

## 第3回千葉市地域公共交通活性化協議会 議事録

1 日 時 令和2年8月25日(火) 14:00～15:50

2 場 所 千葉市役所本庁舎 8階 正庁

3 出席者 <委員>18名(代理出席4名)

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、深井貴幸委員、山口晋司委員、成田斉委員、常住昭嘉委員、小川悟委員、佐久間正敏委員、佐藤義尚委員、小島康夫委員、依田俊治委員、富田薫委員、中村浩一委員、水間明宏委員、青木俊委員 (※下線はWEB参加者)

(代理出席：林裕士様、青木隆明様、太田良照寿様、稲村寿永様)

(欠席者：梶田啓介委員、豊田和広委員、植竹昌人委員、小林清悟委員、中村義光委員、佐藤ひとみ委員)

<事務局>

青柳太局長、飯島成行課長、大木戸孝也課長補佐、勝地康裕主査、大越忠蔵主任技師

4 議事次第

- (1) 開会
- (2) 会長挨拶、都市局長挨拶
- (3) 委員紹介
- (4) 報告事項
  - ・地域公共交通活性化再生法等の改正について
  - ・これまでの取組みと今後の進め方について
  - ・地域公共交通の現状、問題点及び課題の整理について
- (5) 議題第1号 サービス水準に基づくエリア区分(案)及び公共交通不便地域(案)について
- (6) その他
- (7) 閉会

5 配付資料

- ・次第
- ・委員名簿、座席表
- ・資料1「地域公共交通活性化再生法等の改正」
- ・資料2「これまでの取組みと今後の進め方」
- ・資料3「地域公共交通の現状、問題点及び課題の整理」
- ・資料4「サービス水準に基づくエリア区分(案)及び公共交通不便地域(案)」
- ・資料5「千葉市総合交通政策の検証(案)」
- ・参考資料1「令和2年度7月補正予算概要」
- ・参考資料2「市民アンケート結果概要」
- ・参考資料3「指摘要望事項(令和2年第1回定例会 予算審査特別委員長報告)」
- ・参考資料4「超高齢社会調査特別委員会の提言書」

## 6 議事の概要

### (1) 報告事項

報告事項として事務局から以下3点の内容を説明した。

- ・報告事項(1) 地域公共交通活性化再生法等の改正について
- ・報告事項(2) これまでの取組みと今後の進め方について
- ・報告事項(3) 地域公共交通の現状、問題点及び課題の整理について

また、主な意見として以下の内容があがった。

- ・地域公共交通計画策定に向けて、千葉県の大域の考え方や関わり、千葉市のスタンスについて伺いたい。
- ・補正予算の事業継続支援金の詳細について伺いたい。
- ・新型コロナウイルスの影響により、移動のライフスタイルも変わってくることに對する問題点、課題の整理の考え方を伺いたい。

### (2) 議題第1号 サービス水準に基づくエリア区分(案)及び公共交通不便地域(案)について

主な意見として以下の内容があがった。

- ・今後、設定内容の変更・修正も起こりうることを考慮し、本議題を「継続審議」とする。
- ・千葉市立地適正化計画との連携について伺いたい。
- ・人が居住していない工業専用地域を区分Dとした考え方について伺いたい。
- ・公共交通カバー圏域やアクセシビリティ指標だけでなく、坂道等の考慮など他の設定条件も検討してはいかがか。
- ・エリア設定における交通弱者の移動手段の考慮、福祉政策との調整について伺いたい。
- ・「サービス水準」という言葉は非常に広く、バリアフリーや混雑度なども含めた広い概念であるため、誤解されないよう検討していただきたい。

### (3) その他

その他として事務局から以下の内容を説明した。

- ・千葉市総合交通政策の検証(案)について

## <会議録>

### 1 開会

#### 【事務局】

定刻となりましたので、これより「第3回千葉県地域公共交通活性化協議会」を開催致します。

本日は、大変お忙しい中、お集まり頂きありがとうございます。

私、本日の司会進行を務めさせていただきます、交通政策課の大木戸でございます。よろしくお願い申し上げます。

本日は、委員24名中、委員18名、また代理出席者4名の出席を頂いており、過半数に達しておりますので、千葉県地域公共交通活性化協議会設置条例第7条第2項により、本会議は成立していることをご報告申し上げます

また、議事の公開につきましては、「千葉県地域公共交通活性化協議会議事運営要綱」により公開するとなっております。

なお、本日の協議会開催にあたりましては、新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、委員の皆様方にはWEBでのご出席も案内させていただき、6名の方にWEB出席をしていただいております。

会場につきましては、テーブルや席の消毒を行った上、入口への消毒液の設置、窓を開けての換気、席の間隔確保などの対策を実施しております。

また、対策の一環として、ご出席の皆様にはマスクの着用を、傍聴される皆様には、万が一出席者に感染者が発生したときに備え、住所等の記載にご協力をお願いしております。

更に、会議中、ご発言の際にお使いいただくマイクは、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。

皆様にはご不便をおかけいたしますが、何卒、ご協力のほど、よろしくお願い致します。

それでは、まず、本日の資料の確認をさせていただきます。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。

次第、委員名簿、座席表

資料1「地域公共交通活性化再生法等の改正」

資料2「これまでの取組みと今後の進め方」

資料3「地域公共交通の現状、問題点及び課題の整理」

資料4「サービス水準に基づくエリア区分（案）及び公共交通不便地域（案）」

資料5「千葉県総合交通政策の検証（案）」

参考資料1「令和2年度7月補正予算概要」

参考資料2「市民アンケート結果概要」

参考資料3「指摘要望事項」

参考資料4「超高齢社会調査特別委員会の提言書」

でございます。

配付漏れはございませんでしょうか。

## 2 会長挨拶

### 【事務局】

それでは、初めに、当協議会の会長である日本大学理工学部教授 轟 朝幸様よりご挨拶をお願いいたします。

### 【轟会長】

みなさんこんにちは。当会議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。

本来であれば会場に出席の予定でしたが、大学の都合により、急遽WEBでの参加となりましたことをお詫び申し上げます。

さて、新型コロナウイルスの影響で公共交通機関の影響も大きいと聞いています。どのような形で日常が変わり、新しい形になってくるのか、このようなことも考えていけないといけません。日常の動きについては、調査データにて把握していますが、コロナ禍の今後、どうなるかを見据えながらの議論は非常に難しいと感じますが、新型コロナウイルスの状況を踏まえた議論はしていけないといけません。今年度計画を検討していく中で、皆様のご協力の中、進めていかなければなりませんので、ご審議の程、よろしく願いいたします。

