第4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２月１日（月）１５時００分～１７時００分

２　場　所　千葉中央コミュニティセンター１０１会議室

３　出席者　≪委員≫１９名（代理出席３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、佐久間正敏委員、
佐藤義尚委員、梶田啓介委員、小島康夫委員、依田俊治委員、富田薫委員、
佐藤ひとみ委員、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：青木隆明様、太田良照寿様、稲村寿永様）
（欠席者：風戸衛委員、豊田和広委員、中村義光委員、植竹昌人委員、小林清悟委員）
≪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
３　報告事項
（１）公共交通サービス水準に基づくエリア区分（案）に関する意見照会結果について
（２）市民ワークショップ、ＷＥＢアンケートの結果について
４　議題
第１号　（仮称）千葉市地域公共交通計画の基本理念・基本方針について
第２号　公共交通不便地域における施策検討に向けた取組について
５　その他
（１）令和２年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について
（２）グリスロ社会実験の結果報告について
（３）バス事業者部会の実施状況等について
６　閉会

５　配付資料

・次第
・協議会委員名簿・座席表
・資料１　公共交通サービス水準に基づくエリア区分（案）に関する意見募集結果
・資料２　市民ワークショップ結果、ＷＥＢアンケート調査結果
・資料３　（仮称）千葉市地域公共交通計画の基本理念・基本方針
・資料４　公共交通不便地域における施策検討に向けた取組

・参考資料１　公共交通を取り巻く現状・課題、公共交通に取り組む意義
・参考資料２　令和２年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価
・参考資料３　グリスロ社会実験結果
・参考資料４　バス事業者部会の実施状況等

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２点の内容を説明した。

・公共交通サービス水準に基づくエリア区分（案）に関する意見照会結果について
・市民ワークショップ、ＷＥＢアンケートの結果について

（２）議題第１号　（仮称）千葉市地域公共交通計画の基本理念・基本方針について

賛成多数で可決された。

議題第２号　公共交通不便地域における施策検討に向けた取組について

賛成多数で可決された。

（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。

・令和２年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について
・グリスロ社会実験の結果報告について
・バス事業者部会の実施状況等について

＜会議録＞

１　開会

【事務局】

定刻となりましたので、これより「第４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、大変お忙しい中、お集まり頂き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１９名、また代理出席者３名の出席を頂いており、過半数に達しておりますので、千葉市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」により公開するとなっております。 本日は１名の方に傍聴頂いております。

なお、本日の協議会開催にあたりましては、政府による緊急事態宣言の発令がありましたことも受けまして、新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、委員のみなさま方にはＷＥＢでのご出席も案内させていただき、７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、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おります。また、対策の一環として、ご出席のみなさまにはマスクの着用を、傍聴されるみなさまには、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。 みなさまにはご不便をおかけいたしますが、何卒、ご協力のほど、よろしくお願いします。

それでは、まず、本日の資料の確認をさせて頂きます。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　公共交通サービス水準に基づくエリア区分（案）に関する 意見募集結果

資料２　市民ワークショップ結果、ＷＥＢアンケート調査結果

資料３　（仮称）千葉市地域公共交通計画の基本理念・基本方針

資料４　公共交通不便地域における施策検討に向けた取組

参考資料１　公共交通を取り巻く現状・課題、公共交通に取組む意義

参考資料２　令和２年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価

参考資料３　グリスロ社会実験結果

参考資料４　バス事業者部会の実施状況等

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。

進行の方のご説明からもありましたように、緊急事態宣言が出ている中、本日、みなさまにはお集まりいただき、誠にありがとうございます。このように先が見えない状況の中、今回の地域公共交通計画をたてていかないといけないところであります。

このような状況の終息を待ってからとはいかないため、しっかり議論して、状況の変化など柔軟に対応していければと思っています。

ポストコロナにおいては、安心して公共交通を使っていける体制を維持していければと思います。本日もそのような方針の議論が出るかと思いますが、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、組織の役員改選に伴い、新たに委嘱された委員の方をご紹介いたします。

千葉県私鉄労働組合連合会　風戸衛様でございますが、本日は欠席でございます。

続きまして、代理出席の方をご紹介いたします。

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。

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　報告事項（１）公共交通サービス水準に基づくエリア区分（案）に関する意見照会結果
**　　報告事項（２）市民ワークショップ、ＷＥＢアンケートの結果**

【轟会長】

それでは、次第に沿って進めたいと思います。「３．報告事項」です。（１）から（２）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に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。

はじめに、「報告事項（１）公共交通サービス水準に基づくエリア区分（案）に関する意見照会結果について」のご説明をいたします。

お手元の資料１をご覧ください。

前回の協議会にてお示しした、【公共交通サービス水準に基づくエリア区分】となります。

本市の公共交通サービス水準を可視化するため、「距離の利用しやすさ」と「時間の利用しやすさ」の２つの条件から、市内を４つのエリアに分類しました。

２ページをご覧ください。本協議会委員の皆さまからの意見として、前回協議会での意見及び昨年８月２８日に実施した書面照会の結果概要となります。既に昨年１０月１９日にメール等で協議会委員の皆様にはご報告させていただいておりますので、本日は簡単にご報告させていただきます。

１点目については、「駅の 800m 圏域内はすべて区分Ａとしていますが、時間の利用しやすさであるアクセシビリティ指標も考慮すべきでは。」というご意見でございます。事務局の考えとして、“鉄軌道は定時性・輸送力・速達性に優れている”こと、“市内の鉄軌道は、各路線の運行本数が充実しており、駅 800m 圏域内のアクセシビリティ指標の差は小さい”ことから、アクセシビリティ指標に限らず、駅 800m 圏域内であれば最もサービス水準の高い区分と判断し、【区分Ａ】と設定する考えでおります。

続いて、２点目から６点目については、「地域特性等を考慮したアクセシビリティ指標の設定をしてはどうか。」という意見でございます。事務局の考えとして、地域によって公共交通の実情や要望が異なることから、エリアごとに方向性や施策を設定するため、区分の設定は、空間的・時間的指標を加味した上で整理しております。“なお、多種多様な条件設定については、移動の目的によって不便の捉え方が変わってしまうと考えられる”ことから、今回の市全域におけるエリア設定の際には、「アクセシビリティ指標活用の手引き」に基づき、公共交通に乗車するまでの期待時間を示すアクセシビリティ指標を活用していくものと考えております。

