

令和4年度 第2回 八千代市地域公共交通会議議事録

会議名 令和4年度 第2回 八千代市地域公共交通会議
日時 令和5年3月1日(水) 午前10時00分から11時30分まで
会場 八千代市役所別館2階 第1・2会議室
議題 八千代市地域公共交通計画の策定について
出席者 【委員】
鈴木委員(会長), 藤井委員(副会長),
三浦委員, 中村委員, 佐藤委員, 檜山委員, 小川委員, 成田委員,
岡本委員, 谷村委員, 那須原委員, 芦田委員, 高橋委員, 伊藤委員,
青木氏(渡邊委員代理), 森下委員, 島原委員, 細谷委員, 浅倉委員,
糟谷委員
【事務局】
若林都市整備部次長, 赤城都市整備部次長
(都市計画課) 山形副主幹, 岡田主任主事, 福田主事
【オブザーバー】
ランドブレイン株式会社井口氏, 佐久間氏

公開・非公開 公開
傍聴者 5名
議事 以下のとおり

—開会—

鈴木会長

それでは、定刻となりましたので始めさせていただきます。

皆様、本日はご多忙のところ、令和4年度第2回八千代市地域公共交通会議にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。

私は、都市整備部長の鈴木でございます。

恐縮ではございますが、ここからは着座にて失礼いたします。

八千代市地域公共交通会議設置要綱第4条第2項の規定により、会長として、また、第5条の規定により、会議の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日は、新たな任期後、初めての会議となりますので副会長及び監事の選出等もさせていただきますので、ご協力をお願い申し上げます。

はじめに、事務局から委員並びに事務局職員のご紹介、会議開催にあたっての注意事項がございます。それでは、事務局お願いします。

—委員等紹介—

事務局

都市整備部次長都市計画課長事務取扱の赤城でございます。本会議の事務局長となっておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、私から委員並びに事務局職員のご紹介をさせていただきます。また、今回は新たな任期後、初めての会議となりますので、委員の皆様からひと言ご挨拶をいただければと思います。

まず、事業者の代表としまして、京成バス株式会社 営業部長 三浦委員。

船橋新京成バス株式会社 取締役営業部長 中村委員でございますが、本日所用により欠席でございます。

千葉内陸バス株式会社 代表取締役社長 佐藤委員でございますが、本日所用により欠席でございます。

ちばレインボーバス株式会社 代表取締役社長 檜山委員。

東洋バス株式会社 取締役業務部長 小川委員。

一般社団法人千葉県バス協会 専務理事 成田委員。

千葉県タクシー協会京葉支部 事務局長 細谷委員。

京成バス労働組合 長沼分会 分会長 伊藤委員。

次に、市民委員といたしまして、

谷村委員。

那須原委員。

芦田委員。

岡本委員。

次に、関係行政機関といたしまして、

関東運輸局 千葉運輸支局 首席運輸企画専門官 高橋委員。

千葉県総合企画部 交通計画課 企画調整班長 渡邊委員の代理として、青木様。

千葉土木事務所 維持課長 島原委員。

八千代警察署 交通課長 森下委員。

次に、学識経験者といたしまして、日本大学 理工学部教授 藤井委員。

次に、本市職員といたしまして、経済環境部長 浅倉委員。

健康福祉部長 糟谷委員。

最後に、当会議の会長として、都市整備部長 鈴木委員。

以上で、委員の紹介を終わります。

続きまして、事務局の職員を紹介させていただきます。

都市整備部次長の若林でございます。

その他、都市計画課職員が出席しております。

また本日は、八千代市地域公共交通計画策定支援業務委託を受託しております、ランドブレイン株式会社より、井口様、佐久間様がオブザーバーとして出席しておりますので、ご了承のほどよろしくお願いいたします。

以上で、紹介を終わります。

—会議の公開・非公開—

事務局

続きまして、本日の会議の公開・非公開について申し上げます。本日の会議につきましては、「八千代市審議会等の会議の公開に関する要領第4条各号」の非公開議案に該当しておりませんので、公開といたします。また、会議録等の情報公開請求がなされた場合、公開することとなりますので、ご了承願います。

なお、会議録作成のため、本会議は録音させていただきますので、こちらもあわせてご了承願います。

次に、傍聴される方をお願いいたします。

会議の傍聴にあたりましては、傍聴証の裏面に記載された事項に注意の上、傍聴していただきますようお願い申し上げます。

また、会議資料の閲覧につきましては、「八千代市審議会等の会議の公開に関する要領第7条」の解釈及び運用により、会議中のみ閲覧に供し、会議終了後に回収させていただきます。

—資料の確認—

事務局

続きまして、本日の会議資料について確認をいたします。事前に配布している資料といたしまして、

- ・ 資料1 地域公共交通計画策定の手順
- ・ 資料2 八千代市地域公共交通計画策定業務実施計画書

本日配布している資料といたしまして、

- ・ 令和4年度第2回八千代市地域公共交通会議次第
- ・ 八千代市地域公共交通会議委員名簿
- ・ 八千代市地域公共交通会議設置要綱
- ・ 八千代市地域公共交通会議会議運営規程
- ・ 座席表

- ・資料3-1 公共交通に関する市民アンケート調査
- ・資料3-2 公共交通に関する八千代市北部地域住民アンケート調査
- ・資料3-3 公共交通利用者アンケート調査
- ・参考資料 公共交通沿線地域の徒歩圏人口分布等

を配付しております。資料に不備はございませんか。
事務局からは以上でございます。

—役員を選出—

鈴木会長

それでは、「役員」の指名をさせていただきます。

副会長につきましては、八千代市地域公共交通会議設置要綱第4条第2項の規定により、藤井委員を指名させていただきたいと思いますが、藤井委員お引き受けいただけますでしょうか。

藤井委員

お引き受けいたします。

鈴木会長

藤井委員を副会長に決定いたしました。よろしくお願いたします。次に、監事につきましては、谷村委員と伊藤委員を指名させていただきたいと思いますが、お引き受けいただけますでしょうか。