なお、本日はWEBでの出席となりますので、本日の進行については二村副会長に進行をお願いいたします。よろしく願いいたします。

## 3 千葉市挨拶

### 【事務局】

続きまして、今年度より都市局長が変わりましたので、都市局長の青柳からご挨拶申し上げます。

### 【青柳局長】

都市局長の青柳でございます。WEBカメラの問題がありますので着座にて失礼いたします。

今年度最初の地域公共交通活性化協議会になりますが、お忙しい中ご参加いただきありがとうございます。ただ今、轟先生からありましたが、新型コロナウイルスの影響は非常に大きく、市民生活の様々な部分に及んでおりますが、公共交通への影響も非常に大きいと感じています。

公共交通は、医療従事者等の「エッセンシャルワーカー」を移動させるための「エッセンシャルワーカー」であり、重要な役割を担っています。公共交通利用者の減少については、今年4、5月の対前年度比は、バスは5割減、タクシーは7割減との状況を伺っています。経費に対して非常に厳しい中、緊急事態宣言中にも運行を継続していただきましたが、売り上げが落ちる中で、運転手の方が、感染リスクにさらされる2重苦、3重苦の状況になっているものと認識しております。

市としても、7月の臨時議会にて、バス事業者向けの地域公共交通支援の予算を計上させていただきました。本市としては思い切った政策をとらせていただいたと考えていますが、そのような支援予算をご活用いただき、利用者減やサービス減の負のスパイラルに陥らないように引き続きご尽力いただければと思います。

さて、本日の議論ですが、主に公共交通不便地域の設定であり、この前提として4つの区分を設定しています。今回その考え方を提示させていただき、ご議論いただくものとなっています。本日はこの考え方を議題といたしますが、今後また、地域ごとにどのような施策が必要か議論させていただきますけれども、公共交通不便地域のみならずそれぞれの地域の特性によって必要な施策を実施することによりまして、地域公共交通の活性化を図っていければと考えています。私といたしましても、利用者目線で例えばオープンデータ化等もまだ進んでおりませんし、やらなければならないことがまだまだあるというように考えています。一方で轟先生からもお話がありましたが、ニューノーマルの時

代にどういったサービスを提供していくのかといった非常に難しいことも考えていかなければなりません。何れにいたしましても今後の計画の議論でしたり、施策の実施におきましては各関係各位のご尽力無くしてはできないものでございますので、是非ともよろしくお願ひしたいと思います。本日は、持続可能な公共交通の実現に向けて皆様の忌憚のないご意見をお願ひいたします。

本日はよろしくお願ひいたします。

#### 4 委員紹介

##### 【事務局】

続きまして、委員のご紹介をさせていただきます。

後ほど事務局より、ご説明させていただきますが、法律改正等に関連し、今回から新たに3名の委員を委嘱させていただきましたので、初めにご紹介いたします。

- ・千葉県 総合企画部 交通計画課長 豊田 和広様でございますが、欠席とのご連絡を受けており、本日は代理の青木 隆明様でございます。
- ・千葉市 保健福祉局 健康福祉部長 富田 薫様でございます。
- ・千葉市 保健福祉局 障害高齢部長 佐藤 ひとみ様でございますが本日欠席でございます。

続いて、人事異動等に伴い、新たに委嘱された委員の方をご紹介いたします。

- ・千葉商工会議所 常務理事 佐久間 正敏様でございます。
- ・国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官 佐藤 義尚様でございます。
- ・千葉市 建設局 土木部長 水間 明宏様でございます。

続きまして、代理出席の方をご紹介いたします。

- ・国土交通省千葉国道事務所 交通対策課長 梶田 啓介様でございますが、欠席とのご連絡を受けており、本日は代理の林 裕士様でございます。
- ・千葉県警察本部 交通部 交通規制課長 植竹 昌人様でございますが、欠席とのご連絡を受けており、本日は代理で交通規制課 警部補 太田良 照寿様でございます。
- ・千葉県警察本部 千葉市警察部総務課長 小林 清悟様でございますが、欠席とのご連絡を受けており、本日は代理で稲村 寿永様でございます。

#### 5 事務局紹介

##### 【事務局】

続きまして、事務局を紹介させていただきます。

- ・交通政策課長 飯島 成行様でございます。
- ・交通政策課 勝地 康裕様でございます。
- ・交通政策課 大越 忠蔵様でございます。

それでは、これからの議事進行につきましては、会長にお願いするところでございますが、先ほど轟 会長からお話がございましたとおり、議事進行は二村副会長にお願いしたいと思います。二村副会長よろしくお願ひいたします。

**6 報告事項（１）地域公共交通活性化再生法等の改正について**  
**報告事項（２）これまでの取組みと今後の進め方について**  
**報告事項（３）地域公共交通の現状、問題点及び課題の整理について**

**【二村副会長】**

それでは、次第に沿って進めたいと思います。「4. 報告事項」です。（１）から（３）をまとめて事務局より説明をお願いします。なお、質問等については、すべての報告事項の説明終了後をお願いしたいと思います。