３ページをご覧ください。７点目及び８点目については、「区分Ｄの工業専用地域など可住地でない箇所は除外しては。」という意見でございます。事務局の考えとして、“工業専用地域内には一部企業バスが運行しており、工業施設への通勤者等が利用。”しており、通勤、帰宅等により人の流れがある地域として除外せず、区分Ｄとして位置づけるものとします。

９点目については、「立地適正化計画との相違や調整は。」という意見でございます。事務局の考えとして、“エリア設定にあたっては立地適正化計画と矛盾が生じないよう考慮。”しております。

１０点目については、「多様な移動サービスが運行されているエリア圏内での支援メニューや利用調整は。」という意見でございます。事務局の考えとして、“輸送資源の総動員として、特に公共交通サービス水準の低いエリアにおいては公共交通に限らず、多様な交通モードの位置づけを検討していく。”ものと考えております。

１１点目については、「サービス水準という言葉が適切な表現か。」という意見でございます。事務局の考えとして、“国土交通省においてサービス水準の見える化”との表現も使用していることから、本表現を使用するとともに、計画に位置づける際には、例えば脚注を付けるなど市民にわかりやすい表現の仕方を検討いたします。

４ページをご覧ください。こちらは「その他意見」としてあげられた点を記載しております。こちらの説明は割愛させていただきます。

５ページをご覧ください。昨年１０月７日に開催された超高齢社会調査特別委員会からの意見と結果概要となります。

１点目については、「これまでの地域のなりわいというものを考えながら、今後の施策を行っていくべき。」というご意見でございます。事務局の考えとして、“今後施策を検討していく上では、各エリアの特性を踏まえた施策設定を検討していく”ものとしております。

２点目については、「区分設定においては、現地をよく見て、現地の声をよく聞いて判断すべき。」というご意見でございます。事務局の考えとして、“昨年度の基礎調査や市民ワークショップ等で市民の意見等を聞きながら、施策等を検討していく”ものとしております。

「その他意見」は、ご覧のとおりとなります。

報告事項（１）の説明は以上となります。

続きまして、資料２をご覧ください。「報告事項（２）市民ワークショップ、ＷＥＢアンケートの結果について」、ご説明をいたします。前回の協議会開催後に、市民ワークショップを８月及び１１月の２回、市民ＷＥＢアンケートを１２月に実施しました。

２ページをご覧ください。はじめに、市民ワークショップについて報告いたします。市民ワークショップは、地域公共交通計画の策定にあたり、地域の移動手段に関する問題点や課題等を整理するため、市内在住の１５歳以上の市民を対象に、公共交通の利用状況や課題等に関する「利用者の視点」を把握することを目的として開催しました。運営方法につきましては、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、ＺｏｏｍによるＷＥＢ会議システムを活用し、完全オンラインにて実施をいたしました。昨年８月２９日に開催した第１回では１１名の方にご参加いただき、参加者の普段の外出や、公共交通とクルマの良い点・問題点などについて意見交換を行いました。

３ページをご覧ください。第１回目のワークショップの運営ノウハウを基に、昨年１１月には第２回ワークショップを３回に分けて開催し、計１７名の方にご参加いただき、参加者の普段の外出や、公共交通で困っていることなどについて意見交換を行いました。

４ページをご覧ください。こちらは、第１回及び第２回市民ワークショップの結果として、参加者のご意見をそれぞれの交通モードごとの問題点や問題意識を整理したものでございます。鉄道・モノレールにおいては、「遅延」、「駅の混雑」、「乗継環境」に関する意見があり、例えば「遅延」に関する問題意識としまして、“一度遅延をすると、どの程度遅れが増大するかわからない” 、“終バスとの連携が不十分で、バスに間に合うかわからない”など利用者の視点からの意見がございました。バスにおいては、「わかりやすさ」や「発着情報」などに関する意見があり、例えば「わかりやすさ」に関する問題意識としまして、“バスのりばが多すぎてわからない” 、“乗りたいバスが来る前か、発車したあとかがわからない”など利用者の視点からの意見がございました。タクシーにおいては、「乗車場所」や「利用環境」に関する意見があり、例えば「利用環境」に関する問題意識としまして、“電話やアプリで予約してもなかなか来ない”など利用者の視点からの意見がございました。

５ページをご覧ください。「普段の外出及び移動手段等について」、利用者ニーズとして、“コロナ禍に伴い、外出機会が減少”との意見があったことから、後ほどご説明いたしますＷＥＢアンケートによる実態調査を行っております。

６ページをご覧ください。「公共交通の良い点、問題点等について」、意見交換を整理したものでございます。ワークショップを通じて、公共交通の不満な点については多数のご意見が出てきておりましたが、良い点については中々思いつかない傾向にありました。そのような中でも、各移動モードについて良い点があげられており、

・利用者にとっての良い点を継続して取り組んでいくとともに、各交通モードの特性を踏まえた役割や施策の検討を行い、公共交通の利用促進を図っていく。こと

・一方、自動車の良い点として、好きな時間に移動ができるといった意見もあったことなどから、
　公共交通との適切な役割分担の整理が必要。
といった、自動車（マイカー）も含めた移動モードの適切な役割分担の基に、計画策定を進めていく必要性を感じております。

　７ページをご覧ください。続いて、公共交通の問題点についてです。交通モードごとに多くの意見が出ており、
・遅延時等について、鉄道と路線バスなど交通モード間の情報提供や連携が必要であること。
・路線バスにおいては、利用者にとってわかりやすい情報としてバス運行情報のオープンデータ化に伴う、出発地から目的地への経路検索や地図によるわかりやすい情報提供などが必要
と考えられます。

　８ページをご覧ください。「利用者ニーズ及び市の取組に対する意見等について」整理したものでございます。市民（利用者）ニーズとしては、交通モードごとに多くの意見が出ており、
・バリアフリー等のハード整備とともに、乗継の円滑化や運行情報案内、また、
・ＭａａＳの検討など、公共交通が利用しやすい環境整備が必要。
と考えられ、先ほどご説明した問題点の整理も踏まえると、利用者の利便性向上に目を向け、計画策定を進めていく必要性を感じております。

