第8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１１月２４日（水）１０時００分～１２時００分

２　場　所　千葉中央コミュニティセンター　１０階　１０１会議室

３　出席者　≪委員≫１５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、佐藤義尚委員、小島康夫委員、依田俊治委員、
増田陽子委員、富田薫委員、佐藤ひとみ委員、青木俊委員

（代理出席：青木隆明様、宮川翔太様、太田良照寿様、稲村寿永様）
（欠席者：常住昭嘉委員、風戸衛委員、佐久間正敏委員、佐谷祥一委員、豊田和広委員、
大村晃委員、植竹昌人委員、相原隆委員、中村浩一委員、水間明宏委員）
（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

４　議事次第

１　開会
２　委員紹介
３　会長及び副会長の互選、挨拶
４　議題
　第１号　千葉市地域公共交通計画（案）について
５　その他
６　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（案）
・資料２　千葉市地域公共交通計画（案）概要版
・参考資料１　施策体系（全体版）
・参考資料２　第７回協議会（10/6）からの主な変更点
・参考資料３　これまでの取組と今後の進め方
・参考資料４　WEB アンケート調査結果
・参考資料５　公共交通不便地域の検討状況

６　議事の概要

（１）会長及び副会長の互選　　佐藤義尚委員より会長に轟委員、副会長に二村委員を推薦。
異議なく、轟委員が会長、二村委員が副会長に選任された。

（２）議題第１号　千葉市地域公共交通計画（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（案）への反映は事務局にて対応するものとする。

（３）その他　　公共交通不便地域の検討状況について事務局から報告。

＜会議録＞

１　開会

【事務局】

定刻となりましたので、これより「第８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。

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。よろしくお願い申し上げます。

令和元年１０月１６日から調査審議を進めておりました千葉市地域公共交通活性化協議会の委員任期が本年１０月１５日をもって満了したことから、委員改選を行っております。

本来であれば、委嘱状につきましては、お一人お一人にお渡しすべきところでございますが、既に皆様の机上にお配りさせていただいております。これをもって委嘱状の交付とさせていただきますので、ご了承ください。また、ＷＥＢ出席いただいております委員の皆様には、後日、郵送にて委任状を発送させていただきます。

本日は、委員２５名中、委員１５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」により公開することとなっております。本日は１名の方に傍聴いただいております。

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のため、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いるところです。

更に、会議中、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のでご了解いただけたらと思います。これら感染対策の実施についてご協力のほど、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が、お手元のほうを見ていただけたらと思います。

次第、

委員名簿、

座席表、

資料１　千葉市地域公共交通計画（案）

資料２　千葉市地域公共交通計画（案）概要版

参考資料１　施策体系（全体版）

参考資料２　第７回協議会（10/6）からの主な変更点

参考資料３　これまでの取組と今後の進め方

参考資料４　ＷＥＢアンケート調査結果

参考資料５　公共交通不便地域の検討状況

以上でございます。資料を多数配布しておりますが、配付漏れはございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

２　委員紹介

【事務局】

続きまして、委員の皆様のご紹介いたします。委員名簿順にお名前を申し上げます。なお、敬称は省略させていただきます。

日本大学理工学部　教授　轟　朝幸様。

東京女子大学現代教養学部　教授　二村　真理子様。

東京大学新領域創成科学研究科　教授　岡部　明子様。本日はＷＥＢでの出席でございます。

淑徳大学コミュニティ政策学部　准教授　松野 由希様。本日はＷＥＢでの出席でございます。

東日本旅客鉄道株式会社千葉支社 総務部企画室 課長　大川　敦様。

京成電鉄株式会社 鉄道本部計画管理部鉄道企画担当　課長　伊藤　隆広様。本日はＷＥＢでの出席でございます。

千葉都市モノレール株式会社　常務取締役　松本　真吾様。本日はＷＥＢでの出席でございます。

千葉県バス協会 専務理事　成田 斉様。

千葉県タクシー協会 千葉支部 事務局長　常住 昭嘉様でございますが、本日は、都合により欠席とのご連絡を受けております。

千葉県私鉄労働組合連合会　風戸　衛様。本日は、欠席とのご連絡を受けております。

千葉商工会議所 常務理事　佐久間　正敏様。本日は、欠席とのご連絡を受けております。

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。

国土交通省 千葉国道事務所 交通対策課長　佐谷 祥一様。本日は、欠席とのご連絡を受けております。

千葉県 総合企画部 交通計画課長　豊田　和広様の代理といたしまして、青木　隆明様。

千葉県 県土整備部 港湾課長　大村　晃様の代理といたしまして宮川　翔太様。本日はＷＥＢでの出席でございます。

千葉県警察本部 交通規制課長　植竹 昌人様の代理といたしまして、太田良　照寿様。

千葉県警察本部 千葉市警察部総務課長　相原 隆様の代理といたしまして、稲村　寿永様。

市民公募委員、小島　康夫様。

同じく、市民公募委員　依田　俊治様。

同じく、市民公募委員　増田　陽子様。

保健福祉局健康福祉部長　富田　薫。

保健福祉局高齢障害部長 佐藤 ひとみ。

建設局道路部長　中村　浩一でございますが、本日は欠席とのご連絡を受けております。

建設局土木部、水間　明宏でございますが、本日は欠席とのご連絡を受けております。

都市局都市部 部長　青木 俊。

続きまして、本日、オブザーバーとしてＷＥＢで参加をいただいております国土交通省 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。

委員の紹介は以上でございます。

３　会長及び副会長の互選、挨拶

【事務局】

続きまして、会長の互選に移りたいと思います。

会長は互選という形になっております。議事進行のため、会長が決まるまでの間につきましては

交通政策課長の大木戸が議事進行を務めたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

（異議なし）

【事務局】

それでは、大木戸課長、よろしくお願いします。

【大木戸課長】

ご指名を頂きました大木戸でございます。よろしくお願いいたします。会長が決まるまでの間、仮議長を務めさせて頂きます。議事がスムーズに進行しますよう、委員の皆様のご協力をお願い致します。また、議事進行にあたりましては、発言される際は挙手をお願い致します。

それでは、千葉市地域公共交通活性化協議会の会長及び副会長を委員の中から選出させていただきますが、どなたか推薦又は立候補される方はいらっしゃいますでしょうか。

佐藤委員、お願いいたします。

【佐藤委員】

千葉運輸支局の輸送担当の佐藤と申します。

会長、副会長についてですが、千葉市の交通計画の策定に長く関わっていらっしゃり、運輸交通分野に造詣の深い方がよろしいかと思います。よって、会長に轟委員、副会長に二村委員を前回から継続で推薦させていただければと思います。

【大木戸課長】

ありがとうございます。ただいま佐藤委員より、会長に轟委員、副会長に二村委員のご推薦がございましたが、皆様、いかがでしょうか。

（異議なし）

【大木戸課長】

ありがとうございます。ご異議なしとのお声をいただきましたので、会長は轟委員に、副会長は二村委員にお願いしたいと思います。

それでは、会長に決定されました轟委員にこちらの席をお譲りしたいと思います。また二村委員も副会長の席にお移りいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

また、委員の皆様、ご協力、ありがとうございました。

【事務局】

それでは、轟会長から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、日本大学の轟でございます。ただいま僭越ながら推挙いただきました。引き続きこの会の会長を務めさせていただきます。

２年前にこの会議の会長をお引き受けしまして、コロナ禍での大変先行きの見えない中で計画案を皆

さんの協力のもとでまとめてきました。だいぶコロナが落ち着いてきましたので、何となく明るい雰囲気にはなってきておりますが、まだまだ先行きが見えない中です。そういった中でこういう計画というのは非常に重要だと思っております。皆さんのご協力のもと策定をし、そして、しっかりと進捗管理をしていく、これが重要だと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございました。続きまして、二村副会長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。

【二村副会長】

副会長にご推挙いただきました二村でございます。よろしくお願い申し上げます。

２年前から今回の計画が始まったわけですが、引き続き轟委員長をお支えいたしまして、つつがなく、よりよい計画ができるよう努めてまいりたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局】

ありがとうございました。

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。よろしくお願いいたします。

４　議題第１号　千葉市地域公共交通計画（案）について

【轟会長】

はい、かしこまりました。それでは、議事次第をご覧いただきまして、今日は議題の第１号、「千葉市地域公共交通計画（案）」について、これがメインの議題になります。

では、早速始めたいと思います。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（案）について」ご説明させていただきます。

