

第3回 千葉市総合交通政策会議 議事

- 1 日 時 平成22年12月27日(月) 14:00
- 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、寺部委員、二村委員、轟委員、小田委員、山本委員 *敬称略
(事務局)
河野都市部長、森田都市部技監、佐藤交通政策課長、松本主幹、中川係長、
橋本主任技師、初芝主任技師
- 6 議 題
 - (1) 有識者からのプレゼンテーション(その2)
 - (2) フリーディスカッション(その2)
 - (3) その他
- 7 閉 会

資料

- | | |
|-----|-------------------------|
| 資料1 | 寺部委員プレゼンテーション資料 |
| 資料2 | 山本委員プレゼンテーション資料 |
| 資料3 | 轟会長プレゼンテーション資料 |
| 資料4 | モノレール事業要望事項一覧(参考) |
| 資料5 | 鉄道事業要望事項一覧(参考) |
| 資料6 | 千葉県JR線複線化等促進期成同盟要望書(参考) |

千葉市総合交通政策会議委員名簿

千葉市総合交通政策会議委員名簿

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

(敬称略、五十音順)

会議録（要旨）

1 開会

2 議題

（1）有識者からのプレゼンテーション（その2）

* 寺部委員、山本委員、轟会長の3名によるプレゼンテーション。

[内容]

- ・ 寺部委員：「千葉市の交通政策に対する10の提案」と題して、公共交通機関や千葉市の都市としてのあり方に関して、実際の事例等を交えながら10項目の提案事項について解説（資料1）。
- ・ 山本委員：「移動制約者（高齢者、障害者等）の交通事情」と題して、移動制約者の基礎的な情報から、実際のデータに基づいた外出実態と外出時の課題、移動の制約に対応した環境整備について解説（資料2）。
- ・ 轟会長：「地域公共交通まちづくりのステップアップ」と題して、公共交通サービス向上のポイント、理想的な主体とガバナンス、ソウル市を事例とした環境整備について解説（資料3）。

（2）フリーディスカッション（その2）

* 議題（1）に基づき、委員、事務局によるフリー形式のディスカッション。

（3）その他

* 第4回政策会議の日程について事務局よりご案内。

3 閉会

資料

資料1	寺部委員プレゼンテーション資料
資料2	山本委員プレゼンテーション資料
資料3	轟会長プレゼンテーション資料
資料4	モノレール事業要望事項一覧（参考）
資料5	鉄道事業要望事項一覧（参考）
資料6	千葉県JR線複線化等促進期成同盟要望書（参考）

議事

(事務局)

ただいまより第3回千葉市総合交通政策会議を開催させていただきます。

ご列席の皆様方には、第2回会議に引き続きまして、ご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。第3回の会議は第2回に引き続きまして、3人の委員の方々から本市の交通に関するプレゼンテーションを行って頂きまして、その後に委員の皆様によりフリーディスカッションをお願いいたします。それでは、轟会長に会議の進行をお願いいたします。

(轟会長)

前回に引き続き、プレゼンテーションとフリーディスカッションを行う予定になっておりますので、委員の方々よろしくをお願いいたします。また、会議を傍聴される方は、配布の傍聴要領の記載内容を留意の上、傍聴されるようお願いいたします。携帯電話をお持ちの方は、電源を切るかマナーモード設定をお願いします。

それでは、議題に入る前に、事務局より資料が提出されております。これにつきまして事務局より説明をお願いします。

(事務局)

お手元の資料の中の資料4、資料5、資料6を提出させていただきました。本日資料が6つありますので、簡単にご説明します。

資料1は寺部委員のプレゼンテーション資料、資料2は山本委員のプレゼンテーション資料、資料3は轟会長のプレゼンテーション資料、いずれもパワーポイント資料です。資料4～6は事務局から提出させていただいた資料で、資料4はモノレール事業要望事項一覧、資料5は鉄道事業要望事項一覧、資料6は千葉県JR線複線化等促進期成同盟要望書です。

それでは、資料4のモノレール事業要望事項一覧からご説明させていただきます。要望事項一覧集計というExcelの表が1枚ありますので、ご参考にしながら聞いていただければと思います。

まず、市民要望事項一覧ですが、これは過去3年くらいの間にあったモノレール事業に関する要望の一覧です。前回、バス事業の際にもご説明させていただきましたが、一覧表の備考欄に「コールセンター」「市長への手紙」「市制への提案」など、広聴媒体を通じて市民からの要望を頂いています。

モノレールについては、平成21年6月に延伸区間の凍結を表明した関係上、延伸の是非に関する要望がとても多くありました。市民要望事項一覧では総数82件のうち、延伸問題(延伸要望)は20件、また、ダイヤ編成・車両(4両編成)・運賃への要望が23件ありました。

市議会質問事項ですが、平成20年の定例以降でするので約2年間の質問事項を一覧にし、集計しました。総数61件のうち、延伸問題(延伸反対)は9件、延伸問題(延伸要望)は3件ありました。その

他、バリアフリーや駅に関する質問もありました。

毎年翌年度の予算について、議会の各会派からの要望事項があがってきています。総数35件中、延伸問題（延伸要望）については10件ありました。

続いて、資料5の鉄道事業要望事項一覧についてご説明します。文章の中に「内房線」「外房線」「総武本線」「京葉線」「京成電鉄」とありますが、それぞれ要望がきております。新駅の設置、バリアフリー関連、相互乗り入れ等が主な内容となっています。総数39件中、11件が輸送強化（ダイヤ・車両・運賃）に関する要望でした。

市議会の質問事項では総数13件あり、バリアフリーや輸送強化に関する要望が多くありました。

バリアフリーに関しては現在乗降客5千人以上の駅を対象としてエレベーターの設置を進めておりますが、今年度で概ね100%完成する予定となっています。

続いて資料6の千葉県JR線複線化等促進期成同盟（平成22年7月）ですが、平成元年から千葉県が事務局となり、県内54市町村のうち51市町村と、経済団体が参加している団体となります。毎年JR千葉支社に対して、ダイヤ改正や駅施設の整備に関する要望をおこなっています。最近では平成22年7月30日にJR東日本東京本社へ要望を提出しました。毎年参加団体で協議を行って要望書を取りまとめ、本社と支社に対して要望をしています。

要望書の内容ですが、重点要望と一般要望で分かれています。重点要望のみご説明させていただきます。重点要望は、安全対策に関するもの、施設整備に関するもの、複線化に関するもの、駅の利便性の確保に関するもの、自転車等駐車対策の推進に関するもの、以上の5項目です。近年自転車駐車がオーバーフローしているという事で法整備が進んでおり、自転車対策の強化に関する要望がきています。

鉄軌道の現状として、内房線と外房線、成田空港に向かう総武本線、京葉線、総武線と京葉線の間には京成線が東西に走っています。内房線と外房線に関しては快速が増えた関係上、列車の本数を減便したという経緯があり、普通快速列車を増やして欲しいという要望をあげました。総武本線に関しても、便数が減ってきている関係上、増発をお願いしています。千葉市から三鷹方面に向かう総武線ですが、西船橋や津田沼駅で各駅停車が止まってしまうので、千葉まで延伸して欲しいという要望をあげました。京葉線に関しては、平成14年に東京臨海線と埼京線が相互乗り入れしたということで、京葉線にも乗り入れて欲しいという要望を継続的に出しております。その他は一般要望で細かい話となってしまうので、今日は省略させていただきます。

