

第31回 佐倉市地域公共交通会議 議事録

日 時	令和5年7月28日（金） 午前9時30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 小早川 悟委員、渡邊 友樹委員、富田 篤史委員（代理：根本氏）、 佐藤 克己委員、村中 博之委員、和田 賢太郎委員、 嶋田 哲夫委員（代理：小谷氏）、山本 崇史委員、成田 齊委員、 高山 和征委員、金子 雅弘委員、松井 強委員、三枝 稔委員、 兼坂 誠委員、高橋 直人委員、宮下 直也委員、出口 和久委員、 小松 直人委員（代理：南氏）、石井 健司委員、小野寺 正朋委員、 山本 淳子委員（代理：滋野氏） 以上21名</p> <p>○ 事務局職員 小菅都市部長、鈴木都市計画課長、梅澤主査、金子主査補、長坂主査補、檜垣主任主事</p> <p>○ 傍 聴 人 3人</p>
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 委員名簿 ・ 佐倉市地域公共交通会議設置条例 ・ 会議の運営について <p>資料1 佐倉市地域公共交通計画基礎調査について 資料2 八幡台団地線（はっちまん）の運賃改定・割引制度の導入について 資料3 佐倉市コミュニティバス運行業務委・時期契約について 資料4 令和5年度 佐倉市公共交通事業者支援事業について</p>
議 事	<p>1、佐倉市地域公共交通計画基礎調査について 2、八幡台団地線（はっちまん）の運賃改定・割引制度の導入について （協議事項） 3、佐倉市コミュニティバス運行業務委託 時期契約について 4、令和5年度 佐倉市公共交通事業者支援事業について</p>

1 開会

2 委員紹介

3 副会長の指名

佐倉市地域公共交通会議条例第6条の規定に基づき、会長は石井委員が、副会長は委員の中から会長が指名するとなっており、小早川委員が選出されました。

4 会議の運営について

○議長

それでは次第に従い会議を進めさせていただきます。議事に先立ち、本日の会議運営について取り決める必要があります。

会議の運営に関する取り決め事項としては、委員の代理出席について。二つ目、会議の全部または一部非公開の決定方法について。三つ目としまして、議事署名人の指名について。四つ目としまして、会議傍聴要領についてでございます。

以上、4点につきまして、事務局より一括して説明をお願いいたします。

○事務局

はい。それでは、事務局から会議の運営についてご説明させていただきます。お手元の資料、会議の運営についてをご覧ください。

初めに、委員の代理出席についてご説明させていただきます。佐倉市地域公共交通会議につきましては、代理の方の出席を可能としております。代理出席可能なのは、公共交通事業者及び関係団体の代表者、官公庁など関係組織からの委員とさせていただきます、学識経験者、市民委員及び会長副会長となった委員の方につきましては、代理の出席を不可という扱いをさせていただいております。

次に、会議の全部または一部非公開の決定についてでございます。佐倉市情報公開条例第20条の規定により、会議は原則として公開することとしております。

よって当会議は原則公開とし、会議において、個人情報等取り扱う場合においては、会長の承認を経て、決定していきたいと考えております。なお、本日の会議につきまして、事務局としては公開して差し支えないものと考えております。

次に、議事録署名人の指名についてでございます。当会議は、事務局で作成しました議事録につきまして、内容を確認の上、議事録署名人に署名をお願いしております。署名人につきましては、会議ごと会長から二名を指名させていただいております。議事録につきましては、会議終了後、事務局の方で作成をいたしまして、速やかに公表したいと考えております。

なお、議事録作成のために、会議の内容を録音させていただいております。先ほど、マイクスイッチの操作についてご説明させていただきましたが、議事録作成の関係もございますので、発言の際は、名前をおっしゃってから発言いただけると助かりますので、ご協力をお願いいたします。

最後に、傍聴要領についてです。会議の傍聴につきましては、会議が公正円滑に行われるよう、佐倉市審議会等の会議の公開に関する要綱に基づき、資料、会議の運営についての裏面、傍聴要領案の通り、傍聴要領を定め、傍聴人にこれを配布することとしたいと考えております。

会議の運営につきましての説明は以上でございます。

○議長

はい。ありがとうございました。

ただいま事務局より、会議の運営に関する事項の説明がございました。何かご質問ご意見がありましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。それでは、会議の運営につきまして、事務局の提案の通り、会議を運営することによろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。それでは異議がないということですので、会議の運営につきまして事務局提案の通り行うことに決しました。

それでは議事録署名人の指名をさせていただきます。議事録署名人は、村中委員と三枝委員をお願いいたします。村中委員と三枝委員には後日議事録の確認と、署名をお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

なお、本日の会議につきまして、非公開に該当する事項が含まれていないこととし、公開としてよろしいでしょうか。

(異議なし)

はい。ありがとうございます。それでは本日の会議は公開といたします。事務局は傍聴人の有無を確認してください。

○事務局

3名の方がいらっしゃいます。

○議長

はい。それでは本日の会議には3名の傍聴の方がいらっしゃっております。傍聴人に入室していただきますので、しばらくお待ちください。お願いします。

(傍聴人3名入室)

はい。それでは傍聴人の方に申し上げます。お手元に配布している傍聴要領をご確認いただき、内容を遵守くださるようお願いいたします。

5 議事

○議長

それでは、次第に従い議事を進めます。

議事の1、佐倉市地域公共交通計画基礎調査について、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局

(資料1に基づいて説明)

○議長

はい。ありがとうございます。

ただいま事務局より、佐倉市地域公共交通計画基礎調査について、アンケートの内容それからスケジュール等について説明がありました。これから質疑に移りたいと思います。大変恐縮ですが、ご発言される場合はお名前を名乗っていただいてから、ご発言をいただければと思います。それでは何かご質問ご意見がありましたら