　９ページをご覧ください。市の取組に対する意見としては、
・公共交通機関の実状等を市民が知らないケースが多いため、もっと市民に周知をし、利用促進を図ることも必要。
・高齢化の進展に伴い、のりば案内や発着情報などわかりやすい公共交通や多様な移動手段の検討が必要。
・過度に自動車に頼らず公共交通を積極的に利用した生活など、市民の意識醸成を行うことで、免許返納の増加に対応。
といったことを踏まえ、市民（利用者）への情報発信は必要不可欠であり、計画への反映を検討する必要性を感じております。

　１０ページをご覧ください。ワークショップの対話終了後に参加者の皆さまへお伺いした、「参加者の感想」及び「千葉市の公共交通の未来」を掲載しております。「参加者の感想」ですが、【気づき】として、“ワークショップを通じて、公共交通維持のために、積極的に利用しようという気持ちが持てた”、“公共交通の良い点もたくさん聞けたので、今後利用したい”などの感想がございました。また、“日ごろ感じている思いを発信することができてよかった”、“これからも、いろいろな方の意見を拾い上げてほしい”という感想もあることから、今後も継続的に利用者の皆さまと対話していく機会を設けることの重要性を認識しております。

　次に、「千葉市の公共交通の未来」ですが、利用者目線からの本市の特徴として、【何でもそろっている強みを活かした移動環境】として“鉄道、モノレール、路線バス、コミュニティバス、タクシーと何でも揃っており、子供にとって夢のような地域”、“子供の遠足や乗り物を楽しむイベントなど、乗り物を活かした取組み必要”という発言があったことから、本市の強みとして対外的に発信していく必要があると認識しております。また、【過度にマイカーに依存しない移動環境】として“過度にマイカーに頼らず、色々な選択肢がある都市になってほしい”、“外に出かけたくなる、使いたくなる交通機関であってほしい”という発言があったことから、公共交通とマイカーの適切な役割分担のもと、スマートでストレスのない公共交通の利用環境の必要性を認識しております。

１１ページをご覧ください。本市が実施したＷＥＢアンケートの結果について、ご報告いたします。市では、月に１回、市内に在勤在住の皆様にＷＥＢで意見をうかがうというツールがございまして、今回はそれを活用して、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、公共交通の利用にどのような変化があったかというアンケートを実施しました。今回は1,000人強の方にご回答いただいておりまして、コロナ禍を受けて外出機会が減っていると回答した方が８２％と、多数を占めていることを確認しております。

１２ページをご覧ください。ではどれだけ公共交通の利用頻度が減ったかというところですけれども、対前年比で大まかに何割ぐらい減少したと感じているのかという質問をいたしまして、第１回目の緊急事態宣言下とその後の回復状況を確認いたしました。ご覧の通り、なかなか戻っていないという結果となっております。また、なぜ外出回数が減ったのかという質問の回答に、通勤先がテレワークを採用したという項目や買い物の方法を通信販売に切り替えたという項目を選択肢として織り込んでおりまして、その回答を整理した右側の図をご覧いただくと、「通勤回数の減少」が１１％、「買い物目的の外出回数の減少」が３３％となっていることから、通勤目的や買い物目的の外出の需要については、コロナ禍前の水準まで完全に回復するという見込みはたてられないのではないかと考えております。

１３ページをご覧ください。更には、コロナ禍を受けて、外出する際の方法を変更したという方も約２割いらっしゃいまして、これは今まで公共交通を利用されていた方が、感染リスクを考えた結果、マイカーや自転車等に転換している様子が見て取れます。また、どのようなことを懸念して利用を避けているのかという事を尋ねたところ、接触や咳等による感染リスクのほか、席マナーが悪い方や都内へ通勤している方に対する抵抗感を上げるお声もありました。質問項目や回答の詳細につきましては、下記のＵＲＬ、市のホームページで公開しておりますので、ご覧いただければ幸いです。この調査結果につきましては、今回の交通計画や施策の検討に役立てることとしております。

こちらの資料の説明については以上です。

【轟会長】

報告事項（１）から（２）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】

エリア区分について質問があります。前回も説明いただいたかもしれませんが、４つのエリア区分の設定となっていますが、第１回協議会の資料では、網形成計画の進め方として３つの地域になっています。変わったと考えるべきなのか別の概念なのか伺いたいです。変わったのであれば、何が変わったのか、説明いただきたい。

【事務局】

第１回協議会では、大まかなエリアとして中心地域、郊外部、低密度として３つのエリアをお示ししてありました。最終的に、調査した中で時間と距離の利用しやすさの２つの要件を加味して、４つのエリアに区分しました。前回と変わったところはありません。

【小島委員】

ご説明頂いて聞き逃したかもしれません。当初の属性を生かした３つのエリアと、今回の２つの要件で４つに分けたというところについて、大きな理由と変えた理由、ポイントを教えていただきたい。

【事務局】

基本的に第１回協議会の時は、中心部地域、近郊地域、低密度地域と、３つの属性がある地域のご説明をしました。近郊地域のところで言いますと、区分Ｂと区分Ｃで分けられるところもあり、時間、距離的なもので分けたところです。

【轟会長】

最終的には４つの区分で分けて計画を立てていくことかと伺いました。冒頭、第１回協議会では３つのエリアで考えたが、交通サービスで考えると４つの方が的確という感じでしょうか。私の解釈ですが、データから見て４つの区分で考えていった方が妥当だろうということかと理解しています。

【小島委員】

分かりました。ありがとうございました。

【松野委員】

今回、ＷＥＢアンケートなど新しい取組もされていて、ありがとうございます。時点が分からなかったのですが、１２ページの緊急事態宣言後の状況について、５月以降なのか、秋くらいなのかが分かるとよいと思いました。緊急事態宣言下で外出を減らすようにという状況だった中で、外出をどうしたらよいのか、公共交通を使った方が良いのかなど、分からないところがある状況でした。ワークショップでもそうでしたが、市民の中には公共交通を使った方が良いと思っている人が多く、また、交通事業者がどのような経営状況であり、大変な状況なのかどうか知りたいという話がありました。

一方、公共交通が混雑しているという意見もあり、混雑しているのであれば運行便数を増やしてほしいという意見につながっていきますが、どうして便数を増やすことが出来ないのか、混雑を回避するために利用が減っているのか、便数を確保していてある程度混雑が発生しない状況であれば公共交通を使ってくれるのかなど、実際の状況が分からないのと、どれくらい運行費用が必要かということが分かると、住民意識と交通事業者の対応がマッチするのかなと感じました。