資料4、5、6に関する説明は以上となります。

(轟会長)

ありがとうございました。資料4～6は参考資料ということで、ご質問等がありましたらフリーディスカッションの際にお話いただければと思います。

それでは、これからプレゼンテーションに移りたいと思います。本日は寺部委員、山本委員、私の3名がプレゼンテーションいたします。寺部委員からお願いいたします。寺部委員は交通計画／地域計画がご専門で、P I (パブリック・インボルブメント)、交通マーケティングなどを研究されております。それでは、寺部委員、よろしくをお願いいたします。

(寺部委員)

東京理科大学土木科の寺部と申します。よろしくをお願いいたします。

千葉市の交通政策に対する10の提案ということで、発表いたします。

提案1：

鉄道に関しては、京成千葉線・千原線を活用したら良いのではないかと考えました。JR総武線、京葉線に次ぐ第3の柱として、駅前広場など結節機能を高めることにより、京成本線・都営浅草線を通った地下鉄アクセスが期待できます。京成線・都営浅草線は、東京駅への接着や押上～泉岳寺間の短絡線の構想があり、将来的に都心方向へのアクセスが向上するということが考えられるので、それに備えて千葉市でも何か取り組んでおいたほうが良いのではないかと思います。

京成津田沼～ちはら台間は新駅を数多く設置し、路面電車のような停留所間隔にします。短編成、多頻度で運行し、高速道路で採用されているスマートICのような新駅を設置します。3路線(総武線、京葉線、京成線)とモノレールを相互に結ぶバス路線を充実させ、アクセス交通と災害・事故時の代替性を確保します。都心方面への長いトリップ(通勤、通学)というよりは、地元密着型の、市内の短いトリップをカバーするように新駅を設置し、駅の間隔を短くしても良いのではないかと思います。

提案2：

バス交通の速達性・視認性向上として、まず千葉大学病院線と市立青葉病院線のBRT化を実現できるのではないかと思います。バスは基本的に民間で運営しているので、千葉市としては短時間の駐車車両対策、荷さばきスペースの設置や取締り強化など、速達性を向上させる取組みを行うべきだと思います。

また、バス停を改良することで、大幅に改善されるという研究があります。横浜国大の中村先生の研究によると、斜め停車では、バスベイの形状を台形から三角形にすることで、歩道へのアクセスが近くなるそうです。民間企業と協力したバス停整備については幕張で検討されていたようですが、第三者の力を借りるということも効果があるのではないかと思います。

雨の日にはバスが大変混みますので、雨ダイヤということで、雨の日には増発するという考えもありうるのではないかと思います。

電車の場合は線路をたどっていけば駅に着きますが、バスの場合はバス停の位置や行き先がわからないので、100メートル毎に、縁石にタイルなどの表示を埋め込み、視認性向上をはかるといった工夫も一つあると思います。

提案3：

モノレールについては、モノレールを利用するというを当然にしなければなりません。

幼少期から公共交通に親しむことができるよう、教育委員会と都市局が協働し、モノレールの見学を小中高等学校で必修化すると良いと思います。モビリティマネジメント教育の実施ということで、なるべく自家用車に頼らないことを各ご家庭で実行してもらうことも重要です。

また、バスと協働した環境整備ということで、乗り継ぎ運賃、接続ダイヤ、車内アナウンス（ここではバスとモノレールがお互いの情報をアナウンスする）、サインなどの整備も良いでしょう。

モノレールは2階部分を走るのので、アクセス・イグレスを重視した施設設計を進めなければ強みが発揮されないと思います。特に、沿道との接続において上下移動をさせないような施設設計が必要です。もし、大学病院まで路線を延伸するのであれば、病院の受付階に車両を横付けすることができるような工夫がなければ利用者は増えないのではないのでしょうか。羽田国際線ターミナルでは、京急とモノレールが競合していたため、モノレールの乗車位置を近づけたという経緯があります。

市内公務員や民間事業所の通勤経路としてモノレール利用を義務付けし、少なくとも公務員はバスを使わずにモノレールを利用することを義務付けます。

グリーン購入（市が推進している、環境に優しい製品を優先して購入する制度）のような制度を整備し、モノレール利用企業を優先します。例えば、生命保険の営業所員にモノレールの通勤定期を与えている会社があるとすれば、その保険会社の案内を優先的に配布する、あるいは、食堂で使う食品は、モノレールの定期を購入している企業から調達します。

提案4：

CO2削減、ヒートアイランド現象緩和を目的として、歩道に緑陰ができるくらい密な植樹をしたほうが良いのではないかと思います。緑陰が出来ることで、真夏でも歩道を歩くことが可能となります。

自転車は車道走行を基本とします。千葉市は比較的歩道が広いので、中途半端な自転車走行帯を歩道に設置するのは得策ではないと思います。

提案5：

都市部の自動車対策として、都市部の周縁に駐車場を整備し、P&R（パークアンドライド）を促進します。銀行、ショッピングセンター、公共施設などの駐車場を活用することが重要です。

都心部の駐車場容量を抑制します。付置義務駐車場量を低減し、コインパーキングについては、容量を制限しても良いと思います。違法駐車に関しては、徹底的に取締りを行います。

また、新住民（転入時）に公共交通をPRします。すでに実施されているかもしれませんが、公共交通案内、路線図、回数券・割引券等の配布などが効果的だと思います。

フランスのラ・ロシェルという町では「カーフリーデー」を実施し、自動車を一時的に街から追い出すという実験をしていました。

提案6：

交通計画について、以前の交通マスタープラン策定時は市民参加の形で作成されていたので、次回も同様に市民参加の形式で作成することが望ましいと思います。自分達で考えた「交通のあるべき姿」であれば、住民も実現に対して責任が生じます。

コミュニティバスの路線検討や運行維持に関しては、住民が主導でなければ失敗するという研究がありますので、市民参加で実行するべきです。市政モニターによる点検やワークショップを実施しながら交通計画を作成していくのが望ましいのではないかと思います。

提案7：

数値目標による交通計画の管理を行うべきではないかと思います。

最近では費用対効果によってプロジェクトの採択や継続を決定することが多くなっていますが、本来目指すべき「交通の姿」を数値目標で表現し、実現の過程を管理します。

つまり、B/Cが1を超えたので事業を実施する、超えなかったので実施しないということではなく、渋滞はどの程度に抑えるべきか、あるいは自動車はどの程度の数が走るべき、或いは公共交通によって人口や地域をどの程度カバーすべきかという基準を定め、その目標に向かって努力していれば、B/Cが1を切っている場合でも実施するべき、という判断が可能です。

交通計画において数値目標を定めて、段階的な目標がわかるように工夫した方が良いのではないかと思います。

例えば、渋滞損失時間の図では、一目で渋滞損失が多い場所がわかります。

自動車の分担率や公共交通カバー率など数値目標を地図上に載せると、非常に状況が分かりやすくなり、今後どこをどのようにしていくかという議論の材料にもなります。また、興味を持っている一般の方にとっても興味深い資料となると思いますので、ただ単に文章だけの交通計画よりも図を組み込んだ計画とする方が良いのではないかと思います。

提案8：

集約的都市構造を実現するにあたり、市街化区域をこれ以上増やさないために、市街化調整区域を拡大すべきではないと思います。

現在、都市計画道路の見直しが行われていますが、同時に土地利用計画も確認しておく必要があると思います。同時に用途地域指定の見直し、建築確認の厳正化も必要だと思います。公共施設を移転させずに中心部に置くというのは非常に大事なことだと思っています。