お願いいたします。

○小早川委員

小早川です。よろしくお願いいたします。

ちょっと1点だけ確認させていただきたいのですが、今回、南部地域を見直すのが結構重要なポイントになりそうなのかなというふうに感じております。

できれば南部地域がどんな経緯で、デマンドからコミュニティバスになって、今どうして見直さなきゃいけないかっていうところを、もう少しわかる資料を作っただけだとありがたいかなと思いました。多分ワークショップで、ご説明されるのだと思いますけども、できましたらこの地域公共交通会議のメンバーの皆さんにも、その経緯がわかるような何か資料があるといいかなと。ちょっとその辺がよく理解できてなかったものですから。

もともとはデマンドでコミュニティバスになって、ちょっと利用が少ないので、将来的にデマンドに戻すか戻さないかっていうような議論になりそうなので、その辺の経緯がわかる資料を作っただけだとありがたいなと思います。

以上です。

○議長

はい。ありがとうございます。

今の副会長のご発言について事務局、何かありますか。

○事務局

今日、ご提示できる資料はございませんが、委員の皆様にご共有として把握いただくために、改めて経緯をまとめて、会議とは別のタイミングで、でき次第別途送付するという事も可能です。その辺は、事務局で対応させていただきます。

○議長

それではその辺の南部地域の件につきまして、でき次第、皆さんに配布するという事をお願いいたします。それでは、その他にご意見ご質問はございますか。お願いします。

○成田委員

千葉県バス協会の成田といいます。よろしくお願いいたします。

私、このご説明いただいた基礎調査について、ちょっと補足してお伺いしたいと思いましたので、よろしくお願いいたします。

スライドですと3ページに全体の流れがございます。今回、計画策定の背景と目的の中にあります通り、佐倉市においては第二次地域公共交通網形成計画、これが6年度の終わりにかけて目標達成が行われる。6年度にかけて計画事業が事業として実施されているところに合わせて、今回新たなちょっとバージョンアップする地域公共交通計画ができる。

このスライドの3ページご覧いただきますと、現計画の策定スケジュールが示されてございます。今ある第二次公共交通網形成計画の6年度末に、この計画に対するチェックを行って、そのチェックに基づいてやっぱり改善があるかとか、新たな計画にどう生かしていくかっていう部分も、非常に重要になってくると思います。

5年度でやるのか、来年度6年度なのか。私は委員としては、6年度にある程度、こうした見直しの計画作成の段階で、網形成計画のPDCAを少しやられた方がいいのではないかと思いますけれども、これについて事務局で何かお考えがあれば、お伺いできればというのが1点目です。

それからもう1点は、スライドの6ページ目になります。4 現況調査・分析の実施内容、このスライドの中に、上位計画・関連計画の整理というのがございます。ちょっと説明を聞き落としたかもわかりませんが、佐倉市における総合計画の目標とか、またこの計画の策定の時期に合わせて、佐倉市の総合計画、もしくは都市計画マスタープランのような計画があると思います。これら計画の策定スケジュールを合わせて、調整をとりながらやるのか、それともある程度、先々までこの総合計画ができているのか、今の時点で関連計画との関係について、お話いただければというのが2点目です。

次に7ページの、5 アンケート調査・OD 調査の概要。ここのご説明の中で、すでにこのアンケート調査、非常にわかりやすくまとめられていると思いますが、佐倉市の地域公共交通網形成計画が第一次、二次って来てまして、ここでも同じようなアンケートをとられているというふうに伺っております。ここで行われたアンケート調査の内容と、大幅に違うのであれば、いろいろと調査会社の方で補正できると思うのですが、すでにある網形成計画で行われたアンケート調査も、今回の計画策定でご活用された方がいいと思います。これについて、それとは別なのかどうか、この辺についてお伺いできればと思います。

3点ほどお伺いしました。よろしくお願いします。

○議長

それでは3点ですね。いまご質問ありましたが、第二期の地域公共交通網形成計画の進捗状況とそれを踏まえて、新しい計画をどうふうにしていくのか、それはいつごろそういうものが示されるのかってというのが1点。

それから2点目が、総合計画、都市計画マスタープランなど上位計画との関連がどう図られるか。

それから3点目が一期二期のアンケート結果について、活かしたほうがいいのかとご意見がありました。その3点について、事務局の方から説明をお願いします。

○事務局

都市計画課の金子でございます。

まず現行計画のチェックをいつ頃というお話でございましたが、確かに、この交通計画に限らず、続いてきている計画では、これまでの実績とか状況がどうなのかってということがまずあるかと思います。それらの内容は、今年度の基礎調査報告書、あるいは来年度の計画策定の段階で入ってくることになると思います。

いつというお話でしたけども、実績いろんなデータ等の実績が、今現在でいうと取りまとまっているのが、4年度、各事業者さんも4年度のものだと思いますので、5年度のものなるべく入れられた方がいいとは思っていますが、そうしますと計画策定スケジュールの都合上、ちょっと期間が厳しいっていう可能性もございます。その辺のせめぎ合いで、今年度の調査報告に盛り込むか、あるいは、来年度入ってから策定作業の中で、こちらでお示しして、検討をしていかなければならな

いなという考えでございます。

次の上位計画との関連でございますけども、総合計画というよりも我々として考えておりますのは、都市マスタープランと佐倉市の場合、立地適正化計画っていうのを持っておりますので、その二つが関連する計画かなと主には考えております。

その二つについて、これまで我々が取り組んできていて公共交通において課題とされているものを、都市計画課で判断した上で、課題等を記載しておりますので、連続した課題として共有していく。細かく言いますと、例えば計画における指標とか、そういったところはちょっと細かく調整が要ると思っておりますけども、大きな課題のとらえ方や取り組みということでは、繋がっていく形に今もしているつもりでおりますし、なっていくと思えます。

