

**第16回 佐倉市地域公共交通会議 議事録(要録)**

日 時	平成28年7月19日(火) 午後2時から
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、宮本委員(代理:川上氏)、富田委員、戸川委員(代理:龍崎氏)、内田委員、豊泉委員(代理:青柳氏)、白土委員、坂口委員、友崎委員、相澤委員(代理:白藤氏)、池澤委員、小林委員、花崎委員(代理:田中氏)、利根委員、阿部委員、井坂委員、石倉委員、出山委員、上村委員 以上19名</p> <p>○事務局職員 小野寺都市計画課長、櫻井主査、伊藤主任主事、藤本主事</p> <p>○傍聴人 0名</p>
配布資料	<p>○委員名簿 ○佐倉市地域公共交通網形成計画(基本的な方向性)</p> <p>○コミュニティバス導入ガイドライン(中間報告版)</p> <p>○平成28年度スケジュール</p>
主な議題	<p>協議事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・佐倉市地域公共交通網形成計画の基本的な方向性について</li> </ul> <p>報告事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今年度スケジュールについて</li> </ul>
内 容	
<p><b>1 開 会</b></p> <p><b>2 会長選出</b> 利根委員が会長選出される。</p> <p><b>3 協議事項</b> 佐倉市地域公共交通網形成計画の基本的な方向性について</p> <p><b>【事務局】</b></p> <p>資料2に基づいて説明</p> <p><b>【委員】</b></p> <p>最近、社会実験等の名目で幹線やフィーダ一路線に無料バスを走らせる動きがでてきている。無料バスと競合することとなれば、既存のバス路線の利用者が減り収入は減少してしまう。このよう事態に対応する為には既存路線を減らして経営の効率化を図るほかない。そうすると公共交通の“負のスパイラル”が進行してしまうことにならないか。幹線及びフィーダ一路線があるところは、むやみに無料バスを走らせず、既存の事業者が路線を見直すよう</p>	

にした方がよいのではないか。

**【事務局】**

本計画ではバス事業者を圧迫してしまうような路線は極力設定しない方向で考えている。無料バスの運行は始まったばかりなので、今後の動向を注視していく。

**【委員】**

P. 30にある公共交通網のイメージ図について、志津駅や京成佐倉駅には幹線であることを示す矢印の始点があるのに、JR佐倉駅には、京成佐倉駅から南部地区まで走る矢印の線上にあるものの、矢印の始点がない。このことについて、何か理由はあるのか。

**【事務局】**

ここで取り上げられている幹線は神門線のことを指しており、神門線はJR佐倉駅を経由する為に矢印の始点となっていない。

**【委員】**

神門線の終点である第三工業団地にバスターミナルをつくる構想があるととらえてよろしいのか。

**【事務局】**

現時点で第三工業団地にバスターミナルを置く計画はない。

**【委員】**

矢印がJRより外側に向かっているのは、公共交通網の要が駅にあるべきであるという観点から不適切なのではないか。京成佐倉駅から第三工業団地に向かう神門線が一日30本以上あることから幹線と位置づけられていることは理解できる。一方、その矢印が駅に向かっていたら図が理解しやすいものなると考える。

**【事務局】**

図の内容について検討する。

**【委員】**

J Rの物井駅及び南酒々井駅は佐倉市内にないものの佐倉市民の利用が多い。これらの駅について今回の計画で検討する予定はあるのか。

**【事務局】**

物井駅はフィーダー路線と位置づけている。南酒々井駅に向かうバス路線を設ける予定はない。

**【委員】**

現状、物井駅と南酒々井駅は多くの佐倉市民に利用されているかと思う。この2駅へのアクセスは考慮されているか。

**【事務局】**

P. 30にある図で説明すると、物井駅はJ R佐倉駅から広がる住宅地域の青い円の中の緑色の線に位置づけられるが、名称は記載していない。南酒々井駅や榎戸駅については、和田地区方面に伸びる橙色の線でフォローできるだろうと考えている。具体的な名称は記載していないが考慮している。

**【委員】**

バス路線の新設が取りざたされている中、バス路線の廃止について地域へ相談をせずに廃止してしまうことはあるのか。

**【事務局】**

通常はバス会社が届出をし、バス停に告知を載せたうえで廃止する。なお、広域のバス路線であれば、千葉県のバス対策協議会で承認を得ることで県が補助をしてバス路線が存続する場合もある。佐倉市内では一部路線に補助金を出しながら路線を維持してもらっているが、実際に路線廃止という話が浮上した場合には、交通会議で対策を検討することとなる。

**【委員】**

バス等公共交通を管轄する立場から申し上げますと、届出制度が採られている状態にはある

が、協議会で議論をしたうえで廃止が決定されるため、事業者が一方的に廃止を決定することはない。

**【委員】**

福祉有償運送について、社会福祉協議会と連携して買い物や通院をしやすくできないか等、サービスの拡充が検討されています。また、福祉有償運送のサービスの内容、利用料金、利用方法、利用対象者について計画書に明記した方が良い。

**【事務局】**

ご指摘の福祉有償運送に関する部分を修正する。

**【委員】**

佐倉市に居住してもらう為には東京方面への通勤しやすい環境を整えることが重要である。佐倉市内での移動時間を短くできるかどうかで佐倉市の人口が変化する。このような観点から、この計画でも人口を増やすための方策について記述したほうが良いと思う。

**【委員】**

佐倉市内での移動を便利にすることと並んで、佐倉市外から市内に移動する際の利便性についても重視してほしい。

**【委員】**

鉄道利便性が良くなることによって市の発展が望めます。千葉から佐倉までの間の鉄道本数を増やすなど利便性を向上させるべきではないかと思う。利便性を向上させるためには沿線市町村が協力しあい、陳情等をしていかなければならないと考える。

**【事務局】**

広域幹線ネットワークについては市の総合計画や基本計画の記述に沿った形で加筆修正を行います。

**4 報告事項 今年度スケジュールについて**

**【事務局】**

資料4に基づいて説明

【委員】

立地適正化計画について説明をお願いします

【事務局】

立地適正化計画は、人口減少と高齢化社会という状況で、財政状況も厳しくなる中、色々なサービスをどのようにして維持していくかを示すものです。市域の全体に、薄く広く市民が広がって住んでいると、サービスが行き届きにくくなってしまいますので、それをできるだけコンパクトにしていけたらいいのではないかとというのが、立地適正化計画の概念です。

【委員】

コンパクトシティというのは弱者切り捨てという感じを受けるが、佐倉市はコンパクトシティについて、どのような視点で、あるいは概念で検討されているのか。

【事務局】

佐倉市の面積は約100平方キロメートルあり、市街化区域はそのうち約20パーセントの約20平方キロメートルであり、コンパクトな状態になっている。これを無理に圧縮するのではなく、地域の公共交通網をうまく組み合わせることで、現在のサービス水準を維持していくという方向性で検討をすすめている。市街化調整区域にも、農村集落などの集落、拠点があり、フィーダー路線でつないでいくことができればと考えている。

【委員】

佐倉市では鉄道駅を中心にまちが形成されていて、市長をはじめコンパクトシティという言葉はあまり使われていないように感じる。

【事務局】

立地適正化計画の一般論でコンパクトシティという言葉を使用したが、現在は佐倉市版の立地適正化計画ができればという方向性になっています。

5 閉 会 15時30分会議終了