現在行っている研究として、人口15万人～30万人程度の日本の48地方都市部を対象に、1981年～2001年の間に公共施設（市役所、病院、図書館、警察署）を駅周辺から移転したかどうかを判別し、それぞれの中心駅の乗降客数を調べたところ、多くの公共施設を移転している地域は、鉄道乗降客数が減少しており、郊外移転型の都市は公共交通指向のまちづくりと逆行しているのがわかりました。千葉市の場合も、公共施設は移転せずに現位置での建て替えをお願いしたいと思います。

提案9：

サイン（案内表示）の統一化において、交通結節点では市が事業者間の調整役となるべきだと思います。

各事業者は会社に関係のある駅に対しては対策を実施しますが、関係のない駅に対しては関与しません。そこをカバーするのが市の役目だと思います。駅は「市の顔」「地区の顔」となるので、市または各区役所がサイン統一化の先頭にたつべきです。

横浜駅についてはJRや東急、相鉄がありますが、横浜市が先頭にたちサインの統一化を実施しました。小田原駅についても同様に、小田原市が先頭にたち、統一化を実施したそうです。駅から離れても途切れることがない案内表示、駅ビルなど隣接建築物内においても連続性のある案内表示が重要です。

実験を実施したところ、JRの施設内には案内がありますが、ふと公道や駅ビル地下街に入ると案内が途切れてしまい、自分の行きたい施設の位置や方向が分からなくなるといった事態が起きています。このような事態を改善していくことが市の役割ではないかと思います。

提案10：

他部局との積極的な連携が重要だと思います。

例えば、保健福祉局と連携し、健康管理のために公共交通や歩行を推奨してもらいます。公共交通の促進に適合した大規模店舗の出店や中心市街地を活性化するためには経済農政局と連携します。公共交通を学ぶ、通学定期の購入促進については教育委員会と連携します。違法駐車取り締まり、自転車走行マナーの向上については公安委員会（県の管轄かもしれませんが）と連携します。

5年毎に実施される大都市交通センサスの結果から、乗り換えでどれくらいカロリーを消費するのかを計算しました（乗り換えがある駅で1回、一駅で1回乗り換えをするとどれくらいカロリーを消費するのか）。

昭和60年から平成7年まで、利用者はかなり乗り換える際に歩かされています。近年減ってきていますが、モノレールのエスカレーターやバリアフリー関係の施設を利用することで、我々が怠けているということだと思います。消費カロリーは、1回十数キロカロリー程度のものなので、ご飯一杯分のカロリーにも満たないのですが、公共交通を使うことによって多少なりとも健康に良いと思います。

以上です。

(轟会長)

ありがとうございました。

10個の提案として、細かく具体的な提案も頂きました。さらに話したいこともあろうかと思えます。また後ほどお話いただければと思います。

それでは、続きまして山本委員にお願いいたします。山本委員は地域福祉論、居住福祉がご専門で、地域福祉、地域福祉活動、居住福祉、福祉教育などを研究されております。それでは、山本委員よろしくお願いいたします。

(山本委員)

みなさんこんにちは。東洋大学ライフデザイン学部の山本です。ライフデザイン学部の生活支援学科ということで、轟委員長からご説明いただきましたとおり、専門は社会福祉です。

本日は、高齢者や障害者が交通で移動するときに、どのような問題を抱えているか、どのようなニーズがあるか、また、高齢者や障害者が地域に出ていくという事が、世界的な動向として、どのように考えられているかということをお伝えしようかと思っています。高齢者、障害者等を今日は「移動制約者」と表現させていただきます。

移動制約として5つの種類に区分されていますが、これは立教大学の高橋先生によって分けられたものです。

「身体的制約」は、身体障害や病気などの身体的理由により、外出・移動に制約を受ける状態です。具体的には、「恒常的制約」として、要介助・要介護高齢者、要介助・要介護障害者です。また、「一時的制約」として、けが人、病人、妊婦などが含まれます。

「精神的・知的制約」は精神障害や知的障害により、外出・移動に制約を受ける状態です。

「物理的制約」は子供連れや要介護者連れなどで外出・移動に制約を受ける状態です。

「制度的制約」は交通空白地帯において移動の意思があっても外出・移動の手段が無い状態で、特に千葉市の南部がこのような状態にあるのではないかと思います。

「経済的制約」は外出・移動に必要な費用負担が難しい状態で、昨今ではこの問題が大きくなっているという状況があります。

交通政策としては、身体的制約、精神的・知的制約、物理的制約、制度的制約に対応していくことが求められています。

「交通権学会」という団体があり、「国民の交通する権利」を基本的人権の一つとして取り上げ、日本国憲法の第22条（住居・移転および職業選択の自由）、第25条（生存権）、第13条（幸福追求権）などに関連した新しい人権だという主張をしています。

その団体の交通権憲章では、「社会における交通は、通勤・財貨輸送などの関連する生活交通はもちろん、物流・情報など生産関連交通、旅行などの文化的交通、さらに災害救助の交通など広範囲にわた

るため、国民が安心して豊かな生活と人生を享受するためには交通権の保障と行使がかかせない。」と
しています。社会福祉モデルでは、「交通権」というものを主張したことがあまりありませんが、おそ
らく今後、高齢者や障害者が街に出て行くにあたって、主張されてくる権利ではないかと考えています。

表1～3は「内閣府政策統括官（共生社会政策担当） 高齢者の地域におけるライフスタイルに関する調査結果 平成22年4月」をもとに、作成しています。

表1の高齢者（60歳以上）の外出実態として、ほぼ毎日外出するのは60～64歳の方が最も多く
（70%以上）、80歳以上のうち毎日外出される方は全体の40%以下となっています。後期高齢者
の中でも高齢の80歳以上になると外出自体が困難となっており、2割程度の方が、1ヶ月に1～3回
または、ほとんど外出しないという状況となっています。

表2の現在の収入別外出全般の頻度として、収入がないと当然外出の頻度は下がっており、収入が8
0万円以上あると外出頻度も高くなっているという状況がみられます。

表3の健康状態別外出頻度として、健康状態が「良い」という方はほぼ毎日外出していますが、健康
状態が「あまり良くない」、「良くない」方は外出頻度が低くなっています。

次に、千葉市で調査を行った結果ですが、高齢者が外出する時に困ることとして、「交通費などがか
かる」が17%と最も多く、次に「利用できるトイレが少ない」が15.1%、「乗り継ぎや切符購入
などが難しい」が5.3%、「交通機関の利用が難しい」が4.4%となっています。交通機関の利用
が難しいという意味が分からなかったのですが、先ほど寺部先生がお話されていたようなことが該当し
ているのかもしれない。

障害者にとっても乗り継ぎの問題は多く意見が出ています。議会等での要望の中でも、バリアフリー
化を求めるといった意見がでていましたが、バリアフリーというのは単にスロープを設置するという事だ
けではなく、乗り継ぎの問題や交通機関の利用そのものの難しさという問題が、今後は問われていくの
ではないかと思いました。

また別の調査結果では、障害者が外出時に抱える問題点のうち、日常生活で困っていることとして「外
出するのに支障がある」かどうか伺うと、在宅で18歳以上の障害者の方は約3割が外出に支障がある
と回答しています。18歳未満では少し下がりますが、4分の1の方が、外出に支障があると回答して
います。