谷村委員

お引き受けいたします。

伊藤委員

お引き受けいたします。

鈴木会長

谷村委員と伊藤委員を監事に決定いたしました。
よろしくお願いたします。

—一定足数の報告—

鈴木会長

次に、委員の出席状況ですが、本日は20名中18名の委員がご出席されております。

本会議の設置要綱第5条第2項の規定による半数以上の出席となりますので、本日の会議は成立いたしました。

—議事録署名人の指名—

鈴木会長

続きますして、本会議の会議運営規定第5条第2項の規定による議事録署名人の指名でございますが、小川委員と芦田委員を指名させていただきたいと思いますが、お引き受けいただけますでしょうか。

小川委員

お引き受けいたします。

芦田委員

お引き受けいたします。

鈴木会長

小川委員と芦田委員を議事録署名人に決定いたしました。
よろしく願いいたします。

—会議—

鈴木会長

それでは会議に入りたいと思います。

本日の議題は、「八千代市地域公共交通計画の策定について」となっております。事務局より議題について説明願います。

事務局

本日は、忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、よろしくお願ひします。

それでは、担当から「八千代市地域公共交通計画の策定」について説明差し上げます。

事務局

都市計画課の山形と申します。

私から、本日の議題「八千代市地域公共交通計画の策定」について、事前にお配りしております資料に沿って、ご説明いたします。

よろしく願いいたします。

それでは、まず、地域公共交通計画の策定に至る本市のこれまでの経緯について、改めましてご説明いたします。

本市におきましては、これまで、地域の要望をふまえた交通手段として、コンパクトカー等の導入を検討してきました。しかし、地域との協議や事業者ヒアリングを行い、ルート案の試走を行いましたが、課題が多く、事業の持続性を見込むことが困難との認識に至っています。

そのことについて、令和2年2月開催の地域公共交通会議に諮ったところ、今後の施策を検討するにあたり、市域全体の状況と地域の特性をふまえた八千代市の公共交通の指針となる、総合的な交通計画の策定が必要であるとの方向性が示されました。

こうしたことを受けまして、昨年8月に、計画策定にあたっての方向性等を委員の皆さまにお示しし、それについての委員の皆様のご賛成及びご意見をいただいたところでございます。

その後、昨年12月に、ランドブレイン株式会社と「地域公共交通計画策定支援業務委託」を契約し、具体的な計画策定に取り掛かっております。

それでは、「資料1 地域公共交通計画策定の手順」をご覧ください。

こちらは、国土交通省が作成しております「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」から、一部抜粋した内容となっております。

委員の皆様はすでにご存じのこととは思いますが、改めまして、「地域公共交通計画」とはどのようなものか、どのような手順で策定がなされるのか、確認していきたいと思っております。

まず、資料1の上段「地域公共交通計画とは」ですが、こちら読み上げさせていただきます。

「地域公共交通計画とは、地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となり、国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会（法定協議会）」を開催し、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン。」となっております。

資料の左側の列につきましては、計画作成における【全体の流れ】、右側の列につきましては、具体的な【計画の検討手順】となっております。

下段左側【全体の流れ】のうち、「対象区域の設定」については、八千代市全域となります。

次の「法定協議会」につきましては、本市においては、本会議が位置付けられており、「現状や課題の共有化」といたしましては、冒頭に述べましたような経緯が委員の皆様にも共有されているものと考えております。

資料右側の【計画の検討手順】でございますが、こちらが、今後行っていく具体的な作業の流れとなっております。

まず、地域の現状、公共交通の概況、住民ニーズ等の把握、これまでの公共

交通施策や関連施策等の整理，国が示す基本方針の確認等を行い，そこから明らかにした八千代市の地域公共交通の現状・問題点，課題を整理いたします。

それらをもとに，地域公共交通計画の基本方針・目標を定め，目標の実現のための施策の検討を行い，計画案を作成いたします。

その後，パブリックコメントにより，市民等の意見を収集・整理し，計画案に反映いたします。最終的に本会議において，計画案についてご了承していただき，計画の策定，主務大臣へ送付といった流れとなっております。

「資料1 地域公共交通計画作成の手順」の説明については以上となります。

鈴木会長

はい，ありがとうございました。

ただいま事務局より「資料1 地域公共交通計画策定の手順」について説明がありました。ご意見，ご質問がありましたら，ご発言をお願いします。

成田委員

1点，確認のための質問です。

資料1の【計画の検討手順】に「既存の網形成計画・連携計画等の評価」という項目がありますが，これについての口頭説明がありませんでした。八千代市における地域公共交通網形成計画及び地域公共交通連携計画等の策定状況と，それに対する今までの評価等，何か補足してご説明いただける点があればお伺いしたいです。

事務局

八千代市ではいわゆる「網形成計画」を現時点まで策定しておらず，令和2年度の法改正で「地域公共交通計画」へと変更された計画をこれから策定する予定です。連携計画も，網形成計画及び関連する計画が無かったため，資料には掲載しましたが，この項目の説明は割愛させていただきました。

成田委員

ありがとうございました。

鈴木会長

他にご質問等はありませんでしょうか。

それでは，事務局は引き続き説明をお願いします。

事務局

それでは，続きまして，「資料2 八千代市地域公共交通計画策定業務実施計画書」に沿って説明させていただきます。こちらは，今後行ってまいります，

八千代市の地域公共交通の現状分析，住民ニーズの把握等の具体的なスケジュールについてご説明いたします。

資料の1ページをご覧ください。

業務内容といたしまして、まず(1)「国の動向や上位・関連計画の整理」となっております。計画の策定にあたって、公共交通に関する国・千葉県・八千代市の上位・関連計画の整理を行います。

次に(2)として、「公共交通に関する現況把握」となっております。こちらは、公共交通に係る様々な基礎的データの整理を行い、交通事業者の皆様へのヒアリング等を通して、八千代市の公共交通の現状を把握してまいりたいと考えております。下の表に、調査の具体的な内容を示しております。