**【事務局】**

それでは、報告事項を事務局よりご説明いたします。

新型コロナウイルスの影響により今まで本協議会を延期していたため、前回から期間が空いてしまったことや、それに伴い、今後の進め方が変わったこと、また、地域公共交通活性化再生法が改正されたことなどから、初めにいくつか報告をさせていただきますのでよろしく願いいたします。

それでは初めに、「報告事項（１）地域公共交通活性化再生法等の改正について」のご説明をいたします。

お手元の資料1をご覧ください。本資料は国土交通省作成資料より、一部抜粋しております。今回の法改正の背景として、2ページにつきましては“地方の移動手段をめぐる現状と今後に向けた基本的な考え方”を、3ページにつきましては“令和2年度末時点 地域公共交通網形成計画の策定状況”が示されておりますが、こちらにつきましては説明を割愛させていただきます。

続いて、4ページをご覧ください。本年6月3日に公布されました「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部改正」となります。本改正により「地域公共交通網形成計画」は、「地域公共交通計画」と名称が変更され、原則としてすべての地方公共団体が、地域交通に関するマスタープランとして策定することとされました。交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を位置づけ、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応すること、定量的な目標の設定・毎年度の評価等からデータに基づくPDCAを強化することなどが規定され、公布から6ヶ月以内に施行されることとなっております。本市といたしても、同法の施行後においては「地域公共交通計画」としての計画策定に向けて取組んでまいります。

5ページを飛ばして、6ページをご覧ください。コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度としまして、法改正に伴い、資料右側に「地域公共交通計画」が記載されておりますが、「立地適正化計画」との連携につきましては引き続き示されております。

7ページ以降につきましては、細かな特定事業の内容が記載されておりますが、本日は説明を割愛させていただき、後ほどご覧くださいませようお願いします。

続きまして、「報告事項（２）これまでの取組みと今後の進め方について」のご説明をいたします。

お手元の資料2をご覧ください。本協議会のこれまでの取組みを改めて整理したものとなります。まず、本協議会の開催状況ですが、令和元年10月16日に第1回、令和2年2月7日に第2回の計2回開催をしております。昨年度は計画策定検討の1年目として、本市の地域及び公共交通の現状・問題点などの基礎調査を進めました。主な取組といたしまして、“基礎情報の整理”として、基礎データの整理・分析や平成30年のパーソントリップ調査結果の整理など、“事業者の現状把握”として、市内を運行する公共交通事業者に対し、アンケート調査やヒアリングなど、“市民の現状把握”として、無作為抽出による市民アンケートやWEBアンケートなど、を実施して参りました。また、資料の右半分につきましては、第2回協議会でお示ししたものを抜粋したものであり、今ご説明いたしましたそれぞ

れの主な取組の結果概要を、まとめたものでございます。なお、当初の予定では、緑色で示しております「市民の実態・ニーズ」につきましては、アンケート調査のほか、市民ワークショップを開催し、公共交通の利用状況や課題等に関する利用者視点を整理する予定でございましたが、新型コロナウイルスの影響により、昨年度末の市民ワークショップを開催延期といたしました。また、今年度においても、本来であれば5月に本協議会を開催し、その後、第2回協議会にて設置したバス事業者部会を開催する予定でしたが、どちらもコロナ禍の影響により開催を延期したまま、本日に至っております。

このような状況を考慮し、今後の進め方を整理しましたので、裏面をご覧ください。先ほどお話ししましたとおり、コロナ禍の影響により、市民ワークショップの延期や本協議会及びバス事業者部会の開催時期がずれ込んだことなどに伴い、検討スケジュールを見直した結果、令和3年秋頃の計画策定を目標に作業を進めてまいります。全体的な流れにつきましては、資料の右側に記載のとおりでございます。なお、事前に事務局より情報提供させていただきましたが、開催を延期しておりました市民ワークショップにつきましては、この土曜日の8月29日に実施する予定でございます。新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、本ワークショップにつきましては、WEB会議による開催とし、昨年度末開催予定であったワークショップへ参加申込をされた方に参加依頼する形で、少人数による開催を予定しております。

今回の実施結果を踏まえ、今後、各区や特定エリアごとのワークショップ開催について、検討を進めてまいります。また、バス事業者部会につきましては9月末の開催を目指し、現在、市内の路線バス事業者と調整中を進めております。

続きまして、「報告事項(3) 地域公共交通の現状、問題点及び課題の整理について」ご説明をいたします。お手元の資料3をご覧ください。現状問題点の整理として、第2回協議会にてお示しした整理表を掲載しております。縦軸に“千葉市全体に関わる事項”から“都心部、郊外部”とエリアを、横軸に“公共交通事業者の視点”、“地域や公共交通の基礎データから見えたもの”、“利用者である市民の視点”として整理したものとなります。市民の実態・視点に記された赤い星の項目は、市民無作為抽出アンケートの結果として、新たに追記したものとなります。なお、参考資料2として、市民アンケート結果の概要をお配りいたしましたので、後ほどご確認いただきますようお願いいたします。

裏面、2ページをご覧ください。今後に向けた課題の整理(案)となります。今後に向けた課題の整理案といたしまして、第2回協議会までの検討結果などを踏まえ、(1)本市の公共交通全体にかかわる課題、(2)都心部にかかわる課題、(3)郊外部にかかわる課題と整理しております。

引き続き、市民ワークショップの開催を通じて、利用者視pointsの整理を深度化するとともに、本協議会での議論・検討を踏まえ、アフターコロナを見据えた公共交通のあり方などの課題整理を進めて参りたいと考えております。これら整理した課題を基に、本市の公共交通の目指す姿である「基本理念」、それに対する考え方である「基本方針」、また、それに対して必要となる「取組の方向性」について、今後、検討して参ります。

報告事項は以上ですが、最後に、先ほど青柳都市局長からもご報告させていただいた新型コロナウイルス感染症への本市独自の対策として、公共交通事業者への支援に係る補正予算が成立しておりますので、ここで簡単にご紹介したいと思います。

