

**第25回 佐倉市地域公共交通会議 議事録**

日 時	令和元年5月31日（金） 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、内田委員、成田委員、土屋委員、坂口委員、友崎委員、大川委員、斯波委員、松田委員、兼坂委員、轟委員、利根委員、豊田委員、佐藤委員、小野寺委員、上村委員、花島委員（代理：川島氏） 以上18名</p> <p>○ 事務局職員 菅澤都市計画課長、鈴木副主幹、大野主任主事、小川主事、醍醐主事、檜垣主事</p> <p>○ 傍 聴 人 5人</p>
配布資料	<p>資料1 佐倉市コミュニティバスの利用状況</p> <p>資料2 デマンド交通終了に伴うアンケート調査結果報告書</p> <p>資料3 次期佐倉市地域公共交通網形成計画について</p> <p>資料4 公共交通に関するアンケート調査結果報告書</p> <p>資料5 交通事業者ヒアリングの結果</p> <p>参 考 第23回佐倉市地域公共交通会議（H30.11.6）資料</p>
議事	<p><b>【報告事項】</b></p> <p>① 佐倉市コミュニティバスの利用状況について</p> <p>② デマンド交通終了に伴うアンケート調査について</p> <p><b>【協議事項】</b></p> <p>① 次期佐倉市地域公共交通網形成計画について</p>
内 容	
<p><b>1 開会</b></p> <p><b>2 会長挨拶</b></p> <p><b>3 議事</b></p> <p><b>【報告事項① 佐倉市コミュニティバスの利用状況について】</b></p> <p><b>【議長】</b></p> <p>それでは議事に移ります。報告事項①、佐倉市コミュニティバスの利用状況について、および報告事項②、デマンド交通終了に伴うアンケート調査について、事務局より説明をお願いします。</p> <p><b>【事務局】</b></p>	

資料1に基づき説明。

**【報告事項② デマンド交通終了に伴うアンケート調査について】**

**【事務局】**

資料2に基づき説明。

**【議長】**

ありがとうございました。ただいま事務局より、佐倉市コミュニティバスの利用状況について、およびデマンド交通終了に伴うアンケート調査についての説明がございました。ご質問、ご意見等があればお願いいたします。

**【委員】**

先日ありました市長選、市議選の候補者の公約の中に、コミバスの料金を下げるという方が市長候補を含めて2名、それから4名の方が拡大という公約を挙げておりました。個人名や党名は言いませんけれども、料金を下げてほしいという要望と、料金を下げて拡大してほしい方と、あるいはコミュニティバスの拡大をすると公約に挙げた方がいましたけれども、議会の中にはこういう事を検討する委員会というものはあるのですか。現在市議会の中に。市長候補の方は落ちましたけれども市議の方は全員当選していますので、当然公約に掲げている以上、行動を起こすと思うんですね。

**【事務局】**

議会の中ではまだそのような会議が設けられたという事は特段聞いておりません。

**【委員】**

はい、わかりました。

それから、資料1の畔田・下志津ルートがございますよね。この中で停留所別利用状況とございますけれども、畔田から東邦大学の間が自由乗降区間ですよ。自由に手を挙げてバスが停まる、バスに乗れるという。その数字は畔田に入っているのですか。要するに、あそこ「ピンコロ農園」という、日本に3人しかいないブルーベリーマイスターの作っ

るブルーベリー農園があるんですよ。そこで僕らみんな手を挙げて降りるんですよ。乗る時も手を挙げて乗るんです。畔田に統合されているかどうか、それをお聞きしたい。

**【事務局】**

こちらの停留所別利用状況ですと、停留所の実数しか載せておりませんが、運用上、自由乗降区間で乗車、降車があった場合については、1つ手前の停留所で集計するようにしておりますので、畔田～東邦病院間で乗ったとするならば、畔田に利用者を集計する形になっています。

**【委員】**

左側の月別利用状況ってございますよね。この7,8,9月とまさにブルーベリーの最盛期なんです。だからこの辺で増えているんじゃないかと僕は思います。参考までに。以上です。

**【議長】**

ありがとうございました。その他にございますでしょうか。

**【委員】**

コミュニティバス、非常に市役所としては洒落た、かわいい、高橋先生に頼んで、非常に殺風景なまちを明るくにぎやかに走ってくれているので、非常に目立つ形で市役所としては非常によくやっていただいたと思うんです。アンケートにもありましたけれども、自由記述のところ「高橋先生のかわいいバスは、ファンの私としてはうれしい限りです。イベント等に使ったらどうか」という意見とか、「コミュニティバスの利用が少ないので、このままではなくなってしまうんじゃないか」というような記述回答もありました。さらに市民に浸透していくために、せっかくこういうかわいい車両にしてもらっているので、何かもっと市民に対して「市としても市民のために色々な行政をしているんだ」と。やっぱり交通というのはこれからのまちづくりの骨格であり、人間の体でいえば血管で血液をくまなく人体に送るようなことで、僕は非常に重要な、お金をますますかけてもいいんじゃないかと思うのですが。