本計画につきましては、１０月６日に開催しました前回の第７回協議会におきまして、「計画素案」をご承認いただきましたが、本日は、前回お示しできませんでした指標の数値などを計画に反映しまして、「素案」から「案」にブラッシュアップした計画についてご審議をいただくものでございます。

参考資料２に前回協議会からの主な変更点をまとめてございます。

説明は資料１の計画案と参考資料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ください。

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。

はじめに、資料１、２８ページ下段、参考資料２では№１をご覧ください。

幕張新都心拡大地区において整備を進めているＪＲ京葉線の新駅の名称につきまして、１０月２９日にＪＲ東日本千葉支社様から「幕張豊砂駅」に決定した旨のプレスリリースがございましたので、本計画において反映したものでございます。

なお、参考資料２のとおり、計画内では全部で４箇所、同様の修正をしてございます。

次に、３３ページ下段から３４ページ上段までの部分でございます。各指標の現状値についてでござ

います。

参考資料２では№.２の部分になります。

前回の協議会にてご説明しましたとおり、本市にて毎月実施しているＷＥＢアンケート調査の結果を各指標の現状値として反映してございます。

このＷＥＢアンケートにつきましては、参考資料４に整理しておりますので、参考資料４をご覧いただけますでしょうか。

参考資料４にＷＥＢアンケートの概要をお示ししており、アンケートは１０月１日から１０日までの期間で実施しており、合計で１，０６７名から回答をいただいてございます。

回答者属性につきましては、下の円グラフのとおり、年齢・居住区共に、ほぼまんべんなく回答が得られてございます。

参考資料４の２ページをご覧ください。

ここから指標に反映させたアンケートの結果になりますが、アンケートの設問順と指標の順番が異なるため、ご説明が順不同となります。あしからずご了承ください。

ここではこの参考資料４を用いまして、アンケートの設問順にご説明をしてまいりたいと思います。

上段のＱ１は、普段の外出の際に一番多く利用する交通手段についての質問でございます。これは、指標３「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」に関連するものでございます。

ＷＥＢアンケートでは、鉄道、モノレールなど、１１個の選択肢を用意し、その中から「公共交通等」、つまり「公共交通」や「支え合い交通」を選択した人の割合を指標として設定しております。

前回の協議会にてご説明しましたとおり、今後、公共交通不便地域や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、「支え合い交通」を新たに導入し、地域の日常の足として活用された場合に、それが反映されるよう「支え合い交通」を含めた指標として設定してございます。

１０月のＷＥＢアンケートの結果では、ご覧のとおり、３８．７％という結果となりました。

なお、表示している各項目の割合は単位未満を四捨五入しているため、内訳の合計と指標の数字が一致しておりません。他の指標でも同様の状況がありますので、ご承知おきください。

続きまして、下段のＱ２は、通勤・通学を除く外出の際に一番多く利用する交通手段についての質問で、こちらは、指標５「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」に関連するものでございます。

Ｑ１と同様の１１個の選択肢から、「買い物や趣味・娯楽など、通勤・通学を除く外出の際に、一番多く利用する交通手段」として、「公共交通等」を選択した人の割合を指標として設定しております。

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げていくとの考えのもと、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して、ご覧のとおり、２０．７％という結果でございました。

３ページをお願いします。

Ｑ３、Ｑ４ともに、公共交通全体の満足度についての質問でございます。こちらは指標４「公共交通等の満足度」に関連するものでございます。

ＷＥＢアンケートでは、左の円グラフの下段に記載のとおり、「満足」から「不満」までの４区分に、「わからない」という選択肢を加えた５つの選択肢を用意し、「満足」と「やや満足」の２つを選択した人の割合を指標として設定しております。その結果、５７．２％と、かなり高い数値が確認されております。

なお、アンケートでは理由についても併せて伺っておりまして、右の棒グラフのとおり整理しております。この理由については、今後も継続してアンケート項目に加え、分析等に活用していきたいと考え

ております。

４ページをお願いいたします。

左のＱ５は、公共交通全体に関するバリアフリー環境についての質問でございまして、これは、指標７「公共交通のバリアフリーが進んでいると感じる割合」に関連するものでございます。

ＷＥＢアンケートでは、先ほどと同様、「わからない」という選択肢を含めた５つの選択肢をご用意し、バリアフリー環境が整っていると「感じる」人と「どちらかと言えば感じる」人の割合の合計を指標として設定しております。その結果、４４．９％でございました。

同じページ内、一番右、Ｑ７は、自宅最寄りの路線バスの認知度についての質問で、こちらは指標２「路線バスに関する認知度の向上」に関連するものでございます。

ＷＥＢアンケートでは、円グラフの下段に記載のとおり、「行き先」や「便数」に着目した５つの選択肢をご用意し、「自宅の最寄りの路線バス」の「行き先やおおむねの便数を知っている」を選択した人の割合を指標として設定しております。その結果、３４．８％という結果でございました。

なお、円グラフの水色部分のように、「おおむねの行き先」は知っているという方が３４．３％と、ほぼ同数いらっしゃることから、各バス事業者様と協力して、オープンデータ化の取組や、公共交通に関する認知度や理解度を向上するための各種取組を実施していくことで、認知度の向上を進めたいと考えております。

以上が、ＷＥＢアンケートを活用した指標の現状値についてのご説明です。

なお、ＷＥＢアンケートにつきましては、毎年同時期での実施を予定しておりますので、適切に進捗管理に活かしていきたいと考えてございます。

それでは、計画本編と参考資料２のご説明に戻ります。

資料１では３４ページ上段、参考資料２では№３になります。

指標６でも修正がございましたので、そのご説明をさせていただきます。

指標６につきましては、ＷＥＢアンケートの結果ではございませんが、前回の協議会において、地域組織の数え方、考え方がわかりにくいとのご意見をいただきましたので、前回まで現状を「２地域」、目標を「５地域以上」としておりましたが、数え方の単位を「地域」から「組織」に変更しております。

続きまして、３４ページの下段、参考資料２では№４になります。

交通事業者、利用者、千葉市の役割を記載したページでございます。

市民や企業等の利用者の役割についてですが、コロナ禍による公共交通の利用者の激減等を受け、今まで以上に公共交通を積極的に利用してもらうことが必要と考え、「積極的な利用に向けた行動変動を図る」旨の記載を追記してございます。

続きまして、エリア区分の修正についてのご説明をさせていただきます。

資料１ですと、３７ページの下段から４０ページ上段までのご説明になります。参考資料２では№５と№６の部分になります。

公共交通の４つのエリア区分につきまして、前回協議会にてお示ししましたとおり、区分Ｄの臨海部の工場地帯には、企業等が所有する大規模な私有地において、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しておりましたので、これらについてはエリア区分から除外するという旨のご説明をさせていただきました。

その際に、改めて、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市外の駅について、図面では駅から８００ｍ内は区分Ａとして反映できていたものの、面積や人口などの数値データには反映されていないことが判明したため、その部分について再計算した結果を今回お示しするというご説明を前回させていただきましたので、そちらを反映したものとなります。

続きまして、４３ページの上段、参考資料２では№７の部分になります。

交通ネットワークにおける“支え合い交通”に関する説明の部分でございます。

このページでは“支え合い交通”の概念や期待される効果を記載しておりますが、“支え合い交通”の導入検討にあたりましては、現在取り組んでおります、高津戸町北部地域で地元協議会が設立されましたように、検討にあたりましては地域の実情を誰よりも一番把握されていらっしゃる地域が主体となることが重要であることから、我々行政が協力していくことはもちろんでございますが、地域住民が積極的に取り組んでく必要がある旨の記載を追記させていただいております。

以上が本計画案につきまして、前回の協議会からの主な変更点に関する説明でございました。

なお、そのほか、文言の修正など、微修正を行っている箇所がいくつかございますが、お時間あるときにご確認いただければと思います。

最後に、これまでの取組と今後のスケジュールについて、ご説明させていただきます。

参考資料３をご覧ください。Ａ４横のカラーで時系列的に流れを示したものになります。

本協議会は、令和元年度から開催させていただきまして、今回、第８回目を数えますが、それまでの協議会の開催時期や、ご審議いただきました内容等について整理してございます。

前回の第７回協議会では計画素案にご承認をいただきましたことから、本日は計画案をお示しさせていただいたところです。

この計画案を本日の協議会にてお諮りさせていただき、ご承認いただけましたら、その後、１カ月間の市民意見募集、いわゆるパブリックコメントを実施予定でございます。

その後、パブリックコメントの結果とともに、計画の成案をお示しさせていただく第９回協議会を開催させていただきまして、協議会でのご承認をいただけましたら、年度内に策定・公表をしてまいりたいと考えてございます。

