

令和3年度第1回四街道市地域公共交通会議に係る意見等

(1) グリーンスローモビリティの実証実験について

(意見)

発言者	意見・質問概要	意見に対する考え・質問に対する回答
榛澤委員 (有識者)	(意見) 当地域の交通事業者と調整の上、実施を願う。	市内の路線バス事業者、タクシー事業者へは事業内容について個別に説明するなどし、理解を得るよう努めています。
芦沢委員 (有識者)	(意見) 千代田地区におけるグリーンスローモビリティの導入の目的役割は下記の4点と考えられ、これらの考え方を関係者間で共有し、達成されるよう制度設計、運行計画を検討することが重要である。 1) 路線バスやタクシーでカバーしにくい地域内交通を担うこと。 2) 路線バスや鉄道駅までのアクセス向上による、バスや鉄道の利便性向上を図ること。 3) グリーンスローモビリティの車両特性(低速走行、対面式座席、開放的な構造)は、車内や沿道とのコミュニケーションを弾ませ、地域コミュニティの魅力向上に資すること。 4) これらによって、高齢者、障害者及び子供達を含めた住民全体の利便性や交流機会が増し、千代田地区の魅力が向上し、若い世帯を含めた人口の定着・増加に資すること。 グリーンスローモビリティを含めた各交通手段の持つ様々な特性を活かした総合的な連携によって地区が発展し、各交通事業も発展し、更に地区も発展していくという好循環を期待する。	本年度の実証実験においては、定時定路線ではなくデマンド型乗合方式により、千代田地区内をカバーすることとしています。また、主な目的を路線バスへのアクセス向上による(路線バスを補完)利用促進とし、その可能性を探るとともに、地域コミュニティの増進について検証します。また、車両の話題性等により、地区の魅力が高まり、その結果、若い世帯を含めた人口の定着・増加につながることを期待しています。
芦沢委員 (有識者)	(意見) 停留所の位置については、基本的な原則(考え方)を設定し、それに基づいた配置とすると、客観性があり意見調整に有用である。また、もねの里2丁目、6丁目の幾つかの大型店に停留所を設置すると、千代田地区の利便性や魅力が著しく向上すると思われる。	停留所については、千代田地区内のどの住宅からも、150m以内に停留所があることとし、利便性の向上を図っています。なお、今回の実証実験において、大型商業店舗に停留所を設置しなかったのは、実証実験の主な目的を路線バスへのアクセス(路線バスを補完)としたためであり、この点についての検証を強化するためです。
芦沢委員 (有識者)	(意見) 現在、千代田地区においてはバス停までは遠くとも400m以内でアクセスが可能であるが、高齢者や障害者にとって、便利な乗り継ぎになることを期待する。デマンドに基づいた走行経路設定においては、グリスロと路線バスそれぞれの位置情報の連携があると良い。	千代田地区内のどの住宅からも、150m以内に停留所があることとしたため、利便性は高いと考えます。位置情報による連携については、実証実験の中で、その必要性を含め、確認していきます。
芦沢委員 (有識者)	(意見) 資料1のP.7の利用形態図に「路線バスへの乗り継ぎ」も表示した方がよい。	いただいた意見のとおり、資料を修正します。
芦沢委員 (有識者)	(質問) デマンドに応じて、運行ルートと時刻をどのような基準(考え方)で設定していくのでしょうか。一定の時間内における、人数×所要時間の最小化ということか。	予約制となりますので、運行ルートや時刻の設定はありません。出発地と目的地によって運行ルートが決まり、条件が合えば予約に応じて乗合を行います。

