

令和元年度第2回千葉市公共交通活性化協議会 議事録

1 日 時 令和2年2月7日（金） 13:30～15:15

2 場 所 千葉市役所本庁舎 1階 11会議室

3 出席者 <委員> 13名（代理出席4名）

轟朝幸会長、二村真理子副会長、松野由希委員、山口晋司委員、常住昭嘉委員、飯塚孝廣委員、梶田啓介委員、小林清悟委員、小島康夫委員、依田俊治委員、中村浩一委員、斉藤平委員、青木俊委員

（代理出席：寶木原裕充様、田中徹様、横田祐輔様、太田良照寿様）

（欠席者：岡部明子委員、大川敦委員、深井貴幸委員、成田斉委員、小川悟委員、河野功委員、中村義光委員、植竹昌人委員）

<事務局>

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) 会長挨拶
- (2) 議題 第1号 地域公共交通網形成計画について（状況報告等）
- (3) 議題 第2号 千葉市バス事業者部会の設置について
- (4) 議題 第3号 市民ワークショップの開催、今後の進め方について
- (5) その他 報告事項

5 配付資料

- ・次第
- ・委員名簿、座席表、
- ・資料1「基礎調査の流れ」、
- ・資料2「現状・問題等の整理」、
- ・資料3「公共交通事業者の現状・意見等」、
- ・資料4「本市の地域及び公共交通に関する基礎情報」、
- ・資料5「市民の実態・ニーズ等」、
- ・資料6「千葉市総合交通政策の経過」、
- ・資料7「千葉市バス事業者部会の設置について」、
- ・資料8「市民ワークショップ実施計画（案）について」、
- ・資料9「今後の進め方について」、
- ・参考資料1「千葉市幕張新都心地域都市交通戦略の評価について」、
- ・参考資料2「令和元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」

6 議事の概要

(1) 議題第1号 地域公共交通網形成計画について（状況報告等）

地域公共交通網形成計画策定に向けた状況報告等について事務局から説明し、了承された。

また、主な意見として以下の内容があがった。

- ・市民アンケートのタクシーの満足な点、不満足な点について違和感あり。
- ・特定区間の利用客の増加や渋滞遅延など、具体的な場所が分かると良い。アンケートにおいても千葉市の図面上で可視化できると良い。
- ・インバウンドの移動は成田から東京方面へのアクセスの印象を受けるが、千葉市のインバウンドの動向としては中々つかみ切れていない。千葉市に滞在している人、まわっている人たちを分析できると良い。
- ・まちづくりとセットで進めることが大事であると改めて感じた。外出率が減っているが、それを増やさない限り、交通を作ってもまちや施設に魅力が無ければ人は外出しない。

(2) 議題第2号 千葉市バス事業者部会の設置について

千葉市バス事業者部会の設置について事務局から説明し、了承された。

(3) 議題第3号 市民ワークショップの開催、今後の進め方について

市民ワークショップの開催、今後の進め方について事務局から説明し、了承された。

また、主な意見として以下の内容があがった。

- ・今後の進め方について、法改正等の内容についても随時検討の中に取り入れてもらいたい。

(5) その他報告事項

その他報告事項として事務局から以下の内容を説明した。

- ・千葉市幕張新都心地域都市交通戦略の評価について
- ・令和元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

(6) 情報提供等

以下の内容があがった。

- ・超高齢社会調査特別委員会について

<会議録>

1 開会

【事務局】

定刻となりましたので、これより「令和元年度 第2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21名中、委員13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。

本日は3名の方に傍聴頂いております。

それでは、お手元に配布してございます資料の確認をさせていただきます。

次第、委員名簿、座席表、

資料1「基礎調査の流れ」、

資料2「現状・問題等の整理」、

資料3「公共交通事業者の現状・意見等」、

資料4「本市の地域及び公共交通に関する基礎情報」、

資料5「市民の実態・ニーズ等」、

資料6「千葉県総合交通政策の経過」、

資料7「千葉県バス事業者部会の設置について」、

資料8「市民ワークショップ実施計画（案）について」、

資料9「今後の進め方について」、

参考資料1「千葉県幕張新都心地域都市交通戦略の評価について」、

参考資料2「令和元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。

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】

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。私からもお忙しい中お集まりいただいた皆様に感謝申し上げます。地域公共交通網形成計画についてですが、聞いているところでは国の方でも見直しを進めているとのことで、時代に合った新しい技術といったものをどんどん取り入れて柔軟にできるようにということで制度改正等も視野に入れて進めています。千葉市の地域公共交通網形成

計画は、そのようなものを見据えて、市民にとって良い公共交通網となるような計画が作れると思っております。皆様から新しいアイデアあるいはチャレンジングな提案をいただきながら進んでいきたいと思っておりますのでご協力お願いいたします。

【事務局】

轟会長ありがとうございました。

3 委員紹介

【事務局】

続きまして、人事異動に伴い、新たに委嘱された委員の方をご紹介します。

- ・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。

続きまして、代理出席の方をご紹介します。

- ・東日本旅客鉄道(株)千葉支社 総務部企画室 課長 大川 敦様でございますが、欠席とのご連絡を受けており、本日は代理の寶木原 裕充様でございます。
- ・千葉県バス協会 専務理事 成田 斉様でございますが、欠席とのご連絡を受けており、本日は代理の事務局長 田中 徹様 でございます。
- ・千葉県県土整備部港湾課長 中村 義光様 でございますが、欠席とのご連絡を受けており、本日は代理の横田 祐輔様 でございます。
- ・千葉県警察本部 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。

