

第34回 佐倉市地域公共交通会議 議事録

日 時	令和6年5月21日（火） 午後2時30分から午後4時30分
場 所	議会棟1階 全員協議会室
出席者	○ 出席委員 渡邊 友樹委員、富田 篤史委員（代理：根本氏） 佐藤 克己委員（代理：明石氏）、木嶋 正孝委員、村中 博之委員 嶋田 哲夫委員（代理：吉田氏）、山本 崇史委員、成田 斉委員 高山 和征委員（代理：竹田氏）、金子 雅弘委員、松井 強委員 兼坂 誠委員、高橋 直人委員、高山 裕明委員（代理：板倉氏） 荒木 健一委員、向後 睦紀委員 石井 健司委員、櫻井 高明委員、山本 淳子委員 以上19名 ○ 事務局職員 小菅都市部長、菊間都市計画課長、梅澤主査、金子主査補、長坂主査補、木村主事 ○ 傍聴人 9人
配布資料	委員名簿 資料1 佐倉市地域公共交通計画策定について （参考資料1－1, 1－2） 資料2 宮ノ台線の廃止について 資料3 会議の運営についての取り決め事項 資料4 佐倉市地域公共交通会議条例の改正について 佐倉市自転車活用推進計画（案） 佐倉市自転車ネットワーク計画概要版
議 事	1、佐倉市地域公共交通計画について 2、宮ノ台線の廃止について

1 開会

2 委員紹介

3 会議の運営について

① 副会長の選任

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。

② 運営についての取り決め事項

○議長

取り決め事項としては、委員の代理出席について、2つ目として会議の全部または一部の非公開の決定方法について、3つ目としまして、議事録署名人の指名について、4つ目として、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します。

○事務局

(資料3に基づいて説明)

○議長

はい。ありがとうございます。

それでは事務局より運営に関する事項の説明がございましたが、何かご質問ご意見がございますでしょうか。よろしいですか。

(異議なし)

○議長

ありがとうございます。それでは、開演会議の運営につきまして、事務局提案の通り、会議を運営することとして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提案の通り行うことと決しました。

議事に先立ち、会議の公開または非公開の決定と、本日の会議の議事録署名人の指名をさせていただきたいと思います。本日の会議につきましては、非公開に該当する事項が含まれていないことから、佐倉市情報公開条例に基づき、公開としてよろしいでしょうか。

(異議なし)

○議長

はい。ありがとうございます。それでは公開とさせていただきます。

次に、議事録署名人につきましては、ちばグリーンバス株式会社の山本委員、社会福祉協議会の兼坂委員にお願いします。山本委員と兼坂委員には、後日、議事録の確認とご署名をお願いいたします。

それでは、事務局は本日の会議の傍聴者の有無を確認してください。

○事務局

9名いらっしゃいます。

○議長

それでは傍聴希望がございますので、傍聴人に入室していただきます。
しばらくお待ちください。

(傍聴人9名入室)

それでは傍聴人の方に注意事項がございます。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。また、本日お配りしています会議資料につきましては、会議終了後に事務局にて回収させていただきますので、ご協力をお願いいたします。

4 議事

① 佐倉市地域公共交通計画について

○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の策定について、事務局より説明をお願いします。

○事務局

(資料1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。佐倉市の地域公共交通計画の策定について、今説明がございましたが、資料の1の3ページのところに、ご意見・議論いただきたい論点ということで整理されており、こちらに4点の論点がございますので、この論点の順に皆さんのご意見それから現状を教えていただき、議論ができればと考えております。

それではまず順番に、1つ目の課題の認識及び基本的な方向につきまして、何かございましたら、お願いしたいと思います。それから暑いので適宜上着をとっていただいて、ご意見いただければと思います。何かございますでしょうか。

○金子委員

市民委員の金子です。今資料の1-1で国土交通省の方で使われてるレジメの中で、公共交通軸の拠点の充実と保証って言葉が出てるんですけども、ちょっと素人としては何のことだか、読んでいってもなかなかわからないんですが、これは何を議論しようとしているのでしょうか。

○議長

はい、金子委員ありがとうございます。公共交通軸と拠点の充実・保証ですね。それでは、事務局お願いします。

○事務局

都市計画課の金子です。こちらの視点の1として示されている公共交通軸と拠点の充実保証という視点については、公共交通がいわゆる都市構造とかまちづくりにおける、一種のインフラみたいな役割を担っているという考え方かと思っております。

軸という表現は、鉄道とかイメージやすいと思うんですけども、佐倉市の場合は京成本線とJR総武線の2つの、これは広域を結ぶ路線かと思えますけども、それが1つ町の大きな軸になっているかと思えます。

地域公共交通計画においては鉄道だけじゃなくて、バスとかもちろん含めて考えているんですけども、そういった軸がどういうまちづくりにおいてどういうふうに通って、まちづくりに貢献しているか。それをどのように確保していくかという

視点かと思います。

イメージとしましては参考資料1-1の方で、お示ししているところです。
4ページのところに、こちらは国の資料ではなくて、佐倉市の立地適正化計画というものから抜粋している資料になりますが、この中で誘導区域とですね、この鉄道、幹線ネットワークとしては鉄道とか、バスも含めた公共交通のネットワークっていうのを、軸というような表現でお示ししているものかと思います。

○金子委員

その辺は大体わかるんですけども、軸というのはわかったんですけども、拠点の充実と保証っていうのは何を意味するのかがわからないんです。

○議長

その辺は答えられますか。はい、事務局お願いします。

○事務局

国の資料の言葉1つ1つはちょっと必ずしもわからないですけども、佐倉市としましては同じ資料の5ページで、こちらの都市マスタープランでお示ししていますけれども、下の方に凡例が載っております。

地域拠点、交流拠点、産業拠点とかいくつかの種類がございますけども、こういうイメージかなと、具体的な、必ずしも施設などを造るとかそういうイメージではなくて、駅を中心とした誘導区域とか、そういったレベルの拠点というイメージで考えております。