あとひとつ、やっぱり僕ら民間で勤めた人間から見たら、やっぱりこれだけの事をやっているのに宣伝がすごく下手なんですよね。やることはやるんだけど。今地方自治体で言われているシティプロモーションですよね、市を売るというか、市民に対し愛着を持ってもらう。そういう意味でもうちちょっと色んなことを考えた方がいいと思う。例えば、僕はいつもすれ違う度にあのバスを見るんですが、本当に少ないんですよね。アンケートにもあるように、このままではなくなってしまうんじゃないかというように、一般の人は危惧する人も出てもおかしくないと思うんですよ。それくらい少ないですね。だから、例えば1年に1回ぐらい無料デーを作るとかね。無料デーもそれは子供さんだけでも、子供連れだけでも、子供は無料で乗せるとかね。それで、市全体でそれに取り組んで、この路線のどこかでお祭りの何かをすとかね。どこの企業でもそうなんだけど、市役所なんかでも特にそうですけど、横の連絡というか、産業振興という意味で色んなところが横のつながりでそれに取り組むというようなことで、例えば1日子供さん無料デーとして、親子連れでかわいいバスに乗ろうよと思ってる親御さんいるかも分からないですよ。それで無料だったら行きますと。それでどこか途中で降りれば、そこで佐倉の色んな楽しい特産品とか売っているとか、そういうことをして、子供さんに対してサービスするような。そんなことを考えてもいいんじゃないかと思うんですよね。どういう形で宣伝し、市民に浸透させていくのか、その辺のところをお聞きしたいところなんですけど、多分あんまりお考えにないんじゃないかと思うので、あれば言ってほしいです。

#### 【事務局】

委員からPRが不足しているというようなご意見をいただきました。以前実施したアンケートでも「このアンケートで初めて知った」とか「運行しているのを知らなかった」という方もたくさんいらっしゃいました。我々もこういった情報発信という部分で力を入れる、工夫をしていかなければならないという課題認識は当然持っております。その中で1つ、我々が今考えているのが、例えばバスの乗り方教室。高齢者の方はやはり今まで車で、免

許返納したあとバスに乗ろうと思ってもなかなか乗り方が分からないといったご意見もいただいております。そういった部分で例えば人が多く集まる商業施設ですとか、乗り方教室で、コミュニティバスだけではなく市内の公共交通を利用してもらおうという部分を今後検討していきたいなという風に現時点では考えております。

**【委員】**

やはり、交通というのはこれからのまちづくり、特にコンパクトシティとかそういう都市計画、将来のまちづくりにとって物凄く重要なポイントですので、ますますこのセクションというのは重要になっているし、それに対していろんな形で市民に対しても「これに対してお金を使ってもいいんだ」というようなアピールを日頃からしないといけないと思うんですよ。それに僕は市の広報はよく見ているんですが、あまりこれについて、試験運行とか本格運行とかという時は出たけども、やっぱり都市部としても「これに対してお金をかけていいんだ」というような、市民に理解を得るにはどうしたらいいかというのを常日頃から考えてほしいと思います。

**【議長】**

ありがとうございました。その他にございますでしょうか。

**【委員】**

資料2の内容について理解が深まるように教えていただければと思っています。資料2の4ページですね、地区別に詳細なデータが記されていて、和田地区と弥富地区と馬渡地区3,717名がいらっしゃるという事で、そのうちデマンド交通の登録がトータルで573人で、ここに登録率というものがあるのと配布割合という数値が並んでいるんですけども、回収人数224人というのは登録をしている方に配布をした回収なのか、3,717人に配布をした回収なのか、見方によって変わると思うので。回収率自体は色々並んでいるんですけども、ご関心の度合いがどのように測ったらいいのかなと思ひまして。登録されている方は自らデマンド交通を利用しようという意思があって、その中でアンケートに答えていた

だいたんですけれども、登録をされていない方もいらっしゃるという事もあって、その辺の世帯に対するデータの部分的な整理はどういうのかなというのが1つあります。

それから、コミュニティバスに移行したという整理があるんですね。このアンケートの結果で7ページをご覧いただきたいと思うんですけど、デマンド交通を利用していた95人のうち、約25%がコミュニティバスに切り替えたという事で、この「切り替えた」の解釈なんですけれども、アンケートを拝見すると、1回でも利用した方はコミュニティバスを利用したことがありますという事で、1回でも利用すれば、その人がデマンドの登録であれば切り替えたという解釈なのか、ある程度継続的にコミュニティバスに乗るという事が切り替えたという中に含まれているのかどうか、この辺が事務局の方でデータ的にお持ちであればちょっと教えていただければと。