最後に、前回計画の時のアンケートでございますけども、今これまで作ったアンケートにおきましても、長大さんの方でも、前回アンケートを見ていただいて、全く同じではないですが、関連する設問というのも多く入っております。そうしますと、どう状況は変わったかというようなとらえ方に、活用できると思っておりますので、成田委員がおっしゃるようによく繋がる部分ができるものと考えております。

○議長

はい。成田委員お願いします。

○成田委員

丁寧にご説明いただきまして、ありがとうございました。

まず1点目については、新しい計画も計画策定から目標年次を定めて、中間にPDCAでチェックして、また良くする。1回作って、ずっと放置ってわけではありませんので、すでに行われている事業のチェックをいつの時点で行って、それを新しい計画にどう入れるかは、非常に重要でございます。今後、地域公共交通会議の中で、そういうPDCAの活動も計画策定の途中から入れていただけると、委員としてありがたいです。

それから2点目はですね、総合計画は特段ないとおっしゃったのですが、都市マスタープラン、立地適正化計画、様々な計画があります。今日のご説明でわかりましたが、特に総合計画とか、都市マスの策定期間が重なっているような場合には、相反する計画は同じ佐倉市であってははいけませんので、その辺の調整はご配慮いただければありがたいというのが2点目のコメントです。

最後の3点目、活用することですけど、4点目として一つ追加させていただきたいのは、スライドの6ページをちょっと拝見してましたら、市民アンケートの上に、コミュニティバス利用実態調査っていうのがございます。

これ皆様、OD調査っていうと、どこに行ったとかどこで降りたっていう、非常に詳細なデータです。これはバスにとってみると、レントゲンで撮ったものではなく、MRIで撮ったような感じです。

市内のバス路線には、コミュニティバス以外のバスもあります。交通事業者のヒアリングが予定されていますけれども、コミュニティバスだけ詳細な絵ができて、バスのトリップとしてどうなのかって話があります。委員にバス事業者もおられます。交通事業者のヒアリングは10月ぐらいに予定されていますが、こうしたヒアリング調査の中で、一般路線がどんな状況なのかも含めてご調査いただいて、バス

事業の場合は路線を接して営業していますから、なかなか詳細な OD を全部把握しているわけでもありません。こういう会議に公開できるかどうかは、各社の経営判断がありますが、そういうデータを少しご協力いただくことが、計画策定では重要なことだと思います。4 点目としてちょっと質疑に付け加えさせていただきます。どうもありがとうございました。

○議長

ありがとうございました。

それではただいま成田委員から貴重なご意見をいただきましたが、ご意見を踏まえて、今後事務を進めるということですのでよろしいですか。

それからバス事業者の方もご協力いただける範囲で構いませんので、よろしくお願ひしたいと思います。

その他ございますか。

○金子委員

市民委員の金子です。

今回市民委員に参加させていただいて、残念ながら過去の経緯とかそういうことは全く認識なくて、この場に臨んでいますので、多少ピント外れな意見になってしまうのかなと思うのですけれども、ただ市民目線でお話を多少させていただいたほうがいいかなと思ひまして。

あえて四つ述べさせていただきたいと思うのですが、今回のアンケートをこれ、外部委託でやられているというような話ですし、過去に継続しているという話なのですけれども。

市民目線で見たときのこのアンケートの膨大さっていうのは、かなり重たいものじゃないかなあというふうに感じています。特に年配の方がこれを見ていく。一つずつ答えてくってということが、あまりぴんとこないなど。

ただ、これは前回、私もこの場で申し上げたように、恣意的なアンケートをとってはまずいのではないかと、という言い方をしたと思うのですが。網羅的で、かつ極めて公正で、いいなというふうには思ひます。ただ我々がこの会議で目指している、地域交通のことをどういうふうに解決していくかという最終目的は、おそらく行政部隊としては、ある程度見据えている話なんじゃないかなと思う中で、余りにも方向感がなさすぎるアンケートではないのかなというふうに感じています。

もうちょっと絞った形のものにした方が、答える側も答えやすいし、もう少し的確なものが出てくるかなというふうに思ひます。

コミュニティバスはどういうふうに使われるかっていうことを考えると、市民目線で言うと、アンケートにも関わるのですけれども、今なんで乗っていないのかというところに繋がるのですけど、この地域に住んでいる人っていうのは、自家用車で動くっていうことを前提として、みんな住んでいる。ショッピングとか医療とかも、それを前提にできているわけです。

今、車を使っている人たちが、使えなくなった段階で何がどうなるのかっていう目線がないと、判断がつかないのではないかなというふうに思ひます。

まだ私自身も車にバンバン乗っていますし、家族もみんな乗っていますが、あと 5 年後 10 年後どうなるのかっていうことを考えないと、おそらく、この計画を作るにあたっては、目線、視点が足りないのではというふうに感じています。

3点目ですけれども、私はユーカリが丘に住んでいますけれども、今はユーカリが丘も、山万さんが運営するモノレールだとかバスが走っていますし、それぞれバブル期に開発された総合住宅地域っていうのは、今はおそらく路線バスが走っているはずだと思うのですけれども、おそらくその当時、そこで住んだ人たち、あるいは子どもたちは通勤通学、かなりの利用頻度があった交通網だったと思います。それが20年30年経った今の段階で、おそらくそういう住宅地の路線バスっていうのは非常に疲弊しているのではないかなと想定するのですが。

やっぱりこれをどうやって維持するのかっていうことが、コミュニティバスと同時に、絶対必要なんじゃないかなと。バス会社さんに全部負担していただくわけにはいかないだろうし、ここでも八幡台の話が出ていますけれども、やはり運営しているところに対して、行政としてどういうふうにてこ入れできるのかというのが非常に大事だと思います。

今ある住宅地っていうのは、我々が転居してきたときには、バブルの真っ最中で非常に高いものを買ったイメージなのですけれども、その住宅地の価値を維持するためには、やっぱり交通網は不可欠なんじゃないかなっていうふうに思っていますので、ぜひその視点は入れて欲しいなというふうに思います。