4 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 成行でございます。
- ・交通政策課 勝地 康裕でございます。
- ・交通政策課 大越 忠蔵でございます。

それでは、これからの議事進行につきましては、会長にお願い致します。

5 議題

第1号 地域公共交通網形成計画について（状況報告等）

【轟会長】

それでは、早速議題に入りたいと思います。

議題第1号「地域公共交通網形成計画について（状況報告等）」事務局より説明をお願いします。

【事務局】

それでは、議題第1号「地域公共交通網形成計画の状況報告について」ご説明いたします。

お手元の資料1をご覧ください。

資料1は、今年度実施している各調査の流れを1枚にまとめたものでございます。

本来であれば、左側の赤色部分の「公共交通事業者の現状」から、順序どおり1つずつ、細かく調査内容をご説明していくところではございますが、お時間の関係から、初めに、資料2の「現状・問題等

の整理」をご説明させていただき、各資料の項目の要点を簡単にご説明していきたいと思えます。

それでは、順番が前後してしまいますが、資料2の「現状・問題等の整理」についてご説明いたします。

お手元の資料2をご覧ください。

資料2は、今年度実施した、あるいは実施中の各調査に対する結果からわかった、それぞれの現状や問題等を整理したものになります。

先ほどの資料1の色分けと合わせ、資料2の表の横の列は、左から「公共交通事業者の現状・視点」、「地域・公共交通の状況」、「市民の実態・視点」となっております。

表の縦については、上の部分では、千葉市全体に関わる事項をお示しし、下の部分につきましては、左側の矢印のとおり、上には都心部の状況をお示しし、下に行くにつれて、郊外部に関わる事項を記載しております。

それでは初めに、赤色の「公共交通事業者の現状・視点」についてですが、全国的に問題となっている運転手不足について、本市におきましても重大な問題であることが、事業者アンケートやヒアリングからわかっております。

また、日常的な渋滞で路線バスの定時性が確保できていない箇所があり、それによって、バス離れや運転手の労働環境に影響していることが分かっております。

そのほか、この項目でわかった事項を、資料2では抜粋して記載しております。そして、この「公共交通事業者の現状・視点」の概要としてまとめたものが資料3でございます。

資料3をご覧ください。

こちらは「公共交通事業者の現状・意見等」としまして、前回の第1回協議会でもご紹介しました、公共交通事業者アンケートに関する概要や主なご意見等を記載しております。

また、バスやタクシーについては、事業者アンケートの結果を踏まえ、さらに詳細なエリアや現況などを確認するため、バス事業者10社及びタクシー協会千葉支部とヒアリングを実施しました。

先ほどお話しした、運転手不足の問題については、ヒアリングにてより深刻な課題であることが確認できましたので、ヒアリング後、追加のアンケートを実施し、乗務員に関することや定時性に関することなどについて、現在取りまとめ中でございます。

続きまして、再度資料2にお戻りください。

青色の「地域・公共交通の状況」の欄をご覧ください。

この項目では、本市の人口の減少や高齢化に関するデータなど、基礎情報に基づき、現状を整理したものです。

すでに把握していた内容も含まれますが、人口減少や高齢化の進展、また、クルマの利用が多く、バス利用が少ないことなどがわかっております。

また、第1回協議会ではお示しできませんでしたが、昨年11月に平成30年度のパーソントリップ調査結果が公表され、「市内の移動が多く、東京への移動も多い」ことなどがわかっております。

このパーソントリップ調査についても整理したものが、資料4でございます。

資料4をご覧ください。

基礎情報データにつきましては、前回お示しした内容も含まれています。資料4では、表紙の目次において、今回の調査で追加した項目を右側黄色のマーキングで表示しております。

1ページ目からは、平成30年パーソントリップ調査結果について整理しております。

皆さまご存じのとおり、パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で」「どこから

どこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるものです。そこから、鉄道やバス、クルマといった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。

平成30年のパーソントリップ調査では、平成30年9月から11月において平日の1日の人の動きを調査しております。

東京都市圏全体における調査結果の特徴として、1ページの下段に記載しております。

総移動回数（総トリップ数）が調査開始以来、初めて減少となったことや、外出率もすべての年齢階層で減少したことが特徴としてわかっております。

この東京都市圏全体における調査結果の特徴については、2ページ目以降にグラフなどでももう少し詳しく示しておりますので、後ほどご確認いただけたらと思います。

続けて、5ページ以降に千葉市域での調査結果の特徴を記載しております。

5ページ目は、自宅から通勤する際の移動を表したものです。図で示している矢印は、どの場所からどこへ向かったかを表しており、矢印の太さで移動の数を示しており、市内間の移動や東京都への移動が多くなっていることがわかります。

また、下段のグラフを見ると、隣接する市に対しての移動は、自動車が多いことがわかります。

続いて、6ページでは自宅から通学に関する移動を記載しております。通勤と同様に通学においても市内の移動が多いことがわかります。また、市内や近隣市への移動は「徒歩・自転車」が多いことがわかります。

同じように、7ページには買い物や通院などに関する移動、8ページには自宅以外から勤務・業務に関する移動を示しており、どれも市内の移動が多いことがわかります。

続いて、9ページから11ページは市内各区についての移動を、移動先や交通手段で表したものです。

「通勤」に関しては、花見川区、稲毛区、美浜区は東京都への移動が最も多く、一方で「通学」や「買い物・病院など」は、各区内の移動が多いことがわかります。

交通手段につきましては、どの項目においても、バスによる移動が少ないことがわかります。

続きまして、インバウンドに関するデータについても追加しておりますので、31ページをご覧ください。こちらは、前回の第1回協議会にてご意見いただきました、外国人旅行者に関するデータでございます。本市では、外国人旅行者に関するデータが乏しいため、ナビタイムジャパン様の膨大な蓄積データを活用し、外国人旅行者の移動について整理を進めております。