「外出するときに困っていること」として、在宅（18歳以上）の方のうち「駅構内の乗り換え」と
15.6%の方が回答しています。券売機の利用が難しく、外出した際にスムーズな移動が出来ないの
ではないかと思います。「バスやタクシーなどの乗り降りが難しい」（13.5%）については、バリア
フリー化で対応する範囲であるかもしれませんが、乗り換えが難しいのかなとも思っています。また、
最近ではたくさんエレベーターを設置されていますが、場合によっては非常に遠いところに設置されてお
り、エレベーターの場所が分からず遠回りしてしまったという話を色々なところで聞いています。

地域生活をしていくために必要なこととして、都市交通を取り上げてみると、「道路・交通・建物のバリアフリー化」という回答が多くありました。在宅（18歳以上）が25.1%、施設（18歳以上）が22.8%、在宅（18歳未満）が31.9%、発達障害者（ADHD、自閉症）が17.6%という結果になっています。

今後は、移動制約者が地域にどんどん出ていくという動向をお知らせしようと思います。

1つは、1970年代から世界中に流布したノーマライゼーション（共生）の理念の普及ですが、高齢者や障害者は施設ではなく地域で暮らすということで、日本でも政策が進められている状況となっています。

社会福祉法の成立（2000年）により、地域福祉の推進として、高齢者や障害者も地域で普通に暮らそうと法律に明文化されているという状況です。

障害者自立支援法は改正予定となっていますが、その中で示された考え方というのが、「地域移行」です。障害がある方も仕事を持つようにということで、就労支援も非常に主張されてきています。そうになると当然、移動が発生しますが、知的障害のある方が現状の交通手段をどこまで利用できるのかと考えると非常に難しいのではないかと思います。したがって、地域で暮らす「移動制約者」の交通手段をどのように確保するのか、ということを考えていかなければならないと思います。

図1は、WHOの障害の定義の変化（2001年）から出ているのですが、ICF（生活機能分類）の構成要素間の相互作用についてです。

例えば、手が無い方がいる場合、ICFの考え方がなかった2001年以前では、手がないから字が書けない、字が書けないから不便である、字が書けなくて不便であるからハンディキャップであり、社会的に差別を受けたり、就職できなかつたり、結婚できなかつたり、というように一直線の障害の捕らえ方でした。しかし、現在では手や視覚に障害がある場合でも、環境が整備されていれば、障害があるといえるのだろうかという事が考えられています。

環境の整備が非常に求められていて、キーワードとして、社会に参加して活動していくということが重要になっています。先ほど寺部先生が、交通計画を作っていく段階からの市民参加が重要であるということをおっしゃっていたのですが、移動制約者である障害者、高齢者の参加も当然必要となるのではないかと思います。

日本でもバリアフリー新法というものが制定されていますが、諸外国ではもっと早い時期からADA法（障害を持つアメリカ人法）という法律があり、障害者に対する交通移動の保障が求められています。

また、イギリスではコミュニティ・トランスポートとして高齢者・障害者の送迎をするボランティア団体等を支援する法的な整備を行い、モビリティを確保しています。

図2は、移動サービスの枠組み（立教大学高橋先生の話引用）についてです。現在、高齢者・障害

者の方を対象とした、移動サービスという枠組みがあります。個別ニーズへの対応について「大～小」、移動制約者の使いやすさについて「易～難」と振り分けています。今議論になっている一般路線バスなどは、移動制約者からすると利用しづらい状況があるといえます。では移動制約者が使いやすい移動サービスを利用すれば良いというわけではなく、使いづらいサービスについても当然、拡大していく必要があると思います。

また、交通権があれば、高齢者・障害者の方から求められ、主張されると思います。その時に、個別サービスを利用した方が良いのではとさえならないような時代になってくるのではないかと思います。つまりは、移動サービスの個別化への拡大、一般タクシーや一般路線バスなどの一般公共交通についても拡大が求められてくるのではないかと思います。

以上です。

(轟会長)

ありがとうございました。福祉の観点から、現在の動きをご紹介いただきました。

交通権という事で、交通権学会を元にしたような形で、交通基本法を改定しようという動きになっており、成立するかどうかは分かりませんが、来年1月の通常国会に提出されるようです。

その中では、「交通権」という言葉から「移動権」という言葉に替わっています。諸外国のように権利まで求めるか、基本的人権までの話にするのはどうかという議論もあるようです。また後ほど議論できればと思います。

それでは、私からプレゼンさせていただきます。

地域公共交通まちづくりのステップアップということで、あまり具体的な話はできませんが、千葉市総合交通政策への示唆という事でお話したいと思います。

まず、利用者が何を求めているか。公共交通をどうしたら良いのか。クルマの交通サービスと同等レベル（理想はより上のレベル）を目指すことが重要だと思っています。

それには何が必要かという、所要時間の短縮です。路線バスやコミュニティバスにおいては、余計な路線延長・迂回は避ける必要があります。特にコミュニティバスを作る際には、ここにも寄った方がいいのではないかと、この事で路線を延長してしまうことがあるので、しっかりと仕切っていくことが大切です。また、乗換抵抗の削減も重要なポイントとなります。所要時間の短縮をすると、車両や運転手管理の軽減に繋がり、事業者にとってもメリットとなるので、一番進めやすいのではないかと思います。

2番目に利用者が求めるものとして、高頻度運行があります。これは所要時間短縮にも関係してきますのですが、要するに車両を短く移動できれば頻度も向上するという事です。これは当然、待ち時間を極力減らすということです。どうしても待ち時間が生じてしまう場合には、その間をうまく利用する必要があります。そうすることにより心理的抵抗を削減できるので、非常に大きな効果だと思います。

3番目にドアツードア性の向上があります。アクセスの問題をいかに改善するかということで、クル

マと同等のレベルを目指すことが必要となります。他にもたくさんあるのですが、以上3つが重要なポイントであると考えます。

利用者本位のサービスをどのように実現していくかという事ですが、理念としてインターモーダリティというものがあります。インターは繋ぐ、モードは交通手段ということで、様々な交通手段を結ぶことが利用者本位の総合交通体系になるのではないかと考えています。

このインターモーダリティはハード、施設の面だけではなく、乗換え運賃等のソフト的なこと、または待ち時間、乗換の時間、接続といったものを含めたハードとソフトが合わさって成立します。

実現のポイントとして、まず地域公共交通ガバナンスがあります。寺部先生のお話にも色々な部局の連携ということがありましたが、部局だけではなくて、様々な公共機関の施策が時空間的に組み合わせられた総合施策でなければならないですし、運輸事業者・行政・或いは市民が、役割分担の元で連携していくことが重要であると思います。

次に、地域と交通の連携ですが、交通というのは目的地への手段ですので、主の目的となるのは地域での活動であり、都市計画と地域との連携は不可欠です。さらに、自動車抑制策も合わせて進めていかなければ地域が活性化しないといった問題があります。

そして、継続的改善もとても重要となります。各事業者や行政がそれぞれの改善策を実施していると思うのですが、その効果を分析（モニタリング）する必要があると思います。

それでは、まずは地域公共交通ガバナンスから説明させていただきます。

交通にかかわる主体という事で、利用者には様々なニーズがあります。私的なニーズもあれば、方向、目的も異なります。それに対して、複数の交通事業者がサービスを提供し、利用者がサービスを購入しているのが、市場が成立しています。ここで全てが完結すれば良いのですが、交通の特殊な点として、地域が関係してくることで完結しない部分は行政がサポートしているという関係になっています。