資料の2ページをご覧ください。

(3)として「アンケート調査」となります。市民や公共交通利用者へのアンケートを実施し、各種ニーズの把握をいたします。

アンケートの種類といたしましては、まず、無作為で抽出した15歳以上の市民2,500人を対象とした市民アンケート調査を行います。

続いて、資料の3ページをご覧ください。公共交通の沿線から離れている地域が集中している北部地域の在住者500人を対象にしたアンケートです。

続いて、公共交通利用者アンケート調査としまして、市内の鉄道、路線バス、タクシーの利用者を対象としたWebアンケートとなっております。

それぞれのアンケートの説明及び設問項目につきましては、後ほど詳しく説明させていただきます。

続きまして、資料の4ページをご覧ください。

(4)「問題・課題の整理」となっております。

公共交通に関する上位・関連計画の整理や現況把握、アンケート調査によるニーズ把握の結果を踏まえ、八千代市の公共交通の問題・課題を整理いたします。

次に、(5)「将来構想の検討」として、八千代市がこれから目指すべき交通体系を整理し、地域公共交通の将来像を検討いたします。

(6)「地域公共交通網の具体的な検討」として、路線バス網や新たな地域公共交通を導入する場合の、基本的な考え方等を整理いたします。

(7)として、いままでご説明してきたことを総合的に整理し、地域公共交通の基本的な方針、目標、目標を達成するための事業、達成状況の評価に関する事項等について記載された地域公共交通計画の素案を作成いたします。

最後に、(8)としてパブリックコメントを実施し、計画案に対する市民等の意見を収集・整理します。その上で、最終的な計画案を本会議でご承認いただき、計画の策定をしたいと考えております。

次に5ページをご覧ください。

こちらが「八千代市地域公共交通計画策定スケジュール」となっております。

こちらに計画策定のスケジュールをまとめさせていただいております。上のほうから、先ほどの説明の内容と連動するような形で、それぞれのスケジュールを記載しております。

一番下の段に（９）法定協議会という欄を設けておりますが、こちらが、今後予定されている、八千代市地域公共交通会議の開催時期の案となっております。

本日の３月に開催している会議以降につきましては、６月の会議で計画の骨子案、９月の会議で骨子、１２月の会議で計画の形がある程度まとまった素案をお示しできればと考えております。

その後、年明けにパブリックコメントを実施し、それを踏まえた原案を作成いたしまして、３月の会議で最終的にご承認いただきたいとするものです。

これから、委員の皆様から様々なご意見をいただきまして、より良い計画を策定していければと考えておりますので、よろしく願いいたします。

「資料２ 八千代市地域公共交通計画策定業務実施計画書」の説明については以上となります。

鈴木会長

はい、ありがとうございました。

ただいま事務局より「資料２ 八千代市地域公共交通計画策定業務実施計画書」について説明がありました。ご意見、ご質問がありましたら、ご発言をお願いします。

檜山委員

４ページ（６）「地域公共交通網の具体的な検討」では、①「路線バス網の整理」②「新たな地域公共交通の導入検討」とあります。（４）「問題・課題の整理」を、アンケートを通じて整理して、（５）「将来構想の検討」が行われるという流れは理解できます。しかし（４）、（５）から（６）①・②へと続くのは、少々論理が飛躍しているような気がします。こちら路線バス網の整理という形で断言して書かれていますが、たとえば地域公共交通のネットワークを確保するとか整備するとか、あるいはそのための施策や手法を検討するとか、といったほうがより適当な気がするのですが。バス網の整理ありきのように見えますので、その背景をお聞かせいただきたいです。

もちろん交通網、ネットワークの確保に向けては、再編も一つの方法ではありますが、その他利用促進策や様々な活性化策によって公共交通ネットワークを強化、発展させる方法もありますので、様々な手法があるのになぜ、「整理」に至ったのでしょうか。あくまで予定ではあると思うのですが、私も民間バス事業者は、八千代市内で路線バスの営業をさせていただいて、自力でやっておりますので、いきなり「路線バス網の整理」と言われても、面食らってしま

うというのが正直なところですが。そういった問題は私たちには利益にかかわってきますので、お聞かせいただければと思います。

②「新たな地域交通の導入検討」も、もちろん新しいものも必要だと思うのですが。たとえば今あるものをアレンジして改善していただくか、そういったなかで、こういった結論に至るということでしたら理解はできます。ですが、たとえば以前八千代市ではぐるっと号・コミュニティバスを運行していました。始めたのは当然何かの理由があつて、そして何らかの理由があつて廃止になり、そういった積み重ねで現状があるわけですから、そういったところも踏まえて、その背景も整理して、検討していくべきことだと思います。

こうした点も踏まえ、資料に記載したことの背景をご説明願えませんでしょうか。

鈴木会長

背景ということでお話がありましたけれども、事務局の方からお願いします。

事務局

確かにご指摘の通り、(4)(5)で課題を整理し、将来のビジョンをある程度踏まえたうえで、急に「路線バス網の整理」という項目が書かれておりますので、少し飛躍しているような側面があるかと思えます。このような項目、流れになっているのは、将来構想という形で、今後の将来的な人口減少を見据えたまちづくりであるとか、中長期的な視点をもって地域公共交通網を改めて考えていくという意味合いで、このような記載としております。ですが、確かにおっしゃるとおり「路線バス網の整理」とはっきり書いてしまうと、既存の路線バスを整理統合するという限定的な意味と捉えられる可能性もありますので、こちらの記載につきましては、今いただいたご意見を参考にさせていただいて、もう少し幅広く、交通網の将来像を考えていくというような表記に、修正を検討させていただきます。

②「新たな地域公共交通の導入検討」という部分につきましても、新しい地域公共交通の導入ありきで考えているわけではなく、お話しいただいたとおり、既存の公共交通をもう少し良い形に組み替え等を行うことで住民ニーズを満たせるのであれば、当然その方がより望ましいと思います。ですので、もし地元主体の新しい地域公共交通立ち上げ等の話が今後出るとしたら、そういった部分を行政がフォローできるよう、役割を整備したいと思っています。このような意味も含め、「導入検討」という項目を作りました。

