

**第27回 佐倉市地域公共交通会議 議事録**

日 時	令和2年1月16日(木) 午前10時00分から午前11時00分
場 所	議会棟1階 全員協議会室
出席者	<p>○ 出席委員 勝田委員、富田委員、戸川委員(代理：成嶋氏)、内田委員、成田委員、土屋委員、坂口委員、友崎委員、大川委員、松田委員、兼坂委員、染井委員、豊田委員、佐藤委員、小野寺委員、上村委員、花島委員 以上17名</p> <p>○ 事務局職員 菅澤都市計画課長、鈴木副主幹、小川主事、醍醐主事、檜垣主事</p> <p>○ 傍聴人 1人</p>
配布資料	<p>資料1 第2次佐倉市地域公共交通網形成計画(原案)</p> <p>資料2 第2次佐倉市地域公共交通網形成計画(概要版)</p> <p>資料3 第26回会議からの主な修正点</p> <p>資料4 佐倉市コミュニティバス導入ガイドライン(案)</p> <p>資料5 計画策定スケジュール(予定)</p>
議事	<p><b>【報告事項】</b></p> <p>① 佐倉市コミュニティバス(南部地域ルート)の臨時運行について</p> <p><b>【協議事項】</b></p> <p>① 第2次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(南部地域ルート)の臨時運行について】</b></p> <p><b>【議長】</b></p> <p>それでは、議事に入ります。まず、報告事項の①「佐倉市コミュニティバス(南部地域ルート)臨時運行について」、事務局より説明をお願いします。</p> <p><b>【事務局】</b></p> <p>昨年10月25日の大雨により、11月8日から実施していた佐倉市コミュニティバス(南部地域ルート)の臨時運行について、道路の仮復旧工事が完了し、通行止めが解除さ</p>	

れたことから、1月14日から通常運行に戻ったことを報告した。

**【議長】**

ただ今事務局より、「佐倉市コミュニティバス（南部地域ルート）の臨時運行について」の説明がありました。ご質問等があればお願いします。

よろしいでしょうか。それでは、本件は報告事項ですので、採択はいたしません。事務局は、今後、円滑な事務を進めていただきたいと思います。

**【協議事項① 第2次佐倉市地域公共交通網形成計画について】**

**【議長】**

続いて、協議事項の①「第2次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1～5に基づき説明した。

**【議長】**

ただ今事務局より、「第2次佐倉市地域公共交通網形成計画について」の説明がありました。ご質問やご意見があればお願いします。

**【友崎委員】**

54ページに「待合環境の整備」とありますが、この中に「民間事業者と連携した」とあります。これは例えば、上屋を作るとかそういう意味の民間事業者ですか。僕は、例えば何とか病院とか、お金を支払っても作って良いという企業があれば、ネーミングライツを導入しても良いのではないかと提案します。その一例でウィンドミルという病院があります。白内障専門病院です。これは以前、飯野駐車場というバス停名がウィンドミルという病院名に変わったものです。そうすると、京成佐倉駅からタクシーで行く人が、バスに乗ると往復400円で済んだということで、非常に好評だということを経理から聞いてい

ます。停留所の近くにある企業と提携したネーミングライツ、要するに名前を付けた停留所があっても良いのではないかと提案します。

**【事務局】**

ご質問ありがとうございます。「待合環境の整備」で、「民間事業者と連携した待合環境の整備」と載せていますが、まず一つとして、今運行している佐倉市コミュニティバス（南部地域ルート）におきましては、セブンイレブン佐倉神門店さんと連携して、店内を、バスを待つ人が使えるように連携を図っていることから、そうしたことも含めている文章になっております。今、友崎委員からネーミングライツのご提案がありましたが、そうしたことも含めて色々検討したいと考えています。