それからもう1点、交通網のネットワークって言葉が出ていて、我々素人ですから何もわからないですけれども、実際に街中に走っているバスっていうのは、ショッピングモールのバスであるとか、病院のバスであるとか、スポーツジムのバスであるとか、あるいは介護施設のバスだとか、ありとあらゆる交通手段が走っています。

これが定時で走っているのかどうかも私はわかりませんが、おそらく路線バスだけではなく、コミュニティバスだけでなく、そういった潜在的な移動手段の資源をネットワーク化して、一括管理、見える化をすることによって、みんなが簡単にアクセスできるような仕組みができ上がれば、そういうものを使っているかどうかわかりませんが、使えることが許されるのであれば、おそらくまだまだ地域交通を支えられるのではないかなというふうに思います。

もしかしたら、それが佐倉パターンということでモデル化されれば、非常に頼もしいなというふうに、市民としては思います。

以上です。

○議長

ありがとうございます。4点ご意見いただきました。

まず1点目がアンケートについて、ある方向性が、一応仮説みたいなものがあって、それを実施するための項目になっているかという点。それから量が多いのではないかというお話。

それから車が使えなくなった後ですね、そこをどうフォローしていくかっていう視点が重要じゃないかという話と、新興住宅地で開発されたところの公共交通をどう維持して、その地域の価値を引き続き高めていくか、それからショッピングモール、病院、スポーツジムなんかのいろいろ個別の交通、それから公共交通もありますし、コミュニティバスもあります。そういうものをなるべく効率的に運用していったらいいのではないかというご意見をいただきました。

事務局の方から、アンケート調査の関係とか、何かご説明することありますか。

○金子委員

この場で、ご披露いただくつもりはないのですが、一瞬見たときに、えっという思いでしたので。おそらくこれが届いた段階で、みんな嫌になるだろうなと思います。自分たちのためだとは思いますが、これが過去にやられているのか、私全然見ていないですけども、これが届いたら、それがなかなか辛いものがあるなというふうに思いました。

さっき言ったように、もっと的を絞った目標、目的がはっきりしているのであれば、的を絞ったアンケートの仕方っていうのがあるのではないのかなっていうふうに思いました。

○議長

はい。ありがとうございます。事務局お願いします。

○事務局

アンケートのところだけ少し発言させていただきますと、確かに量が多いとそれだけで、該当する人に嫌がられてしまうっていうのは、我々も思っているところでして、一応何とか絞ったつもりではあります。

例えば、市で行っている他のアンケート等と比べて、大分減らしたつもりであったのですが、選択肢の量が多いですか。

○金子委員

はい。イエスノーでどんどんどんどん対象を絞り込んでいくような形で、最終的にターゲットになるのは、今、車で動いている人達が車を使わなくなった時に、どこにいつ行きたいのかっていうところに、おそらく集約されるのではないかなと私自身は思っています。

そういうふうに絞り込めるようなアンケート方式があるのではないのかなっていうふうに感じました。

○議長

その辺、何か工夫したりできますか。

○事務局

ちょっと、どうやればいっていのをすぐに回答できないですが、なるべく設問から選択肢の量を、見た目も含めて、なるべくシンプルな方がいいとは思っております。さらに検討は行いますが、どうなるかなかなか辛いところです。

○議長

できる限りやらせていただきます。よろしく願いいたします。

はい、成田委員お願いします。

○成田委員

バス協会の成田です。

今、金子委員のお話にあったアンケート調査について、ボリュームの多いアンケートが送付されてきて、届いたから書いてくださいと10枚も20枚も回答すること

になる。

国勢調査を見ても、本当に分厚いのが来て、あれは調査員の方が来て、内容について説明しながら、ぜひご協力くださいというようなことをやっております。

やはり市民の方のご協力があるのアンケートです。意向を把握するには、重要な手段になりますので、ご協力いただくために、いろいろと工夫する必要があります。

私がコメントさせていただきたいのは、佐倉市は本当に早くから、こういう公共交通の取り組みしており、網形成計画も2次までやっている。過去10年ぐらい、このような取り組みをしている中で、過去のアンケートをご覧いただくと、500部ずつで地区別になっています。10年間で地区ごとの人口の動態がどうなのかとか、その500部ずつ回答があったものが、前回と今回でどう変わったのかとか、いろいろなクロス集計の方法もございます。

それから、国勢調査では佐倉市からどのような通勤手段で外出しているのかとかいうのはわかるのですが、その時、鉄道なのかバスなのかタクシーなのかはあんまり出ていません。そういうものを補うために、パーソントリップ調査っていうデータも、公的な機関から出ているのもありますので、様々な指標のデータを組み合わせ、もう少しコンパクトにできないでしょうか。

全体的な調査を継続していると、10年後、佐倉市の人口が多分こうなるだろうと、おぼろげながらの想定ができるので、重要なことではないかと思われま

○議長

過去のアンケート結果と比較したりするということで、必要な項目を用意しておくのも必要でしょうし、それからご協力いただく方にその趣旨とか、内容とか、よくご説明して、その内容の大切さをわかっていただいた上でやる、いろんな工夫の余地はあろうかと思っておりますので、事務局の方でお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、ご意見ある方。はい、どうぞ。

○三枝委員

市民委員の三枝と申します。

私ユウカリが丘に住んでおりまして、そういう意味では、山万さんのモノレールもありますし、それからコミュニティバスもあるということで、非常に利便を享受しているほうですので、バス事業者の方も含めてですね、感謝申し上げたいというふうに思っております。

実はアンケートで、あるいは調査で大事なものは、先ほどちょっとお話あったのですが、継続性ですよね。それと、もう一つ大事なものは仮説だと思います。これは計画もあると思うのですが、今回、アンケートで気になっておりますのは、この和田弥富地区が佐倉市の将来を象徴する、そういうことではないかと思っております。人口減、それから高齢化しますから、免許返納とかにより運転できない方がいらっ