3つ目なんですけど、この登録されている方の率というのが資料2の4ページにもあったんですけれども、将来的な地区の中のコミュニティバスのご意向みたいなものをどのように推し量るかという。このアンケートの中にあるもので。色々クロス集計とかされているんですけれども。8ページをご覧いただきたいと思うんです。この地図の中に地区別に色が分かれてプロットされていて、真ん中の黄色い、デマンド交通からコミュニティバスまたは高崎線に切り替わった人の割合が50%以上の地域が中央部の方にあって、他の地区が薄い緑色になってございます。この辺について、こんなことが考えられるという要因についてもしお分かりでしたら情報としていただけると大変このアンケートの参考になりますのでお願いしたいと思っています。以上3点、よろしく申し上げます。

#### 【事務局】

ご質問に答えさせていただきます。まず1点目の、4ページの下の方に参考という形で色々数値を並べていまして、①人口、②人口の中でどれぐらいの方が登録しているか、という人数を表しておりまして、⑤の回収人数については、こちらは②の配布した方に対して何枚回収があったかというような結果になっています。配布人数につきましては、デマンド

交通に登録していただいていた方のみになっておりますので、その登録していた方からの程度回収があったかというような形になっております。

次に2点目の質問の回答になりますが、7ページのコミュニティバスと高崎線、デマンドの関係ですね。デマンドからコミバスに切り替わったというのはどういうことかということなんですけれども、今回のアンケートでは、「コミュニティバスと高崎線を利用したことがありますか」という質問になっていますので、1回利用すれば、何回でも利用していない方でも「はい」という答えになっているという形になります。その方が何回も利用しているかというのはまだ把握が出来ていないところですので、アンケートの回答の段階で1回でも利用していれば今は「切り替えた」というまとめになっています。次に3点目になります。

3点目が8ページの切り替わった人が多い地域をオレンジ色、少ない地域を緑色に塗っていて、それで何か傾向があるかという事なんですけれども、オレンジのところは和田地区というところで、1つ考えられるとすれば青い路線ですね。青い路線が高崎線、ちばグリーンバスさんに運行していただいているものになっておりまして、こちらが直接JR佐倉駅に行くことができる線になっております。こちらの高崎線が通っている所が和田地区限定になるんですけれども、直接JR佐倉駅に行けるという観点で少し割合が多くなっているのかなといった印象になります。弥富地区、岩富や坂戸でも、緑色になっているんですけれども、7ページの方にですね、その地区の方で切り替わった人と切り替わらなかった人の人数を記載しておりまして、例えば、弥富地区の岩富町の方でも、切り替わった方は5人いらっしゃいますので、複数人いる。割合の形で緑色になっているという状況になります。以上になります。

**【委員】**

よく分かりました。ありがとうございました。

**【議長】**

他にございますか。

**【委員】**

1点、資料1で参考までに分かりましたらちょっとお教え願いたいんですけども、ここに各ルートごとの1日あたりの利用者数の推移というものがあるんですが、1便あたり何人乗っていただけるかというのは、当然運行便数が変わっていると思いますんで、1便あたり何人平均で利用されているのかも分かりましたらちょっとお教え願いたいんですが。

**【事務局】**

1便当たりの乗車人数という事なんですけれども、内郷ルートにつきましては、青い棒グラフの部分が19便で走っておりましたので、単純に割ると約7人、本格運行では平日と土休日で便数が違っておりますので、平均して20便という形になりますので、約5人の方。志津北側ルートの青い部分は20便でございましたので約3人、右側のオレンジ色の本格運行では18便になってございますので約4人ですね。その下、畔田・下志津ルートにつきましては、こちらも試験運行が20便ですので約3人、本格運行では18便ですのでこちらも約3人。南部地域ルートにつきましては、青色の部分が25便運行しておりましたので、約0.4人。本格運行、こちらは36便で運行しておりますので約0.6人になっております。

**【委員】**

ありがとうございました。

**【議長】**

その他にいかがでしょうか。

**【委員】**

資料1ですけどね、免許の返納についてお聞きします。この間の大きな事故があったんでね、僕の友人も考えているんですけど、心配なのはですね、将来的にあと5年もすると、AI、自動運転のね。例えば聖隷佐倉市民病院と言うと自動的に運んでくれると。それから、人が前に立ったら止まるとか、衝突防止装置が普及するという場合ですね、AIの車を運転す

