

平成 2 9 年 度 第 2 回 柏 市 地 域 公 共 交 通 活 性 化 協 議 会
会 議 録

1 開 催 日

平成 2 9 年 8 月 2 5 日 (金)
午前 1 0 時 ~ 午前 1 1 時 5 0 分

2 場 所

柏 市 役 所 本 庁 舎 5 階 第 5 , 6 委 員 会 室

3 出 席 者

(1) 委 員 (代 理 出 席 含 め 2 2 名)

藤 井 委 員 (会 長) , 麻 生 委 員 , 飯 田 委 員 , 飯 塚 (辰)
委 員 , 飯 塚 (正) 委 員 , 小 川 委 員 , 君 島 委 員 , 齊 藤 委 員 ,
酒 卷 氏 (宮 島 委 員 代 理 出 席) , 篠 崎 氏 (米 本 委 員 代 理 出
席) , 鈴 木 委 員 , 染 谷 委 員 , 竹 内 委 員 , 竹 浪 委 員 , 東 條
委 員 , 中 嶋 委 員 , 南 條 委 員 , 花 崎 委 員 , 伏 野 委 員 , 松
丸 委 員 , 宮 部 委 員 , 吉 崎 委 員

(2) 事 務 局

交 通 政 策 課 内 田 課 長 , 片 山 副 参 事 , 大 山 副 主 幹 ,
秦 副 主 幹 , 石 堀 主 事 , 中 川 主 事

(3) 傍 聴 人 数

1 1 人

4 議 事

(1) 報 告 事 項

- ア 協 議 会 ア ド バ イ ザ ー に つ い て
- イ 市 内 の 移 動 状 況 に つ い て
- ウ 平 成 2 8 年 度 収 支 決 算 に つ い て
- エ 委 託 業 務 の 契 約 に つ い て
- オ 市 民 団 体 か ら の 要 望 に つ い て

上 記 報 告 事 項 5 点 に つ い て , 事 務 局 か ら 参 考 資 料 ① ~ ⑤
に よ り 説 明

(藤井会長)

- ・参考資料2の、前回の検討事項で、柏市で進んでいる立地適正化計画の中で、交通の拠点と、都市の拠点と拠点を結ぶ交通の軸をどう考えるのかといったときに、資料に示している動線がどうなるのという質問があった。その中で「柏駅」と「柏の葉キャンパス駅」、本当にこの辺を結ぶ必要があるだろうか、といったことがあった。通勤通学や、私事を含めて人の移動といったものがどんなものか、というのが数値化で見えてきた。立地適正化計画で、20年後の柏市の全体像を考えるとという状況の話の中で、それに近づけるために交通をどう位置付けるかということになってくるので、大枠の動き方を是非委員の皆様方には概念的に理解いただけるとよいと思う。
- ・最後に報告のあった100円バスの運行を求める要望書で検討事項が4件挙げられているが、今この公共交通網形成計画の中で地域のアンケート調査等含めてやっている。その中では、特にコミュニティバスといった議論のところは、交通空白地域あるいは交通不便地域、不便地域でも自治体によってはサービスレベルの違いでどう位置づけるかがだいぶ異なってくるが、今回市民アンケートをやっている中で、各町会等を含めた問題というものが少しずつ明らかになってきている。そういう中で全体計画として考えており、この趣旨の方案を反映できている気がしている。
- ・地域がこのような問題を考えるということは、非常に大事なことである。住民たちが自分達の足の問題を考えるというきっかけが出てくるということは、市にとっても有り難いことであり、そういったことを今後是非丁寧に進めていっていただけたらよい。
- ・ただ、100円という運賃に関して、この場で検討することになるが、全国の状況を少し報告すると、100円

で運行しているバスは値上げをする方向に変わってきているのが全国の実態である。

- ・特に私が関わった武蔵村山市は、市長選があつて公約にワンコインバスを走らせるというものがあり、従来距離体制運賃をとっていた民間のバスの路線があつたが、ワンコインにするというトップダウン型でコミュニティバスを運営した。地域公共交通会議で猛反対したがやむなくやった。
- ・その後丁寧に調査をした結果、民間バス事業者の西武バスに、1千万を超える位の欠損分が出た事例もあるので、柏でコミュニティバスを考えるにあたって、交通空白地域がどこなのか、不便地域がどうなのか。更にコミュニティバスはやはり民間の交通事業者の圧迫になってはいけないという大前提も考えないといけない。
- ・空白地域の移動できない方を支援するのが市のアプローチとなるので、この公共交通網形成計画を考える上での不便地域を繋ぎながら、その情報をこの検討会で提供して、より良い公共交通を考えていくには、地域の方達とどう取り組めばいいかを是非丁寧に進めていただけたらと思う。私の方からも情報があれば、その都度報告させていただければいいと思う。