そういう中で今、国も移動権を確保するために、デジタル田園都市構想で補助金を出したりしているわけです。

今、全国に223のバス事業者があって、そのうち220は赤字という、本当にここに見えている方も、会社運営上でのご苦労も、私は大変なことだというふうに思います。その中で、和田弥富地区は、過去にオンデマンドからコミュニティに変えら

れて、一体どのようにこの地区での運行を、移動権を確保されようとしているのか。

そこをちょっとお聞かせいただきたいということと、それからこのデジタル田園都市構想で、先ほど市民委員の方もおっしゃっていたハイテクを利用して、高度の運行システムを作るとか、そういうことが必要になると思います。私、事務局の方にも、情報提供させていただいたのですが、最近、茨城県の境町で、オンデマンドの無人の運行システムを導入していますね。これソフトバンクさんの子会社ですけども、こういったようなところに、ぜひ調査に行かれたらいいと思います。

そういう中で、現状でも十分、申し上げたように皆さん工夫いただいているところに感謝申し上げているのですが、大きな意味で、国の計画と合致しながら、目的をいつにしながら、新しいシステムを作り上げていくことが大事なんじゃないかと思います。

そんなことで、まずこの和田弥富地区で、一体どういったことを考えていらっしゃるか。それをお聞かせいただきたいというふうに思っております。

○議長

はい。それでは和田弥富地区の将来の地域公共交通をどう確保していくかってことで、まだ内容については事務局、もしかしたらこれから検討してことがあるかもしれないですけど、これまでの経緯は踏まえて、今の段階でいえる内容がもしありましたらお願いしたいと思います。

○事務局

和田弥富地区に関しましては、通常、世間一般のパターンとは違って、デマンドを先にやったものを、今バスに戻しているっていう状況があります。

これは住民の皆様の意見をお伺いし、デマンドから定時定路線型のバスの方が使いやすいというご意見をベースとして、これまでコミバスとしての運行を行っているというのが、これまでの経緯です。ただ、あまり利用率は上がっていない、他の地区のコミバスに比べて利用率が低く、はたから見る方にも、空気を運んでいるようだというようなご意見をよくいただいているのが実態です。

その当時、最初に始めたデマンドのシステムから、昨今大分進化をしており、AIを導入して、効率的な配車が可能になったりしております。また、その当時のデマンドの使い勝手の悪さというのも、私どもでは認識しております。仮に、この先、住民アンケート等を取った上で、またバスよりデマンドの方がいいよという方向性が見えたときには、またデマンドの導入も方向性としては考えています。

基本住民の方が少なく、面積的には結構膨大な面積をカバーしていく必要がありますので、どのような方法が行政としてコスト面で効率的なのか、住民の方々が一番利用しやすいのか、利用していただけるのかという方向性を、いろいろ検討した上で、どういったものを導入して行くのがベストなのかなというところは、今後、ある程度の時間をかけて検討した上で、新たな方策を見いだしていければなというふうに考えているところです。

以上です。

○議長

はい。三枝委員、よろしいですか。

○三枝委員

結構です。ありがとうございます。ぜひいろいろ工夫をお願いしたいと思いません。

○議長

はい。ありがとうございます。はい、どうぞ。

○松井委員

市民委員の松井でございます。

今、お話が出ていました、南部の方のルートですけれども、私は山王に住んでおりまして、デマンドから今後バスになるというときに、コミュニティバスでの説明会とか行ったりしております。

私は普段乗ることはないですけれども、どういうところ走のかなということで、実際に乗ってみました。他のコミュニティバスのルートは周りに必ずうちがたくさんありますが、南部の場合は、山頂に行くような、ほとんど民家がない、すれ違いができないような道とかを走っている、独特な場所です。

駅に接続しているのは、千城台駅と物井駅ですけれども、時々見ると、1人か2人ぐらいしか乗ってないのが現状です。ですから、いろんな形で大幅な見直しが必要かと思えます。

もう1点ですけど、ちょっとここで質問して良いかわからないのですが、山王に住んでいますから、グリーンバスさんが走っていますけれども、通勤帯の時間は別として、昼間はほとんど空気を運んでいる状態ですが、大きいバスが走っていますから、これを小型化するにはどのくらいのお金がかかって、そういうことをやるには、市とかからの補助金があるのかということが一つ。

それからもう一つ、物井駅の到着時刻と発車時刻、それからバスの発車時刻を調べて、どのぐらいの接続があるか。やっぱり5分ぐらいないと、接続駅降りてバスに乗ることができませんから。極端な話ですが、駅から階段降りてきても、運転者は定刻に発車します。ほとんど待つてくれないことがありました。

こういうのは届け出をして、始発の場合、待ったりできるように変更が可能なのかどうかと。バスですから、予定通過時刻になっています。途中は仕方ないとしても、始発の時にそういう変更は可能かどうかを、事務局さんか、バス会社さんか。知識のためにちょっとお聞きしたいです。

○議長

はい。ありがとうございます。その辺についてどなたか、事務局。

○事務局

はい。我々がコミバスという前提でちょっとお答えさせていただきたいと思いません。

コミバスがダイヤを設定いたしますときに、電車、交通結節点である駅のバス停においては、電車とのリンクというのを念頭に、当初組むということにはしておりますが、電車のダイヤ改正等があり、微妙にずれてしまいます。ですが、バスが追従して、積極的なダイヤ改正を行っていないので、利便性が悪くなってしまいうって

というのは、実際のところでございます。

ダイヤの変更というのは、特段便数とは違って、ある程度柔軟に届け出を行えば、変更可能ではあるということですが、頻繁にコミバスのダイヤを柔軟に操作しているということは、今現在ありませんので、その辺はいろんな反省点としまして、今後改めていけるよう検討して参りたいと思います。

