないのですが、和田支所よりJR佐倉駅側に高崎という地区がございます。名前の由来はそこから来ているようです。

【委員】

これ、ちばグリーンバスさんが高崎線と言っているのですか？

【事務局】

はい。

【委員】

それじゃ、仕方がないか。

【議長】

その他にございますか。よろしいでしょうか。それでは質問がないものと認めます。本件は報告事項のため採決はございませんが、事務局は頂いたご意見などを踏まえ、事務を進めてください。

【協議事項①「運転免許自主返納者への割引制度の導入について」】

【議長】

それでは続きまして、協議事項の①、「運転免許自主返納者への割引制度の導入について」、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

協議事項の①運転免許返納者への割引制度の導入についてご説明いたします。資料3をご覧ください。昨今、ニュースにおいても高齢者の運転による交通事故が大きく報じられております。また、コミュニティバスアンケートや前回会議で免許返納者への割引制度があっても良いのではとのご意見をいただいていた。市としても高齢者による自動車事故の減少、公共交通の利用促進や外出支援の効果が期待できると考えたことから、今回コミュニティバス全路線に割引制度を導入したいと考えております。割引対象者は70歳以上、1年以内に運転経歴証明書の交付を受けた方です。申し込みを受けて市でパスを発行し、乗車時に運転手に提示することで運賃が100円となります。割引有効期間は2年間となります。対象者などの考え方は、先行して実施している京成バスグループと足並みを揃えます。こちらのノーカーアシスト優待証のチラシも併せてご覧ください。割引実施日は、全ルート一斉に、新規3ルートの実行が始まる平成31年1月16日から割引実施をします。年明けくらいを目途に、パス交付の受付を実施できればというスケジュールで準備をしていきたい

と考えています。

最後に、資料4をご覧ください。先ほどご報告させていただいた変更箇所や修正点とともに、これまでご説明させていただいた免許返納者への割引制度を反映させた証明書となります。前回からの変更箇所を太字波線で表示しています。まず、1枚目の内郷ルートについてですが、2の運行系統については停留所名称が変更となったため、修正しております。

また、3の運賃部分に免許返納者への割引制度を明記し、別紙については先ほど説明しました資料3となります。2枚目は志津北側、畔田・下志津、南部地域ルートで、2の運行系統について、南部地域ルートの誤記の箇所の修正をさせていただいております。また、3の運賃部分は内郷ルートと同様の記載方法としております。協議事項の①「運転免許自主返納者への割引制度の導入について」のご説明は以上となります。ご協議のほどよろしくお願いいたします。

【議長】

只今事務局より、協議事項①についての説明がありました。これに関しまして、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。どうぞ。

【委員】

今テレビなどで自動運転という話がありますよね。例えば、スーパータイヨーに行きたいと指示すれば、両手を離しても車を運転してくれるような技術開発が進んでいると聞いています。それは免許はいるのですか？自動運転の場合でも。免許がなくても運転できるのでしょうか？そこがちょっとわからない。免許がなくて自動運転の車が運転できないとなれば、免許は返さないですよ。AIがそれだけ進んでいるのだからね。自動運転の車を運転する場合、免許がいるのかどうか。

【議長】

事務局。

【事務局】

今のご質問対してですが、自動運転などの車両技術が、飛躍的に進歩しているように私も感じております。一方で、自動運転車両を投入していくのには、道路交通法などの法律の整備が必要になってくるのではと考えています。例えば、自動運転によって事故があったときにどちらの責任になるのかといった議論が国などにより行われているのではないかと想像しています。そのため、今のご質問については正直わからないというお答えになってしまいます。現状で言える事は、全く手放しで運転できる車両はまだ導入されておらず、高齢化が進んでいるという中で、高齢者の死亡事故という悲しい事故が起きている事実があるので、そういったことに対応すべく、こういった制度を考えたということでございます。

