

計画(素案)に対する主な意見概要と対応方針

第6回協議会（7/28）及び意見照会での主な意見概要と対応方針は以下のとおり

No.	該当ページ	意見概要	計画の修正	対応方針等
1	全般	・市民が本計画を目にした際、専門用語の内容がわかりにくい。（例えば、アウトリーチ、グリスロなど。）	○	別途、用語集を整理し、巻末資料とする。
2	全般	・公共交通不便地域内では、「移動の自由の権利として保障」されていることを踏まえ、買い物ができる、生活に支障がないなどの理由から問題ないということではない旨を示した方がいいのではないか。 ・「移動の公平性」の大原則を明示したほうがよい。基本方針3の公共交通不便地域や移動制約者を対象とした施策の重要性に対応する公共交通の理念になる。	○	本計画は、交通政策基本法の基本理念に則ったものであること、また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画であることなどから、これらの法に位置づけのない「移動の自由の権利として保障」についての記載は困難。 しかしながら公共交通は、自由な外出・移動が可能な社会を目指すものであることから、P.2上段【コラム】にその旨を追記する。
3	P.5下段	・「安全」は「安全性の高い公共交通」、「安心」は「マイカーなしでも移動できる安心」などと区別したほうがメッセージが明確ではないか。 第5回協議会時に記載のあった「賢い選択」の方が適切だと考える。期待される役割にふさわしい表現にするのであれば、「（利用者が）賢く選べる選択肢の提供」など表現の工夫のしかたはある。	○	国においても安全・安心に関する各々の定義はしておらず、それぞれに広い意味を持つことから、個別に定義づけしないこととする。 一方で、「賢い選択」については、P.7上段の「様々な変化への対応」へ、「利用者が賢く選べる選択肢を提供することが必要」と追記する。
4	P.5下段	・公共交通に期待される役割において、「賢い選択」から「安全・安心の提供」に修正したことにより、環境部分の記載が抜け落ちてしまった。	○	P.7上段の「様々な変化への対応」に包含されるものとして、環境部分に関する内容を追記する。

計画(素案)に対する主な意見概要と対応方針

No.	該当ページ	意見概要	計画の修正	対応方針等
5	P.15 上段	・公共交通の利用者数について、令和元年度は増加傾向にあった。しかし、令和2年度の激減状況を入れなければ、公共交通が非常に厳しい状況にあることを市が把握していないと思われてしまう。	○	令和2年度の利用者数について、説明追加及び「1日あたりの公共交通の利用者数（グラフ）」を更新する。
6	P.32 上段	・基本理念が長いため、コンパクトにできないか。	×	1つひとつの用語の必要性を再検証したものの、使用している用語は、どれも本計画の理念として必要不可欠であった。また、用語のコンパクト化についても検討したが、わかりやすさ等の観点から対応が困難であったため、基本理念の修正はしない。
7	P.32 上段	・基本方針3が「地域」と「人々」の両方を対象としており、（※）の注釈があると混乱を招くのではないか。	○	3つの基本方針の全てが、「地域」と「人」に着目している。その旨がわかるように（※）の注釈を修正する。
8	P.33 上段	・【指標1 公共交通の利用者数】について、利用者数は環境により左右する。 ・市内の利用者が増えたから公共交通の持続可能性を高まったと判断するのではなく、線区や路線、その状況に応じて利用者数が増えることもあるため、現状維持としても、利用者数だけで持続可能性ということを整理していいのか疑問。	○	基本方針1の3つの目標に対して、【指標1 公共交通の利用者数】及び【指標2 路線バスに関する認知度】、【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】の3つの指標から総合的に捉えて判断するものとして修正する。
9	P.33 上段	・【目標3 安全・安心への不断の取組】に対する指標が事故件数で非常にわかりやすいが、具体的に市内の事故件数は収集できるのか。（第6回協議会時） 例えば、運転免許の返納者数や、関係者の災害時の対応に関する協議の回数など、ほかの指標でもいいのではないか。 ・指標に交通事故への言及があって欲しい。公共交通のメリットとして、P.3上段に「交通事故の確率が減少」とあるため、交通事故の現状認識が必要なのでは。	○	関係機関等との調整において、市内の事故件数の抽出作業は合理的でないことや、事故の程度や要因などが異なることにより評価が困難であることが分かり、取組との関連性の見極めも難しいことなどから指標を変更する。

