第7回千葉市地域公共交通活性化協議会　議事録

１　日　時　令和３年１０月６日（水）１３時３０分～１５時１０分

２　場　所　千葉中央コミュニティセンター　８階　千鳥・海鴎

３　出席者　≪委員≫１７名（代理出席４名）

（※下線はＷＥＢ参加者）

轟朝幸会長、二村真理子副会長、岡部明子委員、松野由希委員、大川敦委員、
伊藤隆広委員、松本真吾委員、成田斉委員、常住昭嘉委員、佐久間正敏委員、
佐藤義尚委員、佐谷祥一委員、相原隆委員、小島康夫委員、依田俊治委員、
水間明宏委員、青木俊委員

（代理出席：青木隆明様、太田良照寿様、和田明光様、清田信之様）
（欠席者：風戸衛委員、豊田和広委員、大村晃委員、植竹昌人委員、富田薫委員、
佐藤ひとみ委員、中村浩一委員）
（オブザーバー：国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課　有馬千里様）

≪事務局≫
大木戸孝也課長、松﨑克弥課長補佐、勝地康裕主査、大越忠蔵主任技師、中山豪主任主事

４　議事次第

１　開会
２　会長挨拶
３　議題
　第１号　千葉市地域公共交通計画（素案）について
４　報告事項
５　閉会

５　配付資料

・次第
・協議会委員名簿・座席表
・資料１　千葉市地域公共交通計画（素案）
・資料２　千葉市地域公共交通計画（素案）概要版
・参考資料１　施策体系（全体版）
・参考資料２　第６回協議会（7/28）以降の主な意見及び対応方針一覧表

６　議事の概要

（１）議題第１号　千葉市地域公共交通計画（素案）について

賛成多数で可決された。

なお、委員意見に対する計画（素案）への反映や指標の数値の記載など、適宜事務局にて対応するものとする。

（２）報告事項　　委員・事務局ともに、報告事項はなし。

＜会議録＞

１　開会

【事務局】

定刻となりましたので、これより「第７回千葉市地域公共交通活性化協議会」を開催致します。

本日は、大変お忙しいところ、お集まり頂きましてありがとうございます。本日の司会進行を務めさせて頂きます、交通政策課の松﨑でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、委員２４名中、委員の方１７名、代理出席者４名、計２１名の委員の方々に出席を頂いておりますので、過半数に達しておりますことをご報告申し上げます。千葉市地域公共交通活性化協議会設置条例第７条第２項の規定によりまして本会議は成立していることをご報告いたします。

また、議事につきましては、「千葉市地域公共交通活性化協議会議事運営要綱」により公開することとなっております。本日の傍聴される方はまだお見えになっていないようでございます。

なお、本日の協議会開催にあたりまして、新型コロナウイルス感染拡大防止対策といたしまして、委員のみなさまにはＷＥＢ参加をしていただいているところでございます。また、会場につきましては、テーブルや席の消毒を行った上、受付での検温と消毒液の設置、窓を開けての換気などの対策を実施している点、ご出席のみなさまにはマスクの着用を、傍聴される方々には、万が一出席者に感染者が発生したときに備えまして、住所等の記載にご協力をお願いしているところでございます。

更に、会議中、会場内でご発言の際にお使いいただくマイクにつきましては、担当職員の方で都度消毒をいたしますので、少々、お時間をいただく場合がございます。みなさまにはその点ご不便をおかけすることがあるかと思いますが、何卒、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、まず、本日の資料の確認をいたします。資料につきましては事前にお送りさせていただいております。また、席上にもお配りしてあるところです。

次第

委員名簿

座席表

資料１　千葉市地域公共交通計画（素案）

資料２　千葉市地域公共交通計画（素案）概要版

参考資料１　施策体系（全体版）

参考資料２　第６回協議会（７/２８）以降の主な意見及び対応方針一覧表

を配布しております。配付漏れ等がございましたらご指摘いただけたらと思います。

２　会長挨拶

【事務局】

それでは、初めに、当協議会の会長でいらっしゃいます日本大学理工学部教授　轟 朝幸様よりご挨拶を頂戴したいと思います。よろしくお願いいたします。

【轟会長】

改めまして、みなさんこんにちは。お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。この会の会長を仰せつかっております日本大学の轟でございます。

先ほどからコロナ対応についてお話しいただいていますが、緊急事態宣言が明けて、だいぶ明るい雰囲気になってきたと、このように思っておりますが、ただ、まだまだウィズコロナでの対応が必要になってくると思います。

本日は、ウィズコロナの中でも計画をしっかりと立てていかなければいけないということで、素案を今日はお示しいただくことになっております。前回に引き続き、みなさんの忌憚のないご意見をいただいて今日は素案を確定させていきたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

３　委員紹介

【事務局】

ありがとうございました。

続きまして、代理出席の方をご紹介いたします。

千葉県 総合企画部 交通計画課長　豊田 和広様の代理で、青木 隆明様でございます。本日、ＷＥＢでのご参加でございます。

続きまして、千葉県警察本部　交通部　交通規制課長　植竹 昌人様の代理で、交通規制課　警部補太田良 照寿様でございます。本日、ＷＥＢでのご参加でございます。

続きまして、千葉市保健福祉局健康福祉部長　富田 薫様の代理で、地域福祉課長　和田 明光様でございます。本日、ＷＥＢでの参加でございます。

続きまして、同局高齢障害部長　佐藤 ひとみ様の代理で、高齢福祉課長　清田 信之様でございます。本日、ＷＥＢでの参加でございます。

続きまして、本日、オブザーバーとしてご参加の方をご紹介いたします。

国土交通省　関東運輸局　交通政策部　交通企画課　有馬 千里様でございます。本日、ＷＥＢでのご参加となっております。

それでは、これからの議事進行につきましては、轟会長にお願いしたいと思います。轟会長よろしくお願い致します。

４　議題第１号　千葉市地域公共交通計画（素案）について

【轟会長】

それでは、議事を進めてまいります。議事次第をご覧いただきまして、「３．議題」、今回は１つのみです。第１号「千葉市地域公共交通計画（素案）」についてです。事務局より説明をお願いいたします。

【事務局】

事務局でございます。

それでは、議題第１号「千葉市地域公共交通計画（素案）について」ご説明を始めさせていただきます。

前回、７月２８日に開催いたしました第６回協議会に引き続きまして、本日も計画素案についてのご審議をお願いするものでございます。

前回協議会及びその後にさせていただきました意見照会におきまして、委員のみなさまから計画素案に関する様々なご意見を頂戴いたしました。誠にありがとうございました。

委員のみなさまからの意見概要、計画素案の修正の有無及び対応方針等については、参考資料２として配布させていただいておりますが、本日は、主な変更箇所についてご説明させていただきます。

資料１の計画素案と参考資料２、それぞれの該当箇所を申し上げますので、適時、見比べながらお聞きいただければと思います。

なお、資料１の修正箇所は緑色にて着色している部分になります。

それでは、資料１の２ページ上段、参考資料２では№２をご覧ください。

コラムの中に「自由な外出・移動が可能な社会を目指すにあたって」と、公共交通がなくてはならない社会インフラの一つである理由を補足してございます。本計画は交通政策基本法の基本理念や地域交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画でありますので、この根拠法令の理念を念頭に、運転免許証を持たない方や高齢の方、障害をお持ちの方が自由に外出・移動が可能な社会を目指す移動の公平性の観点を含めるため、補足したものでございます。