(2) 協議事項

ア 送迎バスに関するアンケート結果について

イ 公共交通空白地域における高齢者アンケート結果について

上記2点について、事務局から資料1及び2により説明

(東條委員)

- ・送迎バスに関するアンケート結果についてだが、p.5の3番のところで、自動車教習所については市のほうで以前に行ったが中止しているとのことであった。どういった経緯があったか。

(事務局)

- ・過去に市で自動車教習所の送迎バスを活用した移動の確保をやっていたと説明した。こちらが平成19年から平成23年、実際には22年度になるが、市内の自動車教習所の送迎バスを活用して、高齢者の方限定で簡易登録をしていただいたうえで、決まったルート上の中で、乗車定員に余裕がある場合のみ（教習生で満車の時には利用はできない）乗車できるというサービスを実施していた。
- ・会員登録数自体は概ね1,500名程度あったが、実際に利用があった方はそのうち1割にも満たず、特に10人程度が毎日のように使うリピーターになり、特定の方だけの乗り物になってしまったのが1つ目の理由である。
- ・2点目は、万が一事故があったとき、市が負担している保険で賠償等は問題ないが、ドライバーの倫理的な責任等のリスクも発生するという自動車教習所からの懸念があった。
- ・そういった2点の課題が出たことで、自動車教習所の送迎バスについては平成23年をもって一旦休止にさせていただいている。過去4年間のサービスであった。

(東條委員)

- ・それを初めて知った。周知させるのが少し足りないと思う。
- ・高齢者アンケートはどういった方式で行ったのか。郵送で無作為抽出ということか。

(事務局)

- ・アンケートの方式の質問になるが、資料の p.4 の実施概要で、対象は交通空白地域の高齢者の方で、配布したのが 500 件である。空白地域の人口割合に応じて、各地域から無作為抽出で住民票・住民基本台帳からピックアップし郵送で返信用封筒を同封した上で、発送させていただいた。この資料の一番巻末の文言にある設問事項を尋ねた。右側のページにあるとおり、概ね半分の 250 票弱の回答をいただいた。

(松丸委員)

- ・1点目はコミュニティバス運行に関してである。
- ・以前沼南地区で運行があったが1名乗車ごとに約8,000円の経費がかかるため、5年ぐらいで廃止になった。その後オンデマンドタイプの相乗りタクシー、南部のジャンボタクシーが運行されているが、アンケートから南部や沼南地域でコミュニティバスを導入してほしいという方が多いという結果が出ている。
- ・南部で相乗りタクシーやジャンボタクシーがあるのに、その需要が多いということは、ジャンボタクシーの路線を変えるとか利用をしやすい工夫とか、既存のサービスについて考える必要がある。
- ・それでもどうしても必要な場合にはコミュニティバスを導入ということになるが、全国的にコミュニティバスの廃止が進んでいる。1番恐れていることは、空気だけを運ぶ恐れがあるということである。アンケート調査では利用するという意見が多いが、誰でもあれば利用すると書いてしまう。アンケートの信憑性も数字を鵜呑みにする訳にはいかない。
- ・こういった形にしる、既存の交通機関に影響を及ぼさない必要がある。
- ・バスでも何でも需要があったときに車を動かすデマン

ド式のほうが、全国的にはポピュラーであるのでその形がいいのではないか。

(事務局)

- ・各地域からの自由意見にて南部・沼南地域でコミュニティバスの需要の意見があった割合が高いため出た意見だと思う。
- ・確かに南部ではコミュニティバスと同じカテゴリーにある相乗りタクシーがあるので、まだ周知不足ということであると思う。引き続き今後も周知に努めていきたい。
- ・コミュニティバスの展開については昨年度から需要予測を行っており、その結果を踏まえて新たな交通を引き続き検討していきたい。

(南條委員)

- ・アンケート自体が居住誘導区域となる予定の居住者に行っているので、カシワニクルの対象地域が調査対象になっていないことの説明が必要ではないか。

(事務局)

- ・アンケート対象地域は、ピンク色で囲っている箇所が相乗りタクシーの対象となるところ、民間バス路線はブルーのラインに入っているところだが、ピンクの1番左の方、カシワニクルの運行区域対象者にも意見を聞いている。南部・沼南区域の居住誘導区域の不便地域の方々の、カシワニクルの運行区域内の人の声も聞いている。

(南條委員)

- ・ピンクの対象範囲の人全員に聞いたわけではない。カシワニクルを使っている人全員に尋ねているのではなく、居住誘導区域の居住者のみではないか。

(事務局)

- ・カシワニクル運行区域全部ではなく、運行区域内かつ

居住誘導区域内の居住者に尋ねている。

(藤井会長)