また、来年度以降につきましては、先ほどご説明しました指標の進捗管理や、支え合い交通の検討状況などについて引き続きご報告等させていただくため、協議会を継続して開催させていただきたいと思います。

また、参考資料３の下段にもお示ししておりますとおり、本協議会の下部組織として、バス事業者部会及び地域公共交通部会についても、必要に応じて開催してまいります。

バス事業者部会につきましては、市内の全バス事業者様にご参加いただいておる組織でございますが、本計画に位置付けております「バス情報のオープンデータ化」などの路線バスに関する取組について、調整等を進めてまいりたいと考えております。

また、地域公共交通部会につきましては、道路運送法による会議として、既存の路線の変更の際や、“支え合い交通”など、今後、新たな移動手段の活用の際などにおいて適宜開催してまいりたいと考えてございます。

議題第１号の説明は以上になります。ご審議の程、よろしくお願いします。

【轟会長】

ありがとうございます。前回皆さんからいただいたご意見、あるいは数値等、精査していただきまして、アップデートしたものを案としてお示しいただきました。最後にご説明いただきましたが、今日この案の承認をいただければパブリックコメント手続にかけていくという流れだということでございます。

前回からそれほど大きな変更はないものですから、今日は進行の趣向を変えまして、皆さんに少しずつご意見をいただきたいと思っております。まず１つは、アップデートがあった前回からの修正箇所に

ついてのご質問、あるいはご意見があればいただきたいというのが１点。もう１つは、計画全体を通じてのご意見、あるいは感想でも結構です。

それでは、会場のほうから一通りまずお願いしたいと思います。では大川委員からお願いします。

【大川委員】

ＪＲの大川でございます。ご説明ありがとうございました。

いろいろな協議会に出させていただいているのですが、パブリックコメントについてお伺いしたいと思います。この時期なのでなかなか面と向かって説明会というのは非常に難しいというのはよくよく存じ上げるのですが、今回のやり方は基本的にホームページでご提案させていただいて、電子媒体でご意見をいただくというやり方かと思っておりますが、例えばなかなか電子媒体に長けていないという方が多くいらっしゃるといったことも考えて、市報の中でこういった事柄をやりますよ、というような機会をホームページに限らず、市報とか紙媒体でアクセスされる住民の方もいらっしゃると思うので、そういったやり方もご検討いただければと思っております。以上です。

【轟会長】

ありがとうございます。回答はまとめていただくことにして、続いて成田委員、お願いします。

【成田委員】

千葉県バス協会の成田でございます。前回からの変更点ということで、参考資料４のＷＥＢアンケート結果が計画の指標につながってくるというご説明についてです。

３ページを見ると、市内の公共交通全体の満足度、それから満足な点、不満な点となっているわけです。不満な点を見ると、便数が少ない、始発便が遅い、最終便が早い、乗り継ぎが不便、バス特有の情報が非常に多く出ていまして、一つお願いというか取り扱いとして、計画の指標になった数値は計画に入れることについて全く異論はないわけですが、パブリックコメントのときにこのアンケートの情報を出すかどうかというのはまだお伺いしていないのですが、もし出されるのであれば公表の仕方はご検討いただけないでしょうか。こうしてグラフにして、不満な点が２４０もあるというのは、特にバスであれば例えば実は区分Ｃの地域が多いのではないかとか、そういう部分の情報があればこうやってグラフにして比較するのは意味があると思います。

それから、参考資料３で、これは基本的には今までの議論が積み重なっているので、計画案については大きく何か修正というのはないのですが、これまでの取組と今後の進め方を拝見したときに、今日協議会が終わってパブリックコメントを１カ月ぐらい、その後、第９回協議会で成案というのですが、今日の案がほとんど変わらないのではないかと思うのですが、第９回協議会で何を議論するのかというのはある程度、先ほど成案ができて、いわゆる進捗管理、協議会の来年度の進め方などを議論してはいかがかというのが２点目の話です。

３点目は、参考資料３で、バス事業者部会について、パブリックコメントの前とは言いませんが、協議会の前に適宜やるということですけれど、７月に書面開催して、これでパブリックコメントということですので、１度部会の開催を検討していただけないでしょうか。各事業者へバス協会から書類や会議録などをお伝えしたとしても、やはり各社それぞれの取組で来年度の事業計画を、本当に自分の会社の、今コロナで厳しい中で、経営の計画を練る時期というのは大体重なってくるんですね。そういう中で、こうした千葉市の公共交通の行き先がこういうものであるというのはある程度部会を通じてお知らせいただくのが重要ではないかということで、これが３つ目の話です。

最後は、資料１の４３ページ、支え合い交通の定義が前回の協議会でも出ていますし、こういう表現に変わりましたということで、特に行政や交通事業者などとともに協力して支え合うという概念が出てきています。４３ページの上段ではグリーンスローモビリティ、デマンド交通、その他多様な輸送資源というのを活用してやると。この部分が少し概念が変わって、個別施策との関係でこの表現が変わったのに対して、これは変わらなかったのかどうかということで、支え合い交通に係る個別施策というのはどのようになるのかというのをご説明いただけるとありがたい。言葉だけが一人歩きすると、事業者と協力して支え合うということなのですが、道路を使った事業というのは道路運送法で制約が、緑ナンバーが要るとか、白ナンバーも一部有償で入ってきているのですが、こういう部分が市民の方にも理解されることが大事だと思いますので、これはどんなふうになるのかという部分で、支え合い交通の個別施策については部分的にお示ししていただけるとありがたいというのが要望になります。

【轟会長】

ありがとうございます。一通りお伺いしてしまいたいので、続いて佐藤委員、お願いします。

【佐藤委員】

千葉運輸支局輸送担当の佐藤と申します。よろしくお願いします。何回か議論を重ねまして素晴らしい計画になって、資料のほうもこんなにたくさん作るのは本当に大変だったのではないかと思います。敬意を表したいと思います。

公共交通のＷＥＢアンケートの結果で、満足な点、不満な点についてということで、便数が多くて安いとか、そういったところは利用者に結構求められるところかなと思っています。一方で、便数が少ないとか、不便であれば不満ということになってくると思うのですが、自家用車に比べて自分の自由に動ける移動の範囲というか、そういったものが皆さんで利用する交通でありますので、そういった制約があるのは仕方がないかなと思うのですが、多分公共交通は不満な点のほうが多いということになってくると思うので、公共交通のメリットを少し大きく取り上げていただいて、不満なところは事業者のほうでも国のほうでも課題の解決に向けて考えていかないといけないと思うのですが、そういったところも少し配慮していただければと思います。

今、新型コロナの影響で公共交通の利用者が少なくなっているというところもありまして、まず個別の施策を進めていくにあたって、鉄道、バス、タクシー、公共交通機関を残していくのが大事だと思います。調整してもなかなかコスト的にも合わないとか、そういった面で、次の段階で自家用を考えていく、さらにはボランティアとか支え合い交通を考えていくというところで、段階を経ながら交通事業者とも調整しながら個別の政策は進めていただければと思います。公共交通はなくなってしまうとまた戻すのは大変なことなので、そういったところも踏まえながらご検討いただければと思います。よろしくお願いしたいと思います。

【轟委員】

ありがとうございます。続いて、今日は代理で青木委員、お願いします。

【豊田委員（代理）】

千葉県交通計画課の青木と申します。地域公共交通計画は何回も改良を加え、素晴らしい内容を作っていただきありがとうございます。

私のほうからは１点だけありまして、概要版を作っていただいているのですが、結構まとめられた結

果だと思うのですが、厚いなというイメージがあります。一般の方から見たときに、これを見てわかるかと言われると少し厳しいかと思いますので、超概要版のような、本当に１枚ペーパーみたいなものを作成していただけると助かると思っています。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。続いて、代理出席の太田良様。

【植竹委員（代理）】

事務局と会長をはじめ、長い間関わって作っていただき本当にありがとうございます。警察としては、住民意見を取り入れて、よりよいものを作っていただければ、それに越したことはないと思いますので、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。続いて代理出席の稲村様。

【相原委員（代理）】

私も特にありませんが、先ほど成田委員が言われたように、ＷＥＢアンケート結果、満足な理由、不満な理由というのがそれぞれ同じものがトップになっているのですが、これを見ただけだと、どの地域が満足で、どの地域が不満なのかというのがわからないので、これを果たして一般の方が見てどうなのかなというのがありますので、場合によっては、公にするときには、この地域はこういう特性があります、この地域はこういう特性がありますというのをお示しいただけたら一般の方は理解されるのではないかと思っております。