続きまして、５ページ下段、参考資料２では№３、４をご覧ください。

公共交通に期待される役割の一つについて、以前は「賢い選択」としておりましたところを、「安全・安心の提供」に変更したことにより、環境部分が薄まってしまった旨のご指摘をいただいておりました。

そこで、７ページ上段の「様々な変化への対応」において環境に関する事項を補足するとともに、環境だけでなく、超高齢社会などの社会情勢の変化への対応において、公共交通の価値等を創出することにより、ＳＤＧｓ達成に貢献していく旨の内容にしてございます。

続きまして、３２ページ上段、参考資料２では№６、７をご覧ください。

基本理念をコンパクトに、というご意見をいただいておりましたが、１つひとつの用語のすべてがどれも本計画の理念を表すために必要不可欠との結論に至りまして、事務局としては、前回お示ししました基本理念の案のとおり、修正せずに進めたいと考えたものでございます。

また、前回協議会において、基本方針３のみが”地域”と”人”に着目しているように見えてしまっていたことから、３つすべての基本方針において、”地域”と”人”に着目している旨を示すため、注釈を修正してございます。

続きまして、３３ページ上段をご覧ください。３つの基本方針の実現に向けて設定した目標について、その達成状況を定量的・客観的に評価するための指標を設定してございます。

これらの指標には複数の目標の達成状況を表すことができるものもございますので、前回までの「１つの目標に対して１つの指標」との考え方から、資料のように、基本方針毎に複数の目標と複数の指標を設定しまして、総合的に達成状況を判断することといたしました。

同ページの下段をご覧ください。こちらは＜基本方針１＞の＜目標１～３＞の達成状況につきまして、３つの指標を設定したものでございます。

順にご説明申し上げます。まず、指標１として「公共交通等の利用者数」を設定してございます。

ここで、公共交通“等”と記載させていただきましたのは、鉄道、モノレール、路線バス、タクシー

の公共交通以外に、第４章の交通ネットワークの項目で位置づけました「支え合い交通」も含めて捉えていくため、“等”の文字を入れてございます。

なお、公共交通の利用者数は、市内の各公共交通事業者からのデータを基に算出してございまして、令和２年度の実績が最新のものとなりますが、ご覧のページの黄色の吹き出しに参考として書かせていただきましたとおり、令和２年度実績は新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受けておりまして、利用者数が激減してございます。

このことから現状値につきましては、令和２年度実績が異常値であると判断いたしまして、コロナ禍の影響が比較的少なかった令和元年度実績を現状値としてございます。

目標値につきましては、コロナ禍前の水準として、「令和元年度の水準への回復」を目指す、といたします。現在、テレワークなどの新しい生活様式が浸透してきておりますが、そのような状況も考慮した上で、公共交通の利用促進など、計画に位置付けた様々な取組を実施し、利用者の回復を目指していこうというものでございます。

次に、指標２としまして「路線バスに関する認知度の向上」を設定してございます。

過去の協議会でもお示ししましたとおり、市民アンケートの結果において、自宅から最寄りのバス停について、市民の認知度があまり高くない結果となっていたことから、身近な公共交通としての路線バスの認知度向上に着目して設定したものでございます。

なお、路線バスに関しての指標となっておりますが、端末交通として想定される自宅最寄りのバス停の認知度の向上は、外出の際の移動の選択肢を増やすことに繋がり、市民等の外出機会の増加によって、鉄軌道等を含めたすべての公共交通への効果も期待されるものと考えております。

指標に用いる数値につきましては市民ＷＥＢアンケートを毎年実施することで把握していきたいと考えてございます。

現状値につきましては、今月１日から１０日までの期間で既に実施しております市民ＷＥＢアンケートの結果を反映していきたいと考えてございます。今回ご説明の資料では参考として黄色の吹き出し内に令和元年度の数値を掲載しております。

目標値につきましては、現状値よりも向上を目指すものとしてございます。

次に、指標３として「外出時の移動手段で公共交通等を最も利用する人の割合」を設定しております。

前回協議会では、「市内公共交通の事故件数」を設定しておりましたが、参考資料２の№.９のようにご意見をいただいたこと、また、その後の関係機関等との調整・協議におきまして、データ抽出にかなりの作業量を要することや、事故の要因などによって指標の評価が難しく、取組との関連性の見極めも困難であることなどから変更した次第でございます。

また、平成２０年に内閣府が実施しました「公共交通機関の安全に関する世論調査」では、公共交通機関の安全性についてどう思うかの設問に対して、８９．１％の方が「安全だと思う」又は「ある程度安全だと思う」と回答しておりまして、公共交通の安全性は広く浸透しており、取組みの効果が判断しにくいことからも、「市内公共交通の事故件数」は指標として設定しないことといたしました。

このことから、公共交通機関の安全性の高さも、利用者が移動手段として公共交通を選択する理由の一つと捉え、参考資料２の№.１０のように指標の１つとして分担率のご提案も頂きましたので、こちらの指標を追加してございます。

なお、現状値につきましては、指標１と同様、市民ＷＥＢアンケートの結果を反映し、目標値につきましては、現状値よりも向上を目指したいと考えてございます。

続きまして、３４ページ上段をご覧ください。こちらは＜基本方針２＞の＜目標４～５＞の達成状況について上のほうに記載させていただいております。こちらは２つの指標を設定しております。

指標４としまして「公共交通等の満足度」、指標５としまして「通勤・通学以外での外出時の移動手段で公共交通等を最も利用する人の割合」を設定しております。

基本方針で掲げている「魅力向上」について、ハード面の実績等ではなく、利用者の感覚に基づいた評価とするため、利用に際しての「満足度」や、公共交通を単なる移動手段としてだけでなく、「楽しく」「快適な」ものにしていくことで利用促進へつながることを踏まえ、通勤・通学以外での外出に公共交通を使用する割合を設定したものでございます。

なお、こちらの現状値につきましても同様に市民ＷＥＢアンケートの結果を反映し、目標値につきましては、現状値よりも向上を目指したいと考えております。

続きまして、＜基本方針３＞の＜目標６～７＞の達成状況につきまして、こちらも２つの指標を設定しております。

指標６としまして「“支え合い交通”の導入に取り組む地域組織の設立数」を設定しております。

前回協議会では、「移動手段の導入に取り組む地域組織の設立数」としておりましたが、“支え合い交通”という形で修正してございます。地域の暮らしを支える、持続可能な移動手段の導入検討にあたりましては、地域の検討組織の中で移動実態やニーズ等を十分踏まえた上で、最適な移動手段について検討していくことが重要であると捉え設定しているものでございます。

なお、現状値の地域数につきましては、公共交通不便地域のモデル地区である緑区高津戸町地域、及び、昨年度にグリーンスローモビリティの実証実験を行いました若葉区桜木地域において導入に向けた地域組織が設立されているため、２地域としてございます。