こちらはあくまでガイドラインの検討という形になりますので、どちらかという①の内容を幅広く捉える形に修正を検討させていただきます

鈴木会長

(6)の①が「路線バス網の整理」と、非常に断定的な表現になっていることと、その下の文言で言葉が足りないところがあるという事務局のお話でした。断定的にするのではなく、表現を直すということですね。

また委員から指摘がありました、既存の交通網のブラッシュアップも必要なのではというご意見でしたが、事務局としてはその点を①の中で表現していく、ということによろしいですか。

事務局

はい、そのような形になります。

鈴木会長

はい、ありがとうございます。檜山委員いかがでしょうか。

檜山委員

ご説明いただきありがとうございます。内容について十分理解できました。

一点お話ししようと思っていたのですが、昨今の私どもバス事業者の経営環境は非常に厳しいです。感染状況が落ち着いてきても未だにコロナ前の状態には戻っていませんし、おそらく今後しばらくは続いていくでしょう。そのため収入の先行きが非常に不透明な状況となっております。また、来年度から働き方改革が施行されます。運転手の待遇改善もですが、そういった様々な労働に関する法規制が非常に厳しくなりますので、収入面も運営面も、従前のような状況ではありません。

ですので、リソースは限られているということを念頭に置くとともに、計画の策定においては環境の変化も踏まえてご検討いただけましたら幸いです。

鈴木会長

今、檜山委員からご意見いただきましたが、事務局もこれをよく踏まえて今後の計画策定に向けて検討してください。他にいかがでしょうか。

成田委員

資料2の内容について、4点伺います。

1点目は1ページの基礎的データ、地域特性の調査内容に挙げられている250mメッシュ人口についてです。八千代市における人口規模から言いますと、2,500人及び500人のアンケート、そして国勢調査やパーソントリップ調査を活用するとありますが、少ない数のサンプリングで計画を策定するという手法をとられるようです。そのうえで伺いたいのですが、250mというのはかなりの距離なんですね。人口や事業所がある程度集積している地域で一辺250mとするのは広すぎますし、逆に人があまりいない地域では、メッ

シュをより広くするのも良いのではないかと思います。あえて「250m」とした理由は何なのでしょう。もう少し流動的にできないのでしょうか。予算の関係ということであれば、それはそれでひとつの理由ですが。少し先進的な取組みを何かされるのかという部分も含めて、お伺いしたいです。

2点目は、3ページに記載されている「北部地域・中部地域・南部地域」の地域分けについてです。路線バスですと道路で路線が決まるのですが、新たな地域公共交通を検討する際に、タクシーに近い輸送形態だと、国の許可を受ける際にもある程度区域の中で許可を受けるようなことになるケースが多いです。3区域の線の引き方が、これからの調査ではあると思いますが、地域の方のご意向によって変動するということは困難です。市内全域を対象とすると路線バスとの調整が難しいので、区域を絞ることは必要ですが、この設定が八千代市の中であらかじめ、条例等で明確に定まっていれば良いのですが、曖昧な形でこれが公開されますと、一人歩きしていく可能性もあります。こうした区域割につきましても、ただアンケートを取るためだけの設定、という認識がない市民が公共交通サービスを提供した際にこれを見て「うちの地域はこの地域に入りそうだ」という誤解を受ける可能性もあります。そのため取り扱いは十分にご注意いただければと思います。

3点目は資料内の表現の確認です。3ページ上段に「②北部地域住民アンケート調査」という項目があります。しかし5ページのスケジュール表を見ると、アンケート調査は、「①市民アンケート調査」、「②交通不便地域居住者アンケート」、「③公共交通利用者アンケート」となっていて、北部地域住民アンケート調査の記載がありません。交通不便地域は北部なのか、交通不便地域は北部も中部も南部もあるのか。その点があいまいな形で進みますと、次は6月の骨子案になるものですから、考え方を整理せずに進めるとやり直しが難しいので、スケジュールが決まっている調査ですので、明確な方針なりご回答を頂けるとありがたいです。

最後の4点目は要望です。2ページ(3)アンケート調査「実施する調査と多様なニーズ把握の視点」【実施する意向調査】内で、4つ目の「交通事業者等へのヒアリング」が黒丸になっています。先ほど檜山委員がおっしゃったように、バス事業は非常に厳しい状況にあります。市のほうで計画を策定して、こういうことをやりますというようなことを決めたときに、バス事業者がそれを受けてやれるかどうかというのは、ぜひ聞いていただきたいです。できないことは、無理にはできませんので。そうした場合には、経営上の調整もありますし、また5ページのスケジュールには、交通事業者からの意見聴取のタイミングの記載がないですが、今後法定協議会という形で6月、9月と開催していくようですが、その前に事務局で行うというのであればいいのですが、すべて会議の中で行うのではなく、ぜひ交通事業者へのヒアリングはしっかりしていただきたいという要望となります。

以上4点、ご説明よろしく願いいたします。

鈴木会長

ありがとうございました。成田委員から4点ほどありましたが、事務局お願いします。

事務局

1点目、人口250mメッシュを使用している根拠と考え方について説明いたします。参考資料として配布した「公共交通沿線地域徒歩圏人口分布等」では、現時点における公共交通沿線地域を、バス停から300m、鉄道駅から800mと定義しています。国勢調査の人口メッシュは250mであり、バス停からの徒歩圏距離300mとの近い距離のため、250mメッシュを採用しております。

2点目の3つの地域分けについてですが、八千代市は今まで市内を7圏域に分けていましたが、一昨年に策定された総合計画では3つの圏域に分け直し、現在策定中の「都市マスタープラン」でも3つの区域に分けております。なぜこの分け方にしたかというと、八千代市は京成沿線、東葉沿線、北部と、鉄道に基づいて発展してきましたが、従来の7圏域の分けかたは全て縦に重なっていたため、住民とのバランスが悪かったのです。そのような理由から、今回は3つの区域分けを採用しました。