以上です。

○議長

はい。ありがとうございます。

接続等については、やっぱり重要なところもありますので、ご意見として、賜っておきたいと思います。ありがとうございます。

○渡邊委員

グリーンバスの渡邊でございます。ご意見ありがとうございます。

接続に関しましては、我々も重要なポイントであるというふうに認識をしておりますので、内容の設定にあたっては、その接続というポイントも重視しながら決定をしております。

お話のありました始発発車時間に必ずというところで、基本的には発車時間に合わせて発車をするのですが、例えば、駅からお客様が降りてきて、まさに乗ろうとしてこちらに向かっていているという状況の中で、時間になったからもう出発しなければいけませんよという、そのあたりは柔軟に対応しておりますので、周りの状況をしっかりよく見ながら発車するというところも、注意をしながら運行していきたいというふうに思っております。

○議長

はい、ありがとうございます。はい、では千葉県交通計画課お願いします。

○千葉県交通計画課（代理） 南氏

すいません、千葉県交通計画課の南と申します。

運行時刻の変更というところで、ご質問が出ていますけれども、運行時刻変える場合、先ほど事務局がおっしゃった通り届け出、国の方に届け出を出さなきゃいけないというところです。

ダイヤ改正、例えばその鉄道のダイヤに合わせて、時間を5分とか10分早めます遅くしますとか、そういうようなレベルの届け出であれば、おそらく事後届け出という、改正してから国に届け出するっていうようなレベル感で、十分やっていけるのかなというふうなイメージがあります。

なので、あとは当然ダイヤを変えらるとなると、当然コミバスのダイヤなので交通会議で協議をして、協議をとらないとダイヤ変えられないじゃないかというような形になります。そうすると結局ダイヤ変えたいけれど、会議をやる予定がないから、結局そこが合わずに、鉄道に合わせて柔軟に変えられないっていうような、そういうような弊害もあるのかなと思います。

そこは、この会議の要綱とかで、軽微な事項については事務局と事業者の調整で変えられるようにし、会議には報告だけで済ませますとか、そういうような取り決めとかを、あらかじめ決めておくというのも、一つの手として検討できるのかなと

思いますので、よろしく申し上げます。

○議長

千葉県交通計画課さんありがとうございます。それではその他ご意見、ご質問ありますか。よろしいでしょうか。

それではまた後程ですね、ご意見等あるということであれば、事務局の方にメールなりで連絡をしていただければ、そういったものも踏まえながら進めたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは1のですね、地域公共交通計画基礎調査につきましては、本日貴重なご意見をいただきましたので、ご意見を踏まえてですね、引き続き事務を続けていただくようお願いいたします。

次の議事に入らせていただきます。

議事の2、八幡台団地線（はっちまん）の運賃改定割引制度の導入については出席した委員の過半数で決する事項となります。

まず事務局から説明をお願いいたします。

○事務局

はい。運賃改定についての事業者からの説明に先立ち、八幡台団地線の経緯と交通会議での対応について、事務局から説明させていただきます。

八幡台団地線につきましては、当該エリアで路線バスを運行していた坂東自動車株式会社の撤退に伴い、地域住民から路線存続についての要望を受け、佐倉市と京成電鉄株式会社で協議が行われ、結果、平成10年に当時の佐倉交通株式会社が、路線を受け継ぐ形で存続が実現しました。

以降、地域の住民の移動手段として、佐倉市の公共交通網の中でも、民間事業者による路線定時運行のバスとして、重要な役割を担っていただいております。

運行開始時においては、平成19年度に設置されました佐倉市公共交通会議が設置される以前の話となりますので、運行開始にあたっての交通会議として協議を行った協議路線ではなく、民間事業者が認可を取得した自主路線とはなりますが、平成28年度の第16回佐倉市公共交通会議において、八幡台団地線の路線延長について、協議を行った経緯がございます。

このことから、交通会議としては八幡台団地線を協議路線として取り扱い、今後当会議で協議を行っていくことについて、まず皆さんのご了承いただければと思います。

以上となります。

○議長

ありがとうございます。それでは続きまして京成タクシー佐倉株式会社より、ご出席いただいております村中委員より、ご説明をお願いいたします。

よろしく申し上げます。

○村中委員

（資料2に基づいて説明）

○議長

はい。村中委員、ありがとうございました。

ただいま八幡台団地線（はっちまん）の運賃改定割引制度の導入につきまして、ご説明をいただきました。何かご質問、ご意見があればお願いいたします。よろしいでしょうか。

○成田委員

バス協会の成田です。すいません。

この資料の2-2を拝見しますと、八幡台団地の本当に多数のお客様のご利用があるという路線ということで、平成28年度にも、この地域公共交通会議でも議事をしたということで、こうした地域公共交通の一部を、一躍を担う路線として、ご承認いただいたということで、私もこれ問題ないと思います。

お伺いしたかったのは、非常に専門的な話になるかもしれませんが、まず回数券の券面金額が変わらないということ、今ご予約されているのが11月1日からということですが、バスの回数券というと、通常運賃価格の10枚で11枚分とかの設定になっています。

回数券というと通常は3ヶ月とか期限を付していますけど、このはっちまんの回数券は、期限が振られているのかどうか。振られていなければ、この11月以降でも、金額は変わらないから、ご利用の方がお使いいただけるのか、それとも回収するのか。

この辺、もし決まっていれば確認をさせていただきたいのと、それから資料の2の一番下に京成タクシー佐倉様が周知をされるというふうに書いてありますけども、この協議会で決まるっていうことになれば、佐倉市でも何か周知について協力いただけるのかどうか、これ2点目。

それからこの後、もしこれで協議が完了すれば、国、具体的には運用支局にこの運賃の改定の届け出を出すのですが、方法が二つありまして、この協議会の議事録をつけて出すのか、協議会の中でこういうのを変えましたって証明を出して、それを想定して京成タクシー佐倉が運営支局に出すのか、どのような形になるのか3点ほどお話をいただければと思います。

