

## 第1回 千葉市総合交通政策会議 議事

- 1 日 時 平成22年8月23日(月) 10:00
- 2 開催場所 千葉市中央区千葉港2番1号 千葉中央コミュニティセンター8階  
「会議室(千鳥・海鷗)」
- 3 出席者 (委員)  
大澤委員、小田委員、寺部委員、轟委員、二村委員、山本委員 \*敬称略  
(事務局)  
徳永、藤平、河野、佐藤、松本、中川、橋本、初芝
- 4 市長挨拶
- 5 事務局紹介
- 6 議 題
  - (1) 会長及び会長職務代理者の選任について
  - (2) 会議の概要とスケジュールについて
  - (3) 千葉市の交通について
  - (4) その他
- 7 閉 会

### 資料

- |       |                   |
|-------|-------------------|
| 資料1   | 千葉市総合交通政策会議設置条例   |
| 資料2-1 | 千葉市総合交通政策会議の概要(案) |
| 資料2-2 | スケジュール(案)         |
| 資料3   | 千葉市の交通について        |

千葉県総合交通政策会議委員名簿

<p>(ふりがな) 氏 名</p>	<p>役 職</p>
<p>(おおさわ まさあき) <b>大澤 雅章</b></p>	<p>千葉都市モノレール株式会社 代表取締役社長</p>
<p>(おだ ゆきかつ) <b>小田 征一</b></p>	<p>社団法人千葉県バス協会 会長</p>
<p>(てらべ しんたろう) <b>寺部 慎太郎</b></p>	<p>東京理科大学 理工学部 土木工学科 准教授</p>
<p>(とどろき ともゆき) <b>轟 朝幸</b></p>	<p>日本大学 理工学部 社会交通工学科 教授</p>
<p>(ふたむら まりこ) <b>二村 真理子</b></p>	<p>東京女子大学 現代教養学部 国際社会学科 経済学専攻 准教授</p>
<p>(やまもと みか) <b>山本 美香</b></p>	<p>東洋大学 ライフデザイン学部 生活支援学科 准教授</p>

(敬称略、五十音順)

## 会議録（要旨）

### 1 市長挨拶

政策会議の開催を受け、市長から委員へ委嘱状が交付され、市長より挨拶。

### 2 事務局紹介

政策会議を担当する事務局を紹介。

### 3 議事

#### （1）会長及び会長職務代理者の選任について

\* 条例第4条第1項により、会長及び会長職務代理者を選任。

#### （2）会議の概要とスケジュールについて

\* 資料1、資料2-1、資料2-2に基づき事務局より説明。

#### （3）千葉市の交通について

\* 資料3に基づき事務局より説明。

#### （4）その他

\* 第2回政策会議の日程についてご案内。

## 資料

- 資料1 千葉市総合交通政策会議設置条例
- 資料2-1 千葉市総合交通政策会議の概要（案）
- 資料2-2 スケジュール（案）
- 資料3 千葉市の交通について

## 【議事】

### 1 市長挨拶

(市長)

皆さん、おはようございます。

本日は千葉市総合交通政策会議の第1回目の会議にお集まりいただき、誠にありがとうございます。また、委員の皆様には、この委員のご就任を快くお引き受けいただきまして、誠にありがとうございます。活発な議論をお願いしたいと思います。

私が市長に就任したからというわけではなく、交通政策の考え方をある程度、私たちが明確に持たなくてはならないと思っています。今までも計画はありましたが、今後の人口減少、少子高齢化社会の中で、公共交通をどのように維持をしていかなければならないのか、10年20年先を見据えて計画を進めていかなければならないと考えています。また、モノレールの延伸は市内の交通に大きな影響を及ぼすものでありますが、これについては当面の間凍結というような判断をさせていただいております。この様な状況の中で、既存の公共交通の考え方について、どのような考えの見直しが必要かということをお考えいただきたいと思っています。

千葉市の特徴としましては、市バスを持っておりませんので、市内の交通に関しては、民間のバス会社の方々にあらゆる役割をお願いすることが多々ございます。民間のバス会社が複数ある中で、市民の皆様にとって一番良く、わかりやすい交通を維持していくために、どのような連携が必要かということも、充分考えていかなければならないと思います。