○議長

そういった都市機能があるところに、公共交通で結ぶってそういうイメージですか。

○金子委員

拠点を充実させるって意味は入ってないってことでしょうか。

○議長

拠点を充実したほうがいいんでしょうけど、これはもう制約とかそういうことで、行き先へ公共交通を使ってそこに行けるようにする、そういう意味だと思います。

はい、金子委員。

○金子委員

はい。ちょっと言葉としては、何か適切ではないように読めちゃったんで。

交通会議で議論するのに、拠点の充実って言われちゃうと何をやってるのかなっていうことに聞こえたので、あえて聞いたんですけど、確かに国の方にそういうことが載っているというのは拠点を結ぶというニュアンスで、軸の充実とそれを保証というよりは、確保ということですかね。

はい、わかりました。ありがとうございます。

○議長

その他、ご意見はございますでしょうか。はい、成田委員。

○成田委員

一般社団法人千葉県バス協会の委員の成田でございます。

私からは、公共交通軸と拠点という話があって、私はどちらかというところの参考資料の1-1がありますんで、その姿についてまだはっきり見えないのは、具体的な公共交通軸が佐倉市の中でどれを指して、拠点がどこっていう部分が、本日の資料にはないので、多分、委員の中で考え方がその想像で変わってくると思います。

そういう意味で、どういうものが公共交通の軸かっていうのは、国土交通省に書いてある内容じゃなくて、佐倉市の中でどう考えるかっていうところが大事だと思っています。

国土交通省の資料見ますと、ただし書きで地域事情によって無理して定める必要がない地域も一部存在する。軸については人口17万人ですと、Bの地方都市など人口10万人以上ですので、この後、本数とかその軸を定めるとすると、先ほどの事務局のご説明ですと、京成本線とJR線というのは1つ軸の中に入るだろうと。そうなってくると、鉄道の本数をこれからどういうふうにするのか、国土交通省の品質保証という中では、設定例3本から4本、こういう具体的な数字についても、だんだんこう踏み込んでいくようになります。

私の質問は、今日は具体的な公共交通の軸は書いていないし、拠点もないですけども、第2回の会議で、この辺を出していただけるんじゃないかと想定されますが、今日は決めるということではなく、方向性ということで理解すればいいのか、この辺についてはちょっとお話を伺えればと思っています。

○議長

佐倉市の場合には17万という人口があるわけですけども、そういった中で事務局としては、その辺の軸について定めたいということですか。

○事務局

成田委員がおっしゃるように、国は絶対必ずこの形にしろと示しているわけではないと認識しております。

佐倉市として、どのような形が望ましいかというのを考えなければいけないですけども、鉄道に関しては、佐倉市という視点で鉄道会社さんは運営してないと思うので、この会議で本数が何本とかそういった議論は厳しいかと思っています。

バスになってくると、またちょっと事情は変わってくると思いますので、検討の可能性はあるかと思うんですけども、ある程度まちづくりによってこういうネットワークがあるっていうのを、項目として都市マスタープランや立地適正化計画においてもそうですが示しているところでございますので、そこに繋がる形では、何らか出したいと思っています。

ただその軸というのがおっしゃるように必ずしも国がこの形にしなければいけないとしているわけではなくて、地域の実情に応じてというところでございますので、具体的な答えがしづらいところですけども、軸の示し方が、こことここを結ぶネットワーク、といったちょっと曖昧な形なのか、あるいは何々線っていう具体的な路線名となると、ふさわしくないようなイメージを持っていたりはするんです

が、今のところ、明確な方向性はお答えできないので、次の会議の頃までには、ある程度計画の骨格としてお示しできるようにしてまいります。

○議長

はい、ありがとうございます。成田委員。

○成田委員

はい、ありがとうございます。

今日この場で明確に方向性を定めるということはないと理解いたしましたので、あえて発言しますと、こちらの参考資料の1-1にあります通り、公共交通の軸を本数等もある程度示すってことになると、佐倉市の公共交通会議の委員では、京成電鉄とJR東日本旅客鉄道も参画しておりませんので、次の回に具体的にその本数等も示していくんだということであれば、ある程度構成についてもご検討いただいた上で、ご提案いただいた方がいいんじゃないかと思いました。

また拠点につきましても、この参照されてる内容ですと、生活必需移動、買い物などの日常のお出かけ、特定の需要（通勤通学）という例示がされておりますけれども、それ以外にも今までの議論の中で、観光で訪れている歴史博物館等もそうした移動を支えるという部分であります。

佐倉市にとって一番望ましい形を、この会議で選択して策定していけばいいと思っていますので、次の回にはぜひ、その理解が進むような資料を見て議論できればと思っています。それをご要望として申し上げまして、私の発言は終わります。

○議長

はい、ありがとうございます。

鉄道はなかなか難しい部分もあるかもしれませんが、今現状、鉄道はある程度の本数が確保されてるという部分もあるかと思います。先ほど事務局の方から、バスというところもございましたので、そういったところについて、どういった形で定めるのかっていうのは、次回以降、事務局の方からまたお示ししたいと思っています。そういった形でよろしいでしょうか。

はい、関連でも構いませんしその他でも構いませんが、ご意見ありますでしょうか。それでは、ご意見がもしなければ、国では近年、地域公共交通の再構築、それから地域公共交通計画のあり方など、いろんな議論がされているというふうに伺っているところです。

今日は千葉運輸支局さんご参加いただいておりますので、もしお話できることがあれば、お願いしたいと思います。高橋委員。

○高橋委員

千葉運輸支局の高橋と申します。いつもお世話になっております。

今石井会長からお話がありました、再構築とあり方についてでございますが、昨年10月1日に地域公共交通の活性化に関する法律というのが一部改正をされまして、その中で再構築というのは、これは鉄道についてですが、広島にある芸備線で今再構築の検討会を開催しているところでございます。

こちらにつきましては、鉄道ありきとかそういう廃止議論ではなくて、持続可能な公共交通をどのような形で、地域にとってより良い公共交通なのかっていう検討

会での議論と、それから先ほども事務局からご説明ありましたアップデート、あと最近そのホームページですねデザインに関する、こういうことについてはどのような補助金が活用できるかというところもホームページ等でアップされておりますので、もし機会がありましたら、見ていただければと思います。

