

プレゼンテーションの取りまとめ

キーワード	項目	意見の内容
公共交通	利用促進対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通機関が連携し、乗り継ぎ運賃割引等に取り組むと、全体的な公共交通利用者は増加する可能性が高い。(二村委員) ○ 公共交通機関が今後発展するためには、ドアツードア性とアクセス性において自動車と同等のサービスレベルを目指すことが必要。(轟委員) ○ 中心市街地周辺にロードサイド型店舗が立地する現状と公共交通の活性化は切っても切れない問題。(大澤委員)
	役割・機能分担	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通とスペシャルトランスポートは分けて運営し、ニーズに合わせて使い分け可能な状態が望ましい。(轟委員) ○ モノレールはモノレール、バスはバスといった役割分担を認識し、相互に連携しなければならない。(小田委員)
	公的支援の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共と民間の主体が同じ事業を運営する場合、公共の方が運営費用は高く、サービスレベルは低いことが多い。(二村委員) ○ 公共を主体として過剰なサービス供給を行うと市の財政が圧迫されるため、事業とサービスレベルの見極めが重要。(二村委員)
モノレール	モノレール全般	<ul style="list-style-type: none"> ○ 千葉モノレールは3つの経営課題を抱えている。(大澤委員) <ul style="list-style-type: none"> ・ 施設の老朽化による設備の更新 ・ 少子高齢化を向かえ、通勤通学の乗客減少による収入減少 ・ まちと駅の物理的な距離感、運賃等の経済的な距離感 ○ モノレール利用を一般的にするため、モノレール見学を小中高等学校で必修化してはどうか。(寺部委員) ○ バスとの乗り継ぎ運賃や接続ダイヤ、車内アナウンスなど、バスとの共同整備が大切。(寺部委員)
	区間延伸	<ul style="list-style-type: none"> ○ 延伸凍結により、県庁方面は千葉駅から延長1kmしかない。(大澤委員) ○ モノレール区間の延伸凍結によって3つの影響がある。(大澤委員) <ul style="list-style-type: none"> ・ 各種設備への投資計画が不明確となる ・ 千葉駅～県庁までの区間は短く、利用者が少ない ・ モノレールが環状路線にならないので、公共交通同士の連携が図ることができない ○ 大学病院に向かう利用者を獲得するためには、受付階に駅を直結するようなアクセス・イグレスを重視した施設整備が必要(利用者は駅までの上下移動を好まない)。(寺部委員) ○ モノレールを延伸できるのであれば、千葉市から稲毛方向へ大きな人の流れがあるため、稲毛方向への延伸を検討したい。(大澤委員)
路線バス	路線バス全般	<ul style="list-style-type: none"> ○ 千葉市に乗り入れるバスは10社あるが、車両の仕様や運賃レベル、乗車券制度が統一されていないことが課題。(小田委員) ○ 行政の役割は、「駐車車両対策、荷さばきスペースの設置や取り締まり強化などのバスの速達性を向上させる取り組み」と「事業者間の調整役」の2つがある。(寺部委員) ○ 千葉駅と千葉大学病院、市立青葉病院をつなぐ路線の道路整備が急務(勾配、車線数、幅員、自転車・バス・歩行者の混在)。(小田委員) ○ 駅と病院を結ぶ路線として、大量輸送が可能となるBRTの導入。(寺部委員)
	路線の維持	<ul style="list-style-type: none"> ○ 不採算路線の維持方法として、コミュニティバスの運行、地域住民が費用を一部負担する住民参加型のバス路線、公的な支援(補助金)の3つがある。(二村委員) ○ 補助金制度は、財源の無駄をなくすため、恒常的に不採算かつ必要な路線の見極めが必要。(二村委員) ○ 補助金の入札方法として、路線を重要度によってランク付けを行った上で補助金を入札し、補助金として充当できる財源がなくなるまで補助対象路線を選択(イギリスの事例)。(二村委員)
コミュニティバス	運用の実態	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運行ルート、運賃、運行頻度など、地域住民が参画した運行計画でなければコミュニティバスは成立しない。(小田委員)
交通基本法	権利の保障	<ul style="list-style-type: none"> ○ 移動権として、必要最低限の確保ではなく、全ての人が利用できる権利を保障されるのであれば、タクシーだけではなく公共交通全般に移動サービスの個別化の拡大が求められる。(山本委員) ○ 移動権を保障するために、交通事業者を全ての人が使用できる状態に整備・維持するためには、行政からの補助金や利用者からの集金といった制度が必要となる。(二村委員)
交通不便地域	移動の制約	<ul style="list-style-type: none"> ○ 千葉市南部などの交通空白地帯の高齢者、障害者等は、移動の意思があっても外出・移動の手段が無い状態にあると思われる(制度的制約)。(山本委員)
超高齢社会	少子高齢化の影響	<ul style="list-style-type: none"> ○ 不採算路線(公共交通)の増加、税収が減少する中で、市の支出をどのように抑制するかが非常に問題。(二村委員)
	高齢者の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者(15.6%)は「駅構内の乗り換え」が困難であると考えており、交通結節点や交通機関そのもののバリアフリー化が必要。(山本委員)
まちづくりの方向性	将来像	<ul style="list-style-type: none"> ○ 議論を進めていく上で、千葉市が描く理想的な交通政策や骨格的な都市計画など、目指すべき目標を明確にする必要がある。(全委員)
	交通計画	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通計画はまちづくりの都市計画が完成後に策定されることが多く、計画上の制約や難しさが生じるので、交通計画とまちづくりの都市計画を同時に考えることが必要。(小田委員)(轟委員) ○ 住民自らが考えた交通計画(あるべき姿)であれば、住民もその実現に対して責任を持つ。(寺部委員) ○ 交通計画として、千葉・幕張・蘇我の3都心の連携の強化と、各都心へのアクセス性の向上について検討が必要。(小田委員)
	都市計画	<ul style="list-style-type: none"> ○ 集約型都市構造の実現に向け、市街化区域を拡大しないことが重要。(寺部委員) ○ 公共施設を郊外に移転すると、公共交通利用者が減少するので、公共施設は都市の中心部にあるべき。(寺部委員) ○ 都市のネットワーク形態から、既存の市街地を縮小するという判断も必要。(轟委員)
実施体制	組織の体系と役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通利用者のニーズが多様化したことで、地域間(都心部、郊外部)、事業者間、自治体間、さらに行政(部局)間で様々なコンフリクトが生じている。(轟委員) ○ 公共交通について事業者間、行政間で積極的に連携し、それらを統合するようなガバナンスが必要。(轟委員) ○ 公共交通全体を統括した枠組みと運用方法により、関係する行政(国、県、市)、公安、地域住民、事業者(バス、鉄軌道)がそれぞれの役割を認識していくことが必要。(小田委員) ○ 公共交通に関する対策を実施する際には、効果をしっかりと検証し、常に改善をしていくことが重要。(轟委員)