る場合は免許は要るんですか。免許返納した方が、事故がないとか、目的地にスイッチぽんで行けるとか、自動運転してくれる車を利用する場合にAI専用免許みたいなやつがあるんですかね。これちょっと質問といいますかね、愚問かもしれませんが、実際僕もあと5年ぐらいしたら返そうかなと思っているんですけど、その頃自動運転の車が普及すれば乗ってみたい。でも免許がない、返納しちゃったという事態が発生すると思うんですね。そういう場合、AIの車専用の免許証みたいなものは佐倉警察さんは考えているんですか。

【委員】

一警察署が作るものではないですね。基本的に自動運転とはいえですね、運転手は何かあった時に人間が代わるようにしてくださいっていうのが当分は基本的な考え方だと思うので、基本的に免許がない人が乗っていいよという風になるとは当分の面は思えないところではあります。ただ、本当に最後、電車に乗るような感覚で乗れるぐらいの自動運転になれば分からないんですけど、今の段階で完全に免許なしで乗れる車っていうのはまだ話も出てないのでちょっと何とも言えないですね。

【委員】

じゃあちょっと返納は戸惑いますね。

【委員】

免許証返納の話が出たものですからね、私ももう78歳でもうあと2年で、だからもう本当に切実な問題なんですよ。今ちょっと自分なりに考えてみると自動車を持っていると、多分人によって違いますけれども、自動車買ったり車検とか、それから毎月のガソリンとか見るとね、月々2万5千円か3万円ぐらい使っているのかなという感じなんですよね。そしたら、返納した場合、女房も持っているので、車を使わないとすれば2人分になるわけで、その2万5千円なり3万円を毎月なにか日常の生活を、前グリーンバスさんかな、何か見た事あるんですけども、パス。何万円かで半年いくらとか、1年いくらとか。そういう何か共通の毎月、年間でもいいんだけどもお金を払ってパスを持っていると車がなくても何か便

利な形で車に代わるものとして公共交通を利用できるというのは、ちょっと頭を切り替えれば返納してもいいのかなというね、もう本当に切実に考えているんですよ。だからそんなコミュニティバスとか民間のバスも含めて何か共通のパスを発行するとか、そういう考えは全然考えていないですか。

**【事務局】**

先程のパスの件ですけれども、成功自治体というか、特に東京都のシルバーパスというのが都バスですとか、都営地下鉄とか、年間約2万円お支払いして使えるというのは一番代表的な事例かなと思います。現在の市内の公共交通を見渡してみますと、ちばグリーンバスさんが年間パスみたいなものを既にご用意して、山万ユーカリが丘線につきましてもシルバーパスというものがありますので。ただ、それをすべての共通で1枚でという部分につきましてはやはり事業者さんとのやり方の部分が1つ課題になってくるかと思います。理想的にはシルバーパスを参考というか理想像なのかなと思うので、その辺りは引き続き検討はさせていただきたいと思います。

**【委員】**

資料2の11ページですね、ここに地域の移動手段についての意見、要望、感じた事についての記入集計があるわけですが、その中に乗り換えルートに関するものが28とかなり多いという事でありまして、この中に主な意見として、12ページを見てみますと乗り換えルートに関する事を7つばかり大きなものを載せてあるのですが、先程の数字的には28ですよ。で、最終的には28になると思うんですが、この7つの中で例えば重複する、何番目が一番多いとかあるんでしょうか。分かれば教えていただきたいと思います。

**【事務局】**

質問に回答させていただきます。今回の11ページのご要望については11ページの上に乗っている棒グラフのものが総数になっておりまして、主な意見という事で重複しているものは1つとしてこちらに載せています。乗り換えとルートに関してのところなんですけれど

も、この中で集計をして一番多いなと感じたものが、やはり京成佐倉駅とJR佐倉駅に直接行きたいという意見が多かったと感じています。デマンド交通ではJRと京成へ直接行けたこともあって、コミュニティバスでは乗り換えをしないと基本的には行けない状態になっていますので、おそらくそちらに関しての意見かと感じています。

**【委員】**

ありがとうございました。

**【議長】**

その他にございますでしょうか。それでは、その他にはご質問がないものと認めます。本件につきましては、報告事項のため採決は致しませんが、事務局はいただいたご意見などを踏まえて今後事務を進めてください。

**【協議事項 次期佐倉市地域公共交通網形成計画について】**

**【議長】**

続きまして、協議事項の①、次期佐倉市地域公共交通網形成計画について、事務局より説明をお願いします。

**【事務局】**

資料3～5に基づき説明。

**【議長】**

ありがとうございました。ただいま事務局から次期佐倉市地域公共交通網形成計画についての説明がございました。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】**