また関東運輸局の交通企画課でもかなり充実したホームページ、地域公共交通活性化の中でも補助金等ですね、あと地域公共交通計画についてもいろいろとメニューを取りそろえていますので、もし何かの機会がありましたら、ご覧になっていたきたいとともに、ご不明点ありましたら、当支局または本局の方にお尋ねいただければと思います。

簡単でございますが、今現状では以上でございます。

あとバスでいうと、DX とかも充実させておるところでございます。以上でございます。

○議長

ありがとうございます。またその辺の情報は、いろいろ共有させていただきながら進めさせていただきたいと思います。

その他はございますでしょうか。

もしよろしければ2項目目、3項目目の地域公共交通の事業の継続性、それからモビリティデータの共有活用、こちらの方の議論に移りたいと思いますがよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。

それでは先ほど資料1-1の3ページにございましたが、こちらの今運転手不足とか、コロナ禍での利用者が戻らないといった部分で、公共交通が非常に厳しいとか、それから自家用有償運送、ライドシェアなどの、新たなモビリティの可能性が出てきているという部分と、DXが進むという中で、モビリティデータの共有等ということがあると思うんですけれども、この辺につきまして、何かご意見等はございますでしょうか。

○成田委員

一般社団法人千葉県バス協会の委員の成田でございます。

私から事業の継続性ということで、ご案内の通りコロナ禍における利用者減だけでなく、運転者不足による今後の事業継続性の影響、例えば千葉県内のバス事業は大変厳しい状況がございまして、それでもやはり事業の継続というのを第1に掲げて、県内バス事業者が運行継続のための努力をしていると、こんなところでございます。

その上で発言させていただきたいのは、資料に矢印で3つありまして、この3つ目の従来の公共交通機関とは異なるモビリティの位置付けとして、カッコ書きで例示されてまして、可能性として自家用有償運送、そしてライドシェアという言葉が出ております。バスがなくなったところにライドシェアができれば代わりになるねというのは、包括的に見ればいいんですけども、ここではライドシェアの内容がどういうものか例示されてないので、議論する対象ではないと思っておりますが、地域公共交通というもののうち、一般路線バスであれば、運賃を頂戴してお客様を大量に安い運賃で運びます。

同じ地域で、例えばその公共的な公的な計画に基づく、自家用有償運送、ライド

シェアが、その路線バスと同じようなお客様を運ぶような調整がなされた場合に、今運賃だけで成立している事業は必ずその減便とかですね、さらにもっと影響を受けるとことがあります。異なるモビリティの位置付け可能性を、自家用有償とライドシェアという限定した取り扱いではなくて、既存の公共交通で税金がなくても維持しているところには影響しないように、議論を進めてくださいってことが必要じゃないかと思うんです。この辺につきまして自家用有償運送、ライドシェアをここに例示した考えをお伺いできればと思っております。

○議長

はい、ありがとうございます。

これはもしかしたら例示かもしれないですけども、事務局からお願いします。

○事務局

説明の中で、南部地域のご説明を少し差し上げました。そこで、今はコミュニティバスという、いわゆる定時定路線型の路線バスという形で、提供しているという状況ですけども、例えばそれがその手法としてそれが一番妥当だろうかってなったら、路線バス以外の手法はどうなのかといった意味合いでの例示でございます。

最適なやり方、別に南部地域に限る話じゃないんですけども、例えば空白地域とかを考える場合に、どんなやり方が妥当なのか、そのポイントとして挙げてますものも内容的には繋がっていることがございまして、仮に路線バスがよさそうだなと思っても、いやそれはちょっと運転手が確保できないんですっていうことになれば、実施できないわけであって、じゃあその違うやり方だとどうなのか、どういうことが可能なのかっていうことも考えなければいけなくなる可能性もございしますので、そうした際に、その仕組み自体を我々も深く理解してこう上げているわけではないので、むしろ現場で実施されているとか、接点があったとか、あるいは役所とは違う情報とかもあったりするのかなと思っておりますので、こうして論点として挙げたところでございます。

○議長

はい、ありがとうございます。

今、佐倉市の場合には地域公共交通ということで、バス便とかもバス事業者の方に頑張ってもらっていて、かなり確保されてる状況なのかなというのはあるんですけども、その辺の地域公共交通の現状として、今、バス事業者さん、それからタクシー事業者さんが、どのような状況にあるのかとか、それから今事務局からありましたデータを共有させていただくということが可能性としてどうなのかという部分について、もしご意見がありましたら、バス事業者さん、タクシー事業者さんからご意見をいただけるとありがたいです。

何かありましたらどうでしょうか。

○渡邊委員

はい、ちばグリーンバスの渡邊でございます。

データの共有について、どの程度の情報をどのような形で活用するかという辺りによって、その目的を明確にした上でということになろうかと思っておりますが、例えばその時刻表のデータを提供して、どういうものがあるのかわからないんです

けれども、提供した上でその情報を継続的にどういうふうに運用していくのか、何か変わったときにそれをどう更新していくのか、そういう体制をどう構築していくのかっていうのが非常に大事なのかなと思います。その運用体制をしっかりと構築していかなければ、データがあってもある意味宝の持ち腐れの的な形になろうかと思って、その辺も含めての議論が必要かなというふうに思っております。

○議長

ありがとうございます。

京成タクシーさんは、何かございますでしょうか。お話できる範囲で結構でございます。

○村中委員

京成タクシーの村中でございます。いつもお世話になります。

今私どもの会社の中では、この次の議論になるのかもしれないですけども、とにかく乗務員をしっかりと採用して、しっかりと佐倉市内、24 時間タクシーでの公共交通として皆様方に信頼をいただくということが一番だと思っております。細かいところまで、私どもでお話しするようなことはございません。

○議長

ありがとうございます。それに関連して、その他でも構いませんけれども何かございませんでしょうか。

それでは、先ほど渡辺社長からあったお話とかですね、その辺でまた情報共有を進めながら、やらせていただけたところがありましたら、お願いしたいと思えます。その他ございますか。よろしいですか。

それでは4 番目の項目、南部地区の公共交通に関する論点についてご議論をいただきたいと思えます。

何かご意見等ございましたら、お願いしたいと思えます。

まだ、南部地域についてはまだこれからということですね、具体的なものが示されておられません。方向性を出していきたいというお話が事務局からあったかと思えます。そういった出す中で、何かご提案とかご意見とかございましたら、お願いしたいと思えます。