**【議長】**

その他、ご発言はございますか。

**【坂口委員】**

まず10ページの上のグラフのところに「社人研」とあります。社人研では分かりにくいと思うので、社人研にカッコをして、正式名称「国立社会保障・人口問題研究所」で書いた方がいいと思います。それから、全体的に見たらカラフルで上手くまとめていただいたと思います。内容的には「市民の責務」というところで、僕も偉そうなことは言えないけれども、せっかく色々な公共交通、特にコミュニティバスを走らせてもらっているのに、もっと市民が利用して、育てようという認識を持たないことには、行く先はあまり希望が持てないと思いますので、市民に対してもう少し何か責務を負わせるような書きぶりをした方がいいのではないかと思います。

同時に、53ページの「公共交通の利用促進」の中で、やはり市が色々な事業をしている中で、足りないのはPRですね。多分、佐倉市でも去年、一昨年からシティプロモーションの課ができて、せっかくあるものをもっともっと市民や市外の人にPRして、利用してもらおうというような動きが徐々に出てきていると思います。シティプロモーションで

市外の人に「来てください」と言うことと同時に重要なことは、「うちの市はとても誇れる市だ」というシビックプライド。「財政が厳しい中、市民に対して色々なことをやってくれているんだ」ということを市民が言えるようになる材料の一つは公共交通だと思うんです。コミュニティバスを走らせて公共交通を充実させて、「市民の生活の利便性のために色々なことをやっているんだ」ということを知らせる必要があると思います。その一つは佐倉市の広報があります。あれはなかなか立派に血の通うように持って行っていると思うんです。だから、市の広報の貴重なスペースを通じて、毎回一つ一つバス停を紹介するわけにはいかないけれど、バス停にこんなところがありますよ、といったことなどを書いてもらうとか、継続的にキャンペーンをしていかないと定着しないと思うんです。それともう一つは、高橋真琴さんの楽しそうなラッピングカーに、例えば夏休みに無料デーを作ったりして、子供たちにお父さんお母さんと乗ってもらう。「バスを走らせているんですよ」ということをもう少しインパクトのある形でPRしないと、静かに走っているだけではだめだと思うんです。高橋真琴さんのラッピングだってなかなかいいアイデアだと思うんですけれども、せっかくのものをもっと知ってもらうように何か努力してもらいたいと思います。

それから、コミュニティバスのガイドラインですね。今更ながら思うのは、「4 各ステップの詳細」の中で、市議会で承認されることなどの予算措置は、非常に大事なことだと思います。そういうものは、こういう場合は書かないものですか。1ルート年間2,000万くらいかかっているんで、やはり予算措置というのはかなり市の負担でやっているのだから、そういう手順は書く必要があるのではないかと思います、どうでしょうか。

**【議長】**

それでは、事務局お願いします。

**【事務局】**

まず、利用促進の関係なのですけれども、53ページの「公共交通の利用促進の実施」

というところで、モビリティマネジメント、一例としてバスの乗り方教室などを記載しております。今ご提案のありました、PRだったり広報の連載につきましても広報課等関係部局と協議をしながら進めていきたいと考えます。具体的なPR手法につきましても、色々な自治体で無料デーなどを実施している事例がありますので、それらを参考にしながら、コミュニティバスだけでなく市内を走らせている民間の路線バスにもご協力いただきながら、どういうことができるかということ、今後実施の中で考えていきたいと思いません。

それと、導入ガイドラインの市の予算措置ということでご提言なんですけれども、それについては行政全般の手続きの流れで、コミュニティバスに限らず予算措置や議会の承認というのは大前提というところがありますので、今回の導入ガイドラインの中には、その辺の部分はなじまないのかなというところで省かせていただいております。