ナビタイムの集計結果の例としまして、32ページをご覧ください。上部の千葉市内に滞在している訪日外国人の分布について、海浜幕張駅周辺と千葉駅周辺に多く分布していることがわかります。

また、下段の千葉市内を移動している訪日外国人の分布につきましては、JRや京成電鉄沿線や高速道路周辺に移動が多く見受けられます。高速道路の移動が多いのは、訪日外国人の観光バスなどの利用が考えられます。

続いて33ページでは、千葉市の訪日外国人の滞在者数を国別に整理したものです。千葉市の訪日外国人は、滞在時間が10分未満の人が大半であることがわかります。

そのほか、パーソントリップ調査やインバウンド以外にも、前回から追加された箇所もございますが、割愛させていただきます。

続きまして、再度資料2にお戻りいただき、緑色の「市民の実態・視点」をご覧ください。

この項目では、公共交通の利用者である市民実態やニーズに関する情報を整理したものです。

アンケートの結果等により、市民の公共交通に関する考え方、ニーズとしては、鉄道について満足度が高いものの、バスに関しては少し不満があるようです。また、最寄りのバス停に関することもよくわ

かっている人がいることもわかりました。

この項目に関する各調査の内容を整理したものが、資料5でございます。資料5をご覧ください。

「市民の実態・ニーズ等」については、目次に記載のとおり、WEB アンケート、高齢者に対するニーズ調査、市民アンケート、の大きく分けて3つの調査結果を用いて状況を整理しております。

初めにWEB アンケートです。1ページをご覧ください。WEB アンケートは、毎月違ったテーマに関するアンケートを、千葉市ホームページにて実施しているものです。本件は、昨年12月に「日常生活における移動手段」として、一番多く利用する公共交通や最寄りの路線バスの認知度など、全8問をアンケート調査したものでございます。一番利用する交通手段は「自動車」が多いことがわかります。

また3ページのとおり、最寄りのバスに関する認知度については、高齢の年代になるほど、認知度が高い傾向にあることがわかります。その他の設問については、割愛させていただきますので後ほど、ご確認いただけたらと思います。また、11ページと12ページには、クロス集計した結果も載せておりますので合わせてご確認をお願いします。

続いて、13ページをご覧ください。こちらは、市内にお住まいの75歳以上の方を対象としたアンケートでございます。アンケート項目については、目的別の交通手段や現状の外出状況等を調査したものであり、2,000を超える回答を得ております。

最後に22ページをご覧ください。こちらは、昨年、委員の皆さまにも周知させていただきました、市内の移動に対するアンケートです。市内にお住まいの15歳以上の方を対象に無作為抽出として約4,500人に配布したアンケートでございます。当初は12月25日を締め切りとしておりましたが、回収率が低かったことから、対象者に催促のハガキを配布するとともに、回答期限を1か月伸ばしました。

その結果、22ページの下段のとおり、回答数1,592票、回答率は35.1%とすることができました。

続いて、23ページをご覧ください。回答期限を1月25日としたことから、現在入力作業中であり、本協議会では、速報値として、入力作業が完了している465件について、属性と結果の一部をご報告いたします。なお、現在集計中ですので、本日はお示しできませんが、このアンケートでは多くの設問項目を設けていましたので、ほかの調査結果などと照らし合わせながら分析を進めていきたいと思っております。

もう一度、資料2にお戻りください。

ただいまご説明させていただきました3つの項目を踏まえて、課題を整理していきたいと考えております。また、中央部分に黄色の枠で記載しておりますとおり、これら3つの現状等を踏まえ、集約型都市構造への転換や、公共交通の利便性向上及び維持・確保等を検討していきます。

それから、下段の枠の外に記載させていただきましたが、さらに補足・強化する項目として、バス事業者部会の設置や、市民ワークショップの開催を考えております。

こちらにつきましては、後ほどの第2号議案、第3号議案としてご説明させていただきます。

最後に、資料1に記載しております、「総合交通政策の経過報告」についてご説明いたします。

資料6をご覧ください。

現在の千葉市の交通のマスタープランである、千葉市総合交通政策の経過についてです。

1ページから3ページにつきましては、第1回協議会でお示した図面などを用いて作成しております。

第1回協議会のご説明内容と繰り返しになりますが、1ページに記載のとおり、総合交通政策は平成24年に策定した中長期的な計画であり、短期的な計画として、施策の推進計画がでございます。

また、下段のとおり、当時の社会情勢を踏まえて基本方針を設定しております。

2ページをお開きください。先ほどの基本方針を達成するため、3つの総合交通体系を確立し、さらに、3ページのとおり、総合交通体系に対する方針や施策を設定しております。

続いて4ページをご覧ください。4ページでは、総合交通政策の今後の見直しの方向性を記載したものでございます。

総合交通政策では、先ほどの総合交通体系の1つである「交通ネットワーク」の取り組みとして、左上の図のとおり、今後10年間で幹線として整備を検討するルートとしまして、①から⑤の5つのルートを設定しております。