グリーンバスさんの方で、特に南部地域のバスの運行とかで何かございますでしょうか。今こういう状況ですとか。

○渡辺委員

はい、ちばグリーンバスでございます。

南部地域に関してはこの4 月1 日に一部ダイヤ改正、時間の見直し等々させていただいて、そういう意味では運転手不足による2024 年問題に対応できるような形で、佐倉市さんと共同して対応させていただいておりますので、まずはその形で、どの程度利用が増えていくのか、またご意見聞きながら、恐らくはどう乗り継いでどこまでいけるのかとか、そういうところも、利用者のご意見としては多いかなと思えますので、現状としましては、今回変えたものに対してまたどういうご意見があるのか聞きながら、順次修正を加えていければと思えます。

○議長

ありがとうございます。それでは、その辺事務局の方とも情報共有させていただきながらですね、地域でこういった形の公共交通が、望ましいのかっていう部分をさらに詰めさせていただきたいと思いますので、お願いしたいと思います。その他地元の委員の方とかでなにかございますか。それではその他もしなければ、今いただいたご意見を踏まえまして、引き続き事務局の方で検討を進めていただきたいと思います。

② 宮ノ台線の廃止について

○議長

それでは、次の議題に入ります。

議事の2 宮ノ台線の廃止について、まず事務局から説明をお願いいたします。

○事務局

(資料2に基づいて説明)

○議長

はい、ありがとうございます。

それでは続きまして、宮ノ台線の運行事業者であり、東洋バスの委員として本日、ご出席いただいておりますので、ご説明をお願いしたいと思います。

○木嶋委員

東洋バスの木嶋でございます。

今回、当社の方が廃止という判断をせざるをえなかった理由につきましては、すべて今事務局の方が言われてた通りになりますが、繰り返しになりますが、乗務員不足です。大変深刻でございます。

乗務員不足の原因は、大きく2つ。1つは、雇い入れることが大変に難しくなっている。特に、ここ5年ぐらひは、だんだん厳しくなっているという状況ではあったのですが、この1年間はそれに大変拍車をかけた形で雇い入れることが難しくなっています。辞める方はどんな時代であっても一定数はいます、もちろん上下はありますが。それよりも雇い入れることがこれだけ厳しくなったのは、初めてでございます。

それともう1つ、ちまたで言われております2024年問題という問題ですけれども、こちらの方は労働関係の規制になりますが、具体的には時間外の問題、あるいは拘束時間の問題になります。

当社の方は、時間外の問題はほぼクリアしておるんですけれども、拘束時間の縮小に関しましては、もちろん昨年9月のダイヤ改正で対応はしたんですけれども、何とか対応したという中で、乗務員不足等が起きたときにバス会社が工夫をする、ああいうことをやろうこういうことをやろうという手足、自由度が著しく狭まってしまいました。

これは具体的に言うところちょっときりがありませんけれども、簡単に言うと、1日16時間の拘束を15時間にされたということと、それから1日の終業から翌日の始業まで8時間を9時間にされた。

ということで実質1時間の場合も多いんですが、2時間考えなければならないケー

スが多々出てきたということで、対応するって要は工夫する、乗務員が不足しちゃったからこういうやり方をしよう、ああいうやり方をしようと言ったときに、それを工夫する手立てが、かなりというか本当に狭められてしまったというのが現状でございまして、残念ながら仕事を減らすしか手段がないというのが、結論でございます。

1つ念のため申し上げておきたいんですけれども、当社において、まだ乗務員不足が続けばもっとより、多くの廃止等考えなければいけないんですけれども、今回、宮ノ台線という、この路線を選択というか選ばざるをえなかったのは、先ほどありました通り交通空白が生まれないということで、選択せざるをえなかったということです。

私ども、八千代市中心にやらせていただいておりますけれども、佐倉市さんだからということでは決してないということだけは、申し添えたいと思います。以上でございます。

○議長

はい。木嶋委員ありがとうございます。

今のご説明にもありましたが、先ほど事務局の方からも説明がございましたが、市としても社長にも来ていただいてですね、いろいろ協議をさせていただいたところでございます。

その中でも、今ご説明のあったような内容がございまして、廃止せざるをえないという状況であるということが確認されたところでございます。その辺、ご理解いただければと思います。

その中で、何かご質問ご意見等ございましたら、はい、吉田さん。

○吉田氏

山万の吉田でございます。

今議題にもございました、東洋バスさんの宮ノ台線の一部廃止を受けたことにつきましては、弊社としまして、この路線の一部が廃止となるということは、大変重く受けとめております。

佐倉市さんと八千代さんを結ぶ交通としまして、こちらの経過にも書いてありました通り、利便性という点では、廃止の影響がかなり大きく出るのではないかなというふうに考えておりまして、今までご利用されておりましたご利用者の方々が、ご不便を感じられないように、勝田台北口ロータリーへ、路線バスとして乗り入れられるように、弊社としては前向きに検討してまいります。

ご列席されている、委員の方々の皆さんには、是非ともこの点におきまして、ご協力賜りますようお願い申し上げます。吉田からは以上でございます。

○議長

はい、吉田さんありがとうございました。

今山万さんからもご提案ありましたが、事務局の方ともですね、引き続き協議をしていただきまして、情報共有をまず図っていただければと思います。

そういった点も含めまして、今後協議をさせていただきたいとよろしく願いいたします。その他はございますでしょうか。

はい、金子委員。

○金子委員

市民委員の金子です。

ちょっと長くなるんで恐縮なんですけれども、今回２期目で、また公募で審議員にさせていただきまして、ありがとうございました。

いよいよ出番が来ちゃったなっていうのがまさにこの宮ノ台線の廃止なんですけれども、私はこの路線の利用者です。たまたまここにいるということを申し上げると、選考する方が間違えたんじゃないかと思うんですけれども、私２年前にこの公募委員になるときに、論文で書かしていただいたのは、我々サラリーマンでバブルの頃にこの辺に移ってきた住民です。