また、当然ではありますが、千葉市には東京にお勤めしている方が大勢いますので、東京へのアクセスの問題をどのように改善をしていくかということについても、考えていかなければならないだろうと思っています。

千葉市は総武線、京葉線などがありますが、地下鉄の交通網に関しては首都圏に向かう際に乗換えをしなくてはならず、埼玉県や神奈川県方面に一本で抜けることができないという課題を抱えております。これは本来、国が動いていかなければならないことではありますが、千葉市の課題として認識しておかなければならないと考えております。

また、最新の話としまして平成20年に実施をいたしました東京都市圏パーソントリップ調査により、将来の交通需要予測の解析が進んでおります。そういった意味では、前提条件も少し変わりますし、自動車に関しては、減少が明らかになると思いますので、そういった点も参考にした交通政策を考えていかなければならないと考えています。

いずれにしても、行政の役割として長期的な視野に立ってじっくりとゆっくりとこの時代に合わせていくことが求められてくると思いますので、目先のことも当然やりながらも、長期的なまちづくりにおける交通政策の在り方、役割について充分にご議論をしていただきたいと思います。

是非委員の皆様のご活発なご議論で、交通政策の方向性をお示しいただきますようお願い申し上げます。私の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

## 2 事務局紹介

(省略)

## 3 議題

### (1) 会長及び会長職務代理者の選任について

#### (事務局)

それでは、議題に入りたいと思います。

先ほど、熊谷市長からもお話がありましたように、この会議は、市長のマニフェストの一つとして設置されたものであります。

この会議は既に今年の第1回定例会市議会において、資料1の通り条例としての議決を経ております。この条例の第4条第1項で「会議に会長を置く」、また4条第4項では「職務代理者」の規定がありますので、会長及び会長職務代理者の選任を議題といたします。条例第4条の第2項では会長は委員の互選により定めることとしておりますが、いかがいたしましょうか。

#### (二村委員)

今回の会議は、交通政策全般に係ることでもあり、交通工学で多くの見識を持っておられる轟先生にお願いしたいと思います。

#### (事務局)

ただいま、二村委員より会長に轟委員を推薦する旨の提案がございましたが、いかがでしょうか。「異議なし」という声が出ました。それでは皆様も推薦されておりますので、轟委員に会長をお願いしたいと思います。

#### (轟会長)

交通を取り巻く環境が大きく変わっており、人口減少、少子高齢化、事業の規制の緩和といったいろんな変革がある中で、交通そのものも変化していく時代なのではないかと思います。

まだまだ積み残してきた課題や新しい課題もありますし、新しい風も出てきておりますので、忌憚のないご意見を皆さんからいただくのがこの会議の役割だと聞いております。

ぜひ皆さんから忌憚のないご意見をいただけたらと思います。そういった進行を努めたいと思っておりますので、ご協力をお願いします。

(事務局)

続きまして、会長職務代理者の選任ですが、先ほどの条例第4条第4項で職務代理者は、会長が指名すると規定しておりますので、轟会長よりご指名をお願いいたします。

(轟会長)

寺部委員に職務代理をお願いしたいと思います。

(事務局)

ありがとうございました。

これ以降は、轟会長の進行により、会議を進めていきたいと思っております。

轟会長、よろしくお願いいたします。

## (2) 会議の概要とスケジュールについて

(轟会長)

それでは、議題2の「会議の概要とスケジュールについて」事務局より説明をお願いします。

(事務局)

議題(2)の千葉市総合交通政策会議の概要とスケジュールについて、ご説明させていただきます。

まず、はじめに本会議の運営方法などを定める千葉市総合交通政策会議設置条例について、簡単ではございますが、概要をご説明いたします。資料1をご覧ください。

平成22年3月23日に公布した千葉市総合交通政策会議設置条例でございます。条例は、第1条から第7条までで構成しており、本会議の所掌事務として、第2条に、総合交通政策会議は、本市の総合的な交通政策に関する事項を審議し、市長に助言、提言すると定めております。第3条では、組織として、委員の人数、構成、任期などについて、第4条では、会長、第5条では、会議の招集などについて定めております。第6条では、関係者の出席等として、必要があると認めるときは、関係者の出席を求めて意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができるとしております。第7条では、委任として、総合交通政策会議の運営に関し必要な事項は、会長が総合交通政策会議に諮って定めるとしております。今後は、この条例に基づき会議を運営していくこととなりますので、よろしくお願いいたします。次に、資料2-1と2-2をご覧ください。