【轟会長】

ありがとうございます。ＷＥＢアンケートの実施は昨年１２月ですが、どのような聞き方をしているかお伺いしたいとのことです。緊急事態宣言後直後の状況を聞いているのか、少し空いて１１、１２月くらいの状況であるかというご質問かと思います。

【事務局】

設問の仕方としては、緊急事態宣言後の外出頻度について、緊急宣言前を１０とした場合として、どの程度まで減少したのか選択肢を設定して聞いております。時期としては、緊急事態宣言解除後の５月２５日以降の外出頻度はどうかというという聞き方をしています。１２月実施のアンケートなので、平均的に考えて回答したかもしれませんし、特徴的なところで答えた方もいると思います。

【轟会長】

ありがとうございました。もう一つご指摘の運行便数との関係についてはいかがでしょうか。

【事務局】

運行便数が増やせないのかというご意見については、交通事業者の実情等を市民の皆さん知らないという状況かと思います。今回ワークショップを実施した時、千葉市の交通事情を捉えられている人の参加が少ないという印象もありました。興味はあるが、市や交通事業者からの情報提供が少ないのか、あるいは積極的に情報を得ようとしているのか否か。これから、再度ワークショップを行っていくにあたり、これまで２回行った経験も踏まえて進めていきたいと思っているところです。

【轟会長】

難しい所ですが、希望の便数を増やしてほしいという意見に対して、なかなか運行費用のことまでは分からない状況かと思います。

【松野委員】

応答性の高いやり取りが、市と市民の間で出来るとよいなと思います。コロナが怖くて公共交通を使わなくなってということもある。そんなに怖がらなくても良いのかもしれないが、そこが分からない。

【事務局】

３つの密を避けるということのＰＲについては、日本モビリティ・マネジメント会議の資料があるため、そちらも活用して情報案内を考えており、バス事業者部会でもどのように市民へＰＲするか議論しているところです。

【松野委員】

東京に通っている人が怖いという意識もあるようですが、千葉市のデータでしっかり示していくことが大事かと思います。

【轟会長】

ご意見を伺い、理由などについてもしっかり考察してみたいなと思ったところです。

【依田委員】

これまでのワークショップはＷＥＢで実施しています。ＷＥＢに疎い人や高齢者などの意見も配慮したアンケートやワークショップをやっていただけるとありがたいです。

【轟会長】

コロナ禍の状況ですのでＷＥＢ形式でワークショップを行っており、対面でやりにくいところがありますが、今後、可能であれば、高齢者の方を対象にやっていただければと思います。

【成田委員】

二つほど確認のために伺えればと思います。

資料１のエリア区分の考え方等について、協議会委員の意見概要が１～１６まであります。丁寧に回答いただき理解しています。またもう一つ、令和２年超高齢社会調査特別委員会の意見と対応方針がありますが、協議会委員の意見の取扱いと、議会の意見の取扱いについて、優先度はどうするのか、並列なのか、差や違いがあるのか。おそらく同じかと思いますが念のため確認です。

２点目、資料２に市民ワークショップの紹介があって、これも報告事項なので念のため確認ですが、第１回、第２回と、参加者は最初が１１名で２回目は１７名で、増えてはいるが、市民参画として１１人、１７人は多いかどうかという議論があります。また、公共交通の良い点、問題点とあります。少し悪い問題点が多く書いてあるようですが、拝見すると、本数が少ない、モノレールの運賃が高いといった意見が多く、これらを問題点として整理してよいのか。利用する方の視点としては生の答えですが、運賃は輸送サービスにかかる費用に適正な認可を受けて運行しているため、何でも言えるというワークショップの内容を、最終的に会議で示されると計画の方向性がずれると思います。ワークショップの運営に関して、市民の視点を把握するためにやるという目的では賛成ですが、悪い点ばかり出して、市民全体の意見かどうかというのは、微妙なところのように思います。今後ワークショップを続けていくという説明があったので、配慮頂ければと思います。

【轟会長】

どうしても意見としては、運賃に関することや、本数多くしてほしい、快適にしてほしいなどとなってきます。そういった要望をいかに捉えて、専門家が集まっている本協議会で、費用等の制約と合わせて、検討していくということが必要かと思います。２点ご意見ありましたが、いかがでしょうか。

【青木委員】

議会の関係ですが、現在千葉市議会の中で超高齢社会調査特別委員会において、高齢社会の到来に伴って問題が生じ、その中の一つのテーマが移動支援ということです。たまたま交通計画の策定検討と一緒なので、検討内容について特別委員会でも意見を頂いて本協議会で報告させていただいています。

昨年の５月に移動支援に関する提言をもらい、公共交通不便地域の中における支援というものを考えるということで意見を頂いていますが、議会の関心というのは、例えばデマンド交通やコミバスを拡充してくれということが多くなっています。今後、そういったことについての議題が出てくると思いますが、議会の意見も尊重しながらやっていかないといけないと考えています。エリア区分についても意見頂いているが、不便と思った地域なのに区分Ａだったなどの意見があります。アクセスは良いがその公共交通の目的地、例えば花見川区北部については、京成本線にはアクセスでき、佐倉や習志野には向かうが千葉市中心部には向かわない。それなのに区分Ａなのかという意見もありました。千葉市中心部への向かいやすさは次の議論で出てくるところで、策定検討を進めている地域公共交通計画でどこまで入ってくるかというところですが、会議でも共有しながら進めたいと思います。

【事務局】

ワークショップについて、３，６００人を無作為抽出し、郵送等で募集を行いましたが、実際、１１人と１７人という状況でした。我々のＰＲ方法など課題かと思うところもあり、次の３月のワークショップでは、２月の市政だよりに募集案内を載せたところです。気づいた方に参加いただければと

思っています。ワークショップの目的で、問題点がたくさん出ているという意見がありますが、市民の方からいろいろな意見がこれまでもあり、それを行政や事業者も分かっていないところもあり、まずは意見を出して頂いてというところが大事だと考えています。どうしても最初は問題点が出てきますが、それが全てとは思っていなく、今後ワークショップ重ねていく中で、今回こういった問題点があったなど確認していければと思っているところです。もう少し見守っていただきたいなと思うところです。