規制緩和以降は、事業者と利用者の中で全て完結しようという動きになりましたが、地域公共交通活性化総合事業として国が支援をしながら地方が中心となって全体で何とかしていこうという動きになりました。また、交通基本法の中で、ここで漏れてしまった地域、いわゆる過疎地域や需要が薄い地域を何とかしなければならないという動きがでてきています。

このようにますます多様化したことで、都心部と郊外部では違った動きが生じ、事業者間、または自治体間、さらに行政（部局）間で様々なコンフリクトが発生しているというのが現状です。

あるコミュニティバスを整備した事例を紹介します。既存の路線バスがある区間にシャトルバスを導入しようという動きがありました。そうすると路線バスは利用者を奪われてしまうので、導入しないで欲しいという話になります。その結果、路線バスの区間をシャトルバスが素通りしようという事になりました。しかし、その区間のバス停に利用者が待っている目の前をバスが素通りしたら、これは批判がでてしまいます。このような事態を防ぐためにも、やはり一体として考えなければなりません。これは

事業者間のコンフリクトであり、あくまでも民間事業者の主張は当たり前のことですが、コンフリクトが解消されないために、このような事態になってしまいました。

もう1つ事例として、違う自治体間の話です。ある市でコミュニティバスを走らせていましたが、隣接している不便地域に対してコミュニティバスを走らせようとすると市域がことなるため、バス停を素通りするといった事態になりました。これでは先ほどの事例と同様に、バス停で待っているのにバスが素通りしてしまうという状況になってしまいます。もう少し調整をうまくできないかと思いますが、これが実態です。

これはコミュニティバスでの例でしたが、他にもたくさんの事例があります。交通事業者や行政が個別で不便地域に対策をする形となっていますが、それぞれが独自に実施するのではなく、統合した形のガバナンスが必要なのではないかと思います。

交通局はガバナンスではなく、1事業者にすぎません。交通局の有無に係らず、事業者間を統合するようなガバナンスが必要なのではないかと考えています。

ソウル市は2004年の交通改善プログラムによって大きく変わりました。道路整備中心の都市交通政策から、公共交通の育成、乗用車の利用抑制という基本方針を打ち出しました。ガバナンスの形態も変え、事業者任せの計画・運営・運行から、計画は市、運営は事業者協議会、運行は事業者といった形で完全に分離させました。そして、施策は様々ありますが、当然市が計画の中に組み込んで、複合的に実施しています。こうしてソウル市全体の交通を改善しようという考えです。

10月にソウル市でヒアリングを実施したのですが、担当者は50%成功、50%失敗とし、そのマイナスの50%を何とかしようと考えているそうです。一番の失敗は補助金が増えてしまったことだったそうです。

千葉市を見てみると、私が関係している他の市町村よりもよっぽど充実しています。鉄道路線は充実していますし、バスは複数の事業者がいます。さらにモノレールもあります。これらの活用方法としては、既存のネットワークを活用することだと思います。1つのポイントとしては乗換えです。バスも乗換抵抗の削減が必要です。

もう1つは、ネットワークをもう一度確認し、短絡線で出来るものは短絡線でやるべきだと思います。先日大澤委員からお話があったモノレールの稲毛方面についても短絡線だと思われます。短絡線というのは効果が非常に大きいです。

さらに、行政が出来ることとして、バスは自動車と共通の道路を使用するので、いかにバス優先レーンにするか、また、路上駐車をいかに排除できるか、さらに乗り継ぎ環境をいかに整備できるかが重要となります。

続いて、地域と交通の連携です。公共交通のサービス水準が低下するとマイカー利用者が増加し、公共交通利用者の減少による採算性が悪化するという負のループが生じます。さらに、施設の郊外化によってマイカー利用者が増加し、公共交通利用者の減少、中心市街地の衰退という負のループも考えられます。この2つを負のループをしっかりと押さえ込まなければ、公共交通の活性化にはつながりません。

集約型都市の典型としては、コンパクトシティとTOD（公共交通指向型開発）があります。ブラジル・クリチバを例にすると、この地域の幹線はBRTしか走りません。その周辺が高層地区となっており、その他は低層地区・緑地です。高頻度でバスが走っているところに集約するといったまちづくりをしています。

千葉市の場合は、基本的に海岸沿いに集中していますが、市街化調整区域をおさえ、開発をしないという事が非常に重要なポイントだと思っています。交通計画と都市政策の関係として、都市計画で開発が進み、後追いという形で交通計画にて補うという流れになっています。この流れではいつまで経っても整合性がとれず、うまくいきません。

トランジットモールについては先ほど寺部先生からお話がありましたが、車をいかに押さえ込み、人々が歩く空間をつくるかという事です。ここで一番反発をするのが駐車場の経営者ですので、調整を図り、街と交通が一体となったまちづくりを行っていくことが重要だと思います。

その他には、コミュニティサイクルなどがあります。こういったものを活用しながら、街の中を歩く仕組みを作っていくと中心市街地の活性化に繋がります。千葉の駅前、幕張の新都心などでこういったものを活用すると、車を使わずに公共交通で移動することができます。

PDC Aサイクルは説明するまでも無いですが、ここで一番重要なのはチェックの箇所です。モニタリングは非常に重要です。要するに、改善しようとしたときに、実際に何が起きているかという事をモニタリングして分析する必要があります。分析に関しても各事業者が個別に対応してますが、都市全体、交通全体として問題となっている課題を探ることが重要になります。

市場調査をしてニーズをしっかりとつかむということでマーケティング的な概念があります。需要が増えない中で、マーケティングというのをどのように考えるのかという事もありますし、市場調査をしたからといってなかなか需要が増えないのが現状です。こういった分析をする際には行政がサポートしてあげるというのも一つではないかと考えています。

そして、顧客満足度調査、運行コスト調査などをしっかり行うことで、どこに無駄があるか把握し、改善策を検討していくことが重要です。

ソウル市ではTOPIS（交通関連管理センター）を設立し、走行情報の提供をしています。

都市内のバス全てにGPSがついており、どこにどのバスが走っているのかがすぐに把握できます。バスの走行空間としてバスレーンを設置しており、そのバスレーンに違法駐車がないかどうかカメラで

監視しています。カメラで監視して、違法駐車を取り締まり、罰金をかけます。これは、バスの走行を阻害するものを一斉排除するという考え方で、徹底して排除します。さらに運行情報はバスロケ、インターネット、ラジオなどで全て提供しています。

もう1つ重要な点は、データ（GPSデータ、ICカードデータ）を全て管理していて、PDCAサイクルを用いた改善策の分析をしています。毎日得られるデータを解析し、どこで遅れが発生しているか、何が問題なのか、そういったことを総合的に判断した上で、新しい計画を検討します。

このように、常に改善をしていくということが重要だと思います。こういったことを民間事業者とどのように実施していくかがポイントではないかなと思っています。

以上です。

本日の3つのプレゼンテーションが終了しました。

前はどちらかというと事業者の立場からみたプレゼンテーションをしていただきました。今回は利用者の立場を意識したプレゼンテーションでした。利用者が利用しやすいサービスということにこだわって、行政は何ができるのかという事を考えながら聞いていましたし、移動権・交通権、色々なニーズがある利用者に対して何ができるか、何をしなければならないかという話があったと思います。