目標値につきましては、公共交通不便地域やグリーンスローモビリティの導入の中で、スポット的に公共交通へのアクセスが困難な地域などにおいて、それぞれ１地域以上の地域組織の設立を目指すこととして、５地域以上としてございます。

最後に、指標７としまして「公共交通のバリアフリーが進んでいると感じる割合」を設定しております。

指標６が地域に着目したものであることから、ここでは“人”に着目した指標として、バリアフリーに関する内容としております。

なお、現状値につきましては、これまでと同様、ＷＥＢアンケートの結果を反映し、目標値につきましては、現状値よりも向上を目指したいと考えてございます。

指標についての説明は以上でございます。

続きまして、エリア区分の修正についてご説明したいと思います。

素案の３７ページの下段、参考資料２では№１１をご覧ください。

公共交通のサービス水準に基づきまして４つのエリア区分に分けてございますが、こちらに関しましては過去の協議会においてもご意見をいただいていたところがございまして、前回協議会後の意見照会の際にも再度複数の委員の方から同じような意見をいただいてございます。

その内容といたしましては、区分Ｄの臨海部の工場地帯について、企業の大きな私有地があることなどからエリア区分からの除外を再検討する必要があるのでは、とのご意見でございました。

そのため、再度、現地調査などの精査をしたところ、工業専用地域等においては、企業等の従業員の通勤などの人の流れはあるものの、企業等が所有する大規模私有地において、門などによって進入禁止とされ、公共交通が通行できないエリアが存在することから、これらについてはエリア区分から除外することといたしました。

該当箇所を精査しましたところ、区分Ｄだけでなく、わずかではございますが他のエリア区分においても該当する区域がありましたので、現在、面積の再計算をしているところでございます。

その際に、改めて、計画素案の図面と人口カバー率などの整合性を確認したところ、ちはら台駅や八千代台駅などの千葉市外の駅について、図面では駅から８００ｍ以内は区分Ａとして反映できているものの、人口や面積のデータには反映されていないことがあったことが判明いたしております。

その部分も含めまして、現在再計算とチェックをしているところでございます。

大変申し訳ございませんが、エリア区分の面積や計画に記載のその他の面積、カバー率などに関しましては、次回以降、改めて確定した面積等をご提示させていただきたいと考えております。

続きまして、４３ページの上段、参考資料２では№１４をご覧ください。

交通ネットワークにおいて、“支え合い交通”に関してご説明しているページでございます。こちらに、“支え合い交通”の概念や期待される効果を追記しております。

“支え合い交通”の説明として、行政、交通事業者、地域住民等が協力して支え合うことにより、既存公共交通と調和して地域の暮らしを支える旨を、また、注釈としまして、市内を包括的に運行するものではない旨を追記しております。

また、イメージ図の下に、期待される効果として、既存公共交通の活性化や交通モード間の切れ目のない移動手段の確保を図ること、また、これに伴い、持続可能な交通ネットワークが構築されることで、人口減少やマイカー利用の抑制などの効果も期待されることを記載しております。

続きまして、６８ページの上段、参考資料２では№２１をご覧ください。個別施策の部分になります。

表の中段「②取組の内容」に記載しております№４３の取組としまして、「複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バスの維持確保・効率化」を追加いたしました。枠内の表に系統名を記載しておりますが、北部循環線、塩田喜多線、おまご線、このおまご線は若葉区泉地域のコミュニティバスの路線ですが、これらの他市町村にまたがって走る３つの路線について、国の地域間幹線系統補助金を活用しておりまして、これを継続して補助金を活用していくため、本計画へ位置付けるものでございます。

これによりまして、本計画に位置付ける具体的取組は、前回の５５から１つ増えまして５６に変更しております。

最後に計画全体についてのことになりますが、参考資料２では№１になります。

計画内に記載の用語について、「市民にとって専門用語の内容がわかりにくい」とのご指摘をいただいておりましたので、例えばアウトリーチやグリーンスローモビリティなどのわかりにくいものにつきましては、別途、用語集を整理しまして、巻末資料としたいと考えております。

以上で、本計画素案につきまして、前回の協議会からの主な変更点を中心にご説明させていただきました。

最後に、今後のスケジュール等について、口頭にてご説明させていただきます。

本日は、前回と同様に、計画素案をお示しさせていただいたところです。

この計画素案に関しまして、このあとみなさまにご審議いただき、承認いただけましたら、次回の協議会にて、「計画素案」から「計画案」にブラッシュアップした状態でお示ししたいと考えております。

その後、「計画案」を１カ月の市民意見募集、いわゆるパブリックコメントを実施させていただきまして、その結果や市の対応方針等を改めて協議会を開催した中でご報告させていただき、最終的に計画の成案としてご承認を頂いた上で、年度内に策定・公表をして参りたいと考えてございます。

議題第１号の説明は以上となります。ご審議の程、よろしくお願いします。

【轟会長】

どうもありがとうございました。それでは、ただいま素案について説明をいただきました。

説明のポイントは前回、それからその後みなさんにさまざまな貴重なご指摘、アドバイス等をいただ

きました。これに関して検討いただいて修正をいただいたものです。

その点について今の説明をいただきましたが、まだ数値等、多少詰め切れていないところがありますが、大体この方向で今日はみなさんに素案を審議いただきたいと思っております。

では、お気づきの点なりがございましたらご意見、ご質問をいただきたいのですが、会場からでもＷＥＢからでも、どちらからでも結構ですので、いかがでしょうか。

いろいろと深く検討いただいて修正いただいたので大丈夫かなとは思ってはおりますが、若干気になるところもなきにしもあらずなのですが、ただ、どうしていいかがよくわからないところが私もあったりするので、そんなところをちょっと私からお話しさせていただければと思います。

３３ページにあります計画目標の指標ですが、指標は非常に難しいのですが、苦労されているのはよくわかります。目標３にあたる安全・安心のところで、前回も議論になったのですが、安全・安心だからこそ公共交通を使うというロジックだと理解しているのですが、ちょっと遠いなという感じがしております。参考指標みたいなものを内々に作ってもいいのかなとも思っているところではあるのですが、このあたりそういう理解でよろしいかどうかも含めて事務局からご回答いただければと思います。

【事務局】

事務局でございます。

苦労していると評していただいたとおり、事務局のほうでもいろいろと検討を重ねてきた中で、最終的にこちらの３つをご提案させていただいているという状況がありながら、轟会長からご指摘があったように、安全・安心というところはなかなか指標として難しいと感じています。確かに公共交通の利用促進につながるまでワンステップ、ツーステップとそこにたどり着くまで長いのではないかというところも承知しているところでございます。安全・安心というものがみなさんの認識として広がり、それが一般常識のようになり、移動する際に公共交通は安全性が高いから利用しようかという考え方になることで、この中の基本方針にありますような身近で安全・安心、持続可能というところにつながっていくと考えながら、利用者数と認知度の向上といわゆる分担率のようなものを考えたところがございます。