計画(素案)に対する主な意見概要と対応方針

No.	該当ページ	意見概要	計画の修正	対応方針等
10	P.33 上段	- 指標について、公共交通の分担率が分かるよう交通手段分担率があってもよいのではないか。 - 包括的な計画として公共交通政策を考えていることから、マイカーと公共交通の分担率が、【目標1 公共交通の持続可能性を高める】に入ってくると、より実質的な指標になるのではないか。	○	公共交通や自動車等の割合を把握するため、公共交通の分担率に関連する指標として、【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】及び【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】を設定する。
11	P.37 下段	- 区分Dの工場地帯は、企業の私有地であることなどから、エリア区分からの除外を再検討する必要があると考える。 - 区分Dの工場地帯は、企業の私有地でそもそも路線バスの運行がない。また、土地利用として工業専用地域等である当該エリアには、住民はいないと推察される。よって、本計画で設定されるエリア区分に該当しないのではないかと考えられるため、再検討の必要があると考える。	○	本件については、過去の協議会において意見をいただいていたことから、再度現地調査などの精査をした。 その結果、工業専用地域等においては、企業等の従業員の通勤など人の流れはあるものの、企業等が所有する大規模私有地において、門などにより、進入禁止とされている公共交通が通行できないエリアが存在することから、これらについてはエリア区分から除外する。
12	P.41 下段	「市内すべての路線を維持していくことは困難」の前に、「民間交通事業者による…」を追記すべきではないか。	×	第2章「千葉市の現状」において、市内の公共交通は民間交通事業者にて運行されている旨を説明していることから、追記はしない。
13	P.42 上段	コミュニティバスのコラムについて、固定費、変動費の考え方が図として違和感がある。また、この図からどのようなポイントを示したいのか、わかりにくい。	○	本コラムでのポイント（実際のバス路線の利用者と収入額、また路線を維持するために要する金額との対比など）を追記するとともに、固定費や変動費の考え方に違和感を与えないよう図を修正する。
14	P.43 上段	「支え合い交通」の理念を冒頭に示すべきではないか。	○	「支え合い交通」の概念及び期待される効果を追記する。

計画(素案)に対する主な意見概要と対応方針

No.	該当ページ	意見概要	計画の修正	対応方針等
15	P.44 上段	・シェアサイクル、電動キックボード、次世代型パーソナルモビリティの同列に違和感。キックボード、パーソナルモビリティの扱いはシェアも考えているのか。	○	シェアサイクルのみならず、電動キックボード、次世代型パーソナルモビリティにおいても、基本的に個人が所有する移動モードのシェアサービスの導入も検討している旨を追記する。
16	P.51 上段	・交通結節点について、鉄道駅から高速バスに乗り換えるという考え方を、具体的に書かなくても良いが、計画に追加することで今後の千葉市の中で夢が少し出るのではないかな。	○	「その他の交通結節点」にて、交通結節機能の強化に関する取組の例の一つとして「高速バスの利便性向上」を追記する。
17	P.52 上段	・自動車を何%削減したいのか、公共交通利用者を何%増やしたいのか、そのようなデータに基づく議論ができないものなのか。	×	事業者として必要となる公共交通利用者数の具体的な値などは、各事業者の経営状況に関連する内容であること。また、本計画の検討がコロナ禍という特殊な時期であることからデータ算出や収集とそれに基づく目標値の設定は極めて困難な状況。結果的に利用者はコロナ禍前の令和元年度の水準とした。
18	P.52 上段	・カーボンニュートラルを実行するにはマイカーを全部止めれば実現できるものだが、現実的には無理であることから、どうしていくか考えなければならない。 ・P.5上段にも環境が出てくるため、環境（例えば、CO ₂ 排出量●%削減）に関する言及も必要なのではないかな。	×	マイカー流入量の抑制はCO ₂ 削減に効果的であると考えるが、公共交通に関するCO ₂ 排出量の算出が難しいことなどから、別の指標により評価するものとする。 P.5上段は目標ではなく、公共交通のメリットを記載したものであり、本計画では基本理念・基本方針に基づく目標に対して指標を設定する。
19	P.52 下段～	・千葉市を訪れる観光客の視点が少ないのではないかな。コロナの対応もあったかと思うが、今後を見据えた時、様々なモビリティを、市民だけでなく観光客も利用できるようになっていくのではないかと考える。	○	コロナ禍の影響等により観光に関するデータが十分に取れていない。本計画への取組については、【目標5 移動目的の創出～目的地づくりと楽しい移動～】において観光客の視点を位置づけているほか、具体的取組として、【No.1 標準的なバス情報フォーマットによるオープンデータ化の推進】及び【No.2 訪日外国人や居住外国人を想定した多言語化の促進】については、観光客も含めた取組であることから、「第5章 2個別施策」において、これら2つの具体的取組の「①施策の目的」に観光客の視点も踏まえた施策である旨を追記する。

計画(素案)に対する主な意見概要と対応方針

No.	該当ページ	意見概要	計画の修正	対応方針等
20	P.52 下段	・【目標7 移動に困難を抱える「方々」へのアウトリーチ】の中で、「施策O 地域の生活路線の維持確保・効率化」は非常に身近な問題であり、具体的な取組として掲げられているのは、若葉区泉地域コミュニティバスに関する施策のみであるが、これでよいのか。 ・また、エリア区分C及びDの具体的な取組が薄いと感じる。	○	「施策O 地域の生活路線の維持確保・効率化」に、広域的な路線バス（地域間幹線系統）に関する取組として、「No.43 複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バス（地域間幹線系統）の維持確保・効率化」を追記する。 また、施策Oに関係する具体的な取組「No.42 地域公共交通アドバイザー派遣制度」を移行する。（施策Pにも再掲）
21	P.68 上段	・市域を越えて運行している路線である、小湊鉄道の「塩田喜多線」及び京成バスの「北部循環線」についても、地域間幹線系統補助金を活用して運行を継続していることから、「塩田喜多線」及び「北部循環線」の追記をお願いしたい。	○	具体的な取組として、「No.43 複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バス（地域間幹線系統）の維持確保・効率化」の個別施策の個票に追記する。