【議長】

どうぞ。

【委員】

免許証の返納は切実な問題で、自分は身体も目も頭も大丈夫だろうと思っているわけですがけれどもね。僕ももうあと2年で80歳ですから。これはもう切実な問題だと思う。これは、返納することについてどこで踏ん切りをつけるかなんですよね。多少ともですね、市がそういうことに取り組んでいるという姿勢は大事だと思います。そういうことを示すことによって、社会が免許証を持っていない人をバックアップしてくれるという姿勢は大事だと思う。それでいつも思うのですが、佐倉市の行政ってわりと世間に先んじて、色々なことを提案してくれているなという感じは持っているのですけれどもね。それで、公共交通の重要性につきましても、交通計画システムを持っている自治体というのは半分もないようなのですよね。こういうように、公共交通に力を注いでいるということは、佐倉市に住んで良かったなという気にもなりますので、これからのまちづくりでは公共交通は凄く大事に、ますます大事になってくると思うし、それから、免許証の返納と合わせてそれと連動するものですから、まあコミュニティバスのルートだけではそんな返納する気に

はならないのですけれどもね。ただ、行政の姿勢を示すことは大事だと思いますので、今後、公共交通の重要性を認識されて充実していく方向で、市政を取り扱っていただきたいという意見を述べさせていただきました。

【議長】

どうぞ。

【委員】

一点確認させてください。割引制度の導入に係る資料3なのですが、5番目に有効期限がございます。運転免許自主返納割引パスの交付から2年間とありますが、2年間で過ぎた場合に更新ができるのかどうか、2年間で終わりなのかどうか確認させてください。

【議長】

事務局。

【事務局】

パスの有効期限後、再更新できるのかというご質問です。現行で考えているのは、再更新できません。ただ、今回の割引は運転免許を自主返納した方しか利用できない割引制度になっており、実際に高齢者への移動支援というのは、免許を持たない方も支援していかなければならないと考えております。その対応は、この次に対応していかなければならないと考えております。

【委員】

資料3の1番に書かれている導入の背景と目的を踏まえると、2年間で終わってしまうと、2年後は外出しないとかなってしまうのではないかと感じてまいまして、せっかくの良い制度でありますので、財政の関係もあると思いますけれども、更新ができれば良いのではないのかなと思いました。

【議長】

事務局。

【事務局】

パス交付してから2年後には、運転免許を持たない高齢者という分類になってくるかと思えます。その方々に対する移動支援という視点で、課題解決に向けた次なる一手について、現在も検討しているところでございますが、今後も検討を進めていきたいと考えております。

【議長】

どうぞ。

【委員】

運転免許自主返納者への割引制度については、他の自治体でもやられているところが多いのですが、佐倉市の場合は運転免許自主返納割引パスを交付するという事で、他自治体からは手続きに手間がかかりやらなかったという該当者が多いということを知っています。それで、今回想定されている運転免許自主返納割引パスの手続き方法を教えていただきたいのと、京成グループさんのほうではノーカーアシスト優待証を発行しての割引ということになっているのですが、利用者にとって、コミュニティバスは割引パスで、ちばグリーンバスさんの路線では優待証ということで、混乱を招く可能性があるのでは、そのあたりの周知を行っていただく必要があるのではないかと思います。

【議長】

事務局。

【事務局】

手続き方法と周知についての2点ご質問をいただきました。はじめに手続き方法ですが、現時点での想定では、免許返納者本人もしくは代理人の方に運転経歴証明書をお持ちいただいて、運転経歴証明書に記載されている方に対して割引パスを発行するという形となります。受付窓口は都市計画課と考えています。ただ、いずれ出張所などの出先でも対応できればとも考えていますが、現状は都市計画課窓口となる予定でございます。また、周知

については、チラシ、HP、こうほう、バス車内などでお知らせしていきたいと考えています。また、ちばグリーンバスさんにご協力いただけるのであれば、優待証との区別なども一緒に周知できればと考えています。利用者に混乱を与えないような方策を色々と考えていきたいと思えます。

【議長】

どうぞ。

【委員】

私も同じことを気にしてしまして、2枚持たないといけないというのは混乱を招くなと思ひまして、これ京成さんのやつを持っていたら、コミュニティバスで使えないですかね？この辺は条件が同じですから2枚作らなくとも良いと思うのですが。

【議長】

事務局。

【事務局】

こちらとしても検討課題と捉えており、事業者さんのご協力、京成グループさん全体のご協力をいただかなければならないと考えております。

【議長】

他にございますか。どうぞ。

【委員】

税収の関係もあると思ひますけども、東京都では敬老パスという、無料の、高齢者の方々のほとんどが使っているのですよね。それは税収、プライマリーバランスがあると思ひのですけれども、でも先行して割引制度をやるということは非常に良いことだと思ひます。それから、障害者割引というものがありますよね。これが順次カード化されますので、これでスキャンするという仕組みで、いちいち手帳を提示するということは、あの方障害者だねという風に思われるために、ほとんど使われていないのですよ。次回更新からカード