ただ、今回、本計画の最初ということもありますので、こちらで設定したもの以外でも、例えば具体的な取り組みについてこの後の事業の展開やその状況などは事務局のほうで確認していきながら、最終的な令和７年度の計画期間が終わるところまでチェックをしていきたいと思っておりますので、今会長からお話がありましたような、例えば参考指標というもので補足しながら最終的な成果みたいなものは令和７年度の時点でご報告できればなと思っております。

また、今回挙げさせていただいた指標７つの中には、いずれ高水準のところで高止まりしてしまう指標もあるのかなと思っております。あくまで希望的な観測ではございますが、例えば路線バスの認知度をアンケートで取らせていただきますけれども、いろいろな取り組みをしていく中で市民のみなさまに認知度が高まって身近なバス停の行き先ですとか概ね本数が当たり前のようにわかるような状況、もしくはそういう情報がオープンデータ化などによって手に取りやすい情報になることで、認知度の向上がある程度のところで十分だとなった段階で例えば指標の見直しなども考えられるかなと思っております。その際に、これまで参考としていた指標を取りやめるですとか、新たな指標を考え直すということも事務局のほうでやっていきたいと考えてございますので、そのあたりの考えを申し上げさせていただきました。

【轟会長】

ありがとうございました。今のように指標は個別の施策の中でも指標のようなものでみていくことが

あろうかと思いますし、それから、第６章の計画の進行管理の中でＰＤＣＡを回す、こういったところで指標の見直しというのもしていただければと、このように理解いたしました。ありがとうございます。

みなさんからいかがでしょうか。

【成田委員】

千葉県バス協会の成田でございます。

今回素案でありながら、だんだん明らかになってきましたので、特に大きな意見はないのですが、これからこの素案に基づいて計画が策定されていくとなりますと、バス事業のほうでどのように影響を受けるかということから、少しお伺いさせていただければと思っておりますので、よろしくお願いします。

まず、４２ページから４３ページにわたりまして交通ネットワークという項目で「支え合い交通」という定義が市民の方にも伝わるように添えて書いてあるという中で、特に４３ページのスライドを拝見いたしますと、ネットワーク論で公共交通のネットワークをこれからも維持していくということは十分に理解しました。今の既存の公共交通、それが駄目な場合に新しい交通を検討するというところで、この辺の優先の考え方が並列に記載されているのですが、公共交通の計画であるので、公共交通をどのようにやるのかという部分を曖昧に並列に書いておきますと、今後支え合い交通のケースが１つずつ出てきた場合に、あれはいいねというふうに模倣されて、結果的に公共交通の衰退につながらないかどうか、そういう心配事がこれを拝見していて出ましたので、まず公共交通をどのように活性化なり維持・確保、そしてそれでは足りない場合に支え合い交通として、行政、交通事業者、地域住民が協力する、こうしたような形に少し補足して何か追記していただけないかどうか。これは率直なコメントとして、今ここでこうして書いてくれという話ではなく、非常に力が入って記載されているスライドですのでご検討いただけないかということでまず１点申し上げさせていただければと思います。

続いて、確認ということになりますが、３３ページの指標の公共交通等の利用者数ということで、数ということになっているのですが、目標値は令和元年度の水準ということで、水準といいますと高さとか目盛りですから、そうしたときにこの目盛りを元に戻すというように考えたときに、公共交通にも幅があります。鉄道とモノレール、バス、タクシー、この公共交通はそれぞれモードがあって、７９１，１０３人の１日当たりの利用者数が鉄道、モノレール、バス、タクシーを全部含んでいるわけですが、いわゆる令和元年度の水準に戻すときに各モードの復活をバランスよく戻すのか、それとも鉄道がいっぱいになればほかの部分は少なくてもいい、そういうわけにはいかないと思うのですが、いわゆるモードごとにバランスよくこの水準に持っていくという考え方で承ればいいのかどうか。この辺についてはこれをまとめられたところのお考えをお伺いできればありがたいと思っています。

それから、３４ページに、指標５、利用者の割合の向上というのがあるのですが、これも同じようにバスとか鉄道で利用の割合をアンケートで取られて、モードごとの分けについてもどうでしょうか。

最後になります。指標６で、支え合い交通の導入に取り組む地域組織の設立数、地域組織はいくつもあると思うのですが、ここでは２つの地域というふうに現状でなっていまして、例えば１つの地域、先ほど事務局でご説明があった個別のモデルをやる地域があって、その中に複数の地域があり得ないのか。３つとか４つあった場合に、地域というのは現状値の地域というものでいいのかどうか。支え合い交通が１つの地域に１つしか認めません、こういうことなのかどうか、この辺をお伺いさせていただければとありがたいと思っています。

以上、４点ほどお願いと確認で発言させてもらいました。よろしくお願いいたします。

【轟会長】

ありがとうございます。では事務局からお願いします。

【事務局】

事務局でございます。４点ご意見等をいただきましたので順にお答えさせていただきたいと思います。

最初にご質問いただきました支え合い交通の部分で、公共交通優先と書けないかどうかというところのお話でございます。もともとこちらのお示ししているネットワークの中では支え合い交通を入れることで公共交通ネットワークの活性化にもつながるだろうという考えがありまして、このような書き方をさせていただいているところがございます。

実際、昨年度、桜木地域のほうでやらせていただいたグリーンスローモビリティのほうも、例えばモノレールの桜木駅ですとか、その地区のちょっと外側のところにあるバス停まで行きやすくなるようなルート設定をさせていただきまして、実際のところ、モノレール会社様ですとか、そのバス停を所管していらっしゃる千葉中央バス様などにもご協力をいただいているところがございます。何がなくても支え合い交通というつもりではないというところは、こういうやり方をしていたところからもお感じいただければありがたいと思います。

つまるところ、公共交通は大事であるというところは我々も重々認識しておりまして、例えば公共交通の路線に完全に重複するような形で設定するかというと、それは当然しないつもりでおりますし、例えば高津戸のような区分Ｄを公共交通不便地域と我々は言っておりますが、一般的に空白地域のようなものに該当するところもございますが、そういうところで何かの取組をやる際には、例えばタクシー協会様、また成田様が所属されているバス協会様、もしくはバス事業者様などに、こういうところでやりたいものがあるがお手伝いいただけるか、ご提案はないかどうかという手順を踏むことは考えているところはございます。

ですので、公共交通のネットワークはまずしっかりと維持する、継続するというところがありながら、そこの活性化にも資するような支え合い交通を目指しているというところでございます。

また、こちらに書けるかどうかに関しましても、今この場でお答えできない状況ではございますが、いただいたご意見を吟味させていただきたいと思ってございます。

続きまして、３３ページ、目標、指標のところの利用者数のバランスはどうかというお話でございましたが、同じ計画の中でコロナ禍を受けまして、令和２年度で各公共交通機関の利用者がどうだったかという表のところを１５ページの上段でお示ししてございます。奇妙なことと言っていいのか、これが当たり前のことなのか申し上げにくいのですが、例えば一番下の京成電鉄さんとモノレールさんの傾きは見事に一致していたり、みんな一様に落ちている状況もありまして、これはこの後、例えば回復するにあたっての我々の考えとしては当然バランスよく回復していくだろうなと考えています。なぜかというと、駅に向かうにあたって、当然バスを使われます。向かった駅がＪＲなりモノレールであっても、その間の乗り換えが当然あるだろうということを考えますと、公共交通全体の活性化、全体の利用者回復というところを我々は考えながら、このような利用者数の指標を考えて設定させていただいたところがありますので、バランスよく回復していくのが望ましいということで、計画のほうでも多岐にわたって取組を位置づけさせていただいたところでございます。