【轟会長】

ありがとうございます。続いて、公募市民の小島委員、お願いします。

【小島委員】

公募委員の小島です。ここまで完成度の高い資料にまとめていただきました皆さんに敬意を表します。

これからのフェーズで重要になってくるのは、まさに計画の進行管理、これについて２、３点。

まず「てにをは」なのですが、７３ページ「計画の進行管理」という大タイトルに対して、右下の構成で「計画の進捗管理」という言葉を使っているということで、進行管理と進捗管理、使い分ける必要があるのか、単なるミスなのか、この辺を確認したいのが１点。どちらの言葉でもいいのですが、統一していただければ混乱を起こさないかなと思います。また、参考資料３にも「進捗管理等」となっていますので、この辺も「進行管理」という言葉にまとめるのならまとめていただければ、より理解しやすいかなと思います。

それから、参考資料３、これからの令和４年度に向けたフェーズに入っていくわけですが、１点目は、既に設立済みの地域公共交通部会について適宜開催ということが先ほど説明ありました。この部会が、どういう部会で、現在どういう形になっているのか、メンバー構成も含めましてもう１度ご説明いただければと思います。

それから、今後の進行管理等につきまして、進行管理は、市の中でも千葉市、交通事業者等の達成状況の評価、検証を行って、それを協議会が吸い上げて、よりよい方向にまとめていくというスキームに

なっていると思うのですが、そこに対しましてどういう形で評価・検証を吸い上げていくかという、ツール的にもこの辺が既にあるのかどうか。であれば、先ほど成田委員も言いましたが、第９回協議会ではそういった今後の管理をこういったツールでこういうことでまとめていこうということが何か協議できたらいいなと思います。

【轟会長】

ありがとうございます。では、依田委員、お願いします。

【依田委員】

公募委員の依田でございます。ずっとやってきたので今さらのお話はしませんが、ちょっと以前から気になっていたところで、１点目はこれは千葉市の公共交通活性化ですが、公共交通そのものは市内で完結するものではないので、広域的なものだと思います。そのことについて今までご質問したときに、隣接の自治体ともお話しいただけるという話があったので、私は花見川区という一番端の区なのですが、例えば八千代市とか、船橋市とか、そういうところとはどういう話し合いをしているか、あるいはそちらのほうはどんな計画を作られて、どんな感じかというのがわかれば参考資料として併せて出していただければ、千葉市だけではなくて、広域的な公共交通のあり方について千葉市の計画案というのが見えるかなと思っています。

それからもう１つ、前から申し上げておりますが、目標を達成するために具体的な取組があるのですが、千葉市として何をどういうふうにやっていくかというのを明確にできるものがあればいいなと思っています。例えばモノレールだったら千葉市が自らやる、それから千葉市がこういう支援をする、あるいは千葉市はこういう啓発をしていく、など濃淡があると思うんです。その辺がもっと明確にわかると、千葉市はこういう施策に対して、こういうスタンスでやっていくんだ、具体的な取組を千葉市としてやっていくんだというのが見えてくるんですね。特にバス事業者さんたちが自らやることが非常に多いと思うのですが、それに対して千葉市がどのようにできるかというのを明確にするともっとわかりやすいかなと思っています。

【轟会長】

ありがとうございます。では続いて増田委員。今回からご参加になります。よろしくお願いします。

【増田委員】

公募委員の増田です。よろしくお願いいたします。資料の作成、大変だったかと思います。ありがとうございました。また、今まで協議をされてここまで来て、一旦ここまで決まっているということで資料を拝見させていただいてとても感心いたしました。

今回の方針ですと、ＷＥＢアンケートの結果の件や修正点に関しては特に問題ないかと思います。

あとは気になったのは、交通ネットワーク、支え合い交通の件も少し感じとしては短かった気がするので、また改めて伺えればなと思います。

アンケートについてですが、それぞれの区に分かれて結果が出ているグラフがあるのですが、どこの区でもバスについては便が少ないと書いてあることがすごく多いと思います。ただ、便が少ないとか、始発、最終便が早いとか、そういった部分は今後改善していくのは難しいと思うんです。でも、今後、便が少ないからとか、行きたいところに停車駅がないということは後々増えていくことによって、結局自家用車を持つ方が多くなってきた場合、交通量が増えていったり、フィーダー交通が時間どおりに到

着しない、マイナス要因等にもなっていくと思うので、私は今後タクシーを公共施設にいくようにして、取組として加えていったらいいのではないかと思っています。

それで、輸送力強化につながると思いますし、タクシーについては行政の助成金やタクシーチケットなどを配布することによって、結局私用で行きたいところに行けないという人たちが自家用車を使って道路が混むということを減らすには効果的かなと考えていまして、今後こういう話もできたらなと思っています。

まず今回初めてだったので、長く話をされていたことが案に反映されているということで拝見させていただきました。素晴らしいと思います。ありがとうございます。

【轟会長】

ありがとうございました。新しい目で見ていただくのは非常に重要かと思っています。続いて富田委員、お願いします。

【富田委員】

健康福祉部の富田でございます。これまで計画に関する議論を一緒に進めさせていただく中で、公共交通不便地域の分析ですとか、私ども保健福祉の分野でも非常に参考になる検討内容だったなと思っております。

私ども保健福祉の分野でも今、第５期地域福祉計画をまとめておりますが、そこで一番大きな問題になっておりますのは地域の支え合いの力というところでございます。今回、地域住民が自ら守り育てる移動手段という文言も入っておりますが、自ら守り育てるというのが公共交通に限らず、地域生活全般にわたって今なかなかそういう風土が少し下がっているのかなと感じているところです。一方で、町内自治会などがしっかり組織として機能しているところではグリーンスローモビリティの取組を導入したいというような積極的なご意見も聞かれるところがございます。ぜひ「わがまち」というものを今一度考えて、自分たちのこととしてしっかり取り組んでいこうという、そういう市民の風土を保健福祉の分野からもしっかりと支えて、再度構築していきたいと思いました。

あと、こういう素晴らしい計画があることを市民の皆様になかなか周知するというのは難しく思っておりますので、そのあたりも力を入れて取り組みたいと考えたところです。

【轟会長】

ありがとうございます。続いて佐藤委員、お願いします。

【佐藤委員】

高齢障害部の佐藤です。私のほうは主に高齢者、それから障害者の生活を中心に進めているところですが、富田委員が今おっしゃっていただいたところと一緒でございます。

今回この計画の中で、ワークショップですとかＷＥＢアンケートにおいて障害のある方ですとか高齢者も一緒に参加させていただいて、いろいろな意見を組み入れていただいたということでお話を伺っております。

実際に私どもが事業を進めるときにその方の問題だけで終わることが多かったものですから、今回皆様と一緒にいろいろなところに動かせていただいて、幅広い計画を組んでいただいたと、その点、本当に感謝申し上げたいと思います。

高齢障害部のほうでは、どうしても個々の事業になっていきますので、ピンポイントの支援になって

しまいますが、高齢者ですとか障害のある方が少しでも元気に外に出ていけるようにとか、そういうところを中心に進めさせていただいております。

高齢者、障害者の福祉推進計画を策定しておりますが、皆さん外に出ることは健康も含めて重要なところと捉えておりますので、部として支えられる部分、目標に向けて、１つ１つ丁寧に進めて行きたいと考えています。それから高齢者も障害者も共に積極的に参加・活躍出来る社会、そんな社会を一緒に目指せればなと思いました。

【轟会長】

どうもありがとうございました。では、青木委員、お願いします。

【青木委員】

都市部の青木でございます。２年間かけてこの千葉市地域公共交通計画の策定につきまして委員の皆様のいろいろな形でのご協力を賜ってここまでやってきたかなと思います。私は事務局のほうも所管しておりますので、まずはお礼を申し上げたいと思います。

本来であれば前回の任期の期間で策定を終えるということで当初は考えていたわけですけれども、さまざまなご意見をいただき、１回多く開催したりということもございまして、任期をはみ出して、次の任期での策定という形になりました。これもさまざまな角度から皆さんからご意見をいただいたからこそと思っております。策定としましては、当初考えていたよりも遅れておりますが、それでもよりいいものという形に近づけたのかなと考えているところでございます。