○議長

それでは1点目と3点目につきまして、村中委員の方で答えられる範囲でお願いいたします。

○村中委員

はい。1点目の回数券の件についてですけど、私ども期限は設けてなく、発売をしている状況でございます。

券面の内容につきましては、お客様のご利用実態で、例えば今210円でございますので、回数券自体が1枚210円となっております。利用しやすいように変更する際は、またこの会議などで、皆様にご相談や報告させていただこうと思っております。

3点目の申請についてですけれども、一度こちらの会議にもかかっておりますけれども、八幡台団地線のご利用のお客様が日中、八幡台団地からお買い物に行く際に、スーパータイヨーの前を通ると非常に便利だということもありましたので、私どもで一度路線変更をしております。その際こちらの会議でかけさせていただいて

おります。

その際、手前どもの方で申請をしておりますので、その予定でございますが、今日も事務局にはこちらの会議の前にもいろいろご相談させていただいておりますので、最後もまた事務局にご相談しながら、申請していきたいと考えております。

以上でございます。

○議長

はい。ありがとうございます。

2点目の周知について事務局お願いします。

○事務局

周知に関しましては、市でも全面的に協力させていただいて、ホームページ等での発信も可能でありますので、その辺は事業者と協議の上、皆さんに伝わるよう周知をしていきたいと思っております。

あと、会議の証明か、議事録かというお話ですけども、通常これまで佐倉市の公共交通会議の場合ですね、協議が整った証明書というのを、会長名で発行いたしましてそれを申請に添付しているというのが、今までのコミバス等の申請ではパターンでしたので、今回においても、証明書の方を発行させていただきたいと思っております。

証明書の内容、表現等につきましては運輸支局の方にご協力を得まして、表現等で手戻りがないような進め方を考えております。また、その辺の協議が整って完成版ができましたら、皆さんに各委員にも周知いたしますので、内容の確認というわけではないですけども、証明書の内容に関しては皆さんにも共有させていただきたいと思っております。

よろしくお願いします。

○議長

はい。事務局よろしくお願いいいたします。成田委員よろしいですか。

それでは佐藤委員。

○佐藤委員

はい。千葉内陸バスの佐藤と申します。よろしくお願いいいたします。

私のほうから3点ほどですけども、まず、この八幡台団地線（はっちまん）ですね、はっちまんの利用構成という部分を教えていただきたい。例えば若い人が多いのか、それとも年配の方、特に高齢者の方が多いのか、そういった利用構成についてどれくらいの比率になっているのか。

それに関連してですね、今度新たに運転免許証返納者については、ほぼ半額というような形で、制度を導入するということですけども、その利用構成によっては、かなり高齢者の方が多いと、この免許返納されている方が多いとなると、その方の利用によって運賃がせっかく値上げしたにもかかわらず、結局は半額になったら逆に安くなっちゃうのではないかと、こういった危惧される部分があると思っておりますので、その辺の絡みでちょっと教えていただきたいなと思っております。

あと回数券ですね、先ほど成田委員からも質問がありましたけども、回数券については、基本的に運賃を変えなくて、2,200円分ということですけども、券面券数

というのはどういう感じになっているのか、例えば 100 円券が何枚入っているだとか、10 円券が何枚入っているだとか、そういったような形も細かいような話ですけど教えていただけたらなと思います。

以上です。

○議長

はい。ありがとうございます。

それでは 3 点ですね、利用者の構成、それから返納者が半額になることについての収支、それから回数券の状況ということですけども。答えられますか。お願いします。

○村中委員

利用者の構成についてですけども、時間体によって大分違うということです。

多分おそらく、路線バスなので、朝と夕方について通勤のお客様、また通学のお客様です。日中につきましては先ほど申し上げましたけれども、八幡台団地のお客様の中で日中買い物に行くのに、買物難民ですよということがありましたので、日中は高齢のお客様、比較的年齢が高い方が多いというふうになっております。全体的な層からいきますと、やはり通勤通学等、毎日使われるお客様の方が多いというふうを考えております。

免許返納者の件についてですけども、これは確かにご心配いただくところはあろうかと思っておりますけれども、我々の公共交通の中で、これは非常に大きな問題になっているとは思っています。

ただ、私も 25 年前にこの公共交通の中で、事前の交通バスの会社がお辞めになられて、その中で佐倉市からご要望をいただいた中でやらしていただいております、またこの 25 年間、運賃も値上げしないで、自社努力でやらしていただいていたこともあります。

ここでやらないというよりは、ぜひ制度を使って、今回このチャレンジはしますけれども、先ほど佐藤委員からもお話ありましたが、かなりまた苦しいという状況になれば、ご相談させていただきま。高齢者の時代というのも、先ほどの話の中からもいろいろありましたので、やらしていただく予定でおります。

直近の中では、経営の方に支障があるというようなことは考えておりませんので、またその時期になりましたら、ぜひご相談させていただきたいと思っております。

回数券の件についてですけども、今 210 円で運行しておりますので、250 円券が基本となっております。その他端数については 10 円券で発行しているという状況です。一度ご説明をしておりますが今度 250 円になりますので、回数券の中身の方を変更することもございます。それはあくまでも、利用のお客様をファーストとして考えております。そのような状況でございます。

以上でございます。

○議長

はい。ありがとうございました。佐藤委員よろしいですか。

○佐藤委員

はい。

○議長

その他、ございますか。

もしよろしければ、八幡台団地線（はっちまん）の運賃改定割引制度の導入につきまして、原案の通り決することについてご異議ございませんでしょうか。

（異議なし）

はい、ありがとうございます。異議なしと認めます。

よって八幡台団地線、はっちまんの運賃改定割引制度の導入については、原案の通り決しました。

それでは次の議事に入ります。

議事の③佐倉市コミュニティバス運行業務委託次期契約についてと、議事の④令和5年度佐倉市公共交通事業者支援事業につきましては、一括して事務局より説明をお願いいたします。