また、同じように指標５のところは通勤・通学以外、いわゆる余暇ですとか、趣味だとか、旅行だとか、こういうところに公共交通を使っていただける方の割合がどうなのかということで考えてございまして、こちらも先ほどお答えした内容と同じように、例えば旅行だからと言ってＪＲさんの新幹線しか使わないということはほぼないだろうと考えます。やはりそこに行くに当たってはさまざまな公共交通

機関をお使いでしょうし、我々が設定することができた場合には当然支え合い交通も使っていただけるのではないかと思いますので、このあたりも全体のバランスとして割合が上がっていくことが望ましいですし、そのような取組をしていきたいと考えてございます。

次に、最後の指標６の設立数のところで、例えば１つと設定した地域にほかのものはできないのかとか、複数の考えというところでございます。先ほどお話させていただきましたグリーンスローモビリティの桜木地域の部分になりますけれども、こちらは１４の自治会で協議会を設定していただいていまして、そのお話し合いの中でルート設定してございます。これがそのまま本格運行するかどうかというところは地域のみなさまとのお話し合いになるのですが、例えば１つの運行に対して複数の自治会が関わり合う、もしくは高津戸地域でモデル地域で検討しているものも今は高津戸町内会のみなさまとお話をさせていただいているところですが、例えばすぐお隣の自治会なり、もしくは同じようなことを考え、同じような苦労をされている自治会と手を取り合って運行するということもあるとは思っております。この中で、桜木地域のグリーンスローモビリティのように複数の自治会で１つの協議会を作るのか、もしくは自治会単位で協議会を作られて、それに我々が個別に行って勉強などをさせていただいた結果、２つの自治会で同じものを作っていくのか、そのあたりはいろいろパターンはあるのだろうなと思っております。そのパターンが複数考えられることから、今回こちらの設立数としましてはオブザーバーも含めて市が構成員となる協議会の設立の数を単純に足し合わせてどうなるだろうかというところで設定させていただいております。なので、１４自治会が１つの協議会を作ればそれは１ですし、例えば高津戸のお隣の町内会がまた協議会を作って、ここに千葉市も参加して勉強していけばそこは２になります。最終的に１つのモードを共有されるということになっても２は２だということでカウントはさせていただきたいと思っております。これは計画の最初の段階でございますので、そういう考え方がいいかどうかも含めて次回の計画でまたこれを引き続き使うのか、他の取り組み、ほかの指標がいいのかなどはもう一度その時期に考えていきたいと思っております。以上でございます。

【成田委員】

今の最後の部分ですが、３４ページの「地域」という表現ですが、「地域」という概念は今設定された地域が分かれる場合もあるし、少し離れた飛び地でもまとまってということもありますので、ご答弁の内容は理解しましたので、計画で何年かこれでやっていくことになれば誤解のないような表現をご検討いただければということで重ねてお願いしまして、私は以上です。

【轟会長】

ありがとうございました。そのほかいかがでしょうか。

【松本委員】

今のバス協会様のご意見と重複するところがあるのですが、やはり指標のところに目がいってしまいまして、指標そのものをだいぶ苦労して掲げたんだろうなというのはよくわかっているのですが、利用者数の７９万いくつというのは過去、たしか１０年前はもっと少なかったような気がしていました。やはり伸びているんだなというのは改めて認識したところなのですが、このうちのそれぞれのモードの内訳がいくつになっていくのかなというのは大変興味があるところで、それは後ほどどこかに記載していただければいいなと思っています。ただ、過去はどういうトレンドで来たのかというのがわからないというのがあって、指標７つ全部がわかるわけないと思いますが、最低限指標１の利用者数ぐらいはその内訳についてもわかるだろうと思います。ですので、例えば過去のものが把握できるものがあれば、こ

ういうトレンドで来ていて今こうなのかという物語を知り、ここの部分は伸ばしたい、あるいは下がっているのであればここを回復させなければいけないとか、そういうことが組み立てられればいいかなと思いました。過去の数値が載せられればすごくいいなというのは１つの意見です。これはできる限りトライしてもらえればありがたいと思います。

それから、もう１つ、冒頭、事務局のほうで公共交通「等」の中に支え合い交通が入りますとお話をされていて、なるほどなと思って聞いていたのですが、ただ、公共交通「等」の中に入るものなのか、「公共交通＋支え合い交通」とうたうべきものなのかということに疑問点がありまして、支え合い交通は共助の話ですので否定しているわけではないのですが、支え合い交通をここで掲げるのであれば、今後の世の中というのは交通の事情としては支え合い交通がかなり大事になってくると思います。特に千葉市としては、昔から自分たちでコミュニティバスを動かしていきましょうという動きがあったわけですから、あるいはグリスロの動きなどを含めますと、支え合い交通というのは「等」に含めなくても、おもてに出てきても、公共交通＋支え合い交通というふうにうたってもいいのではないかというのが意見です。２つとも指摘というよりは意見として言わせていただきました。

【轟会長】

ありがとうございます。事務局からありますか。

【事務局】

事務局でございます。ご意見２点について順番に考えを述べさせていただければと思います。

まず過去のトレンドにつきましては、例えば計画素案の１５ページの上段のところをご覧になっていただきますと、こちらは平成２１年度からのＪＲ様と路線バス全体と京成電鉄様とモノレールということで、こちらにはタクシーは載ってはいないところですが、このような形の推移をしているというところがございます。ページをおめくりいただきまして、１６ページの上段を見ていただきますと右側にタクシーの千葉市に係る１年間当たり乗車人員というところを書かせていただいているところがございます。ただ、前半のところに出てきて、指標のところでこのあたりが見えにくいというところがありますので、場合によっては指標のところで、資料を誘導するような形で注釈を書くなどして過去の状況がわかるように、こちらの資料をご覧になれるように誘導することなどは考えてもよいかなとお話を伺いながら感じた次第でございます。

続きまして、支え合い交通について、「等」として含めたところでございます。今回、支え合い交通を設定させていただきました４３ページの上段のところですと、まさに松本委員がおっしゃっていただいたように、左側の表の中、３つの軸と支え合い交通、まさに「公共交通＋支え合い交通」というような認識のもとでこちらを書かせていただいているところがありまして、我々の頭の中では「＋支え合い交通」と思いながら、指標の中ではそのあたりを長々と書くのはどうかと思い「等」と書かせていただいたところがあるというのが正直なところでございます。このあたりは実は指標の段階ですと支え合い交通の定義なり、ご説明を計画上していないということがございまして、ここは「等」という言葉で含めた形の表現をさせていただいているところがございます。そのあたりも、ここから構成を変えるのはかなり難しいところがありますので、指標としてはこのような表現で、ただ気持ちとして４２ページ、４３ページのような支え合い交通の考え方というのを計画上は持っているというところでご理解いただければと思っております。