3点目の、アンケート調査の名称とスケジュールの中での不整合についてです。当初「北部地域住民アンケート」を設定するにあたりまして、いわゆる交通不便地域といいますか沿線地域から離れている方を対象にすると想定していましたが、いわゆる交通不便地域というのが北部地域にある程度集中しているという現状を考慮して、「北部地域住民アンケート調査」という名称にすることとなりました。スケジュール表では、以前の検討段階での表記が残っておりますが、この「②交通不便地域居住者アンケート調査」は、2ページ(3)アンケート調査内「②北部地域住民アンケート調査」を実施する想定でのスケジュールとなっております。

最後に、4点目の「交通事業者の皆様へのヒアリング」ですが、交通事業者の皆様へのヒアリングは、計画策定にあたり重要なものと考えていますので、実施させていただければと思います。具体的な時期はスケジュール表に入っておりませんが、(2)「公共交通に関する現況把握」の中で行うことを予定しております。アンケート調査を5～6月までに行い、その後、アンケート調査の内容も踏まえた事業者へのヒアリングを7～8月くらいに検討しています。

成田委員

5ページ、スケジュール表内の表記②交通不便が北部であるということは、

欠席の委員もいらっしゃいますし、資料の差し替え等の対処をしていただければと、行き違いも起こらないかと思えます。

また現況把握の中で「交通事業者ヒアリング」をしていただけることに感謝申し上げます。タイミングはお任せしますが、現況把握の後、会議の前に交通事業者と調整をお願いできればと思えます。

事務局

資料の修正につきましては、先ほどのご意見や、この後他にも修正箇所が出てきましたら合わせて修正し、後日委員の皆様にお送りします。

交通事業者へは案を作っていく見せるのではなく、ヒアリング後の骨子を作るにあたりまして事前に「このような施策を考えている」と、調整したうえで会議にかけるといった形で進めていきたいと思えます。

鈴木会長

続いて藤井委員をお願いします。

藤井委員

4ページの「(4) 問題・課題の整理」では、アンケート調査をベースにする旨が記載されています。現在、地域公共交通計画の中には「地域総動員」というキーワードが、要点として多用されています。各自治体が「地域総動員」制度導入を検討する際には、導入すべきかの判断をするための評価がきちんと行われなければなりません。では八千代市の場合はどうかということ、地域公共交通計画策定前の段階で既に、北部地域で北総線沿線への買い物支援バス等が運営されていたり、福祉関係でバス停から離れたエリアの方達にタクシーチケットを提供していたり、網形成計画を作らずとも実施していた自治体なのです。

過去に行われていて今も継続されている事業が、現在どのような形で展開されているのかきちんと評価し、出てきた問題点・課題点を地域公共交通計画に組み込んで、策定して行く必要があります。そのための現況把握はぜひ行っていただきたいです。

先ほどのバスの運転手の労働管理に関するお話がありましたが、タクシー事業者もかなり大きな影響を受けています。千葉県南部ですと、稼働率が悪く廃業した事業者も出てきています。例えば、タクシーチケットを使って市外に行ったのはいいけれど、タクシー事業者がいなくて帰ってこられない、という事も将来的には起きかねません。作った仕組みを経常的に維持できそうかどうか、現状を把握し、計画策定に継続するか見極めなくてはなりません。こうしたことは以前から、公共交通の会議体の中で福祉部門の対策として議論されてきたことですので、地域公共交通の案件としても非常に重要であるので、引き続き検討していただきたいと思っています。

もう一点、「バスの整理」というキーワードがありました。バス事業は、今後の継続性も含め厳しい状況です。これまでは国土交通省から「できるところはバスを民営化させてそれぞれで頑張りなさい」と言われてきましたが、コロナの影響で頑張りきれない状況になってきております。そうすると「共創型」の路線再編を地域で考えるべきだ、という提案が出てきました。地域公共交通会議で、事業者の今後の取り組みも含め、バスの本数を全ての時間帯において増やし、利便性を高めることは、現実的に厳しい状況になっています。利用者アンケート調査ではおそらく「運行本数が少ないから改善してほしい」という意見が出てきてしまいます。しかし現実にはそのようにできない状況もあるのです。

今後このような調査の後に公共交通のネットワークをどう考えたらよいか、事務局から提案をしていただきながら、公共交通会議で考えていく必要があります。最初の段階から「路線を引く」ことを前提にするのではなく、どのような地域で問題が出てきそうなのか、地域の方達のメッシュデータで出てきた「公共交通を利用する方たちの年代層」等を見て、例えば「2～3年するとここの地域はもっと利用客が出てくる」「移動困難地域になりそうだ」などの地区別の状況を想定しながら、路線の再編に向き合ってほしいと思います。そうした面に対し、この場でできることはたくさんあると思うので、ぜひ事務局は取り組みを進めて頂ければと思います。

鈴木会長

藤井委員からご意見いただきましたが、事務局からコメントはありますか。

事務局

買い物支援や高齢者外出支援で行っておりますタクシー券助成など現行施策の評価等につきましては、交通計画策定に際しても当然行いたいと考えています。昨年8月、計画策定の方向性についての意見をいただいた時にお配りした資料内にも「高齢者外出支援事業の今後のあり方を考えていく」と提示しましたので、ご意見いただいたとおり重要なテーマとして考えていきたいです。そのためには何をすべきなのかというのは事業者様の意見も重要な視点となってきますので、可能な限りヒアリング等を行い、現状把握に努めたいです。

「高齢者外出支援」ということでどうしても高齢者に特化した形になってしまっているのですけれども、資料内で「交通弱者」という表現を使っております。これは高齢者に限らず、妊婦や小さな子供を育てている人や、障害をもった方等も含めております。この人達をどのように拾い上げていくかという視点も持つようにしたいです。