**【議長】**

その他、ご発言はありますか。

**【友崎委員】**

51ページの「まちづくりと連携したネットワークの構築」とございます。ここに黄色い図があるんですけど、佐倉図書館が今年の秋から新しい図書館をつくれます。この真ん前にある市立美術館で、実行委員として障害者の美術展を秋にやるんです。そうしますと、工事が始まると車を停められない。図書館ができると図書館が優先となりますので、佐倉駅から坂道を上ったり下りたりする利便性を考えて、ぜひともこの図面のない市立美術館という名称のバス停を作って、障害者の方や来館者のために利便性を図ってほしいと思います。秋祭りが終わった後に2年間工事がありますがけれども、その間も障害者による美術展は、市立美術館を使おうということで決まっております。障害者の方の移送をどうしようかということで、いろんな案を練っております。とりあえず将来的に交通網が京成佐倉とJR佐倉の間を循環するものがあれば、間違いなく市立美術館前という停留所を作って、利

便性を図ってほしいと思います。

**【事務局】**

ご提案ありがとうございます。バス停の設置等につきましては、具体的な路線検討の中で友崎議員のご提案も含めまして検討を進めさせていただきたいと思います。

**【議長】**

その他ございますでしょうか。

**【大川委員】**

資料1の形成計画が、補助金とか運賃収入、乗車人員等を含めて全体的に非常にわかりやすく見やすく、また第三者が見ても、よくまとまっているなという感じが印象としてあります。ただ、細かいことですが、資料2の事業6を見ていただきますと、公共交通の利用環境の整備の下に、各駅自転車駐輪場と書いてあり、資料1の54ページ、実施事業①と2行目のところには自転車駐車場と書いてありますが、一般的に駐輪場がいいのかなと思います。2か所合わせるという意味で駐輪場にした方がいいのかなと思います。よろしくお願いします。以上です。

**【事務局】**

ご指摘ありがとうございます。文言の方は、再度事務局の方で整理させていただきたいと思います。

**【議長】**

その他、ご発言がありましたらお願いいたします。

**【富田委員】**

なの花交通バスの富田と申します。よろしく申し上げます。資料1の51ページで、後ろの方に新しい路線の運行ということで計画があるんですけど、実際のところという2020年、2021年まで準備期間として、予定としては2022年の4月からの運行を一応予定して計画するという理解でよろしいでしょうか。

**【事務局】**

これにつきましては、佐倉図書館の建設が今のところ令和4年の秋頃と予定されておりますので、この運行につきましても新しい佐倉図書館の開館を目途というように考えています。運行の開始は年度当初というよりは、年度途中の秋口とかそれくらいの想定ではおられます。以上です。

**【富田委員】**

今のところ予定されているのは、1本の新しいコミュニティバスということでの計画ということでしょうか。

**【事務局】**

コミュニティバスはあくまでも交通空白地域を対象としておりますので、こちらの部分は交通空白地域ではなく、まちづくりの観点で、計画上は位置づけが変わります。運行の方法も、コミュニティバスのような形でやるのかという部分も含めて、次年度以降、詳細な検討を市の内部で進めていこうと考えています。

**【富田委員】**

ありがとうございます。もう1点だけいいですか。直接コミュニティバスの関連にならないかもしれないですけども、この機会なので。昨年台風並びに大雨ということで、私どももそうですし、グリーンバスさんとかも多大なる被害を受けたわけですが、その際に、緊急の避難場所ということが非常に問題になりました。それぞれ車両台数も60台50台持っている関係で、最寄りの避難場所がなかなかなくて、結局、避難勧告が出ても、車両の移動先がないという状況でした。私どもも、まずは優先してコミュニティバスの移動をさせていただいたのですが、避難場所についても市で検討していただいて、理想としては歴博の駐車場、あそこはちょっと高い位置にあります。今回、私どもが移動させてもらったのが、歴博の下の駐車場のスペースで、そこに日頃から停めてある乗用車がかなりある関係で、どうしても車両6台くらいしか移動ができませんでした。ただ、あそこも多分ハ

ザードマップ上では安全地域ではないと思いますので、その点を考えて、今回の場合のように本当に切羽詰まった状況でも安全に避難できる場所、場合によっては民間のスペースなどに分散して避難をするといったことも含めて、公共交通ということで、ぜひ議題にどこかで挙げて検討いただいて、市民の皆さんとかも含めて協力をいただける体制をとってもらえると非常にありがたいなと思いますので、ここで発言させていただきました。