その頃、まさに日本が絶頂期のバブルで、大枚はたいて借金をしてこの辺に住宅を求めて、これで一生安泰だというふうに住んだ人間です。約４０年間、大変幸せに暮らしているんですけれども、一番我々が考えていかなきゃいけないというのは、今我々が住んでいる住宅がどんどん値下がりをしていく、公示価格は多少上がってまずけれども、値下がりをしていくというのが現状です。

これは東京から４０キロ圏、１６号線沿いの点在してる各市はみんな同じ状態を抱えていて、最寄りの鉄道の駅の周りはシャッター通りになる。住宅地が老人しかいない、犬と老人しかいないみたいな状況がどこの町でも起きているんですね。

そんな中で、ユーカリが丘は、山万さんのおかげで、交通網も充実させていただいて、空っぽのバスもまだ運行していただいて、要するに交通の便を維持するということで住宅の価値を維持していく、我々サラリーマンにとっての住宅っていうのは唯一残った財産ですから、これを守っていかなきゃいけないっていうことは、ぜひ市でも考えていただきたいと思います。

我々、その当時高い住民税をたっぷり払わせていただいているんで、そうやって住んで移ってきてる人たちの住宅をどうするかっていうことを考えなきゃいけないっていうのは、市としてやっぱり真面目に考えていただきたいと思いますけれども、今この資料２で読ましていただくと、東洋バスさんが大変ご苦労されてるということを察して、市としてこれを認めるというペーパーになっているんですけど、本当にこれで、住民の方々の意見を全部聞ききれてるんだらうかと、仮にこの交通会議でこれを決定したらこれが通っちゃうとなると、宮ノ台線の最寄りになっている山万さんの住宅も含めて、住宅の価値が下がるのは間違いないと思います。

住宅の価値っていうのは、あの界限でいうと、日本橋、大手町まで何分でいけるかっていうことで価値が変わってくるんです。だから、東洋バスさんがここで廃止されるっていうことは、住宅の価値が減る。

そうすると何が起こるかっていうと、住宅の流通が減ってしまうんですね。そうすると年寄りばかりが残って、空き家になって最後誰も住まないっていう状況になるんだけれども、そうじゃないようにするためにはやっぱり交通を維持して、住宅の価値を維持していく、山万さんの政策をそのまま市としてもやっていただきたいぐらいなんですけどそれをやらないといけないんだらうなと思います。

だから、私としてはこの廃止の提案はぜひ反対ということにさせていただきたいと思います。もしもこれを我々この交通会議で認めると、おそらくこの状況が変わらないとすると、次の宮ノ台線が起こったときに、ここで他の地域、我々の宮ノ台は、山万さんのまだ代替交通があるけど、そうじゃないところで廃止するっていう。バス事業者さんの苦肉の判断が起きたときに、その市民の方々の財産を守っ

てあげられるのかっていうことを感じるので、この案は、もっと慎重に扱うべきだなというふうに思います。以上です。

○議長

はい。ありがとうございます。

今金子委員から、反対というお話があったんですが、事務局の方からも先ほど説明がありましたけれども、路線を廃止するそのものを止めるという権限は、地域公共交通会議は持ち合わせていないというのが、現状でございます。

他の自治体ではですね、全く我々が知らないままに、バス路線がなくなってしまったところもある中でですね、今回東洋バスさんからお話をいただいて、地域公共交通会議で事前に協議をさせていただきましようということで、今日来ていただいて、ご説明をいただいたというところで、事前の協議を行ったっていうこと自体が、一定の意味があったかなというふうに、私の方としては考えています。

今後の公共交通会議としての対応がございますので、事務局から説明がありますので、ご理解をお願いしたいと思います。

事務局お願いします。

○事務局

はい。それでは一応今後の対応について、事務局としての考え方ということでご説明をさせていただきます。

まず道路運送法の規定では、地域公共交通会議で協議が整った場合においては路線廃止の届出から廃止まで、期間についての特例規定が設けられております。

この地域公共交通会議で協議が整った場合ということについて、これまで佐倉市地域公共交通会議で扱った、コミュニティバスの運行開始の案件などにおいては、委員の皆様の議決をいただいた上、協議の証明書を発行するという手法をとっております。

しかしながら、今回のような民間路線バスの廃止という案件を公共交通会議で取り扱うのは、今回初めてのケースであることから、地域公共交通会議、他自治体のですね、公共交通会議で扱った事例、廃止の手続きにおいて、地域公共交通会議として、協議証明書が添付されていた、発行してそれを添付された事例があったのかということについて、千葉県、千葉運輸支局をはじめ、周辺自治体にも我々の方から照会をさせていただきましたが、同様の事例というものはございませんでした。

今回いただいた協議というかですね、金子委員からのご意見もあるということではないんですが、路線廃止自体に関しまして、交通会議として賛成という立場ではない。しかしながら、事情もご理解できるというような状況ではないかと考えます。

そのような状況で、協議が整ったというような内容の証明書の発行については、協議が整ったという状況自体、条件自体の判断が難しく、協議が整いましたという証明書を発行することは、交通会議や、委員の皆様の意見とも異なってしまうのではないかと考えます。

そのような状況を踏まえて、千葉運輸支局から協議の証明書の発行については、柔軟な対応していただいて構わないということで、お話をいただいております。

佐倉市地域公共交通会議として宮ノ台線の廃止については、協議は実施させていただきましたが、運行事業者の事情により致し方ないというような立場をとらさし

ていただければというふうに考えてます。

ですので、今回、協議が整ったものというような証明書の発行自体は難しいかなというところ、我々としては考えておるところでございます。

説明は以上となります。

○議長

はい、ありがとうございます。

それではただいま事務局から説明がございましたが、今回につきましては、協議が整った旨の証明書は発行しないということで、公共交通会議としての対応としたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

○成田委員

ただいま事務局から道路運送法の運用について、運輸支局にも情報相談をして、今回は協議が整った証明を出さない。議事録等が残りますから、そこでちょっと私の方で、金子さんのご意見も反対というのも伺った上で伺いたいのは、本日の資料の2を拝見いたしますと、関係法令の規定として、3、道路運送法の抜粋がございます。

第15条の2、読み上げませんが、この中で「国土交通省令で定める場合とは」が下の箱になりまして、道路運送法施行規則の抜粋が列記されてます。

今回あえて、この佐倉市地域公共交通会議にこの案件がかかって、それがいわゆる、(2)ですね、この一番下の箱の施行規則の第15条の4の(2)対象で今議論しております。