○事務局

（資料3、資料4に基づいて説明）

○議長

はい。事務局ありがとうございました。

ただいま説明のありました佐倉市コミュニティバス次期契約、それから令和5年度佐倉市公共交通事業者支援事業につきまして、何かご質問ご意見がありましたらお願いいたします。

はい、成田委員お願いします。

○成田委員

千葉県バス協会の成田でございます。

私の方で資料4のですね、令和5年度の佐倉市公共交通事業者支援事業について、意見という形で述べさせていただきます。

本当に今回、こうした支援事業、国の新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金をご活用いただいて、市内のバス事業にご支援いただくことについて、改めてお礼を申し上げます。

その上で、今この市内のバス事業もそうですが、苦しい経営環境というのは、ご案内の通りであります。それと並行して、物価の高騰もあります。また、これは佐倉市だけでなく全国で、テレビ等でもよく見られているのは、2024年の4月から建設作業の方や自動車運転者の労働時間について、大幅に厚生労働省の基準が変わって参ります。

これ何かというと、今までの労働時間から大幅に短くなる。このバス事業については、自動車運転者の中に含まれていまして、これトラックもタクシーも入りません。

今までは、1日10人で運んで、朝の5時から11時まで。1人ずつの労働時間が短くなるものですから、もっと人が必要になる。このような制度が、もう目の前まで

きています。テレビでも盛んに2024年から集配が足りなくなるとか言っていますが、バスもまさにその中に入っています。

たくさん人を雇うというのですけども、なかなか国内で大型2種免許を持っている方も少ない、採用してとるまでにも、一定のお金もかかる。こうした大変苦しい状況にあります。

すでに4月から始まるといいますが、バスのダイヤを組むときは、4月から別途やるわけじゃなくて、労働者の方といろいろお話し合いをして、あなたの時間はこうだという調整もあるので、すでにもう徐々に始まりつつありまして、地域によってはバス路線が大幅になくなる地域も実際に生まれている、こんな状況でございます。ぜひ、バスの業界としても、国にこうした地方創生臨時交付金等のご支援を要望しているところでありますが、またこのような交付金ができたら、佐倉市におかれまして、重ねてまたご支援等いただければ大変ありがたいということでございますので、意見として述べさせていただきます。

以上でございます。

○議長

ありがとうございました。市としてもいろいろ支援は考えていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。事務局よろしいですか。

○事務局

はい。

○議長

その他にございますか。はい、どうぞ。

○松井委員

市民委員の松井です。

労働時間が短くなるということで、運転手さんの確保が大変だということは、これはもう全国的な話だと思いますけども、その労働時間をチェックする機能は、どういうふうになっているのか。ヨーロッパ、フランスなんかは特に、ドライバーさんがカードを入れないとエンジンかからない。時間オーバーしたら、そのカードを入れても運転できないと、そういうシステムが、実際私は乗ったから見たことあるのですけれども、そのあたりの運転手さんの労働管理はどうされるのでしょうか。

○議長

はい。成田委員お願いします。

○成田委員

私の方では、自動車の運転者の労働時間については、様々な職種がありますけど、ちょっと制度の中での話ということでご理解いただければと思います。

バスにはですね、乗合バスと貸切バスと、いわゆる乗合というと毎日決まったところを走ります。貸切バスについては、指示を受けて走ります。まず乗合バスについては、すでにダイヤを国の方に届け出をして、ダイヤに従って、運転する人の始業が決まります。運転する前に、点呼を受けまして、そこで、アルコールチェック

とかいろいろありますけども、その時間を点呼簿に記録し、戻ってきた後も記録する。すべて緑ナンバーの乗合バスは、乗務時間というものを、運行管理者が確実に把握しているということであります。

そういう意味で言うと、タイムカードというよりも、もっと細かく時間がチェックされているということですので、そういう意味で、ガラス張りみたいになっています。時間が短くなると、すぐわかってしまうということで、もうすでにそういう2024年の4月に向けた調整が始まっています。

貸切バスについても、やはり点呼簿は同じようにはありますが、運行指示書というのがありまして、その中には労働時間に加えて休憩時間、具体的には4時間連続して運転したら、1回休みを入れなさいとか決まっています。

総労働時間以外に、動くものを人の命を預かっているということで、大変細かく決まっています。まず出発する時に点呼を受ける前に運行指示書を出しまして、その中で、やはり運転時間で渋滞とかで時間が伸びれば、帰ってきた点呼で必ず記録する。このようなものが制度化されておりますので、緑ナンバーのバスについては、タイムカードっていうよりも、具体的に運行管理者が絶えずやっております。短くなったものをチェックするという事業者が仮にあった場合には、運輸局等の監査が定期的にあって、行政処分等により、是正を求められると。制度的にはこのようになっています。

以上でございます。

○議長

ありがとうございました。よろしいですか。

○松井委員

はい。

○議長

その他、ございますか。よろしいでしょうか。

それでは事務局につきましては、引き続き、本日いただいたご意見を参考にしまして、各種事務を続けていただくようお願いいたします。

本日予定していた議事は、以上となります。ありがとうございました。その他委員の皆様からご報告等ございましたら、挙手にてお願いいたします。何かございますか。

よろしいですか。はい、ありがとうございます。

それでは、最後に連絡事項について事務局より説明をお願いいたします。

○事務局

本日はありがとうございました。

次回の交通会議につきましては、11月頃の開催を予定しております。詳細な日程につきましては、今回同様、皆様の予定をお伺いした上で決定させていただきたいと思っておりますので、日程調整等のご連絡の際は、ご協力お願いいたします。

以上となります。

○議長

はい、ありがとうございます。

それでは以上をもちまして、第31回佐倉市地域公共交通会議を終了いたします。本日は、円滑な会議それから有意義な会議になるようにご意見いただきましてありがとうございました。