資料2-1 千葉市総合交通政策会議の概要（案）は、本会議の進め方の案について、資料2-2は、本会議のスケジュールの案をまとめております。会議は、平成22年度、23年度の2カ年を予定しております。それでは、資料2-1をご覧ください。

平成22年度は、今回の会議を含めまして4回の会議を予定しております。

今回の第1回会議は、「本市の交通の概要」について説明を行い、本会議より「助言・提言を頂きたい事項」についてお示しさせていただきます。第2回、第3回は、各委員さんのご専門の立場から、千葉市の交通政策の在り方、公共交通に関する課題等、今後の千葉市の交通のあるべき姿について、プレゼンテーションをしていただくことを考えております。第4回におきまして、プレゼンテーションやディスカッションの内容を取りまとめていただき、平成23年度の会議の進め方について、決定していただきたいと思っております。裏のページをお願いいたします。

平成23年度でございますが、平成22年度の検討成果や平成20年度に実施したパーソントリップ調査のデータ等を基に、総合交通ビジョンにおいて骨格的なネットワークとして位置づけた検討ルートを再検証していただきます。

そして、モノレールについては、県庁前駅から私立青葉病院前駅までのモノレールの延伸を当面凍結することとなりましたので、予定区間の当面の代替案とモノレール全般に関する施策について検討いただきたいと考えております。

総合的な交通体系の検討については、鉄道、モノレール、バスなどの各交通手段の連携を図ることにより、市民の皆様、誰もが適切な交通手段の選択が可能となる交通施策について検討いただき、その施策を推進するための「推進計画」を策定する上での基本的な考え方についてご審議いただき、最終的に、これらに対する助言・提言を取り纏めていただきたいと考えています。次に、資料2-2をお願いいたします。

スケジュール（案）でございますが、先程の資料2-1を表にしたものでございます。今年度は、今回を含め4回を予定しております。第2回は10月中旬に、第3回は11月下旬に、第4回は、1月下旬に開催を予定しております。

会議の進捗やご審議の方向性によりまして、多少の変動などが生じる場合もございますが、現在、このようなスケジュールで会議を進めさせていただくことを考えております。

議題（2）についての説明は、以上でございます。

（轟会長）

ただいまご説明いただきました総合交通政策会議の概要と、我々が何を議論し、何をアウトプットとしていくのか、それに関連してスケジュール案について説明をいただきましたが、それについて皆様から、ご質問などがありましたらお願いします。

それではまず私の方から、アウトプットの確認をしたいと思うのですが、本年度は議論が中心ということではよろしいですか。来年度において資料2-1の2ページ目にあるものが、会議の検討した結果ということではよろしいですか。

(事務局)

今年度の作業として、ディスカッション等を含めて、委員の皆様で千葉市の交通状態の在り方など意見交換を中心に行い、意見交換の集約をし、最終的に平成23年度の作業の中で5項目程の内容について具体的にご審議をいただければと考えております。後ほど説明しますが、パーソントリップ調査等の千葉市内々のデータ分析等も同時に行っていますので、そういうものも平成22年度に示しながら平成23年度で議論していただきたいと考えています。

(山本委員)

フリーディスカッションは委員のメンバーのみで行うのですか。それとも千葉市の方も交えて行うのですか。

(事務局)

基本的にフリーディスカッションの段階では委員の皆さんに意見交換をしていただく中で、事務局の方からも意見交換をさせてもらうこともあるかと思えます。

(山本委員)

このような問題が自分達の専門領域の中では考えられていますが、といった内容のプレゼンテーションをして、色々な意見交換をするという形式ですか。

(轟会長)

基本的にはここでプレゼンテーションを委員の皆様にしていただきます。皆様専門分野がございまして、現場の意見もあると思いますので、立場を超えた意見交換、議論をしていければと個人的には思っています。

(山本委員)

そのような形式だと、議論が少し水ものになってしまう懸念があるのではないですか。

(轟会長)

私もその点が気掛かりですが、是非本音で議論していただきたいと考えています。

(大澤委員)