化されますから、バスにスキャンする機械を入れるにはお金がかかるかと思いますが、便利になると思います。それからやはり高齢者の方で初めから免許を持っていない方と免許返納した方が同時に乗って、片方が割引で片方が通常料金という事態を防ぐために、東京都では敬老パスにしていると思います。税收の絡みもありますけども、行く末は高齢者世界になりますから、そうなれば良いと思います。

【議長】

事務局。

【事務局】

高齢者の関係の割引については、京成グループさんにおいて、ゴールドパスというような形で、高齢者の方が一定の料金を支払ったうえで年間乗り放題ですよという制度があります。市内市街地のほとんどはちばグリーンバスさんが網羅しておりまして、コミュニティバスも同じような制度もしくは割引体系で制度が作れないかという部分を、検討課題として捉えていて、検討を進めています。また、障害者の割引について、おそらく車両にカードリーダーのようなものが搭載されないといけないのかなと思います。

【委員】

手帳を開いてお見せするという自体に抵抗がある。それがパス化されれば、カードリーダーで読めるのではないかという提案です。

【事務局】

そういった部分も認識して、これから検討していきたいと思います。

【委員】

それから、ノーカーアシスト優待証ってありますよね。京成バスグループさんをお願いしたいのですが、真ん中に一部コミュニティを除くという表示があるのですが、一部というのはどこになるのか教えてもらいたいのですが。

【委員】

大変申し訳ありません、こちらでどの路線で使える使えないという把握ができておりません。例えば、京成バスでやっているコミュニティバスの部分でやっているやっていないを個別に聞いているような状況となります。おそらくそのあたりは自治体との協議の中で、割引という話ができるかできていないかというところだと思いますので、事業者独断で割り引くことはできないということをご理解いただければと思います。

【議長】

ありがとうございます。はい、どうぞ。

【委員】

コミュニティバスの周知の方法ですが、一番大きいツール、メディアはこうほうだと思うのですが、市のこうほうは新聞の折り込みしかやっていないですか？多分、佐倉市の世帯の7割弱、約65%にしか届いていないと思うのですよ。今、それくらい新聞を取っていないのですよ。課題として、市のこうほうをくまなく行き渡らせるためにはどうしたらよいかは大きな課題なのですが、これだけコミュニティバスにお金と力をかけている事業ですし、市のこうほうは充実していると思っているのですがね、それをもっと多くの市民に読んでもらうような形にするにはどうしたらよいかということを考えなければいけないと思うのですが。市のこうほうにコミュニティバスのニュースというのはほとんどないですよ。確か、試験運行の時に一回くらいあったかと思います。ちょっともったいないというか、限られた地区の人だけの関心かもしれないですけども、やはり市全体として、理解して支援してもらうような、そういう市民の意識を高めるために重要だと思うのですよ。だから、色んな形で市のこうほうにはもっともっとニュースとして取り上げてもらいたい。それから、重要なものとしては回覧板ね。チラシを作って回覧板回せば行き渡ると思う。回覧板の利用は必要だと思う。その他にもCATVを使ったり、地域に公共交通の取り組みをもっともっとPRすることが必要だと思います。

【議長】

事務局。

【事務局】

コミュニティバスの運行や制度について、市民へ周知していく方法についてご意見いただいたと思います。こうほうにつきましては、頂いたご意見を踏まえて、機会を捉えて特集が組めれば組んでいきたいと思います。それ以外に、コミュニティバスが運行している地域にはコミュニティバス通信という形で、利用者が今これくらいですよとか、この地域にこんな風景がありますよというものを載せながら、試験運行が始まってから3か月に1回を目途に発行させていただいております。その他に、回覧というお話もありました。南部地域ルートなど、利用者があまり伸びていない地域や、南部地域と内郷ルートは大幅に変更となる状況もあるため、運行ルート沿線の自治会に協力いただいて、全世帯に時刻表の配布を行います。そういった形で利用者を増やしていく、みんなに知っていただくということは非常に重要と考えていますので、これからも周知のやり方を工夫しながらやっていきたいと考えております。