参考資料1をご覧ください。“地域公共交通支援”として、利用者の減少により大きな影響が生じている公共交通事業者に対し、事業継続に向けた支援を実施するものです。

1点目は、運転手要請支援として、市内の路線バス事業者及びタクシー事業者が実施する職員の免許取得養成制度に係る費用の一部を助成するものでございます。補助については、大型2種免許に関しては、1人当たり30万円、普通2種免許に関しては、1人当たり5万円を上限とし、事業者が負担する

免許取得にかかる教習費用の2分の1を支援するものです。

続いて2点目につきましては、事業継続支援金として、バスの利用者の密を避けるため、緊急事態宣言下での減便等を抑制した市内の路線バス事業者に対して、稼働した運転手の数に応じ、事業継続のための支援金を支給するものでございます。支援につきましては、各事業者の運転手の数に応じて支援額を設定するもので、市内10事業者全体で48,000千円の予算が成立しております。

簡単ではございますが、公共交通事業者への支援に係る補正予算についてのご紹介でございました。

以上、「報告事項(1)から(3)」でございました。

#### 【二村副会長】

報告事項(1)から(3)につきまして、事務局よりご説明いただきました。この件について、ご意見等あればお願いします。

#### 【小島委員】

質問ですが、地域公共交通活性化再生法について、3ページ目に網形成計画は市町村単独が9割と示され、都道府県広域の計画が十分に進んでいないとされています。これに対しまして、千葉県の広域の考え方について、千葉市はどのようなスタンスなのかお伺いしたいと思います。県の関わりがどのような状況かを質問いたします。

#### 【事務局】

本計画は市単独のものとして市で進めていますが、隣接市と合わせていくということも必要であるため、状況に応じて近隣市と連携していきたいと考えています。なお、本計画は県や複数の市町村で策定することも可能となっています。今回より、県も会議に参加されていますので、広域的なところも考えながら進めていきたいと考えています。

#### 【依田委員】

資料3の中で、都心部と郊外部という記述がありますが、エリアの定義、考え方を教えていただければと思います。

#### 【事務局】

資料3の都市部、郊外部については、細かくエリア設定はしておりませんが、都心部は市街化区域を、郊外部は市街化調整区域をイメージしております。

#### 【小川委員】

参考資料1におきまして、事業継続支援金、補正予算の概要の説明がありました。こちらについて、各事業所の運転手の数に応じて設定とされているようですが、京成バスにつきましては、事業所が千葉市内にありますが、花見川区にも事業所があります。千葉営業所もありますが、事業所ごとに別々の申請となるのか、京成バスとして一括して申請しながら支援いただくものであるのか、教えていただきたいと思ひます。

#### 【事務局】

会社一つとして進めていければと考えます。

#### 【二村副会長】

緊急事態宣言下における支援制度とありますが、支援における全体の数字が決まっているのでしょうか。その数字をもとに設定されているため、支援のための予算が足りるということなのでしょうか。

#### 【事務局】

予算は緊急事態宣言下の期間の支援を想定しています。

#### 【成田委員】

コロナウイルスの関係で、支援制度を作ってください、御礼申し上げます。2つほど質問と懸念点が



あります。

資料2の活性化再生法に基づく今後の取組みということですが、資料2の裏を見ますと、令和2年度から令和3年度に向けたスケジュールがあります。要望ですが、活性化再生法のほか道路運送法も含まれており、令和2年6月に公布され施行に向け進んでいます。計画に位置付けられることによって、今回の計画の目標に対する事業として見込むことが出来ます。資料2の裏面に、第4回協議会が11月に予定されていますが、法改正の施行など、国の方針が明らかになっていけばよいですが、ある程度情報を調整して、せつかくの良い制度ですので、支援メニューが十分活用できるよう協議会の運営をしていただけるとありがたいです。

2点目は、資料3の地域公共交通の現状について、大変詳細に整理されていますが、これが将来に向けた千葉市の政策の中で少し懸念がありますのが、公共交通事業者の現状について、コロナウイルスにより、今までの歴史にない形で、輸送人員が極めて減少しています。緊急事態宣言が解除されても、完全に旅客が戻ってきていない状況です。移動、ライフスタイルも変わってきています。計画策定まで1年ほどありますが、市民の移動ニーズが変わってきていて、今後のコロナウイルスによる問題点の変容も判明していけば、計画に追加できるかどうか、今後の検討に向けて入れるということであれば結構ですが、問題点、課題が変わっていくこと、協議会としてどうするのかお伺いしたいです。

#### **【事務局】**

1点目の支援メニューは、今後いろいろと出てくるかと思いますが、どのような形で支援できるかということであり、全体を含めて考えていく必要があります。要望を一体的に考えていかないといけないため、順次整理していきたいと考えます。2点目ですが、新しい課題として出てきていますが、ニューノーマルとして、計画の中に書き込みたいと考えています。ただし、ニューノーマルの検討は非常に難しいと考えますので、計画策定時までに記載が難しければ、例えば5年ごとのPDCAサイクル時に含めて行き、随時変えたものを盛り込んでいくというように進めていく必要があります。今は出来る限り盛り込みたいと思っております。

#### **【成田委員】**

ありがとうございました、理解いたしました。

#### **【轟会長】**

コロナウイルスの件、難しい見極めとなります。公共交通の利用が戻るのかどうか、戻っても違う形かどうか。都市のあり方も、コンパクトシティという考えも変わってくる可能性もあります。働き方はリモートが増えていき、まさしく今回のような会議もリモートが進められています。こういったことから100%元に戻ることはないと思いますので、そのあたりをどう見極めていくかということは、半年の議論では非常に難しいと思います。状況を見ながら、適宜、変更していく、計画を変えていく、という柔軟なやり方を考えていくことが必要です。成田委員の意見を受け、実態はどうなっているのか、やはり情報を集めていただきたいです。今年の4、5月は特殊な状況でしたので、今の状況、あるいは今後の状況の情報を集めていただきたいと考えます。資料3の課題整理について、サービスの質というのが重要になってきます。回数やパターンダイヤなど、サービスの質というところも見えた方が良くかなと考えますが、情報化やMa a Sなどの取組みの必要性なども見えてくると良いと考えています。