私と小田委員はそれぞれ事業者の代表としての肩書きをもっていますが、ここでの発言は社内での意思統一を図った上での代表者としての発言ではなく、私も小田委員も立場を離れ、千葉市のために自由闊達に意見を交換したいと思っています。



(小田委員)

1～2年の間で総合交通政策会議を検討する中で、先進事例や他都市の事例等について、実際に委員が見学したりする可能性はあるのですか。

(事務局)

先進事例や他都市の視察は、現段階では予定していませんが、事例の紹介等も含めて今後検討し、機会があれば皆様に提示させていただきたいと考えています。

(轟会長)

他都市や海外も含めた良い事例も取り入れて、それをいかに千葉市らしくするかが重要になってくるのではないのでしょうか。また、さらに新しいものを生み出して千葉モデルとして創りあげていければ良いのではと考えています。

その他ご意見等はいかがですか。

今後2年間かけてじっくりと話を煮詰めていければ良いと考えています。議論の進め方、スケジュールに関してご意見がある場合は、私もしくは事務局の方へ申し出ていただければ柔軟に対応していきたいと考えていますので、よろしくをお願いします。

(事務局)

プレゼンテーションを第2回と第3回と各回3名程度でお願いしたいと思います。本日6名の委員が出席されておられますので、プレゼンテーションを行う委員と順番を決定していただければと考えています。

(轟会長)

ただいま、事務局から説明がありましたが、プレゼンテーションの順番等は今決定するという事で、委員の皆様いかがですか。2回に分けてのプレゼンテーションですので、何かテーマを設定する方法もありますが、何か順番等に関してご提案はありますか。

(事務局)

事務局といたしましては、プレゼンテーションは第2回目の会議を交通事業者の方に、第3回目の会議を学識経験者の方にお願いできればと考えています。

(轟会長)

それでは第2回目のテーマは主に事業者側のお話を伺うということで、大澤委員、小田委員と私がプレゼンテーションを行い、第3回目のプレゼンテーションは寺部委員と山本委員、発表時間はそれぞれ20分程度ということによろしいですか。

日程やプレゼンテーションの詳細につきましては個別に事務局と相談していただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

では、次の議題に移りたいと思います。議題3の「千葉市の交通について」事務局より説明をお願いします。

### (3) 千葉市の交通について

(事務局)

それでは次の議題(3)の千葉市の交通についてご説明いたします。資料3は、総合交通ビジョンに掲載しているデータ等を時点修正したものと平成20年に実施した第5回東京都市圏パーソントリップ調査の結果を取りまとめております。

1ページの千葉市概要ですが、(1)位置及び地勢はご覧のとおりで(2)人口・世帯数ですが、本市の人口・世帯数の推計は、図2のとおりで、平成21年で約95万5千人、世帯数約40万1千世帯でございます。

2ページの表1は、平成21年の区別の人口でございます。人口密度が高い稲毛区と低い若葉区では、約4倍の差がございます。(イ)将来人口フレームでございますが、総人口は図3のとおり、当面は増加を続け、平成27年に97万人に達しますが、その後減少に転じる見通しです。

3ページの図5は、世帯数の見通しを示しています。平成27年以降、総人口が減少に転じるものの、平均世帯人員が減少傾向にあるため、世帯数は、ほぼ横ばいとなる見通しです。次に(3)市街地の広がりですが、市街化区域は129km<sup>2</sup>(約47%)、市街化調整区域は143km<sup>2</sup>(約53%)となっております。現在のDID面積は市域の約44%となり、その区域には本市の人口の約90%が居住しています。

次に、4ページの(4)経済についてですが、(ア)商業は、平成19年で、事業所数は約7,200事業所、従業者数は約7万8千人、年間商品販売額は約3.7兆円で、近年は減少傾向です。(イ)工業は、平成20年で、事業所数は約570事業所、従業者数は約2万3千人、製造品出荷額は約1.4兆円です。近年、製造品出荷額は増加していますが、事業所数、従業員数は横ばいです。(ウ)中心市街地は、中心市街地の歩行者通行量など、全体的に減少しており、活力の低下が見られます。次に、(エ)観光ですが、観光客数が多い施設は、幕張メッセ、千葉マリンスタジアム、千葉神社などで、千葉市の入込み観光客数は毎年1,600万人を超えています。