- ・ 実際カシワニクルが運行しているが、不足分としてアンケート結果でそういった需要の声があると理解いただきたい。

(宮部委員)

- ・ 企業バスについて教えていただきたい。
- ・ 柏市で実施し登録者が1,500人あったということで、利用するかしないかは別として需要はあったのではないかと。ただ一定の人にしか使われない。企業送迎バスであるため、本来対象としている以外の人をどう乗せるのか、料金や路線などの仕組み方が重要ではないか。
- ・ 隣の我孫子市でも自動車教習所バスを利用した施策を行っているという資料にはある。うまくいっているのか、課題を改善しようとしているのか、無料となっているが、市がどの程度負担しているのかわかる範囲で教えていただきたい。

(事務局)

- ・ 我孫子市のほうでは自動車教習所やその他の施設の送迎バスが利用できるが、細かい現状は把握していない。ただ運賃は道路運送法上の問題があり主たる利用者以外からはとっておらず、無料で利用されていると推測している。
- ・ また我孫子市の状況について確認し、後日お伝えする。

(藤井会長)

- ・ 我孫子市のものは、公共交通会議として位置づけた施策ではない。福祉施策の一環として運行している。
- ・ 公共交通として位置付けると、運賃体系や運行方式等を法に基づいて運営しなくてはならない。我孫子市ではあびバスというコミュニティバスの運行も行っている。

ウ 計画に位置付ける施策・目標について

事務局から資料3により説明

(藤井会長)

- ・ p.38～40で具体的な施策がでたが、立地適正化計画という20年後の都市像に交通を擦り付ける、ただし今議論している公共交通網形成計画は5年ぐらいのスパンで作り上げていくものであり4回繰り返して全体の計画ができてくる。
- ・ 短期というところが公共交通網形成計画の中心の施策になる。
- ・ 短期の目標、長期の目標を考えていく上で、目標を決めて、達成できたかを確認するための指標は次回検討するため宿題という形で残す。
- ・ p.38～40を中心として、公共交通網形成計画の短期のプログラムがアンケートを答えた地域の方の思いも含めて反映できる内容になっているかどうか、短期は難しいので中期がいいか等質問や意見はあるか。

(南條委員)

- ・ p.38に交通空白地域の言葉が短期と中長期両方出てくるが、資料2 p.1の柏市の交通空白地域の状況でアンケートでは沼南地域が交通空白地域にならなくなる。p.1では立地適正化計画の居住誘導区域予定の中での交通空白地域である。言葉を整理しないと議論が噛み合わなくなる。
- ・ 図面でピンクの部分が交通空白地域にならないが、交通空白地域の施策としてのカシワニクルなので、交通空白地域を二つ作らなくてはならない。

(事務局)

- ・ 資料2のp.1でアンケートを前提とした、昨年度行った居住誘導区域内の交通空白地域の抽出はあくまでもバス路線の運行本数や距離等の関係で整理したもので

あり、一方で沼南地域では大部分で相乗りタクシーが走っていて、既に移動手段が確保されている。市民に誤解されないように整理する。

(伏野委員)

- ・ p.39 の中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存の短期施策でのショットガン式のタクシープール導入について、社会実験を既に行っていると思うが、その実験の結果と松丸委員の意見をお聞きしたい。

(事務局)

- ・ タクシープール導入については柏市都市部で社会実験を今年の1月に実施した。24時間2日間だが、柏市の市営駐車場の1番上のフロア6、7階を借りて、タクシー乗り場の待機列の状況を見ながら、連絡を取り合いタクシープールに入ってもらおうという実験を行った。
- ・ 結果としては、待機列が解消されてバスや一般自動車への交通には良い影響があったが、一方でタクシー事業者にとっては不満もあったそうである。

(松丸委員)

- ・ 柏駅東口のサンサンどおりの入口に、駅前にタクシープールが無く混雑しているため、市の立体駐車場を借りて2日間実験を行った。
- ・ 確かにタクシーの駐車は解消したが、タクシードライバーが7階まで上るのは大変なため、7階のタクシープールは使わず、ほとんど素通りしていた。プールが使われなかったという状況であった。ドライバーも入りにくいところには行きたくないため、できれば平面駐車場で行っていただきたいという意見であった。

(小川委員)

- ・ 2点あり、まず中央地域の空白地域のカバー率をあげるためには、中央地域の色の濃い箇所、イオン、消防署を通過して、柏厚生病院、モラージュを抜けて、市立

柏病院から柏駅にもどってくるというような北西部の循環バスがあるとカバー率が改善されるのではないか。同じく南東部でも柏の体育館や手賀沼の南側から柏に来る循環バスがあれば、カバー率があがる。これからモデルケースを検討するとの事なので、ひとつの案として検討いただきたい。