**【事務局】**

今回特にグリーンバスさんの方が被害が大きくて、我々もその辺については認識しております。今、内部で防災担当の部署と、上手く災害前に避難場所を確保して、台風等の状況により、事前に避難できるような体制の検討を進めております。各事業者さんには個別に今回の状況を含めてヒアリング等させていただいて、どれくらい必要なのかとか、そういった部分も踏まえてご協力させていただければと考えておりますので、よろしくお願ひします。

**【議長】**

その他、ありますでしょうか。

**【勝田委員】**

ちばグリーンバスでございます。いつもお世話になっております。全体の交通網形成計画については、とてもいい方向性になるんじゃないかと思っているのですが、1点だけ、既存事業者として申し上げさせていただかないといけないのは、例えば資料1の51ページで、このような京成とJRの間の循環バス等というところになりますと、我々が運行している既存の路線と丸かぶりになるというところがどうしてもございます。それによって経営に影響が出てくるのかというところについては、我々既存の事業者としては一番心配であるというところなんです。もう皆さんご承知かもしれないですが、ここのエリアに関しまして、グリーンバスは、かつて乗り放題で確か500円ぐらいの切符を作って、市内観光循環というバスを一度立ち上げたことがありまして、細々とやりましたが、どうしても我々

だけでは上手くいかなかったということもございますので、この計画を実行するにあたって、そのような残っている資料は、ご提供いたしますので、いろいろ勘案していただければと思っております。特に、現状の京成とJRの間、道路渋滞が一回始まってしまいますと、どうしても遅れの原因とかにもなっております。単純に通る車が増えればもっと輸送時間がかかってしまうというようなことにもなりますので、その辺色々皆さんと勉強させていただければなと思っておりますので、ぜひよろしく願いいたします。

**【事務局】**

こちらについてはまだ、市の方でも具体的にどうするという部分がこれからとなっておりますので、過去の状況などをお教えいただければと思っておりますので、ご協力よろしく願いしたいと思っております。

**【議長】**

その他、何かございますでしょうか。

**【成田委員】**

千葉県バス協会の成田です。ご意見させていただきたいと思っております。第2次佐倉市地域公共交通網形成計画（原案）ということで資料1を拝見いたしまして、大変各委員の意見が反映並びに調整されて、大変いいものになっているなと思っております。こうしたマスタープランとなる計画をまとめあげました事務局には敬意を表させていただきます。そのうえでこれから3年、5年の計画になりますので、言葉というものが一つ残り、解釈によって色々方向性が変わってくる場合もありますので、指摘をさせていただいて、調整いただければと思っております。

具体的には資料1の19ページと20ページ。19ページには、18ページからきている公共交通利便地域と公共交通利用可能地域、公共交通空白地域という定義があって、面積並びにそれぞれの人口が示されているわけがございます。20ページを拝見しますと、それが一つの図面として反映されているわけでありまして。まず赤い点線で、佐倉市コミュ

ニティバス（自由乗降区間）というのがございまして、自由乗降ということであれば、そこが緑丸で1日片道30本未満のバス停から300mという解釈で書いてありますが、道路運送法の中で、自由乗降区間はバス停が連続してあるというような解釈でございまして、点線の間は丸がずっと続くような表現の方がよろしいのではないかなという気がいたしました。

それから、既存公共交通網の利便性とカバーエリアの図面の中に、市街化調整区域は載せずに、市街化区域はあえて黄色く載せています。あえて市街化区域を載せる意図があるとなれば、緑とピンクが合わさると市街化区域が見えにくいので、太線で表記するなど、市街化区域を少しわかるようにはっきり示すのもいいのではないかな、というのが一つ目の話です。