【轟会長】

ありがとうございます。松本委員、よろしいでしょうか。

【松本委員】

概ね理解しました。最初の指標に関しては、利用者数はわかったのですが、例えばバリアフリーもだいぶ進んできましたので、そういったものの過去はどうだったのか。おそらく満足度も過去のものは取っていないと思いますが、できる限り過去のものを指標の中に入れてもらいたいというのが１つです。

支え合い交通も概ね理解しました。そういう気持ちであれば、「公共交通＋支え合い交通」と出すとすごく目立ってしまって、期待している人は何かしてくれるのではないかというところがすごく出てきますので、出し方も少し工夫していろいろ検討してもらえればありがたいと思います。

【轟会長】

ありがとうございます。目標値はトレンドで見ていくというところも結構重要かなというご指摘だと思って聞いておりました。ただコロナの状況、これをどう考えるかというのは非常に難しいですが、これは実は事前に事務局とお話しして、やはりコロナの前に戻したい、こういう思いをしっかり書いておいたほうがいいだろうということでその数字が載っているということです。そこのところ、私も少し事務局に相談させていただいた内容を紹介させていただきました。

【大川委員】

ＪＲの大川でございます。

私のほうから２点ほど意見をさせていただきたいと思います。先ほど指標のお話がありましたので、まずその点から。

お示しいただいた３３ページの利用者人員の指標でございますが、やはりコロナ前の水準を基準として戻したいというのは弊社も戻したいですが、弊社の中でやはり働き方改革が進んだ契機で、テレワーク、ワーケーションの進展で実際我々の定期収入、定期券は非常に落ちております。民間企業でもご存じのとおり定期券代を払わずに実費精算する会社が続々増えておりまして、なかなか伸びが低いといったところで、弊社の中ではコロナ後の実際の在来線については概ね８５％ぐらいまでしか戻らないだろうという悲観的な数字なのですが出しておりまして、我々も１００％戻したいのですが、なかなか非常に厳しいといったところが１つの意見でございます。

２つ目は、最初の５～７ページのところで公共交通に期待される役割はまさにこのとおりだと我々も考えておりまして、７ページの中に社会情勢の変化への対応でＳＤＧｓの達成に貢献していくという文言が書いてあります。これは非常に難しい議題だと思っておりまして、ご承知のとおり、１７個の項目に１６９個のターゲットといったような具体的な、最終的に関連する指標が出てくるのですが、今回公共交通の中で我々が個別の施策を作ったところにおいて、このＳＤＧｓの達成状況をどのように評価検証していくのかといったものが、なかなか文言を出すのは難しいのだろうなと思うのですが、何かお考えがあれば併せて教えていただければと思っております。

【事務局】

事務局でございます。いただきました２点のご意見に関しまして考え方等をお話しさせていただきます。

まず１点目のＪＲ様のほうで在来線８５％しか戻らないだろうというご意見、ただ個人的には我々も

戻したいというＪＲ様の意気込みは非常にありがたく心強く感じている次第でございます。今回この指標としましてやはりコロナ禍前のところをあえてお示ししたところの考えを述べさせていただきますと、当初は、例えば令和２年度の人数を少しでも上回るとか、ただいまＪＲ様からお話があった何％にするですとか、そういうことも考えておりました。ですが、例えば具体的な何％という数字が我々にとって何に基づくものかですとか、コロナ前の状況というのが交通事業者様のいろいろな経営などを考えたときに、やはりここに戻していくという意気込み自体を例えば我々なりこちらに参加していただいている交通事業者の代表として来ていただいているみなさまで共有することで１つの目標に向かって進むことにつながるのではないかということで、令和元年度の数字を出させていただいております。

続きまして、７ページの上段にありますＳＤＧｓのところですが、例えばこちらの「達成に貢献」ということにつきましては、例えばＳＤＧｓの中で持続可能な社会を目指すに当たって公共交通というのはとても大事だという理念もありますし、文言としても書かれていますし、公平な移動みたいなところも当然書かれてはおるのですが、そのあたりを我々は取り入れられるだけ取り入れ、なおかつこの計画の中で５６になりました施策を実施していくことで公共交通自体の価値というものがみなさんが思っているよりもとても高くて必要性が高いというところを市民の方々にも、関係する事業者の方々にも認識として持っていただいて、それが最終的にＳＤＧｓの達成に少しでも貢献するものになっていく必要があるということで書かせていただいております。例えば１６９のターゲットが、これです、あれですというところまでは今回の指標の中にも設けておりませんし、例えば７年度を迎えて評価するに当たってそれを絶対やりますというところも少し申し上げにくいところはございますが、気持ちの中のものとして、さらにこういう施策がこちらに貢献するものであるということをお示しできるところで書かせていただいたものになります。

【轟会長】

ありがとうございます。目標値について私もこの水準といった提案をした責任を感じておりますが、さっき１５ページにトレンドがありましたが、実はコロナ前までは少し伸びている状況です。それが下がったりしたらちょっと厳しいかなと思ったのですが、伸びていますので、さらに目標は令和７年度ですので、ぜひみんなで頑張りましょうと。高い目標を持っていたほうがいいなと思っているところです。

そのほかいかがでしょうか。

【依田委員】

公募委員の依田です。１点目は先ほど成田委員からありましたように、公共交通を維持・充実することは大事であり、その中で、特に私が一番危惧しているのはバス路線の縮小だとか廃止ということです。その原因は経営的な問題だろうと思います。今回事務局が苦労しているのは、そういうことがあるけれども、支え合い交通でカバーしましょうみたいな、そういう形になるのですが、それはそれで良いのですが、市として採算の合わない路線でも維持していく必要があるというところに対しては、例えば非常に簡単な話をしてしまうと補助金を出しましょうとか、そこまで言わないにしても、地域によっては今の公共交通を維持していくために直接的に何かできないかということを、なかなか難しいとは思いますが、そういう表現があるといいなと思っています。それをやるには、例えば千葉市としては千葉市民の誰もが、例えば停留所まで１５分で行けるようにしていきましょうとか、最低限の条件をつけてやっていくことが非常に難しい作業になると思うので、そのようなことは別の話かもしれませんが、今回の公共交通の中ではなくしてしまうという選択をすぐにしてしまうのではなくて、何かそこで少しあがくようなことも必要かなと思っています。これは非常に難しい問題だと理解していますが、そんなことを少

し考えてもらえないかというのが１つです。

それから、先ほどの目標の話で、バリアフリーの話ですが、３４ページの指標７で「公共交通のバリアフリーが進んでいると感じる割合」となっているのですが、私が非常に感じる話で言うと、バリアフリーが進んでいるか、というのはハードの面でエスカレーターがついたとか、低床バスが増えたとか、その他いろいろあると思います。要するに非常に客観的に数字がどの程度増えてきたのかなというのは指標としてあると思います。苦労しているところは「進んでいると感じる割合」ですね。主観的な感じる割合としているのですが、物理的にこれだけハードが整備されてきましたよという指標だってあってもいいはずです。それはストレートに１つ指標があって、もう１つは感じる割合、そんなふうに考えてほしいと思います。