- ・もう1点は、モード間のシームレス化の推進にて、循環バスで乗換を待つ時に、大きな商業施設やコンビニなど小さな店で待たせてもらうということができれば面白いと思う。

(事務局)

- ・循環であるとカバー率があがるということで、1つの案として需要予測の結果を踏まえて、次回一步進んだ提案をさせていただきたい。
- ・2点目についても、短期は難しいかもしれないが、企業バスとあわせて民間の施設との連携を行っていきたい。施設の客も増えるという相乗効果もあり、検討させていただきたい。

(藤井会長)

- ・循環を検討する上では、循環バスをつくるとエリアとしてのカバー率は確保できるが、地域の方々のアクセスのニーズが駅に偏ると循環をしても意味がなくなってしまうため丁寧にやっていただきたい。

(齊藤委員)

- ・短期の計画で交通空白地域における公共交通の導入で、導入されると嬉しくて安心ではあるが、それを利用するメリットがあれば更によりよい。本数を多くするに限らず、例えば公共交通機関を利用して商業施設に行った場合にその施設の割引チケットがある等あればよいと思う。
- ・CO2の削減や企業の社会的責任もあり、方向性や視点

を変えてできればと思う。

(事務局)

- ・例えば予約型の相乗りタクシーで商店と連携して、商店の割引券を提供している事例があると聞いている。民間との連携もあるため、商業者とのタイアップということで中長期的に可能かどうか検討していきたい。

(藤井会長)

- ・富士宮市でコミュニティバスとデマンドタクシーの利用者に対し、サポーター制度として、イオンからの帰りのチケットを提供している。イオンから約70万円を市の公共交通に提供するという例もある。
- ・すべての商業施設が協力してもらえないと思うが、開拓していくことは検討できる。その他の取り組みとしては工業団地等も考えられる。
- ・障害者支援割引等公共交通でサポートしている取り組みや、従業員バスについてもそのような特典がある事例があるので、そのまま持ってくるのは難しいが、事務局で検討していただきたい。

(宮部委員)

- ・中長期ではバス路線の再編がひとつの大きな課題となる。バス同士の乗り換えが多く発生すると思う。熊本のような乗り換え抵抗を少なくするための施策を考えていただきたい。
- ・短期施策の中で、バスの利便性・速達性の向上のための具体的な施策は今後市として提示されるのか。それとも短期の施策としては抽象的な表現にとどまってしまうのか。
- ・柏駅から出発するような大型バスをイメージするが、小型のバスをもう少し導入してはどうか。路線再編にあたって、まず路線維持を考えていかなければならないと思うが、小型バス導入が事業者にとってメリット

があるか事業者の意見を聞きたい。

(事務局)

- ・バス同士の乗り継ぎ環境では、ゾーン間の料金制度等があり、利便性は非常に上がるが、柏市は民間バス路線が中心となっているため市の一存だけではできない。事業者との調整もあり、短期的には難しい。今後の課題として、方向性があるのか等事業者と議論していきたい。
- ・また、施策の利便性・速達性の向上について漠然としているところでは、民間バス事業者との調整が必要なため、調整をしながら具体化し検討していきたい。
- ・公共交通の速達性と定時性向上だということを補足したい。

(藤井会長)

- ・バスについては一般的には車両を統一したほうが、路線の運行管理が極めてやりやすい。また、ドライバーの人件費についても小型・大型では変わらない。
- ・ただしCO2排出量は小型になった方が少ないので、市の方でCO2削減を総合計画や環境計画でうたっているからエコな車両に切り替える方向性を打ち出せば事業者も考えるかもしれない。運行管理上では利便性の高いほうにシフトしていくのが一般的である。

エ 将来需要予測について

事務局から資料4により説明

(藤井会長)

- ・通常バス事業者からすると利用者がいれば確かに路線あるいは便数を増やすが、それがなければ増やせない。地域の方々が将来どんな利用をしていくのかの方向性を確認することが重要となる。これを計画的に5年ごとのスパンの上で確実にあげていくとすると、市の交

通空白地域のところの自治体としての支援策、逆に言う
と計画を推進するための支援策を市も考えていかな
なくてはならない。

- ・このような方向性でよいか、数値を見て詳細に確認し
ていこうということである。
- ・需要が見込めるかという大枠の概念ではなく、地域の中
にどういった人のどんな利用が想定されるのかを事
務局が丁寧に見るところである。次回以降検討してい
きたい。
- ・需要予測に関しては、柏市の公共交通網形成計画を具
体的に展開していく上で、立地適正化計画の将来像を
考える上で極めて重要である。是非次回以降細かい提
案をいただければと思う。

オ 今後の検討スケジュールについて

事務局から資料 5 により説明

質疑なし