芦沢委員 (有識者)	(質問) 「もねの里モール」への停留所設置は、地域活性化の効果が高いと思われるが、バッテリー容量による制約があるなら、バッテリー交換のための休憩時間を設定しては如何か。	「もねの里モール」への停留所設置については、千代田団地から距離があり、バッテリーの消費が多くなると思われ、利用数も制限されると考えております。短時間短距離の運行を行い、より多くの方に利用していただくために、「もねの里モール」への停留所設置はしていません。
芦沢委員 (有識者)	(質問) 全体経費と費用負担の考え方について。	実証実験にかかる費用(運行にかかる経費)の総額は約6,000,000円、運賃は無料としています。将来的な、本格運行の際には適正な運賃を設定していきたいと考えています。
芦沢委員 (有識者)	(質問) 本実証実験に関し、特に参考とした事例について。	デマンド型乗合方式による「チョイソコ」を導入する豊明市、鴨川市等を参考にしました。
成田委員 (千葉県バス協会の代表)	(意見) 実証実験の主目的が路線バスへの補完であれば、バス事業者との綿密な調整、連携は不可欠である。	市内バス事業者だけでなく、タクシー事業者につきましても、個別の説明を行うなど、理解を得るよう努めます。
成田委員 (千葉県バス協会の代表)	(質問) P3～5の役割について、一部修正が必要ではないか。	いただいた意見のとおり、資料を修正します。 (別添資料)
佐藤委員 (一般乗合旅客自動車運送事業者)	(意見) 路線バスへの補完という本実証実験の主目的を逸脱した運行とならないような配慮が必要である。	そのように努めます。
佐藤委員 (一般乗合旅客自動車運送事業者)	(意見) 今回の実証実験は路線バスへの補完が主目的であるため、地区の利便性のみを追求して広範囲な運行ではなく、目的に沿った運行でなければならない。	そのように努めます。
佐藤委員 (一般乗合旅客自動車運送事業者)	(意見) 各バス停の発車予定時刻等を予め利用者に知らせるシステムを何らかの形で考慮したほうが利用の促進に繋がる。	予約時にオペレーターが路線バスの時刻を案内する等の対応をします。
佐藤委員 (関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者)	(意見) 安全確保を第一に考えた上で、利便性・収益性等交通課題解決に向けた実証実験を行わなければならない。	そのように努めます。
佐藤委員 (関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者)	(質問) 路線バスの停留所での乗降を想定する場合、道路交通法第44条により、必要に応じて、警察と協議が必要となるが。	バス停から10m以内の停車はしません。なお、停留所名も〇〇バス停付近としており、路線バスの停留所とは異なることを明示します。
平委員 (公募委員)	(質問) 乗客の安全性について、後ろ向き乗車、ヘッドレストがないこと、ポディー側面が低いことなど、問題はないか。	低速走行車両であるため、シートベルトやチャイルドシートがなくても、安全に走行可能とされており、後ろ向き乗車については、滑り止め座布団を敷き、ポディー側面については、走行中は立たないよう注意喚起をして対応します。
鈴木委員 (公募委員)	(質問) 昨年度の実証実験の結果を受けて、主目的には地域のコミュニティ増進も位置づけていいのではないか。また、今回の実証実験では外出意欲の検証は必要ないのか。	昨年度の実証実験で地域のコミュニティ増進への効果を検証し、効果が認められたことから、今回は主目的を路線バスへのアクセス向上(路線バスの補完)による利用促進としました。なお、本年度の実証実験におけるアンケートについては、併せて地域のコミュニティ増進等についても調査します。

鈴木委員 (公募委員)	(質問) 現在、商業施設への路線バスの運行がされていないため、住民はむしろ路線バスとは競合していないコミュニティバス機能を期待しているのではないのか。	バス路線への補完を行うことで、バスの本数増便や商業施設のバス停新設など、バス事業者と協議していきたいと思います。
鈴木委員 (公募委員)	(質問) 運行体制を「システム等運用事業者」と「運行事業者」に分けず、同一事業者により実施したほうが、問題点の明確化が図れるのではないのか。	タクシー事業者等の交通事業者には、「チョイソコ」を運用できる事業者がないため、システムを運用する事業者への委託が必要でした。
鈴木委員 (公募委員)	(質問) 三徳やもねの里モールに乗降場所を設置せず、必要性の検討をするとは、どのような方法で検討するのでしょうか。	利用者から意見を聞きながら、バス事業者と連携してまいります。
鈴木委員 (公募委員)	(質問) 1日の運行は何回程度を想定しているか。	1日の運行本数は予約により決まるため、回数としては想定できません。
鈴木委員 (公募委員)	(質問) バッテリー容量を超える予約で、どの程度の運行が可能か？	バッテリーの容量を超える予約は、受け付けませんが、一日最大約40km程度と考えております。
鈴木委員 (公募委員)	(質問) 一運行あたり1-ODなのか、それとも循環経路を想定しているのか。	予約された出発地と目的地によって運行ルートが決まります。また、条件が合えば予約に応じて乗合を行います。
鈴木委員 (公募委員)	(質問) 会員登録について、申込者は、自治会、事業者双方に登録申込をするのか。それとも自治会に入っている者は自治会経由で、その他の者は事業者へ直接という理解でよろしいか。	会員登録は、双方に登録する必要はなく、事業者に申し込みすることになります。自治会には申込書の取りまとめを依頼し、取りまとめた申込書を事業者へ発送し、自治会を経由しない場合は直接事業者へ申込みを行います。