5 ページの（5）通勤・通学ですが、図 7 に、市内居住者の通勤通学状況、図 8 に、市外居住者の市内への通勤通学の状況を示しました。千葉市は、東京のベッドタウンでありながら、県都として県内の拠点にもなっております。（6）環境ですが、地球温暖化対策として、千葉市地球温暖化対策地域推進計画により、温室効果ガスの排出の抑制を目指し、また、千葉市自動車公害防止計画では、大気汚染物質や自動車騒音を抑制することを目指しています。

6 ページの（7）財政ですが、昨今の景気の急激な悪化に伴う市税収入の大幅な減収などが重なったことから、危機的な状況に直面しています。そのため、平成 21 年 10 月に「脱・財政危機宣言」を発し、すべての事務事業の総点検、人件費を含めた歳出カットなど徹底した行財政改革を行うとともに、あらゆる歳入確保に取り組むこととしています。

7 ページからは、平成 20 年度に実施いたしました第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査の結果です。まず、（1）千葉市に係る発生・集中交通量ですが、図 10 のとおり、平成 10 年にくらべ 1.08 倍増加しております。交通手段別では、「自動車」、「自動二輪・原付」が減少し、その他の手段は増加しています。図 11 に、区別の発生集中量を示しています。中央区が最も多く、緑区の約 3 倍でございます。

8 ページの（2）千葉市に係る分布交通量ですが、千葉市に係る分布交通量は図 12 のとおりで、上の図が千葉市内々トリップで、各区の内々トリップや中央区を発着するトリップが多いことがわかります。下の図は、千葉市内外トリップで、美浜区や中央区などと東京、千葉県西北部へのトリップが多いことがわかります。また、千葉西北部、千葉東部、西南部と中央区のトリップが多いことがわかります。

9 ページの（3）分担率でございますが、各区の平成 10 年、20 年の分担率を表示しています。自動車の分担率は、年々上昇していたのですが、平成 20 年に初めて下がりました。これは、ガソリン価格の上昇や鉄道の整備効果、近年の環境意識の向上などによるものと考えておりますが、東京都市圏全体でも同様の傾向でございます。しかしながら、千葉市の自動車の分担率は、東京都市圏全体の平均と比較して 7%ほど高くなっております。

区ごとの特徴でございますが、やはり鉄道路線が充実している区は、そうでない区に比べ、鉄道の分担率大きくなっております。また、若葉区と緑区は、他の区と比較して、自動車の分担率が非常に高く、移動の約半分は自動車によるものとなっております。これは、千葉市の自動車分担率を大きく押し上げるものとなっております。

10 ページの、3・公共交通と市内交通の現状と課題についてですが、まず（1）公共交通のうち（ア）鉄道でございますが、一日あたり約 50 万人が鉄道を利用しており、その内訳は約 46 万人が JR を利用、約 4 万 7 千人が京成電鉄で、利用者数は近年横ばいの状況です。

（イ）モノレールについてですが、千葉都市モノレールは 1 号線、2 号線合わせて約 15 km の路線で、その利用者数は、平成 21 年度実績で、一日あたり約 4 万 6 千人ございまして、平成 11 年 3 月の県庁前・千葉間の開業以降は、利用者数が減少傾向にありましたが、平成 17 年度より増加傾向が続いています。（ウ）バスについてですが、千葉市は、市バスを持っておりませ

るので、市内のバス路線は、すべて民間バス会社が運営し、主要鉄道駅を中心に市内全域で運行されております。その利用者は、1日約16万人でございます。

12ページの(エ)タクシーでございますが、市内には約1,800台が営業しており、JR千葉駅東口周辺の混雑を緩和するため、市役所の駐車場を活用した「ショットガンシステム」を平成17年から実施し効果を上げています。次に(2)自転車・徒歩のうち、(ア)自転車についてですが、市内の通勤・通学者では自転車利用者が増加傾向にある一方で、駅周辺の放置自転車が課題となり、現在、その解消に取り組んでいるところです。