公共交通に関するアンケート調査、本当によくやっていただいて、非常に参考になりました。しかも45%、半数近い回収率というのはやっぱり僕は驚異的な数字じゃないかなと思うんですが。なかなかこんなに高い回収はできないので、色々ご苦労があったと思いま

す。

その中で、資料4の23ページの予算について、公共交通関連予算というのはなかなか市民の方の理解が得られていると思うんですけども、さらに0.5%ぐらいという回答が2割くらいいるというのも心強いんですが。繰り返しになりますけれども、公共交通への予算の出費ってというのはなかなか理解が得られないと言われているんですよ。道路行政とか、道路とか橋とかってというのは目に見えてそこが便利になるので、だから金を使っても良いというようなことを言われていまして。なかなか公共交通に対して予算を取りにくいという事がありますので、本当に色々な機会を捉えて、市がやっているコミュニティバス等の市民に対するサービスというものの充実をアピールして欲しいなと思います。

それと、1つ注文がありますのは、4ページから5ページの。この分け方はどうかな、と思っているんですよ。つまり、「通勤・通学」、「買い物」、「通院」ですよ。ここまでやるんだったら、通勤ってというのは会社ですよ。会社なり役所とか色々あるでしょうけれども。通学ってというのは学校ですよ。そしたら、「通勤・通学」というのは「通勤通学定期」とかいう言葉で一括りにするんですけども、こういう時はね、会社へ行くのと学校へ行くのと全然違いますよね。まず年齢も違うだろうし、目的も違うだろうし。そしたら、通勤通学が会社へ行く、学校へ行く。買い物は商店とかショッピングセンターへ行く。それから病院へ行く。こういう分け方にするんだったら、少なくとも通勤と通学というのは分けるべきだと思うんですよ。なぜかという、将来的に佐倉は東京で働いている人をなにがしか、0.1%でもいい、0.001%でも来てもらわないと人口が減っていく対策の1つとしてそれが重要だと思うんですよ。だいたい今、東京の昼間人口、昼間働いている就業者数は830万人と言われているんですよ。だからそのうちの0.1%、0.001%でもかなりの数ですから。そしたら佐倉市民の通勤実態というのを色んなアンケートとか、色んなものを積み重ねていって、佐倉市で働いている人たちの実態を色々浮き彫りにするためにこういうものが重要だと思います。で、これ見たらね、これ多分ほとんど通勤だと思う

んですよね。違いますかね。10代が4人でしょ。で、20代が17人ですからね。多分これも通勤と見ても良いと思うんだけど、通勤通学までいったらぼやけちゃうんですよね、イメージが。だから、是非通勤だけに絞って出すっていうのも良いですよ。だから、①通勤、②通学という風に。それが必要なんじゃないかなと思います。

【議長】

ありがとうございます。事務局から何かコメントはありますか。

【事務局】

次回また市民アンケートを取る機会がございましたらその辺を精査してやっていきたいと思えます。貴重なご意見ありがとうございました。

【議長】

ありがとうございました。他にいかがでしょうか。

【委員】

質問とご意見という事でご理解いただければと思うんですけれども、まず先程の説明で資料3の4ページ、公共交通網形成計画における3年間で、A3版の交通マップで、オレンジ色の丸で囲んだ①、②、③、④の空白は取り組んでこられて、いよいよ飯重ほかの地域の交通空白を次期計画で取り組んでいきたいというのも理解してございます。ご説明の中で触れられた、佐倉市の立地適正化計画というのが、若干コメントがありましたので、その立地適正化計画の計画年次というのは今この資料にはなくて、どの位のスパンで立地の適正化を図っていくまちづくりとか公共の施設の計画が出てくると思うんですけど、公共交通網形成計画の実施スケジュールについては3年ごとに見直しながらという事になると、なかなか先行きの話も見えなくて、今は交通空白地域として飯重ほかの地域をまた取り組むという事があるんですけど、将来的な立地適正化計画に基づく交通空白になる、ならないの色々な将来想定みたいなものが次期計画の中である程度はお互いに連携しながら、計画として、そういうものを進めながら飯重ほかの地区もやられるのかどうかという点が質問に

なります。

それから意見として、今日色々なコメントということもあえてしゃべっていましたが、資料の番号はないんですけど、参考として右肩に第23回佐倉市地域公共交通会議、30年11月6日に出されたA3の横で進捗状況を示す資料がございます。これをちょっと拝見してよく今の状況が分かって、そこでちょっとコメントなんですけど、こう見ると達成状況が、○があって、×が4つほどございます。で、中ほどにある、まちづくりと連携した路線新設の検討というのが、関係者との協議で、実施状況も現在のところ同じ形になっていて、これから次期計画を策定するときには、今までの関係者との協議の状況を併せて、今後どうなっていくのかという部分は、路線新設ありきということよりも、よくその辺は協議した上で、いきなり施策の2に柱に入れるかどうかという点も議論が必要ではないかという点がまず意見としてです。