幹線とは、右下の表のとおり、モノレールや1日100便以上の路線バスやLRT、BRTなどと位置付けております。

検討の方向性につきまして、右上の枠内をご覧くださいと思いますが、各施策の取り組み状況を加味した上で、総合的に判断したいと思っております。

また、運転手不足が深刻な問題になっていることや、市民ニーズの把握を今後さらに進めていく中で、真に必要なネットワークの構築を検討していきたいと考えております。

続いて、5ページをご覧ください。

5ページでは、今後、網形成計画に位置付ける施策についての考え方を示したものでございます。

繰り返しとなりますが、総合交通政策では左側に定めたとおり、総合交通体系や各施策を位置づけておりますが、網形成計画におきましては、この総合交通政策の体系にこだわらず、施策を検討していきたいと考えております。

右側上段をご覧ください。

網形成計画では、行政だけでなく、4行目には、交通事業者や住民の役割を定めること、また、環境、健康、インバウンドなどについても検討していくため、追加でさまざまな施策が考えられると想定されます。

また、国土交通省にて開催している、交通政策審議会交通体系分科会の地域公共交通部会において、平成26年の活性化再生法の法改正後の社会情勢の変化として、①から⑥に記載しております6項目を掲げております。

総合交通政策の策定は平成24年になりますので、もちろんこの6項目については、検討されていないことから、これらについても網形成計画では、検討していきたいと考えております。

以上、資料6の「総合交通政策の経過報告」のご説明でございました。

これにて、議題第1号「地域公共交通網形成計画の状況報告について」のご説明を終わりとさせていただきます。

よろしくご審議の程をお願いします。

【轟会長】

ありがとうございます。様々な調査等を基に課題等を取りまとめ頂きました。この課題等の認識があるかどうか皆様のご意見をいただきたいと思いますが、何かご発言いただければと思います。

【小島委員】

速報値ということでもとめられていますが、資料5「Ⅲ 市内の移動に対するアンケート結果(概要) ※速報値」の中で、アンケート結果概要の部分で、満足な点と不満足な点について、タクシーの部分が気になりました。現在の集計上、満足な点、不満足な点の両方において、一番多い意見が「特になし」に集中している点に違和感があります。おそらく鉄道や路線バスと同じ区分の集計結果になっているた

め、タクシーに対する適切な集計ができなかったのではないかと思います。私個人としての意見では、タクシーの問題点はお金がかかるなどがすぐに浮かびますが、ここの集計値をどのように見ていくのか意見をお聞かせください。

【轟会長】

データは精査いただくとして、このような結果であればどのような考察ができるのか教えていただければと思います。

【事務局】

現在集計中であり、分析しているところでございます。事務局としましても、なぜタクシーだけこのような結果なのか、やはり料金が問題なのかというところは感じました。これからたくさん結果を基に分析、整理して進んでいきたいと思っております。

【松野委員】

資料3の「利用者の動向について」、都心部の駅利用客は微増傾向にあるとありますが、千葉市の人口、事業所も増えているのでおそらく増加していると思っております。こちらの結果をみると、例えばパーソントリップ調査を見ると、一断面の情報のみしか得られていないため、どこが増えているか、減っているかわからない状況です。おそらくこれから出てくると思っておりますが、一断面だけ見せられて、千葉市として断言するのは難しいと思っております。利用者が増えているか、減っているかの状況がある中で、これからの網計画の議論になっていくのかと思っております。利用者が増えているのであれば、利便性の向上をどうしていくのか、減っているのであれば効率的な運行のような議論になるかと思っております。

【轟会長】

私も似たようなことを思いました。ぜひ、今後調査をお願いしたい点があります。資料2の乗務員不足などはヒアリング結果から得られていますが、都心部の頭のところに、バスの特定区間で利用客が増加や、渋滞でバスが遅延と記載されていますが、具体的にどこかということが知りたいです。この点について今後の調査を行うのか教えていただけますでしょうか。

【事務局】

アンケート等については町字名まで回答していただいております。その部分をGIS上の千葉市の地図上に落とし込みなど、どの地域にそのような意見が多いのか、可視化して分析をしたいと考えています。

【轟会長】

利用者数や路線の供給量（本数や輸送量）のデータについても同じように重ね合わせるということでもよろしいですね。是非ともやっていただきたいと思っております。

【飯塚委員】

先ほどタクシーの話がありましたが、2月1日に運賃改定が実施されました。資料3の4ページのタクシーの利用者動向について、短距離の利用者が増加し、長距離の利用者が減少しているとありますが、現在の運賃は、1.27 km 500円、その後263mごとに100円の加算となります。これまで10月の消費税改定にあわせて2 km 740円でしたが、今回利用しやすい運賃体系として1.27 km 500円となっております。初乗りを変更、加算距離も変わっており、長い距離については若干の運賃値上げとなります。背景には魅力ある職業タクシーという点と、タクシー運転手の賃金が他の業態と比べて低いという点がございまして。背景も変わっておりますので、利用動向も変わるかもしれません。その点について、ご留意いただきたいと思っております。

【轟会長】

ありがとうございます。バスもタクシーも乗務員不足ということで、法を改善していかないと乗務員

は増えないということに対する取組みは良い情報であると思います。

【小島委員】

インバウンドの調査結果について、ナビタイムのデータでこのようになってしまうと思いますが、このデータからみると、成田からナビタイムを起動、もしくはバスの中から開いたのかという印象を受けますが、今問題の千葉市におけるインバウンドの動向、特に公共交通に対する動向はつかめるのでしょうか。