(3)自動車交通の現状と課題についてですが、図19でお示しいたしますように、高速道路、有料道路、都市間の国道の交通量が多く、周辺都市との連携機能を担っております。図20でお示しいたしますように、主に主要国道や主要地方道との交差点で慢性的な渋滞が発生しております。最後に14ページ、4の今後会議でお示しする資料ですが、平成22年度に本会議での検討と並行して、東京都市圏パーソントリップ調査将来交通需要予測データ(現況、趨勢型2030年)の千葉市域内の分析作業も行いますので、結果が出次第、随時お示してまいります。

説明は、以上でございます。

(轟会長)

ただいまの事務局の説明につきまして、ご質問などがありましたらお願いします。

(寺部委員)

このビジョンはどういったもので、今回の議論との関係性はあるのですか。また、現地視察の中で、モノレールの細かいお話を伺いたいです。

(事務局)

お手元にあるビジョンは平成19年に策定した千葉市総合交通ビジョンの概要版です。元々千葉市の交通の確固たる指針がなかったので、平成17年頃から作成し、平成19年の11月に公表いたしました。交通政策の基本的な指針や公共交通の骨格的ネットワークを示したもので、こういったものが将来的に必要となってくるであろうという考えのもとでまとめております。

また、主な取り組みとして全部で46の施策がございますが、これをすべて将来にわたっているというわけではなく、メニューとしてまとめており、このような施策で対応していきましょうということで作成しております。

平成19年の総合交通ビジョン策定後の平成21年にモノレールの延伸が凍結になったことから、平成20年度に実施したパーソントリップ調査をもとに、現在将来データを解析中ですので、ビジョンをベースとして、もう一度新たに議論をしていただきたいと考えています。

モノレールについての詳細なデータにつきましては、現在手元にありませんので、午後の現地視察の段階でお渡しします。

(二村委員)

4 6 施策の内、凍結はモノレールの延伸のみで、他の主な取り組みは基本的にこの方針の通りであるという理解でよろしいですか。

(事務局)

千葉市として大きく方向転換しているのはモノレールの延伸凍結のみで、その他の施策について基本方針は変わっていませんが、今回の会議においてはビジョンの内容にこだわらず議論していただきたいと考えています。

(轟会長)

ビジョンの中でメニューが並列で並んでいますが、施策の優先度や新規の取り組みをビジョンにとらわれず検討していきましょう。

(山本委員)

モノレールが延伸凍結したことによる影響はどのようなものがあるのでしょうか。

(事務局)

地元との意見交換の中では、大学病院への通院方法の確保として、安全性の高いモノレールの早い段階での延伸再開が望まれています。駅から大学病院まで現在はバスが運行していますが、歩行環境の課題もありますので、現状の対策も合わせて考えていかなければならない状況です。

(大澤委員)

数字は後ほどになりますが、我が社は凍結の影響を3点受けております。

1つ目は、設備、主に車両です。延伸に合わせて各種設備の更新計画を行う予定が、この計画の先行きが不明になっているため、投資計画に大きく影響を受けています。

2つ目は、千葉駅から県庁前までの約1kmの区間を路線が通っていますが、距離が短いためモノレールの利用者が少なく、運賃に対しても利用者から様々な意見をいただいています。モノレールの下を走行している100円バスとの運賃格差の問題も社内で議論できず、市民への回答もできないというもどかしい思いをしています。

3つ目は、千城台から県庁前までの区間についてモノレールの環状線を形成することが千葉市の交通体系の未来像にあり、これに基づいて政策が存在しているのですが、環状路線の有無で公共交通同士の連携問題に非常に大きな影響が発生し、モノレール会社自体の将来の収支計画にも非常に影響があります。凍結のまま長く時間をかけられると、会社の経営がしにくく、延伸するのか、やめるのかをなるべく早めに決定して頂きたいと考えています。

(小田委員)

千葉市は市バスを持っていません。千葉市の場合それぞれのバス会社が独自のやり方で運行をしているので、市から見ると非常に安上がりになっています。全国的にみると、地方の方がよりバスをとりまく状況が悪化しているため、公営のバスを必要としています。東京の都心部ほど公営バスが充実しているという矛盾が生じています。

(轟会長)

モノレールやバスの状況が変化しており、次回以降の議論の内容に関わるので、次回のプレゼンテーションでディスカッションしていきたいと考えています。

(二村委員)