それから、基本方針の3、公共交通を利用したくなる環境創出。これの施策1の②にですね、バスロケーションシステムの導入検討というのがありまして、かつて11月の会議でも述べておりますが、バスロケーションシステム自体の、これを読む方、市民の方によって解釈が色々。昭和50年代にバスロケーションシステムというと、信号の制御も入れた、道路下に大規模なデータを伝送するものがあったって、バスが通過するとそれを把握しながら接近を利用者の方に知らせるというもので、大変莫大な金額をかけてやっていたものが当初のスタートでございます。現在はインターネットが普及し、コンピューターやパソコンが非常に今進んできている中で、バスロケーションシステムという言葉自体が、だんだん形が変わってきている所もありますので。例えば、携帯用の端末にバスの位置を出すというのも出だしております。都市部ではそうしたのも利用者層に応じて、バスの位置情報を通信でやり取りするというのはそれ1個ずつでもコストがかかります。そういう意味で路線の特性上、常にバスの位置を把握したバスロケーションシステムというのはコストが非常にかかるというのがありますけれども、それに代わるようないろいろな工夫を実施して

いる地域もございますので、一言に基本方針としてバスロケーションシステムを導入するんだという形ではなくて、3年ごとの見直しですけれども、その状況に合わせて新しい情報を入れて、新しい佐倉市の地域公共交通網形成計画になるといいなと思ひまして。それに色々な情報を集めて、次期改定では言葉に固執しないでやっていただければありがたいなと。これは2つ目の意見です。以上です。

**【議長】**

ありがとうございます。事務局からコメントはありますか。

**【事務局】**

貴重なご意見等ありがとうございます。まず1点目に質問があったかと思うんですけれども、話の中で立地適正化計画というのがありまして、立地適正化計画は今の公共交通網形成計画と同じ28年度末に策定をしたものになっております。立地適正化計画の目標年次なんですけれども、こちらは都市マスタープランと一緒に平成42年となっていて、少し長期的な計画になっております。その中で、まちづくりという観点で立地適正化計画と今回の交通網計画というものが、連携が必要になってきて、交通網形成計画の方が少し短期にはなってくるんですけれども、立地適正化計画等の目標と併せて色々進めていきたいと考えております。

ご意見で2点ありがとうございました。まちづくりと連携した路線で、協議の中で色々な他の関係者さんとの議論が必要という事で、そのようなことも今後進めていきたいと考えています。第1次の計画の中でバスロケーションシステムの導入という事で少し限定的な書き方をしていますが、今回の計画では、資料3の8ページになるんですけれども、少しバスロケーションシステムといった限定的な書き方というのを避けようかなと思ひしております。例えばですね、8ページの目標、公共交通を利用したくなる環境創出の中で、情報提供の充実という事で、色々なものを検討していけたらいいなと考えています。以上になります。

【委員】

ありがとうございました。

【委員】

先程、立地適正化計画と羽鳥・飯重ルートの関係性に関してご質問があったかと思いません。佐倉市で策定した立地適正化計画、基本的には居住誘導区域、都市機能誘導区域といったような、市街化区域内に居住を誘導していく、施設を誘導していくという計画でありながらも、佐倉市独自に、地域の既存集落は維持していこうというコメントをきちんと入れておまして、今回の羽鳥・飯重の既存集落も当然維持していくべき集落ととらえております。そういった既存集落を維持していくためにも、コミュニティバスといった公共交通の整備も重要な要素であると考えておりますので、今回の残された1ルートについても整備をしていくべきと考えております。以上でございます。

【議長】

ありがとうございます。その他にいかがでしょうか。

【委員】

アンケート等しっかりやっていただきまして、そして方針もほぼ網羅的に提示されているんじゃないかなと思っております。その中でちょっと疑問があるのがアンケート、資料4の18ページですが、実はこれ非常に気になって、バス停からどのくらいの距離にあるんだろうと、いわゆるラストワンマイルというんですけれども、バス停、駅等からの先ですね。こういったところのアクセスに遠いので乗らないと、先程もアンケートの自由意見にありましたけれども、そこが気になってこの数値を見てたんですけれども、実は結構驚いてまして、すごく5分以内で、1分、3分、5分でもう80%を超えるほどバスが充実しているんじゃないかなと逆に思ったんですね。ただ、上にある囲みの数字がちょっと正しいかどうか、と。3分以内で89.8というのはちょっとどこの数字を言っているのか分からなくて、5分以内で減ってしまうのもちょっとどういうことかよく分からなかったもので、ここら辺も