#### **【青木委員】**

現行の千葉市総合交通政策については令和3年度末が計画目標年次になっています。そこまで待たずに、網形成計画を作ろうという形で作業を始めました。次の地域公共交通計画については、現時点で半年ほど遅れると考えていますが、協議会の皆様の任期が2年となるので、その期間内で策定できればと考えています。今後の交通の状況がどのように変わっていくのか、どの時点で見極められるか、もう少

し見る必要があるかも知れぬ今後の議論になってきます。

#### 【二村副会長】

断続的な運用をといるところのご意見でした。承知しました。

他にございませんでしょうか。

無いようですので次に移りたいと思います。

### 7 議題第1号 サービス水準に基づくエリア区分（案）及び公共交通不便地域（案）

#### 【二村副会長】

続きまして、議題第1号「サービス水準に基づくエリア区分（案）及び公共交通不便地域（案）」について、事務局より説明をお願いします。

#### 【事務局】

初めに議題説明に入ります前に、参考資料3及び参考資料4についてご説明いたします。

参考資料3は、令和2年第1回定例会 予算審査特別委員会からの「指摘要望事項」、参考資料4は超高齢社会に伴う諸問題について調査を行っている「千葉市議会超高齢社会調査特別委員会からの提言書」でございます。双方に、“公共交通不便地域”の話が出ておりますので、参考資料として配布させていただきました。

初めに、参考資料3をご覧ください。こちらは、令和2年第1回定例会にて予算審査特別委員長の報告を抜粋したものでございます。裏面の7番をご覧ください。2行目の後半部分ですが“交通不便地域等の実態と市民ニーズの把握を的確に捉える”よう、指摘を頂いております。

続いて、参考資料4をご覧ください。市議会における特別委員会である超高齢社会調査特別委員会から、本年5月26日付けで提言書が提出されましたのでご参考にお配りしております。裏面の提言事項をご覧ください。1番目、3行目から4行目にかけての部分ですが、高齢者の外出支援の施策推進にあたっては“適切に交通不便地域を特定すること”と指摘を頂きました。これら市議会からの指摘も背景に、本市の公共交通サービスの現状を可視化し、本市としての公共交通不便地域を設定するものでございます。

それでは、議題第1号「サービス水準に基づくエリア区分（案）及び公共交通不便地域（案）について」ご説明いたします。資料4をご覧ください。1枚おめくりいただき、2ページ目は、先ほど報告事項でお示した、「現状と問題」の表を再度掲載しております。基礎調査等の結果から、公共交通の実情や問題は地域によって異なっており、地域の実情等を踏まえながら各エリアにおける持続可能な公共交通サービスの実現に向けた検討を行っていく必要があることを再認識しております。

3ページをご覧ください。では、実際にエリア分けをどのように考えるのか、その区分（案）についてご説明します。エリア区分設定の考え方としまして、市内の公共交通サービス水準を整理し、公共交通サービス水準によってエリアを分けることといたします。

公共交通サービス水準の設定方法につきましては、＜条件1＞「距離」による公共交通の利用しやすさとして、公共交通カバー圏域、＜条件2＞「時間」による公共交通の利用しやすさとして、アクセシビリティ指標を用いて、エリア区分を設定しました。

4ページをご覧ください。＜条件1＞距離の利用しやすさを示す公共交通カバー圏域の設定の考えです。公共交通カバー圏域につきましては、国土交通省の「都市の構造の評価に関するハンドブック」を参考に、鉄軌道駅から半径800m、バス停から半径300mの中をカバー圏域として設定します。なお、平成30年度に策定した千葉市立地適正化計画におきましても、同様のカバー圏域を採用しております。図面で色付けしている区域が、公共交通カバー圏域となります。市全体のカバー率は面積で6

1. 5%、人口では88.7%という結果となりました。

5ページをご覧ください。＜条件2＞時間の利用しやすさを示すアクセシビリティ指標の設定の考えです。こちらは国の研究機関である国土技術政策総合研究所が公表している“アクセシビリティ指標活用の手引き”を基にしております。アクセシビリティ指標ですが、この指標は都市内の各地点についての公共交通の利用しやすさを表すもので、任意の時刻に家を出て、公共交通に乗車するまでの時間の期待値を示すもので、ここでは期待時間と表現しております。本ページの下段に算出方法を記載しておりますが、徒歩による駅やバス停までの移動時間と、公共交通の待ち時間を足し合わせたものがアクセシビリティ指標となります。この算出方法を基に、市内のアクセシビリティ指標を示したものが本ページの図面でございます。赤色や黄色などは公共交通に乗車するまでの期待時間が短く、サービス水準が高いと想定されるエリア、青色や紫色などは期待時間が長く、サービス水準が低いと想定されるエリアとなります。なお、このアクセシビリティ指標の考え方、イメージにつきましては、右上にイメージ図を掲載しております。

こちらのイメージ図は、バス利用におけるアクセシビリティ指標の試算結果となりますが、①はバス停から250mのサービス圏域内にお住まいの方で、最寄りのバス停における1時間当たりのバス運行本数が上り・下りで各々2本のケースを想定しております。この場合、バス停までの移動時間が徒歩で5分、バスの待ち時間が15分となり、アクセシビリティ指標は20分となります。また、②はバス停から850mのサービス圏域外にお住まいの方で、最寄りのバス停における1時間当たりのバス運行本数が上り・下りで各々10本のケースを想定しております。この場合、バス停までの移動時間が徒歩で17分、バスの待ち時間が3分となり、アクセシビリティ指標は20分となります。