ステークホルダーをいかに共有していくか、そうすることによってより良い交通体系を作っていくと思いますし、都市のあり方などの話がプレゼンテーションの中であつたのではないかと思います。

それではこれよりフリーディスカッションに入りたいと思います。ご質問、ご意見など何かありますでしょうか。

（山本委員）

寺部先生のプレゼン資料4ページ目に記載されていた、「BRT」とはどういった言葉でしょうか。また、「アクセス・イグレス」とはどういった意味でしょうか。

（寺部委員）

BRTとはバス・ラピッド・トランジットの略で、バス優先あるいはバス専用車線を設けることにより高頻度に運行できるようにする交通システムのことです。鉄道のようなサービスを提供しようというものです。見学したときに大学病院周辺は道が狭かったので難しいかなと思いました。

（轟会長）

そうですね、あの辺りは道が少し狭いですね。幕張はBRTを検討されたと聞いていますが。

（寺部委員）

「アクセス」は出発地から目的地の最寄り駅までのことで、目的地の最寄り駅から目的地までを「イグレス」と呼んでいます。ちなみに帰りは「アクセス」「イグレス」が逆になります。両方「アクセス」

と呼んでも問題ありません。

(山本委員)

アクセス・イグレスを両方とも重視しなければならないという事ですね。

(寺部委員)

両方とも近くないと利用されないと思います。モノレールで市立青葉病院から少し離れた所に駅舎の予定地があると伺ったのですが、駅から病院の受付までの移動に時間がかかります。その駅と病院の受付までの間にバス停があると利用者はバスを利用します。病院の建物の横など、よっぽどいい場所にモノレールの駅を接着しなければモノレールは利用されないのではないかと思います。

(轟会長)

公共交通にとってのネックはアクセス（イグレスも含む）だと思います。いかに抵抗無く駅まで行けるかと言う事が重要だと思います。

(二村委員)

寺部先生のプレゼンテーションの中で、⇒「提案5：都市部では自家用車をいじめる対策」では、駐車場容量を減らすというのは確かに効果的だと思います。ロンドンの都心部では一度入るたびに料金がかかるコンジェスチョンチャージという政策を実施しておりますが、駐車場もかなり少なく料金も高額なようです。自家用車をいじめる対策として駐車場の容量を抑制すると業者が反発すると思うので、駐車場に税金をかけるということも1つの案としていかがでしょうか。

また、都市内は自動車を抑制したほうが良いのではないかと前回から考えていますが、現段階で混雑は発生していないということであれば、自由に車を使わせる、使わせないということについてどう考えるべきでしょうか。都市部において自動車の抑制が必要であるとすれば、公共交通の健全化の為の手法として都市部には自動車を入れない方がいいということ、さらに都市部の商業地域活性化の為には公共交通を充実させていく方が良いのではないかというお話がありました。しかしその議論の前提として、千葉市交通政策の理想がわかると、目指すべき目的がはっきりするのではないかと思います。

(轟会長)

将来像として、千葉市の交通のあるべき姿を定めたいうえで、各政策について議論されていくべきであると思います。交通政策の方向性について意見ありますか。

(小田委員)

何でも便利になればそれが理想であるのか、市民の要求を全て満たすのが果たして良いことなのでしょうか。権利の行使やサービスレベルアップの要求等は財源に係り、公的支出を伴うので、その点を念頭においた上で、どのような街にしたいか、議論することが必要であると考えます。千葉市はすでに来上がった街なので、手を加えていくことは難しいかもしれませんが、しっかりと方向性を整理していく必要があると思います。その場合には、モデルとなるような都市を参考にするのも良いのではないかと思います。

どのようなまちづくりをしていくかについては、都市計画が重要であると思います。都市計画においてバスは住宅、街、公共施設が作られた後に検討が行われ、後追いです。そのため、限られた範囲の中でしか検討できません。その結果として、結局、乗り継ぎの不便さ、アクセスの問題、ルートの取り方といった問題を引きずってしまいます。このことから、どのような街にしていきたいかという理想に向かったまちづくりの都市計画を定め、推進していく過程でLRTやBRT、モノレール、バスを検討していくべきです。

特に千葉市は、千葉駅周辺、幕張、蘇我、稲毛海岸、鎌取と分散していることが特徴であると思います。仙台のように駅周辺に集中しているのであれば考えようがあるのですが。

京葉線はあえて千葉駅を通らないようにし、モノレールで間を繋いでいます。便利だけれど乗り継ぎ・乗換えが発生してしまいます。これらの問題をどうやって改善していくかは、どのような街にしていきたいかという骨格的な都市計画が重要だと思います。

(轟会長)

財源のお話がありましたが、何でも作れば良いという事ではないと思いますので、効果的なものを費用をかけずに作るという考え方は重要だと思います。また、理想像や都市のあり方についてもお話いただきましたが、これに関してもきちんと議論をしていくべきであると思います。

(事務局)

千葉市のまちづくりの方向性が明確に示されていないというご意見がありました。市の方ではビジョンや基本計画を作成しているところであり、その中でも市民の皆様に対して明確に打ち出せていないのが現状であり、反省すべき点であります。

千葉市のまちづくりについて、これまでは内陸部の団地開発をどんどん進めてから交通を検討するという流れで取り組んできました。千葉市の都市構造として、政令指定都市になる前の千葉市は千葉駅を中心とした都市構造となっていたのですが、その後開発された幕張新都心、蘇我副都心と合わせて3つの都市から千葉市を運営していこうとしています。鉄道を中心とした地域核都市をつくってきたなかで、環状あるいは放射といった都市構造をつくっていききたいという基本的な考えがあります。

(轟会長)

3つの都市が共倒れしないように整備が必要になると思います。

3つの都市それぞれに役割があると思いますし、それぞれの特徴を活かし、しっかりと都市間を交通網で結び、地理的には離れているがあたかもひとつの都心のような形になれば最も望ましい形なのではないかと思います。

(大澤委員)

一番分かりやすい存在としてワンズモールというロードサイド型の商業施設があります。国道16号線沿線で、モノレールの最寄り駅はスポーツセンター駅です。1.5kmほど離れているので徒歩では難しい距離であるため、明らかに自動車利用を目的としている場所です。その後背地に大きな古い住宅団地が存在しています。この地域は、今後、公共交通のサービスをしていく大切な場所として都市計画に位置づけるのでしょうか。もしくは、この地域はしかるべき年限の後に縮退していく場所であるのでしょうか。この方針を千葉市の都市計画は明確にできるのでしょうか。それを議論していただくのが、この会議のテーマとして分かりやすいと思います。

既に鉄道駅がある幕張や稲毛、千葉、蘇我は、都心としての位置付けをやめるという話にはならないと思います。これまでの千葉市の都市計画はワンズモールという存在を許してきていますが、今後どうなるのかという事を、もしこの場で明確にできれば、千葉市が進むべき方向も明確になると思います。

ワンズモールは自動車アクセスに頼っているロードサイド型のパワーセンターで、その後背地に住宅団地を抱えています。その場所に答えを出せるのか、という事を議論していただくのが良いのではないかと思います。

(轟会長)