【委員】

今の話を聞いて、まさにPR下手だなと。というのは、コミュニティバス通信をどうして今日配らないのですか？全然僕ら持っていないじゃないですか。どんなものを発行しているのか知りたいですよ。いつも心配しているのですけれども、よくバスとすれ違うのですけれども、何人乗っているか勘定するのですよ。どういう努力を地域に対してされているのか。それはだめですよ。

【議長】

事務局。

【事務局】

先ほどのご質問にお答えしている中で、皆様に資料配布していないことをすぐ感じまして、次回より委員の皆様にはコミュニティバス通信を毎号ですね、会議の前にこういった

周知を図っていますという報告事項のような形で配布させていただきます。今回は、大変申し訳ございませんでした。

【委員】

お願いします。

【議長】

他にございますか。どうぞ。

【委員】

利用促進に向けた運転免許自主返納者への割引制度の導入について、利用促進という観点から、今後の参考ということで意見を述べさせていただきます。資料3の7番を見ると運転免許自主返納割引パスのところがイメージと記載されておりますので、今後検討されると思いますが、まず一点目は、有効期限が20と示されていて、発行日と有効期限は今後、元号が変わってくるという話もありますので、西暦で全部ならべるのかどうかという部分も含めて、利用者に混乱のないよう表記については検討してもらえればと思います。それから、左側に四角の枠がありますが、これは写真を貼られるのでしょうか？イメージでは、名前が佐倉太郎さんとなっていて、同姓同名の方がいらっしゃるとわからなくなるので、写真があると良いのですが、写真があると利用者の方にお手間をかけるという側面もあることから、写真がない場合は年齢を付記するとか、何か同姓同名の方への配慮も必要だろうと思います。それから、この自主返納割引パスがどのくらい普及になるかということもありますけれども、万が一のことも備えて不正利用にどのように対応するかについて、一般旅客自動車運送事業の標準約款をご参考頂いてあらかじめ決めていただければ、対応が出たときに混乱しないと思います。ちなみに、京成バスグループのお得な乗車券のご案内という資料が付則されておりますけれども、注意事項の下から2つ目に再発行はできません。紛失等にご注意ください。とありまして、これと同じようにやられるのかどうかという点はお伺いできればありがたいと思います。

【議長】

事務局。

【事務局】

割引パスのイメージについてですが、四角の枠は写真を想定しています。ご提案頂きました標準運送約款については、今後確認をさせていただき、運用開始までに決まり事といった部分は確定していきたいと考えています。再発行の件について、現時点ではできないということは決めかねておりました、今後の運用までには決めたいと考えております。

【議長】

他にございますか。どうぞ。

【委員】

先ほど、京成さんと同じで良いのではと申し上げましたが、よく考えると対象者が今回は、市内在住者のみが対象でしょうか？それとも外部の方も対象になるのでしょうか？そこだけ確認をさせてください。

【議長】

事務局。

【事務局】

現時点では、佐倉市民を対象と考えております。

【委員】

わかりました。それでは、京成さんとは条件が違うということですね。

【議長】

他にございますか。どうぞ。

【委員】

先ほど委員から、PRという観点でのご意見の中に、利用者は限られた地区になるのだ

けれども、広く市民に理解していただくためにこうほう等の広告媒体で、コミュニティバスについて知っていただく必要があるのではないかというご指摘がありました。私も、広く市民に理解していただくというのは非常に大事だというふうに考えておりました、このコミュニティバスは民間の路線では維持できない交通空白地域を走るということでございますので、いわゆる公的な負担の下に運行されているというものでございます。ですので、これが持続可能な公共交通の一つとしてコミュニティバスを維持していくためには、利用者の方たちだけでなく、広く利用しない市民の方たちにも理解していただく、必要性を理解していただくことが必要であると考えております。そういった意味で、ご指摘のあった利用促進のために市や利用者の方たちがどういった努力をしているのかとか、乗って残そうという姿勢がどのように表れているのかといったことを広く市民の皆様、利用者以外の市民の皆様にも知ってもらうような機会を作っていただきたいと思っております。また、私としても機会を捉えて、このコミュニティバスを維持することが大事であるということを市民の皆様にも知っていただけるよう努力したいと思っておりますので、事務局にはそういったことに留意して、こういった事業を進めてほしいと考えています。