それから41ページですね、「6 本市における公共交通を取り巻く重点課題」ということで、この中に「公共交通のニーズ」というものがありまして、バスの方を見ていただくと、2番目にある「定時制の確保」の制の字が、性別の性ではないかと思うんですけど。定時制の制の字は制度の制よりも、正確に時間通りに来るかどうかという解釈であると、性の方がいいのではないかなという意見です。

それから、54ページをご覧ください、「事業6 公共交通の利用環境の整備」の、実施事業の中で「① 各駅自転車駐車場・バス停留所の維持・管理」とあります。実施主体がここだけ交通業者となっており、事業者の「事」が入っていないので、入れていただければよろしいのかなと思います。

資料4の参考として配られた「佐倉市コミュニティバス導入ガイドライン」も拝見したうえで、1ページにある「ガイドラインの位置付け」の2行目なんですけれども、対応策であるコミュニティバスについて、導入及び適正な運行に係るそれぞれの役割とありますが、一般的にバス事業等で「適正」という言葉は、よく早発したとか、バス停で止まらないとか、お客さんがいるのに引き返したとか、車検が切れているのに運行しているとか、

こういう部分は違反とか、それを正すという意味合いが強くてですね。一般的にサービスを提供するときには、いわゆる悪いことを行った部分を正しくするというような意味合いよりも、「適切」という表現の方がよいのでは、と思います。

それと連動しまして、7ページと8ページの「公共交通会議」の中に、「適正な運行となっているか」というのが書いてあります。「公共交通会議」の「運行状況の確認」というものがあり、いわゆる法律を守っていてもそうでない場合を見るということであれば、「適切」な運行の方がいいと思います。

最後になりますが、ガイドラインの2ページの「対策の検討にあたっての大原則」で、「(2) 一団の交通空白地域であること」というのがございます。前回のガイドラインでも「コミュニティバスの導入地域は、原則として」としており、細かい地域の設定がない中で、原則として既存の公共交通網が整備されていない一団の地域を、ということで、「原則として」としています。2次計画では、資料1の42ページの「公共交通を取り巻く重点課題」で、「一団のまとまりのある交通空白地域の解消」を優先課題、「点在する交通空白地域の解消」については検討課題、と取り上げています。「原則として」は何か見えない時に使うので、今回の改定では、「原則として」はいらないのではないのでしょうか。以上で私の意見を終わります。

**【議長】**

では、事務局からただ今のご意見を聞いて、説明をお願いします。

**【事務局】**

ご指摘ありがとうございます。20ページの自由乗降のところについては、表記の方を連続したような形に改めたいと思います。市街化区域の表記についてですが、佐倉市の市街化区域以外は全て市街化調整区域になっておりますので、説明の部分で、凡例のところに白で市街化調整区域と表記したいと思います。それと色合いがわかりづらいというご指摘につきましては、色合いとか表記の関係を見直して、少し見やすいように工夫をしたい

と思います。

41ページの定時制の制の字については訂正します。交通事業者と事業者のところでについても修正いたします。

ガイドラインも、「適正」を「適切」という部分につきましても、見直しをしてまいりたいと思います。同じくガイドラインの「原則として」については、ご意見の通り、今回の2次計画の中で、残されている飯重・羽鳥・寺崎ルートを、今のところ最後のルートであると捉えておりますので、「原則」は除くような形にさせていただきたいと思います。

以上です。

**【議長】**

はい。ありがとうございました。

**【小野寺委員】**

都市部長の小野寺です。委員という立場で申し上げます。今の事務局の説明の最後の、「原則」の部分を除くというところで1点、自分としては心配がありまして、点在する交通空白地域というのは、既存路線の網目の中に抜け落ちてしまう部分のことで、ここに「原則」という言葉が入っているのは、コミュニティバスで対策するのは、まとまった空白地域のみですよ、ということを示すために載せておりました。1次計画を担当していた関係もあるので、そこに「原則」という言葉をこだわって入れていた部分です。今回の検討課題としている「点在する交通空白地域対策」は、基本的にはコミュニティバスの運行はあまり考えていませんという部分で、「原則」というところは残しておいた方がいいと、委員の立場で意見させていただきます。以上です。