しかしたら違うんじゃないかなという事です。あとはその下の年齢に関しても50代が約40%と言っているんですけど、これもちょっとどう見ていいか分からなかったの。ちょっとこの辺精査いただければなと思っているところです。もしかしたら私の解釈が違うのかもしれないですが。これが1点ですね。

今度は意見になります。今言いました通り、公共交通の一番の問題はラストワンマイルです。頻度の問題もあるんですが、利用者が増えてくれば頻度を上げてくることもできるということですから、シームレスにつないでいくという事で、先程もありましたけれど、情報提供というのは非常にこれからのキーワードだと思います。最近のはやりの言葉でいえばMaaSっていう。モビリティ・アズ・ア・サービスですね。これはもう本当にスマートフォンで自分の居場所から目的地まで入れると、どうやって行けばスムーズに行けるかというのをシームレスで情報提供してくれるもので、究極は決済までしてくれるというものです。ですからスマートフォンの上ですべての決済が終わって、あとはもう迎えが来るのを待ったり、タクシーだったり、あるいは海外ではシェアリングですね。そういったものが迎えに来てくれて、バス停だとか駅まで送ってくれると。こういうような仕組みが世界では主流になりつつあるというか、たくさん出てきて普及しているわけです。ですから先程もありましたけれども、そういったものをうまく組み合わせ、それは基本的には情報化だとか、自動運転の話も先程ありましたけれども、そういったものも含めて新しい技術というものをどうやって入れていくかというところがポイントになってくるんじゃないかなと思っています。そうやって見てみると、資料3の8ページの右側の施策のイメージの中に盛り込まれているのではないかなと思っはいますが、今言ったようなシームレスだとかラストワンマイルだとかそういったものをどうやって解決していくかというところを焦点にあてて施策を具体的に考えていくべきだと思っています。そういった意味では2つ目の囲みの③の新しいモビリティの導入というのも最近是非常にいろんなものが入ってきて、国交省さんでもグリーンスローモビリティという、簡単に言ってしまうとゴルフ

場のカートのような乗り物でラストワンマイルをどうにかしようという事ですね。で、そういったものが駅まで行ってしまうと路線バスと競合しますけれど、それをバス停までという事でやればバスのサポートにもなります。

それから、先程免許返納の話が出ていましたけれども、このくらいバス停が近いという事であれば、もしかしたら自転車のサポートでもかなりいけるんじゃないかなと思ってまして。自転車の駐輪場等もバス停にしっかり整備して行って、そして今この地域坂が結構あつたりしますけど、電動のアシスト自転車とかかなり普及していますから、そういったものを使いながらうまく、高齢者の方が自転車を安全に、安心に乗れる環境づくりという、利便性良く乗れる環境づくりをすれば、それをバスときちっと組み合わせるといようなこともしていけばいいのではないかなと思っておりまして、新しいモビリティの中に、ちょっと新しいとは言えないですけど自転車、自転車でも少し安全性に配慮した自転車のようなものを使っていくというのもあるのではないかなと思っております。

いずれにしても前回の佐倉市地域公共交通網形成計画が3年という短い期間でしたので、先程もありましたが参考資料を見ると、ほぼ前回も全部網羅されているような気がしますので、そこで不足しているものを足していくという方針でよろしいのではないかなと思ってます。以上、意見です。

**【議長】**

ありがとうございました。事務局。

**【事務局】**

質問と意見がありました。それについて回答させていただきます。まず、アンケートの調査結果報告書、資料4の18ページの上段の数値についてなんですけれども、こちら、まとめが少しわかりづらいものとなっております。まず1つ目の丸についてですね、3分以内が全体の89.8%というまとめになっておりまして、これは、言いたかったこととしては、もしバス停が3分以内、ひとつ3分が数値になっておりまして、1, 2, 3分のところにあつた場

合、10分程度と答えている人であれば、1～10分どこでもバス停はOKですよという事で含まれてくるんですけども、1分の人ですね、10.2%の人というのは1分以上、2分や3分であるとおそらく利用しにくいと考えているので、3分と考えた時に10.2%の人というのは利用しやすいとは思わないという形で、10, 7, 5, 3分と回答した人の89.8%という数値を出している状態になります。同様に、下の50代のところの考察の中で、5分以内と回答した人が40%にとどまるという風にしてあるんですけども、5分以内であった時に、3分以内と回答した人はもしかしたら5分以内であれば利用しにくいと感じてしまうという事なので、10, 7, 5分と答えた計約40%にとどまるといったまとめになっております。少しわかりにくいんですけども、言いたかったことはそのようになっております。