【轟会長】

次回のワークショップもそうですし、いろんな意見を聞いて、しっかり確認・理解しながら、その意見を専門家が集まっている中で議論していければと思います。

５　議題第１号　（仮称）千葉市地域公共交通計画の基本理念・基本方針

【轟会長】

それでは、議題第１号「(仮称) 千葉市地域公共交通計画の基本理念・ 基本方針について」事務局より説明をお願いいたします。

【事務局】

それでは、議題第１号　「(仮称) 千葉市地域公共交通計画の基本理念・基本方針について」のご説明をいたします。お手元の資料３をご覧ください。

本協議会にて審議・検討を進めている「(仮称) 千葉市地域公共交通計画」の全体構成を示しております。

本計画の構成案ですが、

【序章】計画の背景、

【第１章】計画の位置づけ、

【第２章】基本理念・基本方針、

【第３章】目指すべき交通ネットワークの考え方、

【第４章】目標達成のための施策と実施主体、

【第５章】計画の達成状況の評価、

として計画策定を進める考えでおります。本日の協議会にお諮りする議題は、赤色の点線で囲っている【序章】から【第２章】までを、次ページ以降でご説明いたします。なお、【序章】計画の背景につきましては、「公共交通を取り巻く現状・課題」と、「公共交通に取り組む意義」に関する記載を検討しており、掲載内容については「参考資料１　公共交通を取り巻く現状・課題、公共交通に取り組む意義」にてまとめております。詳細説明は割愛させていただきますが、計画を作りこんでいく上では、参考資料１にてお示している定量的な内容や、昨年度の調査内容などを考慮して作成をしております。よって、本日の協議会にて主に審議いただく事項は、【第１章】及び【第２章】でございます。計画全体につきましては、右下に青色の文字で記載しましたとおり、次回の第５回協議会にて、「計画素案」として提示させていただく考えでおります。

２ページをご覧ください。【第１章】計画の位置づけについて、概要をまとめたものとなります。計画の位置づけとして、上位計画等との関係性を整理した“本計画の位置づけ”、“計画区域（案)”及び“計画期間（案)”をまとめたものとなります。先ず、“本計画の位置づけ”については、記載のとおり、本計画と連携する千葉市立地適正化計画のほか、関連する上位計画、また、関連する分野に

ついて図で表しております。“計画区域（案)”については、本市全域といたします。“計画期間（案)”については、地域公共交通活性化再生法に基づきますと、概ね５年との記載があることなどから、地域公共交通計画においても計画期間を５年間とする考えです。なお、立地適正化計画との連携を図るため、地域公共交通計画における理念・方針に関しては、概ね２０年の中長期的な視点を踏まえ検討していくものとします。

３ページをご覧ください。【第２章】基本理念・基本方針について、ご説明いたします。始めに、“基本理念”についてになります。本市総合計画の将来ビジョン（案)、地域公共交通活性化再生法及び 同法に基づく基本方針、【序章】で整理する公共交通を取り巻く現状・課題やそこから整理した公共交通の取組む意義などを踏まえ、地域公共交通計画では、“公共交通とマイカーの適切な役割分担のもと「利用者目線での使いやすい交通サービスの提供」及び「積極的な公共交通の利用」を図る『公共交通環境づくり』を進める”こととし本計画の基本理念（案）を、『利用者目線の乗りたくなる公共交通環境づくり』として整理を進めていく考えでおります。

４ページをご覧ください。先ほどの“基本理念”から、今後の施策立案を行う上での柱となる“基本方針”の設定を検討いたしました。こちらは、昨年度の基礎調査、市民アンケート調査等の結果を踏まえ、公共交通の方向性を整理したものとなります。今までの協議会における検討結果などを踏まえ、

（１）本市の公共交通「全体」にかかわる方向性
（２）「都心部」にかかわる方向性
（３）「郊外部」にかかわる方向性

の３つ分けて整理いたしました。

「（１）本市の公共交通「全体」にかかわる方向性」としては、

・将来にわたり持続可能な交通サービスの提供
・ＭａａＳや自動運転等の技術革新をとりこんだ交通体系の最適化
・ＳＤＧｓ等を踏まえた気候危機への取組
・市民等の移動ニーズの多様化へのきめ細かい対応
・市民等の公共交通に対する意識・ライフスタイルの変容
・アフターコロナを見据えた公共交通のあり方の検討

これら６つの方向性から、

『利便性と効率性のバランスがとれた持続可能な公共交通の形成を図る。そのためにも、利用者が公共交通を身近に感じるとともに、安全・安心に利用できる交通サービスの提供が必要。』と整理いたしました。

「（２）「都心部」にかかわる方向性」としては、

・まちづくりと連携した既存交通軸の機能強化
・主要ターミナルにおける利便性の向上
・公共交通とシェアサイクル等の多様な輸送資源の活用

これら３つの方向性から、『公共交通の効率化とともに、まちづくりと連携し、都市の魅力向上に資する交通サービスの構築が必要。』と整理いたしました。

「（３）「郊外部」にかかわる方向性」としては、

・従来の公共交通に加え、地域の多様な輸送資源の活用
・公共交通不便地域における移動手段の導入検討
・地域ニーズに即した、移動手段確保体制の構築

これら３つの方向性から、『公共交通の維持・確保及び地域の実情に応じ、地域の暮らしを支える柔軟な交通サービスの構築が必要。』と整理いたしました。

５ページをご覧ください。前ページにて整理した方向性からキーワードを抽出し、

【基本方針１】　身近に感じ、安全・安心で、持続可能な交通サービスの実現

【基本方針２】　都市の魅力向上に資する交通サービスの実現

【基本方針３】　地域の暮らしを支える交通サービスの実現

これら３つの基本方針を立ち上げ、各々に連なる“施策”及び 目標とする“指標”について検討を進めて参りたいと考えております。

６ページをご覧ください。　今後の進め方になります。昨年度から検討を進めている「地域公共交通計画」についてですが、前回協議会にてご報告しましたとおり、新型コロナウイルスの影響に伴い、検討スケジュールに変更が生じております。本日の協議会の結果を踏まえ、前ページでもお示ししたとおり、“施策”及び 目標とする“指標” などの検討を進め、次回の第５回協議会において、改めて審議いただきたいと考えております。この後、「その他」としてご説明させていただきますが、本協議会と並行して開催している“バス事業者部会“においても、バス事業に関する施策等の検討を進めておりますので、その状況も踏まえて計画立案を進めて参ります。