そのため、ケース①及び②はどちらもアクセシビリティ指標が同じであり、サービスレベルは同等と定量的に評価されるものとなります。

6ページをご覧ください。こちらは条件1の公共交通カバー圏域と条件2のアクセシビリティ指標の定量的な評価を踏まえ、サービス水準を4区分に分類したものでございます。凡例に記載しておりますとおり、区分はA、B、C、Dの4つとしており、上から公共交通サービス水準の高い順となっております。サービス水準に基づくエリア区分について、それぞれの設定の考え方をご説明します。

7ページをご覧ください。【区分A】は、市内で最も公共交通サービス水準の高いエリアと想定し、右上に記載している2つの設定根拠のどちらか一方に合致しているエリアとしております。

【区分A】のエリア設定は、設定根拠①として、＜条件1＞公共交通カバー圏域のうち“鉄軌道駅から800m内”、設定根拠②として、＜条件1＞公共交通カバー圏域のうち“バス停から300m内”、かつ、＜条件2＞アクセシビリティ指標が“10分未満”としております。

図面で色付けされている箇所が、【区分A】の対象となります。このページの下段に、【区分A】の面積と人口を記載しております。市内全体に対しての割合は、面積では約38.5%、人口では約78%となっております。

8ページをご覧ください。続いて、【区分B】でございますが、右上に記載のとおり、設定根拠を1つ設けております。【区分B】は、区分Aの次に公共交通サービス水準の高いエリアと想定し、区分Aを除いた区域から設定します。

【区分B】のエリア設定は、設定根拠として、＜条件1＞公共交通カバー圏域は“制限なし”、かつ、＜条件2＞アクセシビリティ指標が“20分未満”に合致しているエリアを設定しています。図面で色付けされている箇所が、【区分B】の対象となります。花見川区の北部や、鉄軌道沿線より少し離れた箇所が対象になると想定されます。ページ下段に記載の通り、【区分B】の市内全体に対しての割合は、面積では約29.2%、人口では約18.4%となっております。

9ページをご覧ください。【区分C】でございますが、右上に記載している2つの設定根拠のどちらか一方に合致しているエリアとしております。【区分C】は、【区分B】よりも公共交通サービス水準が低いエリアと想定し、区分Aと区分Bを除いた区域から設定します。

【区分C】のエリア設定は、設定根拠①として、＜条件1＞公共交通カバー圏域は“制限なし”、かつ、＜条件2＞アクセシビリティ指標が“20～30分”、設定根拠②として、＜条件1＞公共交通カバー圏域のうち“バス停から300m内”、かつ、＜条件2＞アクセシビリティ指標が“20分以上”としております。図面で色付けされている箇所が、【区分C】の対象となります。若葉区や緑区がほとんどであり、若葉区内で運行している泉地域コミュニティバスのバス停周辺も区分Cに該当すると想定されます。ページ下段に記載の通り、【区分C】の市内全体に対する割合は、面積では約18.9%、人口では約2.9%となっております。

10ページをご覧ください。最後に【区分D】でございます。【区分D】は、4つのエリアの中で、公共交通サービス水準の最も低いエリアと想定し、区分A～Cまでの3つの区域を除いた区域が設定されます。

【区分D】のエリア設定としては、設定根拠①として、＜条件1＞公共交通カバー圏域は“駅、バス停とも圏域外”、かつ、＜条件2＞アクセシビリティ指標が“30分以上”、に合致しているエリアを設定しています。図面で色付けされている箇所が、【区分D】の対象となります。区分Dのほとんどが若葉区と緑区と想定されます。ページ下段に記載の通り、【区分D】の市内全体に対する割合は、面積では約13.4%、人口では約0.7%となっております。

11ページをご覧ください。公共交通不便地域の設定（案）でございます。ただいまご説明いたしました4つのエリアの中から、公共交通サービス水準の最も低い区分Dを本市における公共交通不便地域として設定することを考えております。面積については約3,633ha、人口は約6,700人が対象となります。なお、図面には可住地として、公共交通不便地域内の住宅用地を黒色でお示ししております。公共交通不便地域につきましては、公共交通のサービス水準が低いということから、報告事項でご説明させていただいた地域公共交通活性化再生法の改正により新たに追加された輸送資源の総動員の取組みなども踏まえ、今後施策を検討してまいります。また、公共交通不便地域である区分Dだけでなく、区分A、B、Cにおいてもそれぞれの特性を考慮した施策を検討してまいります。

以上で、議題第1号「サービス水準に基づくエリア区分（案）及び公共交通不便地域（案）について」のご説明を終わりとさせていただきます。

なお、本議題につきまして、このあと皆様よりご審議いただくところでございますが、区分A～Dまでの各エリア設定や公共交通不便地域の考え方につきましては、本協議会だけではなく、今後実施する市民ワークショップや、議会などでの議論も想定されることから、状況によっては設定内容の変更や修正を行う場合があることを補足させていただきます。よろしく願いいたします。

### 【二村副会長】

議題第1号「サービス水準に基づくエリア区分（案）及び公共交通不便地域（案）」について、事務局よりご説明いただきました。皆様ご質問、ご発言いただきますが、最初にお名前をおっしゃってからご発言をお願いします。

### 【轟会長】

ただ今事務局よりご説明のありましたとおり、本議題については、市民ワークショップや議会など本協議会以外での議論も想定されるとのことなので、設定内容の変更・修正もありえるものと考えます。

そこで、質疑応答に入る前に私からの提案ですが、本議題は「継続審議」のような形として、この場では、委員の皆様から自由闊達なご意見を頂戴し、事務局にはこの場での議論を持ち帰っていただいて、