その上でお話ししますと、この下に(3)として前二号に掲げる場合のほか、旅客の利便を阻害しないと、地方運輸局長が認めて、あらかじめ公示する場合、これはこの公共交通会議の議論というよりも、すでに30日前の届出で廃止ができると、このようなことが規定されてるように理解いたします。

前回私もこの会議に出てるんですけど、まずはこの協議会に単独自治体でかけられますよというのが、この資料2の1の部分ですね、やりましょうと。

そのあと事務局の方でいろいろと東洋バスさんからもいろいろお話伺って、今日も私も資料の2を拝見して、今回の宮ノ台線のそれぞれのバス停、運輸局の公示は平成14年から徐々に増えてまして、いつもあるんですけど今日は例示されてませんけども、私の記憶の中では、それぞれのバス停から300メートル以内に、乗り合いバスのバス停か、もしくは鉄道があるっていうのが公示されてるというふうに記憶しております。もし、この宮ノ台線の300メートル以内にすべてにバス停があるとすると、運輸局の公示の対象として、事業者の方では届出を出すことが可能だと思うんです。この協議会にかけることは、私も賛成なんですね、いろいろと皆様の意見を聞くっていう。ただ公示されているものに該当するのであれば、その旨の説明をした上で、バス事業者は適切な時期に、30日とは言わず9月末までやっていただけるということを申しておりますから、この辺について事務局の方で確認をされたのかどうか、これについてちょっと伺いさせていただきたいと思います。

○議長

成田委員ありがとうございます。

事務局その辺の確認等について説明できますか。

○事務局

すいません、我々としましては協議書の発行という選択肢のみを前提として、支局の方の運用担当の方には相談させていただいたんですけども、その中で公示のアドバイスというのをいただいておりますので、我々としても具体的にその公示のためにどういうアクションをすべきなのかというところが、現在把握できてない状況ですので、逆に支局の方とかからちょっとアドバイスをいただければ、他の選択肢もあるということで、そちらの対応も検討して参りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○議長

はい、その辺また協議しまして、対応させていただきたいと思います。

ありがとうございます。それでは、このような形で地域公共交通会議としては、進めていきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、これ以降につきましては、今成田委員からもお話がございましたが、手続きをしっかりとっていただきまして、宮ノ台線の利用者が路線の廃止による混乱が生じないよう、情報提供や周知については、最善を尽くしていただくようお願いしたいと思います。

また市内の交通事業者の方が集まっている公共交通会議の場ということもございますので、今回の宮ノ台線の廃止に対して、何かご意見とかございましたらいただければと思います。特に何かございますでしょうか。

先ほど山万さんからはご意見を伺っておりますが、他はよろしいでしょうか。

はい。ありがとうございます。それでは、事務局の方で手続きの方よろしくお願いしたいと思います。また、山万さんとの協議等についても、事務局の方、後程協議をお願いしたいと思います。

5 その他

① 佐倉市自転車活用推進計画について

○議長

それではその他の事項になりますが次の議事に入ります。

前回の会議で、公共交通会議のとしてご協力いただける旨承認いただきました佐倉市自転車活用推進計画につきまして、所管部長である桜井委員から説明をお願いします。

○桜井委員

土木部長の桜井でございます。よろしくお願い致します。

佐倉市の公共交通会議、委員の皆様におかれましては、佐倉市の自転車活用推進計画策定に向けまして、ご協力をいただきましてありがとうございます。

佐倉市自転車活用推進計画の説明につきましては、所管課である道路建設課から説明をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願い致します。

○道路建設課

(佐倉市自転車活用推進計画について説明)

○議長

はい、説明ありがとうございます。

それではただいま自転車活用推進計画等について説明ございました。本心配られたというばかりということですので、また後程ご意見、ご質問等いただければと思います。

せっかくの機会ですから、もし何かこの場であるということであれば、ご意見、ご質問等どうですか。はい。お願いします。

○成田委員

はい。千葉県バス協会の委員の成田でございます。

詳細の説明ありがとうございます。

今までも自転車の計画についてご案内あったのですが、具体的に見えて委員の各位の理解も深まったと思います。発言させていただきたいのは、別冊で佐倉自転車ネットワーク計画概要版。個別にどこに自転車の専用通行帯をどこに設けるかっていうのが示されております。赤と青で混在するのと、整備済みとかの状況がわかります。計画策定するにあたって、一般路線バス、コミュニティバスも含まれてるんですが、路線バスについてはバス停を設置して、運転者は運転基準というのを道路運送法に定められた書式で、教育を受けております。

例えばご案内の5ページを見ましても、専用通行帯をこのように自転車が走行されてきて、その横にバス停があった場合に、運転者がどのような注意をしたらいいのか、そういう部分についてもこういった書式で聞くというよりも、もしバス路線が赤と青のところにあるのであれば、個別に一般の路線バス事業者とも調整をしていただいて、具体的な運用とか道路交通法上もバス停の位置は駐停車禁止とか、特別な法的位置付けもございますし、安全運行を行うための例えば切れ目のところですかね、この混在する自転車走行帯との切れ目のところで、自転車が飛び出てバスに接触してもいけないとか、いろいろ調整事項あると思います。

本日はこのバス路線がこの資料には書いてありませんので、この赤と青で今年度の整備ですか令和7年度から11年度まで整備する予定路線で、バス路線がかぶってるようなところがありましたら、事前にご調整をいただければと思っております。よろしくお願いします。

○議長

はい。ありがとうございます。

貴重なご意見いただきましてありがとうございます。その辺も踏まえて、お願いしたいということですね。はい、金子委員。

○金子委員

自転車を活用するにあたって、気になるのが駐輪場なんだと思うんですね。駅寄りの駐輪場の議論というのはこの中に入らないんでしょうか。駅だけじゃなくてショッピングモールだとかそういうところの駐輪場の話というのは、議論としてはならないでしょうか。