**【成田委員】**

バス協会の成田です。「原則として」を必ず削除を求めたわけではなくて、1次計画の作意の中では「原則として」でよいのですけれども、今回、「点在する交通空白地域の解消」については検討課題とします、というところまで明記したのであれば、尚書きで「点

在する交通空白地域」についての言及もすれば「原則として」も残してよいのではないかとはいえます。「原則として」を必ず落とせという意見ではありませんので、柔軟に事務局の方で対応いただければと思います。

【議長】

事務局からの意見はありますか。

【事務局】

委員からいただいたご意見も踏まえて、事務局の方で再度検討をさせていただこうと思っています。

【議長】

その他、何かご意見ございますでしょうか。

【土屋委員】

千葉県タクシー協会でございます。資料1、41ページの「6 本市における公共交通を取り巻く重点課題」でございますが、この中の左下の方に「公共交通のニーズ」ということで、タクシーについては4つ記載がありまして、「配車サービスの導入」「料金の分かりやすさ」「定額運賃制の導入」など、具体的に配車サービスの導入とか料金の分かりやすさとか、どのようなものを想定してここで書かれているのか、分かりましたらお教え願いたいです。今でも配車サービスはできる限りのことをやっています。配車アプリ等で呼び出しをすとか。あとはその下の方に低額な運賃の設定がありますが、実は本年2月1日から私共タクシーの運賃を改定させていただくということで、現行2キロ730円の運賃を1.27キロで500円という形で、初乗り距離短縮運賃を導入させていただくということもございます。低額な運賃設定、カッコ書きでタクシーの補助とありますけれども、これは市の公的な補助を含めて低額な運賃を設定するという考え方でよろしいのか、その辺もう少しわかりやすく噛み砕いてご説明いただければ有難いと思っております。

**【事務局】**

質問にお答えします。配車サービスについてですが、こちらは意見交換会で出た意見となっております、載っているのが36ページです。こちらが、意見交換会で実際に出た意見で主なものを集約したもので、今の時点でやっているものもあるかと思いますが、配車サービスというのは呼んだらすぐ来てくれるとか、低額な運賃設定については利用者の方々からすると現時点での料金が高いと感じているという意見がございました。タクシー補助については38ページでまとめておりました、事業者ヒアリングの際に「交通空白地域の人を救うには」というところで、細かく点在する交通空白地域で、助成制度があればもっとタクシーを使いやすくなるのではという話も出ましたので、そういった点でまとめとして入れている形になります。以上です。

**【土屋委員】**

漠然としていますが、具体的には今後検討するということですね。

**【事務局】**

このページの記載については、今現在の課題などを記載していますので、公共交通に求められるニーズということで今言ったアンケートだとか、意見交換会のものをここでは取り上げさせていただいております。実際に市がタクシー補助をするかということは、今のところする、しないを含めてまだ特にこうしていくといった方向性は出されていませんので、この2次計画を実施する中でタクシーの利用促進ということも謳っておりますので、事業者さんを含めて色々ご相談させていただきながら対策を検討していきたいと考えております。

**【土屋委員】**

分かりました。ありがとうございました。

**【議長】**

今の土屋委員のご発言の趣旨は、既にタクシー事業者さんの中で取り組んでいるサービ

スについて、これを導入することが課題というのは、ちょっと違和感があるということだ  
と思うんです。ここでは色々出てきた意見を載せているとは思いますが、様々な市民の  
方の意見を踏まえて、課題として41ページに載せるのであれば、そのまま「配車サービ  
スの導入」ではなくて、例えば「より利便性の高い配車サービスの導入」だとか。既にあ  
るものを、そのまま問題意識として載せるのはちょっとおかしいということだと思っ  
ます。配車サービスのところは、もう少し表現を変えてはどうかと私は思うんですけれ  
どもどうでしょうか。