【轟会長】

なかなかデータの制約等があって、不自由をされていると思いますが、資料4の32ページの図では、特に下はバスやJRなどで通過しているデータであり、あまり意味ないかと思います。千葉市に滞在している人、まわっている人たちを分析できるのでしょうか。

【事務局】

今回参考として載せているのですが、実際は、ナビタイムからソフトをお借りしています。アプリを購入しまして、実際は125mメッシュなど反映させることができます。お手元の資料では、1kmメッシュであくまでも24時間滞在や測位などのすべての総計を示したものになっています。それ以外に、朝、昼、夜、深夜の時間帯によって1kmメッシュや125mメッシュで測位やユーザーの場所の分析をすることができます。分析の進捗などは実際に公共交通のどのような経路を利用しているのかまでは分析できておりませんが、また時間をかけて、インバウンドの移動特性を分析していきたいと考えています。現在スクリーンに示しているのが125mメッシュの測位を取り上げており、鉄道の利用者が多いなどを把握できておりますが、もう少し検証し、皆様にお見せできればと思います。

【小島委員】

できる範囲で分析をしていただきたいと思います。通過してしまうというよりどの駅で降りたなどが分かれば良いと思います。

【二村副会長】

インバウンドの話が出てきましたが、濃い色になっているのはおそらく海浜幕張駅周辺ですか。これはホテルに滞在している人が多いということでしょうか。インバウンドの動きについては通過交通と千葉市内に起終点があるもので分けられれば良いと思います。通過していく人に対しては、降りていただく努力をする必要があります。また、滞在している人たちの目的を知ること、より良い滞在場所にできると思います。

本質的な質問ではないのですが、資料5の「I 2019年度 第9回WEBアンケート結果(概要)」というのは、千葉市が行っているもので必ずしも交通を対象とするわけではないということでしょうか。また回答数が721人とありますが、WEBアンケートを回答する方は自発的に参加している人たちですか。このようなアンケートの場合、比較的に高齢者の方が参加していただくことが多い中で、30～50代の生産年齢の回答が多いことについて、どのような工夫をしているのかお聞きかせください。

【事務局】

WEBアンケートについては無作為抽出とは異なり自発的なものであり、市の方で交通以外に毎月行っています。アンケート協力者にはちばシティポイントの付与や施設利用券が抽選で当たるなど、一定のインセンティブをかけています。

【轟会長】

本来であればもう少し10～20代の意見が欲しいですね。もっと受けるインセンティブをご検討いただければと思います。資料2「現状・問題等の整理」ということで、これを基に方針を設定していきま

すので、この中の課題などで抜けているものが無いかご確認いただければと思います。

【松野委員】

アンケートの中から公共交通が便利になれば車を手放しても良いと思っているという人がどれくらいいるのかなど、そのような所がもう少しわかって施策的に踏み込めれば良いと思いますが、項目が多くわかりにくい。どのあたりを見ればよいか、またこれからわかってくるのでしょうか。

【事務局】

現在分析中のものですが、資料5の30ページにアンケート票を掲載しています。その中の設問項目の問1につきましては、「あなたが車を利用する主な理由をお聞かせください」ということで、実際にマイカーを利用している人がなぜ利用しているのか聞いています。問2につきましては、「あなたの公共交通を利用する主な理由をお聞かせください」ということで、公共交通を利用している理由などを聞いています。例えば問1、問2の2つを分析比較し、例えば車を使っている人がどのような目的で使っているということが分かれば、公共交通を車に近づけていき、公共交通の利用が増えるのではないかと分析ができるのではと考えています。そのような観点からについても分析を進めていければと思っています。

また、資料5の20ページにニーズ調査について結果を記載しています。75歳以上の高齢者の移動に関するアンケートで、全年齢ではありませんが、その方たちに免許保有や免許返納について聞いています。問6-1では、免許返納を考えている人が33.8%、免許返納をしたいが返納できない人が10.8%とあり、半数くらいの方が返納を考えています。21ページの上段に免許返納をできない理由として「買い物が不便」「通院が不便」「その他外出が不便」という点について複数回答で6割以上を占めています。このような方がどこに住んでいるかなどについては、回答いただいた方の町名は把握しているので、場所を含めて分析していきます。見える化することで地域特性と意見がうまくまとまってくると考えています。市民アンケートの集計結果とWEBアンケート、高齢者アンケートを組み合わせていき状況を確認します。

【轟会長】

私もまちづくりの点が気になっていました。お願いとして、資料2の市全体のまちづくりの方向性(黄色い四角)に、集客型の施設と協力してできないのかと考えました。パーソントリップ調査の結果でも見られた通り、外出が減っています。外出の魅力が減っているため、まちへ人が出ていけないのではと考えます。それにより自動車も含め利用が減り、全公共交通の利用も減るので、地域によって異なりますが、外出を増やし、できるだけ公共交通を利用するため、まちとの連携が重要かと思います。インバウンドについてもホテルに滞在でなく外に行けるような取り組みなども考えられます。いくら公共交通を整備してもまちに魅力がないと利用しないので、強化していくことが必要と考えます。

【小島委員】

私も高齢者に入るとと思いますが、運転免許証を返納できない理由として買い物が挙げられます。ただ勘違いしていけない点は、買い物が不便なら近くにバスを通せばよいというわけではなく、荷物が重いので利用できないなどの理由があります。

【轟会長】

買い物の荷物を持ち帰れないなどの理由が挙がっているので、その点も踏まえて改善してく手立てを検討すべきだと思います。状況報告ということで、このような認識ということで審議をさせていただきます。今回いただいた意見をさらに調査、修正、加筆をしていくということ。