【議長】

他にございますか。どうぞ。

【委員】

はっちまんの件で。全然関係ないのですけれども。以前この会議ではっちまんのバスをスーパータイヨーの方に買い物便として使う。ただし、走行距離の関係で1便減らすという協議がなされて承認されたというのは、はるか前のことだと思っておりますよ。それが一向に運行されずに、9月1日からタイヨーの前に停留所が作られて、利用されるようになりました。だから、この会議で承認して八幡台に通告して、実際に運行されるまでにかかなりの時間がかかったのですよね。その要因を知らせてほしいのですけれども。

【議長】

事務局どうぞ。

【事務局】

市で把握している事実のみ申し上げさせていただきます。八幡台団地線、通称はっちまんは平成28年12月2日の交通会議においてご承認いただいた案件でございます。承認後、運行事業者である佐倉交通株式会社より、八幡台の一部の方々が反対しているという状況があるので、八幡台自治会として方針が決まるまで変更に関する手続きを保留するという旨のご報告をいただきました。その後、八幡台自治会から平成30年5月16日付で、変更について改めて佐倉交通さんに要望書として申出があって、それをもって佐倉交通さんが正式な変更手続きに入り、9月上旬に停留所が設置され、9月16日から運行開始したということでございます。市で把握していることは以上でございます。

【議長】

他にございますか。それでは質問はなしと認めます。それでは、本件につきまして、質疑は終結いたしました。協議事項の①、「運転免許自主返納者への割引制度の導入について」の採決に移ります。原案のとおり承認する方は挙手をお願いします。

(挙手全員)

挙手全員です。従いまして議案は承認されました。なお、色々と貴重なご意見をいただいておりますので、事務局はそれを参考にして事務を進めてください。

【協議事項②「佐倉市地域公共交通網形成計画の見直しについて」】

【議長】

それでは、続いて次第3の協議事項の②、「佐倉市地域公共交通網形成計画の見直しについて」、事務局より説明願います。

【事務局】

それでは、協議事項の②、「佐倉市地域公共交通網形成計画の見直しについて」をご説明いたします。本計画は、平成29年3月に策定しましたが、計画期間を本市の最上位計画である第4次総合計画の終期に合わせて、次年度の平成31年度末までの3年間として設定しております。現在、総合計画の見直し作業を進める中で、本計画についても次期計画の見直し作業を行いたいと考えており、今後のスケジュールや見直しの考え方などを委員の皆様と共有させていただきたく、協議事項として上げさせていただきました。

それでは、資料5に沿って説明いたします。1ページ目をご覧ください。まずは予定見直しスケジュールです。次期計画は、現在の委員皆様と見直し作業を行いたいと考えているため、委員任期との兼ね合いから遅くとも平成32年1月末までに決定したいと考えています。約1年間という短い期間となってしまいますが、ご理解・ご協力をお願いいたします。また、交通会議について、今後は本年度あと1回、来年度4回の合計5回の開催を予定しております。最後の1回については、最終形の報告という形となりますので、実質の協議回数は4回となります。また、その間は市民アンケートや事業者ヒアリングなどを行い、計画に意見を反映するよう努めてまいりたいと考えております。また、次期計画を検討していく上では、現行の計画についてチェックが必要です。まず、計画に掲載していた実施事業の実施状況を報告します。

2ページ目をご覧ください。基本方針ごとにいくつかの事業をぶら下げています。まず、重点施策であった基本方針1の交通空白地域の解消については、予定事業すべてに着手しました。新規3ルートをはじめ、佐倉市循環バスなどの見直し作業を行いました。一方で、基本方針2の各交通手段の連携及び維持・向上、基本方針3の公共交通を利用したくなる環境創出については、一部未着手事業があります。基本方針2のまちづくりと連携した路線については、本計画と同時期に策定した佐倉市立地適正化計画と連携する形で、京成佐倉駅とJR佐倉駅の間にある文化施設や公共施設、生活サービス施設などの回遊性の向上を

図るための路線を計画しておりますが、現時点ではまだ具体的な進展ができておりません。また、新たな移動手段の検討、基本方針3のバスロケーションシステムの導入、モビリティマネジメントについても具体的な作業を実施できていない状況です。