本協議会以外の意見等も含め、次回にご説明いただく形としてはどうかと思います。いかがでしょうか。

**【二村副会長】**

ただ今、轟会長よりご意見いただきましたが、本議題を「継続審議」とすることについて、皆様いかがでしょうか。

賛成の方は挙手をお願いします。

ありがとうございます。挙手多数ですので、本議題は「継続審議」とし、この場で確定されるものではないものいたします。それでは引き続き、ご意見あればお願いします。

**【轟会長】**

細かい話ですが、資料4の7ページの設定①で条件2が加わっていないのはなぜでしょうか。千葉市で本数が少ないということがあれば効いてきてしまいますが、あまり影響はないと思います、便利だと言っておきながら本数が少ないから不便ということが出てきてしまうと思い、気になりました。また、9ページの設定②ですが、30分以上も含むということですか。10ページとの関係なのですが、10ページと重なってしまうのではないかと思います。こちらは表記の問題かもしれませんが、この点細かいところですがご説明いただければと思います。

**【事務局】**

1点目、7ページの区分Aですが、ご指摘のとおり設定①は条件2について反映はしておらず、条件1の駅800mの中だけを採用しております。理由につきましては、区分Aは本市で最も公共交通のサービス水準が高いエリアとなるため、徒歩のカバー圏域である駅800mの圏域内であれば区分Aとしております。また、アクセシビリティ指標の図を載せている5ページの駅のカバー圏域内であると、比較的サービス水準は高いということも踏まえ、駅の圏域内はすべて区分Aとしております。2点目の区分Cの設定については、9ページの設定②ではバス停の300m圏域かつ20分以上としております。一方で、区分Dにつきましては、条件1で駅、バス停ともに圏域外を対象としているため、その条件1で区分CとDをすみ分けております。

**【轟会長】**

2点目は理解しました。バス停300m内であれば30分であっても区分Cに入るということでした。1点目の方で気になっているのが、駅へのアクセスの距離より本数についてですが、駅での待ち時間を考えるとどうかと思いましたが、大丈夫ということですかね。

**【青木委員】**

私も最初同じことを感じました。バスの場合はバス停によってバスの本数の差が大きい。よって、バス停が近くにあるからといってサービスが高いとは言えないため、アクセシビリティ指標を重視せざるを得ないと考えます。一方、鉄道の場合は、おかげさまで地方と違って電車が来ないということではないので、鉄道であれば、距離で判断しても良いかなと考えました。

**【轟会長】**

ありがとうございました。理解いたしました。

**【二村副会長】**

その他、ご意見いかがでしょうか。

**【成田委員】**

非常に圏域図も詳細で分かりやすいのですが、4点気になりました。

1点目は、資料4の4ページですが、千葉市立地適正化計画でもこのカバー圏域を採用されているというところで、A、B、C、Dの分けが次のページからですが、立地適正化計画では、都市機能誘導区域と居住促進（誘導）地域の区域内と区域外の色分け図を拝見しましたが、このあたりの計画同士

の調整はどのようなのでしょうか。立地適正化計画の区域外の立地を消極にする地域と、政策総動員してサービスする際、区域外にサービスするとなった場合に、どのようなか、計画同士の調整が必要かと思いますが、そのあたりの情報を入れずにエリア区分を決めてよいのかと思いますがいかがでしょうか。

2点目は、10、11ページの区分Dについて、11ページでは人が住んでいるところを表して、美浜区の新港やポートタワーのある公園も区分Dに含まれています。この地域は工業専用地域になっているので、この辺りは生活を支える交通として考えるのであれば、エリアとして除外することも可能であろうかと思いますが、実際に市民に問いかけて検討していくとき、必要などころに資源を投入するところが大切なのでそのあたりのお考えがあればご検討いただきたいと思います。

3点目、5ページについてですが、アクセシビリティ指標のイメージ図が描いてあります。国総研の指標を用いて設定したということですが、ある程度坂道などあった場合、同じ時間でも高度差があると通常の歩いた感覚も変わってきます。2つのイメージ図だけで設定して良いのか疑問です。また、昼と夜でもいろいろ状況が違うと思います。ある程度千葉市の計画であると、千葉市の独自性を出したらどうかというところがあります。

4点目、交通弱者といわれる人は、例えば県内の他市町村でも意見が出るのが、バス停まで歩くのが大変という意見があります。エリア区分のD、交通不便地域に限らず、A～Cも含めて老人ホームの場所があるとか、子供や介護が必要な方、障害を抱える方が利用するような場所で福祉政策との調整を通じて、広く交通弱者の方のプラスになるように輸送資源、政策総動員のエリアにする工夫の余地があるのか、エリア設定をする際の重要などころなので発言させていただきました。

#### 【事務局】

1点目の立地適正化計画の連携について、立地適正化計画では居住促進（誘導）区域を定めています。これはほとんど市街化区域内を設定しています。引っ越しなど移動の際に、居住促進（誘導）区域内に住まいを求めてくださいというゆるやかな誘導をする計画になっています。一方、今回の区分Dについては、全て調整区域であり、区域内の可住地を表示しておりますが、約6700人の方がお住まいで、この部分は全く公共交通が対応していないというところで、今回提案させていただいています。今後の市民ワークショップで意見を聞き、対応を考えていきます。

2点目、工業専用地域は、最初から外したらどうかということは内部でも議論がありましたが、一度はエリア分けで表示してみるということでこのようにしています。

3点目、アクセシビリティ指標の定義についていろいろな環境があるとは思いますが、ベースとして、国総研の手引きに則り、1つの捉え方として出してみたところですが、協議会で議論いただいて加味していければと考えます。千葉市の独自色については改めてご相談させていただきたいと考えます。

4点目、交通弱者の移動の考え方についてですが、議会の中でも保健福祉局との連携は強く言われているところです。本計画では、我々は公共交通を考えているところですが福祉の部分ではどこかで線引きが必要となってきます。交通政策として担う点は、元気な高齢者は公共交通を使っただき、それから外れる交通弱者の方々は、福祉有償運送などの総動員の中で位置づけていければと感じています。

#### 【成田委員】

丁寧なご説明ありがとうございました。今後、弾力的に進めていくというところ、十分分かりました。交通弱者のところも一緒に計画に記載していくという方向性いただきましたが、市民に示すときには、政策の区分けをお示しになって、ご議論された方がよろしいかと思い発言させていただきました。