今回の地域公共交通は千葉市のこれまでの交通行政の中でも大きな転換点になるものではないかと思っております。公共交通不便地域というものをクローズアップいたしまして、そこに初めて支え合い交通という言葉が入ってまいりました。これまでは、公共交通不便地域につきましては千葉市ではコミュニティバスを若葉区で運行しておりますけれども、そのほかの場所であれば地域参画型ということで、市としては地域の皆さんの負担でもって、地域の皆さんの協議会で必要であればコミュニティバスを運行してくださいという形の施策だったわけですが、高齢者の方がどんどん増えて、これから免許返納される方もますます増えていくであろうという中で、地域の負担だけではなかなか対処しきれないというところを、もう少し積極的に市としても関わっていくということの第一歩かなと思っております。

今後、策定しましたら、この協議会で指標に基づいて、その進行状況をチェックしていくということになります。この指標につきましてもいろいろご議論いただきまして、場合によっては客観的な数値というものを用いてという議論もあったと思いますが、結果的にはアンケートという主観的なものが１つの物差しになってくるという形になりました。これですと場合によってはより皆さんが本当は便利になっているんだけれど、それによって不満がさらに出てきてあまり数値が改善しないとか、そういうことも考えられるかと思います。そういった部分も含めて、今後そこをどのように判断していくかということがこの協議会で求められてくるところかと思っておりますので、次の改定が５年後に、すぐですので、そこを見据えながら皆さんのご協力をもってやっていきたいと思っております。

【轟会長】

ありがとうございます。Ｚｏｏｍのほうに移りたいと思います。それでは、岡部委員、お願いできますでしょうか。

【岡部委員】

まず今日ご説明いただいたことに関連してですが、ＷＥＢアンケートについて２点ほどです。

１つは、路線バスの認知度に関する指標が４ページにありました。これで１点気になりましたのは、ひょっとすると公共交通不便地域のほうは認知度が高くて、鉄道をもっぱら利用していて、バスはあまり利用しないで日ごろ生活できるエリアに住んでいる方に関して、２番目の「行き先はわかっている」がという答えが実は多いのではないか。私たちはこの指標をどちらかというとマイカーか路線バスかということを考えていましたが、エリアによって違って、公共交通不便地域では意外と認知度が高いのではないかということが推測されますが、エリア別でわかるようなアンケート結果になっているのかどうかということをお聞きしたいです。もしこの時点でわかっていないとするならば、次回行うときには何らかの形でそれが把握できたほうがよいのではないかと思います。

もう１点は、分担率ですが、２ページの指標で、「利用しない」という答えが少なからずいて、５％以上あります。ですので、分担率を考えると１００％がマックスの指標ではないということをどう考えるのか。徒歩で行ける範囲でしか買い物をしないような人の場合には公共交通を利用しない。もちろんもっときめ細かなものがあれば利用するという可能性はあるけれども、そこら辺の数字の出し方をしっかりしておく必要があるのではないかと思います。例えばこの５％を抜いてパーセンテージを出すか出さないかによって３％ぐらいずれてくる可能性があるので、そうすると４０％台に乗っているのか乗っていないのかということでかなり印象が変わってくる数値ではないかということです。

もう１点は、全般的なことについての感想ですが、支え合い交通というのがキーワードになってきているのは、名称はともかく、どこの市町村の地域公共交通計画についても同じではないかと思います。でもそれぞれの地域の実情によって違うものですから、ここをどのように実効性のあるものにしていくかということがきっとこれからの課題なのではないかと思います。

私自身は公共交通や交通計画が専門ではなく、建築、まちづくりが専門なのですが、支え合い交通ということに関しては、先ほど健康福祉のご専門の方もおっしゃっていましたとおり、地域の生活に関する課題であり、私自身も何かお手伝いできることがあればと思っています。

実際これと並行しましてずっとフィールドとしていました千葉県の南端の館山市で現在ＪＲバス関東さんとモビリティに関するグリスロ等を含めた実証運行をしていまして、生活者と来訪者がどうやって支え合っていくのか。観光地でもありますので、観光との支え合いということも含めた実証的なことに今取り組んでいるところです。

この後また５年後に見直しが来て、計画ももちろん大切なのですが、具体的な行動が何よりも大切かと思いますので、何かそうしたことで今後千葉市ともお手伝いできることがあればと考えています。

【轟会長】

どうもありがとうございます。続いて松野委員、お願いします。

【松野委員】

私もＷＥＢアンケートの結果を楽しく見ていました。ＷＥＢアンケートの２ページ、それから資料１の２０ページではパーソントリップ調査との比較ができるようになっていて、ＷＥＢアンケートですごいなと思ったのは、自動車の分担率が３５％で、大体一緒ぐらいが取れているのが面白いなと思いました。鉄道はちょっと高めに出ているんだなとか、それから何が違うかというのは、おそらくコロナ禍だと思うので自転車が１７％も出ていて、これはコロナならではなのかなと思って、これを毎年見ていくのはかなり面白いことなのではないかと思いました。

これは主観的なデータというか、そういう部分もあるのかなと思うので、指標に載せるときに、隣に

パーソントリップ調査の参考値みたいなものも載せながらの表し方なのかなということを思ったのが１点目です。

２点目としては、ＷＥＢで取っているので、恐らく地域別にも取れているでしょうということで、それから何となく個人が特定できるのだったら、５年後とか１０年後とかパネル的に見れると、年代別とか性別でもう少し属性の部分で区切って、一体その人たちがどんなふうに変化していっているのかというのを見ていけるといい、ＤＩＤ分析ができるといいなということを思いました。

３点目は、指標に客観的なデータが入れられなくて、ずいぶん主観的になっていると思っていて、事故の部分は注意しないといけないのではないかと思っています。理想はそういうものも入れていきたいみたいなことがどこかにあると、そういうところを目指しているんだな、今は難しくても、そういうこともちゃんと配慮しているんだなと感じるかと思います。それから、今自転車が増えてきてから事故も増えてくるのではないかと思っていて、そのときには道路の管理の部分とかで市の役割が非常に重要になってくるときに、そこがちゃんとモニターできているといいなと思います。

自転車が増えているというのは、実は自動車から自転車に変わっていないのではないか。公共交通の利用者が食われて自転車になっているのではないかというのは気になっていて、いかに自動車が減らせるかというところを注視していくべきところなのに、おそらく公共交通が食われて自転車が増えていることをちゃんと正確に認識できているといいのではないかと思いました。

それから最後ですが、この５年ぐらいでバスの運営は変わらないものと想定していていいのかどうかというのがわからなかったです。熊本は一体的な運営という話が出てきていて、今まだ千葉は順調にできているからそういうところまで考えなくて大丈夫なのかどうなのか。そのまま５年間いけると思っていいのかどうか、このあたりは気になりました。以上です。

【轟会長】

ありがとうございます。では続いて伊藤委員、お願いします。

【伊藤委員】

京成電鉄の伊藤でございます。まずここまで地域公共交通計画の作成、事務局の方々、皆様はじめ、お疲れでございます。

私どもの鉄道も今コロナで非常に厳しい状況ではございますが、計画の中にもありますとおり、安心してご利用いただけるように、バリアフリーもハードのみならず、ソフト、実際にご利用いただくお客様に安心してご利用いただけるような接客ですとかサービスを維持していくとともに、新たな移動目的の創出というのも個別施策にございますが、引き続き公共交通を安心してかつ楽しくご利用いただけるようなさまざまな施策を事業者としては今後打ってまいりたいと思いますので、千葉市様はじめとして関係者の皆様と引き続き連携しながら公共交通の維持、運営に取り組んでまいりたいと思います。感想ということになってしまいますが、どうぞ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、松本委員、お願いします。

【松本委員】

何人かの委員の方と重複することがあると思うのですが、今回の計画について、全体的な感想を述べさせていただくと、かなり密度の高いものになってきて、読んでいると楽しくなっている反面、これを

例えばパブリックコメント手続にかけた場合、果たしてどこまで理解してもらって、どれだけ意見が出てくるのかというのがちょっと不透明というか、不安なところがあるので、そこの部分は、工夫していただきたいなと。見せ方についてお願いしたいなと思います。

それから、成田委員の意見にもありましたが、この計画は、モードで考えますと、バスというのはかなりのウエートを占めているんだろうなと。例えば鉄道とか当社のものについては延伸とか当然ない中で、どれだけ本数を増やして、あるいは対価をいくらにするかという計画しかもう動きようがないのですが、バスの場合はそれなりにまだ臨機応変に伸びしろもありますし、そこの部分を考えますと、バス事業者部会が開かれていないというご意見が成田委員からありましたが、十分にご意見を聞いて、それぞれの会社の経営方針というのもあるでしょうけれども、そこに離れないように、ちぐはぐにならないようなすり合わせは事務局として行っていただきたいと思います。