説明は以上となります。ご審議の程、よろしくお願いいたします。

【轟会長】

ご説明ありがとうございました。意見、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【成田委員】

２つ確認があります。資料３の説明を聞いて、２ページ目の計画区域(案)について本市全域とするとありますが、バス事業者部会で意見伺っていると、施策によっては、隣の市から伸びてきている路線も多くあります。計画区域の考え方にもよりますが、ワークショップでも出てきた運行情報についても周辺の自治体の影響を受けるものもあります。解釈として周辺の市も含めたものにするのか、活性化再生法の中で、市域で示されているものもあるのかお伺いできればと思います。

もう一つ、計画の説明を伺っていて、計画期間は概ね５年とあって、標準的な計画期間を考慮したとありました。一方、千葉市では中長期的視点で、関連する都市局将来ビジョンも考慮するという説明でした。それを踏まえて３ページを拝見すると公共交通の取り巻く課題、短期的な計画であれば、今ある課題に対してとなるが、概ね２０年の中長期的なことであれば、都市局将来ビジョンの１０から２０年の変化、とあるが、この中で公共交通の将来像がどうなるのか、どのように読み取ったらよいか。鉄道などでも必ず将来の交通のビジョンをくみ取って都市の方向性と調整をとって行うということですが、近未来的な話で交通の話が進んでいくところがあり、公共交通をめぐる将来が、今後１０年、２０年でどうなるのか、それが都市局将来ビジョンに書いてあるのか、確認したいです。

【事務局】

区域については、隣接市との連携についても加味しながらやっていくと捉えています。

期間について、都市局将来ビジョンのかかわりについて、これもまさに必要な部分です。今回検討するうえで、今後の１０年、２０年の変化というところで、公共交通がどのように変化するか、把握しづらいところがあります。将来の交通の姿も見据えながら計画の策定はしていかないといけないと思っているところです。今、その姿が確定できないため、どう表現したらよいかというところがありますが、

計画がこれで終わりではなく、続いていくものとして、１０年、２０年後というところで、５年単位で見直していくものと考えています。

【成田委員】

この協議会で千葉市の方から説明頂いたとき、今まで千葉市は都市モノレールへの施策の重点が高く、バスの方にはなかなか無かったわけではないが、まずはモノレールということでありました。将来的には、今までよりある程度バスの比重が高くなるという説明がありました。そのあたり、将来的な形で、どのように書かれるか関心があり聞かせていただきました。ありがとうございました。

【松野委員】

成田委員のどういう交通を目指すのかというのは、とても大切かと思います。千葉市の公共交通の将来像が非常に大事だと考えています。参考資料の千葉市の移動の状況の推移をみると、自動車が減っており、その受け皿が鉄道であり、バスは期待されるほど増えていない。これを踏まえ、どのように考えているかお聞きしたいです。

参考資料１の１０ページのところに示されています。

【事務局】

代表交通として鉄道が増えているということがありますが、バス事業者部会での説明をさせて頂きますが、バスの方に振りかえていきたいという考えもありました。認知度として、モビリティ・マネジメントなども含め増やしていくことと、ストレスのない交通ということで増やしていきたいと考えています。ご意見を踏まえ、考えていきたいと思います。

【松野委員】

ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

【轟会長】

よくみると書いてあるのですが、５ページの基本方針２、３ですが、都市のアクティビティを支えるものと考えます。一方、基本方針１となるとそこが欠けてくることとなり、若干は気になりますが、全体を通して、方針１、２、３でバランスをとっていると理解しました。基本理念について、そういった部分で欠けているところがあると思います。外出を促す、お出かけを支援するなど、そのために、利用者目線のための乗りたくなるとつながります。その方が、都市の活動のためにやっていくということになります。

【事務局】

ご指摘ありました通り、都市の活動をさせるのが公共交通という認識にあります。広範囲に考え理念に示していますが、個々の裏の部分が見えにくいところは承知していますが、計画としてとりまとめ、上の部分の説明などは計画の中で記載させていただきたいと考えます。基本理念、基本方針の中で、外出がしづらい高齢者の対応、意外に使える公共交通としていくというところが狙いですが、ご指摘のところを検討させていただいていければと思います。

【轟会長】

背景で、活動に繋がるというところを書きこんで頂ければと思います。

意見が特になければ、今のところを書き加えるという部分はありますが、多少の修正はあることを前提に、このような方針で進めていくことをご承認いただければと思いますが、いかがでしょうか。

賛成の方は挙手をお願いします。

＜挙手多数＞

【轟会長】

ありがとうございます。賛成多数ということで、この方針で進めていければと思います。

６．議題第２号 公共交通不便地域における施策検討に向けた取組

【轟会長】

続きまして、議題第２号「公共交通不便地域における施策検討に向けた取組について」事務局より説明をお願いいたします。

【事務局】

それでは、議題第２号　「公共交通不便地域における施策検討に向けた取組について」のご説明をいたします。

資料４をご覧ください。前回協議会でお示したものと同じものになりますが、令和元年度に実施した基礎調査などから、本市の状況を整理したものでございます。下段部分が郊外部に関する項目となりますが、吹き出しにて記載しておりますように、“郊外部を運行している公共交通の現状”や“郊外部を運行している公共交通に対する市民の視点”などがある程度見えてきておりますが、今後、公共交通不便地域である区分Ｄにおける施策を検討する上では、地域の移動実態や問題点・課題をより詳細に把握する必要があると考えております。

２ページをご覧ください。地域の移動実態や問題点・課題をより詳細に把握するため、公共交通不便地域における実態調査等実施地域として、モデル地区の選定について整理いたしました。公共交通不便地域である区分Ｄの地域において、まずは移動実態等の把握に努めるため、アンケートやワークショップ等を実施する予定でおります。モデル地区の選定にあたっては、区分Ｄを１４グループに分割し、各エリアの状況を基にワークショップ等を実施すべきモデル候補地を選定いたしました。詳細はこの後ご説明しますが、今後、区分Ｄでは、一定程度の居住規模の地域を対象とした調査を実施し、その結果を基に区分Ｄにおけるモデルとなる施策を検討したいと考えております。

３ページをご覧ください。こちらは、前ページの図面において、No.10 として位置づけた【高津戸町北部等】に関する地域カルテとなります。地域カルテは全１４エリアにおいて作成しており、選定にあたっては、資料の右下に記載のある、