バス網整備のところでお話ですが、当然事業者様だけに頑張ってもらおうとはこちらも考えておりません。このような交通会議という場もありますの

で、「共創」というキーワードのように、協力しながらより良い形のネットワークを、再編ということになるのかはわかりませんが、八千代市の交通網をどのようにするのがふさわしいか、事業者様のご意見を受けながら考えていきたいと思っています。貴重なご意見ありがとうございました。

鈴木会長

岡本委員，どうぞ。

岡本委員

意見を2つ申し上げます。

1つ目は、資料の中に入れていただきたいものについてです。前提となるのは、先ほど「共創」という言葉もございましたが、私たち市民、交通事業者、そして行政で三位一体となることです。今回アンケートを見て感動したんですけども、委託事業者であるランドブレイン様も含め、共に計画を作っていくためのお願いがございます。

北部地域のアンケートにつきまして、利用ニーズが多層化するアンケートは、答えがマルかバツではなく多岐にわたるため、短所が出やすくなると思っています。ここで私たちが大学町で2013年から行ってきたアンケート結果をご披露いたします。人口が減ると言われているなかでなんとかやっている事例もあります。

アンケート調査は通常、回答や問題点が深掘りしにくかったりと、どうしても事実と異なる回答が出やすくなります。そのことを2013年、私たちは身を持って体験しました。この年に500世帯対象のアンケート調査を行ったのですが、正しい答えを導き出せませんでした。失敗点は大きく3つに分けられます。

一点目は「不便でない方、特に不便と感ぜない方は答えないでください」と注意書きをしたのですが、「不便である」と書いたにも関わらず、よくヒアリングをしてみると、本当は不便と感ぜていない人がいました。これがアンケートの答えに反映されておらず、実態と異なってしまったことがわかりました。

二点目は、バスの便数が少ないことについての設問に関してです。「どうしたことを不便と感ぜますか」という問いへの回答で、実際は便が少ないことが問題の中心ではなく、朝の渋滞で時間通りにバスが来ないことを、項目がないので「便が少ない」と書けば、なんとかなるのではないかと思ひ、そう書いたというパターンがあり、これがほとんどでした。このように深掘りすると、実態が回答と違ふのです。

三点目につきまして、交通事業者様にとってはミスリードが起きやすいと思ふのですが、「路線がひとつ廃止になりましたが、困りますか」という設問の回答です。そうだと答えた方々に一軒ずつ理由を詳しく聞いてみたところ「利用

する時間や料金によって利用可能かを判断します。頻度も可能性も最大値を回答したので、必ずしも困っているわけではありません。」と言われました。そういうことを言われてしまいまして、すごく時間をかけて行ったアンケートが、効果的でなかったのです。

今回配布するアンケート調査票を拝見しましたが、非常に良くできています。ですが、この北部地域にアンケートを500通送って、回答があるのはおそらく200通です。ですので、私たちが10年間実施し、一定の結果が出てきたやり方をぜひ、スケジュールを見ますと3月から8月と言うことで大変だとは思いますが、採用していただきたいのです。

高齢者の組織、子ども会の組織、自治会等の方々に、少子化によりこれから先交通事業に問題が起こりうるという意識を持ってもらい、旗を振ってもらいます。その後ヒアリングを行い、その内容をわかっている人がまとめます。そうすると、まとめてくれた方にスイッチが入ったことをきっかけに、住民も「何とかしなくては」と主体的に動くようになります。そのようにフィードバックされる手法を取りたいのです。これは北部地域の特性を生かした方法なので、市内全域で行うことを期待するものではありません。しかし今回行われるような込み入ったアンケートをすることで特性は測れると思いますが、具体的なニーズの把握にはならないと思います。提案した形で行うことにより、住民が「大変なことが起きている」と様々な課題を感じるができると思います。

2013年にアンケートを取り始めてから10年間、いろいろとやり方を変えたり、今この場にいらしている方々にもお話を伺いながら続けてきた結果、子ども会やスポーツ団体の送迎、買い物バスの運行など全て、住民が「やろう」という意識の変革がなされました。これは大学町のみにはなっておりますが、周辺地区でも同じような取り組みをすべきだと思っています。そうすることで、事業者の方々も含めて整理ができるのではないかと思います。

この計画内でアンケートだけでなく、北部地域に関しては意見を拾い上げるための対話形式ヒアリングを実施できないのでしょうか。八千代市ならできるとしています。やり方も含めて大学町ではノウハウがありますので、三位一体、実態に即した形で結論を出すことができれば、納得感のある集計結果が得られるのではないかと思います。

パブリックコメントで直接ヒアリングすれば良いのでは、というご意見もあるかもしれませんが。しかしパブリックコメントでは個人の要素が大きくなってしまうので、各地域で頑張る主体的な人達にアンケートを取りまとめてもらい、ヒアリングをする手法が良いと思います。そうすることにより住民が自ら問題を認識し、アクションプランを共に考えることも、意識する必要があると考えます。

期間はどうしても短いのですが、これを行う効果は「行政、事業者、そして住民の三者が良い方向に進んで行く機会を捉えられる」ことです。八千代市で

はできることだと思っていますので、ぜひ行っていただきたいです。

2つ目として、地域の区分分けについてです。北部地域所属の認識が、住民ヒアリングと住民連絡会議とで異なるように思います。資料3ページ中段にある地図上で中部地域に分けられている、尾崎と吉橋の東側は北部です。おそらくタクシー事業者もそのように認識していることと思いますが、学校区分も人の動きも北部だと考えます。行政で区分する際に北部から除かれたのかもしれませんが、区分けされてしまうと住民の方々が「自分たちは中部なのかな」と思ってしまうかもしれませんので、北部地域の睦の中にいれていただければと思います。

鈴木会長

ありがとうございます。事務局の方からお願いします。

事務局

まず1つ目に関してなのですが、ご覧の通りスケジュールの期限は決まっています。委員のおっしゃった内容は、今回の計画策定のなかですべて行うのではなく、5年間の本計画中、大枠を作り、見直しをしていきますので、そのなかでやっていければと思っています。今そこまで入ってしまいますと、なかなか進められなくなってしまうので、ぜひ会議で意見を出していただき、作った計画をベースとして、付け加えていくのが良いのではないかと思います。