それから最後に、松野委員も申し上げていましたが、私も自転車がだいぶ伸びていることにびっくりしまして、どこが減っているのかなと言うと、おそらくマイカー利用はそんなには減っていないと思うんです。公共交通が食われてしまっているのではないかと思っています。当社もそういうことは当然危惧しておりまして、これは事業者が考えなければいけないことだと思うのですが、自転車とバス、自転車とモノレールとか、今後単独で考えずに、一緒になって自転車をどうやって取り込んでいくかということも、自転車単独に食われないような施策を事業者としても考えなければいけないのかなと思った感想です。

全般的に見まして、今後、第９回の会議がございますが、最終的にはＰＤＣＡをしっかりやっていただいて、実のある計画、事業に持っていっていただきたいと切に願っております。

【轟会長】

ありがとうございました。それでは、代理出席の宮川様、お願いします。

【大村委員（代理）】

千葉県の宮川です。本日はありがとうございました。

今回も特に港湾に関する話は出ていませんでしたので、自分のほうとしては特段意見なしとさせていただきます。

【轟会長】

ありがとうございます。本日はオブザーバーで参加いただいております関東運輸局、有馬様も一言いただけますでしょうか。

【有馬オブザーバー】

関東運輸局の有馬です。２点ほどありまして、まず計画の指標、３３ページと３４ページですが、今回指標をお示しいただいて、令和７年度の目標ということで今回示していただいた指標のそれぞれ、例えば指標２ですと認知度向上となっておりまして、おそらく現状値以上ということだと思うのですが、ここが私の理解不足かもしれないのですが、初め見たときにわかりにくかったので、もう少しわかりやすく表現していただけたらいいかなと思ったのが１点目です。

２点目が、小島委員からもご指摘があったのですが、７３ページと７４ページの計画の進行管理の部分で、それぞれの指標をいつどのタイミングで評価するというのがここだと読み取れないかなと思ったので、そこも明記いただけたらよりわかりやすくなるかなと思ったので、ご検討いただければと思いま

す。

【轟会長】

ありがとうございました。では、最後に二村副会長、お願いします。

【二村副会長】

まず、事務局の皆様、立派な計画で、お疲れさまでした。大変立派な計画になりましたが、先ほどご意見がありましたが、確かに概要版がずいぶん分厚いので、とっつきやすくというところを努力すべきかなと思いました。

立派な計画ができまして、ＫＰＩも設定されましたので、まずどういうことをやっていくかということと、それがきちんと目標に合っているか、目的に合っているかという２段構えで確認を進めていっていただきたいと思います。

今日ＷＥＢアンケートを拝見して思ったのですが、おそらく同じバスの便数を見て、満足している人と不満の人がいると思うんです。残念ながら満足というのは個々人それぞれ違うので、例えば、千葉市はベッドタウンでもあるわけですよね。そうしますと、東京都の区役所にお勤め方が、うちの地元は少ないんだと言うわけです。相手が東京のど真ん中と比べるとちょっと分が悪いわけです。ということを見ますと、相対的なものなので、絶対に不満は残るのだろうなと思います。ただ、ここから、じゃあ残ったままでいいか、そのままでいいかというと、そうではなくて、改善の努力を進めていくことが大事だと思います。

また、国のほうが地域公共交通計画という仕組みを作ったわけです。いわば独禁法の対象から外すというような、一種、地域ごとに努力ができる仕組みを作ってくれたわけです。多分日本全国、人口減というのは程度の差はあれ、レベルの差はあれ、同じ方向の課題を持つんだろうと思うわけです。担当の国交省の方とお話をする機会があった際に、やる気がある地域に対しては積極的にバックアップをしていくということをおっしゃいました。ということを考えていくと、千葉市としては取り残されないということが非常に大事なのかなと思うところです。

ただ、今回非常に重厚な計画ができたわけでございますので、まずこれを努力することかなと思いました。

【轟会長】

ありがとうございました。皆さんから一言ずつ出していただきました。私からもと思っておりましたが、本当に皆さんから重要な意見をいただいて、同じことの繰り返しになってしまいますので、あえて申し上げませんが、地域ごとのデータ等の分析をしっかりと見ていく、そういうことも重要だと思います。

それから、これからの進行、進捗、これをしっかりと管理していくという意味で、千葉市は非常に大きな都市ですから、そういった意味で非常に難しい、違う意味での難しさ、多くの主体があって、多くの方々がいて、そしてより多様であるということはおわかりかと思います。こういった中でどうやって調整等をしっかりやっていくか、これが非常に重要だなと思って聞いておりました。

それでは、事務局から今までいくつか質問もありましたので、回答を含めてお願いいたします。

【事務局】

事務局でございます。委員の皆様から参考となるご意見やご質問をいただきましたので、順にお答え

していきたいと思います。対応に漏れ等がありましたらご指摘いただければと思います。

まずパブリックコメント手続に関してですが、基本的に市のホームページで専用ページがありますので、そこに電子データを掲載するとともに、市の広報誌である市政だよりにて周知をした後に、区役所や図書館に紙ベースのものも配架し、そちらでもご覧になれる旨を記載いたします。

また、ＷＥＢアンケートについてですが、今回は、とりまとめた結果をそのまま協議会にお出ししましたが、松野委員からもありましたとおり、ご回答いただきました皆様の区までは回答していただいております。ですので、区ごとの分析というところは可能ですが、そこから町などの住んでいらっしゃる具体的な場所、さらに公共交通不便地域なのかどうなのかというところまではこのデータの中からは分析ができない状況になっております。

また、パブリックコメント手続の際にＷＥＢアンケートをどのように出していくかというところですが、ＷＥＢアンケートの結果そのものを出した上でパブリックコメント手続をするというわけではなく、指標の数値そのものをお出ししていくつもりでございます。ですが、結果としてこのような満足、不満足のデータも取れましたので、どの区でどういう結果になっているかというところは集計して、今後協議会の中では皆様に周知しまして、その中でご意見等を頂戴できればと思っているところでございます。

来年度以降の議論に関しましては、先ほど都市部長の青木からも説明させていただきましたが、このようなアンケート調査を毎年同じような時期に取りたいと思っておりますので、大体１０月のこの時期に取らせていただいて、その結果と分析を合わせてお示ししたいと思っております。

それとあわせまして、計画では具体的な取組を挙げさせていただいており、全部で５６の取組がありますが、その中に新しい取組が３分の１ほどございまして、中には予算の手当てをしていかなければ取組ができないものもございますので、その予算の状況なども踏まえて皆様のほうにご説明、ご報告をしていきたいと思っております。実際のところは、ＷＥＢアンケートの数値が上下するというところに１年ごとに一喜一憂するのではなく、それぞれの取組をどのように進めているのか、二村副会長からもありましたが、我々が今どのようなことをしていて、関係部署がどのようなことをしているのか、そのあたりを皆様にはお示ししていきたいと思っています。それが結果としてアンケートの数値に反映できていければ我々としては万々歳かなと思っているところですが、反映されていないところがもし出てくるようであれば、何が問題なのか委員の皆様にも闊達なご意見をいただきたいと思っているところでございます。

またバス事業者部会は、ご指摘がありましたとおり７月に開催して以降、開催していなかったところは非常に申し訳ございません。バス事業者の皆様とはそれ以外のところでも何度かやりとりをさせていただいているところはありますが、バス事業者部会は、バス事業者の方、１０社いらっしゃいますので、日程調整をしないまま今ここですぐやりますというところは申し上げにくいですが、積極的な開催をしていきたいと思います。

また、明日になりますが、市内の路線バス事業者の皆様にお声がけして、バス情報のオープンデータ化に向けた取組の１つとして、バスの運行情報を電子化することができる「その筋屋」という無料のアプリケーションを使ってみてはどうだろうかということで、このアプリを開発された方をお呼びして事業者の皆様にご説明と、実際に手に触れて操作していただくような会を開催予定がございますので、そういう場などで皆様との意見交換は部会と並行してやっていきたいと思っているところでございます。

次に、支え合い交通と個別施策の具体的な説明というところですが、資料１の具体的施策の部分、６８ページ、６９ページに支え合い交通に関係する施策を載せてございます。６８ページ下段、施策の記号で言いますと「Ｐ」で表示しております公共交通不便地域等への対応のところに、Ｎｏ．４２まずはアドバイザー派遣と、Ｎｏ．４４新たな移動手段の確保に向けた検討・支援、Ｎｏ．４５地域の多様な