ほかにございますでしょうか。

それでは、議題第1号「地域公共交通網形成計画について（状況報告等）」承認することに賛成の方は挙手をお願いします。それでは多数挙手をいただきましたので、議題第1号「地域公共交通網形成計画について（状況報告等）」、原案どおり承認致します。

第2号 千葉市バス事業者部会の設置について

【轟会長】

続きまして、議題第2号「千葉市バス事業者部会の設置について」の説明をお願いいたします。

【事務局】

それでは、資料7の「千葉市バス事業者部会の設置について」をご覧ください。

本議題につきましては、この協議会の下部組織として、「千葉市バス事業者部会」を設置するものでございます。

この部会の目的といたしましては、本市域全域にネットワークが張り巡らされているバス路線に関し、地域公共交通網形成計画を策定する上で検討すべき「本来の目指すべき将来像」や「目標設定」などを市内路線バス事業者と共有等を図ることを目的としております。

部会の概要につきましては、記載のとおり、

- (1) の名称といたしましては、「千葉市バス事業者部会」、
- (2) の位置づけとしましては、本協議会設置条例第9条に基づくものといたします。
- (3) の調査審議事項といたしましては、

- ・ 地域公共交通網形成計画に関する事項
- ・ バス交通の方向性の確認や利用実態やニーズ、要望などのバス交通に関する情報共有等に関する事項
- ・ 本市の目指すべき将来像、地域公共交通網形成計画の目標を設定する上で検討すべき公共交通サービス水準等に関する事項
- ・ 部会の運営方法、その他部会が必要と認める事項

としております。

(4) の委員につきましては、本協議会設置条例第9条第2項に基づき、会長が指名する委員及び臨時委員で組織すること、また、部会長及び副部会長を置くものとしております。

また、この部会の目的に基づき、バス事業者が主体となった委員構成でお願いしたいと考えております。

続いて、開催頻度でございますが、おおむね2か月に1回程度とさせていただきます。

最後に、本部会の設置予定日といたしましては、本日、2月7日といたします。

また、この資料の2枚目には、ご参考といたしまして、先日、報道されていた熊本市の路線バスの共同化に関する資料をお配りいたしました。

本件は、バス事業者が、バス利用者の減少や運転手不足といった課題に共同で対処し、重複する路線の見直しや運賃調整などを行う共同経営への移行で合意した記事でございます。

今回のバス事業者部会では、この内容は時期尚早であり、本市内では適切なかどうかはわからないため、あくまでもご参考としてお配りさせていただきましたが、今後、バス事業の利便性向上や持続可能なものにしていくためには、同様に情報共有を密に進めていく必要があると思ひ、ご紹介させていただきました。

以上で説明を終わります。よろしくご審議の程をお願いします。

【轟会長】

ありがとうございます。議題第2号「(仮称) 千葉市バス事業者部会の設置について」何かご意見等はありませんか。

【梶田委員】

前回の会議で地域公共交通部会の設置を承認しましたが、本協議会と部会があるということで、どのような形で進めていくのか教えていただきたい。

【轟会長】

前回の構成を踏まえて役割分担を説明してください。

【事務局】

前回は承認いただきました千葉市地域公共交通部会は、道路運送法に基づく会議体であり、バスの運賃、路線変更などの協議を行う場です。一方、本協議会では、網形成計画を作っていくための協議会となりますので、活性化再生法に基づいて運営させていただいております。今回のバス事業者部会につきましては、網形成計画に関する内容を検討したいと思います。本協議会において、網形成計画について議論いただき、策定を進めていきますが、千葉市内はバス事業者が多数おり、本協議会ではバス事業者は委員ではありませんので、バス事業者と連携を図るために部会を設置します。

【轟会長】

わかりにくいですが法律が分かれているということで、地域公共交通部会は事業認可であり、今回ご説明頂いた部会はマスタープラン、方向性を検討していくものと考えます。その中で事業者との合意形成、考え方の調整は不可欠ということで設置していきます。

【依田委員】

今の説明だと、バス路線の網の整備を決めていく話という理解ですよろしいですか。

【事務局】

そうです。こちらの協議会も新たに設置するバス部会もどちらも将来的な千葉市の公共交通ネットワークの方についての議論、意見交換、連携方策の検討を行っていきたいと思います。前回設置させていただいた部会については、道路運送法に基づくバス事業に関しての手続きを皆様で意見していただくために設置しました。同じ部会であるが性格は異なるということでもあります。

【依田委員】

いつ頃までに部会の検討結果を出されるのでしょうか。

【事務局】

協議会自体も来年度一年かけて将来像を議論いただく考えであり、それと並行してバス事業部会も進めていきます。大体2カ月に1度バス事業者部会を実施したいと考えていますので、本協議会の皆様への情報提供がバス事業者部会2回分になる場合もあるかもしれませんが、なるべく並行して進めていき、お互いに情報共有しながら進めていければと思います。

【轟会長】

バス協会よりご意見等がありますでしょうか。

【成田委員（代理：田中様）】

バス事業者部会については、ご説明のあった通り、本会議でバス事業者の出席者が多くなってしまうため部会を設置すると聞いています。部会の中で、網計画の検討がスムーズに進めばよいと思っています。