３点目ですが、それに関係して、アンケート調査をＷＥＢでやるとしたのですが、私はアンケート調査はよくわかりませんが、どういうサンプリングをしているのか。もっと言うと、私も含めてＷＥＢは不得手な年代が不自由な生活をしている方が多いと思います。そうした意見を反映できるようなサンプリングをしているのかどうか、その辺を危惧するので、検討いただけるとありがたいと思います。

【事務局】

事務局でございます。３点ご意見について順にお答えをさせていただきたいと思います。

まず、５６の施策の中で、直接的な支援に近いものは今回説明差し上げました、国や県が補助している地域間幹線系統がございます。それ以外にも、１０月補正として、千葉市の第３回定例会でモノレール、路線バス、タクシーの各交通事業者様がこのコロナ禍を受けて、車両の保有している維持費がなかなか負担が大きいというお声を受けまして、直接的な支援金というものを予算として出させていただいて、承認をいただいたところになります。

これに関しましては、まさについ昨日議会が終わりまして承認いただいたところになりますので、これから改めまして交通事業者様等にご説明を差し上げながら、交付の作業を進めていきたいと考えてございます。

こちらに関しましては、コロナの状況を受けた交付金というところがありますので、今後につきまして継続的にというところはこの場でお約束できるものではございませんが、こちらに取り上げました５６の施策以外にも適時我々のほうではそのあたりも考えながらやっているというところをご理解いただければと思っている次第でございます。

続きまして、「バリアフリーの感じる割合」のところで、人の感覚というところ以外にハードの面でどうなのかというお話でしたが、令和３年３月にバリアフリーマスタープランを千葉市で策定しております。国のほうでもバリアフリーの具体的なハード面の目標というものを更新して、令和７年度末までに例えばリフト付きやノンステップのバスを導入、鉄軌道駅の障害者用トイレ、障害者用誘導ブロックの整備率などの目標が示されておりまして、千葉市のほうでもマスタープランにその目標を書かせていただいております。

このマスタープランは千葉市全域のものでございますけれども、その中で鉄軌道区域を中心に、２２地区促進地区を位置づけまして、その地区を１つずつ、バリアフリーを推進していくために重点整備地区というさらに１つランクを上げるような整備を進めていこうということで事業者、施設管理者のみなさまと協議しながらバリアフリー化を進めているところがございますので、こちらのほうの数値なども参考にしながら、バリアフリーの指標に関しましてはＰＤＣＡの中で確認していきたいと思っているところがございます。

最後にアンケートのところになりますが、今回ご説明しました指標に関しましては千葉市で毎月ＷＥ

Ｂアンケートをやってございます。こちらは在住、在勤、在学のみなさまが、特に登録なくアンケートに参加できるものとなってございます。１カ月のアンケートの中で約１，０００人の方にお答えいただいているようなものになります。

今委員からご指摘のあった紙ベースのアンケートというわけではございませんが、特に登録などのハードルは外して、みなさまにお答えいただけるようなシステムを使って、しかも毎年同じような時期に実施できるアンケートとして選択したものでございます。このあたりは紙を配って回収してというところの事務量と毎月確認しなければいけないというところのバランスを見ながら今回ＷＥＢアンケートを選択させていただいたところがございますので、紙ベースのものは今現在そちらもやりますということはなかなか申し上げにくいところはご理解いただければと思っている次第でございます。

【轟会長】

ありがとうございます。今のアンケートの対象者が高齢者の声が拾いにくいのではないかというところは若干危惧するところでありますが、そこら辺はここではＷＥＢを使ってみていきましょうということですが、個別にいろいろな施策の中ではそういう声も拾い上げていただければと思っているところです。ありがとうございます。

【事務局】

すみません、高齢の方の声について、説明し忘れてしまいました。昨年度、令和３年２月に第４回協議会の中で、コロナ禍における公共交通の利用状況について同じＷＥＢアンケートをさせていただいた結果を報告させていただいております。その際、ご回答いただいた方の年代では、５０代の方が２３％、６０代の方が１６％、７０代以上が１５％となっておりまして、６０代以上の方でカウントさせていただきますと３１％の方にご回答いただいているという状況がございます。

【轟会長】

ありがとうございます。では、それほど欠けてはいないかなというような感じだと思っています。

そのほかいかがでしょうか。

【成田委員】

千葉県バス協会の成田です。２回目になってすみません。今バス事業へのご支援の話題が出ましたが、コロナ禍におけるバスの継続の予算について本当にありがとうございます。

今、コロナ禍で一般路線バスの利用者は、このグラフにもあるとおり、約６割減がもう２年続いてございます。乗合バス事業は非常に脆弱な経営で、このように６割利用者が低下いたしますと、運行自体が継続することに非常に厳しい状況になってきているというところで、今本当にこのまま続けられるかどうかというところまで、各社経営上の欠損が非常に累積してございます。これは千葉市だけでなくて、千葉県全体にわたっているものですから、私ども千葉県バス協会は、県知事はもとより、県内のすべての市長、町長にアポイントを取って要望についてお願いしているところです。このような活動をしているわけですが、そういう中で今回千葉市で温かいご支援をいただけるということでまず御礼のお話をさせていただきたいと思います。

その上で、発言させていただきしたのは、昨年度もこの新型コロナウイルスに対応した事業継続についてのご支援をいただいております。公共交通をめぐる現状という項目が計画にはあるわけですが、コロナ禍における公共交通の利用状況、あるいはコロナ禍の本市の移動実態、こうしたものが非常に詳細

に資料として出ているわけですが、こうして２年連続して新型コロナに対応した事業継続についての予算的な措置が図られているということが、利用状況に合わせて何か公共交通の現状の中でせっかく市の貴重な財源をご支援いただいているということで、ご紹介いただけるようなことはできないのかどうか。私どもバス事業でもそれを受けて、今すぐバスを廃止とかそういうことではなくて、バス事業はなるべく公共交通を支えていきたい、継続していきたいということでやっておりますので、そういった意味で市の温かい支援も一つこの中にご紹介していただくことが可能であればそうしていただけないかどうか提案させていただきました。

【事務局】

事務局でございます。非常にありがたいご提案、ありがとうございます。

計画の中にどのような書き方ができるかというところも含めて、我々の中でお預かりして検討させていただきまして、あまり自分を大きく見せすぎないような書き方ができれば検討していきたいと考えてございます。

【轟会長】

ありがとうございます。本当に行政と事業者と一体となってしっかりと支えなければいけないと思って、今聞いていてどこか施策の中にあってもいいのかなと思いました。コロナへの対応とかですね。すべてのもので支えていくというのは当然なのですが、文言としてあってもいいのかなと若干感じました。

そのほかいかがでしょうか。そろそろ所定の時間に来ておりますが。

【小島委員】

公募委員の小島です。この資料を読ませていただいて気になる点があるので、あくまで参考意見です。非常にわかりやすく強調しようという意図が見えるのですが、色の使い方ですがカラフルすぎてしまって、私にとっては疲れてしまいます。