輸送資源の活用ということで、３つの取組を載せさせていただいております。こちらのアドバイザー派遣は地域の方の勉強会などに専門家の方を派遣しまして、検討の一助にしていただければというところでございますが、ＮＯ．４４の地域の方々と新たな移動手段の確保に向けた導入・支援を行うというところが今現在、高津戸地域でやっておりますような公共交通不便地域での取組として、地元の皆様との協議会等で勉強や検討をしていくというところでございます。表の④の取組の主体・役割のところにそれぞれ市民の方、事業者の方に担っていただきたい役割等を書かせていただいておりますが、ここのところで市民・企業の部分に書いてありますような移動手段の確保に向けた検討というところを地域の皆さんにも積極的にしていただきたいというところがありまして、本編の修正を今回させていただいたところになります。

また、６９ページの上段にあります「Ｑ．地域に合わせた移動手段の確保」ですが、こちらは写真にもありますとおり、グリーンスローモビリティについての取組になります。こちらも同様に市民・企業の役割のところに運行主体の検討、構築などを記載させていただいています。このあたりは今後高津戸町での取組、もしくはグリーンスローモビリティ導入に向けた取組を進めていくにあたりまして、協議会の中で皆様にご報告させていただきながら、アイデア等をいただければ幸いと感じております。

また、公共交通のメリットのところを書かないと、どうしても不便なところに皆さんの目がいってしまう、また不便というのは人によって感じ方が違うのではないかというところはまさに事務局でも感じておりまして、この協議会の中でお示しした具体的取組の中の１つにありますモビリティマネジメントの取組としまして、公共交通のメリットを記載したような冊子を転入者の皆様に区役所で転入手続きの際にお配りしたり、いくつかの場所に配架させていただいて認知していただくといった取組も既に始めておりますので、そのような取組を進めながら、まさに何本あれば満足なのか、何本であると不便なのかというところは当然人によって異なるところがありますので、わがまちでの感じ方というものがどういうものなのか、それが都内と比べていくものなのか、千葉市のほかの地域と比べていくものなのか、それとも生活スタイルに合わせてあるものはどの程度であればよいのかというところは市民の皆様と勉強していきたいと考えてございます。

また、ＷＥＢアンケートの地域区分に関しましては、先ほど区別でできるというお話を差し上げましたが、第９回までにお示しできるかどうかわかりませんが、そのあたりは作業をこちらのほうでも進めていきたいと思いますので、第９回もしくはそれ以降になってしまうかもしれませんが、皆様にお示しをしたいというところがございます。

次に、進行管理、進捗管理のところはご指摘ありがとうございました。記載ミスでございますので、「進行管理」という言葉に統一していきたいと思っております。

また、地域公共交通部会に関しましては、第１回協議会の際にこの部会のことを定めさせていただきまして、それ以降開催をしておりませんが、これは先ほどご説明の中でも申し上げましたとおり、例えば支え合い交通などを地域に取り入れていくといった場合には、地域の皆様、または今回出席いただいている委員としては、運輸局の方、さらに関連するバス事業者の皆様などにお集まりいただきまして、どのような運行ルートで、どのような時間帯で、どのような料金でやっていくのかというところを皆様合意の上で進めていくということの会議として活用していくものでございまして、まだそのような事例がないので、今現在、この部会ができてからは開催をしておりません。かつては千葉都心部でＣ－ｂｕｓという１００円循環バスが運行しておりましたが、それを導入する際にはまだこの部会の前の会議体でしたが、同様の会議に諮った上で循環バスを運行していたところがございます。同じようにグリーンスローモビリティや公共交通不便地域の移動手段を実施していく場合にはこの部会を開催するとともに、皆様にもご報告等をさせていただきたいと思っております。

続きまして、隣接市との協議の状況ということで、隣接市でも同じような計画を策定しているところがありますので、適宜担当部局と意見交換はしているところはありますが、全般にというわけではございませんで、主に着目してお話ししているのは、それぞれの市が運行しているコミュニティバスに関してのやりとりをさせていただいています。これに関しましては、他市の地域までコミュニティバスが入り込んでいるところが、当然千葉市のコミュニティバスにもありますし、例えば佐倉市でもこちらに入り込んでいらっしゃるバスもございますので、そのあたりの考え方、もしくは乗り継ぎをされる方もいらっしゃるだろうというところで、時間帯の調整などをさせていただいているところがあります。それから、具体的取組の中で掲げております地域間幹線系統という国や県からいただける補助金は引き続き運行のために必要だと思っております。ただ両方の市にこの具体的取組が位置づけられないと補助がいただけなくなってしまうので、引き続き運行維持のために両市での位置づけについてのお願いをこちらからさせていただいているところがございます。

また、千葉市の取組というところでございますが、松野先生からバス事業は今後５年間ずっと同じように続いていくかというところと、コロナ禍を受けてなかなか難しいものがあるだろうということがありまして、この計画には位置づけておりませんが、先だっての協議会の中でご報告いたしました国のコロナ交付金を使った支援などもさせていただいておりまして、影響が続くようであれば来年度も引き続き取り組みたいと考えてございまして、バス事業者への支援を１つの取組として計画には位置づけておりませんが、コロナの状況を受けて、もしくはウイズコロナ、アフターコロナの状況を踏まえてどのようなものが必要になっていくのかというところは引き続き検討させていただきながら、ＰＤＣＡの中で位置づけについても考えさせていただきたいと思っております。

次に、指標の中で公共交通を利用しないという回答が５～６％あるということで、それについての考え方でございますが、今現在、利用しない方々を除外しての指標の設定というところは事務局としては考えてございません。というのは、まだ１回目のアンケートとして利用しない方がどのような理由で利用しないのか、どの区にいる方たちが利用しないのか、そのあたりのところが見えていないところがありますので、もしかして何かしらの理由で近くにあるけれども利用しないという方たちであれば、位置づけた５６の取組の推進によって利用するほうに意識が向いてくださることもあるかなというところがありますので、基本的にはこれを踏まえた、これらの数字を含めた１００％の数字の中での指標としてこの最初の計画のほうはさせていただきたいと思っているところでございます。

また、ＷＥＢアンケートで答えた人を追っていけるかというお尋ねもありましたが、ＷＥＢアンケート自体は登録しなくても誰でも気軽にお答えすることができるという取組でやっておりますので、基本的には個人を特定してのお答えというところまでのアンケートの制度になっておりません。ですので、誰かを追いかけていくことは難しいですし、お答えいただいている皆様にはそのようなことをお断りした上でお答えいただいているわけではありませんので難しいところがございます。

続いて、事故などの客観的な指標というところですが、基本的に今回の指標の中にはありませんが、ＰＤＣＡの中で各取組についての具体的な状況というところは、これから事務局、関係部局含めて押さえていきたいと思いますので、その中で場合によっては協議会の中でそのあたりをお示しし、また次の計画の中でどういう指標がいいかというところの議論の中の１つとして考えていきたいというところがございます。

概要版が非常にボリュームが多いというところはご指摘のとおりですので、超概要版というお言葉をいただきましたが、もう少しわかりやすく、さらっと見られるものを作れるかどうか、事務局で検討したいと思っております。

また、目標が少々わかりにくいというご指摘がありましたので、そのあたりは現状値よりも向上する

などの言い方に変えられるかどうかというところはパブリックコメント手続までには整理していきたいと思っております。

概ね皆様の意見にお答えしたつもりでおりますが、よろしいでしょうか。

【轟会長】

ありがとうございます。皆様よろしいでしょうか。

【成田委員】

千葉県バス協会の成田です。詳細に説明いただきありがとうございます。

二村副会長からもお話があったとおり、ＷＥＢアンケートについては、本数などは特に不満であるというのは人によって変わってくるというのは私もまさにそのとおりだと思っていますので、その上で、最後のほうで目標の表現ぶりについて、パブリックコメントにかける前の調整をこの委員の方にまたお示しいただくのは時間的にもないので、ある程度会長、副会長にお預けするのか、事務局の一存でやっていいのか、その辺は今日お話ししていただいたほうがありがたいというのが１点です。

もう１点は、私は計画を書き直す必要はないと思っているのですが、先ほどの質問で、支え合い交通は計画の目標に非常に大きく書いてある内容で、個別施策の関連性という部分でご説明いただきたいということで、そういう意味で今アドバイザーの派遣とか、検討を進めるというのを個別施策に２つほど説明をいただきました。ここは今までと変わっていないところなので、地域組織の設立数というアウトプット、計画の目標の数が設立数だというようなことに向け、個別施策の中に発展することを、ここで何か表現を変える必要はないと思っていますが、そういう取組として取っていただければありがたいなと。これは要望ということでお聞きいただければと思います。