P11の資料で、平成16年以降に公共交通の利用者が増加していますが、詳細な分析結果はありますか。また、何か対策を実施したのでしょうか。

(事務局)

特に利用者増加の共通点は無く、主な理由となりうる対策なども実施していないのですが、モノレールにおいては平成16年以降事業者側の努力が定着したことやICカードの普及が考えられます。バスに対しては高齢者の自動車離れが要因ではないかと思われます。

(小田委員)

東京都では平成17年、18年、19年ぐらいまではバス利用者の減少が留まっており、底を打っている様子です。平成21年はインフルエンザ等の影響などもありましたが、千葉市だけの固有の理由があるわけではなく、全体的に利用者が増えてきています。

(事務局)

モノレールの増加の理由について追加すると、マンションの建設が中央区・稲毛区が目立っており、人口増加とそれに伴う人口定着が考えられます。

(二村委員)

モノレールとバスが共通して利用者が増加傾向にあるのは、何かマイカー利用者にたいして不利になるような政策を講じたというわけではないのでしょうか。

(轟会長)

環境に関するキャンペーン等がないわけではないだろうが、平成16年以降特別にキャンペーンを実施しているわけではありません。

(寺部委員)

路上駐車禁止の影響ではないでしょうか。

(轟会長)

おそらくあまり関係性は高くないと思います。

(大澤委員)

当社の中だけで言うと、経営再建の議論、情報公開が始まった頃で、市民の皆様にモノレールが潰れるというウワサが流れたことが、検証はしておりませんが数値の変化に繋がっているのかもしれない。

(轟会長)

全国的な傾向として公共交通の下げ止まり感があり、規制緩和の影響もあるのか、事業の活性化をした分、サービスも向上しています。そのような点からも分析していくことで今後に活かされればと考えています。

(大澤委員)

ビジョンに記載されている政策レベルの洗い直しがこの会議で期待されているのか、もしくは実現性の高い具体策の提案にポイントがあるのか、といった点をふまえて議論していくために、2つの資料提供をお願いします。

1つ目は平成20年、21年、22年に着手済みの計画に関して、着手済みの計画や何ヵ年かの計画があるのならば教えていただけますか。

2つ目は資料3で平成20年のパーソントリップ調査でモノレールが移動手段の中で分離可能な状態になっているのか、またモノレールのサンプル数は千葉市の中で十分に検討に値するほどのサンプル数なのかどうか教えていただけますか。

(事務局)

46の施策の見直しも含め、施策の新たな提案をお願いしたいと考えています。

その中で、個別の施策をどこまでの範囲で取り組むか、というところは時間的に詰めきれないと思うので、施策を進める上で短期・中期・長期的に取り組むべきものといった優先順位付けの考え方を最終的に示していただければと考えております。

また、施策について着手済みなものとして、バスの利便性の向上という部分では、幕張新都心で京成バスが実施しているバスの運行情報の提供や、乗り継ぎの円滑化として市内を走る90%のバスにICカードの導入等を実施しています。

P&Rについても京成バスが部分的に実施しており、各事業者に検討していただいているので、その内容についてはまた協議をさせていただきたいと考えております。それ以外には高速バスが順次拡大運行されており、新路線も検討中です。

また、走行環境の問題として駅前広場やボトルネックになっている広域道路、交差点などの改修についても順次必要な部分から着手しております。

パーソントリップ調査のデータについては、データを確認してご報告いたします。

(轟会長)

データについての要望ですが、ICカードのデータを用いたOD分析やWEB調査を含めて新しい調査データを利用できれば、新しい切り口で検討ができるのではないのでしょうか。

(山本委員)

3つほどデータが欲しいのですが、まず、交通機関の公営化と障害のある方の利用に関して、日常の移動における不自由やバリアについての調査結果があれば提示していただきたいです。

また、シルバーパスやタクシー券の発行状況等が市への負担になっているかどうかの情報と、ニーズは高いが採算が取れていない状況が多いコミュニティバスの利用状況に関するデータ提供をお願いします。

(事務局)

調査は実施していますが、本日はデータを用意していないので後ほど提供します。

シルバーパスについては平成19年で廃止されています。仮に京成バスのゴールドパスをすべての高齢者に配布すると、年間で8億5千万ほど千葉市が負担するという試算があります。障害のある方の公共交通機関の利用状況は後ほど提示します。