続いて、3ページをご覧ください。本計画では目標値を定めており、現時点での達成状況を示しております。最初に1点修正があります。一番上の市が運行する路線数についてですが、初期値3路線としていたところ、デマンド交通と循環バスの2路線に修正させていただきます。これは佐倉市循環バスの2系統を2路線として集計してしまっていたため、3路線となっていました。それにより、最終の目標値も5路線から4路線に変更します。目標値についても、交通空白地域への対策関係にかかる成果指標が上2つ、成果指標のコミバス利用者数についての数値目標は達成できている、もしくは達成できるものと考えています。一方で、佐倉市統計書における民間バス利用者数はここ2年間で約10万人利用者数が減少しているとともに、一番下の公共交通の利用環境に対する市民の満足度も4人のうち3人が満足していない状況があります。今後の人口減少という社会要因も考えると、利用促進策についての施策を打ち出していかなければならない状況であると考えられます。

本計画で盛り込んでいた事業の進捗状況や、目標値の達成状況などをふまえて、次期計画の方向性について、事務局が考える方向性をご説明いたします。

次のページをご覧ください。地域公共交通網形成計画の計画期間は、国から5年間の原則とする旨が示されていることから、平成32年度～平成36年度の5年間とします。また、現計画は策定から3年間という短い期間しか経っていない状況もあり、計画の根幹部分である将来像や推進体制、基本方針の部分の変更はしないほうが良いのではないかと考えています。また、重点課題については、現在と大幅な変更はないものと考えていますが、今後のデータ確認やアンケート結果などを踏まえ、課題のとらえ方の変更があるかもしれないと考えております。次期計画に向けては、実施予定事業部分について、先ほど説明し

た事業の進捗状況や目標値の達成状況などを踏まえると、これまで重点的に取り組んできた交通空白地域への対策から、既存路線などの維持・充実や、利用促進の部分に重点を置く必要があると考えています。現時点では、事務局としても市内の公共交通網の維持・充実に向けてどのような事業を行っていくべきか手探りな状況の中で、先進事例の研究やアンケートなどによるニーズ調査、この交通会議での協議などにより次期計画に盛り込んでいきたいと考えております。次期計画の策定に向けた方向性についてご説明をいたしました。委員の皆様から本日、佐倉市が取り得る事業、施策についてのお考えやお知恵を拝借し、議論していただきたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

【議長】

ただ今事務局より、協議事項の②、「佐倉市地域公共交通網形成計画の見直しについて」の説明がありました。ご質問やご意見等があればお願いします。

【委員】

一点、意見として述べたいと思います。佐倉市地域公共交通網形成計画の見直しの方向性について、お示しいただいた資料の4ページになるのですが、私のほうではバスロケーションシステムの導入検討というのが、なかなか進んでいないという話もあるのですが、ちょっと関連する情報として、国内でもバスロケーションシステムというのは昭和50年代からバスの接近する情報をお伝えするというシステムで、当初は都内において道路構造物の一部として、バス停も連動して大変大掛かりな工事を伴う事業でした。非常に莫大なお金がかかります。すなわち、利用者がたくさんいるところに費用をかけてやるべき接近表示という部分がありますが、今回今後の32年度から36年度の未来形の話で、昭和50年代から比べますと、国内の情報提供のあり方もスマートフォンが出てきたり、インターネットの普及などいろいろな部分で様変わりしております。そういう意味で言いますと、この4ページの方性でございますが、バスロケーションシステムと限定的に書かれてしまうと、お金がかかる話が決まっているような話もあるのですが、ここは

やはり市民の方に公共交通を利用したくなる環境創出として、何がいいのかと。情報提供のあり方も含めてご検討いただくとバス業界としてもありがたいのかなと思いますので、ここはお願いできればと思っています。

【議長】

事務局。

【事務局】

例えば、渋滞が発生していない場合だと10分で着くのに、今日は渋滞があって20分かかってしまったとすると、利用者側から見ると不確実な要素が多くて、使いたいけど使いにくいなということがあろうかと思います。その不確実な要素をできる限り払拭していきけるシステムとか制度とかいいものがないかということで、具体例の一つとしてバスロケーションシステムと書いてあるのですけれども、今、委員がおっしゃられたように色々費用とかの問題があるのは事実です。できる限り少ない経費で、市民がバスを使いたくなっていく、バスとか公共交通が市民にとって非常に信頼性の高い公共交通機関になれるような、何か情報提供システムのようなものを作っていけないかなということで、そういったシステムの導入を検討していくというふうに表現を少し修正したりとかを考えてまいりたいと思います。