#### 【事務局】

予算の種類によって施策は違ってくると思いますが、千葉市全体の交通と考えれば一緒なので、共通の部分で整理していかなければならないと考えています。

**【二村副会長】**

他にいかがでしょうか。

**【依田委員】**

サービス水準という言葉は非常に広く、バリアフリーや混雑度なども含めた広い概念です。ここでの指標は、公共交通へのアクセス性としか言っていません。「サービス水準」は不適切な表現だと思うので、誤解されないよう検討していただきたいと思います。

**【事務局】**

サービスといういろいろな面を持っているので、その部分は今後考えてまいります。

**【二村副会長】**

他にございませんでしょうか。

無いようですので、本来であればみなさんに本議題についてお諮りするところですが、先ほど轟会長よりご提案のありましたとおり、本議題につきましては「継続審議」とし、今後も検討を進めていく中で、状況に応じて修正等も行っていくものといたします。なお本件については、今後、本協議会以外の意見等も含め、適時、事務局からご説明いただきたいと思います。

**8 その他**

**【二村副会長】**

続きまして、「6. その他」といたしまして、事務局の方から説明はございますでしょうか。お願いいたします。

**【事務局】**

最後、その他といたしまして、千葉市総合交通政策の検証案について事務局よりご説明いたします。

お手元の資料5をご覧ください。こちらは、現行の“千葉市総合交通政策”の検証案をお示したものでございます。平成24年に策定した総合交通政策でございますが、10年計画であるため、令和3年度までの計画となっております。また、総合交通政策とともに、各施策を計画的に実施するため、短期的な実行計画として「施策の推進計画」を同時に策定しております。「施策の推進計画」は、計画期間を3年間とし、今年度で「第3次施策の推進計画」が終了いたします。

この施策の推進計画にて位置付けている主な施策について、一定程度の成果を上げている事業がある一方、社会経済情勢の変化などにより、今後、取組みの方向性を見直すべき事業や新たな視点に対応する必要も出てくるものと認識しております。今後、「施策の推進計画」に位置付けている主な施策について、評価を行うとともに、地域公共交通計画への施策立案に向けた整理をして参ります。

今回は、施策の推進計画の一部を抜粋し、第1次から第3次までの計画と実績、及びその評価を記載しております。なお、令和2年度分の実績は見込み値での算出とし、定量的又は定性的な判断のもとでの評価案としております。

次回開催の第4回協議会では、「地域公共交通計画の骨子案」を審議していただく予定と考えているところから、既存計画の検証として、一部ではございますが、施策の評価案をご提示させていただきました。以上、事務局から「その他」でございました。

**【二村副会長】**

資料5についてご意見等いかがでしょうか。

無いようですので、「その他」に関してはよろしいということにいたしまして、先ほどの「議題第1号 サービス水準に基づくエリア区分（案）と公共交通不便地域（案）」でございしますが、本日

は議論の時間がとても短かったということで、質問を飲み込んでしまった方もいらっしゃるのではないかと思います。轟会長、今回は事務局より個別に意見照会をしていただくということでいかがでしょうか。

#### 【轟会長】

エリア設定については1つの考え方に過ぎなくて、坂道とか道路を迂回して、というエリアであったり、いろいろなことがあると思うので、それも含めて皆様からご意見いただき、事務局で検討いただければよろしいと思います。

#### 【成田委員】

各委員に照会いただくということで、1つのお願いがございます。資4料の公共交通不便地域につきまして、11ページを見ると、「輸送資源の総動員」と大きく書かれていますが、「輸送資源の総動員」という言葉は、照会をもらった委員によっては、考え方、捉え方が少し変わってしまうかもしれません。国の方から法改正に追加されるという取組みなども踏まえ、本日の資料には、現在国の方で予定している支援メニュー等の資料も併せて照会したほうがよろしいかと思いましたが、案として意見を述べさせていただきます。

#### 【二村副会長】

ありがとうございます。

それでは、後日、個別に意見照会させていただくので、忌憚ない意見いただければと思います。

それではこれもちまして、本日すべての審議事項が終了しましたが、轟会長から何かございますでしょうか。

#### 【轟会長】

この度は、ありがとうございました。

こういう議論をしっかりとっていくことや、データに基づいて進めていくことが重要かと思っています。また、市民と我々も共有してどこが重要かを考えていく必要があります。

なお、先ほどの工業専用地域において通勤しているのであれば、エリアとして検討していくことも必要になります。

公共交通を考えることは、先延ばしできない難しいことかと思いますが、いろいろな情報を集めて進めていければと思っています。柔軟に変えていくことが出来るかが重要になっていくと思います。どうもありがとうございました。

#### 【二村副会長】

ありがとうございました。

公共交通について、クラスターになると思われがちですが、出ていないですね。某市ではバス運転士に感染者1人も出ていないと言われました。私自身、公共交通は安全ではないかと考えているところですが、我々がそのように考えていても利用者の方がどのように考えているかによって利用形態が決まってしまうので、何とか良い方向にもっていければいいかなと思っています。

それで、事務局から皆様に個別に照会がいきます。皆様いろんな考え方があり、おそらく言ったことがすべて通るといったことはないと思いますが、正直に申し上げてよいと思います。

以上でございます。それでは、進行を事務局にお返しします。ご協力ありがとうございました。

#### 【事務局】

二村副会長ありがとうございました。ただいま、「6. その他」といたしまして、事務局から報告をさせていただきますでしたが、その他、委員の皆様からご報告等はございますでしょうか。

長時間のご審議、ありがとうございました。以上をもちまして、「第3回千葉市地域公共交通活性化



協議会」を終了させていただきます。なお、次回の協議会は11月頃に開催する予定でおりますが、開催日程につきましては、詳細が決まり次第、改めてご連絡をさせていただきます。

本日は、ありがとうございました。