また、千葉市は3系統のコミュニティバスを運行していますが、現在の利用状況は1便あたり10人以下で、平均すると運賃収入が運行経費の約半分以下となり、実質50%強が千葉市の経費となっています。千葉市が現在運行しているコミュニティバスは、既存のバス路線が撤退した地域のみでの運行となっており、撤退した地域も含め行政の支援の仕方を議論していただければと考えております。

(轟会長)

公共交通以外の交通手段（福祉バス、スクールバス）の有無、バリアフリー基本構想の進捗状況、幕張の情報版等の地域公共交通活性化の状況について計画や進捗の情報を整理していただければと思います。



(事務局)

公共交通以外の交通手段については、後ほど詳細に調べて報告いたします。バリアフリー基本構想は策定済みで、重点地区を定めて事業を行っています。地域公共交通活性化などの計画や進捗に関連した情報は、後日データを整理して報告します。

(二村委員)

千葉市として主要な課題は、公共交通の利用促進に絞って考えてよいのでしょうか。

(事務局)

道路の整備と合わせた考え方も必要ですので、今回は公共交通の利便性と利用促進をテーマとしながら、道路についても議論をしていただければと考えています。

(轟会長)

道路も同時に検討しつつ、公共交通を中心に、利用促進だけではなく、利便性、採算性、交通ネットワーク、運営のあり方など、地域が中心になるのではと個人的に思っています。

(小田委員)

民主党で交通基本法制定の動きがある。国民の移動圏を考慮した法整備をした上で公共交通を促進していくために、単に公共交通があれば良い、バスが走っていれば良い、というだけではなく、市がある程度目指す先を示したほうが議論しやすいし、まとまるのではないのでしょうか。

(事務局)

交通基本法の動きがあるのは承知していますが、本会議では、市、事業者、利用者の役割分担をふまえて、地域活性化についてご提言をいただければと思います。

(轟会長)

人口減少、地域活性化の中での公共交通として、渋滞の緩和等でサービスを向上しつつ、バリアフリー、主要駅へのアクセスといったものがネットワークとして繋がっていないければ意味がありません。様々な政策が組み合わさり、総合的な政策として公共交通を中心とした交通体系の方向性も含めて議論ができればと思っております。

(寺部委員)

自動車関連のデータですが、千葉市及び周辺を含めた自動車保有台数や使われ方のデータと、千葉市の中での駐車場の需給状況を教えて欲しいです。

(事務局)

その件に関しましては、調査後、後日報告させていただきます。

(山本委員)

各区によってそれぞれの問題点の特徴があれば、情報を提示して欲しい。

(事務局)

区ごとに基本計画を策定しているので、資料を整理して次回報告します。

(轟会長)

私も含めてさまざまな要望を出したが、できる限り対応していただき、新たに細かいデータをとということではなく、既存のデータをもとに提供していただければと思います。もしこの他にも思いついたものなどありましたら、私または事務局へお申し出いただければできる限り対応させていただきたいと思います。それでは議題の3につきましては以上とさせていただきたいとおもいます。議題の4は「その他」ということですが、事務局で何かありますか。

(4) その他

(事務局)

ただいまご要望のありました資料等につきましては早急にとりまとめてメールあるいは、郵送で各委員に提出させていただきます。第2回の会議日の日程の調整につきましては後日、事務局からメール等でご都合をお伺いいたします。

(轟会長)

日程についてはなるべく早目に決定していただければと思います。

では、議事進行を事務局にお返しします。

プレゼンテーションをされる委員の方は、準備を含めましてよろしく申し上げます。

それでは、これで第1回千葉市総合交通政策会議を終了いたします。

(副市長)

委員の皆様には、貴重な意見を賜りまして、誠にありがとうございました。事務局を代表しまして、お礼申し上げます。

この会議は、本市の将来の交通政策の方向を決める重要なものでございます。会議は今年度

と来年度にわたることから、2回目以降の会議につきましても、忌憚のない意見を頂ければ幸いです。また、第2回目と第3回目の会議は、委員の皆様からプレゼンテーションを行って頂くことになりました。

僭越でございますが、こちらにつきましてもよろしくお願いいたします。以上です。

(事務局)

委員の皆様ありがとうございました。

以 上