【轟会長】

ありがとうございます。その他の意見はいかがでしょうか。

バス事業者の協力がないとこの事業はうまくいかないのでは、部会で一緒にやっていく認識であります。

それでは、議題第2号「千葉市バス事業者部会の設置について」承認することに賛成の方は挙手をお願いします。多数ですので、議題第2号「千葉市バス事業者部会の設置について」、原案どおり承認致します。ここで、事務局より報告がありますので、お願いします。

【事務局】

ただいまの議題第2号「千葉市バス事業者部会の設置」について、皆さまよりご承認をいただきましたが、部会の委員につきましては、千葉市地域公共交通活性化協議会設置条例第9条第2項に基づき、会長が指名する方と規定されておりますので、ここで、轟会長より、部会委員の指名をお願いいたします。

【轟会長】

わかりました。それでは、私より部会委員を指名いたします。

二村委員、成田委員、飯塚委員、青木委員を指名します。

それから、臨時委員として、学識経験者、交通事業者を指名します。

なお、臨時委員の方々につきましては、部会を開催するごとに、事前に事務局より通知いたします。

今後、千葉市バス事業者部会を開催する際には、どうぞよろしくをお願いいたします。

第3号 千葉市地域公共交通部会の設置について

【轟会長】

続きまして、議題第3号「市民ワークショップの開催、今後の進め方について」の説明をお願いいたします。

【事務局】

それでは、議題第3号「市民ワークショップの開催、今後の進め方について」ご説明いたします。

お手元の資料8をご覧ください。

初めに、市民ワークショップについてご説明いたします。

市民ワークショップは、網形成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歳以上の市民の方を対象に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「利用者の視点」を整理することを目的としております。

まだ案の状態ではございますが、開催日程やテーマ、開催地域については、2に記載のとおりです。

開催時期につきましては、2月から3月の土休日を予定しております。

当日のテーマにつきましては、「地域の移動手段に関する問題点・課題の共有」として、パーソントリップ調査の結果、事業者ヒアリングやアンケートの結果などを提示しながら進めたいと考えております。また、バス事業者の実情などに関する実感なども共有したいと考えます。

開催地域につきましては、市民アンケートの結果などを基に開催エリアを検討していく方針でございましたが、結果の集計・分析に時間を要しているため、今年度のワークショップについては、各区1回ずつでの実施を検討しております。

参加者につきましては、市民アンケートと同様に、住民基本台帳から無作為抽出した15歳以上の市民の方に対して、参加案内の送付を予定しております。

当日の班体制につきましては、下段に記載のとおり、1班10人程度とし、3班体制にて実施を検討しております。

続いて裏面をご覧ください。

「3. 想定プログラム」として、当日のプログラム案を記載しております。

また、その下からは、参考として、来年度以降のワークショップの予定を記載しています。

来年度としましては、地域を限定した2回目と、「地域の移動手段の将来」をテーマとした3回目の計2回を検討しております。

以上、市民ワークショップに関するご説明でございました。

続きまして、「今後の進め方」についてご説明いたします。

お手元の資料9をご覧ください。

今年度の検討は、「本市の地域特性・公共交通の現状等の整理」としまして、議題第1号でもお示しましたとおり、大きく分けて

- ・公共交通事業者の現状
- ・基礎情報の整理
- ・住民の現状・意向の把握
- ・総合交通政策の経過

などに関する現状整理、現状分析に力を入れて取り組んでおります。

引き続き、バス事業者への追加アンケートの整理や、市民アンケートの分析、市民ワークショップの開催など、今年度も引き続き、現状整理などを実施していきます。

現状や問題等の結果を踏まえて、今後、課題を整理していきますが、「課題の整理」については、来年度の部分にもはみ出して位置づけさせていただいております。

令和2年度につきましては、網形成計画の策定に向けた課題の整理を踏まえて、基本方針・目標の方向性等を検討します。

そして、目標を達成するための施策の検討などを踏まえたのち、パブリックコメントを経て、令和2年度末に網形成計画の策定・公表を予定しております。

協議会の開催につきましては、予定ではございますが、記載のとおり、5月、11月、2月の計3回を考えております。

また、右側に記載しましたとおり、先ほどご説明した「バス事業者部会」や「市民ワークショップ」を随時開催していきたいと思っております。

その他、下段の枠の外側に、来年度も必要に応じて補完的なデータ収集や実態調査などの実施や、バス事業者部会の開催だけではなく、個別の打合せなど、各交通事業者と情報共有を図っていく旨を記載しております。

以上、「今後の進め方」のご説明でございました。

これにて、議題第3号「市民ワークショップの開催、今後の進め方について」のご説明を終わりとさせていただきます。よろしくご審議の程をお願いします。

【事務局】

ありがとうございます。今の説明に対して、質問ご意見はございますか。ワークショップについては是非ご協力いただきたいと思います。

【飯塚委員】

国交省としての公共交通網形成計画の見直しは取り組んでいるところであります。予定では6月くらいではないかと言われてはいますが、そういった見直しを含め、何か新しいものがあれば今後の流れに反映して取り組んでいただきたいと思います。

【轟会長】

網形成計画を古い枠組みで策定したら古臭くなってしまいますので、新しいものをどうやって入れていくのか気になっていました。法改正等の内容についても随時検討の中に取り入れてもらえればと思います。