○議長

はい。よろしいですか。事務局お願いします。

○道路建設課

はい。道路建設課、小坂部です。

そうですね、駐輪場については今回施策の中には入れておりませんが、検討いたします。含めることができるかどうか、ちょっと関係部署と調整して、駐輪場に関連する何か充実させることができるものがあれば、政策に盛り込みたいと思います。以上です。

○議長

はい。貴重なご意見ありがとうございます。その他ございますか。

はい、松井委員。

○松井委員

市民委員の松井です。

これ自転車の整備計画とあるんですけども、具体的に根郷中学校というのがあるんですよ。南部の方ですけども、そこから大崎台の方に、ベイシアの方へ行く道路の両サイドにかなり広い歩道があるんですけども、歩道を自転車が通行できる場合は、自転車通行可とかいうような標識とか表示がしてありますけれども、そこは現状猛スピードで子どもたちが歩道走ってるんですよ。

これは本来なら車道の左側を走らなきゃいかんのではないかなと思うんですけども、そういう行政的な表示の仕方とかはどこの部署さんとか、表示を取り入れて、自転車が通行可能にできるのかということを聞きたいんですけども。

○議長

これは警察さんの方になりますか。

○向後委員

すいません、佐倉署の交通課長の向後といいます。

今お話されてた場所、私来たばかりで、具体的に頭に浮かばないんですけども、まず、おっしゃってる通り、自転車は基本車道の左側というのが原則です。

ただ13歳未満と高齢者に関しては、歩道通行することができるようになってますので、その通行されてる子どもたちが何歳ぐらいの方を指すのかという部分もありますが、もし通るとしても歩行者優先、自転車乗ってる人が安全な歩行者というわけではありません。

ゆっくり走るだとか、歩行者がいる場合は降りて押すだとか、そういった措置が必要になってくると思うんですけども、こういったことに関して、この自転車乗ってる多くの方っていうのは、運転免許証持ってない場合、特に高齢者とか子供の場合多いので、そういったところをこちらがどうやって周知していくかというところから、まず安全教育っていうところから、考えていかないといけないと思います。

この自転車整備計画に関して、私今回初の参加になりますので、具体的にこれまでどういう話がされてきたかはちょっと把握できてない部分があるんですけども、この整備にあたって、私もスポーツ自転車乗ってたことがありますので、整備していただくのは大いに結構、すごくありがたいことだと思っておりまして、これ

がまちの振興に繋がるとか、活性に繋がるという意味ではなおさらだと思うんですけども、それありきで安全性、委員の方がおっしゃってる安全性をないがしろというか後回しにされると、これ例えば佐倉で、大々的に自転車を誘致するような施策をとっていったところで、大きい事故が発生したら悪い評判の方が立って、本末転倒ということになってしまいます。

特にちょっと気にしているのが車道混在の部分、これがほとんどっていうところで、佐倉の道が新しく作られたような計画的な都市部というか住宅街は、非常に道がいいところも、先ほど委員もおっしゃってるように広いところもありますけども、旧来の住宅街に関しては道も狭く、アップダウンがあって、曲がりくねっていて、満足に路側帯がとれないというような歩道もない場所が多いというところで、車同士がすれ違うだけでもいっぱいいっぱいの道路なんかもあって、今回車道混在の自転車のところで設定してるところが、私はつきり頭に浮かばないんで、そういう道路ではないと思うんですけども、そういったところに関しても、計画の中にちょっと入れていただいていると思うんですけども、この部分強く私達警察としては要望したいところでございます。

あと、例えばレンタル自転車なんかに関しても、貸し出す際に借りる人間に対して、交通ルール守ってくださいねっていう部分の周知といったところを、どれだけ徹底できるかと、観光に来た客がわからないで右側通行、わからないというか左側通行でもう常識ですけども、深く考えないで反対側を通るとか逆走するとかでは、せっかく作った自転車専用通行帯を逆走するとかですね、そういったことがないように対策を十分にとっていただきたいなということでもあります。

もちろん警察としまして、自転車に関しての安全対策っていうのは今、進めているところでありますので、一体になってやっていくことではあるんですけども、この施策ありきでなく、その安全面も並行して考えていただきたいなというところであります。

○議長

ありがとうございました。

松井委員よろしいでしょうか。事務局、何か補足ありますか。

○道路建設課

道路建設課小坂部です。安全というのは1つ章を設けてる通り、しっかり考えないといけないなと市としても考えておりますので、佐倉警察さんともよく協議させていただいて、最終案的なものを作っていきたいなと思っております。

先ほどのご意見は承りました。車道混在で危険になるようなところはないかをもう一度確認いたします。以上です。

○議長

はい。よろしくお願いいたします。その他にございますでしょうか。

○向後委員

すいません。もう1つ、ついでみたいになっちゃうんですけども、厚い冊子の方の19ページにヘルメット着用のポスターを入れていただいているんで、これはすごいありがたいんですが、ヘルメットの着用率っていうのは非常に低くて、一部高校で

はちょっとお願いをしたりした関係で着用率が高いところもあるというか、他の学校と比べるとかぶってくれる方が多いってところもあるんですけども、他県で着用率がすごく高い県ってというのは、やっぱり自転車に対する意識が高いということと、プラスしてヘルメットを市民とか自転車利用者に対して無償で配ってるような、ちょっとお金のかかる話なんですけれども、そういったところがあると聞き及んでますので、市の方でいきなりこれ予算がかかるものなんで、今日今すぐ検討してくださいということは無理なのは承知なんですけども、そういった点も併せて考えていただけるとありがたいなと考えております。以上です。

○議長

ヘルメットの補助につきまして、櫻井委員。

○櫻井委員

すいません。土木部長の櫻井でございます。

今ヘルメット無償でというお話だったんですけど、ちょっと佐倉市無償でということは難しいんですが、7月1日から半額補助で最大2000円まで補助しようということで、準備を進めているところでございます。まだ詳細決まってないのですが、半額補助ということで進めております。以上でございます。

○議長

よろしいですか。その他にございますでしょうか。それでは何かございましたら、事務局の方まで、引き続きお願いしたいと思います。

② 交通会議設置条例の改正について

○議長

その他の事項、次の議事交通会議設置条例の改正について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局

(資料4に基づいて説明)