コンパクトシティの議論でも良く出てきますが、既存の市街地を縮小するという事はなかなか議論しづらいところであります。その場所に土地を持っている方にとっては財産の価値を下げることになるため、難しい問題です。しかし、都市のネットワーク形態から判断し、縮小した方が良いのであればその方針をとらざるを得ないのではないかと思います。具体的にその区域がという事ではなく、交通の視点から見ると抑制や再整理をしていかなければならないのかもしれないかもしれません。

(寺部委員)

千葉市に隣接した自動車依存型のショッピングモールがあるのではないのでしょうか。バスも鉄道も業種を越えて繋がっているのもう少し周辺にも目を向けて視野に入れなければ千葉市の交通を語るには物足りないのではないかと思います。

都心部の自動車問題ですが、一時期よりも問題になっていないのではないのでしょうか。蘇我については分かりませんが、幕張はイベントがあると混雑しています。千葉駅周辺はそこまで問題ではなく、駅から離れた商業集積地の自家用車に対する対策を考えなければならないのではないかと思います。

(轟会長)

郊外の商業施設はだいたい駐車場が無料となっているので、それが悪いとはいいいませんが、少し矛盾しているような気がしています。個々に対しては良いのかもしれませんが、都市全体のパフォーマンスを考えると非効率な事態が起きているような気がします。

(事務局)

都心部にモノレールを導入しようとしていた当時（昭和50年代前半～）は蘇我や幕張の構想はありませんでした。千葉駅に一極集中してバスが放射状に走り、千葉駅が凄く混雑してきた中でモノレールを整備し、都心を3つに分散しました。千葉駅周辺は商業衰退もありますが、当時の混雑度から見るとデータの的にもコンスタントに低下しています。

ワンズモールの話がでましたが、規制緩和の影響で、郊外型の商業施設は増えています。交通渋滞などの問題から課題がだいぶシフトしてきています。パーソントリップのデータやOD表等も活用しつつ、なんらかの対策を実施することで、最終的には交通を助けていくようにしたいと考えています。ワンズモールに関してはスポーツセンター駅が最寄りなのですが、このようなことも施策として考えていかなければならないと思います。ワンズモールに限らず、郊外型店舗付近では渋滞が発生してきているので、バス交通などによって結節していくことを事務局としては考えています。

(轟会長)

大店法などの法律もあり、道路の渋滞チェックも行っていますが、さらにその周辺にロードサイド型の店舗が出来ているのが現状なのではないかと思われれます。そういったことと、公共交通を活性化していくということは不可分であるという事が議論で出てきたのかと思います。

他の話題についても議論していきたいと思います。

山本委員からお話があった、交通権、移動権について何かご意見等ありますか。

(大澤委員)

モノレール株式会社の資本金は色々経緯がありますが、現在1億円です。この金額を人口95万人で割ると、市民1人あたり110円という数字になり、市民1人あたり110円の株を持っていただいているという捉え方をすることができます。ものすごく優良な民間企業と仮定して、毎年10%の配当をしたとすると、1年間にお戻しできるのは11円です。最短区間の料金である190円分の切符を1枚お渡しするのに約20年という時間がかかります。モノレールは市民の持ち物として存在していると理解して、ここに交通の権利という言葉が上乘せされた場合、110円の持ち株に対し、どのような権利を渡せるでしょうか。

権利という何らかの形で受け取りたいとおっしゃる方が存在するとすれば、行政によってかなりの税金が投入されなければ、私たちはそのサービスを提供することが出来ないのではないかと思います。かなり乱暴な話になりましたが、これが事業者としての正直な印象です。

(轟会長)

私も先ほど、権利にしてしまうのはどうかという話をさせていただいたのですが、私の考え方として、スペシャルトランスポートは公共交通とは一歩離れて在るべきだと思います。どうしても公共交通はドアツードア性が弱いという事があるので、身体障害者にとっては不便となってしまいます。これを全て公共交通へ移し替えるというのは難しいと思います。先ほどの話にもありましたが、公共交通は健康維持や、そういったことに繋がるものであるという形が個人的にはいいと思います。

アメリカでは一時期、全て車社会に置き換わった方がいいのではないかという方向に向かいました。そうすると車を使えない人が移動できないという事で、結局のところ公共交通は重要だという話に戻りました。それぞれのニーズに合わせて使い分けをすればいいのではないかと思います。

(大澤委員)

言葉が足りなかったので補足説明します。

移動に関する権利を満たしうる交通手段としては、公共交通がふさわしいではないかと思います。従って、議論をしていただいた上ですが、税の投入問題と公共交通の存立と移動権の保障は切り離しがたく存在しているのではないかと思います。

(轟会長)

全ての方のニーズに応えるようなサービスを提供するのは不可能なので、どこまで負担するのかということに関しては、また議論が必要なのではないかと思います。

(事務局)

まちづくりを主に担当しています。

都市のビジョンがないという話がありましたので、都市像についてお話をさせていただきます。千葉市で決定していることではなく、自分の想定段階のことですが、千葉市は集客都市を目指していくべきだと考えています。都市経営をしていく中で、どこかで収入を得なければならないと思っています。3都心の集客について考えると、スポーツ集客や、港の活用等がありますが、千葉市以外の観光も含めて集客に繋げていく必要があると思っています。それを前提にした交通と、前提にしない交通では交通施策が異なるのではないかと思いますので、そのあたりをどうするのか考えていかなければなりません。

集客都市を目指すとする、まずは東京方面に流れた人を呼び戻す、もしくは外国人に来ていただくといった2つの観点があると考えられます。

将来像がどちらであるのか決まらないうと交通施策上もぶれてしまう可能性があるのであれば、そのあたりも想定して考えていくべきだと思います。あるいは、決めなくても問題なく進められるという事であるのか、議論していただくとありがたく思います。

(轟会長)

来訪者と市民の両者をターゲットにしたいのだと思いますが、どの程度比重を置いていくかという話になると思います。皆さんご意見などがありましたらお願いします。

(小田委員)

日本の中都市や外国の都市においても、例外を除き都心部の商業活動は衰退しているようです。概ね郊外にパワーセンター等ができ、マイカーを使って移動し、買い物をします。都市にあったデパートや個人商店はつぶれてしまい、空洞化してしまいます。

このような場合、空洞化を防ぐ為に交通規制をかける、または公共交通を優先させる、あるいはライトレールを郊外から引っ張り込む事によって市街地周辺を活性化させ、安心して買い物ができる中心市街地へと改善していくべきだと思います。郊外の商業施設も役割があると思いますが、都心は都心として繁栄するべきです。

千葉市は3つの核に分けたことによって、千葉駅周辺に集中していた交通量が分散されました。千葉市においては、千葉、幕張、蘇我の3都心の連携をどのように強化するか、さらに、各都心へのアクセスをどのように整備するかというテーマになると思います。その場合においても千葉駅周辺の衰退は望ましくないでしょうから、それに関しても併せて考えていくべきだと思います。

集客都市といっても、千葉駅周辺1km範囲内に集客する必要もなく、幕張メッセや水族館、ポートタワー周辺に集客させることも可能です。千葉市の原型なり整備方針を再確認し、その上で不足しているものや市民の声をふまえてモノレール、ライトレール、BRT、バス、タクシー、或いは自転車といった交通手段を使い分けるというテーマに絞ることが出来るのではないかと思います。

(轟会長)

しっかりと都市の形態を確認した上でなければ交通の議論はしにくいといったことがあると思います。何かご意見ありますでしょうか。

(二村委員)