続けて意見、網計画の方でMaaSやグリーンスローモビリティなどのご意見をいただきました。MaaSやグリーンスローモビリティなど、今色々な運転というところで取り組む必要があるものが出てきている中で、資料3の8ページの中の実施事業のイメージというところで④の情報提供の充実ですとか、③の新しいモビリティの導入の検討ということで色々今回検討していこうと思っております。MaaSとか自動運転とか、その中で話も出てくると思うんですけども、そういったことも、今回の計画は5年になりますので、5年が終わった次の計画で検討していくなど、色々な施策も考えていきたいと考えております。以上になります。

**【委員】**

ありがとうございました。18ページは私勘違いしていました。これは意向ですね。実際ではなく意向という事ですね。分かりました。見方も了解しました。ありがとうございました。

**【議長】**

ありがとうございます。他にご意見ございますでしょうか。

**【委員】**

このアンケートからですね、感想というのをちょっと申し上げておきたいんですけども、資料4の20ページの⑥、⑦、⑧の乗り継ぎしやすくなる、時刻表通りに運行する、あるいはルートや行き先。これを考えてみますと、どのようにすれば路線バスを利用しやすくなるかのアンケート結果であるわけですが、一方で、交通事業者のヒアリングの結果を見ても、バス事業者の方は、事業を継続していくうえで定時性の確保、それから市内の渋滞状況があげられていますけど、私からすればもっと追加して、例えば東邦大の前とかね、あるいは京成佐倉駅、あるいは神門の交差点、この辺も追加しても一般市民としてはいいのかなと、こう思うんですけども。いずれにしても、定時性の確保というのはやはり要望にあらわれている通りですね。利用しやすくなる。間違いなくそこへ時間的に行けると、そういうことになるわけでありまして。したがって、これをするためにはですね、交通実態の把握もそうでありまして、道路環境整備、例えば道路の拡幅、交差点の改良、あるいは路面標示、あるいは信号機の改善とかですね、その辺を含めた交通管理者、道路管理者、それから事業をされている関係者との相互の連携と言いますか、話し合いと言いますか、それが非常に今後、こういう計画体系を作る、実施する上で重要になってくると思いますので、その辺も今後ご配慮しながら進めていただければいいのかなという風に感じました。

【議長】

ありがとうございます。事務局。

【事務局】

定時性についてのご意見、ありがとうございました。アンケートやヒアリングからもバス独自の、バスの定時性について色々要望などをいただいております、やはり定時性を確保するには道路の問題とかを解消するという話も出てくるとは思います。その中で、道路部局との調整とかも図っていきたいと思うんですけども、その他にもですね、交通の定時性確保のためにできることとかも検討していければいいなと考えているところです。

以上です。

**【議長】**

ありがとうございます。その他にございますでしょうか。

**【委員】**

利用しやすくなるというのはですね、バス停とそこにあるもののイメージがネーミングライツか何かでイコールになって、例えばサンセットヒルズとか、目的地の名前がバス停に表示されていると利用しやすいと思うんですよ。今度羽鳥・飯重地区を走るそうですけれども、出来ればバス停の地名とそこにある有名な企業、あるいはお墓かもしれませんけれども、それをうまく組み合わせて、ネーミングライツ的な、あそこに行くにはこのバスを使いたい、使える、と。そういうイコールイメージを醸成していった方がバス停の名前の変更を含めていいと思うんですよ。それで利用拡大が図れると思うので、ネーミングライツ等、特に飯重・羽鳥の新しい路線については新しい考え方で、地元の方は理解していても、例えばお墓を見に行きたいとかそういう時のためにもイコールイメージになるようなバス停の名前を付けてほしいなと思います。これは意見です。例えばウィンドミルクリニックってありますよね。白内障の専門の病院なんですけれども、ここによく僕移動サービスでおばあちゃんを運ぶんですけれども、タクシー利用の方がバス利用して、非常に金額的には助かったという意見をね、タクシー会社さんにはご迷惑かもしれませんけれども、言っておられました。だからうちはウィンドミルクリニックという名前を出してもらってよかったと言っておりますので、その点を考慮してほしいです。

**【議長】**

事務局何かありますか。

**【事務局】**

分かりやすいバス停留所という事で意見ありがとうございました。内郷ルートでも料金改定の際に色々分かりやすいバス停の名前という事でウィンドミルクリニックを含め変え

てきたところですので、貴重なご意見として承ります。以上です。

**【議長】**

ありがとうございます。その他にございますでしょうか。その他にないようでございますので、事務局はいただいたご意見等を踏まえまして今後作業を進めてください。また、各委員におかれましても、お気づきの点などございましたら是非事務局までご報告、ご意見等いただければと思います。協議につきましてはこれまでといたします。良い計画となりますよう、今後ともご協力をお願い申し上げます。本日の議事はこれにて終結いたします。

**4 連絡事項**

**5 閉会**