【依田委員】

バス事業者部会では、バス事業者は臨時委員としては入らないのでしょうか。

【轟会長】

入ります。臨時委員は今後また指名します。

【依田委員】

千葉市だけでなく、周辺の千葉市に接する地域とも密に行えるとよいと思います。

【事務局】

周辺市町村とは連絡を密に情報共有し、千葉市の網形成計画をまとめたいと考えています。

【轟会長】

国でも広域をどうするのか話されています。広域での網形成計画も検討していくと良いと考えます。ぜひ回りの市町村と協力していただきたいと思います。

【小島委員】

ワークショップについては、今年度は3班体制ということは、30名を無作為に抽出することであるのでしょうか。また開催時期は各区1回ずつというのは、3班がどういう形で行うのでしょうか。

【事務局】

各区で3班と考えております。1班10名であるため、全体で180名となります。

【轟会長】

結構な人数であるので、皆様の中でも参加を促してもらえればと思います。参加者の中には事業者は入っていないのでしょうか。

【事務局】

今回のワークショップについては、市民のニーズを把握するため、市民の方がどういう思いがあるのか、どのようなことが課題なのかなどを様々な年代から意見を伺います。来年度以降、事業者の方に入っただけなどの取組みを事務局で検討しています。

【轟会長】

協議会委員ということで入るかもしれないということですね。今回は利用者の視点ということで市民がメインであり、来年度以降あるかもしれないということで、市民、事業者、行政で協力体制なども考えているので来年度以降もご検討いただければと思います。

それでは、議題第3号「市民ワークショップの開催、今後の進め方について」承認することに賛成の方は挙手をお願いします。多数ですので、議題第3号「市民ワークショップの開催、今後の進め方について」、原案どおり承認致します。

議題第3号をもちまして、本日すべての審議事項が終了しました。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。

6 その他 報告事項

【事務局】

轟会長ありがとうございました。最後の「その他 報告事項」といたしまして、事務局から報告事項がございます。

お手元の参考資料1をご覧ください。

昨年10月16日の第1回協議会にてご報告した、「千葉市幕張新都心地域都市交通戦略の評価」について、ご説明いたします。

前回の協議会にてご説明のとおり、この交通戦略は、平成21年3月に策定し、平成30年度で計画期間が終了したことから、各事業の評価を行ったのち、終了するものです。

まず、交通戦略の目標としましては、1ページ目の下段のとおりであり、取り組み内容は①から⑥の6つでございます。どれも、幕張新都心の基幹的な都市交通手段である連節バスに関する内容となっております。

続いて、2ページ目をご覧ください。

6つの事業の実施年度を下段に記載しております。交通戦略は、10年計画ではあるものの、ほとんどの事業が平成23年度までの実施として位置付けられております。

3ページ目以降は、6つの事業に対する概要とその実績を記載しております。ご覧のとおり、交通戦略の各事業は、評価指標・数値目標の設定はしておりません。

続いて、事業に対する実績については、黄色の網掛けで記載されている部分をご確認ください。①から⑥までの実績として、一部「未着手・未実施」の事業がございますが、ほとんどの事業は平成21年度、22年度の連節バス車両の更新に伴い、完了しております。

一方で、「未着手・未実施」の事業や、6ページに記載しておりますとおり、交通戦略の最後に「今後の課題」としまして、

- ・土地利用と都市交通
- ・幕張新都心エリアのバス路線
- ・交通手段ごとの連携強化
- ・モビリティ・マネジメント

の4つの項目が記載されております。

この4つの「今後の課題」や未着手・未実施の事業につきましては、今後、事業効果や社会情勢等を考慮しながら、引き続き当該事業実施の検討、あるいは新たな視点からの事業の導入など、評価指標・数値目標の設定も含めて検討していきたいと思っております。

この交通戦略は、網形成計画とは切り離して考えるものではございますが、現在、本協議会にて網形成計画を検討していることから、今後、これらの内容も併せて考えていきたいと思っております。

続きまして、2点目の「その他、報告事項」です。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、「令和元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、書面でのご審議とさせていただきます。改めて、ご報告させていただきますと、本市では網形成計画の検討にあたり、国庫補助金を活用しており、2枚目のとおり、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、「承認する」が過半数を占めるという結果でございました。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31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、別紙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。

以上、「その他 報告事項」でございました。その他、委員の皆様から、ご報告等がありますでしょうか。

【青木委員】

都市部長の青木でございます。本日はお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。千葉市では市議会において「超高齢社会調査特別委員会」という特別委員会が設置されています。その中で紹介したいことがございます。千葉市の「超高齢社会調査特別委員会」は、超高齢社会を迎えるにあたり、様々な問題点を調査していく委員会であり、その中に交通に関する議題が挙がっています。高齢者の外出支援を審議していくということで話が進んでいます。1月28日に第3回超高齢社会調査特別委員会が開催され、その中で議員の方から特別委員会が出た意見を協議会でも紹介して、今後の網計画の策定に活かしてほしいとの意見があったので紹介いたします。項目として、表の2番目「今後開催するワークショップだけでなく、各種調査結果に見られる市民意見を十分に踏まえ、地域公共交通活性化協議会にて議論を進めていただきたい。」という意見がございました。また、1番下には、「区内においても、地域ごとに特性がある。一つの区であっても交通事情は異なっている。十分な調査のもとで、地域公共交通網形成計画の策定を進めていただきたい。」という意見でございます。裏面上から3番目の「様々な移動手段、病院バス、企業バスなどを活用しながら、地域公共交通網を充実させるべきではないか。」というような意見もありました。すべての意見の説明は割愛しますが、特別委員会が出た意見を尊重しながら、協議会において今後網形成計画の策定に進んでいただきたいと考えています。

7 閉会

【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、「令和元年度第2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、次回の協議会は次年度5月頃に開催する予定ですが、開催日程につきましては、日程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。