私は浜松市の交通政策に5年ほど関わっていました。浜松市は政令指定都市となるために周辺の市町村と合併し、現在では全国で2番目の広さがあります。南北に78kmと、おおよそ伊豆半島1個分です。最南部は浜松市で新幹線も通っており、工業地帯となっています。最北部は南アルプスの山の頂上で、日本の縮図のような市です。

政令指定都市になろうという事でバラバラに栄えていた街が合併したというところがあるため、浜松市はクラスター型の都市だとしています。ぶどうの房のように核が沢山あり、その核を結び合わせるようにして1つの都市となるしかない状態です。市内の全てが面として栄えるのは難しいので、それぞれの核を持ち、そしてどの核も中核駅(浜松駅)に直結するように交通を繋ぐ必要がありました。そのためにはライトレールが最も適していますが、費用がかかる上に道路容量が少ないので、幹線のバスを走

らせるということで結論づけていたと思います。

また、浜松市には遠州鉄道があり、軌道系がある地域は軌道系に任せています。その他の地域の中で資金や道路容量の制約が厳しいところは、バス、BRTの導入を考えていたようです。また、南北78kmを1つの線で結ぶことは難しいので、それぞれの核となる都市の郊外のショッピングセンターに屋根付きの大きなバス停留所を商業施設と連携して設置しました。乗り継いでいくことで比較的どこにでも行けるような交通網を作っていました。

(轟会長)

クラスター型といってヨーロッパ（イタリアやドイツなど）で多くみられる都市の形式で、核を活かしながらどのように連続した交通網を作るのかといったことですね。次回もう少し深い議論をしたいと思います。

移動権について、先ほど二村委員が手を挙げられていたのでお願いします。

(二村委員)

移動権の議論になった場合には、現在使用していない人がいつでも使う権利がある、使える状態にあるという状況を交通事業者は整えているので、その部分に関しては補助であるとか、利用者からの集金のような制度があっても良いのではないかと思います。実際に使用する人だけだと収入が非常に少なくなってしまうますが、実際に使用していない人から徴収するのは難しいと思うので、やはりそこは公共による補助が妥当ではないかと思います。

言葉の質問をさせていただきたいのですが、「高齢者」というと今でも60歳以上を指すのでしょうか。現代の60歳はかなり元気だと思いますので、定義が変わっていくのかなということが素朴な疑問としてあります。

また、資料の7番目に「5万円未満～80万円」とありますが、これは月収でしょうか。月収80万円であれば移動もするのではないかと思います。

ある都市の地下鉄においてバリアフリー化工事を実施するといった場合にはどの駅も一経路、エレベーターやエスカレーターを設置し、障害を持った方などがスムーズに移動できるように整備するという定義があるようですが、一般論として、特に交通施設としてバリアフリーとはどういったものなのか教えていただきたいです。

(山本委員)

バリアフリーは、一般的にエレベーター、エスカレーター、スロープを設置し、車椅子の方や足が不自由な方の上下左右への移動が簡単にできるようにすることであると思います。現状ではそのように進んでいますが、実際には乗換えが難しい、券売機の切符の購入が大変であるが聞くことが出来ない、といった事が今後はプラスアルファとして求められるのではないかと思います。

高齢者に関しては、特に定義はありませんが、一般的に65歳以上とすることが多いので、通常高齢

者は65歳以上としましょうという事になっているだけのようです。ただ、老人福祉センターや老人クラブは60歳以上となっています。すでに無くなってはいますが、老人保健法のなかでは40歳以上が老人とされています。統計をとる場合には、65歳から高齢者でいいのかという議論はあるようです。

(轟会長)

市民にアンケートをとると、普段使っていないが無いと困る、いざというときに使いたいという意見が寄せられます。この状態では、利用料をとって維持していくのは難しいです。

日本は交通事業者が儲かっているという国民の意識があり、世界的にみても特徴的な国民意識であると思います。海外であれば公共交通は公共が負担して当たり前で、ソウルもそうですが、料金が安く誰でも使える状態にあります。この点は認識の違いとして大きいのではないかと思います。

(小田委員)

先日、国レベルの会議においても同様の話になったのですが、欧米に比べて日本の交通機関、特にバスは民間が自己責任で運行しています。東京や大阪や名古屋など、誰が運営してももうかるような大都市では非効率な方法で公営が運営している一方で、郊外の中都市は民間のバス事業者が自社の利益をつぎ込んでいる状態で運行しています。この状況は、いかに国が交通にお金を使わないで済んでいるかという見方もできます。千葉市においても県や市がバス交通などに対してより資金を投資し、望ましい運行状態に向かって働きかけて欲しいと考えています。

我々が陳情した場合にも、バス事業は民間の営利事業だという発想から抜け出せない限りは、多少の補助制度を設けるだけに終わり、貴重な意見が集約されたとしても改善策は生まれ不会ではないかと思ひます。引き続き民間のバス会社の責任のもとで運行してもらうのか、それとも、本格的に参入し、望むべき形に近づけていくのかといった判断も重要なのではないかと思ひます。

(轟会長)

私も同じように考えていたので、プレゼンテーションの中で公共交通のガバナンスの話をさせていただきました。行政や民間の共同体のような団体が、何らかの形で全体を統括した全体の枠組みと、その中での運用を調整することが必要ではないかと思ひます。

一方で、前回二村委員からお話があった公営の非効率の問題と、どのように両立していくかという大変難しい話だと思ひます。補助金を導入すると甘えが出てきてしまうことも考えられますので、それをどう両立するかが難しい問題だと思ひます。

まだまだご意見あるかと思ひますが、時間がきましたのでこのあたりで議論を打ち切らせていただきます。次回は完全にフリーディスカッションですので、前回と今回の内容を整理した形でご提示いただひて、ディスカッションをしていきたくと思ひます。

ここで事務局にお返しします。

(事務局)

ありがとうございました。今日のディスカッションで論点が少し見えてきたかなと思いました。これをブレイクダウンして、次回会議の際に資料としてお渡ししたいと思います。

また、来年度もこの会議を継続して行っていく予定ですが、来年度の適宜な時期にアンケートを実施したいと考えています。高齢者、身体障害者、交通を使用している市民、子供などを対象として、どういったことが望ましいのか、日々の要望、苦情だけではなく、もう少し広い意味でアンケートを実施したいと思っています。これも次回、案としてご提示したいと思います。

次回第4回会議は3月11日（金）15時からとなります。今回と同じ場所で開催いたします。

(事務局)

本日は年末のお忙しい中、また遅い時間までご審議いただきありがとうございました。今日は今年最後の委員会となりますので、事務局を代表してご挨拶させていただきます。

プレゼンテーションとフリーディスカッションについて、利用者の視点や福祉的な視点、都市のありかた、公共交通のありかたという視点からお話していただきまして、事務局としても大変有意義なものになったと考えております。事務局を代表しまして改めて御礼申し上げます。来年第4回の日程も決まりましたので、よろしくお願い致します。

次回以降、またフリーディスカッションをお願いすることになりますが、次年度の23年度に一定の提言、助言を頂きたいという中で、今後の進め方について議論していただくことを予定しておりますので、よろしくお願い致します。

最後になりますが、委員の皆様、今年一年大変ご苦勞様でした。来年も良い年を迎えていただきまして、また委員会の活動をお願い致します。ありがとうございました。

(事務局)

これをもちまして、第3回千葉市総合交通政策会議を終了いたします。