2つ目の地区分けですが、アンケートのために線引きされていますが、総合計画、都市マスタープランでは北部・中部・南部の3地区が重なっています。市としても実際、重なっている地域として認識しています。しかしアンケートは地区を決めないと配布ができないので、岡本委員がおっしゃられたように尾崎、吉橋を北部に入れることができるか、検討していきたいと考えています。

成田委員

岡本委員のご意見に関連したお話です。

スケジュールでは令和6年3月までの計画策定を目指していますが、地域公共交通計画というものは、策定して終わりではありません。計画段階の初めにデータを取り、どのような事業を行うかという話し合いをします。策定後も計画の中に事業を並べ、その事業を3～4年かけて実施し、最後にPDCAサイクルに従い評価を行います。

計画は、令和6年3月で「作ってよかったね」で終わりではなく、それからずっと続いて行きます。そのような意味で、アンケート調査を実施する段階から地域の意見を収集することは大変有効だと思っていますので、ご検討いただければありがたく、私の方からもぜひお願いしたいと存じます。

那須原委員

(6)②だけ、非常に弱い表現かなと思います。これがこの後、公共交通計画にどのような形で入るのか、私にはイメージできません。たとえばデマンド型タクシーを導入するというようなことが書かれた場合、この後公共交通計画の中ではどのようなイメージが入るのでしょうか。実証実験からやるのかとか、「こんな形で入る」などがわからないので、ご説明をお願いいたします。

事務局

新しい公共交通についてですが、ある程度どのようなものがふさわしいか、というのは計画の中で事業として位置付ける必要があると思います。

具体化するには、計画策定後に事業の第一段階として実証実験を行うのであれば、まず事業の細かい内容や事業規模等を検討し、予算を要求して実証実験、という段取りになると思います。計画そのものに、実証実験にすぐ取り掛かるかどうかを記載することは、難しいと考えております。

ですので、方向性といいますか、もし新規のものを導入するのであれば、どのような公共交通でどのような方向性か。そうしたところまでを考えることが、計画の範囲と考えております。

那須原委員

わかりましたが、他と歩調が合わないなという気はします。

鈴木会長

それでは先に進めて行きたいと思います。事務局は引き続き説明をお願いします。

事務局

それでは、続きまして、資料3の「アンケート調査」についてご説明いたします。

まず、「資料3-1 公共交通に関する市民アンケート」の1ページをご覧ください。

こちらは15歳以上の市民の中から2,500人を無作為に選び、郵送による調査を行うアンケートとなっております。公共交通に関するニーズや利用実態等を把握するため、総合的な設問内容となっております。

2ページをご覧ください。

こちらは、回答者の住所や性別等の属性についての設問となります。

3ページをご覧ください。

こちらは、「日常の外出行動」と、その際の交通手段等についての設問となっております。3ページでは通勤・通学、日常の買い物、4ページでは通院、遊

び・趣味・習い事といった状況ごとに設問を分けております。

5ページをご覧ください。

こちらは「日常生活での移動のしやすさ」についての設問となります。外出時の交通手段についての設問や、自動車免許をお持ちの方への設問となります。

6ページをご覧ください。

ここからは、具体的な公共交通の利用について、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーといった交通手段ごとに、それぞれの利用頻度等についての設問となります。7ページが路線バスになっておりまして、8ページの途中からコミュニティバス、9ページの下段からはタクシーについての設問となっております。

10ページをご覧ください。

こちらの中段からは、公共交通の今後の維持・確保に係る設問となっております。

最後に自由記述欄を設けております。

「公共交通に関する市民アンケート」については以上となります。

続きまして、「資料3-2 公共交通に関する八千代市北部地域住民アンケート調査」の1ページをご覧ください。

こちらは、先ほど対象地域についてご意見を頂戴しましたので修正を検討していきますが、今日お示ししている資料といたしましては、八千代市の北部、具体的には、桑橋、神久保、小池、真木野、佐山、平戸、島田、島田台、桑納、麦丸、米本、保品、下高野、神野、堀の内、大学町に居住する15歳以上の市民のなかから500人を無作為に選び、郵送による調査を行うアンケートとなっております。

先ほどまでの議論と重複する部分もございますが、こちらの地域に対して別途アンケート調査を実施する理由といたしましては、「参考資料 公共交通沿線地域の徒歩圏人口分布等」をご覧ください。

こちらは、鉄道駅から800m、バス停から300mの公共交通沿線地域を、令和2年度の国勢調査における250mメッシュ人口に重ね合わせた図となっております。

本市におきましては、公共交通沿線地域に、人口の89.8%が居住している状況となっておりますが、市内北部におきましては、公共交通沿線地域外が集中しております。

このことを受けまして、公共交通沿線から比較的離れて居住している市民に向け、公共交通の利用ニーズや、今後の公共交通施策の参考とするため、高齢者外出支援事業やデマンド交通についてのアンケートを実施するものとなっております。

資料の2ページをご覧ください。

こちらは、回答者の住所や性別等の属性、「日常の外出行動」と、その際の

交通手段等についての設問となっております。

3 ページ下段の問4 をご覧ください。

こちらは本市で現在行っている「高齢者外出支援事業」の拡充についての設問となっております。

4 ページをご覧ください。

こちらはいわゆるデマンド交通のニーズに関する設問となっております。

最後に自由記述欄を設けております。

「公共交通に関する八千代市北部地域住民アンケート調査」についての説明は以上となります。

最後に、「資料3-3 公共交通利用者アンケート調査」についてご説明いたします。

こちらは、鉄道駅、主要なバス停、タクシー車両等に二次元コードを記載したアンケートの案内を掲示し、インターネットを利用して、各公共交通の利用者の満足度や改善を求めるサービス等を調査するものとなっております。