**【事務局】**

もう少しわかりやすい表現に見直したいと思います。

**【議長】**

その他、ご発言がありましたらお願いします。

**【友崎委員】**

公募委員として、4月で任期が切れます。2年間色々なことを学んできましたけども、  
資料の作成について一段の努力が、毎回毎回感心するほど出来ているんです。一つ質問が  
ありますけども、交通渋滞の解消の中で、この間の台風がありました。あの時に中宿とか  
停電地区の信号が止まって大渋滞が起きていたんです。僕は中宿のマンションにおりまし  
て、クラクションが鳴りっぱなしという状態で、駆け付けましたら3方向から車が後ろに  
ついてしまい、お互い下がれないんですよ。この委員会とは関係ないとは思いますが、あ  
あいう時に例えばお巡りさんが来るとか、発電機で信号を回すとかそういうことをやった  
方がいいのではないかと思います。途中の信号が全部青でも中宿の信号がついてないんで  
す。それで3方向から来る車がお互い譲らない。というのは、後ろにびっしり付いていま  
すから下がれない状況になっていて、僕が20台くらい下げてやっと解消したんですけれ  
ども、あの時に例えば電源車が来て信号をつけるとかそういうことがあった方がいいので  
はないかと思います。渋滞解消の中に災害時の対応として一言付け加えていただければと

思います。

**【議長】**

議題とちょっと関係ございませんけれども、私も県にいて危機管理の関係の仕事をしておりました。今回も色々と県の人間から話を聞いていたんですけれども、今回の台風関係で停電が広範囲、しかも長期間にわたったということで、委員がおっしゃる通り信号の停電が長くて渋滞ですとか事故もあったという話は聞いております。今回の台風の際は、県が持っている発電機が480台とかあるんですけれども、その一部を信号機のために警察に貸したという話は聞いております。ただ、やっぱりそれでも全県下で一斉にできたという訳ではないので、佐倉でもおっしゃったような交差点だとか、問題のある所はいくつもあったとは聞いております。その辺については今後県とか県警の中でも情報共有して、どういう時には県の発電機を貸すとか、検証もしているようなので、今後の改善につなげていきたいという話は聞いています。

**【松田委員】**

今、信号の話がありましたので説明させていただきますと、今回、台風の時にはご意見の通り信号機がだいぶ滅灯した部分もあったということで、交通整理と発電機の設置はやったんですけれども、今回佐倉警察署の管内だけで約100か所、信号機が一斉に消えたんですね。そうすると、当然警察官の数も足りない状態でした。発電機も県下全体で300～400台くらいしかありませんので、佐倉市と酒々井町と八街市だけで100か所一斉に消えてしまったということで、対応できない所もあったのですが、そうするとやっぱり大きい交差点とか重要な所を中心にやっていくというような形で、対応しきれなかったところもありましたので、今後の課題ということで改善ができるところはしていきたいと思います。ただ、いかんせん被害がありすぎて対応しきれなかったというところで。信号機も徐々にLEDに変わっていますけれども、古い信号機は発電機によっては出力が足りないものもあるんですね。だから、借りてはきたけれども信号機が暗く点滅しちゃったりだと

か、そういうので使えないものもあったということで、耳の痛い事案ではあったと思うのですが、今後の課題としていきたいと思います。

**【議長】**

ありがとうございます。その他ご発言はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ご発言、ご質問がないようですので、本会議としての意見を示したいと思えます。本日、様々なご意見、修正点を頂きましたので、頂きましたご意見、修正点につきまして原案に修正を加えたうえで、これを原案とするということでよろしいでしょうか。

(異議なしの声)

ありがとうございます。それでは、ご異議ないものとして、事務局は本日頂いたご意見を踏まえて原案の修正、策定を進めていただきたいと思います。それでは、協議につきましては以上といたします。より良い計画となりますよう、今後とも何かお気づきの点がありましたら事務局にご意見を頂ければと思います。それでは議事についてはこれにて終了いたします。

**4 連絡事項**

**5 閉会**