特に気になっているのが、３８ページ、これは色の統一性もそうなのですが、各エリアを色で区分して、これにまずドキッとするんですね。では、この色は何を意味しているかというと、その先の区分ＡＢＣ、地図に薄いピンクと薄い黄色、薄い緑になっているんですね。なぜこの色で処理しないのか。どう見ても彩度が違うし、色もだいぶ違うように見えてしまう。こういった色の統一性をもし変えられるのであったらで構わないのですが、していただくとより素晴らしい資料になるのではないかとちょっと気になった点です。

あと気になったのが、概要版を読ませていただいて、例えば７ページから８ページの黄色です。９ページからはちょっと安らぐんです。色が落ち着くんですね。こういったところ、これから市民のみなさんにも公開した場合に、資料としてのセンスという言い方は失礼なのですが、色のコーディネートというか、色のコンセプトというか、これの統一性と読みやすさですかね。強調するところは強調していいと思うんです。その辺のメリハリをもうちょっと配慮いただける余地があるのであれば結構です。これはあくまで私の個人の意見でございます。

【事務局】

ありがとうございます。ご指摘のとおりのところがございまして、ページによって、そのページを一生懸命作り込んでいたということもありまして少し部分的にきつい色とか、はっきりしすぎている色がございますので、次にお見せできる計画素案から案に変えるときにしっかり確認をして、心身に過度な

影響を与えない色使いをしていきたいと思います。貴重なご意見ありがとうございました。

【轟会長】

ありがとうございます。本当にそうですね。あとは統一性も含めて確認をいただければと思います。そのほかいかがでしょうか。

【岡部委員】

今日の議論は３３ページの指標の話と、支え合い交通がどのように受け止められるかということが主に今まで議論されてきたと思います。確かに指標に関しては前回はまだたたきの段階で煮詰まっていなかったので、今回リアルなものを示していただいたと理解しています。

指標というのはもちろん達成することを前提に定めるので、実現可能なものを定めるのですが、仮に達成できなかったときにどのようにそれを評価できるのかということ、あるいは達成した場合でも、達成したら万々歳ではなくて、そこに隠れているどういう問題があるかということを丁寧に最終的に評価するということが重要なのではないかと思います。

支え合い交通というのがキーなわけですが、今全国の自治体で地域公共交通計画を立てている中で、ここが一番どこも悩んでいるところです。これはどう受け止められるか、どんどん縮小していく乗合バスの路線をカバーする、取って代わるというふうに取られてしまうと間違いであって、むしろラストワンマイルをきめ細かに支え合い交通でカバーすることによって路線バスの採算が合う、それに乗ってくださる方が増えるということだと思います。

加えて、リモートワークが今後もある程度浸透し、コロナ禍前のようには戻らないとすると、地域に住んでいる働き盛りの世帯の人たちも小さく地域で移動するという新たな移動のニーズも生まれてくるかもしれないので、そういうことを含めて国交省が出された地域公共交通計画の手引き、令和３年３月に出されていると思いますが、そこでも多様な交通サービスの組み合わせで持続可能な移動インフラをどのように確保していくかというのが一番重点になっているところであり、それがこの支え合い交通ということだと思うんです。

ですので、実際は公共交通等の利用者数という指標に収斂するかもしれないのですが、そこら辺のところを最終的にフォローできるようにしておくといいかなと思います。つまり何らかの支え合い交通を導入したことによって、それと接続するような、ラストワンマイルがそれでカバーされることによって路線バスが維持できたとか、ここは下げ止まったとか、そうでないところは逆に利用者数が減っているとか、そして細かいところをチェックすることによって支え合い交通がいかに路線バス維持に貢献できているのかということが示せればいいのではないかと思います。

そういう意味では、例えば３３ページで、カバーされていないエリアをという表現がありましたが、それを補完する支え合い交通という言葉を一言加えるというのが１つ考えられるのではないかと思いました。

私自身、前回から意見として出させていただいたのは、どちらかというと地域公共交通の理念に関わることで、これは支え合い交通の位置づけにも大きく関係しているところです。つまり支え合い交通も含めて公共交通の枠組みを考え直すというところで、最初のところに自由な移動をという言葉を加えていただいたり、ＳＤＧｓの捉え方を単に環境負荷を低減するという意味ではなくて、持続的な社会の実現のほうの意味合いにも取れるように位置づけを変えていただいたということで、そこら辺は反映していただいて感謝しています。そのほうがより利用者目線に立った内容になったのではないかと思っています。

【事務局】

事務局でございます。前回に引き続きいろいろなご意見ありがとうございます。まさに岡部委員のおっしゃるとおり、支え合い交通というところで、そこに接続する公共交通が活性化して、支え合い交通の位置づけの中に公共交通の維持にもつながっていくというところを目標に取り組んでいきたいと思っておりまして、それにつながるようなデータなども、公共交通事業者様からいただけるかどうかというところも含めて我々のほうで検討しながら詰めていきたいと思ってございます。

また、いただきましたご意見をコラムに反映させていただいたとおり、我々の考えの理念としてお示しすることでこちらを切り取ったみなさまに意識を持っていただけるような形になればなという考えを持ってございます。

今後、支え合い交通の部分は、まだモデル地区として２地区設定しておりまして、具体的に動き出していない状況がありますけれども、今回緊急事態宣言の解除がありましたので、地域のみなさまとできれば対面でお話を進めていける状況になってきているのではないかと思っておりますので、そちらのほうも進めながら、適宜みなさまからご意見、ご指導いただければと思っております。

【轟会長】

ありがとうございました。そのほかいかがでしょうか。

時間もちょっと押していますので、お諮りしたいと思います。たくさん貴重なご意見をいただきました。今回いただいたご意見は、先ほどもありましたが、素案を案に上げる段階で反映をさせていただくような検討をいただけるということですので、もちろん文言とか多少の修正はあろうかと思いますが、この素案、今日お示しいただいたものでみなさん承認いただけるかどうかをお諮りしたいと思います。

では、この素案につきまして承認いただける方は挙手をお願いできますでしょうか。

＜挙手多数＞

【轟会長】

全員でよろしいですか。ちょっと確認しきれませんが、間違いなく多数でありますので、この原案につきまして承認とさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、まだお気づきの点等がありましたら、事務局へご連絡をいただければと思います。今後も引き続きみなさんからご意見等をいただきながらよりよいものにできていければと思っておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。

では、３の議題は以上です。

５　報告事項

【轟会長】

４の報告事項です。事務局または委員のみなさんから報告等ございますでしょうか。

特にございませんか。ありがとうございます。

それでは、議題と報告事項、すべて終了となります。今回も大変貴重なご意見をいただきまして、議事進行に協力いただきました。どうもありがとうございました。

では、進行を事務局にお返しいたします。

６　閉会

【事務局】

轟会長ありがとうございました。また委員のみなさまにおかれましては、長時間のご審議、どうもありがとうございました。

以上をもちまして、「第７回千葉市地域公共交通活性化協議会」を終了いたします。

なお、次回の協議会の開催日程につきましては、詳細が決まり次第、改めて事務局からご案内するようにいたします。

本日は、どうもありがとうございました。

上記、議事録は事実と相違ないと確認する。

会　長 ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