これにより、市内居住者以外の公共交通利用者のニーズもある程度把握できるものと考えております。

アンケート調査のスケジュールといたしましては、4月上旬の発送及び実施、4月末頃の〆切を予定しております。予定どおり進みましたら、次回の会議で集計結果の速報をお示しできればと考えております。

アンケート調査の設問等につきましては、本日の会議でのご意見等をふまえて、事務局で決定させていただきたいと思っておりますが、本日初めてお見せする資料ですので、会議終了後、追加でご意見等がございましたら、後日、電子メールや電話等でご連絡いただければ、可能な範囲で反映させていただきたいと思います。

印刷スケジュールの都合上、アンケート調査についての意見募集期間につきましては、次週3月8日の水曜日くらいまでとさせていただきますのでご了承ください。

「アンケート調査」についての説明は以上となります。

鈴木会長

はい、ありがとうございました。

ただいま事務局より「資料3 アンケート調査」について説明がありました。事務局も言いましたとおり今日初めてお示ししているものになりますので、ご意見、ご質問がありましたら、ご発言をお願いします。

三浦委員

後日、弊社でもアンケート調査の内容について精査したいと思います。アンケートは聞くことが目的になってしまうことが多く、聞いた結果をどう役立つ

てられるか、それをどう実現できるかを検討するためにアンケートを実施するべきと考えています。

その観点から申し上げますと、先ほど檜山委員からもお話がありましたとおり、バス事業、タクシー事業はコロナの影響を受けています。端的に申し上げますと、コロナ禍前に100あった事業収入が現在80程度で、戻らないという状況になっております。

このアンケートを拝見した時に、コロナ禍で痛んでいるという状況を踏まえて、目的の部分でどうやって維持をするのかというところの記載がありません。コロナ禍前でも同じ内容のアンケートになって、「増便してくれと書けば対応してくれるだろう」と市民の方が考えてしまうのではないのでしょうか。このアンケートを貰っただけでは、公共交通が相当厳しい状況であることが伝わらないと感じます。

ぜひ目的に、公共交通が痛んでいる中で、どう市内の交通を維持できるのかを真剣に考えて下さいという内容を入れていただきたいと思います。

その他、内容についてですが、10、11ページの公共交通についての設問で、増便や運行時間帯の項目には大体丸を付ける人が多いです。

ただし、増便の要望が多いからといって、交通事業者からすれば増便ができる状態ではありません。むしろ当社では、八千代市内の路線についてコロナ禍で一部路線の減便をしているという状況で、今の輸送をどう維持するかを真剣に力を注いでいるところです。

聞いていただいたとしても、出来ないことを聞いても極端な話しようがないんです。むしろ、市民の方に過剰な期待をさせてしまう可能性があります。

交通事業者として、可能な限り市民の方の意向に沿いつつも、民間事業でもあるので、その事業者でも対応できない選択肢は記載しないというのも一つの方法ではないでしょうか。

また、問10に今後の取組の方向性とありますが、運賃も今のままでは維持できないという状況です。他の自治体でもありますが、運賃が上がってでもいいから、今の輸送を維持してほしいという選択肢は現実にはかなり出てきています。

大変心苦しいのですが、市民の方や利用者の方にある程度経済的な負担をしていただいても輸送を維持する、といった観点も含めて選択肢を作っていただきたい。また詳しく見たうえで回答したいと思いますが、アンケートを受け取った市民の方に、公共交通の厳しさ、真剣に考える必要性が伝わるような表現をお願いしたいと思います。

藤井委員

今のお話はまったくそのとおりだと思ひまして、私が関わっている他の自治体の地域公共交通会議でも、同じようにアンケートをする事例が多いです。ア

アンケートをしたうえで、市民の方の意向と、実際に策定する計画でできることに乖離があるということ、きちんと計画の中に記載しようという自治体もあります。

というのは、モビリティマネジメントというキーワードがございますが、公共交通を使いましょうという選択の情報発信ではなく、公共交通は非常に苦しんでいる、「維持継続」というキーワードが厳しい環境下で営まれているということ、市民も理解して、公共交通を使わなければいけないと意識をもつことが必要です。

それが今回のアンケートで、三浦委員がおっしゃったように、選択肢から抜くという手もあるとは思いますが。ただ実際の市民の要望としてはあるうえ、労働管理の側面、減便している現状、コロナの影響等、公共交通が非常に厳しい状況に置かれているということ、地域公共交通計画のなかに組み込んで、市民の意識と実際の事業展開にどれだけ差があるのかを理解した上で、公共交通を地域の中で維持していくような方策を計画のなかで考えましょうという提案型で策定していくという手法もあるので、事務局でどう選択するかも含めて検討してほしいと思います。

鈴木会長

今いただいた意見を踏まえながら、事務局の方で計画策定を進めていってください。次第の「その他」に移りたいと思いますが、全体を通して何か意見はございますか。

岡本委員

アンケートの件ですが、三浦委員と藤井委員が言われたように、市民に正しく伝えることが大事だと思います。また、アンケート実施に際してお願いしたいことがあります。

これは将来のことを勝手に想像して書くのではなく、現在の状況を正直に書いてほしいということです。10年後は体調が悪くなっているので、これが欲しい、という記載をされることがある。現実の本当のニーズがほしいということを、説明したうえで回答いただくようにしていただきたいので、この2点をお願いしたいです。

事務局

アンケートの内容についてご意見をいただきましたが、共通する部分として、現実の状況を踏まえた上で、正しいニーズを拾い上げてほしいというところかと思えます。アンケート前段の目的や、前提条件を詳しく市民の方に伝えるようにして、アンケート調査を実施していきたいので、ご理解いただければと思います。

鈴木会長

それではこれを最後のご意見とし、会議を終わりにしたいと思います。それでは令和4年度第2回八千代市地域公共交通会議を終了いたします。皆さまご協力ありがとうございました。

事務局から連絡がございますので、よろしく願いいたします。

事務局

次回会議は、スケジュール通り、令和5年6月を予定しております。開催日が決まりましたら、事前に委員の皆さまにご連絡いたします。