１．人口総数

２．６５歳以上の人口数

３．可住地の人口密度

４．最寄り駅までの距離

の４つの視点からモデル地区を設定しております。なお、地域カルテの左欄に記載している【③外出の状況、公共交通の利用状況、満足度】、右欄に記載している【⑤主な移動の目的地】は、昨年度に実施したアンケート結果から抽出したものとなります。今後、モデル地区内におけるアンケートやワークショップ等を進めながら、地域の移動特性や利用者ニーズなどについても、詳細に把握していく考えでおります。なお、今後、地元の意向状況などによっては、先ほどの４つの視点を踏まえて、他の地域にて実施するものといたします。

４ページをご覧ください。【高津戸町北部等】エリアの概要となります。

１．人口　　約１，６００人

モデル地区として、先ほどの説明と重複する箇所もございますが、

２．６５歳以上の高齢者人口　　約５５０人

３．可住地の人口密度　　約１，２１５人／平方キロメートル

４．最寄り駅である土気駅までの距離　　約２．１キロメートル

といった項目から、他のエリアより高齢者を含めた人口が多いことや、居住地が比較的集積していることなどからモデル地区として選定いたしました。公共交通不便地域のモデル地区として、当該地域において考えられる取組み等を、他の公共交通不便地域へと展開し、計画の施策に反映していくことを想定しております。なお、モデル地区内におけるワークショップ等により移動実態等を把握したのち、地域の暮らしを支える柔軟な交通サービスの構築に向け、地域・事業者・市の３者がそれぞれ担う役割と共に、サービスの持続可能性を整理して参りたいと考えております。

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】

ご説明ありがとうございました。私から確認をさせてください。「今後、モデル地区内におけるアンケートやワークショップ等を進めながら」という、今後というのは、いつを指しているのでしょうか。計画策定時でなく策定後ということですね。

【事務局】

計画策定を進めながらモデル地区にてアンケートを実施するため、関係者の意見伺いながら、地元に入っていっていく流れです。

【轟会長】

計画策定中も、計画策定後も、モデル地区として扱っていくことですね。理解いたしました。

【二村副会長】

漠然とした質問をさせて頂きたいですが、立地適正化計画と区分Ｄとの兼ね合いはどうなっているのでしょうか。

【事務局】

立地適正化計画の居住促進区域は、市街化区域が基本であり、公共交通不便地域は含みません。公共交通不便地域は市街化調整区域であり、長期的な公共交通の確保は想定していませんが、短期的な確保は必要であることから、ここでお示ししたとおり１４グループに分けてモデル地区として検討していきます。

【二村副会長】

モデル地区としての取組ですね。分かりました。

【轟会長】

資料について、立地適正化計画の区分も図に示されていると施策の連携がとりやすいと思いました。

その他、いかがでしょうか。進め方として、公共交通不便地域で、まずはモデル地区を様々な調査、政策展開をしていき、ほかの地域へ横展開していくという流れかと思いますが。

【成田委員】

カルテが分かりやすくできていて、調査等についても一斉にやるよりは選んでやることは有効かと思います。モデル地区という言葉を使っていますが、モデル地区ではないほかの１３グループが、完成形だけ見て、自分たちの地区もとなると、モデル地区は見た目だけでないと思います。どうやってやるかというところが大事であるし、１４グループそれぞれの事情があると思います。こういう時にこの人がこう動いてよかったねとか、モデル地区が決まっていよいよ資料配布するなどの際、最後の報告書だけでよろしくということでなく、施策の進捗にあわせて、他の地区の方々にも影響することも伝えながら進めるとよいと思います。

【轟会長】

プロセス、しっかり伝えていくということが必要というご指摘でした。

【依田委員】

１４グループを選ぶときに、鉄軌道駅からの距離というところがクローズアップされすぎていると思いました。公共交通をテーマにするのであれば鉄軌道だけでないと思います。わかりやすいですが、バス停を考慮しても良いのではないかと感じました。分かって進めていると思いますが、総合的な公共交通ということになると思いますので認識を確認したいです。

【轟会長】

バスも含めた考えについてはいかがでしょうか。

【事務局】

高津戸地区について、鉄道駅は多少近いが、バス路線が走っていない地域です。他の１３グループについても見て回った時に、人口集積と、距離的な対応のしやすさを総合的に見てここが良いと考え提案させていただいております。

【轟会長】

バスが走っていないところ、鉄道が近いところなどある中で判断させていただいたとのことですね。

【事務局】

区分ＡからＤに分けるときに、バス停の位置、なども踏まえ整理しており、公共交通不便地域を選ぶ段階でバスのことは考えています。カルテは、鉄道駅までの距離を指標としています。資料４の緑や紫

色のところについて、バス停も複数あるという把握はした上で、公共交通不便地域の方が一番希望される行き先は鉄道駅ではないかと想定している中でカルテを整理出しています。

【轟会長】

たまたま高津戸地区は近くに駅があったということですね。

【佐久間委員】

公共交通不便地域の施策の取組みというところのモデル地区と理解しましたが、正直、モデルがなぜ１箇所なのか。また、選ばれた経緯をみると公共交通不便地域といっても、その中では都会ではないかと思います。本当にマイナス側の公共交通不便地域では別の施策が出てくるのかなと考えます。今回選定したモデル地区だけの検討では出てこない手法もあると思います。デマンド交通やタクシーであるとかですが、比較対象がなくてこのモデル地区のみでよいのかという点、お聞きしたいです。

【事務局】

１４グループで一番便利なところじゃないのかという指摘かと思います。人口集積があるところなど、効果がみられるのではないかというなかで選んでいます。地域の実態を把握しやすいということもありますが、このあたりの地域は１０年来要望もある地区でもあります。他の地域も色々な特性があります。今回のやり方が良いのかという部分もあり、施策の横展開をした方が良いのか、地域に入り込んでいって、ニーズを受け止めないと着手できないため、地域の意見を取り入れて進めていきたいと考えます。

【轟会長】

公共交通不便地域の中でも条件が良いところを選んだというような印象もありましたが、成田委員の指摘もありましたように、進め方のモデルで考えていくというところが重要と思います。

ご意見いただきましたが、ご審議、こういう方向でということで、承認を頂ければと思います。賛成の方は挙手をお願いします。

＜挙手多数＞

ありがとうございます。賛成多数で、承認ということでお願いします。

７．その他

【轟会長】

続きまして、「その他」といたしまして、事務局より説明をお願いい たします。

【事務局】

それでは、「その他」といたしまして、事務局よりご説明いたします。

始めに、「令和２年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について」でございます。
お手元の参考資料２をご覧ください。