１点目の調整事項についてお伺いできればと思いますので、よろしくお願いします。

【轟会長】

事務局、いかがでしょうか。

【事務局】

基本的にはそれぞれの指標のところで、認知度向上、利用割合向上と書いてございますが、ご指摘を受けて考えたのは、「現状値よりも向上」という言い方ですべて統一できるのかなと思っております。この場で委員の皆様にそれ以外に何か、その言い方ですと逆にわかりにくいということがあれば、今回事務局のほうで預からせていただきたいと思いますが、もし可能であれば「現状値よりも向上」という言い方であれば指標１から７までの同様の部分はすべて言えるのかなと思ったのですが、いかがでしょうか。

【轟会長】

よろしいですか。今提案いただきまして、このように修正をということです。

そのほかいかがでしょうか。ご回答、あるいは皆様のご意見をいただいたものを踏まえて再度ご質問はございますでしょうか。

【小島委員】

私の娘夫婦も千葉市に住んでいまして、この間、何気なく公共交通の利用について話す機会がありま

した。そのときに感じましたのは、安全、セーフティの中で確かにここに書いてあるのはプロの運転士が運転しているので事故が少ない、とありますがこれは当然だと思います。でも安全に対して不安も非常に積もっているんですね。というのは、昨今、犯罪ですね。公共交通の中で起こる犯罪、こういうものが非常に目立ってきている。少し前はコロナで密集するのが嫌だ、今は怖いというのを少し聞いたんですね。これについてはこれからパブリックコメントで多分出てくる意見ではないか。この辺についてはこの資料にどうこうということではなくて、我々としても今後の大きな課題として公共交通における犯罪、テロとまでは言いませんが、そういったものについてどういう取組、方向性を示していくかというのは重要なテーマになってきているのではないかと思いました。

【轟会長】

ありがとうございました。非常に重要なご指摘をいただきました。従来よりバスジャック等の対策はすごく進めてきてますが、もっと進めなければいけないのかなと、このように思っております。いただいたご意見を踏まえて追加ができるかどうか、事務局で検討いただきたいと思います。

そのほかいかがでしょうか。

【依田委員】

以前も話したのですが、この委員の皆さんとか事務局はある程度交通施策についてのプロですので、通常使っている言葉で書いていると思うのですが、これからパブコメをやるときに、これって何という意味なのというのがあると思うんです。私自身も例えば参考資料１の大きな目標の中に聞かれたら説明できない言葉もあるので、できれば最後に語句説明みたいなものを入れていただくと皆さんわかりやすいのではないかと思いますので、私レベルでもわかるような言葉にして、あるいは語句説明があるとありがたいと思います。

【轟会長】

ありがとうございました。そうですね。本当に誰もがわかるようなものにご検討いただければと思います。そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、たくさんのご意見をいただきました。今いくつか修正の部分、あるいは今後少し検討いただいてプラスする部分もあるかと思いますが、それは事務局、あるいは会長、副会長に一任いただくということで、この案についてお諮りをしたいと思います。

千葉市地域公共交通計画（案）につきまして、微修正を含めてですが、賛成の方は挙手をいただければと思います。

（賛成者挙手）

【轟会長】

ありがとうございます。では、全員と確認できませんでしたが、多数ということで、原案どおり承認とさせていただきます。

今後ですが、パブリックコメント手続にかけていきますが、今ご意見をいただいたようにまだまだわかりにくい点等もあると思いますので、パブリックコメント手続に当たってはぜひわかりやすい説明、たくさんの方々にご意見をいただけるようにご努力いただければと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、４の議題の第１号議案は以上とさせていただきます。

５　その他

【轟会長】

続いて、５のその他ですが、事務局から何かございますでしょうか。

【事務局】

事務局でございます。その他のところで、事務局より公共交通不便地域の検討状況についてご報告させていただきたいと思います。お手元の参考資料５をご覧ください。

過去の協議会でもお示ししましたとおり、本計画の施策の１つに「公共交通不便地域への対応」というものがございまして、今現在、緑区の高津戸町北部周辺の地域をモデル地区としまして、地元の皆様と検討を進めているところでございます。その進捗状況を整理したものでございます。

まず「１．検討経緯」についてですが、５月２６日に開催しました第５回協議会において、高津戸町を対象に実施しました地域ニーズ把握のためのアンケート調査結果をご報告させていただきましたが、その後、住民説明会の開催などを経て、７月３１日に地域主体の地元協議会「交通対策協議会」が設立されております。

その後、交通対策協議会において検討を進めていく予定でしたが、新型コロナウイルス感染拡大に伴う緊急事態宣言などによりまして開催自粛を地元の皆様が決定された関係で、先月１０月３０日まで活動できませんでしたが、１０月３０日に第２回協議会が開催されたところでございます。

裏面をご覧ください。交通対策協議会の概要を示しております。

赤い枠で囲っております協議会の目的としましては、「高津戸町において、地域交通の課題整理を行うとともに、地域特性及び移動需要を考慮した持続可能な地域交通について協議・検討する」ものでございます。

この協議会のメンバー構成は記載のとおりですが、オブザーバーといたしまして、我々千葉市の関係部署も参加しており、検討に協力していくとともに、状況に応じては、交通事業者の皆様にも移動サービスの提案などのご協力をしていただきたいと考えてございます。

ページ下段に記載のとおり、当協議会では、地域の暮らしを支える柔軟な移動サービスの実現のためにさまざまな検討を行っていく予定でございます。

次のページをご覧ください。１０月３０日に開催しました第２回協議会での検討状況を整理してございます。

緊急事態宣言などによりまして開催まで約３カ月の時間ができたことから、地域の「今を知る」ために、委員各位が普段の自身の移動のための行動を振り返るとともに、周辺の方にも聞き取り等を行うことで、地域の移動実態を肌で感じてもらえるように協議会の会長から委員の皆様に依頼がなされまして、その聞き取り状況など結果を持ち寄ってグループワークを実施したものでございます。そのため、グループワークのテーマは「普段の移動を振り返り、現在そして近い将来に最も移動で影響のある生活行動は何か」としまして実施をされたところでございます。

資料には、グループワークで出た主な意見を記載しておりますが、いくつか読み上げさせていただきます。

まず、「現在の課題」では、

・買い物は移動販売があり、特段問題はないが、注文などで辛いと感じることがある。

・マイカーがなければ生活ができないため、代替の移動手段は限られる。

・タクシーの料金が高く、家計を圧迫する。
・家族に送迎を頼めれば安心だが、頼める人がいない家庭が多い。
などの意見がございました。
また、「近い将来の課題」では、
・運転免許を返納した場合に移動手段がなくなるため不安。
・免許返納後の移動手段については、道路幅の課題もあり、デマンドタクシーなど小型の車両を導入するのがよいのではないか。
・ボランティアで運転をすることも考えられるが、ボランティア運転手の高齢化などの問題もある。
などがございました。
今後もこの交通対策協議会において、引き続き、地域の移動実態の把握などにより、地域にとって最適な交通サービスの検討を行っていく予定でございます。
公共交通不便地域の取組状況につきましては、今後も進捗状況に応じて本協議会でもご報告させていただくとともに、昨年度、若葉区の桜木地域にて実証調査を行ったグリーンスローモビリティの検討状況につきましても、進捗状況を適時お示ししていきたいと考えております。
事務局からのご報告は以上になります。

【轟会長】
ありがとうございます。公共交通不便地域での住民の方々を巻き込んで進めていただいているということです。何かご質問、ご意見等ございますか。よろしいですか。
ありがとうございます。では、そのほか皆さんから何かご報告事項はございますでしょうか。Ｚｏｏｍで参加されている方もよろしいですか。
では、特にございませんので、その他も以上とさせていただきます。
それでは、議事はすべて終了となります。大変貴重なご意見を多数いただきました。ありがとうございます。これが一区切りということになりますが、引き続き皆さんにご協力いただきながら、パブコメを受けてよりよいものにしていきたいと思っております。長時間にわたり活発なご議論ありがとうございました。
では、進行を事務局にお返しします。

６　閉会
【事務局】
轟会長、ありがとうございました。以上をもちまして、第８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ご連絡したいと思います。
本日は長時間にわたる議論、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　＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