○議長

はい。ありがとうございます。

それではご質問、ご意見等はございますでしょうか。はい、成田委員。

○成田委員

一般社団法人千葉県バス協会委員の成田です。

私から2点ほど伺いたいんですけども、法改正を受けた今回の条例の改正についてのご案内でございます。

それであえて伺いたいんですけども、今回一般乗合旅客自動車運送事業者というのが、運賃協議会の委員構成案の中に明記されてあります。

具体的な話にちょっと入ってきますと、乗合旅客運送の態様というのが、この地域公共交通会議ですね、乗合旅客運送の運賃の中には、貸切旅客自動車運送事業による乗合許可を受けた運賃、もしくは乗用旅客自動車運送事業者が国の乗合旅客運

送を受けた運賃、もしくは自家用自動車による有償運送、これは乗合の中のカテゴリにあります。今回この資料でご説明いただいたのは、あくまでも一般乗合旅客自動車運送事業者であり、他の類型は書いてありません。

私も委員として、他の乗合、貸切タクシーもしくは、自家用有償はこの運賃協議会では、協議を行わないということと言い切っているのかどうか、これ1点確認させていただきたいと思います。

2点目につきましては、今回条例による設置要綱を改正するというございですが、一方でですね、ご案内の通り、道路運送法第9条第4項の概要を見ますと、第9条第4項の第2号、当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者、すなわちですね、路線によっては事業者が変わってくるわけです。

その都度その都度、構成員を条例でやるっていうと非常に、設置要綱改正と、非常に手間もかかるし時間もかかるし、なおかつですね、いわゆるこの当該運賃等を定めようとする事業者ですから、路線を接した乗合事業者は、非常に大きな影響を受けるんですけど、この協議会に入らないということなんですね。

2つ目の質問というのは、この運賃協議会を招集して協議をする場合、この地域公共交通会議本体に、あらかじめいろいろと案件を、内容を言っていたかどうか。

先に運賃決めてからその路線の対応というのは、国の認可も運輸局でも、路線バスを認可するときは、必ずバス路線はどのような路線ですか、距離はどのくらいありますか、本数は何本ありますか、このような情報がないといくらの運賃に設定できるのかというのは議論にならないので、通常は、路線の対応を決めてから運賃というふうになりますけれども、この運賃協議会の設置に関する順番についてです。

私もバス協からいろんな県内の会議に出っていますが、通常はこの公共交通会議にどんな内容でこれから新しい場所でやります、ただし運賃については、こういう案がありますが、別の協議会でやりますということです。これから設置要綱を考えられると思いますけれども、この辺を考慮されるのかどうか、運用という面まで含めて入れないと思います。

今日はこの資料がありますけれども、関係するバス事業者も来ておりますので、ちょっとご案内いただければありがたいです。2点以上でお願いします。

○議長

ありがとうございました。

今2点ありましたけれども、答えられます。2点目はちょっと難しいかもしれない。

○事務局

まず、協議会で今後設置します協議会で扱う運賃につきましては一応、今のところ我々の想定としましては、定時定路線というかバスのみを想定しているところなんです。我々もちょっと未知の部分もございまして、その辺は支局なり県なりとの情報交換をして、どのような対応していくのがベストであるのかっていうことは協議を進めつつ、定めていきたいなというふうに思っております。

あと、協議の順番に関してなんですが、成田委員がおっしゃる通り、運賃だけ先行してとか、他の部分とは完全に切り離れた協議というのは難しいというふうに我々認識しているところです。まず情報共有というのは交通会議の方にも当然行う

予定ですし、今回利害関係者に対する意見を反映させる措置というのも設けられていることから、なるべく情報をオープンにした上で、あくまでその最終的な決定というか協議に関してましては、組織を分けるという流れを考えておりますので、運賃だけ先行して決めちゃうっていうのはなかなか難しい部分もありますので、その辺は常時情報共有をしながら、2つの図式で効率的な協議を進めて最終的な結論を出していければ良いか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。

○成田委員

1点目すいません。成田です。

一般乗合旅客自動車運送事業者っていうことは明言できないと。これから支局等にも相談して決めるということですが、最終的には条例で佐倉市が決めるんですけども、乗合事業者以外も入れるかどうかという点については、条例にかける前にですね、やはり地域公共交通会議、この会議の中で議論といいますか相談といいますか必要だと思いますので、ぜひご配慮をいただければと思います。

それから2点目の順番については、今事務局の説明では運賃についての周知と意見募集を、広報誌ホームページ等で実施する旨、並行しておっしゃられたんですけど、例えば今200円のところが、100円ですけどどうですかと、それが周知されるともう独り歩きしまして、いったん出た情報は戻らないということでございます。

そういう面で言うと、まず公共交通会議にはぜひ、その周知、意見募集しますということをこの会議の中にご提案いただくことは、非常に円滑にそのあとの混乱を避ける意味でも重要なことだと思います。会議ができなくても、書面による周知もあり得ると思いますが、ぜひその対応についてお願いできればと思ってます。

以上です。

○議長

はい、ありがとうございます。

これまで公共交通会議の中でも議論してきた内容ですので、今までのやり方もあるでしょうし、そういったものも踏まえながら、事務局の方で検討していただきたいと思います。お願いします。

はい、その他はございますでしょうか。

それでは、成田委員の意見も踏まえてですね、条例改正について引き続き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。ご協力ありがとうございます。

その他、委員の皆様から報告等ございましたら、この際ですので、挙手をお願いしたいのですが、何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは最後に連絡事項につきまして事務局より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ご連絡をさせていただきます。

まず本日は長時間にわたりご協力いただきありがとうございます。

今年度は、地域公共交通計画策定の年となっておりますことから、委員の皆様には引き続きご協力をいただければと思います。

今年度の会議スケジュールにつきましては、今回を含め３回の開催を予定しております。詳細の日程につきましては、改めてご予定を伺いながら決定させていただきたいと思います。

なかなか皆様全員がご出席いただける日程調整というのができていないところなんです、早めに調整に着手して、なるべく皆さんにご出席いただいてご協議いただくよう、頑張りたいと思いますのでご協力お願いいたします。

事務局からは以上となります。

○議長

はい、それでは以上をもちまして第 34 回佐倉市地域公共交通会議を終了いたします。長時間にわたりご協力ありがとうございました。