【委員】

関連して、いくつか意見を述べさせていただきます。今の点は委員がおっしゃったようにずいぶん技術が進んでおりまして、さらにですね、無償で情報提供できる仕組みもけっこう出てきています。無償でという部分は、それを入れなければならないので労力はかかります。また、無償でという意味はスマートフォンに流すことができる。つまり、グーグルマップやヤフーのマップだとか、そういうところに流すことができるような仕掛けというのが今出てきておりますので、ぜひそういうものを使って。なかなか高齢者がスマートフォンを使えきれないという話もありますけれども、だんだんと高齢者の方も使ってきて

徐々に慣れてくると思いますので、そういったことから始めたらいいかなと思います。最近、MAAS (Mobility As A Service (モビリティアズサービス)) と言って、利用者が求めている情報というのをスマートフォンなどでしっかり出して、それに基づいて公共交通のサービスを選んでいくという、ポイントトゥポイントで今いる場所から目的地までのサービスというものをセットで情報提供して、場合によっては予約もできる。タクシーだとか、ここはデマンド交通ないのですけれども、色んなものに関して予約もできて決済もできるというのが世界の流れになっています。そういったところまではなかなか難しいのですけれども、今非常に世の中進歩していますので、そういったものも研究頂いて、導入にはハードルもありますが先駆けてチャレンジしてもらいたいなと思っています。併せて、基本方針2の施策の3ですね。新たな移動手段の活用で、これに関しても先ほど自動運転の話がありましたけれども、非常に世の中進んでおりまして、ここでも議論しましたけれども貨客混載というのも以前は大変難しいと言われていたのですが、今はもう日本各地でいくつも事例が出てきています。そういう意味で、色々な可能性がありますので、そういったところもぜひチャレンジしてほしいなと思います。実は、今回PDCAを回してバツが付いているところもいくつかありますけれども、私はこの計画はですね、計画作った時にも申し上げたのですけれども、大変意欲的な、平たく言えば多少欲張った計画になっていたと思います。そういった意味でバツが付いていたとしてもこれはある意味仕方ないのかなと思ってまして、ただ、やはり先ほどチャレンジというふうに申し上げましたけれども、色んなものにチャレンジしてほしいなと思っておりまして、積極的な、前向きな、他を比べるわけではないのですけれども、他の自治体ではどちらかというと保守的な計画もあつたりしますので、そういった意味ではぜひ全国の先駆けになるようなプロジェクト的なものもどんどんチャレンジしていただきたいと思っています。

【議長】

ありがとうございます。事務局。

【事務局】

今頂いたご意見について、次期の見直しの時にぜひそういったものを踏まえて計画に反映していくように努めてまいります。

【議長】

他にございますか。どうぞ。

【委員】

公共交通の重要性というのをしばしば言っているのですが、やはりこれからの都市計画、まちづくりという面では、公共交通は肝であるということは誰もが言っているわけなので、それにこれから都市計画とか総合計画とかを作られていくと思いますけれども、公共交通の位置づけをね、そこに十分盛り込んでほしいなと思います。この間宇都宮市の市長選挙がありましたよね。世論を二分して、結局LRT（ライトレールトランジット）を導入するかどうかが市長選の争点だったみたいで、結局あれを作るということで約430か450億円予算を取ってということだったと思います。佐倉市の予算の9割がたを使う感じですよ。だからそれくらい公共交通というのは非常に重要なポジションですので、先ほど申し上げたようにそのところについて身近なことから、それから市の将来のまちづくりに対しての、市民から理解されるような形で色々とPRしてほしいなという意見です。

【議長】

事務局。

【事務局】

委員から、総合計画や都市計画にきちっと公共交通を位置付けてくださいというご意見だと思います。こちらもそのように認識して、これから見直しされる総合計画や都市マスタープランなどの大きな計画がございますので、そういったところに公共交通の重要性をきちっと盛り込んでいきたいと考えております。また、先ほど市民全体に理解していただ

くという広報活動も積極的に努めてまいりたいと考えております。

【議長】

他にございますか。この際ですのでどなたかいらっしゃれば。はい、それではご意見などはないようなので、事務局は頂いたご意見等を踏まえ、作業を進めてください。また、委員におかれましても、お気づきの点などあれば随時事務局までご報告いただければと思います。協議についてはこれまでといたします。より良い計画となるよう、今後ともご協力をお願いいたします。

4 連絡事項

5 閉会