事前に皆さまに、書面にてご審議いただきました、「令和２年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価」についてです。

本件につきまして、お忙しい中ご協力いただきありがとうございました。
本来であれば、会議にてご審議いただく案件でございますが、日程等の関係から、昨年度と同様に、書面でのご審議とさせていただきました。
改めて、ご報告させていただきますと、本市では地域公共交通計画の検討にあたり、国庫補助金を活用しており、今年度の補助金に関する評価を行ったものでございます。
ご審議の結果といたしましては、参考資料２に記載のとおり、委員の皆さま全員が「承認する」とのご回答をいただきました。
つきましては、千葉市地域公共交通活性化協議会設置条例第７条第３項に基づき過半数の承認が得られたことから、１月２９日付けにて、国土交通省へ提出させていただきました。
また、地域公共交通確保維持改善事業実施要領に基づき、裏面の別添１の事業評価を本市交通政策課のホームページにて公表させていただいております。
続きまして、２点目「グリスロ社会実験の結果報告について」です。
お手元の参考資料３をご覧ください。
国土交通省の支援事業として、グリーンスローモビリティ、通称グリスロの実証調査を行ったものです。
本件について、委員の皆さまには運行前に周知させていただき、昨年の１１月に、桜木町内にて運行を行いました。
検証内容としましては、
・住民、企業等の連携強化による持続可能な地域が運営する交通モデルの可能性
・住宅、観光施設、商店、医院、介護施設など地域内回遊性の向上
・モノレール駅への２次交通手段の導入によるアクセシビリティの向上
などでございます。
また、地域が主体となった移動手段の確保の可能性を検証するため、地域の方々から運転手や協力者を募集し、実施いたしました。
運行ルートは裏面をご覧ください。
モノレール桜木駅や加曽利貝塚などを通るルートでございます。
運行結果につきましては、次のページをご覧ください。
運転手等従事者や延べ利用者数、駅別の乗降者数などを記載しております。
特に、運転手については、その大多数が地域の方々で運行することができました。
また、現在、分析中ではございますが、利用者のアンケート結果等を踏まえて、今後、本格運行に向けた可能性や課題点等について検討してまいります。
本検討結果は、地域公共交通計画の施策の１つとしての位置づけを想定しております。
最後に、３点目「バス事業者部会の実施状況等について」です。
お手元の参考資料４をご覧ください。
バス事業者部会は当協議会の下部組織として、昨年度の第２回活性化協議会において設置をお認めいただき、４月から５月の緊急事態宣言解除後から検討に着手しております。
当協議会の副会長でもある二村様に部会長をお勤めいただいておりますが、バス部会では特にバス交通に特化した形で、本市周辺における目指すべき将来像やその実現に必要な取組、PDCA ｻｲｸﾙを効果的に回していくための目標設定について議論をしております。
また、当協議会とは異なり、各社の経営実態等についても触れる可能性があることから、原則非公開の会議体として運営しており、これまで部会を２回、その下部組織である実務担当者レベルのワーキング

グループを 11 月に開催しております。
市内に一般路線を持つ事業者様が１０社いらっしゃり、規模も運行エリアもまちまちで、足並みをそろえることが難しい状況がございます。そのあたりを踏まえて、そもそも、この部会自体が当協議会の下部組織なのですが、更にその下にワーキンググループを設けて、２層構造で密な意見交換をしているところです。
続いて、２ページをご覧ください。
バス事業者部会は、非公開でありますので、この場で詳述は控えさせていただきますが、今後市内のバス交通をより良いものにするのにどんな取組が必要なのか…というところで、特にバス交通に関しては、鉄道やモノレールと違い、専用軌道がない、という特性がございます。昨年度、市が実施したアンケートにおいても、中央区緑区を中心に、最寄りのバス路線の行き先や便数についてご存じない方が約３割と相当多くいらっしゃいました。
これを受けまして、まずは認知度向上に取り組むため、県バス協会様が作成しているバスマップを活用した取組や、昨今の新型コロナウイルスの感染拡大を踏まえ、安全性のＰＲに取り組んでいこうと事務局よりご提案したところです。
これらの取組も含めて、それ以外の施策についても各バス事業者と現在協議・検討を行っているところです。後ほど、二村副会長にも一言バス事業者部会の検討状況についてコメントをいただけたら幸いに存じます。
最後に今後の進め方でございますが、協議会全体の計画策定スケジュールと歩調を合わせまして、事業メニューや目標設定について意見交換を深めてまいります。
部会の決議をもって協議会の決議に代えることが可能でございますので、バス交通に関する施策等については、計画素案を皆さまに改めてお示しする際にまとめてご覧いただくことにしたいと考えておりますが、かかわりの深い交通モードである鉄道やモノレールとは施策メニューについて適宜意見交換や調整をお願いすることがございますので、ご承知おきいただければ幸いです。
また、計画に位置付ける施策は当然バスのみならず、鉄道・モノレール等その他の交通モードに関する施策を検討しておりますので、そちらにつきましては追って事務局より素案をお示しさせていただいて、各交通事業者様にご確認をいただくことを予定しております。
こちらの資料について、説明は以上でございますが、本部会の取組等について、二村部会長からひと言いただけますでしょうか。

【二村副会長】
本協議会の下部組織としてバス事業者部会があります。１０社のバス事業者が参加し、管理職レベルの方が出席のもと、非公開でかなり自由に意見交換を行っています。コロナ禍で規模様々な事業者様、総じて、苦しい経営状況を伺っています。とはいえ出来るところからやっていくというところで、具体的には、バス運行情報の標準、オープンデータ化についてや、コロナ禍をうけて公共交通利用を避けている方へのＰＲ、費用との見合いで出来ることをしていく、市への転入者へのＰＲも進めていくということを考えています。各社、一斉に進めていけるかというところ難しい状況にはあります。事業者様から検討状況について「けもの道を歩いている状態」というような表現をされる方がいましたが、それぞれ、バス事業が直面する課題を改善したい、対策が必要というところは皆さん共通しているため、協議を深めていきたいところです。

【事務局】

ありがとうございました。

その他は以上でございます。

【轟会長】

ありがとうございます。引き続きよろしくお願いします。全ての議題が終了しました。進行を事務局にお返しします。

【事務局】

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４回千葉市地域公共交通活性化協議会」を終了させて頂きます。 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。